

NOTA

PARALLELWEGEN EN LANDBOUWVERKEER



PROVINCIE ■ UTRECHT



	Samenvatting	3
1	Over deze nota	4
	1.1 Inleiding	5
	1.2 Aanleiding	5
	1.3 Doelstelling	5
	1.4 Gebruik nota	6
	1.5 Afbakening	6
	1.6 Opgave voor de komende jaren	6
	1.7 Verantwoording bij het onderzoek	8
2	Provinciale(parallel)wegen	9
	2.1 De principes van Duurzaam Veilig	10
	2.2 Nieuwe inrichtingsvoorstellen voor parallelwegen	11
3	Afwegingskader	15
	3.1 Criteria van het afwegingskader landbouwverkeer en inrichting parallelwegen	16
	3.2 Toepassing van het afwegingskader	20
4	Implementatie	22
	4.1 Aandachtspunten	23
	4.2 Realisatie, monitoring en evaluatie van de aanpassingen	24
	Bijlagen	25

SAMENVATTING

De provincie Utrecht werkt aan een mobiliteitstransitie, waarbij gezonde mobiliteit het doel is. In dit kader is in de zomer van 2022 het 'Netwerkperspectief provincie wegen 2040' vastgesteld. Deze beleidsnota is een uitwerking daarop en gaat in op de vraag: waar op het provinciale netwerk kan landbouwverkeer het beste worden afgewikkeld en met welke weginrichting. Dit is samengevat in een afwegingskader. De centrale vraag is: waar accepteren we de menging van landbouwverkeer en overig verkeer op het netwerk: op de hoofdrijbaan, de parallelrijbaan of op een lokale route?

Naast inhoudelijke experts hebben we verschillende omgevingspartijen gevraagd om vanuit hun expertise mee te denken. Zij keken naar deze vragen vanuit uiteenlopende invalshoeken (en belangen). Hierdoor zijn verschillende principes en dilemma's aan het licht gekomen die belangrijk zijn om in onze afwegingen mee te nemen.

Het resultaat is een afwegingskader waarvan de mogelijke uitkomsten naar een kaart zijn vertaald.

Deze kaart vormt de basis voor toekomstige studies voorafgaande aan groot onderhoud, de implementatie volgt de planning daarvan. Zo voorkomen we kapitaalvernietiging. De totale kosten zijn voorlopig ingeschat op circa 9 miljoen euro, afgezien van mogelijke grondaankoop. De precieze bedragen kunnen worden ingeschat nadat er een studie is gedaan.

Deze nota vervangt de eerdere nota's 'Parallelwegen langs provinciale wegen' (2011) en 'De landbouwladder' (2017).

1. OVER DEZE NOTA



1. OVER DEZE NOTA

In dit hoofdstuk beschrijven we waarom de provincie Utrecht deze nota ‘Parallelwegen en landbouwverkeer’ heeft opgesteld, wat hiervan het doel is en hoe dit document zich verhoudt tot andere beleidsdocumenten. Het hoofdstuk sluit af met een onderzoeksverantwoording.

1.1 Inleiding

De provincie Utrecht werkt aan een mobiliteitstransitie, waarbij gezonde mobiliteit het doel is. In dit kader is in de zomer van 2022 het ‘Netwerkperspectief provincie wegen 2040’ vastgesteld (hierna: Netwerkperspectief). Hierin is een integraal afwegingskader opgenomen, met als doel: de gezondheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid binnen de provincie verbeteren. Het Netwerkperspectief geeft antwoord op de vraag of het nuttig is om de snelheid op de hoofdrijbaan terug te brengen van 80 km/uur naar 60 km/uur, en zo ja, onder welke voorwaarden. Ook gaat het Netwerkperspectief in op de vraag of het beleid over de plek van het landbouwverkeer op parallelwegen kan worden herzien. De conclusie daarop was dat een nader onderzoek gewenst was. Deze beleidsnota is het resultaat van dit onderzoek. Het is een verdere uitwerking van het Netwerkperspectief en gaat in op de vraag: waar op het provinciale netwerk kan landbouwverkeer het beste worden afgewikkeld en met welke weginrichting? Dit onderzoek is samengevat in een afwegingskader. Dit afwegingskader is vervolgens voor elke gebiedsontsluitingsweg in de provincie doorlopen.

1.2 Aanleiding

De directe aanleidingen voor deze nota Parallelwegen en landbouwverkeer zijn gelegen in introductie van 60 km/uur op de hoofdrijbaan (de GOW60) en het verlagen van de snelheid op de parallelwegen naar 30 km/uur. Deze maatregelen bieden mogelijk kansen om landbouwverkeer af te wikkelen op de hoofdrijbaan en vereisen aanpassingen aan de parallelweg.

Volgens het huidige beleid van de provincie Utrecht mogen landbouwvoertuigen in principe niet gebruikmaken van de hoofdrijbaan van de provinciale wegen. Zij moeten gebruikmaken van het lokale wegennet of de parallelwegen. Alleen: op die routes ondervindt men hinder. Door de stimulering en mogelijke toename van het fietsverkeer op de parallelwegen en door de mogelijke snelheidsverlaging op de hoofdrijbaan, is de vraag van de positie van het landbouwverkeer weer actueel. De nieuwe wetgeving - geregistreerde en gekentekende voertuigen - mogen sinds 2021 40 km/uur in plaats van de tot dan geldende 25 km/uur - verhoogt die kans.

Voor het voornemen van de provincie om op alle parallelwegen de snelheidslimiet 30 km/uur in te voeren in plaats van de tot nu toe geldende 60 km/uur, gelden de volgende argumenten:

- parallelwegen worden veel door fietsers of tractoren gebruikt;
- de parallelweg is vaak de ‘first of last mile’ van een autorit;
- de verhouding tussen de snelheid op de hoofdrijbaan en de snelheid op de parallelweg moet duidelijker;
- in de praktijk zijn parallelwegen over het algemeen te smal voor de huidige snelheidslimiet.

Voor het geloofwaardig maken van van 30 km/u op onze parallelwegen is een geschikte inrichting nodig. Deze inrichting moet passen bij het gebruik van de parallelweg door verschillende type verkeersdeelnemers én moet passen bij het snelheidsregime van 30 km/u.

Kortom, de aanleidingen voor deze nota zijn:

- het Netwerkperspectief, met daarin de introductie van 60 km/uur op de hoofdrijbaan en de voorgenomen verlaging van de maximumsnelheid op parallelwegen naar 30 km/uur;
- de nieuwe wetgeving voor landbouwverkeer;
- de sterke beleidsambitie op veilig, vlot en comfortabel fietsen.

1.3 Doelstelling

Het doel van deze nota is: duidelijkheid bieden over het gewenste gebruik van onze parallelwegen, de daarbij passende inrichting en de gewenste positie van het landbouwverkeer op onze (parallel)wegen. Dit zodat iedereen deze wegen veilig kan gebruiken.

1.4 Gebruik nota

Deze nota maakt duidelijk wanneer landbouwverkeer het beste gebruik kan maken van de hoofdrijbaan en wanneer de parallelrijbaan de meest geschikte plek is. Daarnaast gaan we in op de vraag wat een geschikte inrichting van de parallelrijbaan is, als we kijken naar het gebruik en de maximumsnelheid van 30 km/u. Deze nota is daarmee de vervanger van de eerdere nota's 'Parallelwegen langs provinciale wegen' (2011) en 'De landbouwladder' (2017). Het is een beleidsuitwerking en bevat een afwegingskader voor toekomstige (verkeers)besluiten over de plek van het landbouwverkeer en de gewenste inrichtingsvorm van provinciale parallelwegen.

Toekomstige ontwikkelingen, zoals een toename van fietsverkeer op routes, of veranderingen van huidige landbouwroutes, kunnen vragen om een andere inrichting of ander gebruik van wegen. In dat geval kan aan de hand van de uitgangspunten in het afwegingskader worden nagegaan of de conclusies uit de nota nog steeds van toepassing zijn.

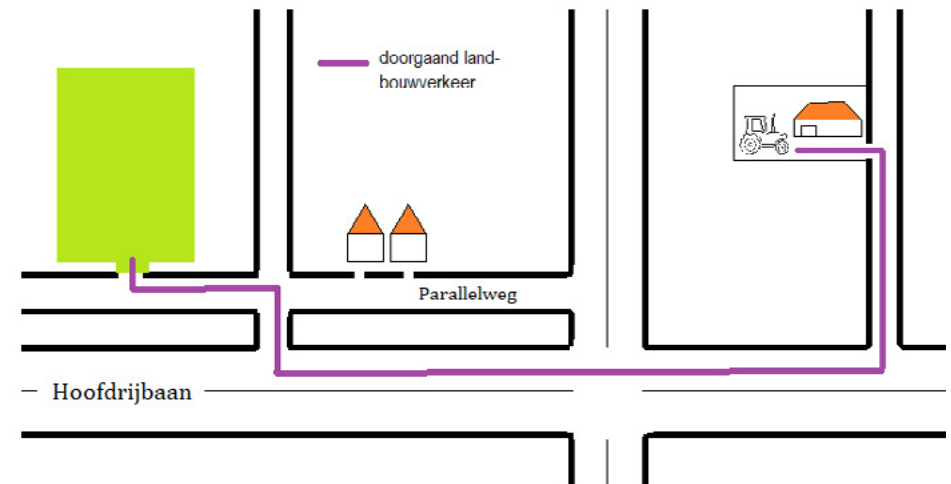
Het beleidsdocument gaat in principe over de wegen die bij de provincie Utrecht in beheer zijn. We beschouwen ook de routes van het landbouwverkeer over lokale wegen, die in beheer zijn van gemeenten, binnen het invloedsgebied van het provinciale netwerk. Mogelijk kan de provincie een oplossing bieden voor problemen met het landbouwverkeer op het lokale wegennet. Ook hiervoor biedt deze nota voorstellen.

1.5 Afbakening

Deze nota gaat over de (parallel)wegen die bij de provincie Utrecht in beheer zijn. Beslissingen over het snelheidsregime op de hoofdrijbaan en de inrichting van GOW60 vallen hierbuiten en worden gemaakt in het Netwerkperspectief 2040. Primair gaat deze nota over de plek van het landbouwverkeer op het netwerk en de inrichting van parallelwegen. Wanneer de uitkomst leidt tot landbouwverkeer op de hoofdrijbaan geven we aanvullende eisen voor de infrastructuur.

Wanneer we in de nota spreken over 'landbouwverkeer' bedoelen we het doorgaande landbouwverkeer. Dat is het verkeer dat gebruik maakt van de hoofdrijbaan, waarbij het oprijden van de hoofdrijbaan plaatsvindt bij de eerste aansluiting met de hoofdrijbaan (vanaf de herkomst) en het afrijden plaatsvindt bij de laatste aansluiting met de hoofdrijbaan (naar bestemming toe). In het onderstaande overzicht is dit schematisch weergegeven.

Figuur 1: Doorgaande landbouwverkeer



1.6 Opgave voor de komende jaren

Waar hebben we mee te maken bij het opstellen van beleid voor parallelwegen en landbouwverkeer?

