

Aan Provinciale Staten

ONDERWERP	Nota parallelwegen en landbouwverkeer	TELEFOONNUMMER	+31652669714
DATUM	13-06-2023	E-MAILADRES	hartman.koopmans@provincie-utrecht.nl
DOCUMENTNUMMER	UTPS-1361683490-6542	DOMEIN/OPGAVE	MOB
VAN	Hartman Koopmans	TEAM	ET1
		PORTEFEUILLEHOUDER	Schaddelee
BIJLAGEN	1. Nota parallelwegen en landbouwverkeer 2. Rapportage Actualisatie beleid landbouwverkeer en parallelwegen		

Geachte dames en heren,

Essentie/ samenvatting

Met deze brief informeren wij u dat we de Nota parallelwegen en landbouwverkeer (hierna: de Nota) recent hebben vastgesteld. Het is een verdere uitwerking van het 'Netwerkperspectief provincie wegen 2040' (link: [Netwerkperspectief provinciale wegen 2040 \(provincie-utrecht.nl\)](https://www.provincie-utrecht.nl/netwerkperspectief-provinciale-wegen-2040)) en gaat in op de vraag: waar op het provinciale netwerk kunnen we landbouwverkeer het beste afwikkelen en met welke weginrichting voor de parallelweg. Het doel van de Nota is duidelijkheid te bieden over het gewenste gebruik van provinciale parallelwegen, de daarbij passende inrichting en de gewenste positie van het landbouwverkeer. Dit zodat iedereen de parallelwegen veilig kan gebruiken.

Inleiding

De provincie Utrecht (hierna: de provincie) werkt aan een mobiliteitstransitie, waarbij gezonde mobiliteit het doel is. In dit kader heeft u in de zomer van 2022 het 'Netwerkperspectief provincie wegen 2040' (hierna: Netwerkperspectief) vastgesteld. Met het Netwerkperspectief brengen we op verschillende provinciale wegen de maximumsnelheid terug naar 60 km/u. Bovendien verlagen we op alle parallelwegen de maximumsnelheid naar 30 km/u. Het verlagen van de snelheid op de hoofdrijbaan biedt mogelijkheden om landbouwverkeer over de hoofdrijbaan te laten rijden, in plaats van de parallelwegen waarop dat nu gebeurt. Hiermee kunnen we de bestaande hinder met landbouwverkeer op de (parallel)wegen verminderen.

Geen of minder landbouwverkeer op de parallelwegen betekent meer ruimte voor de fiets. Dit kan de verkeersveiligheid vergroten, mits er geen verkeersveiligheidsknelpunten optreden op de hoofdrijbaan. Nieuwe wetgeving over landbouwverkeer maakt het mogelijk om met een landbouwvoertuig 40 km/u te rijden. Omdat hiermee het verschil in snelheid met het overige verkeer op de hoofdrijbaan kleiner wordt, vergroot dit de mogelijkheid om landbouwvoertuigen gebruik te laten maken van de hoofdrijbaan. Los van de positie van het landbouwverkeer op het netwerk, hebben we in deze studie ook gekeken naar de inrichtingsvorm van de parallelwegen. De reden hiervoor ligt in het verlagen van de maximumsnelheid en het belang om de weg daarop in te richten.

Kortom, de aanleidingen voor deze Nota zijn:

- het Netwerkperspectief, met daarin de introductie van 60 km/u op de hoofdrijbaan en het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/u op de parallelwegen;
- de nieuwe wetgeving voor landbouwverkeer waardoor landbouwverkeer 40 km/u mag rijden;
- de sterke beleidsambitie op veilig, vlot en comfortabel fietsen.

Het doel van de Nota is duidelijkheid te bieden over het gewenste gebruik van provinciale parallelwegen, de daarbij passende inrichting en de gewenste positie van het landbouwverkeer. Dit zodat iedereen deze wegen veilig kan gebruiken.

Context

In principe maken we beleid over de wegen die we als provincie Utrecht beheren. De problematiek van landbouwverkeer speelt zich echter ook op gemeentelijke wegen af. Wanneer deze in de invloedssfeer van het provinciale netwerk liggen, namen we ze mee in onze beschouwing. Daarom hebben we voor dit onderzoek naast inhoudelijke experts ook verschillende omgevingspartijen gevraagd om vanuit hun expertise mee te denken. Zo namen onder andere gemeenten, bewoners, Cumela (brancheorganisatie voor ondernemers in groen, grond en infra), LTO Noord en belangenorganisaties zoals de ANWB en Fietsersbond deel aan deze studie. Ook hebben we de politie en kennisinstellingen zoals het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek (CROW) en Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) geraadpleegd. In december 2022 informeerden we u via een Stateninformatiesessie over de inhoud en de voortgang van dit onderzoek.

