

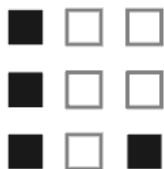
# Landbouw- en zwaar vrachtverkeer op plattelandswegen

Midden-Holland

januari 2016



adviseurs in verkeersbeleid



## Documentbeschrijving

Titel	Landbouw- en zwaar vrachtverkeer op plattelandswegen
Ondertitel	Midden-Holland
Pagina's	54
Publicatienr.	1291
Verschijningsdatum	januari 2016
Auteurs	Govert de With
Opdrachtgever	Regio Midden-Holland
Contactpersoon	Mohamed Kalai

Ligtermoet& Partners- Walenburgerplein 104 – 3039 AN Rotterdam – (010) 303 2998  
Vestigingen in Rotterdam (Ligtermoet & Partners), Leuven (Timenco) en Zwolle (BVA Verkeersadviezen)



# Landbouw- en zwaar vrachtverkeer op plattelandswegen

Midden-Holland

januari 2016

in opdracht van:  
Regio Midden-Holland  
Mohamed Kalai





# Inhoudsopgave

1.	Inleiding en gevolgd proces	- 7 -
1.1	Inleiding	- 7 -
1.2	Onderzoeksgebied	- 7 -
1.3	Organisatie	- 8 -
1.4	Proces	- 8 -
2.	Netwerkkkaart en knelpunten	- 11 -
2.1	Netwerkkkaart	- 11 -
2.2	Knelpunten	- 13 -
3.	Beleidsprincipes	- 14 -
3.1	Knelpunttype 1: Doorgaande (N-)wegen buiten de kom	- 15 -
3.2	Knelpunttype 2: Ongeschikte weg binnen de bebouwde kom	- 20 -
3.3	Knelpunttype 3: Smalle, niet-draagkrachtige wegen buiten de kom	- 21 -
3.4	Knelpunttype 4: Sluipverkeer	- 24 -
3.5	Knelpunttype 5: Knelpunt op plek	- 25 -
3.6	Algemene knelpunten en principes	- 26 -
4.	Scenario's en proces	- 29 -
4.1	Processtappen t.b.v. alle knelpunttypen	- 29 -
4.2	Type 1: Waar rijdt het landbouwverkeer?	- 30 -
4.3	Type 2: Ongeschikte weg binnen de bebouwde kom	- 33 -
4.4	Type 3: Smalle of niet-draagkrachtige weg buiten de bebouwde kom	- 35 -
4.5	Type 4: Sluipverkeer	- 37 -
4.6	Type 5: Knelpunten op specifieke plek	- 38 -
5.	Conclusies en samenvatting afspraken	- 40 -
	Bijlage 1 - Factsheets	- 43 -
5.1	Inleiding Factsheets landbouw- en vrachtverkeer	- 43 -
	Factsheet 1: Beleid Landbouw- en Vrachtverkeer	- 43 -
5.2	Landelijke regelgeving	- 43 -
5.3	Landelijk beleid	- 45 -
5.4	Landelijke ontwerprichtlijnen	- 46 -
5.5	Provinciaal beleid	- 46 -
5.6	Regionaal beleid	- 47 -



5.7	Beleid waterschap en gemeenten	- 47 -
	Factsheet 2: <u>Landelijke</u> feiten	- 47 -
5.8	Feiten landbouw- en vrachtverkeer	- 47 -
5.9	Ontwikkelingen in landbouw	- 49 -
5.10	Ontwikkelingen in landbouw- en vrachtverkeer	- 50 -
	Factsheet 3: <u>Regionale</u> feiten	- 50 -
5.11	Feiten landbouw- en vrachtverkeer	- 50 -
5.12	Ontwikkelingen in landbouw	- 52 -
5.13	Ontwikkelingen in landbouwverkeer	- 52 -



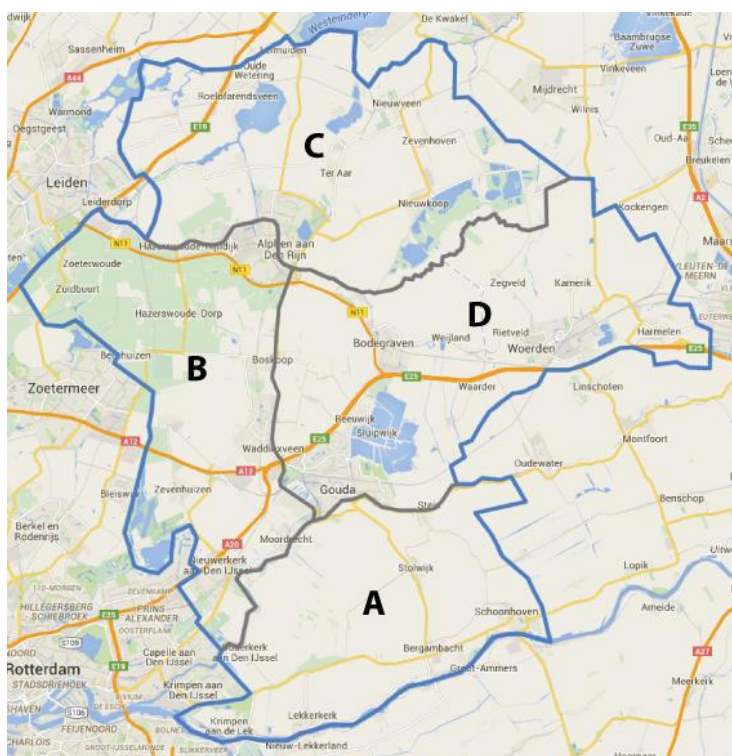
# 1. Inleiding en gevolgd proces

## 1.1 Inleiding

In de afgelopen maanden voerden wij een uitgebreid onderzoek uit naar knelpunten en oplossingsrichtingen ten aanzien van landbouw- en zwaar vrachtverkeer in een gebied dat bestaat uit regio Midden-Holland (gemeenten Krimpenerwaard, Gouda, Bodegraven-Reeuwijk, Zuidplas en Waddinxveen) en de gemeenten Alphen aan den Rijn, Woerden, Nieuwkoop, Kaag en Braassem en Zoeterwoude. In dit specifieke gebied zijn de wegen vaak smal en is de bodem slap. Het is een gebied met veel agrarische bedrijvigheid, maar óók met veel vrachtvervoer. Het onderzoek richt zich op knelpunten die landbouwverkeer én vrachtverkeer met zich meebrengen. Het gaat daarbij om problemen die ontstaan door het formaat én het gewicht van het verkeer. Uiteraard zijn er verschillen; landbouwvoertuigen kunnen breder zijn, vrachtverkeer rijdt over andere wegen. Die verschillen in knelpunten en oplossingen komen aan bod, maar een groot deel van de problematiek geldt voor beide soorten voertuigen. In dit eindrapport geven we de resultaten van dat onderzoek weer.

## 1.2 Onderzoeksgebied

Het gebied van het onderzoek is te groot en te divers om in één keer te behandelen. Daarom hebben we het van meet af aan onderverdeeld in 4 deelgebieden. De grenzen worden gevormd door verschillende waterlopen.



Dit hele gebied is druk en vol, met veel kleine plattelandswegen op slappe bodem. De problemen en oplossingen die we onderzoeken, zijn echter niet uniek voor dit gebied. De provincies Zuid-Holland en Utrecht zijn betrokken bij dit onderzoek en mogelijk kunnen oplossingen ook elders worden toegepast.



### 1.3 Organisatie

Om alle belanghebbenden bij het onderzoek te betrekken zijn er twee groepen opgericht. Ten eerste een **begeleidingsgroep** met daarin vertegenwoordigers van alle betrokken overheidslagen. Dat wil zeggen 2 gemeenten (Bodegraven-Reeuwijk en Krimpenerwaard), een waterschap (Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard), een provincie (Zuid-Holland) en de regio Midden-Holland.

Daarnaast is er een bredere **klankbordgroep** opgericht met alle leden van de begeleidingsgroep (PZH, Midden-Holland, 2 gemeenten en HHSK), aangevuld met:

- De andere acht betrokken gemeenten, namelijk Nieuwkoop, Kaag en Braassem, Zoeterwoude, Alphen aan den Rijn, Woerden, Gouda, Waddinxveen en Zuidplas
- Provincie Utrecht
- Politie
- Branche-organisaties: LTO (Land- en Tuinbouw Organisatie), TLN (Transport en Logistiek Nederland), CUMELA Nederland (cultuurtechnische werken, grondverzet en infra, agrarisch loonwerk en meststoffendistributie),
- Belangengroepen: VVN (Veilig Verkeer Nederland) en Fietsersbond,
- ROV Zuid-Holland (Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid)
- VIC (Veenweiden Innovatie Centrum)

Uiteindelijk is het **bestuurlijk overleg** van de Regio Midden-Holland de opdrachtgever. Hier wordt het eindrapport vastgesteld.

Bij de start van het onderzoek zijn begeleidingsgroep en klankbordgroep elk één keer bijeen geweest om alle afspraken vast te leggen. Daarna is het volgende proces doorlopen.

### 1.4 Proces

#### Stap 1) Factsheets maken

We maakten eerst 3 factsheets. Het doel van de factsheets was om de beschikbare kennis en beleidsstukken die specifiek betrekking hebben op landbouw- en vrachtverkeer, te bundelen. Op deze manier hadden alle betrokkenen alle relevante kennis en feiten vooraf beschikbaar. Met die achtergrond konden we in de werksessies snel dieper ingaan op de specifieke knelpunten en situaties in de regio.

Landbouw- en vrachtverkeer heeft ook te maken met de uitkomsten van het algemene verkeersbeleid en de situatie op wegen met andere modaliteiten. Het doel van deze factsheets was echter niet om knelpunten te benoemen of om een integraal beeld te geven van ál het beleid waar dit verkeer mee te maken heeft. Deze zaken kwamen vanzelf aan de orde wanneer we over het netwerk en de knelpunten op dat netwerk kwamen te spreken.

De drie factsheets waren:

- 1) Beleid landbouw- en vrachtverkeer (landelijk, regionaal, lokaal)
- 2) Landelijke feiten en ontwikkelingen in relatie tot landbouw- en vrachtverkeer
- 3) Regionale feiten en ontwikkelingen in relatie tot landbouw- en vrachtverkeer

De factsheets zijn als bijlage bij dit rapport gevoegd.





## **Stap 2) Gebiedssessies voor het bepalen van de routes en knelpunten**

Eind juni zijn er 4 sessies georganiseerd; één per deelgebied. Voor deze sessies zijn met behulp van CUMELA Nederland en LTO loonwerkers en agrariërs uit het gebied uitgenodigd, aangevuld met ambtenaren van de betrokken gemeenten, belangengroepen en bewoners die volgens de gemeenten bij de materie betrokken zijn. Op elke avond waren ongeveer 20-25 mensen aanwezig.

Op basis van een groot uitgeprinte kaart van het gebied werd aan de aanwezige bestuurders van landbouwvoertuigen gevraagd wat hun voornaamste routes zijn. In eerste instantie over langere afstanden, later verder inzoomend op de drukkere routes en grote bestemmingen daartussen, in het gebied zelf.

Omdat dit relatief vlot verliep, met dank aan de constructieve medewerking van de aanwezigen, konden we ook meteen de knelpunten inventariseren. In elk deelgebied werden 20-30 knelpunten genoemd en meteen ingetekend op de kaart.

De bijeenkomsten verliepen in een prettige sfeer en het was los van de uitkomsten al nuttig om de verschillende betrokken partijen eens bij elkaar te hebben. Bewoners hoorden ook van ondernemers dat die vanuit hun voertuigen vaak dezelfde knelpunten ervaren als zij. Ook de ondernemers vinden het niet fijn om tussen de schoolgaande kinderen op de fiets te moeten rijden. En als er bijvoorbeeld veel te hard wordt gereden door personeel dan krijgen de bedrijven dat ook graag van de bewoners teruggekoppeld.

## **Stap 3) Intekenen netwerk van gereden routes op kaart**

In de vakantieperiode verwerkten we de papieren kaarten en tekenden we de lijnen in in een digitaal GIS-bestand. Hierbij maakten we enkele keuzes om de vier gebieden gelijk te behandelen en goed op elkaar te laten aansluiten. In eerste instantie hadden we in het netwerk de gelaagdheid achterwege gelaten; de grens tussen bovenregionale hoofdroutes, regionale routes en overige lokale wegen waar landbouwverkeer mag rijden, was moeilijk objectief te trekken op basis van de input uit de bijeenkomsten. De toevallige aan- of afwezigheid van een groot bedrijf dat een bepaalde route kiest, heeft daarvoor te veel invloed.

Het ingetekende netwerk bleek in het westelijke van de vier deelgebieden wat fijnmaziger te zijn geworden dan in de andere drie gebieden. Dit is verklaarbaar omdat er in het westen naar het verstedelijkte gebied toe meer N-wegen en meer bestemmingen op een kleinere oppervlakte liggen. Er is meer verkeer en dus waarschijnlijk ook meer landbouw/zwaar verkeer op alle wegen, waardoor het vaak niet mogelijk was een keuze te maken en wegen weg te laten. In de andere drie gebieden waren af en toe twee dicht bij elkaar liggende parallelle verbindingen ingetekend in de gebiedssessies die beide niet al te druk bereden zijn. Daar hebben we bij het verwerken al een eerste keuze gemaakt tussen deze routes als ze dicht bij elkaar lagen.

## **Stap 4) Vaststellen netwerk: bovenregionale en regionale routes**

Na de vakantieperiode hebben we het ingetekende netwerk en de knelpunten nog een keer voorgelegd aan de aanwezigen van alle sessies. We hebben vanaf toen ook een onderscheid aangebracht tussen bovenregionale en regionale routes, waarbij de bovenregionale routes ook het karakter kregen van een wensnetwerk. Onderscheid tussen vrachtverkeer en landbouwvoertuigen komt in de kaart niet aan de orde, maar wel bij de desbetreffende knelpunttypen.



### **Stap 5) Knelpunten en Beleidsprincipes**

De **knelpunten** zijn in eerste instantie gebaseerd op de lijst die in de gebiedssessies is opgesteld en ingetekend. Later is het landbouwnetwerk vergeleken met het fietsnetwerk en het netwerk van N-wegen. Ook was er op diverse momenten gelegenheid om nog knelpunten per mail aan te dragen. Uiteindelijk is er een lijst met 108 knelpunten opgesteld.

Deze knelpunten zijn ingedeeld naar uiteindelijk 5 hoofdtypen. Per hoofdtype is vervolgens een beleidsprincipe opgesteld. De beleidsprincipes zijn voorgelegd aan de klankbordgroep en de begeleidingsgroep.

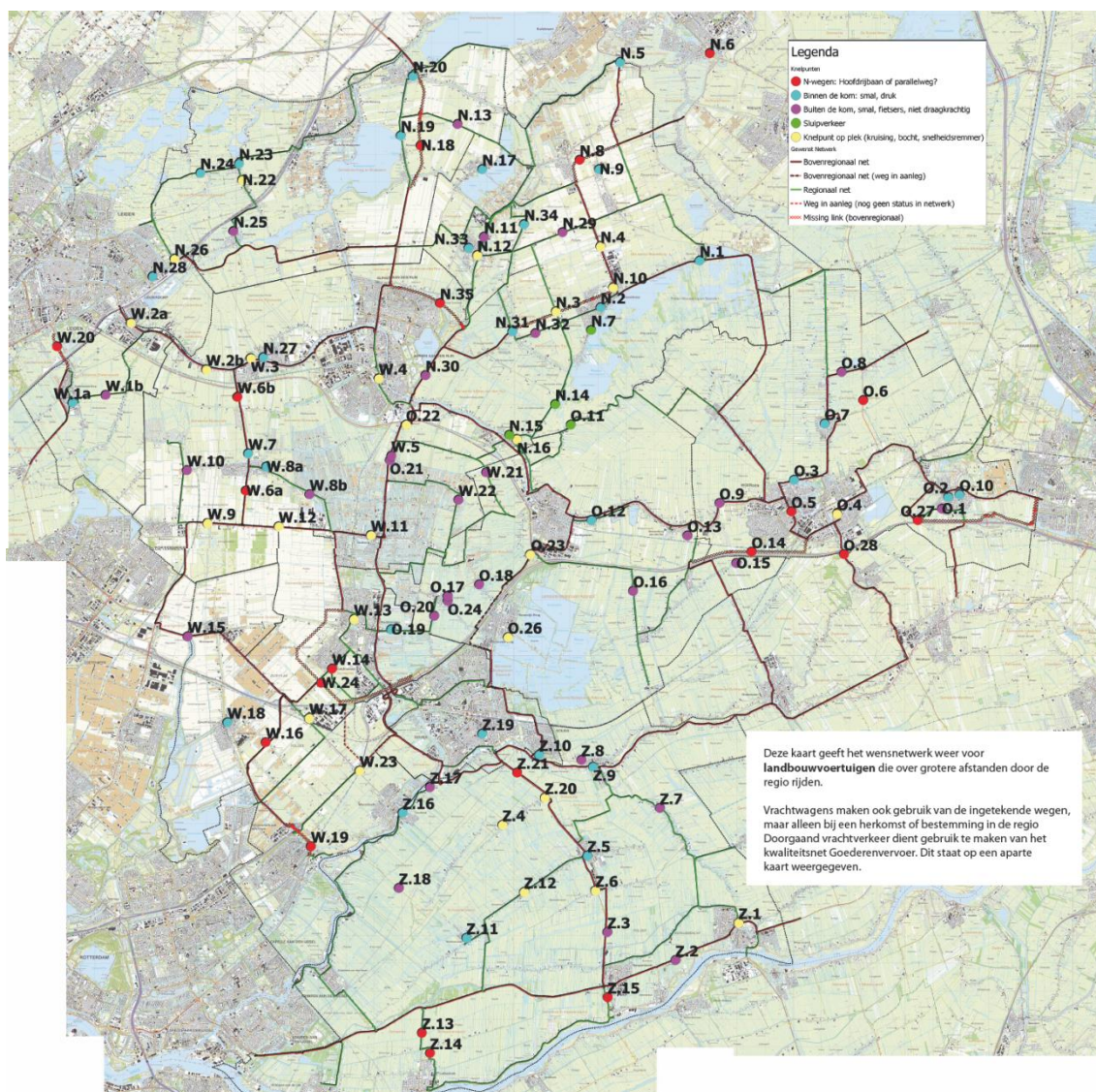
Uiteraard zijn we in dit proces een paar keer 'heen en weer' gegaan. De indeling in typen en vaststelling van beleidsprincipes heeft veel met elkaar te maken en als één wijzigt, heeft dat gevolgen voor het ander. Er zijn en blijven ook een aantal algemene punten over. Zowel knelpunten die niet in een type zijn onder te brengen, als oplossingsrichtingen die niet bij één specifiek type knelpunt van toepassing zijn. Ook deze komen in de volgende hoofdstukken aan de orde,



## 2. Netwerkkarta en knelpunten

### 2.1 Netwerkkarta

De kaart van het netwerk is beschikbaar als apart document. Voor het beeld is een lage-resolutie kopie hier overgenomen:



We onderscheiden drie niveaus in het netwerk:

- Bovenregionale wegen ((gewenste) doorgaande verbindingen over afstanden > 20 km)
- Regionale wegen (veel gebruikte verbindingen naar clusters van bestemmingen in de regio)
- Lokale wegen (overige wegen tot aan de bestemming, niet apart ingetekend)

#### Bovenregionale wegen

Om het zwaar verkeer waar nodig te faciliteren zónder andere (verkeersveiligheids)belangen al te veel te schaden, is het nuttig om te bepalen waar er vooral gefaciliteerd moet worden en waar de andere belangen zwaarder wegen. Daarvoor hebben we nu een netwerk van **bovenregionale wegen** (de rode lijnen op de kaart). Deze routes



worden aanbevolen voor ritten over langere afstand (ook als ze soms een stuk omrijden betekenen). In ruil voor het zo veel mogelijk vermijden van de ‘lagere’ wegen door de landbouwers en vrachtvervoerders, streven de wegbeheerders ernaar om deze bovenregionale wegen in de komende (tientallen) jaren te optimaliseren voor het landbouw- en zwaar vrachtverkeer. Het omrijden zal dus beloond worden met ‘beter door kunnen rijden’ en minder conflicten met andere verkeersdeelnemers.

