

Technische vragen m.b.t. SB (Land)bouwverkeer in dorpskernen

Fractie	#	Vraag/input	Antwoord/reactie
BBB	1	Hoe waarborgt de provincie dat bestemmingslandbouwverkeer ook in de toekomst altijd toegang houdt tot agrarische percelen binnen of nabij dorpskernen, zeker als provinciale wegen niet toegankelijk blijven?	Percelen langs de provinciale infrastructuur worden zoveel als kan ontsloten via de provinciale parallelvoorzieningen. Als die ontbreekt en er is geen ontsluiting mogelijk via een gemeentelijke weg, dan wordt de mogelijkheid geboden via de provinciale hoofdwegen het perceel te ontsluiten. De provincie heeft geen zeggenschap over de aansluitingen van percelen op de gemeentelijke infrastructuur.
	2	Is de provincie bereid om, net als bij Werkhoven en Cothen, ook bij andere dorpen structureel te onderzoeken of openstelling van de provinciale weg (zoals N229 of N419) voor landbouwverkeer niet juist veiliger en doelmatiger is dan routes door dorpsstraten?	Wij willen het huidige beleid van "nee-tenzij" herzien en onderzoeken of het niet beter "ja-mits" moet zijn. We brengen daarom dit jaar de consequenties daarvan in beeld en passen, indien nodig volgend jaar, de Nota parallelwegen en landbouwverkeer daarop aan. Daarom zullen we tot die tijd geen aparte onderzoeken doen. Indien we besluiten tot de beleidswijziging is geen apart onderzoek per dorpskern meer nodig
	3	Hoe wordt in de afweging van oplossingen rekening gehouden met de toegenomen schaal van landbouwbedrijven en loonwerkers die door meerdere dorpen moeten reizen om op hun bestemming te komen?	Een van de redenen van het onderzoek naar (land)bouwverkeer door dorpskernen is het feit dat de voertuigen groter zijn geworden en langere afstanden afleggen door de schaalvergroting
	4	Kan de provincie garanderen dat het beleid "nee, tenzij" voor landbouwverkeer op provinciale wegen niet leidt tot onhaalbare omrijd-routes of onevenredige kosten voor boeren en loonwerkers?	De voorziene wijziging van beleid van "nee tenzij" naar "ja mits" zorgt voor meer mogelijke routes voor het landbouwverkeer om op hun bestemming te komen. De verwachting is dat er juist minder wordt omgereden. Echter, de provinciale infrastructuur vormt mogelijk maar een deel van de hele route voor het landbouwverkeer. Delen van de route zijn in het beheer van gemeenten of waterschappen. Zij gaan over het gebruik daarvan, de provincie heeft daar geen invloed op.
	5	Wordt bij de multicriteria-analyses voldoende gewicht toegekend aan de economische en functionele noodzaak van landbouwverkeer in de regio, en dus aan bereikbaarheid van agrarische bedrijven?	De aanwezigheid van agrarische bedrijven en het landbouwverkeer in de regio is een gegeven. De multicriteria-analyse gaat over de aspecten; leefbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming. Binnen doorstroming is de omrijtijd voor het landbouwverkeer een factor.
	6	Is de provincie bereid om, zoals in het rapport voorgesteld, busbanen of andere bestaande rijstroken (tijdelijk) open te stellen voor landbouwverkeer indien dit veiliger is dan het mengen met fietsers in dorpskernen?	We zijn voornemens om bestaande rijstroken open te stellen voor het landbouwverkeer. We onderzoeken wat er nodig is om dit veilig te kunnen doen. Hiervoor is per traject een studie nodig. Openstellen van een busbaan kan tot de opties behoren, maar ook aparte rijstroken voor landbouwverkeer, of passeerhavens.
	7	Hoe borgt de provincie dat er structureel contact en overleg is tussen bewoners en agrariërs over het gebruik van lokale wegen, zodat maatregelen niet eenzijdig ten nadele van de agrarische sector worden genomen?	Maatregelen worden te allen tijde besproken met bewoners en andere stakeholders zodat belangen meegewogen kunnen worden en partijen tijdig geïnformeerd kunnen worden.

	8	Kan er actief worden gestuurd op betere bewegwijzering en voorlichting zodat bestemmingsverkeer van agrariërs niet onterecht wordt geweerd van routes die feitelijk nodig zijn voor toegang tot percelen?	Bij de provincie is niets bekend over het geen toegang hebben tot percelen voor agrariërs. Door het toelaten van landbouwverkeer op de hoofdrijbaan verandert dat niet is de verwachting.
PvdA	9	Vanaf wanneer verwacht GS meer informatie te hebben over de pilot van het openstellen van de N229 voor landbouwverkeer?	Voor een pilot of naar aanleiding van een beleidswijziging (van nee, tenzij naar een ja, mits) moet een weg aangepast worden. Hierbij doorlopen we het normale planproces. Eerst volgt een integrale studie, vervolgens de voorbereidingsfase en daarna kan met de uitvoering gestart worden. Dat kost tijd. Gezien de beschikbare capaciteit, en de grote omvang aan projecten, is de verwachting dat de studie naar de N229 niet voor 2026/ 2027 start.
VVD	10	Wat voor omvang in investering zou verbreding van het fietspad langs de N229 zodat deze ook voor landbouwverkeer bruikbaar is vergen?	Over het deel Wijk bij Duurstede –rotonde Cothen schatten we globaal in dat een investering nodig is van tussen de 2 á 3 miljoen euro.
	11	Staat er vervolgonderzoek gepland om te bepalen hoeveel van het landbouwverkeer door dorpskernen zoals Cothen doorgaand verkeer is?	Nee. Dit wordt niet nodig geacht. Daarnaast is het in de praktijk zeer lastig en kostbaar om de exacte aantallen en de exacte verkeersstromen van landbouwverkeer inzichtelijk te maken.
SGP	12	Komt er nog zoiets voor andere (kleine) kernen waar dit probleem zich voordoet?	Nee. Voor aanvang van dit onderzoek is naar alle gemeenten en het waterschap duidelijk gecommuniceerd over het doel van het onderzoek. Drie gemeenten hebben een dorpskern aangedragen. De beleidswijziging; nee tenzij naar ja mits kan mogelijk wel een positief effect hebben op andere (kleine) dorpskernen.
	13	Is er ook inzichtelijk gemaakt wat neveneffecten zijn van landbouwverkeer op de provinciale weg? Daarmee bedoelen we gewoon gemotoriseerd vervoer, die gebruik maakt van de route via de kernen, omdat het sneller zou gaan dan achter landbouwverkeer te blijven hangen.	Neveneffecten en risico's van landbouwverkeer op de provinciale weg zijn bekend. Vooral inhalen, het rijden over de weg met tegengesteld verkeer, is een van de risico's. Het neveneffect van een andere routekeuze door de automobilist wordt laag ingeschat. Dit komt omdat het om betrekkelijk lage aantallen landbouwvoertuigen gaat. Daarnaast worden er inhaal mogelijkheden gecreëerd op de provinciale infrastructuur.
	14	Op welke wijze zijn partijen als Cumela en LTO Noord hierin meegenomen?	Zij hebben geparticipeerd gedurende het gehele onderzoek. Er zijn aparte gesprekken met ze gevoerd en zij hebben input geleverd tijdens de openbare (bewoners) avonden.