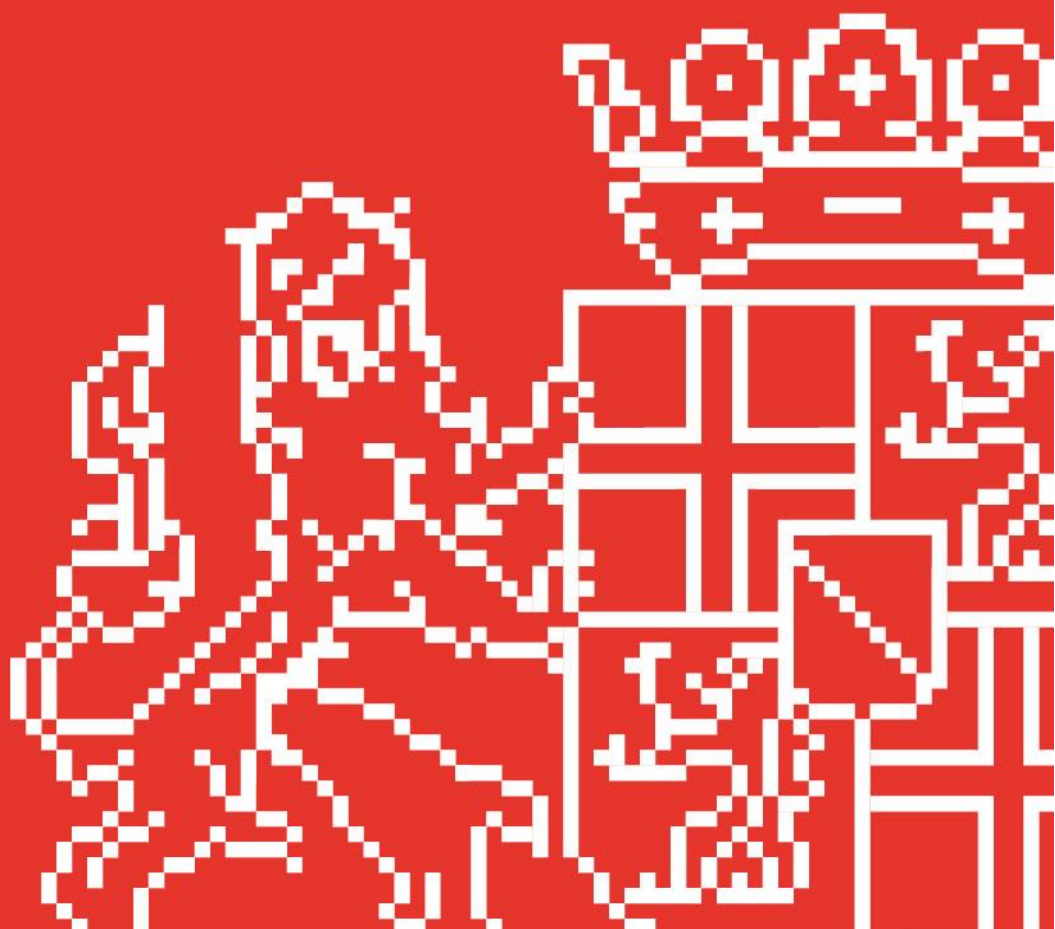




VOORONTWERPINPASSINGSPLAN 'N411 BUNNIK'

Publicatiedatum 20 juni 2018
Status Definitief
Referentienummer 81D1BC96



Reactienota

Voorontwerpinpassingsplan 'N411 Bunnik'

Behorend bij het ontwerpinpassingsplan 'N411 Bunnik' vastgesteld door het College van Gedeputeerde Staten van Provincie Utrecht d.d. 12 juni 2018.

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleiding	4
Hoofdstuk 2	Terinzagelegging voorontwerpinpassingsplan	5
Hoofdstuk 3	Ontvankelijke reacties	6
Hoofdstuk 4	Behandeling inspraakreacties en ambtelijke wijzigingen	7

Hoofdstuk 1 Inleiding

De onderhavige reactienota maakt onderdeel uit van het besluit van het college van Gedeputeerde Staten d.d. 12 juni 2018 tot de vaststelling van het ontwerp-inpassingsplan 'N411 Bunnik'.

Het inpassingsplan is gericht op het planologisch-juridisch mogelijk maken van een aantal maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid en het realiseren van natuurontwikkeling rondom de N411 op het grondgebied van de gemeente Bunnik.

Het inpassingsplan omvat de volgende maatregelen:

1. Reconstructie van de aansluiting Achterdijk inclusief fiets-/voetgangersoversteek, verlegging van een deel van de parallelweg, een parallelwegoversteek en de inrichting van de Brink aan de Achterdijk.
2. Realisatie Natuur Netwerk Nederland ter hoogte van Vechten, in een deel van het gebied tussen N411 en de spoorlijn, inclusief faunapassage voor kleine dieren tussen noord- en zuidzijde van de weg.

Hoofdstuk 2 Terinzagelegging voorontwerpingsplan

Het voorontwerpingsplan met de daarop betrekking hebbende stukken is conform artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening naar de overlegpartners gezonden en gedurende vier weken ter inzage gelegd met ingang van 5 april tot en met 3 mei 2018. Tijdens de termijn van terinzagelegging heeft op 9 april 2018 een informatieavond voor belangstellenden plaatsgevonden.

Tijdens de termijn van terinzagelegging zijn 13 inspraakreacties door personen/instanties ingediend. Deze reacties worden in hoofdstuk 4 behandeld. In verband met de privacy zijn de reacties genummerd.

Hoofdstuk 3 Ontvankelijke reacties

Naar analogie van het bepaalde in artikel 6:9 van de Algemene wet bestuursrecht is een reactie tijdig ingediend indien deze voor het einde van de termijn is ontvangen. Bij verzending per post bepaalt het tweede lid van dit artikel dat sprake is van tijdige indiening indien de reactie voor het einde van de termijn per post is bezorgd (verzendtheorie), mits deze niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen.

In de hiernavolgende hoofdstuk worden de ingediende inspraakreacties en ambtelijke wijzigingen behandeld. Vooropgesteld dient te worden dat wij de betreffende reacties of onderdelen daarvan die hierna niet letterlijk zijn weergegeven wel degelijk bij onze besluitvorming hebben betrokken.

Hoofdstuk 4 Behandeling inspraakreacties en ambtelijke wijzigingen

Ambtelijke wijzigingen

Regels

- Artikel 1. Opnemen definitie fietsenopstelplaats in verband met de toevoeging van een fietsenopstelplaats op de 'Brink'
- In artikel 3 wordt toegevoegd dat ter plaatse van aanduiding 'fos' op de verbeelding tevens een fietsenopstelplaats voor maximaal 15 fietsen is toegestaan.
- Artikel 4.1, sub b, Natuur NetwerkNederland, opnemen van een spatie tussen Natuur en Netwerk.

Toelichting

Toevoegen in paragraaf 6.2 dat in verband met het toestaan van een fietsenopstelplaats op de 'Brink' ter plaatse van de aanduiding 'fos' een fietsenopstelplaats voor maximaal 15 fietsen is toegestaan.