Oplossingen op dit bovenregionale net vergen vaak grote investeringen en/of beïnvloeden vaak ook andere verkeersdeelnemers. Het zijn daarom kwesties die uiteindelijk op de agenda van een regionaal verkeer- en vervoerplan thuishoren. Zie de volgende hoofdstukken voor hoe we hiermee om willen gaan. Overigens gaan in het geval van vrachtwagens de niet ingetekende rijkswegen (met name N11 en A12) nog bóven het bovenregionale net.

### Regionale wegen

Behalve dit verbindend hoofdnetwerk zijn ook de **regionale wegen** (groene lijnen) ingetekend die bedoeld zijn als ontsluiting van belangrijke regionale bestemmingen. Ook die laten we wel zichtbaar in het netwerk, omdat ze nog een concentratie van zwaar verkeer faciliteren. Ze hebben echter minder een sturend karakter en zijn meer een weergave van de feitelijke situatie dan de bovenregionale wegen.

### Lokale wegen

Weer daaronder liggen diverse wegen waar zwaar verkeer ook gebruik van kan maken, **lokale wegen**. We hebben geen intensiteitscijfers, maar we weten dat het hier wegen betreft waar maar enkele bedrijven gebruik van maken voor het bereiken van een bestemming langs die weg. We tekenen deze wegen niet in, maar het is wel mogelijk dat er op deze wegen knelpunten zijn.

### Beleidsprincipe van het netwerk

Op de bovenregionale wegen wordt ernaar gestreefd om in de komende 10 jaar te zorgen dat overal (landbouw)voertuigen van 3,5 meter breed<sup>1</sup> veilig terecht kunnen, dat alle voertuigen op wegvakken hun wettelijk toegestane maximumsnelheid<sup>2</sup> kunnen rijden en dat er geen gewichtsbepalingen zijn. Hiervoor moet zoveel mogelijk worden aangesloten bij geplande projecten om werk met werk te maken. Dat bovenregionale wegen geschikt gemaakt worden, wordt onderstreept door het streven om de eventueel benodigde breedte-ontheffingen voor deze wegen te mandateren aan de RDW. Hierbij kan de wegbeheerder nog steeds wel voorwaarden stellen en de precieze speelruimte bepalen.

Hier tegenover staat dat de sector ernaar zal streven om zoveel mogelijk gebruik te maken van de hogere wegen in het netwerk, ook als dat enig omrijden betekent. De regionale en lokale wegen worden dan alleen nog gebruikt door bestemmingsverkeer dat ook echt ter plekke moet zijn, waarbij regionale wegen nog in enige mate verschillende bestemmingen combineren.

Voor zwaar vrachtverkeer zijn als gezegd nog rijkswegen beschikbaar die niet zijn ingetekend. We beperken ons in dit onderzoek in principe tot de problemen met ál het zwaar verkeer op de (boven)regionale en lokale wegen. Problemen waar de regio, al dan

---

<sup>1</sup> Het geschikt maken voor voertuigen van 3-3,5 meter is een wens. Aan de wettelijke eis wordt voldaan bij een geschiktheid voor voertuigen tot 3 meter.

<sup>2</sup> De landelijke aanpassing omtrent snelheid landbouwvoertuigen is bijna afgerond. Het lijkt erop dat landbouwvoertuigen weliswaar 40km/uur mogen gaan rijden, maar dat binnen de bebouwde kom 25 km/uur wordt aangehouden; ook op 50km-wegen.



niet samen met de provincie, een oplossing voor kan bieden. Het netwerk beschrijft en bepaalt waar zwaar verkeer in de regio het beste kan rijden. Dit is een samenspel tussen welke wegen geschikt zijn en welke wegen leiden naar grote, belangrijke bestemmingen. Als dat samenvalt, is er geen probleem. Als dat niet zo is, moet ofwel de loop van het netwerk aangepast worden, ofwel de weg geschikt(er) gemaakt worden. Het netwerk dat we vaststellen, is het netwerk van *gewenste routes*.

In de netwerkkaart zijn enkele wegen ingetekend die nu in de praktijk niet de route zijn, omdat ze verboden zijn voor landbouwvoertuigen. Die hebben sowieso een knelpunt van type 1, maar worden ook apart aangegeven als 'missing links' (met rode kruisjes als lijn). Landbouwvoertuigen moeten hier nu een (ongewenst) alternatief zoeken; hierover moet dus op korte termijn verder gesproken worden met de betrokkenen. Voor vrachtverkeer zijn deze delen van het netwerk al wel bruikbaar.

## 2.2 Knelpunten

Bij het bepalen van de knelpunten is het onderscheid tussen landbouwvoertuigen en vrachtwagens van belang. Als een weg in het netwerk is opgenomen, moeten alle soorten voertuigen er gebruik van kunnen maken. De landbouwvoertuigen zijn dan meestal maatgevend, omdat als die er mogen komen, vrachtwagens er vrijwel altijd ook mogen komen. Bij de oplossingsrichtingen kan het natuurlijk wel uitmaken of het probleem landbouwvoertuigen of vrachtwagens betreft. Bij de indeling van knelpunten in typen voor de beleidsprincipes komen we hierop terug.

De knelpunten zijn zoals gezegd aangedragen door de belanghebbenden in de gebieds-sessies. Ook hebben we gekeken naar de samenhang met andere netwerken: Waar botst het netwerk zwaar verkeer met het fietsnetwerk? Voor conflicten met het autonetwerk gaat het ons om de discussies omtrent de plek van zwaar verkeer op (meestal) de N-wegen: dit zijn de knelpunten die met een rode stip zijn aangegeven (type 1). Voor wat betreft OV is men op dit moment bezig met een knelpuntanalyse infrastructuur; er is echter nog geen knelpuntenlijst beschikbaar. De verwachting is dat er weinig tot geen knelpunten zijn voor/met OV in ons netwerk die niet sowieso al aan de orde zijn gekomen.

De knelpunten staan genummerd ingetekend op de kaart van het netwerk. Hierbij zijn ze ingedeeld naar de vier deelgebieden (Noord, Oost, Zuid, West). Elk knelpunt heeft verder een type (de 5 kleuren van de stippen). Alle knelpunten komen aan de orde in hoofdstuk 4. Er zijn ook nog diverse meer algemene aandachtspunten die niet op de kaart kunnen worden weergegeven. Die komen in het volgende hoofdstuk aan de orde.

Netwerk en beleidsprincipes bieden gezamenlijk een kader om de knelpunten aan te pakken. Met het vaststellen van het netwerk én de principes wordt dat kader vanaf nu gebruikt. Het netwerk wordt in principe ook beschermd tegen aantasting door externe (ruimtelijke en infrastructurele) ontwikkelingen. Het onderscheid in het netwerk naar 3 niveaus is in eerste instantie niet bedoeld om de knelpunten te prioriteren, maar helpt wel om in de beleidsprincipes keuzes te maken. Die keuzes kunnen anders uitpakken naarmate een weg een andere functie heeft in het netwerk voor zwaar verkeer.



### 3. Beleidsprincipes

We willen en kunnen niet voor alle knelpunten een oplossing aandragen. Dat is ook niet de taak van de Regio. Wat we wel doen, is per probleemtype aangeven wat de mogelijkheden en overwegingen zijn en wat er in regionaal verband over afgesproken kan worden. Met behulp van deze **beleidsprincipes** kunnen alle wegbeheerders en de sector dan samen aan de slag met de knelpunten. In feite is het vastleggen van het in het vorige hoofdstuk beschreven netwerk het eerste principe.

De beleidsprincipes 1 t/m 5 richten zich in eerste instantie op het oplossen van concrete knelpunten 'op straat'. Ze hebben daarom een insteek die erg gericht is op infrastructuur. Los daarvan is het **gedrag** van de bestuurders en andere weggebruikers een belangrijk aspect om problemen te voorkomen. Hiervoor is al aandacht in de beroepsopleidingen en we komen er verderop nog op terug.

We rubriceerden de geïnventariseerde knelpunten en kwamen uiteindelijk uit op 5 typen waarin we de knelpunten onder kunnen brengen. In onderstaand schema geven we deze typen weer. In de volgende paragrafen geven we voor elk van deze 5 probleemtypen een uitgebreidere omschrijving en werken we toe naar de beleidsprincipes. Voor het formuleren van die beleidsprincipes kijken we behalve naar het probleem ook naar een aantal voor dat probleem relevante kenmerken. Een belangrijk kenmerk is of het probleem verband houdt met landbouwvoertuigen, vrachtwagens of beide, dit is in onderstaand schema al kort weergegeven.

Knelpunttype	Landbouwvoertuigen	Zwaar vrachtverkeer
1) Doorgaande (N-)wegen buiten de kom: hoofdrijbaan en/of parallelweg?	Te traag voor de hoofdrijbaan, te breed voor de parallelweg.	Bestemmingsverkeer geeft dezelfde problemen als landbouwvoertuigen. Verder is de hoofdrijbaan beschikbaar.
2) Ongeschikte weg binnen de bebouwde kom. Te smal, te veel functies op één plek	Ruimtegebrek in combinatie met andere functies van de weg. Verkeersveiligheid in het gedrang.	
3) Smalle, niet-draagkrachtige wegen buiten de kom	a) Passeren van tegemoetkomende voertuigen b) Ongewenste onveilige combinatie met fietsverkeer c) Weg kan het gewicht van voertuigen niet aan.	
4) Sluipverkeer	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) Knelpunt op plek (bocht, snelheidsremmer, kruising, ...)	Fysiek lastig om te passeren met een breed voertuig / langzaam optrekken is een probleem bij oversteken van een kruising.	
6) Algemene knelpunten;	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.	



Er is steeds gekozen voor één type knelpunt, hoewel het vaak combinaties betreft. Immers, als er klachten zijn over sluiptverkeer (type 4), dan is dat eigenlijk altijd ook op een te smalle weg (type 2 of 3). Ook type 1 (discussie over ongeschikte parallelweg langs N-weg) hangt vrijwel altijd samen met type 2 (te smalle weg buiten de kom). De keuze voor het type geeft aan welk beleidsprincipe het best als eerste toegepast kan worden.

### 3.1 **Knelpunttype 1: Doorgaande (N-)wegen buiten de kom: Waar rijden de landbouwvoertuigen?**

#### **Probleem**

Voor vrachtwagens gaat het nooit om de vraag op welke plek ze mogen rijden. Net als personenwagens zijn vrachtwagens op N-wegen toegestaan op de hoofdrijbaan. Voor landbouwvoertuigen geldt vaak een verbod op de hoofdrijbaan, wat kan leiden tot problemen elders. Dit knelpunttype gaat nadrukkelijk over de locaties waar de *afweging* -dat wil zeggen de keuze over waar de voertuigen nu en in de toekomst mogen rijden- als deel van het probleem wordt ervaren. Plekken waar met ieders instemming landbouwvoertuigen (en dus ook vrachtverkeer) op de hoofdrijbaan mag rijden, zijn niet als knelpunt genoemd. Plaatsen waar de plek van de landbouwvoertuigen op de parallelweg is, vallen onder dit knelpunttype wanneer over die plek discussie is. Ook plaatsen waar landbouwvoertuigen verboden zijn zónder dat er een parallelweg is, kunnen hieronder vallen. Dit zijn dan ‘missing links’ in het bovenregionale (wens)netwerk.

Als er over de *plek* geen discussie is, maar er wel problemen zijn met zwaar verkeer op de (smalle) parallelweg, behandelen we dat in knelpunttype 3. Overigens speelt de vraag ‘landbouwvoertuigen wel of niet toestaan’ ook op enkele andere wegen dan N-wegen. De problematiek is daar sterk vergelijkbaar.

Dit probleemtype is het meest veelomvattend van allemaal. Dat uit zich in de grote hoeveelheid kenmerken die in de beoordeling moeten worden meegenomen en in de vrijheid die we nog in de oplossingsrichtingen hebben gelaten (zie onder). Het probleem geldt bijna alleen voor landbouwvoertuigen: beide mogelijke plekken voor landbouwverkeer zijn niet echt geschikt:

a) Op 80 km-wegen zijn verboden voor landbouwvoertuigen over het algemeen ingesteld om de doorstroming van het overige verkeer te bevorderen of om onveilige inhaalbewegingen van landbouwtrekkers te voorkomen. Snelheidsverschillen zijn immer groot en op langere trajecten zorgt de aanwezigheid van langzamere landbouwvoertuigen voor vertraging (hoewel uit recent onderzoek blijkt dat dat in tijd in de praktijk meevalt).

b) Een veelgehoorde klacht was dat landbouwers het als erg onprettig ervaren dat ze op een parallelweg of een vrijwel parallelle route van een GOW moeten rijden omdat de hoofdrijbaan verboden is. Zeker bij drukke fietsroutes, die vaak via parallelwegen lopen, ontstaan lastige en onveilige situatie omdat de landbouwvoertuigen fietsers niet kunnen passeren. Het grote verschil in massa tussen fietsers en landbouwvoertuigen zorgt ervoor dat ongevallen vaak ernstige gevolgen hebben.

Landbouwers hekelen daarom de verboden om op de hoofdwegen te mogen rijden. Om landbouwvoertuigen dan maar overal toe te staan, is niet realistisch, maar een gedegen afweging is hier wel op zijn plaats. Het gaat hier in hoofdzaak om de keuze tussen het



toestaan of verbieden van landbouwverkeer op de hoofdrijbaan. Afhankelijk van de uitkomst van deze primaire keuze, kunnen of moeten er op de weg eventueel nog aanvullende maatregelen genomen worden. Bij het maken van deze keuze moet niet alleen de betreffende weg gezien worden, maar moet ook gekeken worden waar de landbouwvoertuigen anders terechtkomen en wat dat eventueel voor problemen oplevert.

Dit knelpunttype wordt overigens vaak nog verergerd als de parallelweg/hoofd fietsroute de komgrens bereikt. Deze situatie behandelen we echter apart al bij knelpunttype 2 (landbouwroute door bebouwde kern over ongeschikte weg). We beperken ons hier dus tot 80-kilometerwegen met parallelwegen buiten de bebouwde kom.

Belangrijk vinden we dat dit soort wegen niet als geheel worden beschouwd. Vaak veranderen er onderweg kenmerken en dat moet invloed hebben op de uitkomst. We gaan niet op zoek naar een oplossing voor (bijvoorbeeld) 'de hele N207'. Die weg is totaal anders bij Stolwijk dan bij Boskoop of bij Leimuiden. Dergelijke verschillen treden bij vrijwel alle N-wegen onderweg op; dat kan bij elke aansluiting gebeuren.

### **Kenmerken**

Bij het maken van de keuze voor een oplossingsrichting van dit knelpunttype spelen de volgende kenmerken van de weg mee:

#### a) De functie van de weg in het netwerk voor zwaar verkeer

Dit bepaalt in elk geval voor een belangrijk deel de prioriteit van het betreffende knelpunt. Inhoudelijk zijn er een paar overwegingen: Als het een bovenregionale route is, zal er relatief veel landbouwverkeer over grote afstand rijden. Als de weg alleen een lokale functie heeft, is de hoofdrijbaan überhaupt niet zo interessant voor het landbouwverkeer. In het algemeen geldt dat hoe belangrijker de weg in het netwerk is, hoe meer reden er is voor het toestaan van landbouwverkeer op de hoofdrijbaan. Toch kan ook bij een belangrijke landbouwroute de parallelweg een goede oplossing zijn, mits deze breed genoeg is / wordt gemaakt.

#### b) Intensiteit van het autoverkeer op de hoofdrijbaan

Er zit een grens bij een auto-intensiteit van ongeveer 10.000 mvt/etmaal. Daaronder is een combinatie met landbouwverkeer vaak nog wel haalbaar, eventueel met inhaalstroken; daarboven heeft ook incidenteel landbouwverkeer op de drukke momenten potentieel veel invloed op de doorstroming van het autoverkeer. Het is dus van belang om te kijken naar deze intensiteit. Hoe lager de intensiteit, hoe meer ruimte om landbouwverkeer op de hoofdrijbaan toe te staan.

#### c) Functie van de (parallel)weg in het fietsnetwerk

Eén van de belangrijkste problemen met landbouwverkeer op parallelwegen is de combinatie met fietsers. Dit is problematisch voor beide partijen. Als de weg een hoofd fietsroute is (en geen apart fietspad heeft), is dat een verergering van het probleem en een reden om landbouwverkeer zo veel mogelijk van het fietsverkeer op de parallelweg te scheiden.