De opgave is om parallelwegen de komende jaren een geloofwaardige en begrijpelijke inrichting te geven, die past bij het (toekomstige) gebruik en de (nieuwe) snelheid van 30 km/uur. Doel is om daarbij een goede balans te vinden tussen de verkeersveiligheid, leefbaarheid en doorstroming. De volgende (toekomstige) aspecten zijn daarbij relevant:

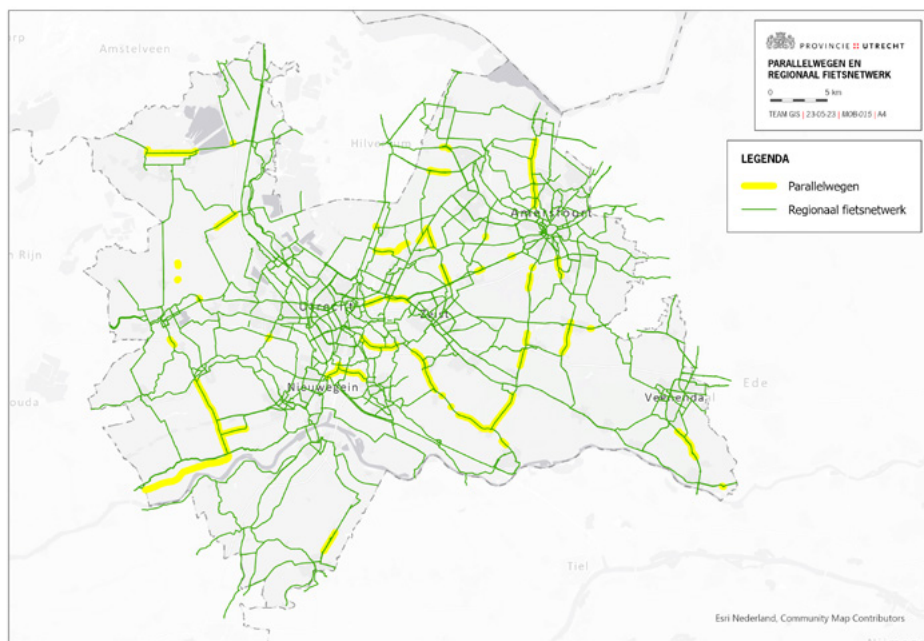
- de toename van het fietsverkeer;
- de toename van het (land)bouwverkeer;
- beperkte ruimte;
- de voorgenomen snelheidsverlaging.

Toename fietsverkeer

Het fietsbeleid heeft een steeds prominentere plek binnen de provincie. Het beleid richt zich op het stimuleren van het fietsgebruik. Het doel is inwoners vlot, veilig en comfortabel te laten fietsen. Veel (door)fietsroutes die de provincie de komende jaren aanlegt, gaan over parallelwegen. Door de toename van het fietsverkeer op parallelwegen vinden er ook steeds meer ontmoetingen plaats met het snelle en/of grote verkeer. Parallelwegen zijn vrij

smal, waardoor het lastig is voor verkeersdeelnemers om elkaar te passeren. Dit leidt tot (subjectieve) onveiligheid. Dit speelt overigens niet alleen op parallelwegen, maar ook op andere wegen in het netwerk.

Figuur 2: Fietsnetwerk en parallelwegen



Toename (landbouw)verkeer

De percelen van (boeren)bedrijven liggen steeds vaker verspreid in de omgeving. Bedrijven moeten het materieel over steeds langere afstanden over de weg verplaatsen. Dit leidt tot meer gemaakte voertuigkilometers door landbouwverkeer. Loonwerk- en grondverzetbedrijven legden altijd al langere afstanden af, maar doordat landbouwvoertuigen sneller mogen rijden is de reikwijdte van de bedrijven toegenomen, en worden loonwerkbedrijven vaker ingeschakeld in de grond-, weg- en waterbouw. Voor grondverzet kan het efficiënter zijn om tractoren met aanhangers te gebruiken dan vrachtauto's. Door deze ontwikkelingen is bij landbouwverkeer niet alleen meer sprake van lokaal bestemmingsverkeer, maar ook steeds vaker van doorgaand verkeer.

In deze nota onderscheiden we twee categorieën landbouwvoertuigen:

1. Landbouw- en bosbouwtrekkers (LBT) op wielen (categorie T) of op rupsen (categorie C)

Deze trekkers hebben een motor, minstens twee assen en een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van minimaal 6 km/uur. Ze zijn speciaal ontworpen voor het trekken, duwen, dragen of bewegen van ladingen of van (onderdelen van) machines die in de land- of bosbouw worden gebruikt. Ze kunnen een of meer zitplaatsen hebben voor meerijders.



2. Mobiele machines (MM)

Deze motorvoertuigen zijn speciaal ontworpen en gebouwd voor het uitvoeren van werkzaamheden. Ze zijn niet bedoeld voor personen- of goederenvervoer over de weg.

De wettelijke toegestane breedte van landbouwvoertuigen is 3,00 meter. (De breedte over de banden is meestal bepalend voor de voertuigbreedte.) Met een ontheffing van de wegbeheerder mogen landbouwvoertuigen die maximaal 3,50 meter breed zijn gebruik maken van de openbare weg. Landbouwvoertuigen nemen daarmee meer ruimte op de weg in dan andere voertuigen. Landbouwvoertuigen mogen maximaal 12,00 meter lang zijn en 4,00 meter hoog. Voertuigcombinaties mogen maximaal 18,75 meter lang zijn, en motorrijtuigen met een beperkte snelheid en mobiele machines maximaal 20,00 meter lang.



Bron: CROW

Beperkte ruimte

De intensiteit van het verkeer neemt toe, terwijl de beschikbare ruimte vaak niet meegroeit. De ligging van het (provinciale) wegennet is lang geleden bepaald en hierna nauwelijks veranderd (uitzonderingen daargelaten). De beschikbare ruimte is schaars en kostbaar. Hierdoor zijn gewenste aanpassingen, zoals een wegverbreding of uitbreiding van de infrastructuur, vaak niet realiseerbaar. Dit geldt voor de provinciale (parallel)wegen, maar ook voor straten in dorpskernen. Daar heeft de toename van het landbouwverkeer niet alleen gevolgen voor de veiligheid, maar ook voor de leefbaarheid. De grote, zware voertuigen zorgen voor geluids- en trillingsoverlast.

De voorgenomen snelheidsverlaging

De provincie kan de maximumsnelheid op parallelwegen verlagen naar 30 km/uur, maar dat is alleen geloofwaardig als de inrichting van de wegen hierbij past. Dat levert verschillende uitdagingen op, zeker omdat de wegen door veel verschillende soorten verkeersdeelnemers worden gebruikt: fietsers, maar ook (vracht)auto's, landbouwvoertuigen en niet te vergeten nood- en hulpdiensten. De parallelwegen moeten breed genoeg zijn, zodat de verschillende verkeersdeelnemers elkaar veilig kunnen passeren. Maar ook niet té breed, want een brede rijbaan zorgt er vaak voor dat er harder wordt gereden, vooral door automobilisten. Dit zou je kunnen oplossen door plateaus of drempels aan te brengen, maar die zorgen voor geluids- en trillingsoverlast voor aanwonenden. Daarnaast zijn drempels oncomfortabel voor de inzittenden van ambulances, of voor bestuurders van tractoren, omdat zij geen vering hebben.

1.7 Verantwoording bij het onderzoek

We hebben voor het afwegingskader zoveel mogelijk de bestaande normen uit beleidsdocumenten gehanteerd. Deze normen zijn niet altijd toereikend voor de ambities van de provincie. Daarom hebben we in overleg met inhoudelijke experts gekozen voor een 'expert judgement'-aanpak. Allereerst hebben we verschillende omgevingspartijen gevraagd om vanuit hun expertise mee te denken, zoals gemeenten, bewoners en bewonerscollectieven, Cumela, LTO noord, de politie, de ANWB, belangenorganisaties, de fietsersbond en kennisinstellingen zoals het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek (CROW) en de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). Daarnaast hebben we halverwege het proces Provinciale Staten (PS) over dit vraagstuk geïnformeerd, via een Stateninformatiesessie.

De centrale vraag in de gesprekken met omgevingspartijen en PS was: wat is, gezien de (lokale) omstandigheden, de beste plek om landbouwverkeer af te wikkelen en welke factoren spelen daarbij een rol? Daarbij hebben we ook het inrichtingsvraagstuk van de parallelrijbaan aangehaald. Onze gesprekspartners keken naar deze vragen vanuit uiteenlopende invalshoeken en belangen. Hierdoor zijn verschillende principes en dilemma's aan het licht gekomen die belangrijk zijn om in onze afwegingen mee te nemen.

Voor meer gedetailleerde informatie over het onderzoek verwijzen we naar het onderzoeksrapport: "Rapportage Actualisatie beleid landbouwverkeer en parallelwegen".

2. PROVINCIALE (PARALLEL)WEGEN



2. PROVINCIALE (PARALLEL)WEGEN

In dit hoofdstuk gaan we dieper in op de functie van provinciale (parallel)wegen en de inrichting daarvan.

Provinciale wegen vormen een cruciale schakel tussen kernen, het hoofdwegennet en gemeentelijke wegen: ze zorgen dat personen en goederen zich hiertussen veilig en vlot kunnen verplaatsen. Parallelwegen zijn een vorm van provinciale wegen die langs gebiedsontsluitingswegen lopen. Parallelwegen scheiden het langzame verkeer en bestemmingsverkeer voor de aangelegen percelen van het doorgaande snelverkeer op de hoofdrijbaan. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede.

2.1 De principes van Duurzaam Veilig

De provincie Utrecht beheert en onderhoudt ruim 400 kilometer weg, waarvan 80 kilometer parallelwegen. Ons beleid is gestoeld op de 'Duurzaam Veilig'-principes. 'Duurzaam Veilig' is een visie op hoe het verkeer zo veilig mogelijk kan worden gemaakt. Het gaat uit van een integrale benadering van het verkeerssysteem 'mens, voertuig en weg'. 'Weg' en 'voertuig' moeten aansluiten bij wat de mens kan. Onze aanpak voor Duurzaam Veilig bestaat uit een samenhang van educatie en voorlichting, weginrichting en handhaving. Bij de weginrichting hanteren we onder andere deze vier principes van Duurzaam Veilig:

1. drie categorieën wegen met duidelijke functies;
2. herkenbare vormgeving;
3. vergevingsgezindheid;
4. homogeniteit van massa, snelheid en richting.

