



Statenbrief

Aan Provinciale Staten

Onderwerp	(land)bouwverkeer in dorpskernen
Datum	01-04-2025
Documentnummer	UTSP-1361683490-15213
Van	Hartman Koopmans
Telefoonnummer	+31652669714
E-mailadres	hartman.koopmans@provincie-utrecht.nl
Domein/opgave	MOB
Team	DVD
Portefeuillehouder	Van Schie
Bijlage	Onderzoeksrapportage (land)bouwverkeer in dorpskernen

Geachte leden van Provinciale Staten,

Essentie / samenvatting:

In het coalitieakkoord hebben wij opgenomen onderzoek te doen naar landbouwverkeer door dorpskernen. Dit heeft geresulteerd in een onderzoeksrapport naar de problematiek van drie dorpskernen. In deze brief vindt u het resultaat van het onderzoek, de conclusies die wij trekken en de vervolgstappen die wij ondernemen.

Inleiding:

Mede naar aanleiding van het vaststellen van de '[Nota parallelwegen en landbouwverkeer](#)' d.d. 13-06-23 en het debat dat daarop volgde in de commissievergadering Milieu & Mobiliteit d.d. 30-08-23, hebben wij in het coalitieakkoord het volgende opgenomen; "Samen met gemeenten zoeken we oplossingen voor plekken waar landbouwverkeer door dorpskernen rijdt". In de '[Statenbrief knelpunten door landbouwvoertuigen op gemeentelijke wegen](#)' d.d. 07-11-23 bent u geïnformeerd over het voornemen om een onderzoek te verrichten naar drie dorpskernen die een probleem rondom landbouwverkeer ondervinden en waarbij de problemen een mogelijke relatie hebben met de provinciale weg. De betreffende gemeenten en dorpskernen zijn de gemeente Bunnik, met de dorpskern Werkhoven, de gemeente Wijk bij Duurstede met de dorpskern Cothen en de gemeente Woerden met de dorpskern Harmelen.

In deze Statenbrief informeren wij u over de resultaten van het onderzoek en de vervolgstappen die wij gaan nemen.

Beleidsuitgangspunten positie landbouwverkeer

De basis voor het onderzoek over (land)bouwverkeer in dorpskernen is de 'Nota parallelwegen en landbouwverkeer', waarin een afwegingskader is opgenomen voor de positie van het landbouwverkeer op het provinciale netwerk. In het kort zijn de volgende principes van kracht:

1. Landbouwverkeer rijdt op de parallelweg indien die daarvoor juist is ingericht.
2. Op gebiedsontsluitingswegen 60km/u (GOW60) wordt landbouwverkeer toegelaten.
3. Op gebiedsontsluitingswegen 80km/u (GOW80) wordt landbouwverkeer toegelaten bij de afwezigheid van een parallelweg of het ontbreken van een alternatieve route.

4. Als een alternatieve route mogelijk is, waarop geen problemen zijn of ontstaan door landbouwverkeer, dan heeft het gebruik van de alternatieve route de voorkeur boven landbouwverkeer op een GOW80.

Voor de dorpskernen Werkhoven, Cothen en Harmelen geldt met name het vierde beleidsuitgangspunt. De wegen door deze dorpskernen vormen in principe de alternatieve route voor het landbouwverkeer omdat de provinciale weg gesloten is voor deze doelgroep.

Landbouwverkeer door dorpskernen (alternatieve route)

Wanneer problemen ontstaan met landbouwverkeer op de 'alternatieve' route onderzoekt de provincie of er mogelijkheden zijn om deze op te lossen. In de gevallen van de onderzochte dorpskernen geldt dat één van de oplossingsrichtingen het alsnog toelaten van landbouwverkeer op de provinciale weg is. De drie dorpskernen die zijn meegenomen in dit onderzoek (Werkhoven, Cothen en Harmelen) hebben alle drie een relatie met een nabijgelegen provinciale weg. Een adviesbureau heeft in opdracht van ons de problemen in deze dorpskernen in kaart gebracht. Het gaat hierbij om knelpunten op het gebied van leefbaarheid, doorstroming en (verkeers)veiligheid. Het adviesbureau heeft de huidige situatie van landbouwverkeer door de dorpskernen inzichtelijk gemaakt door middel van een bureauonderzoek en gesprekken met stakeholders en verkeerstellingen. Voor de mogelijke oplossingsrichtingen gebruiken we de zogenaamde "landbouwladder" uit de Nota parallelwegen en landbouwverkeer (pagina 19).