#### d) Breedte van de parallelweg

Landbouwverkeer op een parallelweg hóeft geen ernstig probleem te zijn. Het gaat met name om de beschikbare ruimte voor alle partijen. Geredeneerd vanuit landbouwverkeer geldt bijna: hoe breder hoe beter. Dit heeft echter ongewenste neveneffecten (snel-





heid overig verkeer, kosten, beschikbare ruimte). Een optimale breedte is tussen 5,5 en 7 meter. Daarop kan een voertuig van 3,5 meter betrekkelijk veilig een fietser inhalen of passeren. We beschouwen in dit kenmerk of de weg hier al aan voldoet óf dat het redelijk makkelijk is om de weg tot zover te verbreden. Bij sommige wegen, bijvoorbeeld met bebouwing of water vlak ernaast, is verbreding veel moeilijker of onmogelijk.

#### e) Kruispuntafstand

De wegvaklengte (de afstand tussen twee kruisingen) speelt ook mee; bij een kortere gemiddelde afstand tussen twee aansluitingen (rotondes, kruispunten) wordt de vertraging door landbouwvoertuigen steeds meer verwaarloosbaar. Immers: ook het andere (vracht)verkeer moet dan steeds optrekken en afremmen, waardoor het snelheidsverschil minder groot zal zijn. We leggen de grens bij een kruispuntafstand van 2 kilometer.

### **Oplossingsrichtingen / beleidsprincipe**

De hiervoor genoemde vijf criteria beschrijven allemaal een continue schaal. Voor de werkbaarheid hebben we ze allemaal een grenswaarde gegeven, zodat we 'slechts' 32 mogelijke situaties hebben. De 5 kenmerken langslappend, geeft het schema op de volgende pagina voor elk van die 32 situaties uitkomst van het afwegingsproces. Dit komt steeds uit op verschillende varianten van de volgende 6 'hoofdoplossingen':

o) 'Niets doen'; de situatie is niet dusdanig problematisch dat er actie vereist is.

Deze mogelijkheid moet altijd in de overweging worden meegenomen; het is goed mogelijk dat oplossingen nauwelijks verbetering brengen en wel veel investering van tijd en geld vragen.

1) Verbreden van de parallelweg (of de iets verder weg liggende parallelle erftoegangsweg) voor zover deze smaller is dan 5,5 meter. Als verbreding mogelijk is, is het bijna altijd een goed startpunt; indien nodig kan een meer ingrijpende oplossing later alsnog uitgevoerd worden.

2) Aparte routes/rijstroken maken voor auto, fiets en landbouwverkeer.

Dit is verkeerskundig de ideale oplossing. De kosten zijn echter aanzienlijk en ook de ruimte is simpelweg niet altijd beschikbaar.

3) Landbouwverkeer toelaten op de hoofdrijbaan waar dat nog niet het geval is.

Vanuit landbouwverkeer is dit vaak een logische oplossing, maar we zijn terughoudend met het voorstellen hiervan. We willen met name de veiligheidsproblemen met het inhalen van landbouwverkeer door personenauto's vermijden.

4) Landbouwverkeer toelaten op de hoofdrijbaan mét aanleg van passeerstroken.

Dit is een aanvullende maatregel die de nadelen van oplossing '3' verzacht. Met name bij lange rechtstanden is dit noodzakelijk om landbouwverkeer op de hoofdrijbaan eventueel toe te kunnen staan.

5) Een nieuwe route aanleggen voor het (doorgaande) landbouwverkeer

Dit lijkt op oplossing '2', maar hiermee bedoelen we niet zozeer een route parallel aan de weg maar echt een stuk verderop, al dan niet over het land of langs een geheel andere weg.



### **Opmerking**

De provincie Zuid-Holland is bezig met een netwerkanalyse wegen. Hierin komt ook de vraag aan orde of, waar en onder welke voorwaarden landbouwverkeer op de hoofdrijbaan van N-wegen zou kunnen worden toegestaan. De provincie zal het op te richten halfjaarlijkse 'overleg zwaar verkeer' (zie hoofdstuk 4) bij haar overwegingen betrekken. Ook uitkomsten van landelijke discussie hieromtrent (in IPO, VNG, werkgroep landbouwverkeer etc.) zullen worden meegenomen.

### **Schema - Beleidsprincipe**

Vanwege de veelomvattendheid van dit type knelpunt hebben we op de volgende pagina een volledig schema weergegeven met alle 'hoofd-opties'. Uiteraard zijn de kenmerken niet zo zwart-wit als hierin weergegeven, maar dit geeft wel richting. We formuleren als beleidsprincipe dat voor elk knelpunt van dit type 'hoofdrijbaan of parallelweg' het schema moet worden gebruikt als hulpmiddel en de uitkomst(en) een belangrijke rol moeten spelen in de uiteindelijke keuze.





### 3.2 **Knelpunttype 2: Ongeschikte weg binnen de bebouwde kom. Te smal, te veel functies op één plek**

#### **Probleem**

Drukke verkeersroutes door dorpskernen tasten de veiligheid en leefbaarheid van het dorp aan. Door aanpassingen in het wegennet en de aanleg van rondwegen zijn veel dorpskernen ontlast. Er zijn echter nog diverse kernen waar hoofdwegen doorheen lopen, sowieso geldt dit ook in grotere steden. Hier rijdt dan (meestal) ook zwaar verkeer, waarbij de problemen nog nadrukkelijker optreden. Vaak ligt de gewenste oplossing van dit knelpunttype 2 bij een route langs de kern, waarbij knelpunttype 1 speelt.

#### **Kenmerken**

De volgende **kenmerken** spelen bij dit knelpunttype mee:

##### a) De functie van de weg in het netwerk voor zwaar verkeer

Dit bepaalt in elk geval voor een belangrijk deel de prioriteit van het betreffende knelpunt. Inhoudelijk is dit kenmerk van belang omdat het voor een bovenregionale route de moeite waard kan zijn om een alternatief (rondweg) aan te leggen of beschikbaar te maken. Voor een lokale route is dat al gauw te duur of te ingrijpend. Overigens zal dit kenmerk 'vanzelf' al zorgen voor een zekere selectie: Als de weg niet belangrijk is in het netwerk voor zwaar verkeer, zal de betreffende weg ook niet specifiek in dit onderzoek als een probleem worden ervaren. Dit staat uiteraard los van andere verkeerskundige problemen die doorgaande wegen door een dorpskern kunnen opleveren.

##### b) De beschikbare ruimte in de dorpskern

Dit kenmerk geeft direct aan of de oplossingsrichting door de weg zelf aan te passen, überhaupt haalbaar is. Afhankelijk daarvan wordt die oplossing gekozen of moeten we verder zoeken. 'Beschikbare ruimte' wil daarbij zeggen dat het mogelijk is om de verschillende functies die de weg heeft, te combineren. Als dat niet kan, kan 'beschikbare ruimte' ook betekenen dat het mogelijk is voor één van de functies een alternatieve plek te vinden.

#### **Oplossingsrichtingen / beleidsprincipe**

De volgende **oplossingen** zijn bij dit knelpunttype mogelijk:

##### o) **'Niets doen'**; de situatie is niet dusdanig problematisch dat er actie vereist is.

Deze mogelijkheid moet altijd in de overweging worden meegenomen; het is goed mogelijk dat oplossingen nauwelijks verbetering brengen en wel veel investering van tijd en geld vragen of zelfs fysiek onmogelijk te realiseren zijn.

##### 1) **Een nieuwe route aanleggen** voor het (doorgaande) zware verkeer.

Hiermee bedoelen we niet zozeer een route parallel aan de weg maar echt een stuk verderop, al dan niet over het land of langs een geheel andere weg. Wat ook mogelijk is, is dat er al wel een andere (rond)weg is, maar dat landbouwvoertuigen daar geen gebruik van mogen maken. Dan is dát het onderliggende knelpunt en moet daarnaar gekeken worden met de criteria en oplossingsrichtingen van knelpunttype '1'.

Als het probleem niet het doorgaande maar het bestemmingsverkeer betreft, gaat deze oplossingsrichting ook niet op. Dan kan er gekeken worden naar de algemene beleidsprincipes (paragraaf 3.6).



2) **Fysieke beperkingen opheffen/aanpassen:** Het probleem aanpakken op de weg zelf. Dus bijvoorbeeld ruimte maken om zware voertuigen te scheiden van fietsers door parkeerplaatsen op te heffen, of op plekken waar bijvoorbeeld snelheidsremmers in de weg zitten, andere methodes gebruiken. De afweging tussen deze oplossingsrichting en andere hangt af van hoe ingrijpend en duur ze zijn.

### **Opmerking**

**Gedrag** is een belangrijk element om dit knelpunttype aan te pakken. Immers, het gaat om korte stukken weg waar dus een hogere snelheid weinig tijdwinst biedt én het is qua sfeer duidelijk dat een groot voertuig slechts één van de vele gebruikers van de ruimte is.

### **Overzicht – beleidsprincipe**

Als het een route betreft die in het netwerk minder belangrijk is (geen bovenregionale route) dan dient onderzocht te worden hoe ernstig het probleem is. Zelden zal het alleen om zwaar verkeer gaan, maar meestal om ál het verkeer. Gerichte oplossingen zoals het uitvoeren van lokale verbeteringen op diverse punten (knelpunttype 5) of uitsluitend bestemmingsverkeer toelaten, zijn reële opties. Handhaving en communicatie met de sector is bij dit laatste een noodzakelijke aanvulling.

Als het wél een bovenregionale route is: Als een alternatieve route buiten de dorpskern om beschikbaar is, moet daar knelpunttype 1 worden aangepakt. De weg door de dorpskern is dan te beschouwen als parallelroute van deze rondweg.

Geen alternatieve weg: Is er ruimte om de weg door het dorp te verbeteren? Parkeerplekken verwijderen, passeerhavens maken, venstertijden invoeren zodat bijvoorbeeld zwaar verkeer en schoolspits niet samenvallen, iets ruimere boogstralen, ander soort snelheidsremming, etc.

Indien het een GOW is en blijft: Vrijliggende fietspaden en veilige oversteken zijn randvoorwaarde. Als dat niet kan, kan de weg voor de algemene verkeersveiligheid het best worden ingericht als ETW.

Als zich binnen de kom veel onveilige situaties voordoen, zijn lokale oplossingen vaak niet mogelijk. Daarmee is het knelpunt natuurlijk niet weg. Bij een opeenstapeling van onveiligheid en knelpunten voor het zware verkeer moet op termijn toegewerkt worden naar een (nieuw aan te leggen) alternatieve route buiten de bebouwde kom.

## **3.3 Knelpunttype 3: Smalle, niet-draagkrachtige wegen buiten de kom**

### **Probleem**

Smalle wegen worden vrijwel altijd als probleem ervaren. ‘Smal’ is daarbij feitelijk alles onder de 5,5 meter. De problemen hebben deels direct met de beperkte breedte van doen; passeren is lastig, inhalen van fietsers zelfs gevaarlijk. Maar het gaat bij deze wegen tegelijk om een ander probleem: de bodem is te slap, er is geen goede route voor zwaar (vracht)verkeer om bij een boerderij mest of melk te kunnen halen, ook omdat de (te smalle) wegen bijvoorbeeld een gewichtsbepanking hebben. Dit is dan een gedeeld probleem voor de sector en de wegbeheerder al zegt de één: “die gewichtsbepanking is lastig” en de ander “die voertuigen zijn te zwaar voor de weg”.



Sommige van deze ‘smalle wegen’ zijn parallelweg of zelfs hoofdrijbaan van een N-weg. Toch hebben we ze onder dit type ingedeeld omdat er in die gevallen geen enkele discussie is over de plek van het landbouwverkeer. Vaak betreft het een parallelweg langs een zeer drukke hoofdrijbaan of juist een smalle hoofdrijbaan waar geen geschikte parallelweg in de buurt is. Ook is er langs deze wegen vaak bebouwing, of wordt juist het landschappelijk karakter beschermd, waardoor verbreding niet mogelijk is.

### **Kenmerken**

De volgende **kenmerken** spelen bij dit knelpunttype mee:

#### a) De functie van de weg in het netwerk voor zwaar verkeer

Op een bovenregionale route dienen twee zware voertuigen elkaar te kunnen passeren. Daarvoor moeten de weg voldoen aan de normen voor minimale breedte en vrije ruimte. Bij een lokale route is echter ‘doorstroming’ en ‘snelheid’ van het zware verkeer van minder belang.

#### b) Intensiteit fietsverkeer op parallelweg

Op een hoofdfietsroute is ook incidenteel breed verkeer vervelend als de weg te smal is. Het raakt veel fietsers, maar ook voor die incidentele landbouwer is het veel vervelender om over een hoofdfietsroute te rijden dan over een ‘gewone’ plattelandsweg.

#### c) Breedte (parallel)weg

Dit is het uiteindelijke kenmerk waar het om gaat. We houden als gezegd 5,5 meter aan als minimale streefwaarde.

### **Oplossingsrichtingen / beleidsprincipe**

De volgende **oplossingen** zijn mogelijk voor dit knelpunttype:

#### o) Niets doen; acceptabel

Op rustige lokale wegen is er alleen een probleem als twee grote voertuigen elkaar tegenkomen en er één ver achteruit moet rijden. Als dit heel incidenteel is, wegen de kosten van verbetering niet op tegen de baten. Brede zware voertuigen dienen de snelheid aan te passen en moeten op elkaar wachten om te passeren. Kleine infrastructurele aanpassingen zoals een extra passeerplaats als er lange wegvakken zijn of gewoonweg zorgen voor goede zicht (snoeien) vallen wél in het takenpakket van de wegbeheerder. Zie verder ook oplossingsrichting ‘2’ hieronder.

Als het om een hoofdfietsroute gaat, waar incidenteel een groot voertuig rijdt, is te benadrukken dat de fietser hier het primaat heeft en het zware voertuig te gast is (dient te wachten). Daarvoor kan de route als fietspad worden ingericht (bord G12a, met onderbord landbouwvoertuigen toegestaan en/of ontheffingen voor vrachtverkeer).

#### 1) Verbreden of Passeerhavens aanleggen/verbeteren (of alternatief fietsroute zoeken)

Op het bovenregionaal netwerk dienen de routes aan de kwaliteitseisen te voldoen. Te smalle wegen horen niet thuis op het netwerk. Daarom dient onderzocht te worden of de weg te verbreden is. Voor het regionale net komt de mogelijkheid van passeerhavens in beeld. Dat zou dan slechts om korte wegvakken moeten gaan. Passeerhavens zijn overigens ook prettig voor het andere verkeer: Mits er genoeg zijn, is met een goede inschatting en een paar seconden wachten of versnellen het grootste deel van de vervelende passeerbewegingen op te lossen met een haven. Voorbeelden van wegen met



aangenaam veel passeerhavens zijn de Bilwijkerweg en het Westeinde in de Krimpenerwaard.

Als het netwerk voor zwaar verkeer samenvalt met een hoofdnet fietsroute is bijzondere zorg vereist. Het wegprofiel dient voldoende breed te zijn of een alternatieve fietsroute zal gezocht moeten worden. Dit laatste is echter niet kansrijk; voor fietsers is omrijden al snel vervelend en het is niet af te dwingen.

## 2) Communicatie en afspraken met de sector

a. Op het bovenregionale net wordt er als gezegd naar gestreefd dat er geen beperkingen zijn; dit dient gewoon toegankelijk te zijn. Op regionale en lokale wegen kunnen beperkingen voor tijd, tonnage of breedte wel nodig zijn. Als beleidslijn voor dergelijke knelpunten is het gerichte ontheffing verlenen een werkbaar mogelijkheid, als blijkt dat het verbod gerechtvaardigd is en infrastructurele oplossingen niet reëel zijn (vanwege bodemstructuur, landschap, ruimte, kosten). In de ontheffing kunnen zaken precies worden afgesproken.

Een gecombineerde aanpak van communicatie en handhaving zal hier nodig zijn. Gerichte afspraken met de sector zijn vereist zodat verboden worden geaccepteerd. Wegbeheerders worden wel geacht om infrastructurele maatregelen en beheer en onderhoud uit te voeren, zodat de voertuigen met ontheffing de wegen ook werkelijk kunnen gebruiken.

b. De wegbeheerder moet weten wat er aan brede en zware voertuigen op zijn wegen rijdt. Voor de bovenregionale wegen op het netwerk wordt de RDW gemandateerd voor het geven van ontheffingen (voor voertuigen breder dan 3 meter). Daaronder kan elke wegbeheerder voor zichzelf ook wegen in het netwerk aanwijzen om te mandateren. Alle partijen noemen de Krimpenerwaard als plek waar het nu goed geregeld is met ontheffingen. We bewaken dat de ervaringen daar niet achteruit gaan en sturen zo nodig bij.

c. Van belang is om goed onderzoek te doen naar nieuwe ontwikkelingen (meesturende achterassen, vering, etc.). De verwachting (gebaseerd op eerder onderzoek van HHSK) is dat veel meer dan het pure gewicht, het soort voertuig van invloed is op hoe erg de wegen beschadigd worden. In ontheffingen zouden voorwaarden kunnen worden opgenomen voor technische eisen die aan voertuigen gesteld worden. De voorgenomen kentekening van landbouwvoertuigen biedt extra mogelijkheden voor het regelen van ontheffingen en het controleren daarop.

d. Bij aanbestedingen van tijdelijke projecten zien wegbeheerders en sector erop toe dat er randvoorwaarden worden meegenomen met betrekking tot gebruikte voertuigen en routes, in de geest van de hier gemaakte afspraken. Dit moet al gebeuren bij de vergunningverlening vóór het project en niet achteraf als er een ontheffing nodig blijkt te zijn die niet geweigerd kan worden. Er wordt onderzoek gestart naar de mogelijkheden om de gebruikers mee te laten betalen aan het onderhoud van wegen. Het gaat daarbij in eerste instantie om het aantoonbaar maken van schade door tijdelijke projecten en het opnemen van afspraken in de benodigde ontheffingen.

e. Voor de handhaving van overtredingen m.b.t. zwaar verkeer werken BOA's (opsporingsambtenaren) van de gemeenten en Politie nauw samen om meer efficiency te bereiken. Ook bestaat er een mogelijkheid om gezamenlijk mobiele weegapparatuur aan te



schaffen. CUMELA Nederland biedt aan om te worden ingezet om cursussen over landbouwvoertuigen te geven aan de handhavers. Het halfjaarlijkse overleg zwaar verkeer geeft aan waar zijn prioriteit ligt voor wat betreft de inzet en middelen.