Bijlagen

- Verwijderen 'opmerkingen' in de tekst van het cultuurhistorische onderzoek.
- In de bijlage 9, natuurtoets, is het oppervlak van de bestemming verkeer gewijzigd van 3.155 m² naar 3.555 m² omdat de parallelweg iets naar het zuiden is opgeschoven in de bestemming Natuur. De motivering hiervoor wordt hierna onder de verbeelding gegeven.

Verbeelding

- De aanduiding FIS (fietsenstalling) wijzigen op de verbeelding en in de legenda in FOS (fietsenopstelplaats).
- Verplaatsen van een gedeelte van de parallelweg in zuidelijke richting van het plangebied. De parallelweg is ter hoogte van de entree Oud-Amelisweerd twee meter naar het zuiden verlegd om de zichtbaarheid van Oud-Amelisweerd te vergroten en om de berm tussen de hoofdrijbaan en parallelweg te verbreden waardoor de kans op oversteken door fietsers wordt geminimaliseerd. Er worden geen extra bomen gekapt naar aanleiding van deze geringe verlegging.

Wettelijk vooroverleg

RWS Midden Nederland heeft laten weten geen opmerkingen op het plan te hebben. Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden heeft ook geen opmerkingen op het plan. Opgemerkt wordt dat er goed overleg met de waterbeheerder over dit plan is gevoerd en dat de gemaakte afspraken goed zijn opgenomen in het plan. Wel wordt opgemerkt dat er nog een watervergunning moet worden aangevraagd.

Veiligheidsregio Utrecht heeft vanuit het oogpunt van de externe veiligheid opgemerkt geen belemmeringen ten aanzien van de voorgenomen ontwikkeling van het plangebied te zien.

De gemeente Bunnik heeft verzocht om de hele hoofdrijbaan van de N411, dus ook het deel tussen de bebouwde kom van Utrecht en de oprijlaan van Oud Amelisweerd, een maximumsnelheid van 60 km/uur te geven zodat het daarmee ook mogelijk wordt het landbouwverkeer van de parallelweg naar de hoofdrijbaan te verplaatsen. Voor een reactie daarop zie hieronder onder appellant 1 en 2.

nr	Inspraakreactie	Antwoord	Leidt reactie tot aanpassing van het plan?
1.	- Verzoekt om maximum snelheid op de N411 omlaag te brengen.	- De N411 is volgens het Mobiliteitsplan een gebiedsontsluitingsweg. Voor deze categorie geldt volgens richtlijnen in Nederland (CROW) een snelheid van 80 km per uur. Volgens deze richtlijn mag op gevaarlijke kruispunten de	- Geen aanpassing.

	<p>- Wil geen 2^e kersenverkooppunt aan de andere kant van de N411. Een 2^e kersenverkooppunt is economisch niet haalbaar en qua beleving niet wenselijk.</p>	<p>snelheid worden verlaagd. Om die reden hebben wij besloten om de snelheid op het kruispunt entree Oud Amelisweerd/Achterdijk te verlagen naar 60 km per uur. Gelet op het korte wegvak van circa 600 meter wordt ook de snelheid tussen het kruispunt entree Oud Amelisweerd/Achterdijk en de bebouwde kom van Bunnik verlaagd van 80 km naar 60 km per uur. Ook is het zo dat langs dit wegvak de bebouwing dicht op de hoofdrijbaan ligt en er diverse parkeervakken langs deze weg liggen.</p> <p>Het wegvak vanaf de bebouwde kom Utrecht tot de entree Oud Amelisweerd/Achterdijk heeft een lengte van circa 1.600 meter. De bebouwing ligt daar verder van de hoofdrijbaan. Daarom blijft op dit wegvak 80 km per uur gelden. De provincie is gelet op de lengte van het wegvak en de ligging van de bebouwing niet voornemens om de maximum snelheid op de N411 tussen de bebouwde kom Utrecht en de entree Oud Amelisweerd/Achterdijk aan te passen. De maximumsnelheid wordt niet geregeld in het inpassingsplan.</p> <p>- Gezien het feit dat appellant geen 2^e kersenverkooppunt wil laten wij de mogelijkheid voor realisatie van een 2^e kersenverkooppunt in het plan vervallen. Wel gaan we na welke aanpassingen aan de plaatselijke infrastructuur en bermen mogelijk zijn om de verkeersveiligheid ter plaatse van het kersenverkooppunt te verhogen.</p>	<p>- Aanpassen. 2^e kersenverkooppunt vervalt. Artikel 4.1, sub f, artikel 4.3 en artikel 5.3 vervallen. Tekst in toelichting aanpassen op het vervallen van het 2^e kersenverkooppunt. De aanduiding voor een mogelijkheid van een 2^e kersenverkoop-punt op de verbeel-ding verwijderen.</p>
--	---	---	--

	<ul style="list-style-type: none"> - Verzoekt om een loopbrug over de weg als oplossing met een kleine fietsenstalling. Vanuit huidig verkooppunt kunnen wandelaars dan de wandeling voortzetten door de boomgaard, onder de druivenboog door richting de Kromme Rijn om vervolgens via het Jaagpad en de Koningslaan het rondje compleet te maken. 	<ul style="list-style-type: none"> - Een loopbrug over de weg tbv het kersenverkooppunt wordt door ons als niet passend in het landschap beschouwd. Daarnaast is een loopbrug een vrij kostbare oplossing. 	<ul style="list-style-type: none"> - Geen aanpassing.
2.	<ul style="list-style-type: none"> - Voor een veiligere situatie zou de maximumsnelheid op de gehele N411 60 km per uur moeten worden. - Met 60 km kan het landbouwverkeer van de ventweg af. Dit is veiliger voor (jonge) fietsers en spelende kinderen. - In Utrecht gaat de tram rijden, waardoor elke 7 minuten de spoorbomen dicht gaan en het verkeer moet stoppen. Dat zal de doorstroming ernstig belemmeren. Het verkeer rijdt dan van de rode stoplichten bij Vroeg naar de dichte spoorbomen in Utrecht. Of ze dat met 80 km of 60 km per uur doen, maakt op dit kleine stuk hooguit 15 tot 20 seconden verschil. - Bij verbreding van de A27, komt er ter hoogte van de Mereveldseweg een rotonde. Dan wordt het stuk tussen Utrecht en restaurant Vroeg waar 80 km per uur gereden kan worden nóg korter. Behalve dat dit nauwelijks tijds winst oplevert voor 	<ul style="list-style-type: none"> - Zie hiervoor onze reactie onder appellant 1. - Bij een 60 km/uur snelheidsregime is het niet vanzelfsprekend dat het landbouwverkeer op de hoofdrijbaan wordt toegestaan. Het provinciale beleid voor landbouwverkeer is er op gericht dat dit verkeer niet op de hoofdrijbaan van provinciale wegen rijdt indien er een andere mogelijkheid is om van "A naar B" te komen. In het geval van de N411 is dat de parallelweg. Zie ook ons "Afwegingskader Landbouwverkeer" (4 juli 2017 vastgesteld door Gedeputeerde Staten) die als bijlage is toegevoegd. - Zie hiervoor onze reactie onder appellant 1. - Het vaststellen van de maximumsnelheid op de N411 is een besluit dat buiten het kader van het inpassingsplan valt. 	<ul style="list-style-type: none"> - Geen aanpassing. - Geen aanpassing. - Geen aanpassing. - Geen aanpassing.

