



Actualisatie beleid landbouwverkeer en parallelwegen

Opdrachtgever: Provincie Utrecht

Referentie: INFR220638

Revisie: 1

Datum: 15 mei 2023

Iv-Infra b.v.

Ingenieursbureau met Passie voor Techniek



Titel document: Actualisatie beleid landbouwverkeer en parallelwegen

Ondertitel document: Rapportage onderzoek Iv-Infra

Referentie: INFR220638

Revisie: 1

Datum: 15 mei 2023

Opdrachtgever: Provincie Utrecht

Referentie opdrachtgever: Uitvraag 1339 ROKID Mobiliteit

Project: Actualisatie Nota parallelwegen en landbouwverkeer

Revisie	Datum	Status	Auteur(s)	Gecontroleerd	Goedgekeurd
0	3 mei 2023	Concept	A.T. Spruijt H.P.M. Ticheloven	H.P.M. Ticheloven	H.P.M. Ticheloven
1	15 mei 2023	Definitief	A.T. Spruijt H.P.M. Ticheloven	H.P.M. Ticheloven	H.P.M. Ticheloven



Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1.	Aanleiding	5
1.2.	Probleemstelling en doel	5
1.3.	Leeswijzer	5
2	Wetgeving en definitie landbouwverkeer	6
2.1.	Wetgeving Rijk	6
2.2.	Definitie landbouwverkeer	6
3	Analyse huidig beleid provincie Utrecht	9
3.1.	Nota Parallelwegen langs provinciale wegen 2011	9
3.1.1.	Landbouwverkeer afwegingskader 2017	10
4	Resultaten bureaustudie en stakeholdersessies	11
4.1.	Proces	11
4.2.	Ontwikkelingen landbouwverkeer	11
4.2.1.	Grootte en vorm landbouwvoertuigen	11
4.2.2.	Toename inzet landbouwvoertuigen	11
4.2.3.	Objectieve verkeersveiligheid	11
4.2.4.	Subjectieve verkeersveiligheid	12
4.2.5.	Gevolg snelheidsverhoging landbouwverkeer	12
4.3.	Inzichten en ervaringen elders	13
4.4.	Inzichten vanuit stakeholders	15
4.4.1.	Sessie met externe stakeholders	15
4.4.2.	Sessies met interne stakeholders	16
4.4.3.	Overige opgehaalde inzichten	17
5	Tussentijdse conclusies en uitgangspunten voor actualisatie beleid	18
5.1.	Conclusies naar aanleiding van het onderzoek	18
5.2.	Uitgangspunten voor het nieuwe beleid	19
6	Afwegingskader landbouwverkeer	20
6.1.	Inleiding	20
6.2.	Uitgangspunten	20
6.3.	Toelichting op afwegingskader (met parallelweg)	20
6.3.1.	Snelheidsverschil verkeer op hoofdrijbaan	21
6.3.2.	Breedte en fietsintensiteit parallelweg	21
6.4.	Toelichting op afwegingskader (zonder parallelweg)	23
6.4.1.	Nadere analyse	23



6.5.	Resultaat afwegingskader op kaart	24
7	Vormgeving en gebruik parallelwegen	26
7.1.	Inleiding	26
7.2.	Uitgangspunten	26
7.3.	Principe profielen	26
7.3.1.	Fietsstraat	27
7.3.2.	ETW-1 met suggestiestroken	27
7.3.3.	ETW-2	28
8	Conclusies en aanbevelingen	30
9	Literatuurlijst	31
BIJLAGEN		32
A.	Afwegingskader plaats doorgaand (land)bouwverkeer op provinciale netwerk in provincie Utrecht	32
B.	Advieskaart toepassen afwegingskader plek (land)bouwverkeer op provinciaal net provincie Utrecht	32
C.	Toelichting op kaart uitkomst afwegingskader op netwerk provincie Utrecht	32
D.	Principe dwarsprofielen inrichting parallelwegen	32
E.	Menukaart inrichtingselementen parallelweg	32



1 Inleiding

1.1. Aanleiding

Door nieuwe landelijke wet- en regelgeving inzake het landbouwverkeer én vanwege nieuw beleid van provincie Utrecht is een herijking nodig op het vraagstuk hoe om te gaan met doorgaand landbouwverkeer in de provincie en de gewenste inrichting van parallelwegen. Door de invoering van een kentekenplicht voor bepaalde landbouwvoertuigen en de verhoging van de maximale snelheid tot 40 km/u komen genoemde vraagstukken over doorstroming en verkeersveiligheid in een ander perspectief te staan.

De beleidsmatige aanleiding voor de studie landbouwverkeer en parallelwegen is gelegen in het Netwerkperspectief 2040 dat in juni 2022 Provinciale Staten van Provincie Utrecht is vastgesteld. In het Netwerkperspectief is besloten dat de maximale snelheid op alle parallelwegen 30 km/u wordt en op delen van het hoofdwegennet van 80 terug gaat naar 60 km/u. Ook is de modaliteit 'fiets' als speerpunt geformuleerd in het provinciaal mobiliteitsbeleid. Hierdoor wordt anders naar de inrichting en het gebruik van parallelwegen gekeken. Door deze ontwikkelingen zijn de Nota Parallelwegen uit 2011 en het Afwegingskader Landbouwverkeer niet meer actueel en aan vervanging toe.

1.2. Probleemstelling en doel

In het Netwerkperspectief 2040 wordt de positie van landbouwverkeer op het provinciaal wegennet als lastig omschreven. Dit hangt samen met het probleem dat landbouwvoertuigen door hun omvang op vaak smalle parallelwegen niet goed samen gaan met fietsers. Daarbij komt dat het snelheidsverschil tussen landbouwvoertuigen en autoverkeer op hoofdrijbanen van provinciale gebiedsonsluitingswegen met een limiet van 80 km/u, kan leiden tot problemen in doorstroming (oponthoud) en verkeersveiligheid (onveilige inhaalmanoeuvres). Volgend uit deze probleemstelling, is de doelstelling van deze studie naar landbouwverkeer en parallelwegen tweeledig:

1. Komen tot een nieuw uniform afwegingskader en advies voor de plek van landbouwverkeer op het provinciale netwerk;
2. Een eenduidige aanbeveling formuleren voor een passende en veilige inrichting van parallelwegen, toegespitst op het gewenst en veilig gebruik ter plaatse.

Dit rapport doet verslag van het onderzoek dat Iv-Infra hiervoor heeft uitgevoerd in opdracht van en in samenwerking met provincie Utrecht.

1.3. Leeswijzer

We starten in hoofdstuk 2 met het beschrijven van de wetgeving over en het definiëren van de vraag wat verstaan moet worden onder landbouwverkeer. Hoofdstuk 3 beschrijft de ervaringen met het huidig beleid, waarna we in hoofdstuk 4 ingaan op de resultaten van de deskresearch, werksessies en expert meetings met SWOV en CROW. In het aansluitende hoofdstuk 5 maken we de balans op en formuleren we de uitgangspunten voor de actualisatie. In hoofdstuk 6 verwoorden we de kern voor het nieuw beleid inzake landbouwverkeer en presenteren we het afwegingskader voor de positie van het landbouwverkeer op het provinciaal wegennet. De voorstellen voor een uniforme aanpak van en inrichtingsprincipes voor parallelwegen zijn uitgewerkt in hoofdstuk 7, waarna we het rapport afsluiten met conclusies en aanbevelingen voor het vervolg (hoofdstuk 8).



2 Wetgeving en definitie landbouwverkeer

2.1. Wetgeving Rijk

Op 1 januari 2021 is er nieuwe landelijke wet- en regelgeving (Kamerstuk 35188, nr. 3) voor landbouwvoertuigen ingegaan. Dit betreft een wijziging van de Wegenverkeerswet 1994, die is gebaseerd op de Europese registratie- en kentekenplicht (Richtlijn 2014/45/EU). Essentie hiervan is dat landbouwvoertuigen geregistreerd moeten zijn bij de RDW en dat voertuigen met een maximumsnelheid van 40 km/u een gele kentekenplaat moeten hebben.

Tegelijkertijd is hiermee de toegestane maximumsnelheid voor landbouwvoertuigen verhoogd van 25 km/u naar 40 km/u. Voorwaarde hiervoor is dat deze voertuigen een constructie hebben die deze snelheid mogelijk maakt, toegestaan zijn op de openbare weg (en dus geregistreerd zijn en een geel kenteken voeren). Alleen landbouwvoertuigen (ook getrokken materieel) die zijn geregistreerd bij de RDW en een gele kentekenplaat voeren, mogen harder rijden dan 25 km/u.

Hiermee sluit wet- en regelgeving beter aan bij de realiteit, want uit onderzoek is gebleken dat veel landbouwvoertuigen in de praktijk al voor de invoering van de wetwijziging 40 km/u reden (CROW, 2020). Deze regelgeving is doorgevoerd om te voldoen aan Europese regelgeving, de verkeersveiligheid te verbeteren en om de wens vanuit de branche te honoreren. Voor veel wegbeheerders is dit een aanleiding om opnieuw en zorgvuldig te kijken naar het wel of niet toestaan van landbouwverkeer op gebiedsontsluitingswegen en rondwegen.