### **Beleidsprincipe**

Samenvattend: bij een belangrijke route in het netwerk voor zwaar verkeer óf een belangrijke fietsroute moet eerst een verbreding overwogen worden. Als dat niet mogelijk is, dan moet op termijn voor één van deze hoofdroutes een alternatief gevonden worden. Bij minder belangrijke routes zullen de weggebruikers (ook de fietsers) af en toe op elkaar moeten wachten. Aan de wegbeheerder de taak om dit realistisch mogelijk te maken en in de weginrichting duidelijk te maken wat er verwacht wordt. Verder zit er juist voor dit knelpunttype veel winst in het maken van goede procesafspraken.

## 3.4 **Knelpunttype 4: Sluipverkeer**

### **Probleem**

Op een aantal wegen in het gebied ervaart men (met name bewoners) relatief vaak dat gebiedsvreemd verkeer de weg gebruikt. Als de weg voor bestemmingsverkeer beschikbaar moet zijn, is dit nooit helemaal te voorkomen. Toch is het vaak ook in het belang van dit doorgaande verkeer om om te rijden; de langere afstand wordt gecompenseerd door de beter geschikte wegen en het feit dat er minder risico op ongelukken of 'klemrijden' is.

'Sluipverkeer' is een subjectief begrip. Voor verkeer dat duidelijk een lokale bestemming heeft, is meestal wel begrip, op voorwaarde dat de bestuurders zich aan de regels houden. De problemen die men alsnog wel heeft met het formaat van de voertuigen, vallen onder knelpunttype 2,3 of 6. Voor onbekende vrachtwagens is vaak veel minder begrip, terwijl het natuurlijk goed mogelijk is dat ook die een lokale bestemming hebben. Dit probleem moet altijd objectief zichtbaar gemaakt worden d.m.v. (kenteken)onderzoek. Daaruit kan blijken hoeveel van het aanwezige verkeer daadwerkelijk als sluipverkeer kan worden geclassificeerd.

Dit knelpunt hangt vrijwel altijd samen met één of meer van de andere typen. Sluipverkeer wordt immers niet ervaren op een weg waar geen andere problemen zijn. Meestal betreft het (ook) een knelpunt van type 3, smalle wegen buiten de kom. Het knelpunt is onder dit type gezet omdat 'sluipverkeer' in de bijeenkomsten genoemd werd als hét grote knelpunt.

### **Kenmerken**

Het volgende **kenmerk** speelt mee bij dit knelpunttype:

#### a) De functie van de weg in het netwerk voor zwaar verkeer

Het netwerk is in principe zó samengesteld dat gebiedsvreemd verkeer alleen het bovenregionale net hoeft te gebruiken. Als een zwaar voertuig een weg van lager niveau gebruikt, is dat omdat daar ook de bestemming aan ligt. Dit knelpunt kan zich dus per definitie alleen voordoen op regionale en lokale wegen; op bovenregionale wegen wordt ernaar gestreefd ook gebiedsvreemd verkeer te faciliteren.

### **Oplossingsrichtingen / beleidsprincipe**

De volgende **oplossingen** zijn mogelijk bij dit knelpunttype:





1) Communicatie / Afspraken met de sector en 2) Zware voertuigen verbieden / beperken  
Als er inderdaad een knelpunt is, ondersteund door objectieve tellingen, dan kan er met fysieke maatregelen of formele verboden (en ontheffingen voor bestemmingsverkeer) gewerkt worden. Handhaving en afspraken met de sector zijn daarbij nodig.

### 3.5 **Knelpunttype 5: Knelpunt op plek (bocht, snelheidsremmer, kruising)**

#### **Probleem**

Op het wegennet bevinden zich diverse lokale knelpunten. Hierbij gaat het om smalle bochten, snelheidsremmers of kruisingen die niet veilig zijn te passeren met een groot/zwaar voertuig. De knelpunten komen zowel binnen als buiten de bebouwde kom voor.

In het geval van (problemen met) snelheidsremmende maatregelen is er wel een spanning: De snelheid van een personenauto moet wel geremd worden. Er zijn voldoende voorbeelden van snelheidsremmers waar een voertuig dat breder is dan 3 meter wel doorheen kan. Het is echter onvermijdelijk dat zware of brede voertuigen ook geremd worden. Waar dat feit als knelpunt wordt ervaren, zullen we er in principe niets aan veranderen.

#### **Kenmerken**

Het volgende **kenmerk** speelt mee bij dit knelpunttype:

##### a) De functie van de weg in het netwerk voor zwaar verkeer

De meeste van deze knelpunten zijn gradueel. Dat wil zeggen dat het zelden fysiek écht onmogelijk is het knelpunt te passeren. Er moet echter vaak véér afgeremd worden, of gewacht op tegenliggers om de wegversmalling te kúnnen passeren. In sommige gevallen is dit ook de bedoeling; deze versmallingen zijn aangelegd om het verkeer te remmen of te geleiden. Op bovenregionale wegen hoort het zwaar verkeer echter zonder al te grote problemen te kunnen doorrijden, al was het maar omdat het risico anders is dat wegen van lagere orde gebruikt gaan worden. Op deze lagere-orde wegen accepteren we een grotere hinder voor de voertuigen, zonder dat passeren echt onmogelijk of gevaarlijk wordt. Bij kruispunten is het vaak niet alleen het zware verkeer dat onveiligheid ervaart. Toch geldt ook hier dat oplossingen die specifiek op grote voertuigen gericht zijn, op bovenregionale wegen eerder in aanmerking komen.

#### **Oplossingsrichtingen / beleidsprincipe**

De volgende **oplossingen** zijn mogelijk bij dit knelpunttype:

1) fysieke beperkingen opheffen/aanpassen (ander soort snelheidsremmers, boogstralen verruimen, passeermogelijkheden maken, ...)

##### 2) Communicatie / Afspraken met de sector

Bij het aanleggen van (voor het overige verkeer) noodzakelijke versmallingen of snelheidsremmers moet op een belangrijke landbouwroute gezorgd worden dat grote voertuigen deze nog kunnen passeren zonder al te grote problemen. Een toets door één of meer lokale bedrijven of de branche-organisatie zou hiervoor kunnen werken.

#### **Beleidsprincipe**



Voor het bovenregionaal net staat vast dat het wenselijk is dat het landbouwverkeer of ander zwaar verkeer hier rijdt. Dit betekent dat een werkelijk knelpunt op dit netwerk opgelost moet worden. Mocht dat onmogelijk zijn, dan moet op termijn worden toegevoerd naar een alternatief in het netwerk voor het zware verkeer.

Op wegen van lager niveau zal het knelpunt vaak 'acceptabel' zijn en zal de keuze zijn om niets ingrijpends te veranderen. Dit neemt niet weg dat er vaak met een kleine maatregel (een band verlagen of afschuiven) een grote verbetering gehaald kan worden. Dit moet natuurlijk niet worden nagelaten. Het waarborgen van verkeersveiligheid moet als randvoorwaarde dienen. Zeker binnen de bebouwde kom zal hier een zeer goede afweging gemaakt moeten worden tussen de belangen van het landbouwverkeer en een gewenste inrichting voor het overige verkeer.

### 3.6 Algemene knelpunten en principes

Buiten de geïnventariseerde knelpunten op alle wegen in het gebied, zijn er ook diverse algemene klachten en knelpunten benoemd. Anderzijds zijn er diverse oplossingsrichtingen voor problemen gerelateerd aan zwaar vervoer die niet specifiek bij één soort knelpunt thuishoren. In deze paragraaf gaan we hier nader op in.

#### Genoemde knelpunten

- Sommige wegen zijn in de praktijk smaller dan nodig, omdat bijvoorbeeld kapot gereden bermen of overhangende knotwilgen de effectieve breedte beperken.
- Soms nemen loonwerkers/landbouwers niet de moeite om bij smalle wegen (2,60-2,80 m) het dubbele wiel af te halen.
- Melktanks komen met vijf-assers van 48 ton bij de boerderijen. Dit kan niet anders door schaalvergroting en veranderende regelgeving. Overpompen van melk mag binnenkort niet meer (NVWA). Erven moeten voor deze grote wagens geschikt gemaakt worden. Maar toeleidende wegen, wie regelt dat? De wegbeheerder kan deze voertuigen niet weigeren, tenzij er een ontheffing voor nodig is. Echter, het niet verlenen van die ontheffing zou de bedrijfsvoering meestal te veel verstoren. De ontheffing kan alleen dienen als middel om aanvullende maatregelen af te dwingen, zoals een verplichte route/rijrichting, het gebruik van voertuigen met specifieke kenmerken als meesturende achterassen etc.
- Voor mest geldt vrijwel hetzelfde. Deze wordt opgehaald met grote voertuigen en de mest moet in één keer mee. De mestboeking moet hierbij kloppen, daar wordt streng op toegezien.
- Passeerplaatsen op smalle wegen waar ook woningen langs liggen, worden vaak ten onrechte gebruikt als parkeerplaats.
- Bij de aanleg van nieuwe infrastructuur op het interlokale wegennet worden bestaande verbindingen afgesloten (bv. sluiting spoorwegovergangen). Bij de nieuwe verbindingen wordt vaak geen rekening gehouden met hoogte- en breedte eisen van landbouwvoertuigen. Hierdoor ontstaan situaties waar landbouwers te maken krijgen met grote nieuwe barrières. In dat geval moeten landbouwers omrijden en vaak gebruik maken van ongeschikte routes.
- Bij beslissingen over plaatsing van bedrijven(terreinen) of het herindelen van natuurgebieden wordt geen rekening gehouden met de verkeersbewegingen en de voertuigen die bij zo'n bedrijf moeten kunnen komen.

Als voorbeeld: Een bedrijf in de Haarlemmermeer heeft een opslag in Rijnsaterwoude. Of in een Natura-2000 gebied wordt het gras vergund aan een boer die tientallen kilometers verder zit.



- De ontheffingsverlening vraagt veel tijd en energie van de bedrijven omdat er veel verschillende loketten zijn. Tegelijk is vaak moeilijk te begrijpen wanneer wel en geen ontheffing verleend wordt.
- Grondwerkzaamheden zorgen voor tijdelijk verkeer, steeds op verschillende plekken.

#### Mogelijke oplossingsrichtingen

- Lokale knelpunten moet men bij de wegbeheerder kunnen melden. Veel gemeenten hebben al een meldpunt openbare ruimte; meldingen van landbouwers dat hun voertuigen ergens niet meer goed kunnen passeren, dienen hierin hoge prioriteit te krijgen. Klachten moeten dan ook goed gerubriceerd en gekwantificeerd worden. Soms is het werkelijke probleem onverwacht: zo kan een lege stuiterende kippercombinatie van 15 ton waar geen ontheffing voor nodig is, voor veel meer overlast zorgen dan een exceptioneel transport van 100 ton.
- Gebruik van moderne voertuigen kan schelen in met name de schade die wordt aangebracht. Meesturende achterassen, betere soorten vering, etc. compenseert deels voor een hogere aslast.
- De hogere overheden moeten worden aangesproken op de gevolgen van bijvoorbeeld melk- en mestwetgeving voor de lokale wegen.
- Met de sector moet overlegd worden wat redelijke grenzen zijn voor de grootte van bedrijven (en voertuigen) op kwetsbare plekken.
- Het is soms nuttig en mogelijk om (tot op het niveau van individuele bedrijven) afspraken te maken over rijtijden (niet tegelijk met de starttijd van een school, buiten de spits, ...), snelheden (voorzichtig in de dorpskern of langs een kwetsbare plek in de weg), routes, etc.
- Bij de besluiten op het gebied van ruimtelijke ordening (waar komen natuurgebieden, waar nieuwe woonwijken, etc.) moet het verkeersaspect worden meegenomen.
- Bij uitbreiding of (ver)plaatsing van bedrijven moet rekening gehouden worden met het netwerk. De infrastructuur moet geschikt zijn of gemaakt kunnen worden.
- Bij aanleg van nieuwe infrastructuur dient men rekening te houden met mogelijke barrièrewerking. Hiervoor is samenwerking tussen alle wegbeherende partijen nodig, dus ook met de provincie (provinciale wegen), het Rijk (snelwegen) en Prorail (spoorwegen).
- Het lesprogramma VOMOL (Veilig omgaan met opvallende landbouwvoertuigen) wordt gecontinueerd. Bij het lesprogramma krijgen 11- en 12-jarigen in een dagdeel praktische kennis en informatie over verkeerssituaties en de grote opvallende landbouwvoertuigen van de medewerkers van loon- en grondverzetbedrijven zélf. Zo neemt het verkeersinzicht zowel bij de kinderen als bij de medewerkers toe. Hiervoor is inzet vereist van de sector en middelen via de Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid.
- De sector richt zich nadrukkelijk op innovaties in agrologistiek en andere innovaties in de bedrijfsvoering van landbouwbedrijven die bijdragen aan minder transport (en het economisch resultaat van de landbouw). Kansrijke oplossingen, aanvullend op de al genoemde oplossingen in het hoofdstuk beleidsprincipes worden verkend:
  - Gras oogsten in plastic balen die op een geschikt tijdstip kunnen worden opgehaald.
  - Houding en gedrag van bestuurders van zwaar verkeer aanpassen.
  - Voorlichting aan omwonenden en recreanten.



- Eénrichtingsverkeer in specifieke gevallen, bijvoorbeeld tijdens oogst of bouwprojecten. Voorwaarde is dat de omrijroute niet te lang is en ook werkelijk veiliger. Het middel moet niet erger zijn dan de kwaal.
- Gezamenlijk gebruik maken van kavelpaden door boeren om minder op de openbare weg te rijden.
- Kavelpaden gebruiken als fietspad waardoor groot en zwaar verkeer wordt gescheiden van klein en licht.
- Indikken of verwerken van melk waardoor minder transport nodig is.
- Voortdurende kavelruil zodat het aandeel huiskavels toeneemt. Bijvoorbeeld volgens de methode van 'Verkavelen voor groei'.
- Beperken van transportbewegingen door beter samenwerken aan logistiek, vergelijkbaar met de Binnenstadservice.



## 4. Scenario's en proces

---

Projecten pakken we niet regionaal en van boven op met een prioriteitenlijst. Prioritering vindt voor alle projecten primair plaats via het RVVP. Dit onderzoek levert daarvoor input, net als er komt vanuit fiets, OV, verkeersveiligheid etc. Voor problemen met zwaar verkeer werken we van onderaf. Vanuit de wil en energie van een gemeente/organisatie om met stakeholders zoals een landbouwer binnen de gezamenlijk gemaakte afspraken een concrete casus aan te pakken (zo nodig en regionaal gewenst maken we er een gezamenlijk project van). We kijken samen naar de oplossingen (binnen de afgesproken kaders) en zoeken naar financiering en subsidiëring. Aandachtspunt is dat wel cofinanciering beschikbaar moet zijn vanuit de actor zelf. Het kan niet zo zijn dan de regio of buurgemeenten voor een wegbeheerder gaan bepalen dat maatregelen genomen moeten worden, dat blijft de volledige autonomie van de wegbeheerder zelf. Als een gemeente de behoefte heeft, dan is er ter ondersteuning de gezamenlijke regionale toolkit voortkomend uit het nu gedane onderzoek, de kennis/het relatienetwerk en de expertise van en uit het periodiek landbouwoverleg en de mogelijkheid om gezamenlijk lobby te plegen of middelen te verwerven (dan wel samen op te brengen). De afgesproken beleidsprincipes geven de lokale wegbeheerder handvatten voor lokaal beleid.

In dit hoofdstuk gaan we nog wel kort in op wat de toepassing van de beleidsprincipes op elk type knelpunt zou kunnen betekenen voor de regio. Per knelpunt(type) zijn er verschillende scenario's denkbaar, het blijft immers maatwerk. We schetsen kort tussen welke extremen zich de uitkomsten bevinden om zo een beeld te geven van de totaal benodigde inspanning om alle knelpunten aan te pakken.

Overigens is er wel sprake van enige overlap tussen dit hoofdstuk en het vorige. Het is immers moeilijk om te zeggen waar het beleidsprincipe eindigt en de toepassing ervan begint.

### 4.1 Processtappen t.b.v. alle knelpunttypen

Er zijn in de loop van het project diverse algemene knelpunten genoemd, ook buiten de 5 typen die op de kaart zijn opgenomen. Juist hierin heeft de regio een belangrijke rol. Te beginnen door de uitvoering van dit onderzoek, maar in het vervolg ook door het bijeenroepen van een regionaal 'overleg zwaar verkeer'. De verdere invulling van de rollen van de verschillende belanghebbende partijen zal in dit overleg plaatsvinden. We stellen in elk geval de volgende stappen voor:

1. Er komt een halfjaarlijks 'overleg zwaar verkeer' waar in de gaten wordt gehouden hoe het verloopt met het oplossen van de knelpunten en waar nieuwe ontwikkelingen vroegtijdig gesignaleerd en besproken worden. De Regio Midden-Holland neemt hiervan in eerste instantie het secretariaat op zich. Partijen die worden uitgenodigd zijn in elk geval:
  - Regio Midden-Holland
  - Regio Holland-Rijnland
  - Gemeenten
  - Provincie(s)
  - HHSK
  - CUMELA Nederland



- LTO
  - TLN
  - VVN
  - Fietzersbond
  - ROV
  - Politie / hulpdiensten
2. Als er zich onderwerpen voordoen waarvoor de landelijke regelgeving zou moeten worden aangepast, trekken we als regio zo veel mogelijk gezamenlijk op in de lobby naar Den Haag. Het kan dan bijvoorbeeld gaan om de behoefte aan onderzoeken naar belasting van wegen met slechte draagkracht met verschillende soorten voertuigen (niet alleen op basis van gewicht). Een ander onderwerp is het beïnvloeden van vergunningenbeleid voor uitbreiding of plaatsing van bedrijven of verpachting van bijvoorbeeld gras uit Natura2000 gebieden.  
Het halfjaarlijkse overleg zwaar verkeer coördineert de lobby-inspanningen.
3. Voor de handhaving van overtredingen m.b.t. zwaar verkeer werken BOA's van de gemeenten en Politie nauw samen om meer efficiency te bereiken. Ook bestaat er een mogelijkheid om gezamenlijk mobiele weegapparatuur aan te schaffen. CUMELA Nederland wordt ingezet om cursussen over landbouwvoertuigen te geven aan de handhavers. Het halfjaarlijkse overleg zwaar verkeer coördineert de inzet en middelen.