In het vervolg van deze brief geven we een korte uiteenzetting van de probleemanalyse en de mogelijke oplossingsrichtingen. Wat volgt is een beschrijving hoe wij tegen de problematiek aankijken en wat onze vervolgstappen zijn. In de bijlage bij deze Statenbrief vindt u de gehele rapportage.

Probleemanalyse per dorpskern

Elke dorpskern heeft zijn eigen problematiek, hieronder is per dorpskern de problematiek beknopt uiteengezet.

Cothen (gemeente Wijk bij Duurstede)



Afbeelding 1 topografische weergaven van Cothen met diverse routes die gebruikt worden door het landbouwverkeer

Cothen ligt aan de N229 die van de A12 naar Wijk bij Duurstede loopt. Ook komt de N227 eropuit. De problematiek in Cothen bevindt zich voornamelijk op de Willem Alexanderstraat en de Dorpsstraat. Aan de Willem Alexanderstraat ligt een (klein) industrieterrein waardoor, naast landbouwvoertuigen, ook ander (zwaar)verkeer gebruik maakt van de straat, zoals bestelbussen en vrachtwagens. De Dorpsstraat vormt de verbinding voor landbouwverkeer tussen Wijk bij Duurstede, de N227 richting Langbroek en percelen aan de parallelweg van de N229 ten noordwesten van Cothen. De straten zijn over het algemeen smal. Op veel plekken parkeren auto's op de rijbaan waardoor passeren moeilijk is. Het fietsverkeer mengt zich met het gemotoriseerd

Werkhoven ligt langs de N229, op ongeveer het midden van het traject tussen de A12 en Wijk bij Duurstede. Binnen het dorp zijn twee routes waar landbouwverkeer gebruik van maakt: de Herenstraat en de Achterdijk. De Achterdijk is de drukste van de twee en is een belangrijke route voor het landbouwverkeer in de regio. De dorpskern Werkhoven ligt er middenin. Voorheen liep de Achterdijk nog langs het dorp, maar met de komst van de nieuwe woonwijk en de school is deze gereconstrueerd (smaller gemaakt) waardoor het landbouwverkeer nog nauwelijks erdoorheen kan. Op de bewonersavond is gebleken dat de overlast vooral komt door de omvang van de voertuigen, het tijdstip in combinatie met overlast door trillingen ("we worden uit bed getrild") en (het gevoel van) onveiligheid bij het passeren van de voertuigen op de relatief smalle gedeelten van beide dorpswegen. Net als bij de andere dorpskernen werd ook hier de toename van het andere zwaar verkeer genoemd, zoals bestelbussen en vrachtverkeer.

Oplossingsrichtingen per dorpskern

Bij oplossingsrichtingen kijken we naar de landbouwladder uit de Nota parallelwegen en landbouwverkeer. De landbouwladder heeft verschillende 'treden' die volgordevolgdelijk doorlopen moeten worden om tot het meeste geschikte alternatief te komen. Allereerst wordt gekeken of 'regulering, wetgeving en beleid' (trede 1) oplossingen kunnen zijn voor het probleem. Als dat niet mogelijk is wordt er gekeken of aanpassingen aan bestaande infrastructuur (trede 2) een oplossing biedt. Vervolgens of het aanleggen van nieuwe infrastructuur (trede 3) mogelijk is. Wanneer voorgaande oplossingsrichtingen niet mogelijk zijn (trede 4), start de afweging om de provinciale weg wel of niet open te stellen.