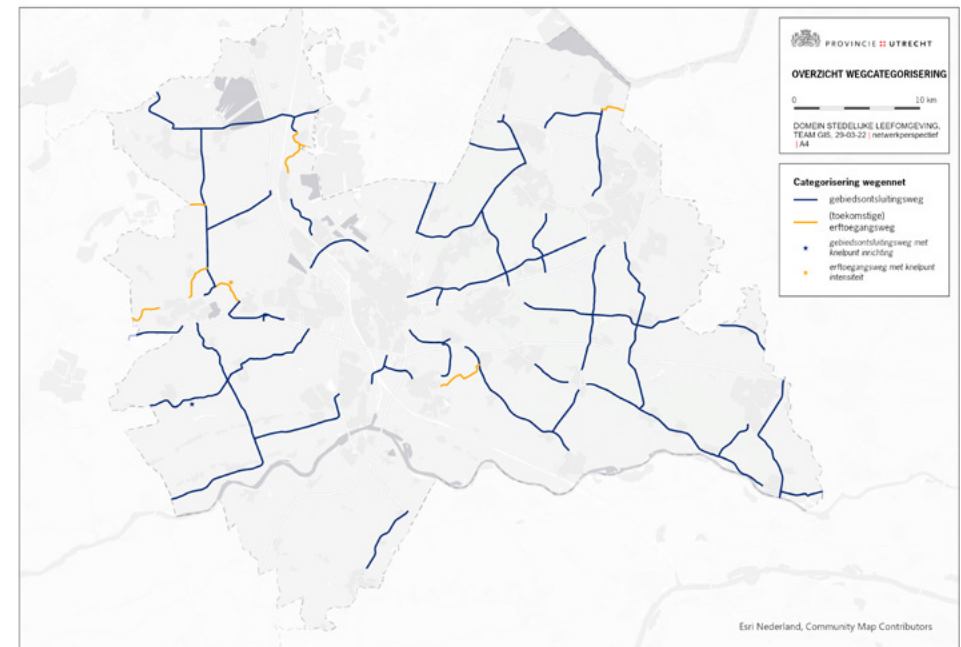
1 – Drie categorieën wegen met duidelijke functies

Een Duurzaam Veilig wegennet is hiërarchisch opgebouwd en wegen hebben één duidelijke functie. Er zijn drie categorieën wegen:

- stroomwegen met als functie 'stromen'. Deze zijn bedoeld voor het vlotte, doorgaande verkeer en voor lange afstanden. De verkeersstromen zijn gescheiden en er zijn geen verstoringen door kruisend verkeer. Ook zijn deze wegen geschikt voor grote verkeersstromen. Over het algemeen zijn dit snelwegen en (provinciale) stroomwegen, zoals de N230;

- gebiedsontsluitingswegen, met als functie stromen en uitwisselen verbinden woongebieden met elkaar en vormen de ontsluiting met stroomwegen. De wegvakken zijn vooral bedoeld voor het stromen, de uitwisseling van verkeer gebeurt zoveel mogelijk op ingerichte kruispunten. Op deze wegen zijn geen of zo min mogelijk percelen aangesloten. Er is relatief veel verkeer;
- erftoegangswegen, met als functie 'uitwisselen'. Deze zijn bedoeld voor het bestemmingsverkeer. Verkeersstromen zijn gemengd, er is weinig verkeer en de snelheden zijn relatief laag. Percelen/woningen zijn direct op deze wegen aangesloten. Dit zijn vooral woonstraten binnen de bebouwde kom, plattelandswegen en parallelwegen buiten de bebouwde kom.

Logischerwijs bestaat het provinciaal wegennet voornamelijk uit gebiedsontsluitingswegen. Dit is ook te zien op deze kaart:



2 - Herkenbare vormgeving

Een herkenbaar wegbeeld zorgt ervoor dat weggebruikers weten wat er van hen verwacht wordt. Hierdoor wordt hun gedrag meer voorspelbaar. Bij een herkenbaar wegbeeld heeft elk type weg zijn eigen wegontwerp. Hierdoor is de consistentie en continuïteit geborgd. Een automobilist herkent daardoor makkelijk dat hij op een gebiedsontsluitingsweg rijdt en weet daardoor meteen welke snelheid hij mag rijden en dat hij geen fietsers zal tegenkomen. Of hij ziet juist dat hij op een erftoegangsweg (ETW) rijdt en dus fietsers kan verwachten, en past zijn snelheid daarop aan.

3 - Vergevingsgezindheid

Fouten maken is menselijk. Duurzaam Veilig wegontwerp houdt daar rekening mee door letselbeperkende maatregelen te treffen. De belangrijkste maatregel is: voldoende ruimte creëren. Ruimte geeft weggebruikers de mogelijkheid om op het gedrag van anderen te anticiperen of om eigen fouten te corrigeren en zo letsel te voorkomen. Vaak is die ruimte er echter niet of beperkt beschikbaar. In dat geval kan letsel worden beperkt door obstakels af te schermen.

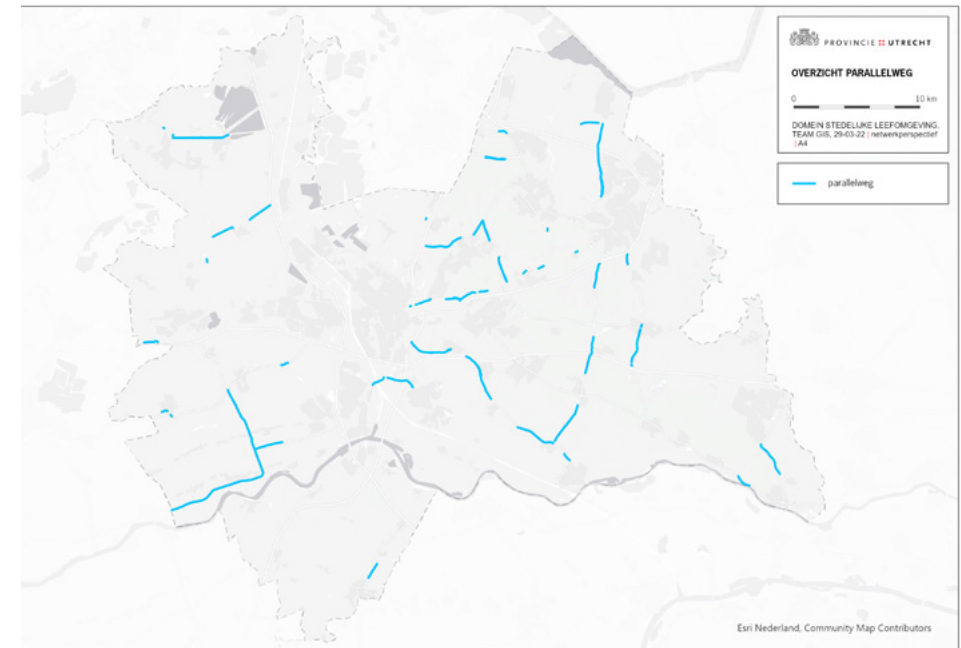
4 - Homogeniteit van massa, snelheid en richting

Het verkeer wordt zo veel mogelijk gescheiden op het gebied van massa, snelheid en richting. Het duidelijkste voorbeeld is een snelweg: één rijrichting en snelheid, met zoveel mogelijk gelijkwaardig verkeer. De scheiding tussen massa en snelheid geldt vooral voor (vracht) auto's (zwaar en snel) en (brom)fietsers (licht en langzaam). Bij gebiedsontsluitingswegen is die scheiding goed te zien: ze hebben een rijloper voor autoverkeer met ernaast een vrijliggende fietspad.

De principes van Duurzaam Veilig zijn goed toepasbaar op de meeste vervoermiddelen, zoals fietsen en (vracht)auto's. Een type voertuig dat buiten de Duurzaam Veilig-kaders valt zijn de landbouwvoertuigen. Deze zijn langzaam en zwaar. Deze wil je niet mengen met het snelle verkeer (scheiding van snelheid) maar het liefst ook niet met het fietsverkeer (scheiding van massa). Daarnaast gelden voor deze voertuigen minder strenge regels dan voor (vracht) auto's. Zo zijn bijvoorbeeld afwijkende maten, bumperhoogtes en uitstekende delen toegestaan. Landbouwvoertuigen zijn ook niet uitgerust met veiligheidssystemen die wel standaard onderdeel uitmaken van personenauto's en vrachtauto's.

2.2 Nieuwe inrichtingsvoorstellen voor parallelwegen

De kaart hieronder toont een toont een overzicht van alle provinciale parallelwegen.



Parallelwegen zijn van oudsher ingericht volgens de Duurzaam Veilig-categorie erftoegangsweg. Bij erftoegangsweg geldt buiten de bebouwde kom de snelheid van 60 km/uur. Maar, zoals in het Netwerkperspectief staat: 'De provincie Utrecht neemt zich voor om op alle parallelwegen langs provinciale wegen de snelheidslimiet te verlagen naar 30 km/uur'. Hiermee wijkt de provincie af van het Duurzaam Veilig-principe 'herkenbare vormgeving'. De verlaging van de snelheid naar 30 km/uur vraagt om een nieuwe weginrichting, die hier beter bij past. Daarbij gelden de volgende voorwaarden:

- De intensiteit van het gemotoriseerd verkeer op de parallelwegen moet laag zijn.
- De weginrichting moet geloofwaardig zijn en herkenbaar voor weggebruikers.
- De parallelwegen moeten veilig zijn en een goede doorstroming mogelijk maken voor nood- en hulpdiensten en het landbouwverkeer.

De laatste twee uitgangspunten leveren samen een spanningsveld op. Enerzijds is er een bepaalde breedte nodig om voertuigen veilig te kunnen laten passeren, anderzijds is het lastig om bij een breed wegprofiel de lage snelheid (geloofwaardig) af te kunnen dwingen.

Het is belangrijk mee te geven dat landbouwverkeer altijd gebruik moet kunnen maken van de parallelweg, omdat dit de enige manier is om percelen te bereiken. Ook als landbouwverkeer het grootste deel van de route over de hoofdrijbaan aflegt, zal het laatste deel altijd via de parallelweg lopen. Het is dus niet te voorkomen dat er dicht bij de bestemming ontmoetingen plaatsvinden met kwetsbare verkeersdeelnemers.

Drie inrichtingsvoorstellen

Voor de inrichting maken we gebruik van de CROW-richtlijnen. Op basis hiervan hebben we drie inrichtingsprofielen voor parallelwegen ontworpen. Welke het meest geschikt is, hangt af van het gebruik van de betreffende weg. Met het afwegingskader (verderop in deze nota) wordt het juiste inrichtingsprofiel bepaald.

Dit zijn de drie inrichtingsvormen:

- een fietsstraat;
- een erftoegangsweg type 1 (ETW-1) met suggestiestroken;
- een erftoegangsweg type 2 (ETW-2) met een sober ontwerp.

Fietsstraat

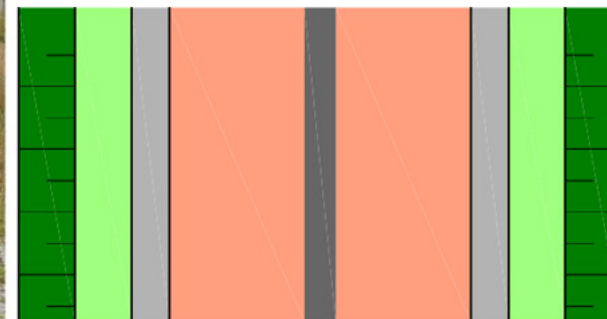
Het dwarsprofiel van de fietsstraat is opgesteld conform de aanbevelingen van het CROW Fietsberaad (2021). Dit profiel heeft de volgende kenmerken (zie figuur 3):

- Er is zowel in absolute zin (aantal fietsers) als in relatieve zin (aantal fietsers in verhouding tot aantal auto's) sprake van veel fietsverkeer.
- De auto is te gast, de herkenbare dominante positie van de fietser zorgt ervoor dat bestuurders van motorvoertuigen gestuurd worden in hun gedrag.



Kanttekening: de breedte van de verharding en halfverharding (totaal 6,00 meter) van een fietsstraat is niet voldoende om twee landbouwvoertuigen te laten passeren. Hiervoor is 6,20 meter nodig. Daarom zijn in een fietsstraat passeerplaatsen nodig, of het moet worden geaccepteerd dat landbouwvoertuigen gebruikmaken van de berm wanneer ze elkaar passeren. Dit stelt wel eisen aan de draagkracht van de berm.