	<p>de automobilist, is het ook nog eens een verwarrende situatie die daardoor gevaarlijk wordt. 60 km per uur is volgens ons een snelheid die past bij het karakter van de weg en goed aansluit op de snelheid van de aanliggende wegen. En het is een consequente snelheid. Want het komt de veiligheid echt niet ten gunste als automobilisten vanuit Bunnik naar Utrecht rijden. Het is heel verwarrend wat nu de juiste snelheid is. Eerst 60 km per uur, dan 80 en dan weer 50.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het landbouwverkeer op de ventweg levert gevaarlijke situaties op met fietsers, omdat de voertuigen erg breed zijn én de bestuurders ervan te hard rijden, fietsers inhalen etc. In de afgelopen jaren is onze straat flink verjongd en wonen er veelal jonge gezinnen in onze straat. Een straat waar zo veel grote tractoren, graafmachines en kranen voorbij rijden is uiteraard niet veilig voor onze kinderen. Maar ook niet voor de vele schoolkinderen, forenzen en recreatieve fietsers en wandelaars die van de weg gebruikmaken. - Een tweede kersenverkoop punt aan de ventweg trekt veel verkeer, dat allemaal over de ventweg gaat rijden. Vooral zomers, wanneer het al zo druk is met fietsers en wandelaars, komen er nog meer auto's over de ventweg. Dat vergroot de verkeersveiligheid zeker niet - Handhaving op de ventweg ontbreekt. Daardoor rijden tractoren en zware landbouwmachines ook nu nog veel sneller over de ventweg, ondanks de verlaging van de maximumsnelheid sedert vorig jaar. Zonder handhaving is er dus geen verbetering van de situatie. 	<ul style="list-style-type: none"> - Zie hiervoor onze reactie onder appellant 2. Het afwegingskader Landbouwverkeer wordt als bijlage meegestuurd met deze notitie. - Er wordt geen 2^e kersenverkoop-punt aangelegd, omdat de betreffende ondernemer hier van afziet. - De ventweg is een weg die de provincie in eigendom en beheer heeft. Handhaving van de maximum snelheid op deze weg dient door de politie plaats te vinden. De provincie is hiertoe niet het bevoegde gezag. Wij bespreken de mogelijkheden van handhaving met het bevoegd gezag, het Openbaar Ministerie. 	<ul style="list-style-type: none"> - Geen aanpassing. - Aanpassen. Het 2^e kersenverkoop-punt vervalt. Zie voor de aanpassingen bij appellant 1. - Geen aanpassing.
--	---	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> - In de plannen wordt de fietsstraat bovendien smaller dan de huidige weg, wat de situatie enkel gevaarlijker maakt, aangezien groot (land)bouwverkeer nog moeilijker kan uitwijken. En de grastegels die langs de kant geplaatst worden, maken het voor fietsverkeer ook gevaarlijker, omdat zij daarop niet snel kunnen uitwijken voor een graafmachine of grote tractor met aanhangwagen. Het enige dat echt helpt om de veiligheid op onze straat te vergroten, is het (land)bouwverkeer ervan weren. - Ook het milieu is erbij gebaat als de snelheid op de N411 naar 60 km/uur gaat. Minder afremmen en optrekken betekent een reductie van de fijnstofuitstoot. Bovendien is er meer ruimte voor natuur- en landschapsherstel doordat een 60 km-weg minder marge in de berm nodig heeft en zo de oude bomenlaan hersteld kan worden. Ook zijn er minder wegwerkzaamheden nodig. - Met de voorliggende plannen van de ventweg en N411 zijn veel kosten gemoeid. Maar qua veiligheid lost het niets op. (Land)bouwverkeer op de N411 maakt de ventweg wel veiliger en is veel eenvoudiger te realiseren. - Als onveiligheid de reden is voor de hele reconstructie van de N411 en de ventweg, dan hopen wij dat u rekening wilt houden met onze zorgen. - Wij willen dat het landbouwverkeer niet meer over de ventweg rijdt. - De N411 wordt over de gehele lengte maximaal 60 km per uur. 	<ul style="list-style-type: none"> - Zie hiervoor onze reactie onder appellant 2. - Zie hiervoor onze reactie onder appellant 1. - Wij zijn van mening dat met uitvoering van het voorliggende plan de veiligheid op de ventweg door de reconstructie daarvan wel toeneemt. Hiervoor onder appellant 1 hebben we verwoord dat het inpassingsplan niet de maximale snelheid regelt op de N411. - Zie onze reactie op het vorige punt - Zie hiervoor onze reactie onder appellant 2. - Zie hiervoor onze reactie onder appellant 1. 	<ul style="list-style-type: none"> - Geen aanpassing - Geen aanpassing - Geen aanpassing. - Geen aanpassing. - Geen aanpassing. - Geen aanpassing
3.8.	<ul style="list-style-type: none"> - Er wordt bezwaar gemaakt tegen de voorgestelde aanplant van 	<ul style="list-style-type: none"> - Er heeft op 17 mei 2018 een gesprek met bewoners en de 	<ul style="list-style-type: none"> - Geen aanpassing.

	<p>bomen ter plaatse van de uitrit van de woning van appellant. Vanwege de gebogen vorm van de weg wordt zal de zichtlijn zodanig worden beperkt dat het oversteken of oprijden van de N411 zeer gevaarlijk zal worden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Er wordt betreurd dat er met eerdere opmerkingen van appellant over de zichtlijnen in relatie tot de bomen-aanplant tijdens inspraaksessies niet is gedaan. - Er is veel onderzoek gedaan om tot het voorliggende plan te komen. Er is echter geen onderzoek ter plaatse van de uitrit van appellant gedaan. 	<p>provincie plaatsgevonden waarin de inspraakreactie is doorgenomen en een passende oplossing is afgesproken.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zie reactie hierboven. - Zie reactie hierboven. 	<ul style="list-style-type: none"> - Geen aanpassing. - Geen aanpassing.
4.	<ul style="list-style-type: none"> - Zorgen worden geuit over de verkeersveiligheid voor (jeugdige)fietsers op de parallelweg van de N411 zolang landbouwvoertuigen gedwongen zijn om ook deze parallelweg te gebruiken. De omvorming van de parallelweg tot een fietsstraat met een maximum snelheid van 30 km/u draagt onvoldoende bij aan een betere verkeersveiligheid zolang de landbouwvoertuigen op de parallelweg blijven rijden. - Verzocht wordt de maximum snelheid op de N411 te verlagen tot 60 km/u zodat de landbouwvoertuigen op deze rijbaan moeten rijden in plaats van op de parallelweg. 	<ul style="list-style-type: none"> - Zie hiervoor onze reactie onder appellant 2. - Zie hiervoor onze reactie op het vorige punt. 	<ul style="list-style-type: none"> - Geen aanpassing. - Geen aanpassing.
5.	<ul style="list-style-type: none"> - De Stichting is de provincie erkentelijk voor het proces waarop de interactie heeft plaatsgevonden met maatschappelijk betrokken organisaties, waaronder henzelf, en de direct omwonenden. - De Stichting onderschrijft de keuze die is gemaakt voor de herinrichting voor de plek waar de Achterdijk en Voorlaan op de N411 uitkomen, ook al zou haar haar inziens een rechtstreekse doorsteek vanaf de 	<ul style="list-style-type: none"> - Van deze opmerking wordt kennis genomen. - Van deze opmerking wordt kennis genomen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Geen aanpassing. - Geen aanpassing.