Regulering, wetgeving en beleid

Deze 'trede' van de ladder is toepasbaar op alle dorpskernen. Eén van de mogelijke maatregelen is het toepassen van venstertijden voor het landbouwverkeer. Alleen in rustige tijden, bijvoorbeeld buiten de spits en/of schooltijden, mag het landbouwverkeer door het dorp rijden. Om meer ruimte te geven om veilig landbouwverkeer te passeren kan een parkeerverbod ingesteld worden in straten waar nu op de weg geparkeerd wordt. Ook kan er een verbod voor brede en zware voertuigen ingesteld worden zodat er sowieso geen landbouwverkeer door het dorp rijdt. Nadeel van deze maatregelen is dat handhaving vereist is om deze maatregelen effectief te laten zijn. Ook is het van belang om bij het invoeren van een verbod of venstertijden een alternatieve route aan te bieden.

Een parkeerverbod zorgt voor meer ruimte op straat, maar dat kan ook leiden tot harder rijden. Het voordeel is dat deze maatregelen (exclusief de vereiste handhaving) relatief snel en eenvoudig uit te voeren zijn.

De uitkomst van de andere aspecten van de landbouwladder zijn per dorpskern verschillend, daarom per kern en trede een toelichting.

Cothen

Aanpassen bestaande infrastructuur

Binnen de dorpskern is er geen ruimte om bestaande infrastructuur aan te passen. Buiten het dorp langs de N229 loopt een fietspad. Deze kan, mits het omgebouwd wordt tot volledige parallelweg, als alternatieve route voor landbouwverkeer dienen. Dit lost alleen het probleem voor de Dorpstraat/Groenewoudseweg deels op. Het is geen oplossing voor de Willem Alexanderstraat.

Aanleggen nieuwe infrastructuur

Als oplossing voor de Dorpstraat/Groenewoudseweg kan aan de noordkant van de N229 een nieuwe parallelweg aangelegd worden voor het landbouwverkeer. Als oplossing voor de Willem Alexanderstraat kan een tweede ontsluiting van Cothen aan de westkant een oplossing zijn. Los van het oplossende vermogen kennen beide routes grote ruimtelijke barrières.

Als er geen oplossingen vanuit regulering, wetgeving, beleid en/of infrastructuur mogelijk zijn

De laatste trede komt aan bod als er geen oplossingen mogelijk zijn. Dan wordt de afweging gemaakt of het openstellen van de N229 een optie kan zijn. De N229 is een gebiedsontsluitingsweg met een rijbaan en drie rijstroken waarvan één een busbaan is. Er ligt een vrij liggend fietspad naast.

Harmelen

Aanpassen bestaande infrastructuur

Op de meeste straten in Harmelen zijn geen aanpassingen mogelijk. De enige straat waar een infrastructurele aanpassing wel mogelijk is, is de Groenendaal, wat nu een fietspad is (met lokaal bestemmingsverkeer). Om te zorgen dat er minder landbouwverkeer over de Dorpsstraat rijdt kan de Groenendaal als alternatieve route dienen. Maar de Groenendaal komt uit op de Acacialaan, waardoor je eigenlijk het probleem naar deze wegen (Groenendaal en Acacialaan) verschuift. Om de route een veilige weginrichting te geven moeten bomen gekapt worden. Ook komt de weg uit op de meest zuidelijke punt van de N419, waardoor de omrijdlengte en omrijdtijd lang is voor landbouwverkeer.

Aanleggen nieuwe infrastructuur

Langs de N419 kan een nieuwe parallelweg aangelegd worden voor het landbouwverkeer. Het nadeel van deze route is dat deze zo ver buiten het dorp ligt dat door de omrijdlengte en omrijdtijd de kans groot is dat in de praktijk deze route nauwelijks gebruikt gaat worden door landbouwverkeer.