2.2. Definitie landbouwverkeer

De nieuwe wet- en regelgeving is uitgangspunt voor deze studie en is van toepassing op verschillende soorten voertuigen. 'Landbouwverkeer' en 'landbouwvoertuigen' zijn brede begrippen en kent een grote variëteit. Het omvat in de wet- en regelgeving en deze studie de volgende twee categorieën (bron: CROW):

- **landbouw- en bosbouwtrekkers (LBT) op wielen (categorie T);**
Definitie: een landbouw- of bosbouwvoertuig op wielen (categorie T), met motor, ten minste twee assen die voornamelijk voor tractiedoeleinden is bestemd en in het bijzonder is ontworpen voor het trekken, duwen, dragen of in beweging brengen van bepaalde verwisselbare uitrustingsstukken die voor gebruik in de land- of bosbouw zijn bestemd, of voor het trekken van aanhangwagens of uitrustingsstukken voor de land- of bosbouw. Het kan zijn aangepast om een lading te vervoeren voor landbouw- of bosbouwdoeleinden en kan zijn uitgerust met een of meer zitplaatsen voor meerrijders.



Figuur 1: trekker op wielen (LBT categorie T) met aanhangwagen (bron: CROW).

- **Motorrijtuigen met beperkte snelheid (MMBS) en mobiele machines (MM);**

Definitie: een motorvoertuig dat speciaal is ontworpen en gebouwd voor het uitvoeren van werkzaamheden, en niet is bedoeld voor personen- of goederenvervoer over de weg. Bestaande zelfrijdende werktuigen van voor 1 januari 2021 hebben als naamgeving motorrijtuig met beperkte snelheid, nieuwe zelfrijdende werktuigen van na 1 januari 2021 zijn mobiele machines. Zie voor illustraties onderstaande figuren 2 tot en met 5.



Figuur 2: maaidorser (MMBS of MM) (bron:CROW).



Figuur 3: hakselaar (MMBS of MM) (bron: CROW).



Figuur 4: bietenrooier (MMBS of MM) (bron: CROW).



Figuur 5: mobiele graafmachine (MMBS of MM) (bron: CROW).



- **Aanhangwagens (voor transport) en verwisselbare getrokken uitrustingsstukken (LBTA);**

Definitie: Getrokken voertuigen die worden voortbewogen door landbouw- en bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid of mobiele machines. Zie figuur 1 voor illustratie.

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

Zoals uit voorgaande voertuigcategorieën blijkt, worden landbouwvoertuigen niet alleen ingezet voor land- en bosbouw (de agrarische sector), maar ook voor aanleg en onderhoud van groen, watergangen, sportterreinen, natuur- en recreatieterreinen, grondverzet en grond-, weg- en waterbouw. Om dit onderscheid duidelijk aan te geven, wordt soms ook de spelwijze (land)bouwvoertuigen en (land)bouwverkeer gebruikt. Dit rapport betreft alle categorieën en noteert het zowel met als zonder haken.



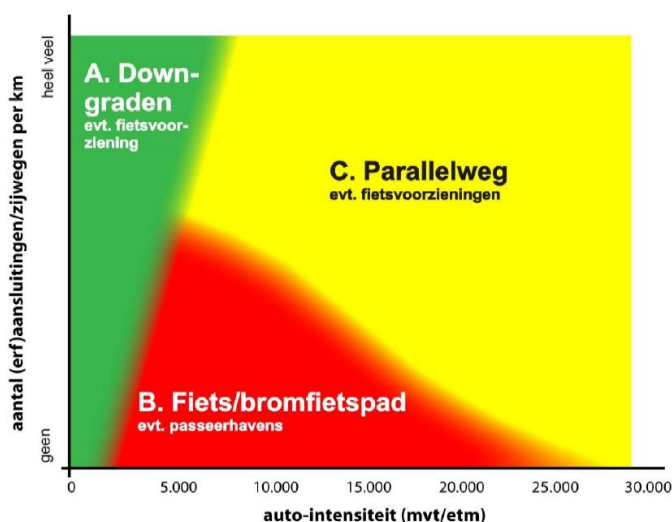
3 Analyse huidig beleid provincie Utrecht

Het nieuw te ontwikkelen beleid vervangt de oude Nota Parallelwegen langs provinciale wegen uit 2011 en het afwegingskader landbouwverkeer uit 2017. In deze paragraaf worden de ervaringen met dit beleid beschreven.

3.1. Nota Parallelwegen langs provinciale wegen 2011

In 2011 is de Nota Parallelwegen langs provinciale wegen opgesteld. Deze nota biedt een afwegingskader om de wenselijkheid van de aanleg van een parallelweg te bepalen en gaat in op de gewenste inrichting van parallelwegen.

In een afwegingsschema zijn de auto-intensiteit en het aantal erfaansluitingen per kilometer op een gebiedsontsluitingsweg tegen elkaar afgezet. Wanneer de auto-intensiteit en het aantal erfaansluitingen per kilometer op een bepaalde gebiedsontsluitingsweg in het schema worden 'ingevoerd' blijkt uit de plaats in het schema welke oplossing (afwaarderen, fiets-/bromfietspad, parallelweg) in principe gewenst is.



Figuur 6: Afwegingstabel inrichting parallelwegen

Nadere analyse van de situatie ter plaatse (gebruik van de aanwezige in-/uitritten, ongevalgegevens/klachten) en nader onderzoek naar eventuele alternatieven (percelen via onderliggend wegennet ontsluiten, in-/uitritten opheffen of combineren, verlagen intensiteiten) moeten uitwijzen of de aanleg van een parallelweg noodzakelijk is (Nota Parallelwegen langs provinciale wegen, 2011).

Hoewel de uitgangspunten duidelijk zijn, blijkt de praktijk weerbarstig. In veel situaties is de beschikbare ruimte een beperkende factor. Bovendien is er geen investeringsprogramma gericht op de parallelwegen. Dit



betekent dat in de huidige situatie de aanleg van nieuwe en het aanpassen van bestaande parallelwegen niet op basis van de Nota parallelwegen uit 2011 gebeurt, maar vanuit andere programma's en projecten. Gezien de toegenomen beleidsambities voor het fietsverkeer is er intern provincie Utrecht behoefte aan een actualisatie van de ontwerprichtlijnen voor de parallelwegen.

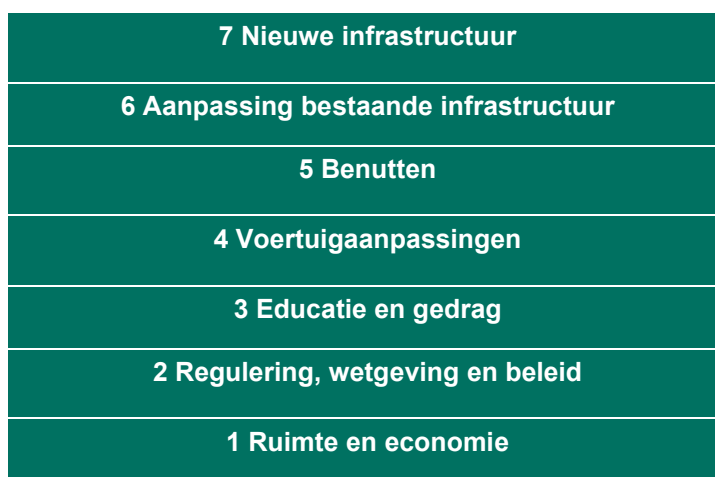
3.1.1. Landbouwverkeer afwegingskader 2017

In 2017 is een afwegingskader landbouwverkeer opgesteld door de provincie Utrecht. Aanleiding voor dit afwegingskader was dat veel landbouwvoertuigen in de praktijk harder reed dan de destijds toegestane 25 km/u limiet. Probleem is dat deze landbouwvoertuigen in principe niet ontworpen zijn voor verkeersdeelname, maar voor het verrichten van werkzaamheden op landbouw- en weidegronden. Desondanks worden de landbouwvoertuigen veelvuldig ingezet door agrariërs, loonwerkers en voor werkzaamheden in de grond- weg en waterbouw.

Om de afweging voor het wel of niet toestaan van landbouwverkeer op de hoofdrijbaan van provinciale wegen te kunnen maken, is een afwegingskader opgesteld. In het afwegingskader wordt rekening gehouden met verschillende soorten maatregelen, niet alleen nieuwe infrastructuur, maar ook gedragsmaatregelen of oplossingen die te maken hebben met ruimtelijke ordening. De landbouwladder (figuur 7) als afgeleide van de Ladder van Verdaas is hiervoor de kapstok.

Bij het zoeken van de oplossing start men bij trede 1 "ruimte en economie". Als deze trede geen oplossing biedt, gaat men naar de volgende trede, enzovoort.

In de praktijk is dit afwegingskader nauwelijks gebruikt. Belangrijkste reden daarvoor is dat het kader te algemeen is geformuleerd om te hanteren bij locatie-gebonden vraagstukken. Dit neemt niet weg dat het gedachtengoed achter het kader nog immer breed wordt gedragen. Gezien deze ervaringen en vanwege de geschetste ontwikkelingen in het landbouwverkeer is er behoefte aan een nieuw afwegingskader, dat praktischer toepasbaar is dan het huidige.



Figuur 7: Landbouwladder 2017



4 Resultaten bureaustudie en stakeholdersessies

4.1. Proces

In de studie zijn de volgende werkzaamheden verricht om tot de benodigde informatie en onderbouwing voor het nieuwe beleid te komen:

- **Deskresearch**, gericht op beschikbare literatuur, richtlijnen, ervaringen elders (met name provincies Groningen en Fryslân), alsmede een inventarisatie van knelpunten bij stakeholders;
- **Werksessies** met stakeholders, zowel intern provincie Utrecht met specialisten verkeersveiligheid, fiets, wegontwerp en wegbeheer als extern met diverse gemeenten, de brancheorganisaties LTO en Cumela, de Fietsersbond, bewonerscollectieven en -organisaties;
- **Expertsessies** met SWOV en CROW;

Tussentijds hebben de ambtelijk projectverantwoordelijken van provincie Utrecht in een stateninformatiesessie een bestuurlijke peiling uitgevoerd.

