

Vragen en opwaardering m.b.t. Memo toelichting en redeneerlijnen afwegingskader plek landbouwverkeer op provinciale netwerk

Fractie	#	Vraag/input	Antwoord/reactie
<b>BBB</b>	1	<u>Opwaardeerverzoek</u> : op zich kunnen wij het afwegingskader en de redeneerlijnen wel volgen, maar toch hebben wij nog wel een aantal vragen aan de Gedeputeerde en op een aantal punten horen we ook graag hoe andere fracties hierover denken.	Geen reactie benodigd
<b>Christen Unie</b>	2	<u>Opwaardeerverzoek</u> : Graag willen wij het Memorandum 'Toelichting en redeneerlijnen afwegingskader plek landbouwverkeer op provinciale netwerk' bespreken in de commissie M&M. Wij hebben daar de volgende bespreekpunten:  Een aantal provinciale wegen loopt door of langs dorpen waardoor het (doorgaande) landbouwverkeer zich door de dorpen moet persen omdat ter hoogte van het dorp de parallelbaan ontbreekt. Hierop wordt niet ingegaan in dit memorandum.	Het afwegingskader gaat ook in op knelpunten op alternatieve routes. Dit kunnen bestaande routes zijn. Omdat voor deze routes vaak een integrale verkenning nodig is naar oplossingsrichtingen, gaat dit te ver voor deze nota. Daar waar knelpunten bekend zijn, gaat de provincie in gesprek met wegbeheerders naar mogelijke oplossingen. De oplossing hoeft niet noodzakelijkerwijs op het wegennet van de provincie te liggen. Het huidige afwegingskader geeft ook aan welke aspecten meegenomen kunnen worden in deze lokale verkenningen.
<b>PvdA</b>	3	<u>Opwaardeerverzoek</u> : De PvdA-fractie zou graag het memorandum over het afwegingskader landbouwverkeer op het provinciale netwerk willen opwaarderen, om met de gedeputeerde en andere fracties in gesprek te gaan over mogelijke oplossingen die hiervoor liggen en de politieke aannames die hieraan ten grondslag liggen.	Geen reactie benodigd
<b>SGP</b>	4	<u>Opwaardeerverzoek</u> : graag zouden we een aantal dingen willen delen met de commissie en de gedeputeerde.	Geen reactie benodigd
<b>Volt</b>	5	<u>Opwaardeerverzoek</u> : Memo landbouwverkeer op provinciaal netwerk: het concept zal worden gedeeld met "externe stakeholders". Wie zijn dat? En in hoeverre worden inwoners/burgers betrokken in dit proces?	Gemeenten, bewoners en bewonersorganisaties, Cumela (brancheorganisatie voor ondernemers in groen, grond en infra), LTO Noord en belangenorganisaties zoals de ANWB en Fietsersbond namen deel aan een werksessie en zijn digitaal frequent geïnformeerd over de voortgang en conceptproducten. Daarnaast hebben we de politie en kennisinstellingen zoals het CROW en Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) geraadpleegd. Wij hebben de Memo "toelichting en redeneerlijnen afwegingskader plek landbouwverkeer op provinciale netwerk" met al deze partijen gedeeld en naar hun reactie gevraagd. De reacties zijn verwerkt in de Nota Parallelwegen en landbouwverkeer.
<b>VVD</b>	6	<u>Opwaardeerverzoek</u> : In de campagne bleek al hoe gevoelig en ingewikkeld dit dilemma ligt (zoals bij het lijsttrekkersdebat in Bunnik), aangezien hier een keuze en	In de nota zijn de risico's die horen bij de plek op de weg van landbouwverkeer zo goed mogelijk gewogen. Hierbij is naast de interne deskundigheid, ook deskundigheid

