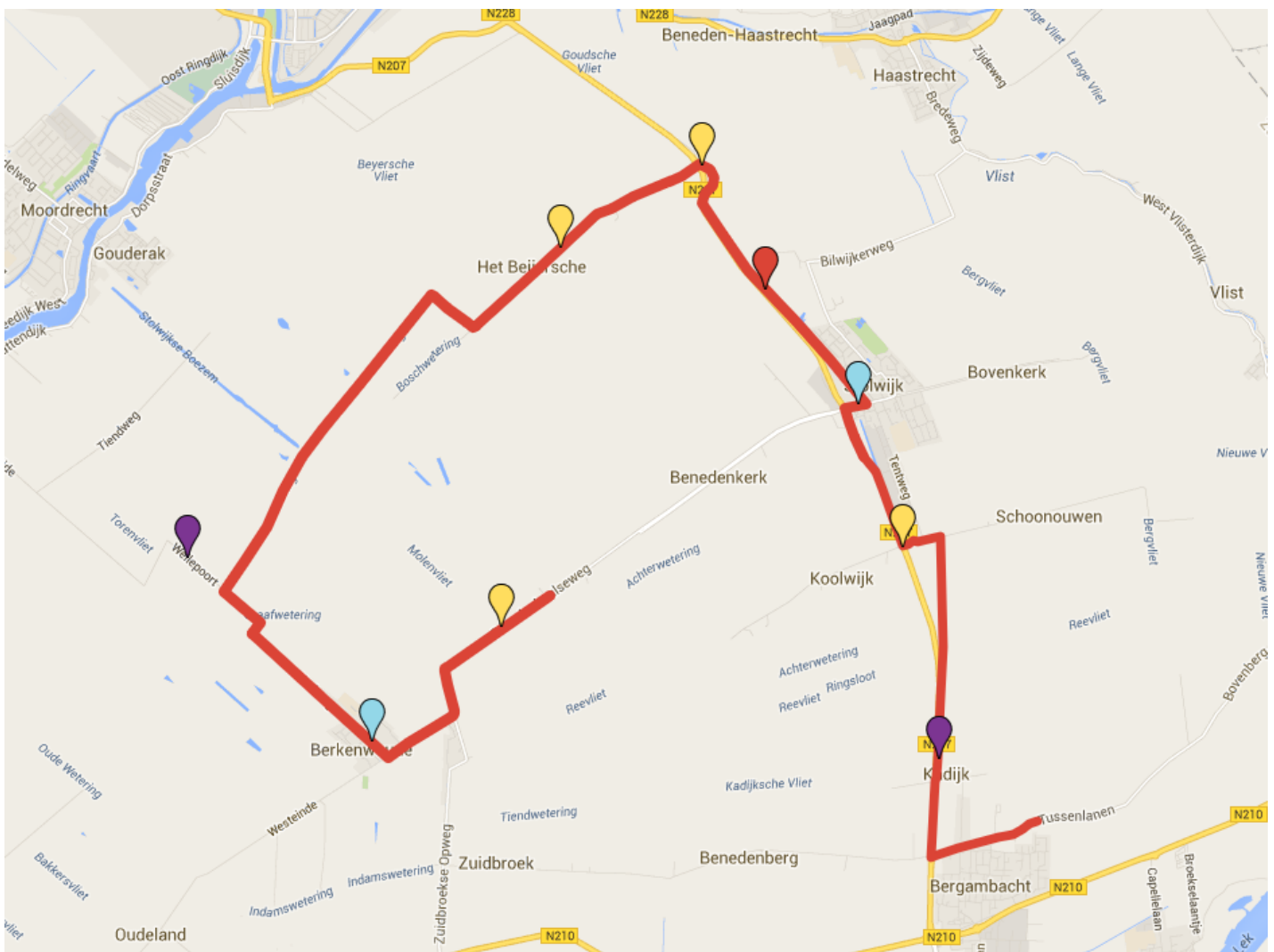


# Kernpunten onderzoek zwaar verkeer Midden-Holland

Werkbezoek maandag 11 april 2016



## Legenda

Knelpunten

- N-wegen: Hoofdrijbaan of parallelweg?
- Binnen de kom: smal, druk
- Buiten de kom, smal, fietsers, niet draagkrachtig
- Sluipverkeer
- Knelpunt op plek (kruising, bocht, snelheidsremmer)