Figuur 3: Inrichtingsvorm fietsstraat

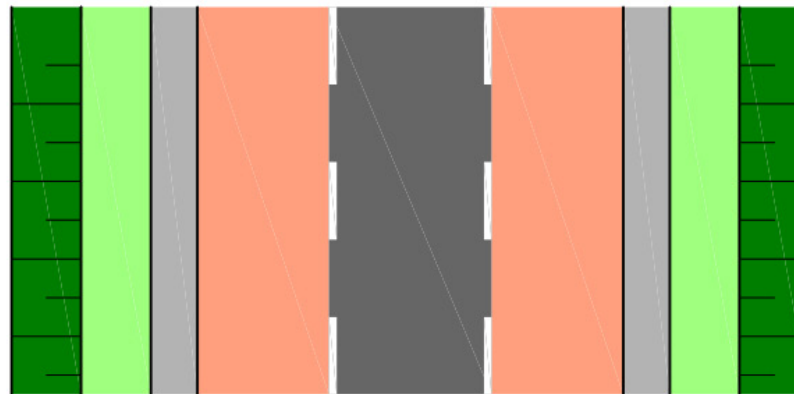
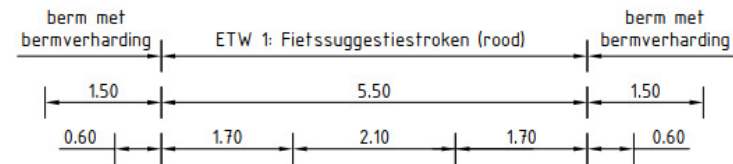


ETW-1 met suggestiestroken

Het principeprofiel van de erftoegangsweg type 1 met (fiets)suggestiestroken is conform het Handboek Wegontwerp. Het principeprofiel heeft de volgende kenmerken:

- In vergelijking met de fietsstraat, is het aantal fietsers in absolute en relatieve zin lager.
- De verhardingsbreedte en de halfverharding (totaal 6,70 meter) maken het mogelijk dat twee landbouwvoertuigen elkaar passeren.

Kanttekening is dat het relatief royale profiel kan uitnodigen tot het overschrijden van het snelheidslimiet van 30 km/uur op de parallelwegen van de provincie Utrecht. Hoewel de suggestiestroken voor enige optische versmalling van de weg zorgen, zal dit niet meer werken als autobestuurders gewend zijn aan de situatie. Vooral lokale bestuurders zullen met een royaler wegprofiel waarschijnlijk sneller het gas intrappen. Het toepassen van fysiek en natuurlijke elementen in het lengteprofiel (zie de menukaart met enkele opties in bijlage op p31) is een belangrijke toevoeging om dit te voorkomen en de limiet van 30 km/uur geloofwaardig te maken.



Figuur 4: Inrichtingsvorm ETW-1 met suggestiestroken

ETW-2 met een sober ontwerp

We hebben het erftoegangsweg type 2 opgedeeld in twee profielen: een gewenst (of: ideaal) profiel en een minimaal profiel. Dit onderscheid hebben we aangebracht omdat in de bestaande situatie veel parallelwegen zo smal zijn, dat een verbreding naar 4,50 meter niet realistisch is.

Ideaal ETW-2 (gewenst)

Het gewenste dwarsprofiel van de erftoegangsweg type 2 is opgesteld conform het Handboek Wegontwerp.

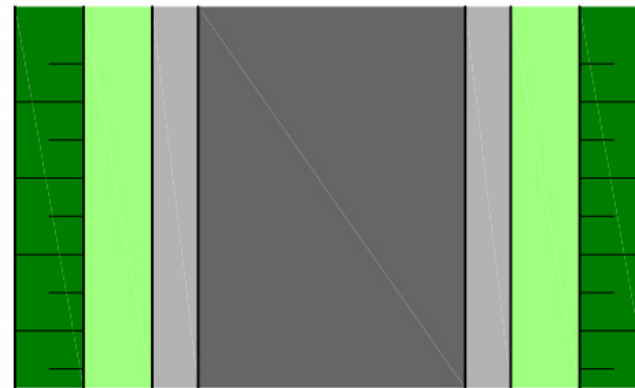
Het heeft de volgende kenmerken:

- er is een laag aantal fietsers;
- landbouwvoertuigen en fietsers kunnen elkaar passeren op het asfalt. Via de halfverharding kunnen ook twee auto's, of een landbouwvoertuig en een auto elkaar passeren.

Kanttekening: de breedte van de verharding en halfverharding samen (5,70 meter) is niet voldoende om twee landbouwvoertuigen te laten passeren. Hiervoor is 6.20 meter nodig. Daarom zijn er, net als bij de fietsstraat, passeerplaatsen nodig, of het moet worden geaccepteerd dat deze voertuigen gebruikmaken van de berm wanneer ze elkaar passeren. Ook in deze situatie is een draagkrachtige berm noodzakelijk.

Kader ETW-2 (minimaal)

Het principeprofiel van de erftoegangsweg type 2 minimaal is 1 meter minder breed dan het gewenste profiel. Het heeft verder dezelfde kenmerken als het gewenste profiel. Vanwege de smallere verhardingsbreedte zal eerder gebruikgemaakt worden van de halfverharding of de berm. We raden aan om bij dit type weginrichting passeerplaatsen aan te brengen.



Figuur 5: Inrichtingsvorm ETW-2 met een sober ontwerp

3. AFWEGINGSKADER



3. AFWEGINGSKADER

In dit hoofdstuk lichten we toe hoe wij onze afwegingen maken, ofwel: wat ons afwegingskader is.

De centrale vraag in onze afweging is: waar accepteren we de menging van landbouwverkeer en overig verkeer op het netwerk: op de hoofdrijbaan, de parallelrijbaan of op een lokale route? Elke optie brengt andere risico's met zich mee. Op de parallelrijbaan heeft landbouwverkeer weinig ruimte om fietsers te passeren, maar op de hoofdrijbaan geldt het risico op ongewenst inhalen vanwege de snelheidsverschillen. Het afwegingskader richt zich op het zo goed mogelijk afwegen van deze risico's. Met als doel: beoordelen welk effect de verschillende opties hebben op het netwerk als geheel. In andere woorden: wat het 'netwerkeffect' van de verschillende opties is.

3.1 Criteria van het afwegingskader landbouwverkeer en inrichting parallelwegen

In deze paragraaf beschrijven we de belangrijkste criteria van het afwegingskader.

We hanteren de volgende uitgangspunten:

1. Het afwegingskader is alleen van toepassing voor doorgaand landbouwverkeer, niet voor bestemmingsverkeer.

Bestemmingsverkeer op een provinciale gebiedsontsluitingsweg dient altijd de parallelweg te gebruiken, zodat afslaand landbouwverkeer op de hoofdrijbaan wordt vermeden.

2. Landbouwverkeer is toegestaan op erftoegangswegen en provinciale gebiedsontsluitingswegen met een snelheidslimiet van 50 km/uur binnen de bebouwde kom.
3. Landbouwverkeer is niet toegestaan op stroomwegen.

Voor de overige situaties hanteren we het afwegingskader. Wat uiteindelijk de beste positie is van het landbouwverkeer op het netwerk, is op hoofdlijnen afhankelijk van drie criteria, die ook het verkeersveiligheidsrisico bepalen:

1. het snelheidsverschil tussen het landbouwverkeer en het overige verkeer op de hoofdrijbaan;
2. de beschikbare asfaltbreedte van de parallelrijbaan;
3. de fietsintensiteit op de parallelwegen.

Intensiteitscriterium

We nemen voor de hoofdrijbaan afscheid van het intensiteitscriterium.

Dit heeft twee redenen:

- Er is geen aantoonbaar bewijs dat menging van landbouwverkeer en ander verkeer op de hoofdrijbaan bij een bepaalde intensiteit van het wegverkeer meer invloed heeft op de verkeersveiligheid.
- Binnen de provincie hebben we een aantal (drukke) wegen, zoals de N237, de N233, en de N234, waarop landbouwvoertuigen zijn toegestaan en waar geen significante verkeersveiligheidsproblemen optreden.

1 - Snelheidsverschil met overig verkeer hoofdrijbaan

We beschouwen een verschil van maximaal 20 km/uur tussen de snelheid van het landbouwverkeer en het overige verkeer op dezelfde hoofdrijbaan als veilig. Bij grotere snelheidsverschillen neemt het risico op ongewenst inhalen toe, waardoor de kans op (frontale) ongevallen stijgt. Bij een snelheidsverschil van 20 km/uur kunnen landbouwvoertuigen die 40 km/uur rijden dus veilig gebruikmaken van GOW60-wegen. Met andere woorden: wij laten landbouwverkeer toe op de hoofdrijbaan op het moment dat daar sprake is van een maximumsnelheid van 60 km/uur. Ook als er een parallelrijbaan naast ligt die voldoende breed is om het landbouwverkeer af te wikkelen.

2 en 3 – Beschikbare breedte en fietsintensiteit parallelwegen

De menging van fietsers en landbouwvoertuigen is vooral een probleem als de asfaltbreedte van de parallelweg minder is dan 4,5 meter. Als de weg 4,5 meter of breder is, spelen verkeersveiligheidsrisico's in termen van veilig passeren veel minder een rol. Behalve de breedte van de parallelweg, speelt ook de fietsintensiteit een rol. Deze verschilt behoorlijk tussen de verschillende parallelwegen in het provinciale netwerk. Vanuit onze beleidsambitie

om fietsers ruimte te geven om veilig, comfortabel en vlot door te fietsen én vanwege het gegeven dat fietsers een steeds grotere groep vormen in de ongevallenstatistieken, nemen wij daarom ook de fietsintensiteit mee in onze afweging over de plek van het landbouwverkeer.

Als vuistregel hanteren wij daarbij drie intensiteitsklassen:

- parallelweg met veel fietsers: > 1.500 fietsers per etmaal;
- parallelweg met weinig fietsers < 500 fietsers er etmaal;
- parallelweg met een gemiddeld aantal fietsers : 500-1.500 fietsers per etmaal.

Parallelweg met veel fietsers

In deze categorie zien wij veel ontmoetingen tussen fietsverkeer en het gemotoriseerde (landbouw)verkeer. Het is daarom wenselijk om eerst te kijken of het mogelijk is een apart fietspad aan te leggen. Wanneer dit niet mogelijk is, kijken we naar rerouting van het landbouwverkeer. Landbouwverkeer maakt dan niet meer gebruik van de parallelweg, maar van een lokale route of – als deze ontbreekt of niet geschikt is – de hoofdrijbaan. Ook als op de hoofdrijbaan een maximumsnelheid geldt van 80 km/uur, of als de parallelweg meer dan 4,5 meter breed is. Om ook in het wegbeeld te benadrukken dat de fietser de belangrijkste gebruiker is, kiezen wij voor deze parallelwegen de inrichtingsvorm van een fietspad of fietsstraat.