Deze aanpak heeft de volgende inzichten en resultaten opgeleverd.

4.2. Ontwikkelingen landbouwverkeer

Naast de nieuwe wet- en regelgeving per 1 januari 2021 (kenteken- en registratieplicht voor landbouwvoertuigen en het feit dat landbouwvoertuigen 40 km/u mogen rijden), spelen de volgende ontwikkelingen ten aanzien van landbouwverkeer.

4.2.1. Grootte en vorm landbouwvoertuigen

Branche- en kennisorganisaties hebben te kennen gegeven dat landbouwvoertuigen de afgelopen jaren groter zijn geworden en gegroeid tot de wettelijk toegestane maximale afmetingen. Deze ontwikkeling heeft zijn weerslag op de (subjectieve) verkeersveiligheid op de wegen waarvan deze voertuigen gebruikmaken, zeker in het besef dat landbouwvoertuigen, anders dan ander gemotoriseerd verkeer, grillige vormen kunnen nemen en niet of nauwelijks beschikken over vergevingsgezinde voorzieningen aan de carrosserie.

4.2.2. Toename inzet landbouwvoertuigen

Hoewel er geen nauwkeurig onderzoek is gedaan naar de wegintensiteiten van landbouwverkeer, is er wel een trend waarneembaar dat er in verschillende sectoren sprake is van een toename van de inzet van landbouwvoertuigen. Dat is vooral zichtbaar bij loonbedrijven en grondverzetbedrijven. Voor deze bedrijven betekent de verhoging van de snelheidslimiet dat ze efficiënter kunnen opereren en een groter bereik hebben. De kans dat een weggebruiker een landbouwvoertuig tegenkomt op de openbare weg is toegenomen, en vaak zijn deze ook gemiddeld groter dan voorheen.

4.2.3. Objectieve verkeersveiligheid

Uit ongevalstatistieken blijkt dat landbouwverkeer weliswaar niet buitengewoon vaak betrokken is bij ongevallen, maar dat als er een ongeval gebeurt dit vrijwel altijd een ernstig ongeval is met doden of gewonden. Het aandeel verkeersdoden met landbouwverkeer is verdubbeld tussen 1987 en 2019. Deze relatieve stijging wordt veroorzaakt door het feit dat het aantal dodelijke ongevallen met landbouwvoertuigen



op de openbare weg minder daalt dan andere dodelijk ongevallen in deze periode. Het merendeel (91 procent) van de verkeersdoden bij een dodelijk ongeval waarbij een (land)bouwvoertuig is betrokken, viel bij de andere verkeersdeelnemers (periode 2000-2019).

Uit onderzoek uit 2010 van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) blijkt dat verkeersongevallen met landbouwvoertuigen te herleiden zijn tot de volgende zaken:

- Hoge bots-agressiviteit van landbouwvoertuigen (grote massa, stijfheid, afwijkende bumperhoogte en uitstekende delen);
- de risicoperceptie van verkeersdeelnemers;
- de infrastructuur (vaak te smalle wegen);
- de zichtbaarheid en herkenbaarheid in het donker;
- de rijnsnelheid (de snelheid waarmee landbouwvoertuigen rijden ligt meestal hoger dan de toegestane maximumsnelheid);
- het zicht vanuit de cabine;
- de voertuigbreedte.

De actuele trend wat betreft de aantallen verkeersdoden en -gewonden in Nederland, is dat deze toenemen. Dit is met name (absoluut en relatief) het geval onder fietsers van 75 jaar of ouder (CBS, 2023).

4.2.4. Subjectieve verkeersveiligheid

Vanuit subjectieve veiligheid bezien, blijkt dat veel mensen landbouwverkeer als gevaarlijk ervaren. Dit vanwege de massa en de omvang van deze voertuigen en de omgeving waardoor ze heenrijden. Met name kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals fietsers en voetgangers, voelen zich onveilig als een groot voertuig voor of achter hen rijdt of hen inhaalt. Voertuigdelen met scherpe of uitstekende delen versterken deze beleving.

Daarnaast speelt het vraagstuk van subjectieve verkeersveiligheid op zogenaamde 'alternatieve routes,' zo blijkt uit de inbreng van diverse stakeholders. Hiermee worden routes bedoeld voor doorgaand landbouwverkeer op het onderliggend wegennet van de provinciale gebiedsontsluitingsweg, zowel smalle erftoegangswegen buiten de bebouwde kom en vooral gemeentelijke gebiedsontsluitings- en erftoegangswegen. Daar waar het landbouwverkeer door dorpen heen gaat en dorpskernen doorkruist, ervaren andere weggebruikers en omwonenden verkeersonveiligheid en een aantasting van de leefbaarheid. De afmetingen en kenmerken van landbouwvoertuigen passen niet in de omgeving en binnen de beschikbare ruimte in de bebouwde kom.

4.2.5. Gevolg snelheidsverhoging landbouwverkeer

Er is geen wetenschappelijk onderzoek gedaan naar de effecten van de snelheidsverhoging voor landbouwvoertuigen naar 40 km/u. Deskundigen zijn van mening dat de formele verhoging tot 40 km/uur weinig effect heeft in de praktijk, omdat veel, zo niet de meeste, landbouwvoertuigen al met dat tempo deelnamen aan het verkeer.



De snelheidsverhoging voor landbouwverkeer is voor diverse wegbeheerders wel aanleiding geweest om opnieuw te overwegen of het zinvol is de weg open te stellen voor landbouwverkeer. In de wetgeving is het overigens niet mogelijk om onderscheid te maken tussen 25- en 40 km/uur landbouwvoertuigen bij het invoeren van verkeersmaatregelen (zoals een partieel inhaalverbod).

4.3. Inzichten en ervaringen elders

De volgende zaken zijn van belang om in ogenschouw te nemen bij de uitwerking van nieuw beleid voor landbouwverkeer en parallelwegen.

- Er zijn situaties dat er een afweging gemaakt moet worden tussen verschillende routes. Vaak speelt hier de vraag of een GOW70 of GOW80 opengesteld kan worden voor doorgaand landbouwverkeer, met als doel een probleem elders op te lossen. De corridorafweging houdt in dat twee of meer alternatieve wegen met elkaar vergeleken worden met alle relevante wegbeheerders en stakeholders.
- In de richtlijnen van Duurzaam Veilig wordt landbouwverkeer in principe niet toegestaan op de hoofdrijbaan van een GOW80. Dit vanwege onder andere het grote snelheidsverschil. Landbouwverkeer wordt, net zoals (brom)fietsers en voetgangers, afgewikkeld op een parallelvoorziening. De gedachte achter de snelheidsverhoging is om de snelheidsverschillen tussen gemotoriseerd en het landbouwverkeer te verkleinen, waardoor deze wegen vaker opengesteld kunnen worden voor landbouwverkeer.
- Als besloten wordt een GOW70 of GOW80 open te stellen voor landbouwverkeer zijn de volgende effecten van belang:
 - Meer verkeersonveiligheid door inhaalbewegingen (overig verkeer wil over het algemeen niet achter een (land)bouwvoertuig rijden). Het overige verkeer heeft een langere inhaallengte nodig om een landbouwvoertuig te passeren die 40 km/h rijdt dan wanneer deze 25 km/h rijdt;
 - Meer verkeersonveiligheid door extra conflictpunt bij oprijden van een eventueel aanwezige passeerstrook (voor het bereiken van een maximumsnelheid van 40 km/h vanuit stilstand is voor landbouwvoertuigen een groter hiaat nodig dan voor het bereiken van een snelheid van 25 km/h). De passeerstrook moet dus voldoende lengte hebben zodat landbouwvoertuigen op snelheid blijven;
 - Er zijn ook wegen waar een maximumsnelheid geldt van 80 km/h, maar die niet volgens de CROW-richtlijnen zijn ingericht. Bijvoorbeeld een weg met veel erfaansluitingen of een weg met een zeer smal profiel. Het effect op de verkeersveiligheid op deze wegen is afhankelijk van de situatie;
 - Er kan ongewenst sluipverkeer ontstaan (de overige weggebruiker wil niet lang achter een (land)bouwvoertuig rijden).
- Als inhalen is toegestaan, is dat een sterke aanwijzing dat landbouwvoertuigen op de GOW kunnen worden toegestaan. Het bezwaar tegen vermindering van de doorstroming is dan minder groot, en als het mogelijk is met een klein snelheidsverschil een andere personenauto in te halen, is het ook mogelijk om een (land)bouwvoertuig in te halen. Dit geldt dus in principe ook voor wegen met 2x2 rijstroken. Hier kan het landbouwverkeer onbelemmerd worden ingehaald. Het Handboek Wegontwerp 2013 voorziet hier nu niet in, daarover later meer.