Buiten deze algemene stappen, zijn er per type knelpunt de volgende scenario's mogelijk:

#### 4.2 Type 1: Waar rijdt het landbouwverkeer?

Er zijn in totaal 17 van de 108 knelpunten in deze categorie ingedeeld (de rode stippen op de kaart). In vrijwel alle gevallen betreft het N-wegen waarbij het als knelpunt wordt ervaren (door fietsers en/of bestuurders) dat het landbouwverkeer op de parallelweg moet rijden, óf het als knelpunt wordt ervaren (door automobilisten of de wegbeheerder) dat landbouwvoertuigen gebruik maken van de hoofdrijbaan.

Nummer	Locatieaanduiding	Gemeld knelpunt	wegbeheerder + locatie
N.18	N207 - naar Steekterbrug tot Leimuiden	Hier mogen geen brede voertuigen rijden. Men vraagt zich af waarom niet, want op andere N-wegen mag het wel.	PZH / Kaag en Braassem
N.35	N207 langs noordzijde van Alphen	Weg is niet toegestaan voor landbouwvoertuigen, maar zou een mooie functie in het netwerk kunnen hebben.	PZH / Alphen aan den Rijn
N.6	Uithoorn, brug over de Amstel N196 (provincie Noord-Holland)	Uithoorn wil de brug afsluiten voor zwaar verkeer om Uithoorn te ontlasten. Dat zal leiden tot verschuiving verkeer naar N231 en meer verkeer door Vrouwenakker (N.5)	Uithoorn, Noord-Holland
N.8	N231 door gemeente Nieuwkoop	N231 is opgenomen in het wensnetwerk om Nieuwveen en Noordeinde (knelpunt N.9) en andere lokale wegen (knelpunt N.2, N.32) te ontlasten, maar op grote stukken verboden voor landbouwvoertuigen.	PZH / Nieuwkoop



O.14	Baggerdepot tussen A12 en spoor (en gehele gebied langs A12 )	Depot niet legaal bereikbaar. Hier komt een nieuwe weg die waarschijnlijk ook aan de Oostzijde aangesloten wordt. De oplossing is het openstellen van deze zuidelijke randweg van Woerden voor het landbouwverkeer. Dat maakt het ook mogelijk om de Korte Waarder uit het netwerk te houden.	Prov. Utrecht/Woerden
O.27	Rondweg Harmelen langs A12	Landbouwverkeer is hier verboden, maar onduidelijk is hoe dat hier dan wel moet komen.	Prov. Utrecht /Woerden
O.28	N204 bij Woerden	Parallelweg te smal met veel fietsers	Prov. Utrecht, Woerden-Oudewater
O.5	Boerendijk Woerden	(Nog) geen knelpunt, maar er is angst voor afsluiting of beperking voor zwaar verkeer, terwijl de alternatieven niet goed zijn. Opgenomen in netwerk.	Woerden
O.6	N 212 Woerden-Mijdrecht	Verboden voor landbouwverkeer. Dit verbod wordt genegeerd omdat route via Kamerik niet prettig is voor landbouw- en zwaar verkeer, knelpunten O7 en O8.	Prov. Utrecht, Woerden-Mijdrecht
W.14	N453 (Beijerincklaan) en parallelweg (Tweede Bloksweg) Waddinxveen	Hoofdrijbaan is niet toegestaan voor landbouwverkeer, parallelweg recentelijk afgesloten (hier rijden ook veel fietsers). Onduidelijk wat nu de bedoeling is. Moet het zware verkeer allemaal via de Zuidelijke Rondweg en Kanaaldijk? => Inmiddels opgelost!	Waddinxveen
W.16	N219 tussen A12 en de Zuidelijke Dwarsweg	Op N219 is landbouwverkeer in Noord-Zuidrichting toegestaan, andersom niet. Men begrijpt dit verschil niet. In Zuid-Noord-richting moet via de Zuidelijke Dwarsweg gereden worden. Dat kan nu nog wel, maar hier ontstaat binnenkort knelpunt 17.	PZH, Zuidplas
W.19	N219 in Nieuwerkerk	Zwaar verkeer moet via Europalaan en Kerklaan tot 's Graveweg bibeko over smalle wegen omdat de N219 verboden is vanaf de A20.	PZH/Zuidplas
W.20	N206 noordelijk van A4	Verboden voor landbouwverkeer, grote omweg daardoor verplicht (langs knelpunten W.1 en W.1a).	PZH, Leiden
W.24	Nieuwe rondweg Waddinxveen	Gezien de functie van de weg zou het logisch zijn om landbouwvoertuigen over deze weg zo veel mogelijk buiten de kom te laten rijden.	PZH, Waddinxveen
W.6a	N209 zuidelijk van Hazerswoude-Dorp	Landbouwverkeer op GOW. Nu nog inhalen toegestaan, maar op gehele N209 wordt inhaalverbod ingevoerd.	PZH, Alphen aan den Rijn
W.6b	N209 tussen Rijndijk en Dorpsstraat Hazerswoude	Landbouwverkeer rijdt op hoofdrijbaan, gecombineerd met inhaalverbod; daardoor irritaties.	PZH, Alphen aan den Rijn
Z.13	Kerkweg ten noorden van Lekkerkerk	Parallelweg N476: te smal en 15-tons beperking.	PZH, Krimpenerwaard
Z.14	Lekkerkerk (noord)	Randweg tussen Weidelaan en N476 wordt gebruikt ondanks verbod.	Krimpenerwaard
Z.15	Veerweg Bergambacht (Bergstoep)	Er wordt via N-weg gereden, maar dit is verboden voor landbouwverkeer.	PZH, Krimpenerwaard
Z.21	Parallelweg N207; Stolwijk-Gouda	Smalle weg, combinatie met fietsers; hoofdrijbaan druk	PZH, Krimpenerwaard

De rood gemarkeerde knelpunten zijn 'missing links' in het bovenregionaal netwerk.

Voor dit type knelpunten is het beleidsprincipe het uitvoeren van een stappenplan met een aantal overwegingen (intensiteit, functie van de weg in verschillende netwerken, etc.; zie hoofdstuk 3). Verder is het van belang dat de Provincie Zuid-Holland zelf ook al bezig is met een netwerkanalyse waarin dit punt terugkomt. Tenslotte zal juist dit type



knelpunt vaak terugkomen in het overleg zwaar verkeer (zie hierboven in dit hoofdstuk). De beleidsprincipes waarbij bij plaatsing van de bedrijven rekening wordt gehouden met de verkeersstromen, de afspraken over waar het netwerk überhaupt loopt, de projecten om het gedrag van weggebruikers te beïnvloeden, ze dragen alle bij aan het verminderen van dit type knelpunt.

Hoe dan ook betreft dit grotendeels knelpunten op het bovenregionale netwerk. Vanuit de aard van het probleem is in elk geval de Provincie direct belanghebbende en er zijn vaak meerdere gemeenten over wiens grondgebied de wegen lopen. Het ligt dus voor de hand om dit ook in regionaal verband op te pakken. Daarbij blijft er ruimte om elk punt op zichzelf te bekijken en maatwerk toe te passen.

### Kosten

Voor elk van de knelpunten hangen de kosten natuurlijk enorm af van de uitkomst van het afwegingskader en de gekozen oplossing. De uitkomst van het afwegingskader kan variëren tussen enerzijds 'landbouwverkeer toelaten/verbieden op de hoofdrijbaan/parallelweg' wat met enkele verkeersbesluiten geregeld kan worden en anderzijds 'aanleggen van een nieuwe weg/route voor landbouwverkeer' waarbij de kosten meer kunnen zijn dan een miljoen euro.

Scenario	Kosten per knelpunt / per locatie	Totaal voor 17 knelpunten (orde van grootte)
Geen aanpassing	€ 0,=	€ 0,=
Plaats op de weg wijzigen met verkeersbesluit en bebording	€ 1.000,= - € 10.000,=	€ 100.000,=
Aanpassingen aan weg (bv. verbreding parallelweg)	€ 10.000,= - € 100.000,=	€ 1.000.000,=
Aanleg nieuwe infrastructuur voor landbouwverkeer of andere modaliteiten	€ 1.000.000,= of meer	Niet van toepassing; voor het overgrote deel van de knelpunten is deze oplossing fysiek niet inpasbaar.





### 4.3 Type 2: Ongeschikte weg binnen de bebouwde kom

Dit betreft 30 knelpunten van de 108. Er is her en der overlap met type 1 (afweging tussen rondweg of weg door de kom) en type 3 (buitenkompse weg die binnen de kom doorloopt).

Nummer	Locatieaanduiding	Gemeld knelpunt	wegbeheerder + locatie
N.1	N463 bibeko door dorp Noorden	Veel landbouw maar vooral zwaar verkeer en fietsers gemengd op smalle weg. Weg is net opnieuw ingericht.	Nieuwkoop/PZH
N.17	Langeraarseweg in dorpskern Langeraar	Zwaar verkeer door dorpskern wordt als probleem ervaren. Landbouwers geven aan dat daar echt alleen bestemmingsverkeer rijdt.	Nieuwkoop
N.19	Herenweg Rijnsaterswoude	N207 is verboden waardoor landbouwverkeer via deze weg wordt afgewikkeld. Dit levert conflicten op met fietsers op de gehele route (binnen én buiten de kom) en in de dorpskern ook met geparkeerde autos	Kaag en Braassem
N.2	Nieuwkoop binnen de kom (Achterweg en vervolg)	N 231 verboden voor landbouwvoertuigen, waardoor die via de dorpskern moeten rijden.	Nieuwkoop
N.20	Dorpsstraat Leimuiden	N207 is verboden waardoor landbouwverkeer via deze weg wordt afgewikkeld. Dit levert conflicten op met fietsers op de gehele route (binnen én buiten de kom) en in de dorpskern ook met geparkeerde autos	Kaag en Braassem
N.23	Pastoor van der Plaatweg in Rijpwetering	Smalle weg binnen de kom met fietsers en geparkeerde auto's. Hier is lastig doorheen te rijden.	Kaag en Braassem
N.24	Leidseweg Oud Ade	Hoofd fietsroute naar Leiden en veel landbouwverkeer rijden gezamenlijk op dit stuk binnen de bebouwde kom.	Kaag en Braassem
N.27	Hoogewaard in Koudekerk	Landbouw- en zwaar verkeer rijdt hier door de dorpskern.	Alphen aan den Rijn
N.28	Willem Alexanderlaan in Leiderdorp (buiten onderzoeksgebied)	Breedtebeperking voor zwaar verkeer.	Leiderdorp
N.31	Dorpsstraat Aarlanderveen	Landbouw- en fietsverkeer gecombineerd op smalle weg door dorpskern.	Alphen aan den Rijn
N.33	Aardamseweg in Ter Aar	Druk en lastig rijden door dorp.	Nieuwkoop
N.34	Korteraarseweg in Korteraar	Klachten bewoners over zwaar verkeer, smal, geen trottoir etc.	Nieuwkoop
N.5	Vrouwenakker, Blokland, Oude Spoorbaan	Route loopt door dorpskernen. Het is een smalle weg, druk. Dit knelpunt wordt verergerd door de geplande afsluiting van de Maximalaan in Uithoorn. (N.6)	Nieuwkoop/PZH
N.9	Noordeinde binnen de kom	Dit is nu de facto de landbouwverkeerroute omdat de N231 verboden is en men niet door Nieuwveen wil rijden. Smal en druk rijden door dorp.	Nieuwkoop
O.10	Acacialaan Harmelen	Zwaar verkeer door dorpskern, veel klachten bewoners.	Woerden
O.12	Zuidzijde Bodegraven	Druk met vracht- en landbouwverkeer, klachten bewoners, weinig alternatief.	Bodegraven-Reeuwijk
O.19	Brugweg Waddinxveen	Drukke plattelandsweg binnen de kom met veel fietsers (hoofdnet fiets). De enige ontsluiting voor zwaar verkeer voor Reeuwijk-Dorp, geparkeerde auto's, passeren niet mogelijk waardoor volledig achteruit gereden moet worden.	Waddinxveen
O.2	Dorpskern Harmelen	Landbouwverkeer rijdt nog door het dorp ondanks rondweg. Situatie is nieuw en staat niet duidelijk aangegeven. Het is de vraag of het onkunde of onwil is om buitenom te rijden.	Woerden



O.3	's Gravensloot Woerden	Plattelandsweg is in de ochtend en middag afgesloten voor landbouwverkeer. Het is een drukke fietsroute en er zijn scholen langs de route. Afsluiting wordt genegeerd, omdat er geen alternatief is om richting Kamerik/Kockengen te rijden. Afsluiting alleen mogelijk als N-weg open gaat (knelpunt O.6)	Woerden
O.7	Dorpskern Kamerik (van Teylingenweg)	Zwaar verkeer en landbouwverkeer rijdt hier toch doorheen en gebruikt niet de weg buitenom.	Woerden
W.18	Zuidzijde en brug in Zevenhuizen	Brug en weg zijn te smal.	Zuidplas
W.1a	Dorpskern Zoeterwoude	Landbouwverkeer moet via smalle wegen in dorpskern.	Zoeterwoude
W.7	N209 binnen kom H'woude	N209 binnen Hazerswoude-dorp is te smal voor alle functies. Er zijn ideeën om een tunnelbak te maken; die moet dan wel geschikt zijn voor brede voertuigen!	PZH, Alphen aan den Rijn
W.8a	Dorpsstraat Hazerswoude	Route door dorpskern lijdt tot conflicten, wegversmalling maakt het lastig rijden.	Alphen aan den Rijn
Z.10	Binnen de kom van Goverwelle	Druk en lastig rijden door dorp.	Gouda
Z.11	Kern Berkenwoude	Druk en lastig rijden door dorp.	Krimpenerwaard
Z.16	Gouderak, Middelblok	Smal en druk door de kern van Gouderak.	HHSK, Krimpenerwaard
Z.19	Singels Gouda	Bewoners klagen over zware voertuigen.	Gouda
Z.5	Kern Stolwijk	's Nachts beperking > 15 ton; druk en lastig rijden door dorp overdag.	Krimpenerwaard
Z.9	Kern Haastrecht	Druk en lastig rijden door dorp.	PZH, Krimpenerwaard

Het beleidsprincipe is hier erg afhankelijk van de functie van de weg in het netwerk. Anderzijds zal er in de praktijk bijna altijd te weinig fysieke ruimte of budget beschikbaar zijn om een nieuwe route buiten de kern te bouwen. Uitkomst van de afweging zal relatief vaak zijn om weinig tot geen fysieke maatregelen te treffen, hoewel kleine verbeteringen (andere stoepbanden, andere snelheidsremmers, etc.) wel vaak mogelijk zijn. De focus ligt verder op gedrag. Die aanpak is ook kansrijk: In een relatief drukke bebouwde kom kun je makkelijker aan bestuurders vragen om hun snelheid aan te passen dan op een rustige plattelandsweg. Bovendien gaat het vaak om kleine afstanden.

De rol van de regio is bij specifieke knelpunten beperkt; de betreffende wegbeheerder (gemeente) is als eerste aan zet. Waar het bovenregionale routes betreft, is het wel aanmerkelijk dat er financieel bijgedragen kan worden door regio of provincie voor oplossingen die het netwerk als geheel verbeteren. Verder voegt het bij communicatiemaatregelen ook iets toe als dit in breder verband wordt opgepakt. Als bestuurders van voertuigen zouden worden aangesproken met een slogan als 'rustig aan binnen de bebouwde kom', dan geldt dat in principe immers voor alle bebouwde kommen.

### Kosten

Voor elk van de knelpunten hangen de kosten natuurlijk enorm af van de gekozen oplossing. Hieronder staan de verschillende mogelijkheden per knelpunt en wat dat zou betekenen voor het oplossen van het totaal aan knelpunten.

Scenario	Kosten per knelpunt / per locatie	Totaal voor 30 knelpunten (orde van grootte)
Geen aanpassing	€ 0,=	€ 0,=
Gedragsbeïnvloeding	n.v.t.	€ 100.000,=
Lokale verbeteringen	€ 10.000,= - € 50.000,=	€ 500.000,= - € 1.000.000,=



Nieuwe infrastructuur	€ 1.000.000,= of meer	Niet van toepassing; voor het overgrote deel van de knelpunten is deze oplossing fysiek niet inpasbaar.
-----------------------	-----------------------	---

#### 4.4 Type 3: Smalle of niet-draagkrachtige weg buiten de bebouwde kom

Van dit type zijn de meeste knelpunten genoemd: 31 van de 108.

