



## Statenbrief

Aan Provinciale Staten

Onderwerp	Landbouwverkeer N199
Datum	09-07-2024
Documentnummer	UTSP-1351942709-1349
Van	Kees-Jan Arens
Telefoonnummer	+31636587625
E-mailadres	kees-jan.arens@provincie-utrecht.nl
Domein/opgave	MOB
Team	PPM
Portefeuillehouder	Van Schie
Bijlagen	Geen

Geachte leden van Provinciale Staten,

### Essentie / samenvatting:

Met deze Statenbrief willen wij u informeren over het voornemen van Gedeputeerde Staten om het landbouwverkeer op de N199 (Bunschoterstraat en Amersfoortseweg) toe te staan op de hoofdrijbaan. In overleg met de gemeente Amersfoort, belangenverenigingen (Cumela, LTO en Fietsersbond) en ondernemers is, in lijn met de nota parallelwegen en landbouwverkeer, besloten om het landbouwverkeer ook op de hoofdrijbaan toe te staan. De maximumsnelheid op de parallelrijbaan wordt tevens verlaagd van 60km/u naar 30km/u, conform het Netwerkperspectief.

### Inleiding:

De [nota parallelwegen en landbouwverkeer](#), vastgesteld door Gedeputeerde Staten (hierna: GS) op 13 juni 2023 (UTSP-1361683490-6540), biedt de mogelijkheid om landbouwverkeer toe te staan op een gebiedsontsluitingsweg. In deze nota is een afwegingskader opgenomen aan de hand waarvan de positie van het landbouwverkeer wordt getoetst. Het afwegingskader is alleen van toepassing op doorgaand landbouwverkeer, niet op bestemmingsverkeer. Bestemmingsverkeer mag ten alle tijden gebruik maken van de parallelrijbaan.

### Onderzoek

Om het aantal landbouwvoertuigen dat gebruik maakt van de parallelweg van de N199 in beeld te krijgen, hebben we een cameraonderzoek uitgevoerd ter hoogte van de Zeldertsepoort. Hieruit blijkt dat gemiddeld 20 landbouwvoertuigen per dag gebruik maken van de parallelweg, met de kanttekening dat dit wisselt per seizoen. Daarnaast rijden er per dag meer dan 1.500 fietsers. De parallelweg is tevens onderdeel van de doorfietsroute Amersfoort – Bunschoten (F199).

### Afwegingskader

De menging van fietsers en landbouwvoertuigen is vooral een probleem als de asfaltbreedte van de parallelweg minder dan 4,5 meter is. Als de weg 4,5 meter of breder is, spelen verkeersveiligheidsrisico's in termen van veilig passeren veel minder een rol. Behalve de breedte van de parallelweg, speelt ook de fietsintensiteit een rol. Deze

verschilt behoorlijk tussen de verschillende parallelwegen in het provinciale netwerk. Vanuit onze beleidsambitie om fietsers ruimte te geven om veilig, comfortabel en vlot door te fietsen én vanwege het gegeven dat fietsers een steeds grotere groep vormen in de ongevallenstatistieken, nemen wij daarom ook de fietsintensiteit mee in onze afweging over de plek van het landbouwverkeer.

Op de parallelweg van de N199 zien wij veel ontmoetingen tussen fietsverkeer en het gemotoriseerde (landbouw)verkeer. Het is daarom wenselijk om eerst te kijken of het mogelijk is een apart fietspad aan te leggen. Wanneer dit niet mogelijk is, kijken we naar rerouting van het landbouwverkeer. Een apart fietspad is op deze locatie slecht inpasbaar ter hoogte van het viaduct bij de A1 en weinig kosteneffectief gezien de hoeveelheid landbouwverkeer. Daarom kijken we naar een andere positie van het landbouwverkeer. Het doorgaande landbouwverkeer maakt dan niet meer gebruik van de parallelweg, maar van een lokale route of – als deze ontbreekt of niet geschikt is – de hoofdrijbaan. Ook als op de hoofdrijbaan een maximumsnelheid geldt van 80 km/u, of als de parallelweg meer dan 4,5 meter breed is. Om ook in het wegbeeld te benadrukken dat de fietser de belangrijkste gebruiker is, kiezen wij voor deze parallelwegen de inrichtingsvorm van een fietspad of fietsstraat. Deze aanpassing wordt bij groot onderhoud meegenomen.