- Als er een inhaalverbod geldt, is er in principe geen veiligheidsprobleem (mits iedereen zich aan het inhaalverbod houdt) als landbouwvoertuigen worden toegestaan. Er kan wel een doorstromingsprobleem zijn. Als er elke twee kilometer of vaker een gelegenheid is om in te halen (bijvoorbeeld bij een VRI-kruising met twee rechtdoor-stroken of een turbotronde), is dat een aanwijzing om landbouwvoertuigen op de GOW te kunnen toestaan.
- De kans dat landbouwvoertuigen problemen veroorzaken op de GOW is ook afhankelijk van de intensiteit van het overige verkeer, alhoewel de impact niet eenduidig is. Bij hoge intensiteiten liggen de snelheden vaak lager en is er minder gelegenheid en reden om in te halen, bij lage intensiteiten is veilig inhalen mogelijk. Problematisch is een verkeersintensiteit waarbij inhalen mogelijk lijkt, maar ook gevaarlijk is. CROW adviseert om bij een intensiteit van meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal landbouwverkeer niet toe te staan op een 2x1 weg. In provincie Groningen is een grens van 12.000 mvt/etmaal gehanteerd, maar worden ook uitzonderingen toegestaan als de snelheden laag zijn of als er geen alternatieve route is. Een analyse van het provinciaal wegennet in Utrecht leert dat er op wegen waar landbouwverkeer nu is toegestaan en de intensiteit hoger ligt dan 10.000 of 12.000 mvt/etmaal in de huidige situatie geen problemen zijn met verkeersveiligheid en doorstroming. Op een GOW 2x2 is het wel mogelijk om landbouwverkeer bij hogere intensiteiten toe te laten. Bij lagere intensiteiten is de GOW zeker niet automatisch 'geschikt', maar is het in elk geval de moeite waard om het gesprek aan te gaan.
- In Fryslân en Groningen is de verkeersveiligheid op parallelwegen en in voorkomende gevallen ook op gemeentelijke wegen aantoonbaar verbeterd door het landbouwverkeer naar de hoofdrijbaan te verplaatsen. Dit is evenwel sterk afhankelijk van de weg- en verkeerskenmerken ter plaatse.
- Op wegen met veel uitritten wordt ook in andere provincies het landbouwverkeer bij voorkeur op de parallelweg wordt gesitueerd. De kans op ongevallen op de hoofdrijbaan en de parallelweg is bij afslaand landbouwverkeer vanaf de hoofdrijbaan vaak hoger, hetgeen deze keuze verklaart.
- In Fryslân en Groningen zijn goede ervaringen met landbouwpasseerstroken. Dit zijn stroken naast de weg die landbouwverkeer moet gebruiken om het overige verkeer voorbij te laten gaan. Wegen met een verbod voor landbouwvoertuigen kunnen worden opengesteld door de aanleg van een landbouwpasseerstrook. Het doel is een verkeersveilige openstelling van de hoofdrijbaan voor landbouwverkeer. Landbouwpasseerstroken worden meestal na een rotonde aangelegd. Bij een rotonde liggen de snelheden aanmerkelijk lager waardoor er ruimte ontstaat in de verkeersstroom zodat landbouwvoertuigen veilig en ongehinderd in kunnen voegen op de hoofdrijbaan.
- In Groningen zijn naast de richtlijnen en de weg- en verkeerskenmerken ook de aanwezigheid van fietsende scholieren en de nabijheid van scholen, ouderenhuisvesting en winkels langs de route mee in beschouwing genomen. De belangrijkste uitkomsten van het Gronings onderzoek zijn:
 - Door verkeer toe te laten op de provinciale weg, wordt het veiliger voor fietsers op de parallelwegen.
 - Idealiter heeft iedere provinciale weg een (brede) parallelweg om het landbouwverkeer af te wikkelen.



- Is er veel fietsverkeer op de parallelweg, gaat de voorkeur uit naar het scheiden van het landbouwverkeer en het fietsverkeer, bijvoorbeeld met een vrijliggend fietspad langs de parallelweg. Dit is in veel situaties geen realistisch streefbeeld, omdat de maatregel niet kosteneffectief of inpasbaar is. Maatwerk zal nodig zijn, waarvoor (steeds) alternatieve oplossingen gevonden moeten worden.
 - Er is geen doorgaand landbouwverkeer meer door dorpskernen, wat de leefbaarheid en veiligheid in de kernen ten goede komt.
 - Het investeren in wederzijds begrip tussen bestuurders van landbouwvoertuigen, automobilisten, fietsers, voetgangers en bewoners is van groot belang voor het verbeteren van het verkeersgedrag en daarmee de verkeersveiligheid.
 - Het is goed te werken met een afwegingskader voor het vraagstuk waar het landbouwverkeer te positioneren, maar maatwerk moet mogelijk blijven.
- Tot slot is vermeldenswaardig dat zowel vanuit SWOV als CROW met interesse wordt gekeken naar de ontwikkeling met GOW60 en ETW30 buiten de bebouwde kom. De richtlijnen voorzien hier nu niet in, maar partijen zien een duidelijke parallel met de ontwikkelingen binnen de bebouwde kom. In dat verband wordt nu gewerkt aan nieuwe richtlijnen voor een GOW30 en er is veel interesse om de ontwikkelingen in Utrecht met GOW60 en ETW30 te volgen. CROW geeft bovendien aan dat het Handboek Wegontwerp aan een update onderworpen is en dat daar waarschijnlijk ook wijzigingen in komen ten aanzien van het landbouwverkeer, in ieder geval voor 2x2 wegen. Duidelijk is dat de huidige richtlijnen niet als harde leidraad gehanteerd moeten worden. Er moet ruimte zijn om maatwerk afwegingen te maken, omdat je niet altijd op basis van algemene richtlijnen de afweging kan maken of je het landbouwverkeer gaat mengen met fietsverkeer of met het autoverkeer.

4.4. Inzichten vanuit stakeholders

4.4.1. Sessie met externe stakeholders

In een gezamenlijke sessie van provincie, gemeenten, bewonerscollectieven en belangenorganisaties zijn de knelpunten, wensen en opgaves die samenhangen met het landbouwverkeer en de provinciale wegen aan de orde geweest. Naast het feit dat vanuit de verschillende belangen gezamenlijk naar het landbouwverkeer is gekeken was een belangrijke meerwaarde van deze aanpak dat er integraal naar de thematiek is gekeken: op netwerkniveau (provinciale én lokale wegen) en ook met oog op zaken als leefbaarheid, bedrijfsvoering en hinder.

Bij de sessie waren diverse gemeenten vanuit de provincie Utrecht aanwezig. Verder waren aanwezig: de Veiligheidsregio, Leefbaar en Veilig Werkhoven, Bewonerscollectief Cothen, Initiatiefgroep Beverweert, de Fietsersbond, LTO Noord en Cumela.

In hoofdlijnen zijn de volgende zaken ingebracht tijdens deze sessie:

- Vertegenwoordigers uit de veiligheidsregio (politie, brandweer) brengen in dat enerzijds het belang van aanrijtiden niet uit het oog mag worden verloren (in het licht van de 30 km/u op parallelwegen), en

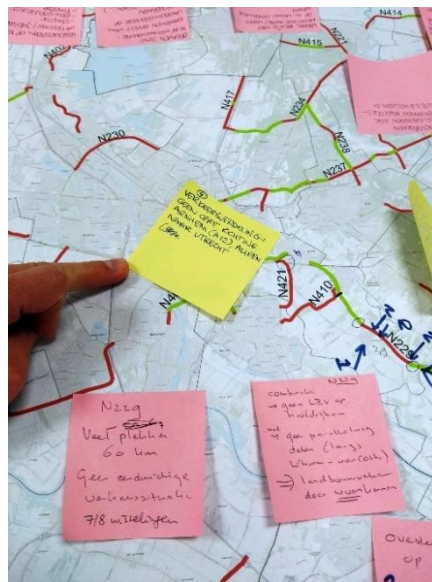
anderzijds de inrichting ook juridisch passend (en geloofwaardig) dient te zijn om de 30 km/u op de ETW en 60 km/u op de GOW te handhaven.

- LTO Noord en Cumela brengen ontwikkelingen beschreven als in hoofdstuk 4.2 onder de aandacht: er is sprake van een toename van het doorgaand landbouwverkeer en van daaruit leeft de vraag om op provinciaal niveau inzicht te krijgen in het netwerk dat gebruikt en gewenst wordt voor doorgaand landbouwverkeer. Parallelwegen, waarvan doorgaand landbouwverkeer vaak gebruik dient te maken, liggen als een lappendeken met weinig samenhang over de provincie. Dat wil zeggen: op diverse plekken liggen korte delen van een parallelweg langs een hoofdrijbaan waar doorgaand landbouwverkeer veel 'op-en-af-bewegingen' van en naar de hoofdrijbaan moet maken. Meer eenduidigheid is gewenst.
- In het verlengde van bovengenoemde, ligt ook de wens om logische routes te creëren voor landbouwverkeer. Logische routes zijn directe routes zonder veel omrijden.
- Verschillende partijen vragen aandacht voor de inrichting van parallelwegen conform ETW 30. Vanuit de brancheorganisaties ziet men liever niet dat routes voor landbouwverkeer worden gecombineerd met een fietsstraat. Vanuit de Fietzersbond wordt aandacht gevraagd voor het type bermverharding; ruwe bermverharding is onwenselijk voor fietsers. Voor wat betreft verkeersdrempels wordt ingebracht dat deze liever niet in de nabijheid van woningen moeten komen en een verkeersdrempel die technisch 30 km/u afdwingt, ongewenst is voor landbouwvoertuigen.
- Ten aanzien van de leefbaarheid en veiligheid in dorpskernen (met name Cothen en Werkhoven in relatie tot de N229), brengen bewonerscollectieven en brancheorganisaties in dat landbouwverkeer door de bebouwde kom hier niet passend is. Ze doen de oproep om landbouwverkeer op de hoofdrijbaan van de N229 te plaatsen, om zodoende de problematiek als gevolg van landbouwverkeer in de dorpen op te lossen.
- Vanuit de gemeenten en brancheorganisaties wordt de situatie op de N199 tussen Amersfoort en Bunschoten onder de aandacht gebracht. Hier is sprake van een drukke scholierenroute over de parallelweg en dit is ook de verplichte route voor landbouwvoertuigen.