Nummer	Locatieaanduiding	Gemeld knelpunt	wegbeheerder + locatie
N.11	Westkanaalweg Ter Aar	Veel fietsers (hoofdnet naar Alphen) en landbouwverkeer delen samen een (te) smalle weg.	PZH, Nieuwkoop
N.13	Vriezenweg, Geerweg	Aslastbeperking op deze weg, zonder dat een redelijk alternatief beschikbaar is.	Kaag en Braassem, Nieuwkoop
N.25	Noordeinde en Zuideinde (bubeko rond) Hoogmade	Smal weggetje met slappe bodem.	Kaag en Braassem
N.29	Zevenhovenseweg Ter Aar	Veel landbouwverkeer en fietsers gecombineerd op deze weg.	Nieuwkoop
N.30	Oostkanaalweg Ter Aar	Weg is te smal voor menging met fietsers (nu hoofdfietsroute). Dit probleem lost zich waarschijnlijk deels op door nieuwe fietsbrug over kanaal.	PZH/Alphen aan den Rijn
N.32	Aarlanderveenseweg Nieuwkoop	Te smal voor hoeveelheid fietsers (hoofdfietsroute) en landbouwverkeer.	Nieuwkoop/Alphen aan den Rijn
O.1	Groenendaal Harmelen	Groenendaal maakt onderdeel uit van de rondweg om Harmelen. De weg wordt door landbouwers als te smal gezien, c.q. mist goede passeerplaatsen.	Woerden
O.13	Korte Waarder in Nieuwerbrug	Smalle weg binnen de kom met gewichtsbeperking. Geen andere route naar Waarder beschikbaar (je kunt er niet legaal komen met zware voertuigen). De Korte Waarder maakt onderdeel uit van de school-thuisroute. Veel geparkeerde auto's op de smalle rijbaan. "Geen doorkomen aan en veel conflicten." De oplossing is het openstellen van de zuidelijke randweg van Woerden voor het landbouwverkeer.	Bodegraven-Reeuwijk
O.15	Oosteinde Waarder	Gewichts- en breedtebeperking. Het Oosteinde is de fietsverbinding tussen Driebruggen/Waarder en Woerden. Het is daarom ongewenst dat het netwerk zwaar verkeer hier ook loopt. De oplossing is het openstellen van de zuidelijke randweg van Woerden voor het landbouwverkeer.	Bodegraven-Reeuwijk
O.16	Laageind Driebruggen	Smal en verzakkingen.	Bodegraven-Reeuwijk
O.17	Kerkweg Reeuwijk	Smalle plattelandsweg. Wordt toch vaak gebruikt door bestuurders die het gebied niet kennen (door navigatiesystemen?); verwacht wordt dat dat na realisatie van de rondweg Reeuwijk-Brug nog problematischer wordt.	Bodegraven-Reeuwijk
O.18	Oud Reeuwijkse weg	Gewichtsbeperking, maar belangrijke verbinding richting A12	Bodegraven-Reeuwijk
O.20	Reewal	Smalle plattelandsweg bubeko, passeren lastig.	Bodegraven-Reeuwijk
O.21 = W.5	N 207 parallelweg Boskoopseweg	Veel landbouw- en fietsverkeer (hoofdnet fiets), fietsers passeren niet mogelijk, snelheidsremming met drempels.	PZH, Alphen aan den Rijn
O.24	Nieuwdorperweg	Plattelandsweg met fietsers. Ongeschikt voor brede zware voertuigen, maar de weg wordt toch gebruikt als sluiptroute.	Bodegraven-Reeuwijk



O.8	Oortjespad Kamerik	Smal; plattelandsweg met wederkerende verzakkingen en kapot gereden asfalt.	Woerden
O.9	N458 langs de Rijn bij Woerden	Provinciale weg is te smal; problemen met passeren.	Prov. Utrecht, Woerden
W.10	Bentweg (noordelijke stuk)	Smalle weg zonder passeermogelijkheid. Lastig bij tegemoetkomend verkeer.	Alphen aan den Rijn
W.15	Moerkapelse Zijde en Hollevoetbrug	Smalle weg met zeer smalle brug over de Rotte, ook veel fietsers naar Zoetermeer.	Zuidplas
W.1b	Nieuwe Weg en Weipoortseweg Zoeterwoude	Smalle ongeschikte plattelandsweg.	Zoeterwoude
W.21	JC Hogendoornlaan	Weg in slechte staat van onderhoud, daardoor gevaarlijk.	Alphen/Bodegraven-Reeuwijk
W.22	Voshol	Smalle weg in slechte staat van onderhoud.	Alphen/Bodegraven-Reeuwijk
W.5 = O.21	Parallelweg N207 tussen Alphen en Boskoop	Veel landbouw- en fietsverkeer (hoofdnet fiets), fietsers passeren niet mogelijk, snelheidsremming met drempels.	PZH, Alphen aan den Rijn
W.8b	Voorweg en Roemer Hazerswoude	Smalle plattelandsweg met fietsers.	Alphen aan den Rijn
Z.17	Ijsseldijk Gouda-Gouderak en verder	Lastige combinatie groot verkeer met fietsers, drempels hinderlijk voor zwaar verkeer.	HHSK
Z.18	Schaapjeszijde Krimpenerwaard	Smalle weg waar steeds meer vervoersbewegingen komen (gras moet vervoerd van natuurgebied naar boeren in het zuiden).	HHSK
Z.2	Parallelweg N210 tussen Schoonhoven en Bergambacht	Te smalle weg, veel fietsers.	PZH, Krimpenerwaard
Z.3	Parallelweg N207; Kadijk - Schoonouwen	Overhangende bomen; combinatie met fietsers.	PZH, Krimpenerwaard
Z.7	Westvlisterdijk Krimpenerwaard	Gevaarlijke combinatie fiets / landbouwverkeer.	HHSK
Z.8	Steinsedijk	Gevaarlijke combinatie fiets / landbouwverkeer.	Krimpenerwaard

De uitkomsten van het beleidsprincipe variëren voor de fysieke kant tussen ‘acceptabel; niets doen’ en ‘aanleggen van nieuwe route’. Dit laatste zal niet vaak realistisch mogelijk zijn. Dat betekent dat de totale kosten beperkt blijven; geld is immers zelden het doorslaggevende probleem bij dit type knelpunt. Wel zijn er per knelpunt fysieke verbeteringen mogelijk, zoals het aanleggen van (extra) passeerhavens.

De algemene afspraken en beïnvloeding van gedrag kunnen qua kosten echter wel grotendeels worden toegerekend aan dit type knelpunt. Ten eerste omdat het de grootste groep knelpunten is, maar ook omdat veel maatregelen juist bij dit type een onderdeel zijn van de oplossing.

### Kosten

Voor elk van de knelpunten hangen de kosten natuurlijk enorm af van de gekozen oplossing. Hieronder staan de verschillende mogelijkheden per knelpunt en wat dat zou betekenen voor het oplossen van het totaal aan knelpunten.

Scenario	Kosten per knelpunt / per locatie	Totaal voor 31 knelpunten (orde van grootte)
Geen aanpassing	€ 0,=	€ 0,=
Gedragsbeïnvloeding	n.v.t.	€ 100.000,=



Lokale verbeteringen (passeerhavens etc.)	€ 10.000,= - € 50.000,=	€ 500.000,= - € 1.000.000,=
Toedeling kosten algemene maatregelen	n.v.t.; geldt voor alle knelpunten	€ 10.000,= - € 100.000,= per jaar; voornamelijk proceskosten.
Nieuwe infrastructuur	€ 1.000.000,= of meer	Niet van toepassing; voor het overgrote deel van de knelpunten is deze oplossing fysiek niet inpasbaar.

#### 4.5 Type 4: Sluipverkeer

Zoals gezegd is sluipverkeer nooit een probleem op zich. Mede daarom zijn er 'maar' 5 plekken waar dit als (hoofd)probleem is genoemd.

Nummer	Locatieaanduiding	Gemeld knelpunt	wegbeheerder + locatie
N.14	Ziendeweg tussen Alphen en Nieuwkoop	Veel doorgaand vrachtverkeer (door navigatiesystemen?). Op deze weg rijden ook veel fietsers. Daardoor treden conflicten op.	Alphen aan den Rijn
N.15	Lindhovestraat Zwammerdam	Veel doorgaand vrachtverkeer (door navigatiesystemen?). Op deze weg rijden ook veel fietsers. Daardoor treden conflicten op.	Alphen aan den Rijn
N.7	Zuideinde in Nieuwkoop	Schijnbaar door navigatiesystemen komt veel (gebiedsvreemd) doorgaand vrachtverkeer over deze weg. "Locals doen dat niet." Er is ook gesuggereerd dat de weegpunten op de rijksweg A12 worden vermeden en dat die dus juist leiden tot verkeer op ongewenste plekken.	Nieuwkoop
O.11	Weg langs de Meije	Veel (doorgaand) loonwerkverkeer. Komt dit door navigatiesystemen? Er wordt te hard gereden. Het is een smalle bochtige weg met veel fietsverkeer, ook recreatief.	Bodegraven-Reeuwijk

Het beleidsprincipe leidt niet tot dure fysieke maatregelen als uitkomst. De te nemen maatregelen zitten vooral in de sfeer van afspraken en (eventueel) handhaving. Ook de algemene afspraken moeten bijdragen aan de vermindering van dit type knelpunt: het vaststellen en gebruiken van een hoofdnet zorgt er in principe voor dat alleen bestuurders die er moeten zijn, gebruik maken van de lokale wegen.

#### Kosten

Voor elk van de knelpunten hangen de kosten natuurlijk enorm af van de gekozen oplossing. Hieronder staan de verschillende mogelijkheden per knelpunt en wat dat zou betekenen voor het oplossen van het totaal aan knelpunten.

Scenario	Kosten per knelpunt / per locatie	Totaal voor 5 knelpunten (orde van grootte)
Geen aanpassing	€ 0,=	€ 0,=
Gedragbeïnvloeding	n.v.t.	€ 100.000,=
Toedeling kosten algemene maatregelen	n.v.t.; geldt voor alle knelpunten	€ 10.000,= - € 100.000,= per jaar; voornamelijk proceskosten.



#### 4.6 Type 5: Knelpunten op specifieke plek

Er zijn 25 knelpunten van dit type genoemd. Dit varieert van een gevaarlijke kruising die volledig heringericht zou moeten worden tot een onhandige versmalling waarvan de uitkomst wellicht is dat het brede verkeer wat moet inschikken. Het zijn nadrukkelijk 'knelpunten voor het zwaar verkeer'; die kunnen en willen we niet altijd zomaar oplossen, want dat kan gevolgen hebben voor de algehele verkeersveiligheid.

Nummer	Locatieaanduiding	Gemeld knelpunt	wegbeheerder + locatie
N.10	Kruispunt N231-Grendel	Gevaarlijk en lastig kruispunt om op te rijden; parallelweg met veel fietsers, middelbare school zit naast de aansluiting.	Nieuwkoop/PZH
N.12	Aardamse brug in Ter Aar	Onveilige kruispuntinrichting met name voor overstekende fietsers op Westkanaaldijk, fietsers gaan rechtdoor en vrachtverkeer rechtsaf (kruising is niet mee aangepast met reconstructie weg).	PZH, Nieuwkoop
N.16	Buitenkerk Zwammerdam	Lastige slinger in de weg (snelheidsremmers). Dit levert conflicten op met fietsers.	Alphen aan den Rijn
N.22	Zuidweg (ten Zuiden van Rijpwetering)	Het viaduct is te laag, daardoor moet hoog verkeer via een slingeroute rijden en dat is gevaarlijk en lastig.	Kaag en Braassem
N.26	Kruispunt Hofdijklaan (N 446) en Bospad bij Leiderdorp	Lastig om de parallelweg op of af te komen.	PZH/Leiderdorp
N.3	Kruispunt Nieuwkoopseweg-Achtienkavels	Gevaarlijke oversteek over N weg voor door hoge snelheden verkeer.	Nieuwkoop/PZH
N.4	Rotondes op de N231 bij Nieuwkoop	N231 heeft veel rotondes op de route. De route is de hoofdverbinding tussen Aalsmeer (bloemenveilig) Boskoop (Greenport). Het zwaar verkeer gebruikt vanwege de rotondes echter ook vaak een andere route via N462, N461, N207.	PZH, Nieuwkoop
O.22	N207 - naar Steekterbrug	Aansluiting parallelweg onlogisch, "je weet niet hoe je hier moet rijden".	PZH/Alphen aan den Rijn
O.23	N459 bij Reeuwijk	Gevaarlijke weg/parallelweg met oversteken van en naar Bodegraven en parallelweg A12 (Nespad)	PZH, Bodegraven-Reeuwijk
O.26	Brug 's Gravenbroekseweg	Zeer smalle brug.	Bodegraven-Reeuwijk
O.4	Kruispunt Steinhagenseweg-Eilandenlaan in Woerden	Onveilige situatie door de combinatie van veel fietsers en druk verkeer.	Woerden
W.11	Boskoop binnen de kom tot hefbrug	Landbouwvoertuigen hebben moeite met wegversmallingen.	Alphen aan den Rijn
W.12	N455 Hogeveenseweg	Slinger in de weg is lastig te nemen met een groot voertuig.	PZH, Alphen aan den Rijn
W.13	N-wegen in de kom van Waddinxveen	Rotondes zijn onhandig voor zwaar verkeer, auto's parkeren op de weg bij scholen.	Waddinxveen
W.17	Toekomstige spoortunnel N456	Tunnel wordt slechts 3,5 m hoog, dat is te laag voor landbouwvoertuigen. Hoe moeten ze in de toekomst rijden? (zie ook W.16)	PZH, Zuidplas
W.23	Spoortunnel	Tunnel wordt te laag voor landbouwvoertuigen. Hoe moeten ze in de toekomst rijden?	PZH, Zuidplas
W.2a	Hoge Rijndijk tussen A4 en Burge-meester Smeetsweg	N206 is verboden voor landbouwvoertuigen (knelpunt W.20). Omweg via Rijndijk heeft wegversmallingen, lastig te passeren voor landbouwvoertuigen.	Zoeterwoude
W.2b	Rijndijk en Hoorn (Zuidelijke Rijnover tussen Burg. Smeetsweg en Alphen)	Smalle weg met wegversmallingen, vooral bij bushaltes.	Alphen aan den Rijn



W.3	Koudekerkse brug	Brug is te smal.	Alphen aan den Rijn
W.4	Prins Bernhardlaan Alphen	Wegversmalling bij station t.b.v. oversteek is vervelend voor brede voertuigen.	Alphen aan den Rijn
W.9	N209 tussen Benthuizen en splitsing met de N455	Onhandige op- en afritten leiden tot gevaarlijke situaties in combinatie met hoge snelheid (hoofdrijbaan).	PZH, Alphen aan den Rijn
Z.1	Schoonhoven, mr. Kesperplein	De draai op en van de parallelweg bij de rotonde is moeilijk te maken.	PZH, Krimpenerwaard
Z.12	Benedenkerkseweg	Uitwijkstroken liggen aan één kant van de weg => lastig passeren.	HHSK
Z.20	Beijerscheweg onder N207 door	Hoogtebeperking 3,80 meter.	HHSK/PZH
Z.4	Beijerscheweg	Smal; draaien lastig te maken, vooral ook bij smalle bruggetjes.	HHSK
Z.6	Kruisingen Benedenkerkseweg en Koolwijkseweg - N207	Lastig oversteken vanuit parallelweg over N207.	HHSK/PZH

De kosten zijn relatief beperkt. Uiteraard vrijwel nul als we geen maatregelen nemen, maar ook als er wel een realistische oplossing is, zal dat vaak een relatief kleine maatregel betreffen: het afschuinen van een stoepband, het verwijderen van een paaltje. Als het probleem groter is (bijvoorbeeld een viaduct dat te laag is) dan gaat het eerder om de loop van het netwerk en keuzes waar landbouwverkeer toegestaan is, en is het dus eerder een knelpunt van type 1.

### Kosten

Voor elk van de knelpunten hangen de kosten natuurlijk enorm af van de gekozen oplossing. Hieronder staan de verschillende mogelijkheden per knelpunt en wat dat zou betekenen voor het oplossen van het totaal aan knelpunten.

Scenario	Kosten per knelpunt / per locatie	Totaal voor 25 knelpunten (orde van grootte)
Geen aanpassing	€ 0,=	€ 0,=
Lokale verbeteringen (snelheidsremmers, stoepbanden, etc.)	€ 10.000,= - € 50.000,=	€ 250.000,= - € 1.500.000,=



## 5. Conclusies en samenvatting afspraken

---

In dit rapport staat een flink aantal aanbevelingen en afspraken. Hier zetten we die nog eens op een rij. Het streven is om deze afspraken ook vast te leggen in een convenant met de betrokken overheden en externe partijen. De Regio Midden-Holland stelt dit convenant op. De afspraken zoals ze hieronder staan, worden dus mogelijk nog enigszins aangepast.

Parallel aan dit onderzoek heeft CUMELA Nederland ook een inventarisatie uitgevoerd naar de situatie op provinciale wegen. Zij komen met een aantal aanbevelingen die grotendeels ook hier terugkomen. Men kan het rapport opvragen door een mail te sturen naar: [info@cumela.nl](mailto:info@cumela.nl).

1. Het vastgestelde netwerk zwaar verkeer wordt gebruikt als belangrijk uitgangspunt bij alle ruimtelijke en infrastructurele overwegingen die invloed hebben op het netwerk.
2. Bij het aanpakken van knelpunten m.b.t. zwaar verkeer wordt eerst bepaald in welke categorie het knelpunt valt en op wat voor weg in het netwerk het ligt. Dan wordt het bijbehorende beleidsprincipe als afwegingskader gebruikt.
3. In het netwerk zijn nog een paar afwegingen te maken, die vooral te maken hebben met huidige verboden voor landbouwverkeer. In het halfjaarlijks overleg zwaar verkeer komen deze overwegingen aan de orde. Voorlopig staan deze plekken als 'keuze' op de kaart.
4. Voor diverse landbouwactiviteiten zijn voertuigen van 3,5 meter breed noodzakelijk. Wettelijk zijn voertuigen van 3 meter breed toegestaan. Voertuigen van 3-3,5 meter breed hebben een ontheffing nodig. Het streven is om in de komende 10 jaar op bovenregionale routes mogelijk te maken dat er ook voertuigen tot 3,5 meter breed kunnen rijden. Verder is het streven dat er op het bovenregionale net geen gewichtsbependingen zijn en dat elk voertuig zijn wettelijk toegestane maximumsnelheid kan rijden. Verbeteringen worden bij voorkeur meegenomen in reeds geplande werkzaamheden om werk met werk te maken.
5. De sector streeft ernaar dat voertuigen zo veel mogelijk gebruik maken van het gezamenlijk vastgestelde netwerk.
6. Er komt een halfjaarlijks 'overleg zwaar verkeer' waar in de gaten wordt gehouden hoe het verloopt met het oplossen van de knelpunten en waar nieuwe ontwikkelingen vroegtijdig gesignaleerd en besproken worden. De Regio Midden-Holland neemt hiervan in eerste instantie het secretariaat op zich. Partijen die worden uitgenodigd zijn in elk geval:
  - Regio Midden-Holland
  - Regio Holland-Rijnland
  - Gemeenten
  - Provincie(s)
  - CUMELA Nederland
  - LTO





- TLN
  - VVN
  - Fietsersbond
  - ROV
7. De provincie Zuid-Holland is bezig met een netwerkanalyse wegen. Hierin komt ook de vraag aan orde of, waar en onder welke voorwaarden landbouwverkeer op de hoofdrijbaan van N-wegen zou kunnen worden toegestaan. De provincie betreft het halfjaarlijkse 'overleg zwaar verkeer' bij haar overwegingen. Ook uitkomsten van landelijke discussie hieromtrent (in IPO, VNG, werkgroep landbouwverkeer etc.) worden meegenomen.
  8. Subjectieve gevoelens en meldingen moeten zoveel mogelijk worden geobjectiverd door gebruik te maken van o.a. verkeerstellingen en ongevallenstatistieken. Om te voorkómen dat beleid wordt gemaakt op basis van subjectieve gevoelens en meldingen, moeten meldingen gegroepeerd worden en door de wegbeheerder worden gebruikt bij het halfjaarlijkse overleg. Dit gaat om meldingen door bestuurders van voertuigen én door bewoners. Alleen op basis van geobjectiverde meldingen kan een knelpunt worden aangepakt.
  9. De wegbeheerder moet weten wat er aan brede en zware voertuigen op zijn wegen rijdt. Voor de bovenregionale wegen op het netwerk wordt de RDW gemandateerd voor het geven van ontheffingen. Daaronder kan elke wegbeheerder voor zichzelf ook wegen in het netwerk aanwijzen om te mandateren. Alle partijen noemen de Krimpenerwaard als plek waar het nu goed geregeld is met ontheffingen. We bewaken dat de ervaringen daar niet achteruit gaan en sturen zo nodig bij.
  10. Bij aanbestedingen van tijdelijke projecten zien wegbeheerders en sector erop toe dat er randvoorwaarden worden meegenomen met betrekking tot gebruikte voertuigen en routes, in de geest van de hier gemaakte afspraken. Er wordt onderzoek gestart naar de mogelijkheden om de gebruikers mee te laten betalen aan het onderhoud van wegen. Het gaat daarbij in eerste instantie om het aantoonbaar maken van schade door tijdelijke projecten en het opnemen van afspraken in de benodigde ontheffingen.
  11. Als er zich onderwerpen voordoen waarvoor de landelijke regelgeving zou moeten worden aangepast, trekken we als regio zo veel mogelijk gezamenlijk op in onze lobby naar Den Haag. Het kan dan bijvoorbeeld gaan om de behoefte aan onderzoeken naar belasting van wegen met slechte draagkracht met verschillende soorten voertuigen (niet alleen op basis van gewicht). Een ander onderwerp is het beïnvloeden van vergunningenbeleid voor uitbreiding of plaatsing van bedrijven of verpachting van bijvoorbeeld gras uit Natura2000 gebieden. Het halfjaarlijkse overleg zwaar verkeer coördineert de lobby-inspanningen.
  12. Voor de handhaving van overtredingen m.b.t. zwaar verkeer werken BOA's van de gemeenten en Politie nauw samen om meer efficiency te bereiken. Ook bestaat er een mogelijkheid om gezamenlijk mobiele weegapparatuur aan te schaffen. CUMELA Nederland wordt ingezet om cursussen over landbouwvoertuigen te geven aan de handhavers. Het halfjaarlijkse overleg zwaar verkeer coördineert de inzet en middelen.