		afweging wordt gemaakt die veiligheid tegen perceptie van veiligheid weegt lijkt het ons verstandig hierover met andere partijen van gedachten te wisselen. Er schuilt een reëel risico in.	van partijen als CROW en SWOV ingebracht. Hoewel perceptie van veiligheid niet onderschat moet worden, richt de nota zich op het wegen van objectieve risico's met oog voor beleving. Dit blijkt bijvoorbeeld uit de dominante plek die de breedte van de rijbaan inneemt in het afwegingskader. Ontmoetingen op smalle wegen tussen fietsers en landbouwverkeer waarden we anders dan op bredere wegen. Hier liggen objectieve verkeersveiligheidsoverwegingen aan ten grondslag, maar de keuze sluit goed aan bij de beleving van het risico door (kwetsbare) verkeersdeelnemers. Tot slot; voor een deel zal de praktijk moeten uitwijzen hoe risico's uiteindelijk uitpakken. Door zorgvuldig en gefaseerd de uitkomsten te implementeren, kunnen we als wegbeheerder altijd bijsturen als blijkt dat het resultaat toch anders is dan verwacht.
<b>BBB</b>	7	Het afwegingskader leidt nu tot best veel verschillende opties en varianten. Kunnen weggebruikers straks door de bomen het bos nog wel zien? Hoe is dit te ondervangen? Kunnen we toewerken naar een vereenvoudiging? Zo ja, hoe?	Als we het afwegingskader direct en letterlijk zouden toepassen zou er inderdaad een diffuus beeld ontstaan. Dit komt de veiligheid en duidelijkheid voor de weggebruikers niet ten goede. Om dit te voorkomen hebben we pragmatische keuzes gemaakt: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bij verschillen in fietsintensiteiten hebben we het (deel)traject met de hoogste intensiteit als uitgangspunt genomen voor het hele traject.</li> <li>• Bij verschillen in breedte tussen de parallelwegen hebben we de smalste parallelweg als uitgangspunt genomen voor het hele traject.</li> <li>• Voor het bepalen van de eindpunten van trajecten hebben we gekeken naar aansluitingen met het lokale landbouwroutenetwerk en/of naar verschillen in snelheidsregimes.</li> </ul> Uiteindelijk betekenen deze keuzes dat er op één traject één weginrichting is op de parallelweg (bijvoorbeeld fietsstraatrichting) én één en dezelfde plaats van het landbouwverkeer op het netwerk (bijvoorbeeld op de hoofdrijbaan). Omdat we bovendien 3 inrichtingsvormen van parallelwegen onderscheiden, vergroot dit de uniformiteit. Op het huidige netwerk komen veel meer inrichtingsvormen van onze parallelwegen voor. In de praktijk leidt dit dus tot een vereenvoudiging voor de weggebruiker.
	8	Op een flink aantal trajecten is de uitkomst dat het landbouwverkeer niet op de hoofdrijbaan komt te rijden, maar een alternatieve route zal moeten volgen. Het effect daarvan zal zijn dat het landbouwverkeer over smallere wegen zal rijden en in sommige gevallen door dorpen	De zogenoemde alternatieve route is een lokale route waarover landbouwverkeer nu ook rijdt. In beginsel zijn deze geschikt voor landbouwvoertuigen. De uitkomst van het afwegingskader leidt niet tot nieuwe 'alternatieve' lokale routes. Op bestaande routes kunnen echter wel problemen zijn of

		<p>en kernen. Hoe is beoordeeld of op de alternatieve route wel of geen problemen ontstaan en hoe is dat afgewogen tegenover de optie om het landbouwverkeer toch op de hoofdrijbaan toe te staan?</p>	<p>ontstaan. Bijvoorbeeld bij (school)fietsroutes op lokale wegen, bij te smalle erftoegangswegen in dorpskernen, of bij wegen waarbij passerend zwaar landbouwverkeer scheuren veroorzaakt in huizen en andere gebouwen. Als die problemen bekend zijn, volgt niet alleen een beschouwing van de lokale infrastructuur maar is een integrale probleemanalyse nodig, waarbij we kijken naar verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. Samen met de gemeenten pakken we deze probleemanalyse op, waarbij iedereen vanuit de eigen taak en verantwoordelijkheid deelneemt.</p>
	9	<p>Zijn er op de alternatieve routes maatregelen uit de zogenaamde landbouwladder voorzien? Zo ja, waar en voor welke maatregelen is gekozen? Waarom deze maatregelen?</p>	<p>In het verleden is de landbouwladder toegepast bij de parallelweg tussen Langbroek en Doorn (N227). Daar speelde het probleem van grote groepen fietsers op de parallelweg en het steeds op en af moeten rijden van de parallelweg naar de hoofdrijbaan door landbouwvoertuigen. Daar is als maatregel de snelheid op de parallelweg teruggebracht naar 30km/u. Daarnaast is het landbouwverkeer toegelaten op de hoofdrijbaan. Voor toekomstige situaties gaan we in gesprek met de wegbeheerders wanneer zij problemen ondervinden op hun wegennet. Ook hierbij is een integrale probleemanalyse nodig (zie antwoord vraag 7).</p>
	10	<p>Er blijven nog een flink aantal trajecten waar landbouwvoertuigen en fietsers (maar ook voetgangers) elkaar blijven treffen. Bovendien treffen zij elkaar ook buiten de provinciale wegen, waar mogelijk ook veiligheidsrisico's zijn. Is GS voornemens op die plekken aanvullende veiligheidsmaatregelen te nemen?</p>	<p>Het treffen van landbouwverkeer en fietsers is niet per definitie verkeersonveilig. Snelheidsregime, weginrichting en intensiteit spelen hierbij een belangrijke rol. De provincie verlaagt de snelheid op parallelwegen naar 30 km/u en verhoogt hiermee de verkeersveiligheid. Bovendien staan we een gedeelte rijloper vooral toe op wegen die voldoende breed zijn en er sprake is van lage fietsintensiteiten. Dat laat onverlet dat het treffen van landbouwverkeer en fietsverkeer lokaal kan leiden tot een verkeersveiligheidsknelpunt. Binnen het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid maken wij verkeersveiligheidsknelpunten op het areaal inzichtelijk (voor alle verkeersdeelnemers). Omdat we binnen de organisatorische en financiële kaders niet alles kunnen aanpakken, brengen we een prioritering aan. De prioritaire verkeersveiligheidsknelpunten zijn input voor verkenningen van wegenprojecten.</p> <p>Daarnaast brengen wij gezamenlijk met andere wegbeheerders (zoals gemeenten) knelpunten op het gehele netwerk in kaart en maken we afspraken hoe deze aan te</p>