De grote meerwaarde van de sessie met externe stakeholders is dat men een inbreng heeft kunnen leveren op specifieke lokale problemen, maar ook met elkaar is nagedacht wat gewenst is voor het hele netwerk – los van wie de wegbeheerder is. Voor acceptatie en geloofwaardigheid van beleid is dat van groot belang.

4.4.2. Sessies met interne stakeholders

Intern provincie Utrecht en Iv-Infra is een aantal sessies geweest met beleidsmedewerkers fiets, verkeerskundig ontwerpers, verkeersveiligheidsdeskundigen en weginspecteurs. In deze overleggen zijn stappen gezet om te komen tot een gewenst afwegingskader (hoofdstuk 6) en de gewenste inrichting voor parallelwegen, zie verder hoofdstuk 7.



Figuur 8: illustratie van de werksessies met externe stakeholders.



4.4.3. Overige opgehaalde inzichten

- Meerdere malen heeft (telefonische) consultatie met het SWOV plaatsgevonden. Vanuit het SWOV zijn inzichten gedeeld over ontwikkelingen aangaande landbouwverkeer, hoe het landbouwverkeer zich verhoudt tot andere weggebruikers en welke wetenschappelijke kennis er wel / niet beschikbaar is aangaande het mengen van landbouwverkeer met overig verkeer. Belangrijk inzicht bij dat laatste is het feit dat er geen gedegen onderzoek of risicoafweging heeft plaatsgevonden naar het mengen van landbouwverkeer met gemotoriseerd verkeer op de hoofdrijbaan van een gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom, versus het mengen van landbouwverkeer met fietsers op parallelwegen en zogenaamde alternatieve routes.
- Vanuit Cumela zijn routes in beeld gebracht die van belang zijn voor het landbouwverkeer. Dit betreft veel routes en in die zin is de situatie anders dan in meer plattelandsprovincies als Zeeland, Groningen en Fryslân, waar op provinciaal niveau een netwerk van landbouwroutes is vastgesteld. Cumela heeft aan de provincie Utrecht verzocht in navolging van andere provincies eveneens een het netwerk voor landbouwverkeer op provinciaal niveau vast te leggen.



5 Tussentijdse conclusies en uitgangspunten voor actualisatie beleid

5.1. Conclusies naar aanleiding van het onderzoek

Op basis van de beleidsanalyse, de bureaustudie en sessies met in- en externe betrokkenen, zijn de volgende tussentijdse conclusies te formuleren:

1. Er is beperkte samenhang tussen de oude beleidsdocumenten van de provincie Utrecht met betrekking tot landbouwverkeer en parallelwegen. De daarin geformuleerde bestaande afwegingsschema's bieden ruimtelijk en verkeerskundig wel oplossingsrichtingen voor het aanbrengen van samenhang in functie-vormgeving-gebruik, maar zijn desondanks te theoretisch om voldoende toepasbaar te zijn in de praktische uitwerking.
2. De toepasbaarheid van de landbouwladder voor provinciaal beleid op operationeel niveau is beperkt. Een concretisering van het concept is nodig om deze praktisch toe te kunnen passen in voorkomende situaties.
3. Er dient een afwegingskader voor de plek van landbouwverkeer op het provinciale netwerk te worden ontwikkeld met indicatoren en factoren die in de praktijk toepasbaar zijn. In de risico-afweging landbouwverkeer op de hoofdrijbaan tegenover landbouwverkeer mengen met fietsers, is er een voorzichtige keuze voor menging met gemotoriseerd verkeer op de hoofdrijbaan. Dit vanwege de beleidsspeerpunt van de provincie om veilig en comfortabel fietsen te stimuleren.
4. In een interne werksessie met verkeerskundigen en ontwerpers van provincie en Iv-Infra zijn principeprofielen opgesteld voor de inrichting van parallelwegen in verschillende situaties (mede volgend uit het afwegingskader voor de plek van landbouwverkeer).

Tenslotte blijkt uit het onderzoek dat er vanuit de stakeholders een sterke behoefte is om daar waar dit inhoudelijk aan de orde is de analyse en besluitvorming over de positie van het landbouwverkeer integraal en op netwerkniveau te beschouwen en niet uitsluitend vanuit de verkeersveiligheid en doorstroming op de provinciale wegen.

Samengevat is de opgave voor het landbouwverkeer om nieuw beleid ontwikkelen dat:

- Recht doet aan nieuwe wetgeving en de snelheidsverhoging van 25 km/u naar 40 km/u voor landbouwvoertuigen;
- Past bij ontwikkeling van GOW80 naar GOW60 op een deel van het netwerk en de invoering van de ETW30 buiten de bebouwde kom op alle parallelwegen;
- Past bij gewenste toename van het comfort en de veiligheid van fietsers, conform het provinciale beleid;
- De bereikbaarheid van percelen waarborgt;
- Geloofwaardig is voor alle gebruikers wat betreft aansluitende netwerken voor alle verkeersdeelnemers, maximale verkeersveiligheid op parallelwegen én hoofdrijbanen en acceptabele doorstroming op de hoofdrijbanen;



- Aansluit op recente inzichten van het CROW, de SWOV, I&W, andere provincies en branche- en belangenverenigingen.

5.2. Uitgangspunten voor het nieuwe beleid

Als basis voor het nieuw beleid voor de provinciale wegen in Utrecht geldt als uitgangspunt de vraag: wanneer landbouwverkeer wel of niet toestaan op de hoofdrijbaan? Op basis van het onderzoek en de hiervoor verwoorde conclusie gaan we daar als volgt mee om.

- De keuze is gemaakt om de door CROW genoemde grens van 10.000 motorvoertuigen per etmaal, waarboven afgeraden wordt landbouwverkeer op de provinciale wegen toe te staan, niet over te nemen. Op het netwerk van de provincie is immers in de huidige situatie reeds sprake van het probleemloos faciliteren van landbouwverkeer op een GOW met meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal.
- In relatie tot de dimensionering van de weg is het advies landbouwverkeer toe te staan op wegen met 2x2. Bij 2x1 kan het worden toegestaan bij een passeermogelijkheid om de 2 kilometer.
- CROW maakt melding van verschillende inzichten over de vraag hoe om te gaan met snelheden. Uitgaan van de limiet of van de werkelijke snelheden? Na de expertsessies is besloten om uit te gaan van de limiet en het uitgangspunt te hanteren dat daar waar het voornemen is een limiet van 60 km/uur in te voeren het landbouwverkeer in principe toe te staan op de hoofdrijbaan. Op deze wegen is het snelheidsverschil tussen landbouwverkeer (de toegestane snelheid) en het overig verkeer beperkt tot 20 km/u.
- Voor provinciale wegen met een parallelweg gaan we in het nieuwe afwegingskader primair uit van de hoogte van de fietsintensiteit op de parallelweg. Principe is dat hoe belangrijker de parallelweg is voor fietsers hoe minder gewenst de menging met landbouwverkeer is. Ook bij de inrichtingsprincipes voor de parallelwegen worden de fietsintensiteiten richtinggevend.
- Veel criteria die CROW noemt hebben betrekking op de vormgeving van de weg (dwarsprofiel, wegbreedte, snelheidsremmers e.d.), invloed van de omgeving (lintbebouwing, beplanting) en de aanwezigheid van erfaansluitingen of bijzondere voorzieningen als scholen. Voor het overige betreft het inrichtingseisen waar de wegen aan dienen te voldoen en die meegewogen moeten worden in locatie specifieke afwegingen, nadat het afwegingskader is doorlopen. Hiermee geven we ook een logischer positionering aan de landbouwladder uit 2017 die in het kwalitatieve maatwerk nog zeker van waarde is. Daaraan kunnen de andere functionele criteria die CROW noemt (onderdeel doorgaande landbouwroute, ontsluitingsweg voor percelen, hoofdroute hulpdiensten, bovenregionale functie en onderdeel hoofdnet vrachtverkeer) in kwalitatieve zin aan worden toegevoegd.

Uit deze tussentijdse conclusies volgen het afwegingskader voor de plek van landbouwverkeer op het provinciale netwerk (hoofdstuk 6) en de principeprofielen voor parallelwegen (hoofdstuk 7). Op basis hiervan volgt in hoofdstuk 8 de eindconclusie van de studie met aanbevelingen.



6 Afwegingskader landbouwverkeer

6.1. Inleiding

Teneinde een uniforme leidraad te realiseren voor het vraagstuk waar doorgaand landbouwverkeer het best geplaatst kan worden op het provinciale wegennet, is een afwegingskader opgesteld. Daarbij is gewerkt met de uitgangspunten zoals die in het vorige hoofdstuk zijn geformuleerd vanuit landelijke richtlijnen, bekende (wetenschappelijke) inzichten en ervaringen elders in het land. De focus is daarbij gericht op de vraag wanneer landbouwverkeer wel of niet op de hoofdrijbaan kan worden toegestaan.