	<p>nieuwe kruising naar parkeerterrein Amelisweerd aan de Voorlaan mogelijk toch meer voor de hand gelegen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het wordt als een gemiste kans gezien dat de bomenrij langs de Koningslaan/N411 komend vanuit Utrecht niet is doorgetrokken tot aan de Voorlaan. In cultuurhistorische zin moet aan het doortrekken van de bomenrij tot aan de Voorlaan grote waarde worden gehecht, zodat aan de zgn. 'Haak' zoals deze hier aanwezig was weer tot zijn volle recht kan komen (zie rapport 'Cultuurhistorische analyse N411 hoofdstuk 5 (... 2017) en 'Toekomst-visie 2010-2030 Landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen (gemeente Utrecht 2011). Wel wordt de entree Voorlaan extra aangezet door aanplant van 4 nieuwe bomen van extra formaat, maar daardoor wordt de 'Haak' hier nog niet volledig hersteld. Daarnaast is het doortrekken van de betreffende bomenrij tot aan de Voorlaan ook in landschapsecologisch opzicht van belang. Betreffende lanen hebben een belangrijke functie als vlieg- en ook foerageerroute voor vlermuizen. Volgens de Stichting kan het volledige herstel van de 'Haak' door het doortrekken van de bedoelde bomenrij eenvoudig worden gerealiseerd. Verzocht wordt om deze mogelijkheid te onderzoeken. - De Stichting is positief over de natuurontwikkeling, in combinatie met de aanleg faunapassage, die in het voorliggende wordt voorzien ter compensatie van de aantasting van de voorgestelde ontwikkeling. - Eveneens is de Stichting positief over de voorgestelde vervanging/compensatie van de bomen die door de herinrichting van de weg verloren gaan en 	<ul style="list-style-type: none"> - Er wordt door de provincie, gemeente Bunnik en Utrecht en na gunning van het werk met de aannemer nog nader bekeken welke bomen aangeplant kunnen worden en waar dat door plaatselijke omstandigheden niet mogelijk is. - Van deze opmerking wordt kennis genomen. - Er wordt door de provincie, gemeente Bunnik en Utrecht en na gunning van het werk met de aannemer nog nader bekeken welke bomen aangeplant 	<ul style="list-style-type: none"> - Geen aanpassing. - Geen aanpassing. - Geen aanpassing.
--	--	---	--

	<p>waarbij de N411 en Vondellaan waar mogelijk in oude glorie zullen worden hersteld. In dit verband zou hersteld van de bomenrij, zoals vermeld, vanuit Utrecht tot aan de Voorlaan wordt aangevuld zodat de 'Haak' kan worden hersteld. Verzocht wordt om na te gaan welke bomen voor de beoogde ontwikkeling moeten wijken en kunnen worden herplant.</p> <p>- Bezwaar wordt gemaakt tegen de eventuele aanleg van een parkeerplaats voor het restaurant Vroeg aan de zijde van de Achterdijk waar nu de bestemming 'Natuur' is gegeven. Verzocht wordt van deze mogelijkheid af te zien en voor het parkeren voor het restaurant een oplossing te zoeken die geen afbreuk doet aan de hier aanwezige kwaliteiten van natuur, landschap en cultuurhistorie.</p>	<p>kunnen worden en waar dat door plaatselijke omstandigheden niet mogelijk is.</p> <p>- Provinciale Staten maakt geen gebruik van deze reserveringsruimte. Om die reden is in het voorliggende plan op deze locatie enkel de bestemming 'Natuur' gegeven. Daar mag dus niet worden geparkeerd. Het restaurant Vroeg, de gemeente en de provincie zijn in goed overleg de mogelijkheden aan het onderzoeken om buiten het plangebied en buiten de projectbegrenzings voor het restaurant een parkeervoorziening te realiseren.</p>	<p>-Geen aanpassing.</p>
6.	<p>- Aangesloten wordt bij de goed onderbouwde reactie van het bewonerscomité Koningsweg N411 Veilig namens alle bewoners van de Koningsweg.</p> <p>- Bezwaar wordt gemaakt tegen het 80 km/uur voor het 1900 meter lange gedeelte tussen Utrecht en Oud Amelisweerd, gezien het feit dat binnenkort het autoverkeer zeer regelmatig rekening zal moeten houden met gesloten spoorbomen bij het passeren van de Uithoflijn. Verzocht wordt te kiezen voor een eenduidige maximumsnelheid van 60 km/uur tussen de bebouwde kom van Utrecht en die van Bunnik.</p> <p>- Tevens wordt verzocht om zwaar landbouwverkeer niet langer op de parallelweg toe te laten. Het gewicht, de omvang en de snelheid van landbouwvoertuigen brengt gevaar met zich mee op de door</p>	<p>- Zie hiervoor onze reactie onder appellant 1.</p> <p>- Zie hiervoor onze reactie onder appellant 1.</p> <p>- Zie hiervoor onze reactie onder appellant 1.</p>	<p>- Geen aanpassing.</p> <p>- Geen aanpassing.</p> <p>- Geen aanpassing.</p>

	<p>jonge fietsers druk bereden route. Niet duidelijk is of ervaren elders met andere oplossingen voor zwaar landbouwverkeer in de keuze voor het voorliggende ontwerp zijn meegenomen.</p> <p>- Verzocht wordt om bij de reconstructie zoveel mogelijk bomen te sparen. Wellicht draagt een herinrichting naar 60 km/uur op de hoofdrijbaan daar ook aan bij.</p>	<p>- In het onderzoek naar het ontwerp voor het tracé is onderzoek gedaan naar welk bomen gespaard kunnen worden.</p>	<p>- Geen aanpassing.</p>
7.	<p>- Hoofdontsluiting van het perceel van appellanten is via Oud Amelisweerd. Vanaf de provinciale weg moeten de leveranciers, melkwagens en loonwerker over een fietspad en langs de ventweggetjes naar de oprijlaan van Oud-Amelisweerd komen. De afmeting van de grootste combinatie is 17.80 m lengte en 3.10 m breedte. De weg moet toegerust zijn om deze lange en brede voertuigen door te laten. Er worden problemen in de bochten verwacht aangezien de voertuigen een zeer grote draaicirkel nodig hebben.</p> <p>- Tevens wordt gevraagd hoe lang de wachtplaats is vanaf het stoplicht (op het rode fietspad) tot aan de ventweg. Het levert erg gevaarlijke situaties op als de machines daar moeten wachten en de doorgang voor zowel fietsers als automobilisten zal belemmeren.</p> <p>- Verzocht wordt de twee bomen die gepland zijn langs de oprijlaan, voor de duiker onder de grond, niet te planten in verband met de hinder die deze geven voor het grote verkeer van het bedrijf.</p>	<p>- Er wordt nagegaan of de infrastructuur gebruikt kan worden door betreffende voertuigen. Nadere afstemming hierover vindt inmiddels plaats met appellant. Er wordt gezocht naar een passende oplossing binnen de bestemming verkeer.</p> <p>- De cyclustijd van de regeling zal op het drukste moment zo rond de 120 seconde zijn, dit betekent dat de verkeerslichten op de drukste momenten van de dag om de 2 minuten naar groen gaan. Buiten de drukste momenten zal de verkeersregeling installatie op aanvraag gaan regelen. In de praktijk zal het dan maximaal een halve minuut tot minuut duren voordat de richting op groen gaat (afhankelijk van het aanbod op de overige richtingen).</p> <p>- De betreffende bomen maken onderdeel uit van de entree van Oud-Amelisweerd en de Haak. Er wordt bekeken of de bomen op de juiste afstand komen te staan rekening houdend met de toekomstige stamdoorsnede.</p>	<p>- Geen aanpassing.</p> <p>- Geen aanpassing.</p> <p>- Geen aanpassing.</p>