Parallelweg met weinig fietsers

Op deze parallelwegen zien wij weinig ontmoetingen tussen landbouwverkeer en fietsverkeer. In deze gevallen vinden wij het mengen van fietsverkeer en landbouwverkeer aanvaardbaar. Hierbij geldt:

- Parallelrijbanen die smaller zijn dan 4,5 meter verbreden we, zodat we fietssuggestiestroken kunnen realiseren.
- Lukt verbreden niet, dan richten we de parallelweg in als een traditionele erftoegangsweg, al dan niet met passeerhavens.

In beide situaties blijft het landbouwverkeer gebruikmaken van de parallelweg.

criterium Schoolfietsroutes

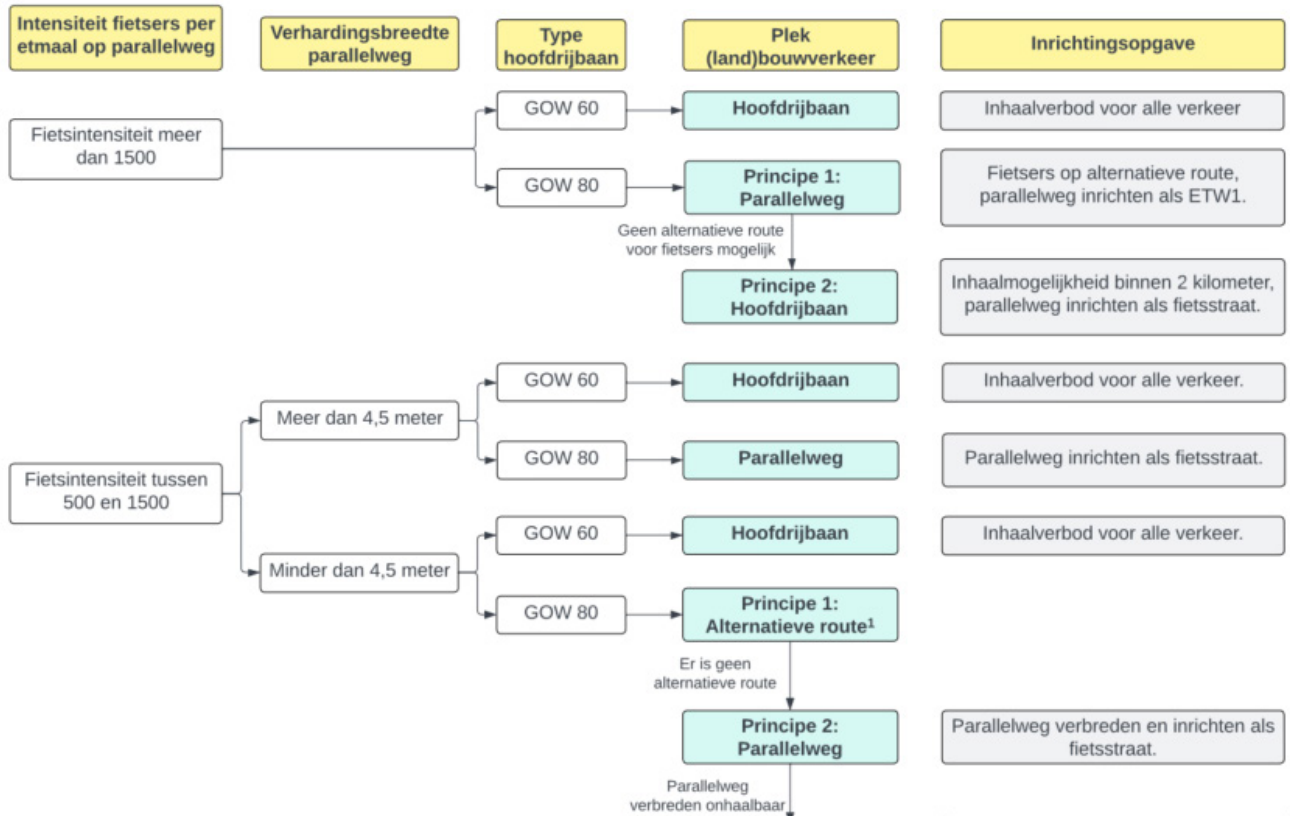
Binnen het afwegingskader houden we nadrukkelijk rekening met schoolfietsroutes. Dit zijn routes waarop scholieren voornamelijk in de ochtend in grote getale en vaak in een peloton rijden. Conflicten met landbouwvoertuigen leidt tot onveiligheid. Over het algemeen lopen schoolfietsroutes over parallelwegen met veel, of een gemiddeld aantal fietsers. De inrichtingsprofielen van deze routes zorgen in principe voor een veilige afwikkeling. Het inrichtingsprofiel van een parallelweg met weinig fietsers houdt minder rekening met de aanwezigheid van fietsverkeer. Daarom overwegen we voor wegen met weinig fietsers mét schoolfietsroutes om binnen venstertijden het landbouwverkeer van de parallelweg te weren.

Parallelweg met een gemiddeld aantal fietsers

Als de parallelweg 4,5 minstens meter breed is, of kan worden verbreed tot minstens 4,5 meter, blijft het landbouwverkeer op de parallelweg. Veilig passeren is dan mogelijk, volgens de gangbare inrichtingsnormen. We kiezen als inrichtingsvorm voor de fietsstraat. Hiermee maken we voor het landbouwverkeer en overige verkeer duidelijk dat de fiets de belangrijkste gebruiker is van de parallelrijbaan.

Is de parallelweg smaller dan 4,5 meter en is verbreden niet mogelijk? Dan kijken we of we een geschikte lokale route kunnen vinden voor het landbouwverkeer. Is deze er niet, dan wikkelen we het landbouwverkeer af op de hoofdrijbaan. Ook als hier een maximumsnelheid geldt van 80 km/uur.

Bovenstaande afwegingen zijn samengevat in het afwegingskader:



Maatwerk bij beoordeling landbouwwerkeer op lokale routes

Het afwegingskader biedt concrete handvatten om per provinciale weg te beoordelen wat - gegeven de verkeers- en inrichtingssituatie - de beste plek is om landbouwwerkeer af te wikkelen. Tegelijkertijd is in sommige situaties maatwerk nodig. Dit geldt met name voor lokale routes, die niet in beheer zijn van de provincie.

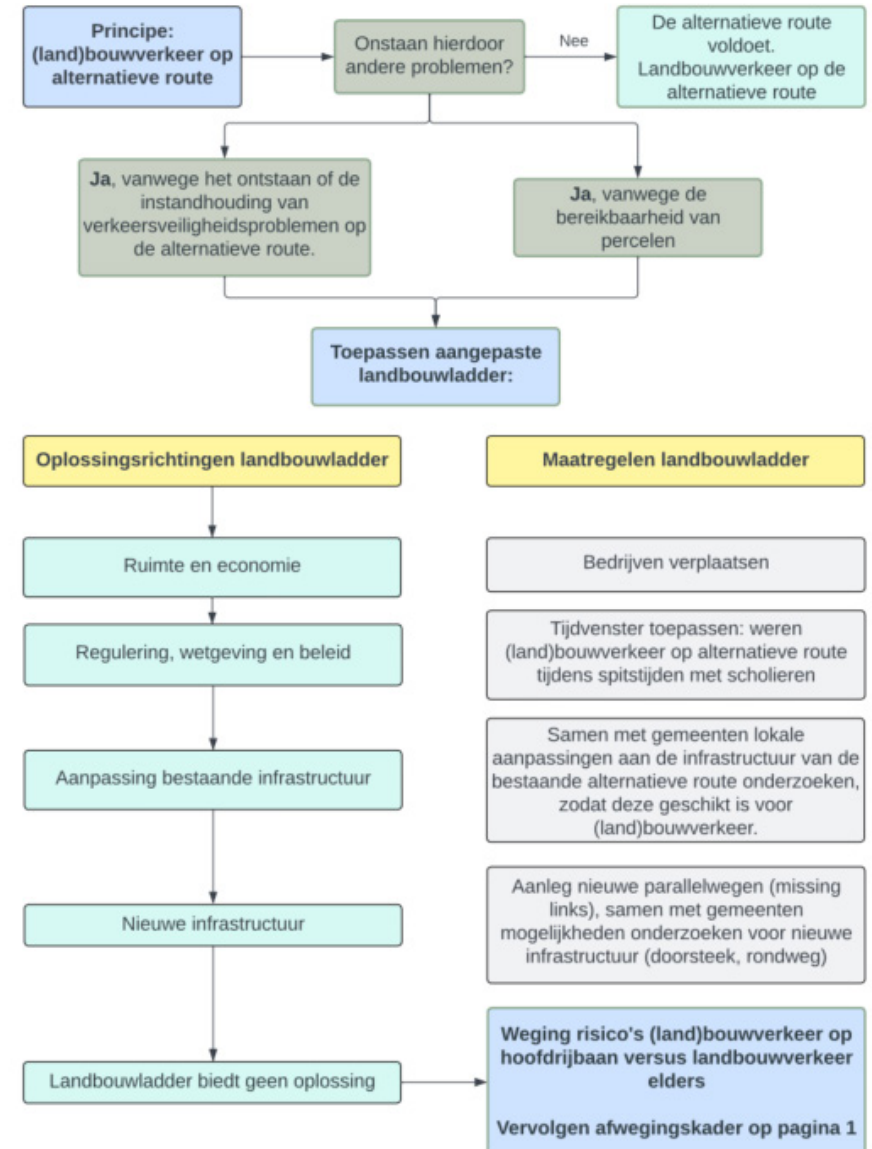
Er is bijvoorbeeld maatwerk nodig bij (school)fietsroutes op lokale wegen, bij te smalle erftoegangswegen in dorpskernen, of bij wegen waarbij passerend zwaar landbouwwerkeer scheuren veroorzaakt in huizen en andere gebouwen. In die gevallen is een beschouwing van de lokale infrastructuur alleen onvoldoende en is een integrale probleemanalyse nodig, waarbij wordt gekeken naar verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid.

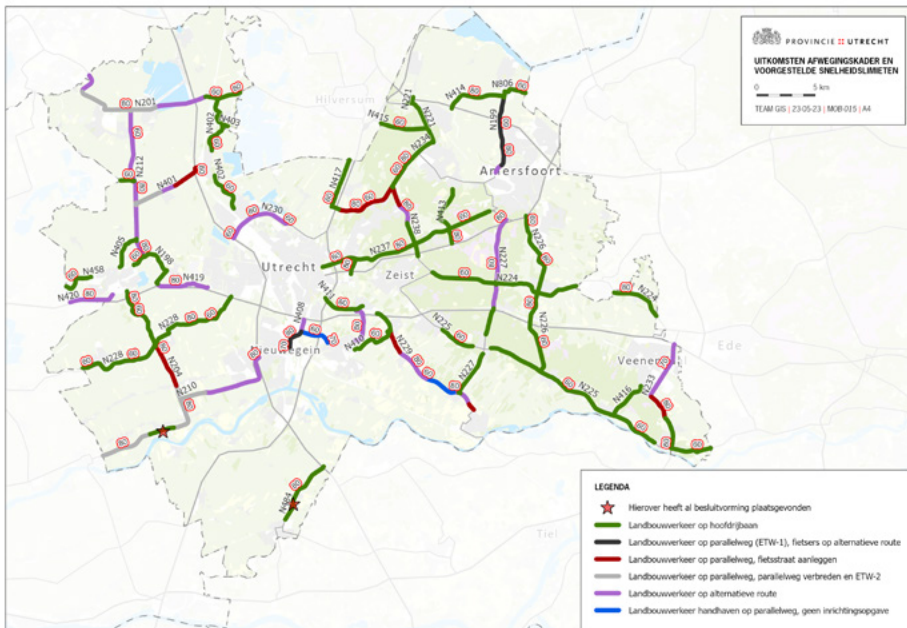
Uitsnede van het afwegingskader plaats landbouwwerkeer op provinciaal wegennet, compleet overzicht is te vinden in de bijlage op p27.