Na het doorlopen van het afwegingskader op basis van bovenstaande informatie blijkt dat in deze situatie de hoofdrijbaan de meest geschikte plek is voor het landbouwverkeer. De positie van het landbouwverkeer op de hoofdrijbaan kan leiden tot een inrichtingsopgave. In het afwegingskader is opgenomen dat er een inhaalbaarheid moet zijn bij een lengte van twee kilometer (of meer). De afstand tussen de bebouwde kom van Bunschoten en de rotonde bij de A1 (2x1 rijstrook) is minder dan twee kilometer. Een inhaalbaarheid is hier dus niet nodig. Vanaf de rotonde bij de A1 is de weg 2x2 rijstroken waardoor het overige verkeer het landbouwverkeer kan inhalen.

Voorbij de Randweg Nood zijn de fietsintensiteiten op parallelweg aan de westkant lager. De weg is daar ook 2x2 rijstroken. We kiezen daar voor eenduidigheid en laten het landbouwverkeer tot de gemeentegrens op de brug over de Eem op de hoofdrijbaan toe.

#### **Belang:**

De weggedeelten waar deze maatregelen worden getroffen, zijn in beheer bij de provincie Utrecht (hierna: de provincie). Het mogelijk maken dat landbouwverkeer op de hoofdrijbaan mag rijden dient formeel nog bekrachtigd te worden met een verkeersbesluit. Dit verkeersbesluit is nog niet genomen. Gedeputeerde Staten van Utrecht is op grond van artikel 18, lid 1, sub b, van de Wegenverkeerswet 1994 het bevoegde bestuursorgaan om dit verkeersbesluit te nemen.

We hebben ons voornemen getoetst bij belangenverenigingen (Cumela, LTO en de Fietsersbond) en bij diverse (lokale) ondernemers. Het was de nadrukkelijke wens van hen om als landbouwverkeer gebruik te maken van de hoofdrijbaan. Hiermee hebben we gehoor gegeven aan punt 4 en 5 van [motie M24-13 Bunschoterstraat Amersfoort](#) (24 maart 2024) waarbij we niet wachten met het doorvoeren van deze maatregel tot groot onderhoud. Op de overige in de motie genoemde punten komen we in het najaar 2024 terug.

#### **Financiële consequenties:**

Het te publiceren verkeersbesluit bevat een bebordingstekening. De borden die hierop worden weergegeven dienen op het moment dat het verkeersbesluit in werking treedt in de openbare ruimte (langs de N199) geplaatst te worden. De kosten voor plaatsing van de bebording wordt gedekt uit het budget voor MRO (MaatRegelenOverleg Mobiliteit) en past dus binnen de begroting.

Uit de lopende trajectstudie blijkt dat er aanpassingen aan de parallelweg ter hoogte van de Maatweg nodig zijn om het landbouwverkeer dat in de huidige situatie op de parallelweg rijdt veilig de hoofdrijbaan over te laten steken. Als het landbouwverkeer gebruik kan maken van de hoofdrijbaan, zijn aanpassingen aan de parallelrijbaan voor het landbouwverkeer niet meer nodig. Dit bespaart een aanzienlijke investering. Tevens levert het verkeersveiligheidswinst op doordat landbouwverkeer en fietsers niet meer gezamenlijk gebruik maken van het fietspad langs de Maatweg. De inrichting als fietsstraat wordt op een later moment gerealiseerd.

**Vervolgprocedure / voortgang:**

Nadat we u hebben geïnformeerd met deze Statenbrief informeren we de stakeholders over het voorgenomen verkeersbesluit. Hierna volgt het juridische traject waarbij het verkeersbesluit wordt gepubliceerd. Het verkeersbesluit ligt zes weken ter inzage. Als er geen bezwaren zijn ontvangen, kunnen we overgaan tot het plaatsen van de bebording.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,  
mr. J.H. Oosters

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