6.2. Uitgangspunten

In het proces om tot dit afwegingskader te komen is het nieuwe provinciale beleid (het Netwerkperspectief 2040) van de provincie als uitgangspunt genomen. Met name de vraag staat centraal hoe de verkeersveiligheid en het comfort voor fietsers op parallelwegen verhoogd kan worden. Gevoegd bij het feit dat landbouwverkeer groter en zwaarder is geworden en vaker wordt ingezet voor zwaar grond transport is besloten dat gewenst is om te voorkomen dat fietsverkeer, met name als er sprake is van hogere intensiteiten, te mengen met landbouwverkeer. De richtlijnen nemen dit principe niet of nauwelijks als uitgangspunt.

De volgende uitgangspunten zijn verder van toepassing op het opgestelde afwegingskader:

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 toestaan op erftoegangswegen en provinciale gebiedsontsluitingswegen met een snelheidslimiet van 50km/u binnen de bebouwde kom;
3. landbouwverkeer niet toestaan op stroomwegen.

6.3. Toelichting op afwegingskader (met parallelweg)

In het afwegingskader (bijlage A) geldt dat op drie typen wegen direct op basis van functie gemaakt kan worden:

1. Stroomwegen zijn altijd gesloten voor landbouwverkeer (in de huidige situatie is dat de N230 / ring Utrecht Noord).
2. Landbouwverkeer met een bestemming aan de parallelweg, altijd toestaan op erftoegangswegen. Dit geldt dus ook voor parallelwegen naast een hoofdrijbaan waar doorgaand landbouwverkeer is of wordt toegestaan. Het is dus niet uitgesloten dat landbouwverkeer gebruik moet maken van een parallelweg waar het is toegestaan op de hoofdrijbaan.



3. Landbouwverkeer toestaan op huidige GOW 60 wegen en voorgestelde GOW 60 wegen in het Netwerkperspectief 2040.

Onderzocht is welke factoren wel bepalend en toepasbaar zijn in de keuze waar op het netwerk landbouwverkeer het beste afgewikkeld kan worden. Na studie en een analyse van wegkenmerken in de bestaande situatie, blijkt dat de positie van het landbouwverkeer of hoofdlijnen afhankelijk is van drie factoren die ook het verkeersveiligheidsrisico bepalen:

- het snelheidsverschil tussen het landbouwverkeer en het overige verkeer op de hoofdrijbaan (6.3.1);
- de beschikbare asfaltbreedte van de parallelweg (6.3.2);
- de mate waarin de parallelweg gebruikt wordt door fietsers (6.3.2).

6.3.1. Snelheidsverschil verkeer op hoofdrijbaan

Vuistregel is dat een snelheidsverschil van 20 km/u tussen landbouwverkeer en gemotoriseerd verkeer als veilig beschouwd wordt om gebruik door landbouwvoertuigen van de hoofdrijbaan toe te staan. Bij grotere snelheidsverschillen neemt het risico op ongewenst inhalen toe. Dit heeft tot gevolg dat het risico op (frontale) ongevallen als gevolg van inhaalmanoeuvres om landbouwvoertuigen te passeren, toeneemt. De impact van dergelijke ongevallen is potentieel ernstig. Hierbij moet wel de kanttekening geplaatst worden dat er geen onderzoek beschikbaar is over het aantal ongevallen van dit type en de impact ervan.

Landbouwvoertuigen mogen maximaal 40 km/u rijden op wegen waar het algemene snelheidslimiet dit toelaat. Op de meeste hoofdrijbanen van provinciale wegen buiten de bebouwde kom geldt een snelheidslimiet van 80 km/u (GOW 80) of 60 km/u (GOW 60). Gezien de vuistregel dat een snelheidsverschil van 20 km/u tussen landbouwverkeer en overig verkeer op de hoofdrijbaan goed mogelijk is, betekent dit dat landbouwvoertuigen veilig gebruik kunnen maken van de hoofdrijbaan op een GOW 60. Dit geldt ook als er een parallelweg naast ligt, die mogelijk meer dan 4.5 meter breed is.

Kortom: in het licht van uniformiteit en uitlegbaarheid wordt landbouwverkeer toegelaten op alle GOW 60 wegen.

6.3.2. Breedte en fietsintensiteit parallelweg

Het mengen van fietsers en landbouwvoertuigen vormt met name een probleem wanneer de asfaltbreedte minder dan 4.5 meter is. Als de asfaltbreedte meer dan 4.5 meter bedraagt, is het in beginsel goed en veilig mogelijk dat fietsers en landbouwvoertuigen elkaar passeren.

Enkel het in ogenschouw nemen van de asfaltbreedte van parallelwegen leidt nog niet tot het kunnen formuleren van een afwegingskader. Er is sprake van een grote diversiteit aan fietsintensiteiten op de parallelwegen. Vanuit de beleidsambitie van de provincie om fietsers de ruimte te

Het Handboek Wegontwerp erftoegangswegen (CROW) hanteert een minimale horizontale verkeersruimte van 4.30 meter voor een landbouwvoertuig (exclusief lading) en fietsers op een 30 km/u weg. De provincie kiest ervoor een kleine marge van 20 cm hierboven (tot 4.5 meter) te hanteren als minimale asfaltbreedte voor het veilig laten passeren van landbouwverkeer en fietsers.



geven veilig, vlot en comfortabel door te laten fietsen, gecombineerd met het gegeven dat het aantal verkeersongevallen met fietsers stijgt, is in het afwegingskader ruimte voor de fietsintensiteit als criterium of het wenselijk is landbouwverkeer te mengen met fietsverkeer op de parallelweg.

De fietsintensiteit wordt in drie klassen verdeeld:

Aantal fietsers	Klasse
> 1.500 fietsers per etmaal	intensief bereden parallelweg door fietsverkeer
500 – 1.500 fietsers per etmaal	gemiddeld intensief bereden parallelweg door fietsverkeer
< 500 fietsers per etmaal	weinig intensief bereden parallelweg door fietsverkeer

6.3.2.1. Intensief bereden parallelweg door fietsverkeer

Op een door fietsers intensief bereden parallelweg is er sprake van een hoog aantal potentiële conflicten (ontmoetingen). Tussen fietsers onderling is dit niet noodzakelijkerwijs een probleem, het verhoogt juist het attentieniveau van fietsers. Daarentegen is het vanwege de onconventionele vorm van landbouwvoertuigen en het (subjectieve) gevoel van verkeersonveiligheid dat dit kan oproepen bij fietsers, wel eerder sprake van een probleem als fietsers en landbouwvoertuig elkaar ontmoeten.

In eerste instantie is het wenselijk om te kijken of een alternatieve route voor fietsers aan de orde is (principe 1 in het afwegingskader). Wanneer dit niet mogelijk is, nemen we het landbouwverkeer in ogenschouw (principe 2). Landbouwverkeer maakt dan gebruik van de hoofdrijbaan, óók als hier sprake is van een GOW 80 of als de breedte op de parallelweg meer dan 4,5 meter bedraagt. De parallelweg wordt ingericht als fietsstraat, om ook in het wegbeeld van de door fietsers intensief gebruikte parallelweg prioriteit voor de fiets te benadrukken.

6.3.2.2. Gemiddeld intensief bereden parallelweg door fietsverkeer

Op parallelwegen met een fietsintensiteit van 500 – 1500 fietsers per etmaal, blijft het landbouwverkeer op het moment dat de parallelweg voldoet aan de minimale asfaltbreedte van 4.5 meter. Veilig passeren is dan mogelijk volgens de gangbare inrichtingsnormen. Als inrichtingsopgave volgt een inrichting tot fietsstraat.

Wanneer sprake is van een parallelweg van minder 4.5 meter breed naast een GOW 80, zijn de volgende principes (in volgorde te doorlopen) van toepassing:

- **Principe 1:** de gewenste plek voor het landbouwverkeer is op een alternatieve route;
- **Principe 2:** landbouwverkeer op de parallelweg en er ligt een opgave om de parallelweg te verbreden tot minstens de norm van 4.5 meter en in te richten als fietsstraat.



- **Principe 3:** wanneer principes 1 en 2 niet mogelijk zijn, wordt landbouwverkeer via de hoofdrijbaan afgewikkeld. Dus ook als er sprake is van een GOW 80.

6.3.2.3. Weinig intensief bereden parallelweg door fietsverkeer

Op een weinig intensief gebruikte parallelweg door fietsers zijn weinig ontmoetingen en potentiële conflicten tussen fietsers en landbouwverkeer. In dit geval is het mengen van fietsverkeer en landbouwverkeer aanvaardbaar. Voor parallelwegen die smaller zijn dan 4.5 meter ligt wel een opgave om deze te verbreden tot in ieder geval 3.5 meter met fietssuggestiestroken.

Op sommige plekken is het een flinke opgave om deze verbreding te realiseren. De mogelijkheden moeten daarom per situatie worden beoordeeld. Wanneer een verbreding niet mogelijk is, wordt de parallelweg ingericht conform de principes van een ETW 2, al dan niet met passeerhavens.

6.4. Toelichting op afwegingskader (zonder parallelweg)

Wanneer een provinciale weg (of streng van een weg) niet over een parallelweg beschikt, is de hoofdvraagstelling of er een alternatieve route is voor landbouwverkeer voor de provinciale weg. Wanneer deze niet aanwezig is, kan landbouwverkeer een plek krijgen op de hoofdrijbaan. Wanneer er wel een alternatieve route aanwezig is, dient landbouwverkeer in beginsel de alternatieve route te gebruiken. Wel dient er een nadere analyse te gebeuren van de alternatieve route.