Na de integrale probleemanalyse kunnen de volgende 5 oplossingsrichtingen verkend worden. Daarbij is het aan te raden de huidige volgorde aan te houden:

1. Ruimte en economie
Bedrijven verplaatsen: is het mogelijk om bedrijven die de herkomst- of bestemmingslocatie van veel landbouwvoertuigen vormen te verplaatsen?
2. Regulering, wetgeving en beleid
Tijdvenster toepassen: landbouwverkeer op de lokale route weren tijdens spijstijden, bijvoorbeeld wanneer er veel fietsende scholieren op die routes zijn.
3. Aanpassing bestaande infrastructuur
Lokale aanpassingen infrastructuur: samen met gemeenten onderzoeken hoe de lokale wegen geschikter kunnen worden gemaakt voor landbouwverkeer. Denk bijvoorbeeld aan wegverbredingen, of het toepassen van passeerhavens of andere uitwijkmogelijkheden.
4. Nieuwe infrastructuur
Aanleg nieuwe parallelwegen (missing links): samen met gemeenten de mogelijkheden voor een nieuwe infrastructuur onderzoeken (zoals een doorsteek of rondweg).
5. Risico's afwegen
Als bovenstaande maatregelen allemaal niet mogelijk zijn, moeten wegbeheerders de risico's afwegen tussen het landbouwverkeer afwikkelen op de hoofdrijbaan of op één of meer lokale routes. Belangrijk hierbij zijn de verkeersveiligheid en leefbaarheid. Ook is het belangrijk te kijken naar de functie van de lokale weg: is deze vooral doorstroming van het verkeer, of gebiedsontsluiting (bestemmingsverkeer)? Tot slot is het goed om naar het gebied te kijken: welke omgeving is geschikter voor landbouwverkeer? Uiteindelijk bepaalt de risicoafweging waar landbouwverkeer het beste afgewikkeld kan worden.

Nadere analyse alternatieve route





3.2 Toepassing van het afwegingskader

Het afwegingskader is voor alle gebiedsontsluitingswegen in de provincie Utrecht doorlopen. Dat wil zeggen dat we voor elke gebiedsontsluitingsweg in beeld hebben gebracht wat de beste plek is om landbouwverkeer af te wikkelen: de gebiedsontsluitingsweg zelf, een parallelweg, een lokale weg, of een combinatie. In eerste instantie resulteerde dit in een vrij diffuus beeld, omdat weg- of verkeerskenmerken binnen één traject kunnen verschillen en daarmee ook de beste plek van het landbouwverkeer. Volgens deze eerste analyse zou het landbouwverkeer voor korte afstanden de hoofdrijbaan en parallelwegen op- en af moeten rijden.

Dit komt de veiligheid en duidelijkheid voor de weggebruikers niet ten goede. Op- en afrijdmanoeuvres (van de parallelweg naar de hoofdrijbaan en vice versa) brengen extra conflictsituaties met zich mee en verhoogt het risico op conflicten met langzaam en kwetsbaar verkeer. Daarnaast kan continu op- en afgaand landbouwverkeer verwarring oproepen voor de weggebruiker. Om dit te voorkomen hebben we pragmatische keuzes gemaakt:

- Bij verschillen in fietsintensiteiten hebben we het (deel)traject met de hoogste intensiteit als uitgangspunt genomen.
- Bij verschillen in breedte tussen de parallelwegen hebben we de smalste parallelweg als uitgangspunt genomen.
- Voor het bepalen van de eindpunten van trajecten hebben we gekeken naar aansluitingen met het lokale landbouwroutenetwerk en/of naar verschillen in snelheidsregimes.

Uitkomsten afwegingskader

Hieronder vatten we samen wat het afwegingskader voor het netwerk betekent (zie kaart hiernaast, een uitvergroting is te vinden in de bijlage op pagina 30).

Hoofdrijbaan

Wanneer we het afwegingskader toepassen, zien we het aantal kilometers landbouwverkeer op de hoofdrijbaan toenemen met 7,1 kilometer ten opzichte van de bestaande situatie. Het aantal hoofdrijbaan-wegen met landbouwverkeer komt op 58%. Om te bepalen wat de beste inhaalmogelijkheden zijn op die wegen is een nadere beschouwing nodig. Dat valt buiten de scope van deze beleidsnota. Het belangrijkste is dat er elke 2 kilometer een inhaalmogelijkheid gecreëerd wordt.

Parallelwegen

Bij toepassing van het afwegingskader moet 42 kilometer aan parallelweg anders worden ingericht. Op basis van kengetallen komt dat neer op ongeveer 9 miljoen aan bouwkosten. In onderstaande tabel is de inrichtingsopgave uitsplitsing naar de verschillende inrichting profielen.

Opgave	Kilometer	Bouwkosten (miljoen)*
Parallelweg herinrichtingen tot fietsstraat	15,6	4,3
Parallelweg op orde brengen (ETW-1)	7,1	0,9
Parallelweg op orde brengen (ETW-2)	19,3	4,1
Totaal	42	9,3

**Bouwkosten zijn exclusief de kosten voor engineering, grondaankoop, risico's, en overige bijkomende kosten (verleggen kabels en leidingen, communicatie, e.d.) en onverwachte kosten.*

4. IMPLEMENTATIE



4. IMPLEMENTATIE

Dit hoofdstuk gaat over de implementatie van de uitkomsten van het afwegingskader.

4.1 Aandachtspunten

De uitkomsten van het afwegingskader omzetten naar implementatie op straat is niet zomaar gedaan. Er zijn bijvoorbeeld een aantal aandachtspunten waar we rekening mee moeten houden.

Geloofwaardige inrichting voor 30 km/uur

We verwachten dat de voorgestelde inrichtingsprofielen herkenbaar zijn en dat duidelijk is welke type verkeersdeelnemer de weggebruikers kunnen tegenkomen. Maar: de gewenste snelheid afdwingen is ingewikkeld, omdat veel parallelwegen de loop van de hoofdrijbaan volgen. Dat wil zeggen dat er vaak sprake is van lange rechtstanden en royale boogstralen. Het afdwingen kan doorgaans alleen door fysieke maatregelen te treffen, zoals het aanleggen van drempels of plateaus. Dit type maatregel heeft alleen vaak negatieve bijeffecten, zoals geluidshinder en trillingsoverlast. Ook tasten de maatregelen het rijcomfort van landbouwvoertuigen aan, omdat deze geen vering hebben. De inzet is om de lagere snelheid zoveel mogelijk via het principe van 'natuurlijk sturen' (zie bijlage Inrichtingselementen p31) af te dwingen en daar waar er geen andere oplossing is, voor drempels te kiezen.

Natuurlijk sturen

Kort gezegd komt het concept 'natuurlijk sturen' erop neer dat je wegen zó ontwerpt dat autobestuurders onbewust veiliger gaan rijden. Dat betekent: geen zwart asfalt met witte belijning, verkeersborden en strak gemaaide bermen, want dan ziet een bestuurder alleen de verkeersfunctie van de weg. Daarvoor in de plaats gebruik je landschapselementen. Met brugleuningen, hekjes, struiken, bloemrijke bermen en verschillende kleuren verharding maak je wegen visueel smaller én afwisselender.

Bron: fietsberaad.nl

Beschikbare ruimte voor verbreding

Uit het afwegingskader komt soms naar voren dat een parallelweg verbreed moet worden. Dit is niet altijd mogelijk. In dat geval biedt het afwegingskader een terugvaloptie.

Risico op inhalen op de hoofdrijbaan

Van nature heeft de automobilist de neiging om langzame voertuigen in te halen. Dit brengt risico's met zich mee, met name op frontale ongevallen (vaak met ernstige letsel). Dit risico kunnen we verlagen door inhalen te faciliteren en zo veiliger te maken. In de regel is een inhaalbaarheid om de 2 kilometer voldoende. Dit kan in de vorm van extra rijstroken bij verkeerslichten of rotondes, of het regelmatig opnemen van passeerstroken/passeerhavens op lange wegvakken. Bij de laatste optie gaat het landbouwvoertuig tijdelijk van de hoofdrijbaan af om achteropkomend verkeer te laten passeren. Daarna kan het landbouwvoertuig weer invoegen op de hoofdrijbaan. Als laatste optie kan een partieel inhaalverbod overwogen worden. Dit betekent dat inhalen verboden is, tenzij het een landbouwvoertuig betreft. Het faciliteren van inhalen sluit het risico niet uit dat weggebruikers (ook) op andere plekken inhalen.

Afslaand verkeer op de hoofdrijbaan

Op de hoofdrijbaan verwachten weggebruikers geen stilstaand verkeer. Bovendien is de snelheid op de rijbaan hoog, waardoor de impact bij ongevallen vaak groot is. Om die redenen is het niet de bedoeling dat gebiedsontsluitingswegen direct aansluiten op percelen/bestemmingen. Ook wanneer landbouwvoertuigen gebruik mogen maken van de hoofdrijbaan, zal het laatste deel van hun route altijd via de parallelweg lopen. Op de hoofdrijbaan kunnen maatregelen worden genomen om te voorkomen dat landbouwverkeer op het wegvak afslaat (in plaats van op een kruispunt). Denk aan (tussen)bermen beplanten, hekjes aanbrengen of haakse hoeken met hoge trottoirbanden aanleggen.

Daadwerkelijke gereden snelheden GOW60

Wij stellen dat een verschil van maximaal 20 km/uur tussen de snelheid van het landbouwverkeer en het overige verkeer op de hoofdrijbaan als veilig beschouwd kan worden. We weten echter nog niet wat het effect is van de GOW60 op het verkeer. Rijdt men wel echt 60 km/uur? Onder andere de evaluatie van de GOW60 in het kader van het Netwerkperspectief moet dit uitwijzen.

4.2 Realisatie, monitoring en evaluatie van de aanpassingen

De eerste stap bij de implementatie is: onderzoeken wat het effect is van de beoogde maatregelen op het verkeer. Hierna zullen we de maatregelen realiseren. Hierbij blijven we de effecten steeds monitoren en evalueren.

Planning

De implementatie van de uitkomsten van deze nota volgt de planning van het groot onderhoud. Zo voorkomen we kapitaalvernietiging. Want een andere snelheid of het toelaten van landbouwvoertuigen is niet slechts een kwestie van het plaatsen van een bord, maar vraagt bijna altijd om aanpassingen aan de infrastructuur, helemaal als een totaal andere inrichting nodig is.

De planning van het groot onderhoud is te vinden in de Meerjarige Investerings Planning Mobiliteit (MIPM) op de website van de provincie. Voor de implementatie van 30 km/uur en de positie van het landbouwverkeer is een verkeersbesluit nodig. Dat wordt genomen bij de uitvoering van het groot onderhoud.