13. Het lesprogramma VOMOL (Veilig omgaan met opvallende landbouwvoertuigen) wordt gecontinueerd. Bij het lesprogramma krijgen 11- en 12-jarigen in een dagdeel praktische kennis en informatie over verkeerssituaties en de grote opvallende landbouwvoertuigen van de medewerkers van loon- en grondverzetbedrijven zélf. Zo neemt het verkeersinzicht zowel bij de kinderen als bij de medewerkers toe. Hiervoor is inzet vereist van de sector en middelen via de Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid.
  
14. De sector richt zich nadrukkelijk op innovaties in agrologistiek en andere innovaties in de bedrijfsvoering van landbouwbedrijven die bijdragen aan minder transport (en het economisch resultaat van de landbouw). Kansrijke oplossingen, aanvullend op de al genoemde oplossingen in het hoofdstuk beleidsprincipes worden verkend:
  - Gras oogsten in plastic balen die op een geschikt tijdstip kunnen worden opgehaald.
  - Houding en gedrag van bestuurders van zwaar verkeer aanpassen.
  - Voorlichting aan omwonenden en recreanten.
  - Eénrichtingsverkeer in specifieke gevallen, bijvoorbeeld tijdens oogst of bouwprojecten. Voorwaarde is dat de omrijroute niet te lang is en ook werkelijk veiliger. Het middel moet niet erger zijn dan de kwaal.
  - Gezamenlijk gebruik maken van kavelpaden door boeren om minder op de openbare weg te rijden.
  - Kavelpaden gebruiken als fietspad waardoor groot en zwaar verkeer wordt gescheiden van klein en licht.
  - Indikken of verwerken van melk waardoor minder transport nodig is.
  - Voortdurende kavelruil zodat het aandeel huiskavels toeneemt. Bijvoorbeeld volgens de methode van 'Verkavelen voor groei'.
  - Beperken van transportbewegingen door beter samenwerken aan logistiek, vergelijkbaar met de Binnenstadservice.



## Bijlage 1 - Factsheets

---

### 5.1 Inleiding Factsheets landbouw- en vrachtverkeer

Voor het onderzoek 'landbouwverkeer en plattelandswegen' dat Ligtermoet & Partners uitvoert in opdracht van de regio Midden-Holland en enkele omliggende gemeenten, hebben we een aantal factsheets samengesteld.

Het doel van de factsheets is om de beschikbare kennis en beleidsstukken die *specifiek* betrekking hebben op landbouw- en vrachtverkeer, te bundelen. Op deze manier hebben alle betrokkenen alle relevante kennis en feiten vooraf beschikbaar. Met die achtergrond kunnen we in de werksessies snel dieper ingaan op de specifieke knelpunten en situaties in de regio.

Uiteraard heeft landbouw- en vrachtverkeer ook te maken met de uitkomsten van het algemene verkeersbeleid en de situatie op wegen met andere modaliteiten. Het doel van deze factsheets is echter niet om knelpunten te benoemen of om een integraal beeld te geven van ál het beleid waar dit verkeer mee te maken heeft. Deze zaken komen vanzelf aan de orde wanneer we over het netwerk en de knelpunten op dat netwerk komen te spreken.

De factsheets zijn ingedeeld in drie hoofdstukken:

- 1) Beleid landbouw- en vrachtverkeer (landelijk, regionaal, lokaal)
- 2) Landelijke feiten en ontwikkelingen in relatie tot landbouw- en vrachtverkeer
- 3) Regionale feiten en ontwikkelingen in relatie tot landbouw- en vrachtverkeer

Juni 2015  
Ligtermoet & Partners

### Factsheet 1: Beleid Landbouw- en Vrachtverkeer

#### 5.2 Landelijke regelgeving

Wanneer we spreken over landbouw- en vrachtverkeer gaat het om de volgende voertuigcategorieën, zoals deze zijn gedefinieerd in de Regeling voertuigen:

(Bron: <http://wetten.overheid.nl/BWBR0025798/Hoofdstuk1/Afdeling1/Artikel11/>)

*1) landbouw- of bosbouwtrekker (LBT): voertuig van de voertuigcategorie T of motorvoertuig op rupsbanden, niet zijnde een gehandicaptenvoertuig of motorrijtuig met beperkte snelheid, met ten minste twee assen en een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet minder dan 6 km/h, dat 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 voor de land- of bosbouw; het voertuig kan zijn ingericht om een lading te vervoeren voor landbouw- of bosbouwdoeleinden of kan worden uitgerust met zitplaatsen voor meerrijders;*



Hierbinnen is er nog een classificatie in subcategorieën T1-T5, op basis van afmetingen, massa en constructiesnelheid.

*2) Motorrijtuig met beperkte snelheid (MMBS): motorvoertuig met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 25 km/h, niet zijnde een landbouw- of bosbouw-trekker of een bromfiets, niet ingericht voor het vervoer van personen en ingericht voor het bij op korte afstand van elkaar gelegen plaatsen afleveren of ophalen van goederen; onder motorrijtuig met beperkte snelheid wordt mede verstaan:*

*a. motorrijtuig met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 45 km/h, niet zijnde een landbouw- of bosbouw-trekker of een bromfiets, niet ingericht voor het vervoer van personen en wel **ingericht voor het uitvoeren van werkzaamheden** buiten wegen, aan wegen of aan werken op, in, langs en boven wegen; [...]*

*3) Bedrijfsauto: voertuig op vier of meer wielen, niet zijnde een motorrijtuig met beperkte snelheid of een gehandicaptenvoertuig, en ingericht voor:*

*a. het vervoer van goederen, of*

*b. het uitvoeren van andere werkzaamheden;*

*in ieder geval wordt als bedrijfsauto aangemerkt een voertuig van de voertuigcategorie N en een voertuig dat geregistreerd is als bedrijfsauto;*

*4) Vrachtwagen: Motorvoertuig gemaakt voor het vervoer van goederen, waarvan de toegestane maximale massa meer dan 3500 kilo bedraagt.*

Deze definitie wordt gehanteerd in het RVV 1990. Daarmee vallen LBT's en MMBS'en, ingericht voor het vervoer van goederen, voor de verkeersregels ook onder het begrip vrachtwagen.

Voor deze voertuigen zijn de volgende regels van kracht (Bron: CROW-publicatie 240, Handreiking Landbouwverkeer):

### **Afmetingen en gewicht**

Een vrachtwagen is maximaal 2,55 meter breed, 4 meter hoog en 12 meter lang. Met aanhangwagen mag de combinatie 18,75 meter lang zijn. Met lading mag een vrachtwagen zonder ontheffing maximaal 3,0 meter breed zijn. Met spiegels is een vrachtwagen op de weg ook veelal 3 meter breed, want spiegels tellen niet mee voor de breedtebepaling van een voertuig.

Een landbouwtrekker en een mmbs zijn maximaal 3 meter breed, en ook 4 meter hoog en 12 meter lang. Er mogen (meerdere) aanhangwagens achter gehangen worden met elk dezelfde maximale afmetingen, maar de totale trein mag niet meer dan 18 meter lang zijn.

De breedtes zijn exclusief spiegels. Wanneer een landbouwvoertuig geladen is met losse veldgewassen mag de breedte inclusief belading 3,50 meter zijn.

Bij een landbouwtrekker is de maximum aslast van de aangedreven as 11.500 kg. De niet-aangedreven assen van LBT mogen maximaal 10.000 kg per as. Voor mmbs'en is de maximum aslast van zowel aangedreven als niet-aangedreven assen 10.000 kg. In totaal mag een 2-assige trekker maximaal 14.000 kilo wegen. Beladen is het maximum voor een combinatie met aanhanger(s) 50.000 kilo, met nog steeds een maximum van 10.000 kilo per as en 11.500 kg voor de aangedreven as van de landbouwtrekker.



Voor vrachtwagens geldt dat de in het kentekenbewijs vermelde gegevens m.b.t. gewicht aanhanger en aslast niet mogen worden overschreden. Gezamenlijk is de maximale massa ook hier 50.000 kilo.

Voor voertuigen met afwijkende maten kan een ontheffing worden aangevraagd bij wegbeheerders. Zie paragraaf 1.6.

### 5.3 Landelijk beleid

NB: Er is ook Europees beleid ten aanzien van landbouwtrekkers. Dit gaat met name om typegoedkeuringen; voor landbouwtrekkers, aanhangwagens en verwisselbare getrokken machines is er de Richtlijn 2003/37/EG, welke op 1 januari 2016 wordt vervangen door de Verordening (EU) 167/2013. Verder is nu nog opvallend dat Nederland als enige in Europa geen verplicht kenteken heeft en dat bestuurders van landbouwvoertuigen geen rijbewijs hoeven te hebben\*. We gaan hier verder niet in op de Europese regelgeving en beperken ons tot het Nederlandse beleid.

*\*Uitgezonderd 16- en 17-jarigen die met een landbouwtrekker aan het werk zijn.*

Het landelijke Nederlandse verkeersbeleid met betrekking tot landbouwvoertuigen gaat vooral over verkeersveiligheid. Andere aspecten (doorstroming, bereikbaarheid) vallen onder lokale verantwoordelijkheid. Het landelijke verkeersveiligheidsbeleid is gestoeld op de leest van **Duurzaam Veilig**. Hoofdpunt daarin is de scheiding van verkeerssoorten naar massa en snelheid. Hierin is landbouwverkeer problematisch, omdat het qua massa in de hoogste categorie hoort en qua snelheid juist in de laagste. Het dilemma is of landbouwverkeer gemengd moet worden met sneller autoverkeer op (bijvoorbeeld) 80-km wegen óf met kwetsbaarder fietsverkeer op (bijvoorbeeld) een parallelweg. Bij vrachtverkeer speelt dit minder, omdat het meestal van autowegen gebruik kan maken.

Vanaf **1 juli 2015** moeten alle bestuurders van LBT's en MMBS'en een T-rijbewijs hebben. Voor bestaande bestuurders volstaat dan een B-rijbewijs of een trekkercertificaat jeugdigen, welke moet zijn behaald voor 1 juli 2015. Het trekkercertificaat jeugdigen moet voor 1 juli 2016 worden omgewisseld voor een T-rijbewijs. Bij verlenging van het B-rijbewijs wordt categorie T automatisch bijgeschreven.

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu werkt momenteel aan de kentekening van LBT's, MMBS'en en hun aanhangwagens. Nieuwe landbouwvoertuigen worden vanaf februari 2017 gekentekend. Bestaande landbouwvoertuigen worden gekentekend tussen februari 2017 en 1 juli 2018<sup>3</sup>. Pas als dat geregeld is, wil zij de maximumsnelheid verhogen tot 40 km/uur. De beslissing op welke wegen wel en op welke wegen geen snelheidsverhoging zal worden toegestaan, is en blijft ook dan een zaak van afzonderlijke wegbeheerders. Tot februari 2017 blijft de **maximumsnelheid 25 km/uur**, ondanks het feit dat veel voertuigen harder kunnen en bestuurders desgevraagd ook aangeven dat ze vaak harder rijden. Een werkgroep van wegbeheerders (waaronder de provincie Zuid-Holland) en gebruikersorganisaties werkt momenteel aan de gevolgen van de verhoging van de maximumsnelheid naar 40 km/uur voor de toelating van landbouwvoertuigen op de diverse soorten wegen.

<sup>3</sup>

<http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2015/04/02/tijdpad-ten-aanzien-van-de-invoering-van-de-kentekenplicht-voor-tractoren.html>



overig

Ook op 1 juli a.s. worden twee nieuwe borden ingevoerd: Het betreft een bord voor verplicht gebruik van de passerstrook en een bord dat deze verplichting opheft. Door de nieuwe borden ontstaat er voor bestuurders van landbouwvoertuigen een verplichting om de passeerstroken werkelijk te gebruiken. Verder kunnen de stroken niet meer worden gebruikt door verkeer als oneigenlijke parkeerplaats.



#### 5.4 Landelijke ontwerprichtlijnen

Behalve vastgelegd beleid zijn er ook ontwerprichtlijnen/aanbevelingen uitgegeven door het CROW. Deze zijn opgenomen in publicatie 240 – Handreiking landbouwverkeer. De aanbevelingen hebben betrekking op wegbreedte (tenminste 5,50 meter) en profiel van vrije ruimte, afwikkeling van fietsverkeer, wegconstructie, landbouwvriendelijke snelheidsremmers en de voorwaarden waaronder gebiedsontsluitingswegen kunnen worden opengesteld voor landbouwverkeer.

#### 5.5 Provinciaal beleid

In het algemene beleid ten aanzien van verkeer en ruimte komt landbouw vooral aan de orde als ruimtelijk onderwerp, de verschillende kwaliteiten van elk gebied. De Visie Ruimte en Mobiliteit noemt landbouwverkeer alleen als onderwerp waar 'maatregelen nodig zijn' om de verkeersveiligheid te verbeteren. In het nieuwe Coalitieakkoord Zuid-Holland is relevant dat er grenzen worden gesteld aan de grootte van bouwblokken van bedrijven. Duurzaamheid is een belangrijk thema, evenals het behouden van het karakteristieke landschap (van belang bij het organiseren van herverkaveling).

Het huidige provinciaal beleid m.b.t. landbouwverkeer wordt verwoord in een brief van de gedeputeerde aan de statencommissie mobiliteit van februari 2010. Hierin wordt afgepeeld wat de mogelijkheden zijn op provinciale wegen: idealiter een hoofdrijbaan, een parallelweg voor landbouwverkeer en een vrijliggend fietspad. Als dat niet past, eerst zorgen dat een parallelweg optimaal is ingericht voor medegebruik door fietsers. De volgende optie is om een smallere parallelweg wel een fiets-uitstraling te geven. Als laatste gaat men op zoek naar parallelle structuren in de omgeving van de weg. Kortom: Het doel is dat landbouwverkeer (en fietsers) in principe nooit op de hoofdrijbaan terecht komen. In de praktijk zijn er nu nog diverse provinciale wegen/wegvakken waarop landbouwverkeer is toegestaan.

*Aanvulling: Vanuit de netwerkvisie heeft de Provincie het volgende afgesproken: op regionale wegen in principe geen landbouwverkeer. In stedelijke agglomeraties, regiokernen, havencomplexen onder voorwaarden mogelijk. (voorwaarden nader uit te werken) Op lokale wegen is al dan niet toelaten maatwerk. In ieder geval niet toelaatbaar bij auto-intensiteiten van meer dan 7.000 á 10.000 motorvoertuigen per etmaal.*

Ter vergelijking: In twee andere provincies (Friesland, Zeeland) is meer expliciet landbouwbeleid geformuleerd. Dat betekent dat er een netwerk is vastgesteld waar landbouwverkeer zo veel mogelijk gebruik van zou moeten maken. Aan de wegen op dat netwerk zijn inrichtingseisen gesteld (afhankelijk van het type weg) en er wordt aan gewerkt om knelpunten binnen afzienbare tijd aan te pakken. Specifiek in Brabant is nog het streven naar een omrijfactor van minder dan 1,4. In Friesland is een afwegingskader gemaakt voor het toepassen van landbouwpasseerstroken, evenals in Zeeland. De meeste provincies streven ernaar om op lange termijn het landbouwverkeer te weren



van 80km-wegen. Maar in bijvoorbeeld Limburg en Gelderland wordt soms besloten om het landbouwverkeer voorlopig opnieuw toe te staan op dit soort wegen indien het alternatief (door kernen heen) per saldo verkeersonveiliger is.

## 5.6 Regionaal beleid

In het RVVP dat op dit moment wordt gemaakt, komt landbouwverkeer uiteraard wel expliciet terug. Met name in relatie tot fiets: minimaliseren conflict tussen zwaar landbouwverkeer en fietsverkeer.

Verder wordt voor landbouwverkeer ook vanuit economische overwegingen gestreefd naar 'een zo goed mogelijk hoofdrouthenetwerk waar het voldoende ruimte heeft en bij voorkeur beschikt over eigen infrastructuur'. Ook wordt gewezen op de wenselijkheid van educatie en voorlichting naar fietsers én landbouwers over de gevaren. Uiteraard is het de bedoeling dat de resultaten van het onderzoek dat we hier uitvoeren, worden verwerkt in het RVVP.

In dit onderzoek worden de volgende problemen geadresseerd:

- Landbouwverkeer rijdt te langzaam om veilig gebruik te maken van de hoofdrijbaan van een 80km-weg
- Landbouw- en vrachtverkeer is te breed voor veel wegen op het onderliggend wegennet
- Landbouwverkeer (en zwaar vrachtverkeer) is te zwaar voor de ondergrond in grote delen van Midden-Holland
- Landbouw- en vrachtverkeer combineren met fietsers is onaangenaam voor beide partijen

## 5.7 Beleid waterschap en gemeenten

Het beleid in gemeenten en waterschap (in de regio van dit onderzoek is één wegbeheerend waterschap) is in het algemeen geformuleerd voor twee zaken: bescherming van de wegen middels geslotenverklaringen op basis van tonnage en verlening van ontheffingen.