6.4.1. Nadere analyse

De nadere analyse of een alternatieve route geschikt is voor landbouwverkeer, bestaat uit twee componenten:

1. Een probleemanalyse;
2. Het toepassen van de aangepaste landbouwladder wanneer uit de probleemanalyse blijkt dat er problemen spelen op de aangepaste route.

6.4.1.1. Probleemanalyse

De eerste stap die doorlopen dient te worden in de nadere analyse van de alternatieve route, is het doen van een probleemanalyse. Deze probleemanalyse bestaat uit het onderzoeken van verkeersveiligheidsproblemen, leefbaarheidsproblemen of problemen met de bereikbaarheid van de percelen als gevolg van het plaatsen van landbouwverkeer op de alternatieve route. Dit kan bijvoorbeeld te maken hebben met (school)fietsroutes op de alternatieve route, een route over smalle erftoegangswegen in de bebouwde kom van een dorp(skern), of scheuren in huizen en andere gebouwen als gevolg van passerend zwaar landbouwverkeer. Wanneer deze er niet zijn op de alternatieve route, voldoet de alternatieve route en is er geen reden om landbouwverkeer op de hoofdrijbaan te plaatsen.

6.4.1.2. Toepassen aangepaste landbouwladder .

Wanneer uit de probleemanalyse blijkt dat er sprake is van het ontstaan van het in stand houden van problemen als gevolg van landbouwverkeer op een alternatieve route, is de vervolgstap om de aangepaste landbouwladder te doorlopen. Deze aangepaste landbouwladder is gebaseerd op de landbouwladder uit het



Afwegingskader landbouwverkeer (2017). In deze aangepaste vorm hebben we een meer concreet toepasbare vertaalslag gemaakt van de landbouwladder naar de praktijk.

De aangepaste landbouwladder moet anders dan de oorspronkelijke landbouwladder van boven naar beneden doorlopen worden. Achtereenvolgens worden de volgende oplossingsrichtingen met bijbehorende maatregelen in ogenschouw genomen:

Oplossingsrichting	Concrete maatregel
Ruimte en economie	Bedrijven verplaatsen: is het mogelijk bedrijven die de herkomst / bestemmingslocatie vormen van veel landbouwvoertuigen, te verplaatsen?
Regulering, wetgeving en beleid	Tijdvenster toepassen: weren landbouwverkeer op alternatieve route, bijvoorbeeld tijdens spijstijden wanneer er veel fietsende scholieren op de alternatieve route zijn.
Aanpassing bestaande infrastructuur	Samen met gemeenten lokale aanpassingen aan de infrastructuur van de bestaande alternatieve route onderzoeken, zodat deze geschikt is voor landbouwverkeer. Denk bijvoorbeeld aan wegverbredingen, of het toepassen van passeerhavens of andere uitwijkmogelijkheden.
Nieuwe infrastructuur	Aanleg nieuwe parallelwegen (missing links), samen met gemeenten mogelijkheden onderzoeken voor nieuwe infrastructuur (doorsteek, rondweg).
Landbouwladder biedt geen oplossing	Wanneer bovenstaande maatregelen niet mogelijk zijn, dient een risicoafweging te gebeuren over het vraagstuk of landbouwverkeer beter op de hoofdrijbaan, of op de alternatieve route geplaatst kan worden. Belangrijk hierin is verkeersveiligheid (mengen landbouwverkeer met langzaam verkeer op de alternatieve route versus mengen landbouwverkeer met gemotoriseerd verkeer). Daarbij moet ook worden gekeken naar de functie van de weg en het gebied waar de weg doorheen loopt: heeft het een verblijfsfunctie of een gebiedsontsluitende functie, en binnen welke omgeving is het beter om landbouwverkeer te plaatsen?

6.5. Resultaat afwegingskader op kaart

In bijlage B is het resultaat van het afwegingskader op kaart weergegeven. Wanneer de uitkomsten van het afwegingskader een-op-een op kaart wordt vertaald, ontstaat er een onsamenhangend en diffuus beeld. Ten behoeve van uniformiteit op wegstrengniveau (op logische plekken afgebakend) is een bewerkingsslag op de kaart uitgevoerd om zodoende een meer samenhangend, werkbaar netwerk te verkrijgen.



In bijlage C is per wegstreng een korte toelichting gegeven van de plek van het landbouwverkeer en de inrichtingsopgave.

Een kosteninschatting van de totale inrichtingsopgave op basis van kentallen is als volgt:

Opgave	Kilometer	Bouwkosten (Euro's x miljoen)* ex BTW
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 kosten voor engineering, grondaankoop, risico's, en overige bijkomende kosten (verleggen kabels en leidingen, communicatie, e.d.).

De netto toename van het aantal kilometers landbouwverkeer op de hoofdrijbaan op basis van de mogelijke uitkomst van het afwegingskader (bijlage C), is 7.1 kilometer. Dit houdt in dat het aandeel landbouwverkeer op de hoofdrijbaan op het netwerk stijgt van 55,7% naar 58,0%.



7 Vormgeving en gebruik parallelwegen

7.1. Inleiding

De primaire functie van parallelwegen langs provinciale wegen is het ontsluiten van percelen langs provinciale wegen. Landbouwverkeer dient altijd gebruik te kunnen maken van de parallelweg om de bestemming te bereiken. In het Netwerkperspectief 2040 is besloten om op de parallelweg, gecategoriseerd als een erftoegangsweg, de snelheidslimiet te verlagen van 60 km/u naar 30 km/u. De beweegredenen hiervoor zijn (Netwerkperspectief 2040) de volgende:

1. de verkeersveiligheid, omdat parallelwegen ook veel door fietsers of tractoren (landbouwverkeer) worden gebruikt;
2. de plaats van de parallelweg als 'first of last mile' in een autorit;
3. de verhouding tussen de snelheid op de hoofdrijbaan en de snelheid op de parallelweg. Met name als op de hoofdrijbaan een limiet van 60 km/uur geldt;
4. het feit dat parallelwegen over het algemeen smal zijn.

7.2. Uitgangspunten

Uit het Netwerkperspectief 2040, het afwegingskader voor landbouwverkeer op de hoofdrijbaan en richtlijnen van het CROW, volgen de volgende uitgangspunten voor de inrichting van parallelwegen als ETW 30:

- De ETW 30 moet geloofwaardig zijn en als zodanig te herkennen zijn door de weggebruiker;
- Tegelijkertijd moet dit in verhouding staan tot een voldoende goede doorstroming, met name voor nood- en hulpdiensten;
- De keuze voor de inrichtingsopgave komt voort uit het afwegingskader (bijlage A).

Verder is het goed te benadrukken dat de intensiteit van gemotoriseerd verkeer op de parallelweg geen uitgangspunt vormt voor de inrichting, omdat deze altijd laag (dienen te) zijn.

7.3. Principe profielen

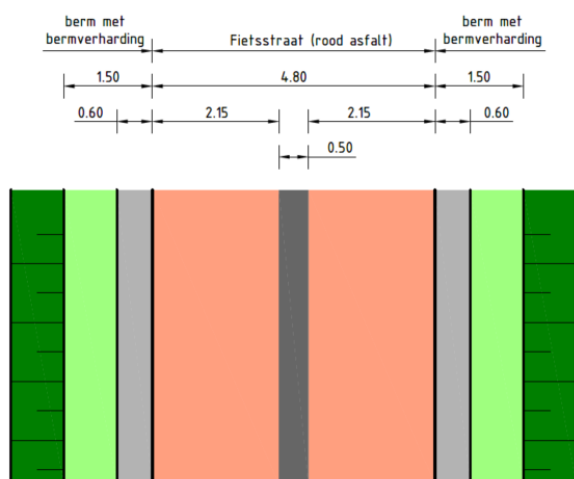
Vanuit het afwegingskader zijn de volgende principe profielen (bijlage D) geformuleerd voor de parallelwegen in de provincie Utrecht:

- Een fietsstraat;
- Een erftoegangsweg type 1 (ETW-1) met suggestiestroken;
- Een erftoegangsweg type 2.

7.3.1. Fietsstraat

Het principe dwarsprofiel van de fietsstraat is opgesteld conform de aanbevelingen van het CROW Fietsberaad (2021). Het principeprofiel heeft de volgende kenmerken (zie figuur 9):

- Er is zowel in absolute zin (aantal fietsers) als in relatieve zin (aantal fietsers in verhouding tot aantal auto's) sprake van veel fietsverkeer;
- Het wegprofiel past bij de beleidsambitie van de provincie om vlot, veilig en comfortabel fietsen te faciliteren;
- 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) is niet voldoende om twee landbouwvoertuigen te laten passeren. Hiervoor is 6.20 meter nodig. Passeerplaatsen zijn nodig, of het moet worden geaccepteerd dat deze voertuigen gebruikmaken van de berm wanneer ze elkaar passeren.