Uitwerking maatregelen

Bij de planning van en studies voor de komende infrastructuurprojecten worden de maatregelen uitgewerkt die nodig zijn om landbouwverkeer goed af te wikkelen op het provinciale netwerk, volgens de uitkomsten van het afwegingskader. Tijdens deze studies wordt meer gedetailleerd en nauwkeurig onderzocht wat het verwachte effect van de voorgestelde maatregelen is op de verkeersveiligheid en op de omgeving (geluids- en trillinghinder, uitstoot, oversteekbaarheid, aanrijtijden hulpdiensten, dienstregeling OV). De kaart met uitkomsten op het wegennet vormt de basis voor deze toekomstige studies. Een evaluatie van de maatregelen, nieuwe inzichten in knelpunten, een nieuwe infrastructuur en maatschappelijke ontwikkelingen kunnen aanleiding zijn om op trajectniveau het afwegingskader opnieuw toe te passen, wat tot een andere uitkomst kan leiden.

Kosten en financiering

De totale kosten zijn voorlopig ingeschat op circa 9 miljoen euro, afgezien van mogelijke grondaankoop. Omdat de gehele uitrol van de nota verschillende jaren zal duren en we nog niet weten welke maatregelen er per traject nodig zijn, is het niet mogelijk om van tevoren de kosten precies in te schatten. Dit kunnen we pas doen nadat de studies naar de maatregelen zijn uitgevoerd. Hierna zullen de precieze bedragen worden opgenomen in het investeringsvoorstel, dat inzicht geeft in de kosten van de benodigde maatregelen. Alle voorstellen zullen via de MIPM aan zowel de Gedeputeerde als de Provinciale Staten worden voorgelegd.

Monitoring

Het is belangrijk mee te geven dat er onzekerheden zitten in het afwegingskader als het gaat om het wegen van de risico's. Zo brengt het mengen van landbouwverkeer met ander verkeer op 80 km/uur-wegen risico's met zich mee. Op een aantal provinciale wegen wikkelen we landbouwverkeer al enige tijd af op 80 km/uur-wegen. Hoewel daar geen grote problemen bekend zijn, kunnen we niet zomaar stellen dat voor nieuwe wegen, waarop we landbouwverkeer conform het afwegingskader toestaan op de hoofdrijbaan, hetzelfde geldt. Ook weten we niet hoe de GOW60 in de praktijk zal uitwerken. Gaat de gemiddelde snelheid daadwerkelijk omlaag en is het verschil met het landbouwverkeer daadwerkelijk klein? We zien het grondig monitoren van het effect van de maatregelen en eventueel bijstellen wanneer dat nodig is als een belangrijke randvoorwaarde voor het stapsgewijs uitrollen van dit nieuwe beleid.

BIJLAGEN





BIJLAGEN

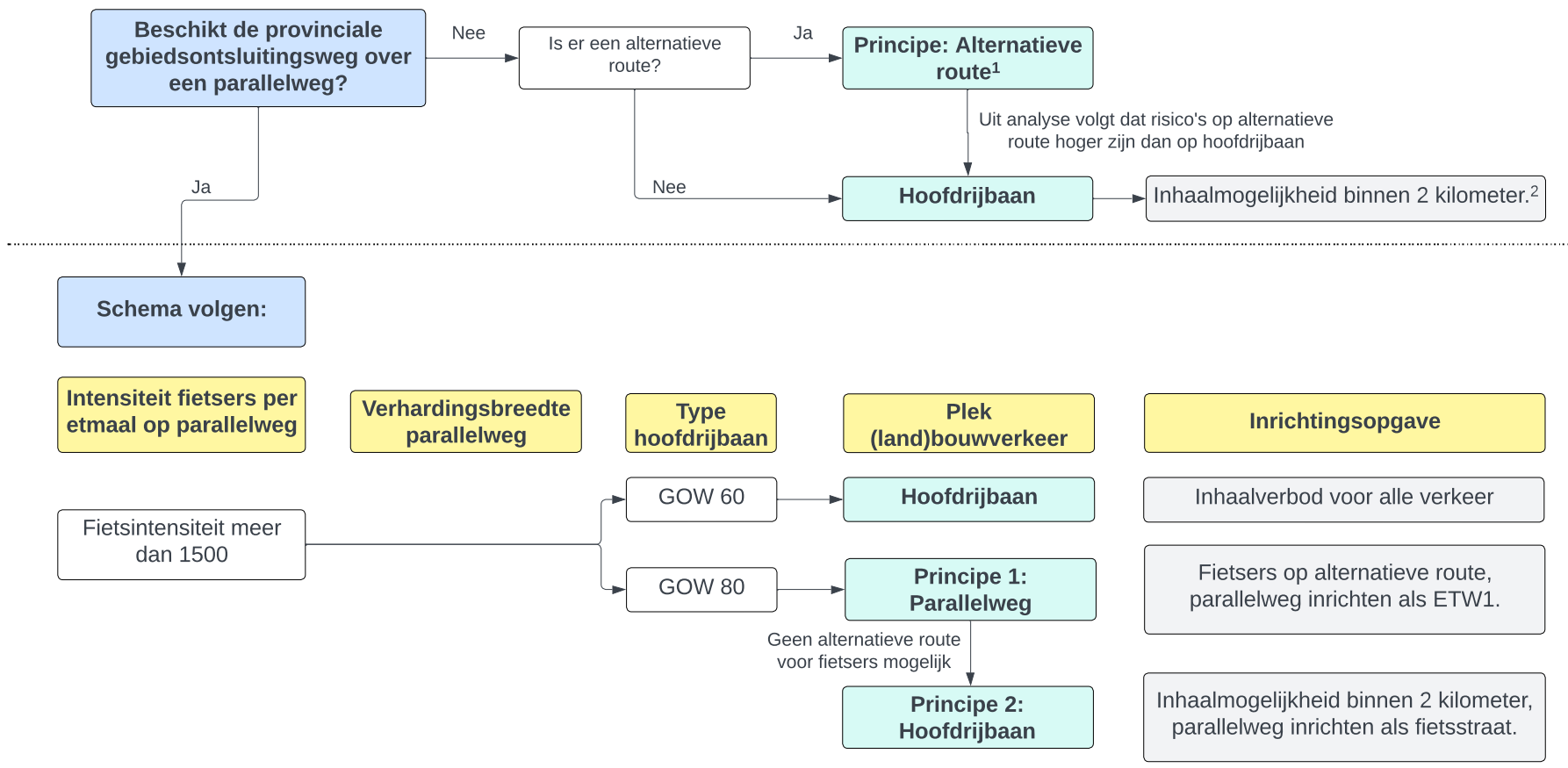
Afwegingskader pagina 1	27
Afwegingskader pagina 2	29
Kaart uitkomsten op het wegennet	30
Inrichtingselementen	31

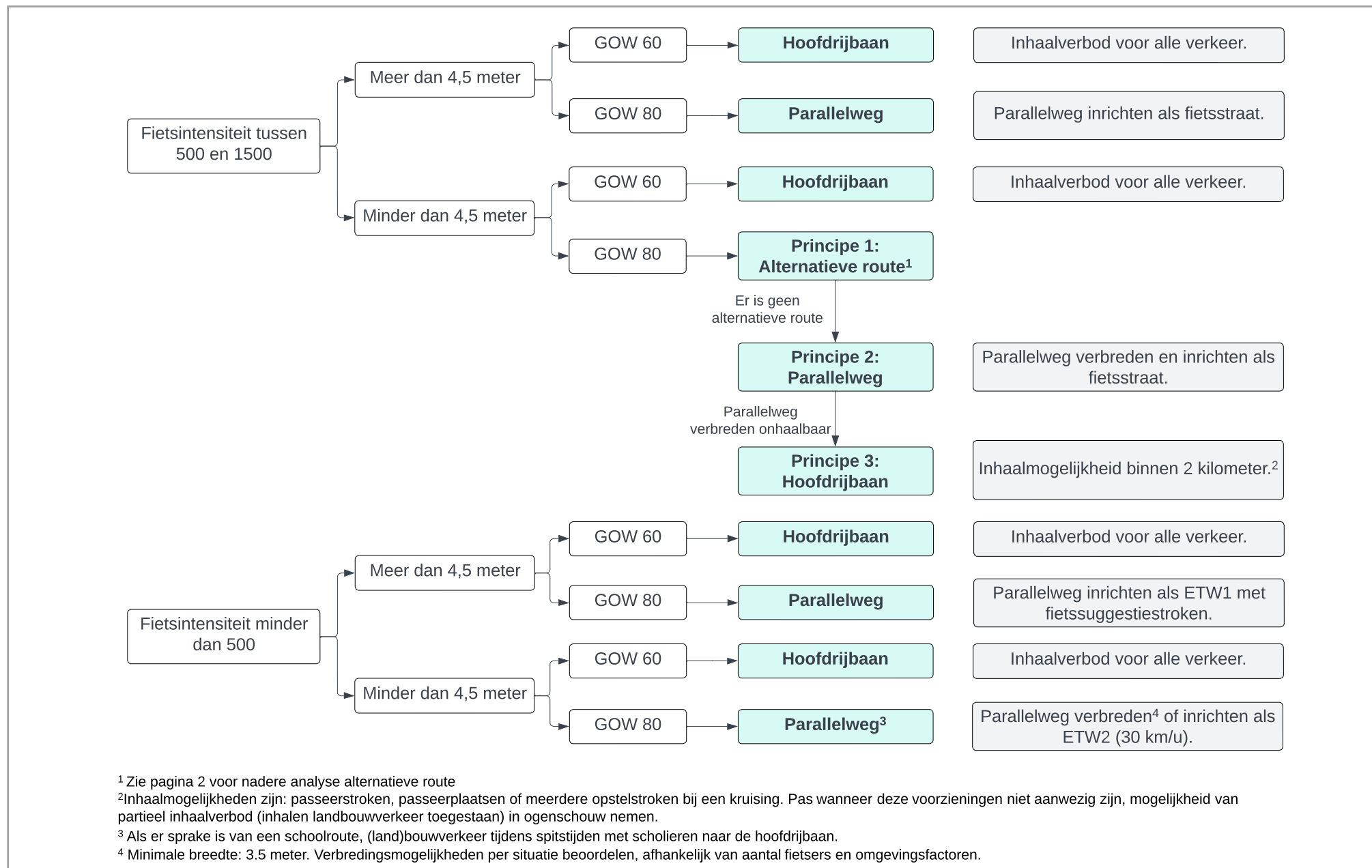


Afwegingskader plaats doorgaand (land)bouwverkeer op provinciale netwerk in provincie Utrecht