9.	<ul style="list-style-type: none"> - Gevraagd wordt of er rekening wordt gehouden met bewegwijzering naar het museum Oud Amelisweerd. - Parkeerplaats P3 zoals opgenomen in het inrichtingsplan is voorbehouden voor bezoekers van het museum en Oud-Amelisweerd. - Er worden zorgen geuit over de bereikbaarheid van het museum en Oud-Amelisweerd. - In hoeverre wordt de toegang tot Oud-Amelisweerd belemmerd door de fietsersintensiteit omdat het auto- en landbouwverkeer richting en van Oud-Amelisweerd voorrang moet geven aan fietsers. 	<ul style="list-style-type: none"> - Ja. Er volgt een bewegwijzeringsplan - Parkeerplaats P3 die was voorzien in het inrichtingsplan is gelet op de aanwezige waarden in het gebied niet in het voorliggende inpassingsplan opgenomen. Zie hiervoor ook de reactie op appellat nr. 5. - Het museum en Oud-Amelisweerd blijven bereikbaar. - De automobilisten komend vanaf de provinciale weg moeten voorrang verlenen aan fiets en parallelverkeer. Deze situatie is hetzelfde als bij de ingang vanaf de Rhijnauwenselaan waar het verkeer komende vanaf de provinciale weg voorrang moet verlenen aan het parallelverkeer. Deze uniformiteit draagt bij aan een betere verkeersveiligheid en begrijpbaarheid. In de stroom van fietsers zijn genoeg hiaten zodat de toegang tot Oud-Amelisweerd niet belemmerd wordt. 	<ul style="list-style-type: none"> - Geen aanpassing. - Geen aanpassing. - Geen aanpassing. - Geen aanpassing.
10.	Gevraagd wordt of het gebied aansluitend aan het perceel van appellat nog wordt opgehoogd of blijft het huidige niveau zoals het nu is.	Het gebied aansluitend wordt niet opgehoogd en blijft op hetzelfde niveau.	Geen aanpassing.
11.	Appellat verzoekt om over de verdere voortgang van de procedure op de hoogte gehouden te worden	Deze opmerkingen wordt voor kennisgeving aangenomen. We zullen appellat informeren over de verdere voortgang van de procedure om het inpassingsplan vast te stellen.	Geen aanpassing.
12.	Namens 7 gezinnen maakt appellat bezwaar tegen de geplande bomen in de bocht van zijn perceel. Deze bomen zullen leiden tot een	Er heeft op 17 mei 2018 een gesprek met bewoners en de provincie plaatsgevonden waarin de inspraakreactie is	Geen aanpassing.

	gevaarlijke oversteek voor de fietsers en voetgangers.	doorgenomen en een passende oplossing is afgesproken.	
--	--	---	--

AFWEGINGSKADER 2017

juni 2017

Johan Wyma en Koen van Rooijen

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het door agrariërs en loonwerkers gebruikte materieel zoals tractoren en zelfrijdende machines is langzaam rijdend zwaar gemotoriseerd verkeer dat wettelijk niet sneller kan of mag rijden dan 25 km/u. Ondanks de wettelijke maximumsnelheid van 25 km/u blijkt in de praktijk dat veel landbouwvoertuigen sneller rijden. Deze landbouwvoertuigen zijn in principe niet ontworpen voor verkeersdeelname, maar voor het verrichten van werkzaamheden op landbouw- en weidegronden. Toch maakt landbouwverkeer veelvuldig gebruik van zowel provinciale- als gemeentelijke wegen doordat kavels verspreid liggen, door loonwerkers die naar verschillende bedrijven rijden en door werkzaamheden in o.a. de sector Grond-, Weg- en Waterbouw (GWW-sector).

Voornamelijk de gemeenten in het westelijk deel van de provincie constateren dat hierdoor sneller en meer schade aan hun wegen ontstaat. Zij vinden daarom dat het landbouwverkeer via de provinciale wegen moet rijden, terwijl de provincie landbouwvoertuigen juist wil weren van haar wegen.

Tijdens diverse bestuurlijke overleggen en in het Verkeersoverleg Utrecht-West zijn deze problemen de afgelopen jaren aan de orde gekomen. De provincie Utrecht heeft een projectleider aangesteld om gezamenlijk naar oplossingen te zoeken voor deze problemen met landbouwverkeer

Het resultaat van dat project is voorliggend afwegingskader landbouwverkeer 2017 die de Nota Landbouwverkeer op provinciale wegen uit augustus 1997 vervangt. In het procesdocument (ons documentnummer 81B4F657) staat een uitgebreid verslag van het proces met de stakeholders en hun standpunten.

1.2 Probleemstelling

De positie van landbouwverkeer op de weg vormt een dilemma voor de provincie als wegbeheerder:

- Op de hoofdrijbaan van provinciale wegen conflicteert de lage snelheid van landbouwverkeer met de snelheid van het overige verkeer, waarvoor op deze wegen een limiet van 80 km/u geldt. Dit kan zorgen voor gevaarlijke inhaalmanoeuvres en files en daardoor ook (te) lange rijtijden voor het openbaar vervoer.
- Op de parallelweg langs provinciale wegen conflicteert de omvang en het gewicht van de voertuigen met fietsers. Vooral wanneer op de parallelweg een school-thuisroute ligt, geeft dit een (subjectief) onveilige situatie en wordt dit als ongewenst ervaren;
- Een alternatieve route over niet provinciale wegen leidt vaak door dorpskernen, over smalle erftoegangswegen. Hier is het grote landbouwverkeer ook niet gewenst vanwege de breedte (past niet op één rijstrook) en het gewicht (trillingen) van de voertuigen en de menging met kwetsbare verkeersdeelnemers;
- Alternatieve routes leiden vaak niet (direct) van herkomst naar bestemming voor het landbouwverkeer en omrijden kost, vanwege de lagere snelheden, veel tijd en daardoor geld voor de ondernemers;
- Het openstellen van provinciale wegen is niet altijd een oplossing voor landbouwverkeer, juist omdat die herkomsten en bestemmingen voor landbouwverkeer niet aansluiten bij de route van/ naar de provinciale weg;
- Er is kans op schade aan de wegkanten, bermen en de wegconstructie, vooral bij smalle (parallel)wegen;
- Het gaat om een kleine groep voertuigen op de weg. De kosteneffectiviteit van maatregelen moet worden afgewogen.