Als er geen oplossingen vanuit regulering, wetgeving, beleid en/of infrastructuur mogelijk zijn

De laatste trede komt aan bod als er geen oplossingen mogelijk zijn. Dan wordt de afweging gemaakt of het openstellen van de N419 een optie kan zijn. Deze route ligt zo ver buiten het dorp dat door de omrijdtijd en lengte dit niet als reële optie gezien kan worden.

Werkhoven

Aanpassen bestaande infrastructuur

De Herenstraat is te krap om infrastructurele maatregelen te kunnen treffen. Op de Achterdijk is er wel ruimte. Echter het verbreden van de Achterdijk is niet logisch, omdat bij de reconstructie in het verleden deze weg juist is versmald om de snelheid omlaag te brengen. Er kunnen wel passeerhavens aangelegd worden. De straat blijft smal behalve op die plekken, daar kan het (landbouw)verkeer elkaar en het overige verkeer veilig passeren. Een tweede oplossingsmaatregel in deze trede is het fietspad langs de N229. Deze kan opgewaardeerd worden tot volwaardige parallelweg.

Aanleggen nieuwe infrastructuur

Een lokale rondweg, rond de sportvelden en de school aan de westkant van Werkhoven, is theoretisch één van de oplossingsrichtingen. Los van het oplossend vermogen biedt dit, naast de zeer hoge kosten, praktisch gezien wel de nodige ruimtelijke barrières met zich mee.

Als er geen oplossingen vanuit regulering, wetgeving, beleid en/of infrastructuur mogelijk zijn

De laatste trede komt aan bod als er geen oplossingen mogelijk zijn. Dan wordt de afweging gemaakt of het openstellen van de N229 een optie kan zijn. De N229 loopt van Wijk bij Duurstede tot de A12. Langs een groot gedeelte van de N229 ligt een volledige parallelweg. Echter langs het gedeelte bij Werkhoven, over een lengte van drie kilometer, ontbreekt een volledige parallelweg juist. Het gedeelte waar geen parallelweg ligt wordt dan opengesteld voor het landbouwverkeer.

Er is een onderscheid met wat een gemeente kan doen en wat de kerntaak van de provincie is. In onderstaande tabel staan de verschillende oplossingen en welke wegbeheerder daarin actie moet ondernemen.

	Gemeente	Provincie
Dorpskern Cothen	- Kleine infrastructurele maatregelen in het dorp uitvoeren. - In gesprek gaan met bewoners en ondernemers, mogelijk met een campagne daaraan gekoppeld.	- Aanpassen en openstellen van de N229 voor landbouwverkeer. - Bieden van educatie en voorlichting m.b.t. landbouwverkeer.
Dorpskern Harmelen	Kleine infrastructurele maatregelen in het dorp uitvoeren.	Aanpassen en openstellen van de N419 voor landbouwverkeer.

	• In gesprek gaan met bewoners en ondernemers, mogelijk met een campagne daaraan gekoppeld • Nieuwe ontsluiting Reijerscop met de N419 onderzoeken.	• Bieden van educatie en voorlichting m.b.t. landbouwverkeer
Dorpskern Werkhoven	• Kleine infrastructurele maatregelen in het dorp uitvoeren. • In gesprek gaan met bewoners en ondernemers, mogelijk met een campagne daaraan gekoppeld.	• Aanpassen en openstellen van de N229 voor landbouwverkeer • Bieden van educatie en voorlichting m.b.t. landbouwverkeer.

Vervolg

Op het gebied van regulering, wetgeving en beleid zien we dat deze deels een oplossing kunnen zijn. De mogelijke maatregelen dragen bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid, maar zorgen niet voor het verminderen van landbouwverkeer in de dorpskern. De overlast op het gebied van leefbaarheid blijft. Voor het aanpassen van de lokale infrastructuur ontbreekt vaak de ruimte. Bij aanleg van nieuwe (lokale) infrastructuur geldt veelal een scheve kosten/baten verhouding. De kosten voor de aanleg van infrastructuur specifiek voor landbouwverkeer zijn hoog ten opzichte van het oplossend vermogen van verbeteren leefbaarheid en verkeersveiligheid. Dit komt doordat er relatief weinig landbouwverkeer is.