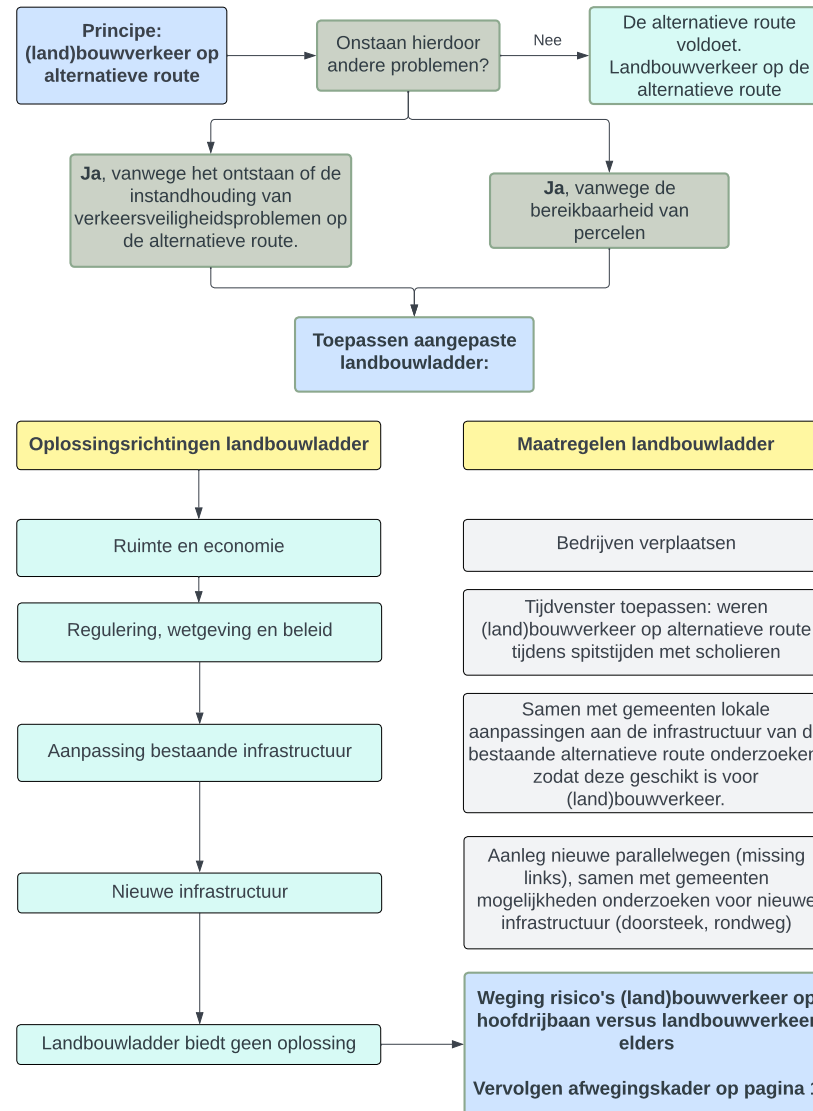
Uitgangspunten:

1. Dit afwegingskader is alleen van toepassing voor doorgaand (land)bouwverkeer, niet voor bestemmingsverkeer. Bestemmingsverkeer op een provinciale gebiedsontsluitingsweg dient altijd de parallelbaan te gebruiken, zodat afslaand landbouwverkeer op de hoofdrijbaan wordt vermeden.
2. (Land)bouwverkeer toestaan op erftoegangswegen en provinciale gebiedsontsluitingswegen met een snelheidslimiet van 50km/u binnen de bebouwde kom.
3. (Land)bouwverkeer niet toestaan op stroomwegen.

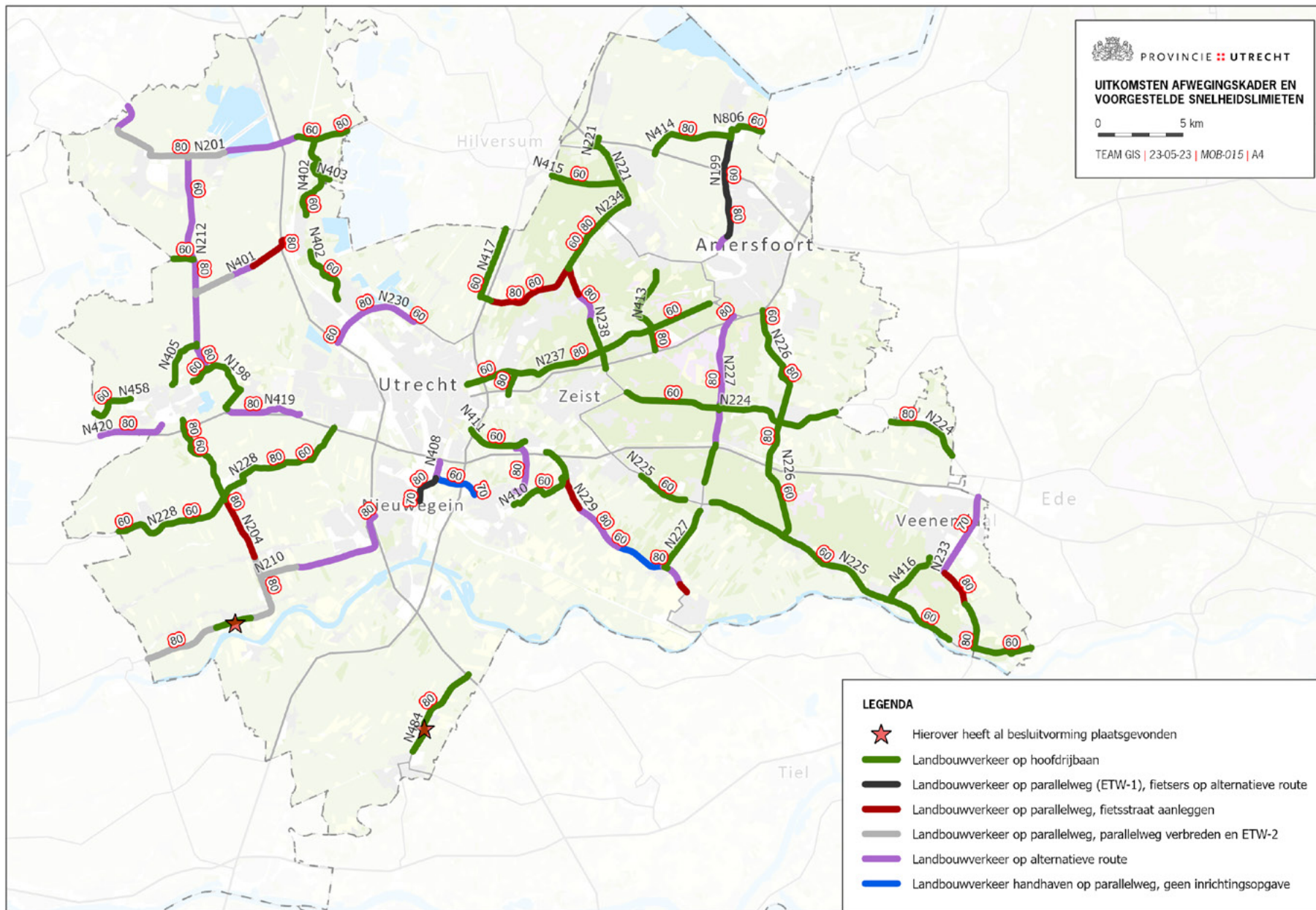




Nadere analyse alternatieve route



KAART UITKOMSTEN OP HET WEGENNET



Menukaart inrichtingselementen parallelweg

Uitgangspunten:

1. Deze menukaart met inrichtingsideeën voor in het lengteprofiel, is van toepassing voor parallelwegen langs provinciale wegen, waar de provincie beheerder is.
2. De parallelwegen betreffen erftoegangswegen buiten de bebouwde kom waar coform het Netwerkperspectief 2040 een snelheidslimiet van 30km/u zal gelden (ETW30).

Elementen fysiek sturen

Een volledig geloofwaardige ETW 30 inrichting is buiten de bebouwde kom niet haalbaar. Aanbevolen wordt daar maatregelen toe te passen waar (potentiële) knelpunten liggen, bijvoorbeeld alleen op risicopunten en potentiële conflictpunten.

Drempels



Sfeerbeeld drempel op ETW bubeko (geen ETW30).
Beeld: CROW

Toelichting drempels:

- Voor een goede passeerbaarheid door landbouwvoertuigen wordt aanbevolen een hoogte van 8 cm aan te houden
- Alleen toepassen op (potentiële) knelpunten, bijvoorbeeld alleen op risicopunten en potentiële conflictpunten
- Nadeel: enigszins hinderlijk voor fietsers
- Flankeren met fysieke elementen als haagjes in de berm, om te voorkomen dat voertuigen via de berm de drempel omzeilen

Verkeersplateaus



Sfeerbeeld verkeersplateau op ETW bubeko (geen ETW30).
Beeld: Iv-Infra

Toelichting verkeersplateaus:

- Verkeersplateaus vooral ter plaatse van gevaarpunten (kruispunten, voor bochten, obstakels) aanbrengen
- Toepassen waar draagkracht ondergrond daarvoor geschikt is
- Flankeren met fysieke elementen als haagjes in de berm, om te voorkomen dat voertuigen via de berm de drempel omzeilen

Passeerplaatsen



Sfeerbeeld passeerplaats met bebording op ETW (plattelandsweg).
Beeld: Iv-Infra

Toelichting passeerplaatsen:

- Toepassen op parallelwegen waar veel landbouwverkeer rijdt, schade wordt geconstateerd aan de berm en verkeersonveiligheid wordt ervaren
- Vuistregel voor breedte passeermogelijkheid landbouwvoertuig resulteert in 6,20 meter
- Lengte: 20 meter, in- en uitrijhoeken van 1:3
- Onderlinge afstand: ongeveer 300 meter. Keuze voor aantal toe te passen passeerplaatsen baseren op overzichtelijkheid van het tracé, de inpasbaarheid in het ontwerp en in overleg met de omgeving

Elementen natuurlijk sturen

Aanvullend op het toepassen van fysieke elementen om het snelheidslimiet af te dwingen, kunnen ook natuurlijke sturingselementen worden toegepast. Dit zijn elementen die de weg visueel versmallen of anderszins beïnvloeden, met de bedoeling de snelheid van bestuurders van motorvoertuigen te verminderen.

Doortrekken langsgelagen erven over rijbaan



Sfeerbeeld doortrekken boerderijerf over ETW (visualisatie).
Beeld: Streekfonds Lopikerwaarden



Sfeerbeeld erf woonhuis over ETW.
Beeld: Iv-Infra

Toelichting: Het erf van de boerderij langs de weg is met beplanting en een afwijkende kleur (asfalt of elementverharding) doorgetrokken over de openbare weg. De focus van de bestuurder gaat uit naar deze elementen in de weg en het landschap. De suggestie van een erf, veroorzaakt het gevoel dat er mogelijk iets of iemand op de weg komt. De bedoeling is dat de bestuurder hierdoor vaart mindert.

Visuele versmalling



Sfeerbeeld visuele versmalling.
Beeld: Google Streetview



Sfeerbeeld visuele versmalling, i.c.m. met doortrekken erf over rijbaan.
Beeld: Iv-Infra

Toelichting: De brugleuning en de afwijkende rijloperkleur met suggesties van een trottoir, geven de indruk dat hier sprake is van een kunstwerk. In werkelijkheid is daar geen sprake van en zijn dit in het landschap passende elementen die de rijnsnelheid van de bestuurder beïnvloeden.

Boschages / informele groenelementen



Sfeerbeeld aangebrachte boschages langs de weg.
Beeld: Google Streetview



Sfeerbeeld aangebrachte boschages langs de weg.
Beeld: CROW

Toelichting: De aangebrachte boschages langs de weg vormen een oriëntatie- en referentiepunt voor bestuurders, aan de hand waarvan ze informatie verkrijgen over hun eigen snelheid. De weggebruiker kan zodoende toetsen of de snelheid overeenkomt met wat de limiet is.