# Inleiding

In de tweede helft van 2015 is er in de regio Midden-Holland een onderzoek uitgevoerd naar de problemen rondom zwaar verkeer op plattelandswegen. Dit onderzoek werd uitgevoerd door adviesbureau Ligtermoet & Partners, in opdracht van het Bestuurlijk Overleg Verkeer en Vervoer van de regio, in samenwerking met enkele omliggende gemeenten. In de begeleidingsgroep van het onderzoek waren alle wegbeheerders in het onderzoeksgebied vertegenwoordigd: De provincies Zuid-Holland en Utrecht, het Hoogheemraadschap Schieland en de Krimpenerwaard en de gemeenten Krimpenerwaard, Zuidplas, Waddinxveen, Bodegraven-Reeuwijk, Woerden, Zoeterwoude, Kaag en Braassem, Alphen aan den Rijn en Nieuwkoop. Er werd nauw samengewerkt met andere belanghebbenden rond deze problematiek: agrariërs, transporteurs, verkeersveiligheidsorganisaties, politie en bewoners. In deze samenvatting geven we de belangrijkste uitkomsten van het onderzoek weer.

## 1) Een breed ervaren probleem met veel aspecten

Zwaar verkeer op plattelandswegen levert problemen op voor bewoners van het gebied (geluid, veiligheid, trillingen), voor fietsers in het gebied (ruimte op de weg, veiligheid), voor de transporteurs, agrariërs en loonwerkers die met de zware voertuigen moeten rijden om hun werk te kunnen doen (bereikbaarheid, zorg voor zwakkere verkeersdeelnemers) en voor de wegbeheerders (verzakking, beschadiging, verkeersveiligheid).

Een positief resultaat van het onderzoek was dat al deze partijen in het gebied met elkaar in gesprek zijn geraakt en hebben ervaren dat *iedereen* last heeft van dezelfde problemen. “Ook de bestuurder van een landbouwtrekker rijdt niet voor zijn lol tussen een groep schoolgaande fietsers door.”

## 2) Een netwerk met de meest wenselijke routes in drie niveaus

Op basis van de gesprekken in de gebieden ontwikkelden we een netwerk. In dit netwerk worden alle verbindingen over langere afstand gefaciliteerd middels een tamelijk grofmazig bovenregionaal net. Daaronder ligt een regionaal net, waarop verkeer nog wel geconcentreerd rijdt, op weg naar (clusters van) bestemmingen in de regio. Tenslotte is er het lokale netwerk: alle wegen waar ook landbouwverkeer is toegestaan, maar waar het alleen rijdt als het specifiek ter plekke moet zijn. De bovenste twee niveaus zijn ingetekend op bijgevoegde kaarten (landbouwverkeer). Op die kaarten blijkt dat een aantal bovenregionale verbindingen weliswaar gewenst, maar nu niet toegestaan zijn.

### 2a) Zwaar verkeer = vrachtverkeer én landbouwverkeer

Voor vrachtwagens is de situatie anders dan voor landbouwvoertuigen, omdat vrachtwagens ook gebruik kunnen maken van de Rijkswegen en altijd ook zijn toegestaan op de hoofdrijbaan van N-wegen. Om aan te geven hoe vrachtverkeer over grotere afstanden moet rijden, is er een aparte kaart gemaakt met deze wegen ingetekend. Voor concentraties van lokale bestemmingen kan aanvullend het hierboven gedefinieerde netwerk gebruikt worden. Op de plattelandswegen richting de uiteindelijke bestemmingen treden problemen met ‘zwaar verkeer’ op met zowel landbouwvoertuigen als vrachtwagens.