Uiteindelijk komen we op de afweging. Afwikkelen van het doorgaande landbouwverkeer over het lokale weggennet of het openstellen van de provinciale weg voor die doelgroep. In die gevallen dienen de risico's van landbouwverkeer in de dorpskern afgewogen te worden tegen de risico's van landbouwverkeer over de (alternatieve) provinciale weg. Concreet gaat het dan om het mengen van de langzame zware landbouwvoertuigen met het snelle autoverkeer versus het mengen van grote landbouwvoertuigen met fietsers en voetgangers op parallelwegen of wegen door dorpskernen. Door de lage aantallen van landbouwvoertuigen blijft de kans op een conflict klein, maar als dat plaatsvindt is de impact vaak groot. Zowel in de dorpskern als op een provinciale weg. Toch schatten wij het risico op (zwaar) letsel tussen de landbouwvoertuigen en kwetsbare verkeersdeelnemers hoger in dan bij landbouwvoertuigen met het gemotoriseerde verkeer. Zo komen wij per gemeente tot de volgende keuzes:

Cothen

Op het tracé van de N229 tussen Wijk bij Duurstede en de rotonde bij Cothen spelen meerdere problemen. Het fietspad is te smal (onderdeel van een schoolfietsroute), de tussenberm is te smal en de aanwezigheid van een busbaan maakt het lastig om ook landbouwvoertuigen op de hoofdrijbaan toe te laten. De kruising N229 met de Groenewoudseweg is daarbij ook een aandachtspunt. Wij starten daarom in 2026 een integrale studie met daarbij het uitgangspunt dat landbouwverkeer in de toekomst gebruik gaat maken van de provinciale weg. Hoe dat eruit komt te zien, bepalen wij in de studie.

Harmelen

Vanwege de omrijdtijd en de omrijdlengte verwachten wij dat het gebruik van de provinciale infrastructuur door landbouwverkeer weinig effect heeft op het gebruik van de kern door landbouwverkeer. Openstellen van de N419 draagt weinig bij aan de ervaren problematiek. De gemeente is hier aan zet om kleine infrastructurele maatregelen in het dorp te nemen en een nieuwe ontsluiting Reijerscop met de N419 te onderzoeken.

Werkhoven

Voor Werkhoven zien we drie oplossingsrichtingen, waarvan het openstellen van de N229 (met de benodigde infrastructurele aanpassingen) de meest haalbare lijkt. We starten een pilot met als uitgangspunt landbouwverkeer op de hoofdrijbaan van de N229. Hoe we dat gaan doen moeten we nog bepalen. Hiervoor is het van belang om niet alleen het gedeelte bij Werkhoven in ogenschouw te nemen, maar de gehele N229. Voor de continuïteit van het wegbeeld is het van belang dat landbouwverkeer op het hele traject mag rijden en niet steeds moet wisselen van hoofdrijbaan naar parallelweg.

Conclusie

We concluderen dat bij in ieder geval twee dorpskernen het openstellen van de provinciale weg zorgt voor minder doorgaand landbouwverkeer door de dorpskernen en daarmee deels de problemen in de woonkernen oplost. Hierbij merken we op dat er, naast de woonkernen Werkhoven, Cothen en Harmelen ook op andere locaties discussie is over de positie van het landbouwverkeer. Het betreft onder andere de provinciale weg bij N212 (Wilnis), N210 (Lopik) en de N199 (Bunschoten). Eerder is al besloten de N484 (Leerdam) open te stellen voor landbouwverkeer. Circa $\frac{2}{3}$ van het bestaande provinciaal wegennet was al beschikbaar voor landbouwverkeer. Dit maakt dat wij het huidige beleid van "nee-tenzij" willen 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.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

Secretaris,
mr. drs. A.G. Knol-van Leeuwen