Ongevalsegevens

Landelijk waren er in de periode 1987 – 2015 jaarlijks gemiddeld 14 dodelijke ongevallen, 82 ongevallen met ziekenhuisopname en 117 ongevallen met licht gewonden waarbij landbouwvoertuigen betrokken waren¹. Door een verslechterde registratie van de politie is vanaf 2010 de registratie van het aantal ongevallen sterk gedaald. De registratie is of wordt weer verbeterd.

In de provincie Utrecht waren in de periode 2001 - 2016 in totaal 84 geregistreerde ongevallen met landbouwverkeer op het provinciaal wegennet, inclusief eventuele parallelwegen. Daarvan waren 3 met dodelijke afloop, 26 met letsel en 58 met uitsluitend materiële schade. Kortom, gemiddeld 5,25 ongevallen per jaar.

1.3 Ontwikkelingen

Als gevolg van schaalvergroting in de landbouw worden steeds grotere landbouwmachines en –voertuigen gebruikt. Daarnaast gaan boeren en loonwerkers zich steeds meer specialiseren waardoor er meer ritten met landbouwvoertuigen over grote afstand worden gemaakt. Ook worden steeds vaker landbouwvoertuigen “oneigenlijk” gebruikt² in de (wegen)bouw voor het aan- en afvoeren van bijvoorbeeld puin, afval en grond als alternatief voor vrachtwagens.

Een wetsvoorstel voor de invoering van het kenteken voor landbouwverkeer, gecombineerd met een verhoging van de maximum snelheid van 25 naar 40 km/uur, is eind 2016 in de Tweede Kamer niet aangenomen. Het is niet uitgesloten dat een volgende regering het voorstel alsnog tot wet weet te brengen. Als deze wet alsnog wordt ingevoerd, zou in het algemeen en landelijk een ruimhartiger toelatingsbeleid dan in het verleden mogelijk zijn, omdat het snelheidsverschil met ander verkeer kleiner wordt. Het zal echter geen fundamentele oplossing bieden voor bepaalde problemen op provinciale gebiedsontsluitingswegen omdat het snelheidsverschil tussen landbouwvoertuigen en het overige verkeer waarvoor een maximumsnelheid geldt van 80 km/u, groot blijft.

1.4 Afbakening onderwerp

Dit afwegingskader beperkt zich tot landbouwverkeer op provinciale infrastructuur:

- Het wel of niet toestaan van landbouwverkeer op hoofdrijbanen;
- Het wel of niet toestaan van landbouwverkeer op parallelwegen.

1.5 Kader

Op 7 juli 2014 hebben PS het Mobiliteitsprogramma provincie Utrecht tot en met 2018 vastgesteld. Hierin is opgenomen dat er een generieke beleidsuitwerking zal worden opgesteld voor landbouwverkeer. Voorliggend afwegingskader is de praktische uitwerking hiervan.

1.6 Regelgeving

Wettelijk kader

Voor landbouwverkeer is de volgende wetgeving van belang:

- Wegenverkeerswet 1994
- Regeling voertuigen
- Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV)

Richtlijnen

Het kennisplatform CROW heeft april 2017 een “kennisdocument Landbouwverkeer” (geactualiseerde versie van de publicatie 'Handreiking Landbouwverkeer' uit 2006) uitgegeven wat is opgenomen in de Kennismodule Wegontwerp binnen de bebouwde kom en Kennismodule Wegontwerp buiten de bebouwde kom.

Definitie landbouwverkeer:

De term landbouwverkeer wordt vaak gebruikt voor alle ongekenkende voertuigen. Het omvat de wettelijke voertuigcategorieën landbouw- of bosbouwtrekker (LBT) en motorrijtuig met beperkte snelheid (MMBS). Deze voertuigen worden niet uitsluitend ten behoeve van de agrarische sector gebruikt. Tractoren en werkmaterieel worden ook veel ingezet voor cultuurtechnische werken, groenonderhoud en de GWW-sector.

¹ Bron: “Verkeersveiligheid landbouwvoertuigen 1987-2015” door C.F. Jaarsma, Universiteit Wageningen <http://edepot.wur.nl/389703>.

² De Wegenverkeerswet 1994 staat toe dat tractoren ook bijvoorbeeld voor grondtransport mogen worden ingezet.

Een landbouwtrekker en een MMBS zijn maximaal 3 meter breed, 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 gemeentelijke of provinciale wegbeheerder kan ontheffingen verlenen voor voertuigen die breder of zwaarder zijn dan de norm.

Ter vergelijking: een vrachtwagen is maximaal 2,55 meter breed, 4 meter hoog en 12 meter lang. Met aanhangwagens mag de combinatie 18,75 meter lang zijn. Met lading mag een vrachtwagen zonder ontheffing maximaal 3,0 meter breed zijn.

Vanaf 1 juli 2015 moesten alle bestuurders van landbouwtrekkers en MMBS'en een T-rijbewijs hebben. Voor bestaande bestuurders volstond toen een B-rijbewijs of een trekkercertificaat jeugdigen, welke moest zijn behaald voor 1 juli 2015. Bij verlenging van het B-rijbewijs wordt categorie T automatisch bijgeschreven.

2 Provinciale uitgangspunten beleid landbouwverkeer

2.1 Uitgangspunten

De provincie hanteert de volgende uitgangspunten voor landbouwverkeer op haar wegen:

- 1 Met flankerend beleid wordt getracht bewegingen van landbouwverkeer op de openbare weg te voorkomen;
- 2 Stroomwegen (N230 / Ring Utrecht Noord) zijn altijd gesloten voor landbouwverkeer;
- 3 Op een gebiedsontsluitingsweg met parallelweg rijdt landbouwverkeer op de parallelweg;
- 4 Op gebiedsontsluitingswegen met intensiteiten boven de 12.000 mvt./etmaal wordt landbouwverkeer in principe niet toegestaan in verband met hinder voor het verkeer (doorstroming);
- 5 Op gebiedsontsluitingswegen zonder parallelweg met intensiteiten onder de 7.000 mvt./etmaal zou landbouwverkeer kunnen worden toegestaan, wanneer deze "de kortste route" voor landbouwverkeer is;
- 6 Voor de drukkere gebiedsontsluitingswegen zonder parallelweg of met parallelweg met hoge fietsintensiteiten wordt in eerste instantie gezocht naar alternatieve routes voor landbouwverkeer;

Het ideale plaatje om het landbouwverkeer beter af te wikkelen is dat iedere provinciale weg een (brede) parallelweg heeft. Als er op de parallelweg veel fietsverkeer (bijvoorbeeld een schoolroute) en landbouwverkeer zit, zouden ook het landbouwverkeer en het fietsverkeer moeten worden gescheiden. Bijvoorbeeld met een losliggend fietspad langs de parallelweg. Dat is echter geen realistisch streefbeeld, omdat de maatregel niet kosteneffectief is of niet inpasbaar.