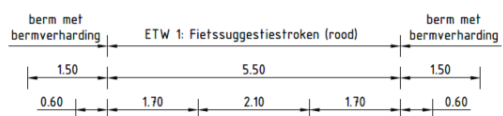


Figuur 9: bovenaanzicht van het principe profiel fietsstraat

7.3.2. ETW-1 met suggestiestroken

Het principe profiel van de erftoegangsweg type 1 met (fiets)suggestiestroken is conform het Handboek Wegontwerp. Het principeprofiel heeft de volgende kenmerken (zie figuur 10):

- 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 eerder uitnodigt tot het overschrijden van het snelheidslimiet van 30 km/u op de parallelwegen van de provincie Utrecht. Hoewel de suggestiestroken voor enige optische versmalling van de weg zorgen, zullen met name lokale autobestuurders sneller het gas intrappen als ze eenmaal gewend zijn aan de situatie. Het toepassen van fysiek en natuurlijke elementen in het lengteprofiel (zie menukaart met enkele opties in bijlage E) is een belangrijke toevoeging om het limiet van 30 km/u geloofwaardig te maken.



Figuur 10: bovenaanzicht van het principe profiel ETW-1

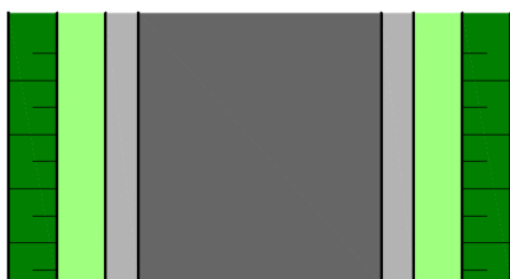
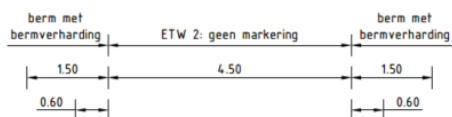
7.3.3. ETW-2

De erftoegangsweg type 2 is opgedeeld in twee profielen: een gewenste (of: ideaal) profiel en een minimaal profiel. Dit onderscheid is aangebracht vanwege het feit dat in de bestaande situatie veel parallelwegen dermate smal zijn, dat het niet realistisch wordt geacht dat ze op 4.50 meter kunnen worden gebracht.

7.3.3.1. ETW-2 (gewenst)

Het gewenste profiel van de erftoegangsweg type 2 is opgesteld conform het Handboek Wegontwerp. Het heeft de volgende kenmerken (figuur 11):

- Er is een laag aantal fietsers;
- Landbouwvoertuig en fiets kunnen elkaar passeren op de asfaltbreedte. Via de halfverharding kunnen ook twee auto's of een landbouwvoertuig en een auto elkaar passeren.
- Kanttekening: de breedte van de verharding en halfverharding (totaal 5.70 meter) is niet voldoende om twee landbouwvoertuigen te laten passeren. Hiervoor is 6.20 meter nodig. Passeerplaatsen zijn nodig, of het moet worden geaccepteerd dat deze voertuigen gebruikmaken van de berm wanneer ze elkaar passeren

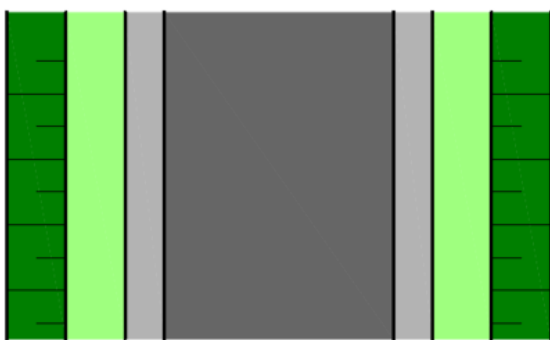
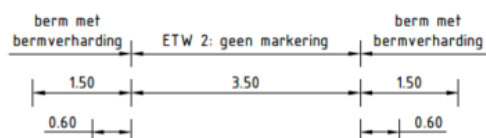


Figuur 11: bovenaanzicht van het principe profiel ETW-2 (gewenst)



7.3.3.2. ETW-2 (minimaal)

Het principeprofiel van de 'erftoegangsweg type 2 minimaal' is 1 meter minder breed dan het gewenste profiel. Het heeft dezelfde kenmerken als het gewenste profiel. Vanwege de smallere verhardingsbreedte zal eerder gebruikgemaakt worden van de halfverharding of de berm. Het verdient aanbeveling om passeerplaatsen aan te brengen. In figuur 12 is het principeprofiel opgenomen.



Figuur 12: bovenaanzicht van het principe profiel ETW-2 (minimaal)



8 Conclusies en aanbevelingen

Met het beschreven afwegingskader voor het landbouwverkeer en de inrichtingsprofielen voor parallelwegen heeft provincie Utrecht in potentie een actueel en duidelijk uitgangspunt voor beleid en maatregelen de komende jaren. Advies is om na vaststelling hier als volgt mee om te gaan.

- Gefaseerd invoeren van het nieuw toestaan van landbouwverkeer op provinciale wegen die naar een snelheidsregime van 60 km/uur gaan. Belangrijke reden hiervoor is dat nog niet bekend is hoe de nieuwe wegcategorie GOW60 buiten de bebouwde kom in de praktijk gaat uitpakken op het verkeersgedrag;
- Opzetten en uitvoeren programma voor monitoring en evaluatie uitvoering afwegingskader Landbouwverkeer;
- Actief inzetten op maatwerk in de situaties die daar volgens het afwegingskader om vragen. Advies is hierbij prioriteit te geven aan de situatie op de N229 bij Cothen en Werkhoven. Dit vraagt een gezamenlijke aanpak met de lokale verantwoordelijken en betrokkenen, gebaseerd op een netwerkbenadering;
- Een uitvoeringsprogramma Parallelwegen opzetten gericht op het realiseren van de aanbevelingen uit het afwegingskader. Daar waar een trajectaanpak of investering anderszins al is voorzien kunnen de aanpassingen daarin meegenomen worden. Om ook de andere parallelwegen op orde te brengen als het gaat om de dwarsprofielen en de overige inrichtingselementen die passen bij het nieuwe regime van 30 km/uur op de parallelwegen, verdient het aanbeveling een programma op te starten voor deze wegen.
- Inventariseren waar het aanleggen van nieuwe (schakels tussen) parallelwegen problemen met verkeersveiligheid, bereikbaarheid en doorstroming kunnen oplossen.
- Opzetten van een educatie- en voorlichtingsprogramma gericht op het verbeteren van wederzijds begrip tussen verkeersdeelnemers, met verkeersveilige gedragsadviezen. Dit bij voorkeur in samenwerking met belangen- en brancheorganisaties.



9 Literatuurlijst

- CROW (2013): *Wegontwerp bubeko met HWO: erftoegangswegen*.
- Provincie Utrecht (2011): *Nota Parallelwegen langs provinciale wegen: Richtlijnen en beleidsuitwerking*.
- Provincie Utrecht (2017): *Landbouwverkeer afwegingskader 2017*.
- CROW (2018): *Wegontwerp bubeko met HWO: land- en bosbouwverkeer*.
- CROW (2019): *Wegontwerp bubeko met HWO: plattelandswegen*.
- Tweede Kamer der Staten-Generaal, Kamerstuk 35188, nr. 3 (2019): *Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de implementatie van richtlijn 2014/45/EU alsmede ter invoering van een registratie- en kentekenplicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid, mobiele machines en aanhangwagens die uitsluitend bestemd zijn om daardoor te worden voortbewogen en het niet meer toelaten tot het verkeer van nieuwe motorrijtuigen met beperkte snelheid*. <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-35188-3.html>.
- Streekfonds Lopikerwaarden (2020): *Natuurlijk sturen: inspiratie voor de Lopikerwaard*.
- Fietsberaad CROW (2021): *Fietsstraten buiten de bebouwde kom*.
- Verkeerskunde (2022). *Afwegingskader doet recht aan landbouwverkeer*. https://www.verkeerskunde.nl/52022Landbouwverkeer?utm_source=Verkeerskunde&utm_campaign=df02ffa6a3-NieuwsbriefVK23042020_COPY_01&utm_medium=email&utm_term=0_7628082167-df02ffa6a3-331497305/
- CBS (2023): *Meer verkeersdoden in 2022, vooral fietsende 75-plussers vaker slachtoffer*. <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2023/16/meer-verkeersdoden-in-2022-vooral-fietsende-75-plussers-vaker-slachtoffer#:~:text=In%202022%20kwamen%20737%20mensen,basis%20van%20de%20nieuwste%20cijfers>.
- Provincie Friesland (z.d.): *Landbouwverkeer*. <https://www.fryslan.frl/landbouwverkeer>.
- Verkeer en Vervoerberaad Groningen & RHDHV, (z.d.): *Verkeersonderzoek landbouwverkeer Groningen*.



BIJLAGEN

- A.** Afwegingskader plaats doorgaand (land)bouwverkeer op provinciale netwerk in provincie Utrecht
- B.** Advieskaart mogelijke uitkomst afwegingskader plek (land)bouwverkeer op provinciaal net provincie Utrecht
- C.** Toelichting op kaart mogelijke uitkomst afwegingskader op netwerk provincie Utrecht
- D.** Principe dwarsprofielen inrichting parallelwegen
- E.** Menukaart inrichtingselementen parallelweg
- F.** Reactienota zienswijzen conceptstukken



Waarderweg 40
2031 BP Haarlem
Nederland

Pettelaarpark 10-15
5216 PD 's-Hertogenbosch
Nederland

Nevelgaarde 10
3436 ZZ Nieuwegein
Nederland

iv-Infra b.v.
Trapezium 322
3364 DL Sliedrecht
Nederland

Trompstraat 36a
9190 Stekene
België

Westervoortsedijk 73
Gebouw CB
6827 AV Arnhem
Nederland

www.iv-infra.nl
Telefoon +31 88 943 3200
Postbus 135
3360 AC Sliedrecht
officemanagement@iv-infra.nl