			pakken. Uiteindelijk is de wegbeheerder verantwoordelijk is voor zijn eigen areaal.
	11	Hoe kijken GS en andere fracties aan tegen het idee om een voorlichtingscampagne op te starten met als doel voetgangers, fietsers, wielrenners en trekker chauffeurs, meer begrip en inzicht te laten krijgen met betrekking tot hun eigen rol in het veilig passeren van elkaar.	Het is een sympathieke suggestie die we zullen verkennen in het volgende verkeersveiligheidsprogramma.
<b>ChristenUnie</b>	12	Als voor bepaalde wegen aangegeven wordt dat het landbouwverkeer via een alternatieve route moet, is dan ook geconstateerd dat deze alternatieve route ook beschikbaar is?	De alternatieve route is een lokale route waarover landbouwverkeer nu ook rijdt. In beginsel zijn deze dus geschikt voor landbouwvoertuigen. De uitkomst van het afwegingskader leidt niet tot nieuwe 'alternatieve' lokale routes. Op bestaande routes kunnen echter wel problemen zijn of ontstaan. Bijvoorbeeld bij (school)fietsroutes op lokale wegen, bij te smalle erftoegangswegen in dorpskernen, of bij wegen waarbij passerend zwaar landbouwverkeer scheuren veroorzaakt in huizen en andere gebouwen. Als die problemen bekend zijn, volgt niet alleen een beschouwing van de lokale infrastructuur maar is een integrale probleemanalyse nodig, waarbij we kijken naar verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. Samen met de gemeenten pakken we deze probleemanalyse op, waarbij iedereen vanuit de eigen taak en verantwoordelijkheid deelneemt.
	13	<p>Wat is het normenkader voor alternatieve routes voor het landbouwverkeer? Denk aan breedte van de alternatieve wegen, overzichtelijkheid en veiligheid op de alternatieve wegen voor doorgaand landbouwverkeer?</p> <p>Spreek de erkenning uit dat de eisen voor alternatieve routes voor doorgaand landbouwverkeer anders zijn dan de eisen voor bestemmingsverkeer.</p>	<p>In principe gelden de inrichtingseisen/normenkader van het CROW.</p> <p>Note: de zogenoemde alternatieve route is een lokale route waarover landbouwverkeer nu ook rijdt. In beginsel zijn deze geschikt voor landbouwvoertuigen. De uitkomst van het afwegingskader leidt niet tot nieuwe 'alternatieve' lokale routes. Op bestaande routes kunnen echter wel problemen zijn of ontstaan. Bijvoorbeeld bij (school)fietsroutes op lokale wegen, bij te smalle erftoegangswegen in dorpskernen, of bij wegen waarbij passerend zwaar landbouwverkeer scheuren veroorzaakt in huizen en andere gebouwen. Als die problemen bekend zijn, volgt niet alleen een beschouwing van de lokale infrastructuur maar is een integrale probleemanalyse nodig, waarbij we kijken naar verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. Samen met de gemeenten pakken we deze probleemanalyse op,</p>

			waarbij iedereen vanuit de eigen taak en verantwoordelijkheid deelneemt.
<b>SGP</b>	14	Wordt het afwegingskader door PS vastgesteld? Zo nee, welke rol heeft PS dan wel?	Het afwegingskader is een operationele beleidsuitwerking van het Netwerkperspectief Provinciale Wegen 2040 wat PS heeft vastgesteld. Om deze redenen stelt GS het kader vast. PS ontvangt het kader ter informatie.