### 2b) Kaarten als bijlagen

Uiteindelijk zijn er 16 kaarten als bijlage beschikbaar gemaakt. 4 typen kaarten (vrachtverkeer mét de knelpunten ingetekend, vrachtverkeer zónder knelpunten, landbouwverkeer mét knelpunten, landbouwverkeer zonder knelpunten) en elk van deze typen in 4 gebieden (Noord-Oost-Zuid-West) van de regio Midden-Holland.

### 3) Zes typen knelpunten op en buiten het netwerk

Bij het vaststellen van het netwerk is ook geconstateerd dat het nog niet perfect is. Op elk niveau van het netwerk zijn problemen geconstateerd. Deze zijn ingetekend op de kaart en apart beschikbaar in een excel-lijst. Voor het vervolg is van belang dat de knelpunten zijn ingedeeld in 5 hoofdtypen:

Knelpunttype	Landbouwvoertuigen	Zwaar vrachtverkeer
1) <i>Doorgaande (N-)wegen buiten de kom: hoofdrijbaan en/of parallelweg?</i>	Te traag voor de hoofdrijbaan, te breed voor de parallelweg.	Bestemmingsverkeer geeft dezelfde problemen als landbouwvoertuigen. Verder is de hoofdrijbaan beschikbaar.
2) <i>Ongeschikte weg binnen de bebouwde kom. Te smal, te veel functies op één plek</i>	Ruimtegebrek in combinatie met andere functies van de weg. Verkeersveiligheid in het gedrang.	
3) <i>Smalle, niet-draagkrachtige wegen buiten de kom</i>	a) Passeren van tegemoetkomende voertuigen b) Ongewenste onveilige combinatie met fietsverkeer c) Weg kan het gewicht van voertuigen niet aan.	
4) <i>Sluipverkeer</i>	Rijden alleen op wegen waar ze moeten zijn; daarvoor is vaak wel begrip, maar niet voor het formaat van de voertuigen (knelpunttype 2/3 en 6).	Lokale wegen worden gebruikt door doorgaand verkeer dat ter plekke geen herkomst of bestemming heeft, omdat het korter is.
5) <i>Knelpunt op plek (bocht, snelheidsremmer, kruising, ...)</i>	Fysiek lastig om te passeren met een breed voertuig / langzaam optrekken is een probleem bij oversteken van een kruising.	
6) <i>Algemene knelpunten</i>	Er zijn ook knelpunten die niet te koppelen zijn aan een specifieke locatie, maar meer een algemene constatering. Bijvoorbeeld 'bedrijven worden steeds groter'. Dit soort zaken zijn alleen op langere termijn te veranderen; meer in procesafspraken dan in fysieke maatregelen.	

### 4) Beleidsprincipes voor elk type knelpunt

Bestudering van de (typen) knelpunten resulteerde na diverse overleggen in breed gedragen beleidsprincipes die aangeven hoe er met de knelpunten omgegaan wordt. De principes bieden ruimte voor maatwerk. Van belang is ook dat de wegbeheerders autonoom blijven in wat ze doen. De regio werkt faciliterend en de gemeenten kunnen samen optrekken in gesprekken met bijvoorbeeld provincie en rijk, maar de daadwerkelijke uitvoering van maatregelen blijft een verantwoordelijkheid van de individuele wegbeheerders. Hierbij moeten de knelpunten m.b.t. zwaar verkeer ook worden afgewogen tegen belangen van andere modaliteiten en bredere belangen dan verkeer alleen.

### 5) Procesafspraken en convenant

In het eindrapport staat een flink aantal aanbevelingen en afspraken. Het streven is deze afspraken ook vast te leggen in een convenant met de betrokken overheden en externe partijen. Belangrijk is dat er een regelmatig 'overleg zwaar verkeer' in het leven wordt geroepen waar de verschillende wegbeheerders en andere belanghebbenden elkaar op de hoogte houden van de voortgang en kennis uitwisselen.

De wegbeheerders streven ernaar dat het bovenregionale net zo goed mogelijk geschikt wordt gemaakt voor zware voertuigen, de sector zet zich ervoor in om voertuigen zo veel mogelijk gebruik te laten maken van dit geschikt gemaakte netwerk.