1) De wegen zijn ingedeeld naar tonnage en er zijn geslotenverklaringen voor wegen met verschillende maximale aslast. In Bodegraven-Reeuwijk is er bijvoorbeeld een kaart van wegen met maximale aslast van 4,5,6,8 en 10 ton.

2) Gemeenten geven als wegbeheerder ontheffingen uit voor voertuigen die breder of zwaarder zijn dan de norm. De breedte-ontheffingen gaan standaard tot 3,5 meter. Voor dit soort ontheffingen is ook een landelijk loket bij de RDW beschikbaar waar elke gemeente zich bij aan kan sluiten. Een agrariër kan dan in één keer ontheffing aanvragen voor een voertuig voor alle aangesloten gemeenten. Ondanks deze mogelijkheid ervaart CUMELA Nederland het ontheffingenbeleid als versnipperd; bedrijven moeten vaak langs meerdere loketten.

Mocht een voertuig breder zijn dan 3,5 meter dan moet specifiek bekeken of ontheffing mogelijk is.

## Factsheet 2: Landelijke feiten en ontwikkelingen in relatie tot Landbouw- en Vrachtverkeer

### 5.8 Feiten landbouw- en vrachtverkeer



## Mobiliteit

Er zijn in Nederland volgens het ministerie van IenM 270.000 landbouwtrekkers, 130.000 motorrijtuigen met beperkte snelheid en 300.000 aanhangwagens. Dit is 4% van het totale wagenpark.<sup>4</sup> Er is niet bekend hoeveel verplaatsingen op de openbare weg dit oplevert; landbouwverkeer wordt zelden onderscheiden in verkeersmodellen en tellingen.

Er is recent wel onderzocht wat het verband is tussen gewastypen, ondergrond en soorten en aantallen verkeersbewegingen: "Grasland genereert van alle gewastypen de meeste verkeersbewegingen. Een kavel van 5 hectare bebouwd met gras wordt ruim 30 keer per jaar bezocht. Percelen met granen leveren als gevolg van de beperkte opbrengst in tonnen relatief weinig agrarisch verkeer op; een kavel van 5 hectare wordt slechts 20 keer per jaar bezocht. Uit het onderzoek komt naar voren dat grasland de meest gelijkmatige spreiding van agrarisch verkeer toont gedurende de seizoenen. Het verkeer dat aan de andere gewassen is gerelateerd is sterk gebonden aan het oogstseizoen. Voor sommige gewassen ligt het oogstseizoen in de zomer (graan, bloembollen) terwijl andere gewassen pas in de herfst worden geoogst (mais, suikerbieten)."<sup>5</sup> Overigens geldt natuurlijk ook voor grasland dat er wel degelijk een piek is in het hooiseizoen, al is die piek niet meer zó extreem doordat gras steeds vaker een tijdje in plastic op het land kan blijven liggen.

RoyalHaskoningDHV deed in 2013 onderzoek naar intensiteiten en verliestijden als gevolg van landbouwverkeer op provinciale wegen in het land. Van die wegen had de drukste 140 landbouwvoertuigen per etmaal vs. 8000 motorvoertuigen. Daar is de gemiddelde verliestijd voor voertuigen die er last van hebben ongeveer 1 minuut (een factor 1,5 t.o.v. de normale reistijd).

## Verkeersveiligheid

Gemeten in de periode 2005-2009 vallen er per jaar zo'n 13 doden en 55 zwaargewonden bij ongevallen waarbij een landbouwvoertuig is betrokken. Het aandeel in het totaal aantal verkeersdoden en -gewonden neemt toe. Bij 80% van deze ongevallen gaat het om een tractor, waarvan 44% een aanhanger voorttrok. Bij 20% ging het om een mmbs. In onderstaande tabel staat weergegeven welk soort voertuig de 'botspartner' was bij de ongevallen:

<b>Botspartner</b>	<b>% van dodelijke ongevallen</b>	<b>% van ongevallen met gewonden</b>
Geen (eenzijdig ongeval)	12%	5%
Voetganger	9%	3%
Fiets	28%	16%
Bromfiets	10%	17%
Motor	7%	13%
Auto	31%	41%
Overig	3%	4%

<sup>4</sup> Bron: Memorie van Toelichting op wetsvoorstel kentekening van landbouwvoertuigen.

<sup>5</sup> Bron: [http://www.verkeerskunde.nl/internetartikelen/internetartikelen/agrarisch-verkeer-hoeveel-wanneer-en-waar-\(vk-3.4.40428.lynkx](http://www.verkeerskunde.nl/internetartikelen/internetartikelen/agrarisch-verkeer-hoeveel-wanneer-en-waar-(vk-3.4.40428.lynkx)





Van de slachtoffers valt 70% bij ongevallen buiten de bebouwde kom. Van alle verkeersongevallen is dat 40%. Ongevallen met landbouwvoertuigen vinden voor 70% plaats op wegvakken en 30% op kruisingen. Dat is meer op wegvakken dan voor alle ongevallen, maar dat verschil kan volledig verklaard worden doordat er meer ongevallen buiten de kom plaatsvinden (waar relatief minder kruisingen zijn).

Ten opzichte van alle ongevallen valt verder nog op dat relatief veel ongevallen (62% vs. 25% voor overige ongevallen) direct te maken hebben met de breedte van de voertuigen en/of de beperking van het zicht van bestuurders (ongevalstypen 'frontaal', 'schampen' en 'flank zonder afslaan'). Hoe dan ook heeft landbouwverkeer per gereden kilometer een grotere kans om betrokken te zijn bij een ernstig ongeval dan het gemiddelde van alle verkeer.

Na 2009 zijn de cijfers moeilijk vergelijkbaar vanwege een verandering in de manier van registreren. Los van de objectieve ongevalsgegevens gaat het bij onveiligheid rond dit verkeer ook om 'beleving'; het voelt onveilig een groot landbouwvoertuig of een zware vrachtwagen tegen te komen, ook als deze zich keurig aan de regels houdt.

## 5.9 Ontwikkelingen in landbouw

Veel zaken die de landbouw als geheel beïnvloeden, komen voort uit het Europese Gemeenschappelijke Landbouw Beleid (GLB). Dat komt via het ministerie van economische zaken in Nederland terecht. Zie

<http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/landbouw-en-tuinbouw/landbouwbeleid>

In het GLB ligt momenteel de nadruk op *duurzame landbouw* en *nieuwe technieken*. Het GLB loopt tot 2020, maar er wordt nu al nagedacht over het vervolg: <http://www.toekomstglb.nl/index.php?id=1385>

Ook het eigen Nederlandse beleid richt zich o.a. op verduurzaming/vergroening van de landbouw. Landbouw speelt een rol in plattelandontwikkeling, vergroening en wateropgaven.

Landelijke landbouwtrends zijn:

Schaalvergroting – nog steeds worden bedrijven samengevoegd, zij het dat de grootste slag hierin al gemaakt lijkt te zijn.

Concentratie – landbouwbedrijven komen steeds meer bij elkaar terecht, zodat er elders grotere aaneengesloten gebieden ontstaan voor ander gebruik (natuur, recreatie, etc.)

Intensivering – Door de afschaffing van het melkquotum kan er meer melkvee per hectare gehouden worden. Dit zorgt voor meer transportbewegingen voor aanvoer van voer en afvoer van mest.

Specialisatie en Nieuwe producten – de landbouw speelt in op veranderende vraag, niet alleen voor de voedingsmiddelenindustrie maar ook voor de biobased industrie; verbouwing van hoogwaardige grondstoffen voor toepassing in de chemie en energiemarkt.

Recreatie/verbinding stad-land – landbouw wordt meer gekoppeld aan bijvoorbeeld kamperen, of bedrijven worden opengesteld voor publiek

Agrarisch natuur- en cultuurbeheer – landbouw draagt bij aan het in stand houden van groene gebieden en cultuurlandschap



## 5.10 Ontwikkelingen in landbouw- en vrachtverkeer

Het landbouwverkeer komt vaker ander verkeer tegen, al was het maar omdat ál het verkeer intensiever wordt (meer fietsen, meer autoverplaatsingen).

Voor het landbouwverkeer zélf is een gevolg van specialisatie en schaalvergroting dat grotere en zwaardere machines en transportmiddelen eerder rendabel zijn. Die tendens leidt ertoe dat in toenemende mate een beroep wordt gedaan op loonbedrijven of dat materieel samen wordt aangeschaft en/of uitgewisseld. Samen met andere effecten van schaalvergroting, zoals centralisering van de mestopslag (1 locatie per regio), zorgt dit voor steeds grotere verplaatsingsafstanden van landbouw gerelateerd verkeer, met als verwachte verkeerseffecten: meer landbouwverkeer met grotere landbouwmachines/voertuigen en transportmiddelen in verschillende verschijningsvormen, over grotere afstanden en meer gespreid over het jaar. Tegelijkertijd blijkt uit het genoemde onderzoek uit paragraaf 2.1 dat “schaalvergroting van de kavels leidt tot een reductie van het agrarische verkeer. Vier kavels van ieder 2,5 hectare veroorzaken afhankelijk van het gewastype 1,5 tot ruim 3 keer zoveel verkeer als één kavel met een oppervlakte van 10 hectare.” Het is de vraag wat per saldo de ontwikkeling is van de hoeveelheid landbouwverkeer. Hoe dan ook, ook als het totaalsaldo negatief is, wordt het verkeer dat overblijft wel meer geconcentreerd rond de (nieuwe) grote bedrijven.

Landbouwvoertuigen worden steeds groter. Steeds meer zelfrijdende landbouwvoertuigen zijn breder dan de toegestane 3 meter (of zelfs breder dan 3,5 waar een ‘standaard’-onthefving voor is). Ook wordt bijvoorbeeld de Rijdende Melk Ontvangst (RMO) steeds meer uitgevoerd door transport met een oplegger.

Er was een tendens dat steeds meer vervoer met landbouwvoertuigen wordt uitgevoerd in plaats van met vrachtwagens, omdat dat goedkoper was. Het is de vraag of dat nog steeds zo is nu sinds 1 januari 2013 de rode diesel is afgeschaft. Aan de andere kant is er een tendens dat dat er in het agrarisch gerelateerd vervoer uit efficiency-overwegingen steeds vaker gebruik wordt gemaakt van steeds grotere vrachtwagens voor vervoer van voer, mest en melk.

De invoering van het verplichte rijbewijs en de voorziene invoering van het verplichte kenteken bieden in de toekomst mogelijkheden om meer controle uit te oefenen.

### **Factsheet 3: Regionale feiten en ontwikkelingen in relatie tot Landbouw- en Vrachtverkeer**

#### 5.11 Feiten landbouw- en vrachtverkeer

Er zijn in het gebied van dit onderzoek 200 cumelabedrijven<sup>6</sup>. Deze bedrijven worden volgens de provinciale verordening ruimte 2014 gedefinieerd als ‘agrarisch aanverwant bedrijf’: “een bedrijf dat uitsluitend of overwegend is gericht op het leveren van diensten aan agrarische bedrijven en groene en recreatieve functies in het buitengebied zo nodig met behulp van werktuigen en apparatuur en op het verrichten van werkzaamheden tot onderhoud of reparatie van werktuigen of apparatuur, met als kenmerkende werkzaamheden cultuurtechnische werken, grondverzet, meststoffendistributie en agrarisch loonwerk.”

---

<sup>6</sup> Verzamelnaam voor bedrijven die – kort samengevat – gespecialiseerd zijn in groen, grond en infra.



De cumelasector heeft in dit gebied in totaal ongeveer 2000 werknemers en een totale omzet richting 300 miljoen euro. Ze maken deze omzet in cultuurtechnisch werk (40-45%), grondverzet (40-45%) en agrarisch loonwerk (15%).

De ondergrond in het gebied is voornamelijk veen en rivierklei. Dit zorgt dat er voor het bewerken relatief grotere, zwaardere machines en voertuigen nodig zijn.

In het verkeersmodel van Midden-Holland keken we naar zwaar vrachtverkeer (van landbouwverkeer zijn geen aparte cijfers bekend). Op 60km-wegen gaat het maximaal om rond de 100 zware vrachtwagens per etmaal, maar in deze cijfers zit een grote onzekerheidsmarge. In de rest van dit project hopen we preciezere routes en aantallen op specifieke plekken/momenten te achterhalen.

In Zuid-Holland zijn relatief veel wegen in gebieden met een slappe bodem. Zowel het veenplasseengebied als de diepe polders hebben last van bodemdaling. In deze gebieden levert zwaar (landbouw)verkeer meer dan elders in Nederland problemen op voor de kwaliteit van het wegdek (rand- en bermshade). Veel wegen zijn om die reden gesloten voor verkeer op basis van gewichtsbepalingen.

In juli 2014 stuurde CUMELA Nederland een brief aan de provincie Zuid-Holland met het verzoek tot het instellen van een onderzoek naar de problematiek van het landbouw- en vrachtverkeer. Daarin staan nog de volgende aanvullende knelpunten genoemd voor dit gebied:

- Gezien de aard van het gebied (vol, intensief gebruik, veel bewoners) is het moeilijk om capaciteit van wegen mee te laten groeien met de economische groei, of met de intensievere verkeersstromen bij groeiende bedrijven.
- Er ontbreken veilige doorgaande logistieke routes. Bijvoorbeeld doordat parallelle routes te smal zijn en landbouwverkeer verboden is op enkele N-wegen.

### **VOMOL**

VOMOL is een educatief project. Het staat voor Veilig Omgaan Met Opvallend Landbouwverkeer. Het doel van het project is wederzijdse bewustwording van jonge trekkerbestuurders en leerlingen van groepen 7 en 8 van basisscholen. Het is in de regio Midden-Holland in 2014 voor het eerst uitgevoerd in Stolwijk en Haastrecht. Voorwaarde voor het slagen van een project zijn: een competente docent, goed lesmateriaal (is beschikbaar), medewerking van loonbedrijven voor beschikbaar stellen van grote landbouwvoertuigen (CUMELA Nederland kan bemiddelen bij haar leden), goede locatie, AOC leerlingen die in opleiding zijn voor het berijden van een trekker en een tweede persoon naast de projectleider op de dag zelf voor de organisatie en coördinatie.

### **Ongevallen**

In het gebied van dit onderzoek, minus Woerden, is het volgende bekend over ongevallen met landbouwverkeer in de afgelopen 12 jaar. Hierbij moet worden aangetekend dat de registratie ná 2009 minder betrouwbaar is.



Naam wegbeheerder:	totaal ongevallen	slachtoffer ongevallen	ernstige ongevallen	dodelijke ongevallen
Alphen aan den Rijn	38	7	4	0
Bodegraven-Reeuwijk	22	2	1	1
Gouda	28	5	2	0
Het Rijk	1	0	0	0
Kaag en Braassem	22	2	1	0
Krimpenerwaard	24	3	1	0
Nieuwkoop	16	3	0	0
Waddinxveen	14	1	1	0
Waterschap	47	4	3	2
Zoeterwoude	8	0	0	0
Zuid-Holland	70	14	10	1
Zuidplas	30	7	2	1
<b>Totaal</b>	<b>320</b>	<b>48</b>	<b>25</b>	<b>5</b>

*Ongevallen waarbij een landbouwvoertuig is betrokken tussen 1-1-2001 en 31-12-2013*

## 5.12 Ontwikkelingen in landbouw

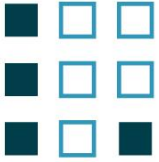
Hoewel de landelijke trend nog steeds is naar meer concentratie en schaalvergroting van landbouwbedrijven, is de vraag in hoeverre dat proces in Midden Holland niet al is uitgekristalliseerd. De belangrijkste verandering is nog dat er landbouwgrond wordt omgezet naar natuur. Dit betekent dat de grond elders wordt gecompenseerd. Op deze manier wordt getracht aaneengesloten natuurgebied te krijgen (bijvoorbeeld aan de noordzijde van de Krimpenerwaard) terwijl elders de landbouw wordt geconcentreerd. Zie [http://www.veenweidepactkrimpenewaard.nl/content.asp?content\\_id=64](http://www.veenweidepactkrimpenewaard.nl/content.asp?content_id=64) voor meer informatie over deze plannen. Overigens wordt de ‘nieuwe’ natuur vaak ook weer beheerd door de landbouwers en levert dat dus ook weer verplaatsingen op met zwaar verkeer.

Kavelruil in Zuid-Holland kan nog gefaciliteerd worden via de methode “Verkavelen voor Groei”. Verkavelen voor Groei staat voor een nieuwe gebiedsgerichte, snelle en effectieve manier van verkavelen die Dienst Landelijk Gebied (DLG), Land en Tuinbouw Organisatie (LTO) en het Kadaster gezamenlijk hebben ontwikkeld. Ondernemers en andere betrokkenen in het gebied maken zélf het ruilplan voor agrarische structuurverbetering, natuur, water, landschap en andere maatschappelijke doelen. Door maximaal gebruik te maken van transparante groepsprocessen is deze aanpak sneller dan de traditionele landinrichting en aanzienlijk goedkoper en effectiever. Nieuwe software maakt het mogelijk om op efficiënte wijze de interactieve groepsprocessen te ondersteunen. (<http://www.dienstlandelijkgebied.nl/onderwerpen/landbouw/landbouw/dossier/verkavelen-voor-groei-sneller-goedkoper-beter>)

## 5.13 Ontwikkelingen in landbouwverkeer

Landbouwverkeer in Zuid-Holland gaat voor een relatief groot deel over melktransport. De belangrijkste ontwikkeling hierin is de gecentraliseerde opslag. Dit zorgt voor meer verkeersbewegingen, maar ook voor een betere mogelijkheid om het echt grote verkeer te sturen.





 **Ligtermoet  
& Partners**  
adviseurs in verkeersbeleid

Walenburgerplein 104  
3039 AN Rotterdam  
(010) 303 2998  
[www.ligpart.nl](http://www.ligpart.nl) | [info@ligpart.nl](mailto:info@ligpart.nl)  
KvK Rotterdam 2904 0450

*Vestigingen in Rotterdam (Ligtermoet & Partners), Leuven (Timenco) en Zwolle (BVA Verkeersadviezen)*