2.2 Maatwerk

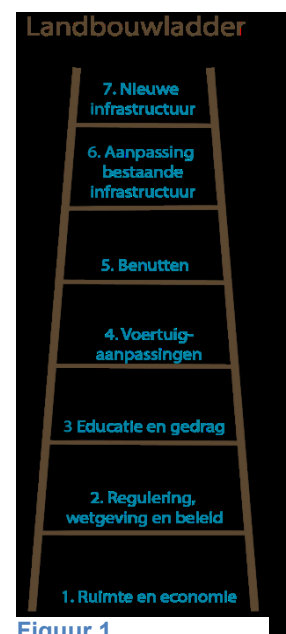
De knelpunten met landbouwverkeer op provinciale maar ook gemeentelijke wegen zijn in beeld gebracht met hulp van de gemeenten, de belangenorganisaties, de lokale agrariërs en loonbedrijven. Het belangrijkste knelpunt betreft het reeds eerder genoemde tegenstrijdige belang: het wel of niet toestaan van landbouwverkeer op de hoofdrijbaan van provinciale wegen.

Elk knelpunt is maatwerk en dient in samenwerking met alle belanghebbenden te worden aangepakt. Het maatwerk vindt plaats in de trajectstudies voorafgaand aan het groot onderhoud aan de weg.

2.3 Afwegingskader

Om die afweging te kunnen maken is een afwegingskader opgesteld. In het afwegingskader wordt rekening gehouden met verschillende soorten maatregelen, niet alleen nieuwe infrastructuur, maar ook gedragsmaatregelen of oplossingen die te maken hebben met ruimtelijke ordening. De landbouwladder is hiervoor een kapstok. Bij het zoeken van de oplossing start men bij trede 1 "ruimte en economie". Als deze trede geen oplossing biedt, gaat men naar de volgende trede.

In bijlage 1 staat een grote afbeelding van de landbouwladder en in bijlage 2 staat een tabel die helpt om de afweging te kunnen maken. De nummering van de maatregelen komt overeen met treden van de landbouwladder. Bijvoorbeeld kavelruil kan een oplossing zijn volgens de trede "ruimte en economie". Bij benutten kan men in dit kader denken aan het zoeken van alternatieve routes. En het aanbrengen van passeerhavens is het wijzigen van de bestaande infrastructuur.



Figuur 1
Landbouwladder

Toelichting

In het memo "Aanzet afwegingskader landbouwverkeer provincie Utrecht", geschreven door Royal Haskoning DHV Nederland B.V. (hun kenmerk T&PBE8800N001F0.1), staat een uitgebreide onderbouwing van hoe dit afwegingskader tot stand is gekomen.

2.4 Factoren van invloed

Bij het toepassen van het afwegingskader spelen in ieder geval de volgende afwegingen mee:

- Functie van de weg: is het een stroomweg, gebiedsontsluitingsweg of erftoegangsweg?
- Inrichting van de weg;
- Aanwezigheid van een parallelweg en/of een apart fietspad;
- Huidige situatie voor landbouwverkeer: open, gesloten, inhaalverbod, passeerstroken;
- Intensiteit auto's (en vrachtverkeer);
- Intensiteit landbouwverkeer (nog nergens meegenomen);
- Intensiteit fiets;
- School-thuisroute op parallelweg?
- Aantal perceelaansluitingen;
- Zijn er alternatieve routes voor landbouwverkeer?
- Ritlengte landbouwverkeer. Kan er een ergens een kortsluiting worden gerealiseerd, zodat de voertuigbeweging over de (hoofd)rijbaan niet meer nodig is?
- Communicatie en voorlichting als alternatief;
- Bebouwing, beplanting, voorzieningen (scholen);
- Ruimte (beschikbaarheid);
- De kosten van de maatregel;

2.5 Kader voor ontheffingen

Het bovenstaande afwegingskader leidt tot een besluit dat geldt voor alle landbouwvoertuigen op de betreffende weg. In individuele gevallen kan een uitzondering worden gemaakt met een ontheffing. In de Algemene wet bestuursrecht (Awb) staat dat belanghebbenden bezwaar kunnen maken tegen het afwijzen van een ontheffing. Om de ontheffing of de afwijzing daarvan te kunnen motiveren, dient de provincie formeel beleid te hebben. In deze paragraaf staan de beleidsuitgangspunten voor deze ontheffingen. De beleidsuitgangspunten voor ontheffingen waren vastgelegd in de "nota landbouwverkeer op provinciale wegen" (provincie Utrecht, augustus 1997) en vastgesteld door GS. Onderstaand kader voor ontheffingen is qua uitgangspunten niet veranderd ten opzichte van het eerder vastgestelde kader maar is wederom opgenomen vanwege de samenhang.

Ontheffing op grond van de Regeling voertuigen

Middels een ontheffing op grond van de Regeling voertuigen kan aan voertuigen met bijzondere afmetingen toegang worden verleend op provinciale wegen die zijn opengesteld voor langzaam rijdend verkeer (zie bijlage 3 met de kaart van provinciale wegen waar landbouwverkeer mag rijden, op onze "webkaart" staat de meest actuele versie). Openstelling voor langzaam rijdend verkeer geeft aan dat alternatieven voor het gebruik van die provinciale wegen niet voor handen zijn. Met andere woorden, het bereiken van percelen of bedrijven kan alleen maar via de provinciale wegen.

1. Ontheffing kan worden verleend indien het noodzakelijk is, om onder de eisen, gesteld in hoofdstuk 5, afd. 7, 8 en 14 van de Regeling voertuigen, afwijkend met een landbouwvoertuig/-aanhanger een provinciale weg te berijden. Deze noodzaak bestaat als percelen of bedrijven waar deze voertuigen moeten zijn, niet anders dan via een provinciale weg te bereiken zijn.
2. Er zal geen ontheffing worden verleend om uitsluitend een route te bekorten of om een route door een gemeente te ontwijken.
3. Daar waar landbouwverkeer dat binnen de wettelijke breedte valt, toegestaan is, wordt landbouwverkeer dat van de wettelijke breedte afwijkt, met een aan voorwaarden gebonden ontheffing ook toegestaan.
4. Als een landbouwvoertuig breder is dan 3,50 meter, kan de voorwaarde voor het verlenen van de ontheffing zijn dat begeleiding nodig is van een particulier begeleider en/of de politie. Het voertuig kan dan beschouwd worden als een bijzonder transport.
5. Voor landbouwvoertuigen waarvan de breedte teruggebracht kan worden tot de wettelijke afmeting door middel van eenvoudige handelingen voorafgaand aan het transport over de openbare weg worden geen ontheffingen verleend.
6. Aan landbouwtrekkers die op een aanhanger iets vervoeren dat niet agrarisch is, wordt geen ontheffing verleend (bijv. boot of bouwmaterialen)

De genoemde beleidsuitgangspunten zijn allen bestaand beleid.

Ontheffing op grond van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV)

Middels een ontheffing op grond van het RVV kan aan voertuigen toegang worden verleend op provinciale wegen die gesloten zijn verklaard voor landbouwvoertuigen (zie bijlage 3 waar landbouwverkeer niet mag rijden). De geslotenverklaring voor landbouwvoertuigen op autowegen is vastgelegd in artikel 42 van het RVV en voor bepaalde (gedeelten van) provinciale wegen in verkeersbesluiten. Over het algemeen geldt voor deze wegen dat er alternatieve routes voor landbouwverkeer voor handen zijn.