De definitieve Nota bevat het afwegingskader voor de beste plek van landbouwverkeer op het netwerk. Hiervoor hanteren we twee uitgangspunten:

- het snelheidsverschil tussen het landbouwverkeer en het overige verkeer op de hoofdrijbaan mag niet te groot zijn. Wij beschouwen een snelheidsverschil van 20 km/u als veilig;
- het aantal ontmoetingen tussen fietsverkeer en landbouwverkeer brengen we zoveel mogelijk terug. Daar waar landbouwverkeer en fietsverkeer elkaar ontmoet, dient voldoende breedte aanwezig te zijn om veilig te kunnen passeren.

De toepassing van het afwegingskader laat zien dat het aantal kilometers weglengte waarop landbouwverkeer op de hoofdrijbaan rijdt toeneemt met 7,1 kilometer. Voor 42 kilometer aan parallelweg is een andere inrichting wenselijk. Het gaat hoofdzakelijk om het inrichten van de parallelweg als fietsstraat. De fietsstraat dwingt een maximumsnelheid van 30 km/u beter af en laat bovendien zien dat de fietser de belangrijkste gebruiker van de parallelweg is.

Problemen op lokale wegen

Het afwegingskader heeft met name betrekking op de provinciale (parallel)wegen. Voor enkele situaties op het lokale wegennet is echter maatwerk nodig. Bijvoorbeeld bij (school)fietsroutes op lokale wegen, bij te smalle erftoegangswegen in dorpskernen, of bij wegen waarbij passerend zwaar landbouwverkeer 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 we kijken naar verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. Daar waar dit speelt gaan we in gesprek met de wegbeheerders, onder andere het geval bij landbouwroutes door Cothen en Werkhoven.

Vervolprocedure/ voortgang

De resultaten uit het afwegingskader vormen input voor verkenningen van wegenprojecten. Concreet betekent dit dat de definitieve keuze waar we landbouwverkeer afwickelen en welke maatregelen daarvoor nodig zijn ook in de verkenning plaatsvindt. Een aantal projecten zitten nog in de verkenningsfase, sommige zijn net besloten. Deze kunnen een andere uitkomst hebben dan het afwegingskader uit de Nota aangeeft. Voor de N199 hebben we bijvoorbeeld een snelfietsroute over de parallelweg ontworpen terwijl de inzet uit het afwegingskader een apart fietspad is, met als terugvaloptie fietsverkeer op de parallelrijbaan en landbouwverkeer op de hoofdrijbaan. In deze gevallen kijken we nog in hoeverre de uitkomsten van de studies elkaar bijten en of het nodig is aanpassingen door te voeren.

Het vrijmaken van de investering vindt ook in de verkenning plaats. De totale kosten voor het geloofwaardig inrichten van de parallelwegen schatten we op circa € 9 miljoen. Deze zijn onder andere gebaseerd op de verbreding van de rijbaan, vervanging van deklagen en aanbrengen van markering. Kosten voor engineering en mogelijke grondaankoop zijn niet meegenomen. De precieze bedragen kunnen we pas in de studiefase inschatten. We nemen de benodigde investeringen op in het investeringsvoorstel voor het trajectonderhoud. Alle voorstellen gaan via de Meerjarige Investerings Planning Mobiliteit (MIPM) en worden ook aan u voorgelegd.

Het is belangrijk mee te geven dat er onzekerheden zitten in het afwegingskader als het gaat om het wegen van de risico's. We weten nog niet precies wat het effect is van de gebiedsontsluitingsweg 60km/u (GOW60) op het rijgedrag van het verkeer. Gaat de gemiddelde snelheid daadwerkelijk omlaag en is het verschil met het landbouwverkeer daadwerkelijk klein? We zien het zorgvuldig monitoren van het effect van de maatregelen uit de Nota en het eventueel bijstellen van het beleid als een belangrijke randvoorwaarde voor het stapsgewijs uitrollen van dit nieuwe beleid.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

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