1. Er worden geen ontheffingen verleend voor het berijden van auto(snel)wegen (in onze provincie kennen wij één autoweg, te weten de N230 Maarssen-Groenekan) door landbouwvoertuigen. Een uitzondering wordt gemaakt voor landbouwvoertuigen die de bermen moeten maaien van de betreffende weg.
2. Voor het berijden van provinciale wegen die gesloten zijn verklaard voor landbouwvoertuigen wordt slechts ontheffing verleend voor het bereiken van percelen en bedrijven die niet anders dan via de betreffende provinciale weg bereikt kunnen worden.
3. Er wordt geen ontheffing verleend om uitsluitend een route te bekorten of om een route door een gemeente te kunnen ontwijken.

De genoemde beleidsuitgangspunten zijn allen bestaand beleid.

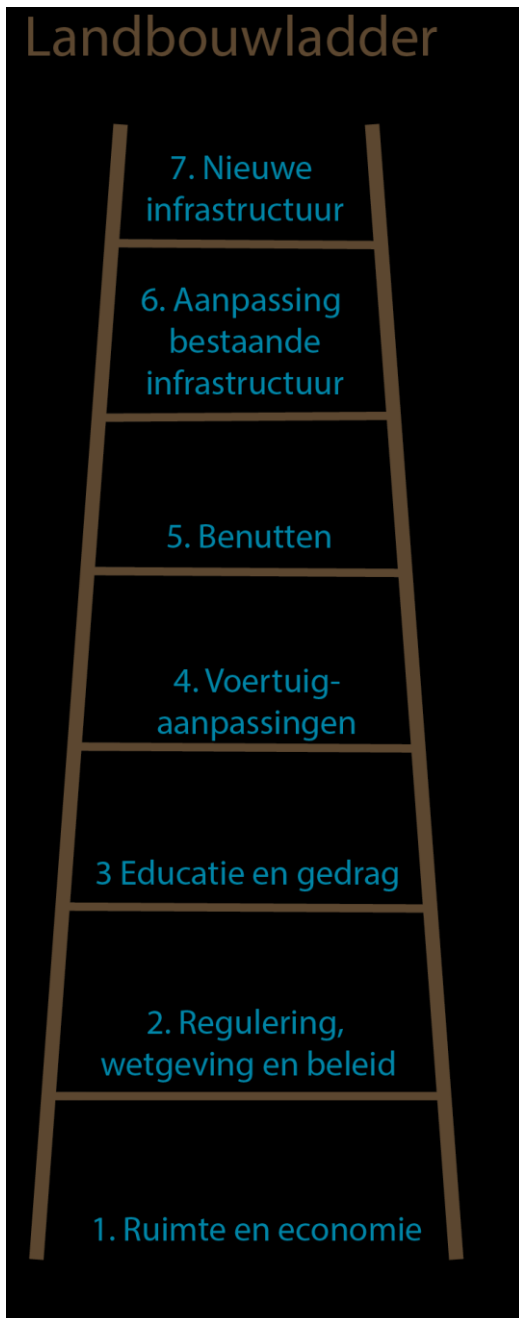
De ontheffingsverlening op basis van het RVV geldt zowel voor landbouwvoertuigen/-werktuigen met de wettelijk toegestane afmetingen als voor landbouwvoertuigen met buiten wettelijke afmetingen. Deze laatste categorie moet dan in het bezit zijn van zowel een ontheffing voor de Regeling voertuigen als voor het RVV.

Als op grond van bovengenoemde uitgangspunten geen ontheffing wordt verleend, kunnen landbouwvoertuigen/-werktuigen gebruik maken van gekentekende voertuigen zoals trekkers en opleggers.

Uitzonderingsbepaling.

In specifieke situaties en/of omstandigheden van het individuele geval aanleiding vormen kunnen GS besluiten gemotiveerd af te wijken van het ontheffingenbeleid. Dit kan zowel betrekking hebben op het weigeren van een ontheffing ondanks dat aan een of meerdere voorwaarden wordt voldaan als op gevallen waarin, bij zeer hoge uitzondering, wel een ontheffing kan worden verleend.

Bijlage 1 Landbouwladder



Bijlage 2 tabel afwegingskader

De tabel van links naar rechts aflezen. Nummering maatregelen komt overeen met treden van de landbouwladder

Intensiteit motorvoertuigen per etmaal	Landbouwverkeer op hoofdrijbaan	Parallelweg aanwezig	Situatie specifieke maatregelen	Algemene maatregelen		
<7.000	Ja	Ja	Komt niet voor			
		Nee	1. R&E: kavelruil			
	Nee	Ja	2. RWB: T-rijbewijs, snelheidsverhoging (kentekening)			
		Nee	3. E&G: educatie basis- & voortgezet onderwijs, campagnes (o.a. modder), opleiding bestuurder 4. VA: afspraken maken met de sector over voertuigveiligheid 5. Benutten: onderzoek alternatieve routes			
7.000-12.000	Ja	Ja	Komt niet voor		1. R&E: kavelruil 2. RWB: T-rijbewijs, snelheidsverhoging (kentekening) 3. E&G: educatie BO & VO (o.a. VOMOL), campagnes (o.a. modder), opleiding bestuurder 4. VA: afspraken maken met de sector over voertuigveiligheid	
		Nee	Betrekken alle stakeholders 5. Benutten: onderzoek alternatieve routes, intensiteit/ capaciteit onderzoek + onderzoek intensiteit landbouwverkeer, gebruik busbaan 6. ABI: landbouwpasseerhavens of –stroken, (geen) inhaalverbod/ rijbaanscheiding, verlengde invoeger, extra opstelstrook 7. NI: parallelweg aanleggen			
	Nee	Ja	Onderzoek fietsroutes op parallelweg 5. Benutten: onderzoek alternatieve routes 6. ABI: herinrichten parallelweg 7. NI: apart fietspad			
		Nee	5. Benutten: intensiteit/ capaciteit onderzoek + onderzoek intensiteit landbouwverkeer, gebruik busbaan 6. ABI: openstellen? I.c.m. landbouwpasseerhavens of –stroken, (geen) inhaalverbod/ rijbaanscheiding, verlengde invoeger, extra opstelstrook 7. NI: parallelweg aanleggen			
	>12.000	Ja	Ja	Komt niet voor		1. R&E: kavelruil 2. RWB: T-rijbewijs, snelheidsverhoging (kentekening) 3. E&G: educatie BO & VO (o.a. VOMOL), campagnes (o.a. modder), opleiding bestuurder 4. VA: afspraken maken met de sector over voertuigveiligheid
			Nee	Betrekken alle stakeholders 5. Benutten: onderzoek alternatieve routes, onderzoek intensiteit landbouwverkeer, gebruik busbaan 6. ABI: inhaalverbod, rijbaanscheiding, verlengde invoeger, extra opstelstrook, verlagen snelheidslimiet 7. NI: parallelweg aanleggen		
Nee		Ja	Onderzoek fietsroutes op parallelweg 5. Benutten: onderzoek alternatieve routes 6. ABI: herinrichten parallelweg 7. NI: apart fietspad			
		Nee	5. Benutten: onderzoek intensiteit landbouwverkeer, onderzoek alternatieve routes, gebruik busbaan 6. ABI: n.v.t. (openstellen niet overwegen) 7. NI: parallelweg aanleggen			

Bijlage 3 kaart provinciale wegen waar landbouwverkeer mag rijden

