

## Afwegingskader (land)bouwverkeer provincie Zuid-Holland



# Afwegingskader (land)bouwverkeer provincie Zuid-Holland

**Klant:** provincie Zuid-Holland  
**Referentie:** BI6300\_M&I\_RP2406181556  
**Status:** Definitief  
**Datum:** 18-06-2024

Opgesteld door: NL08120, 53243

Gecontroleerd door: NL08120

Datum: 18-06-2024

Goedgekeurd door: NL08120

Datum: 18-06-2024

Classificatie

Open

*Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit iReport worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het iReport is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit iReport, anders dan jegens de Opdrachtgever.*

*Let op: dit document bevat persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V. en dient voor publicatie of anderszins openbaar maken te worden geanonimiseerd.*

# Inhoudsopgave

<b>1 Inleiding</b>	<b>4</b>
<b>2 Afwegingskader</b>	<b>5</b>
2.1 Stappenplan afwegingskader	6
2.2 Indicatoren voor afweging gesloten wegen en parallelwegen	8
2.3 Risicoanalyse voor afweging gesloten wegen en parallelwegen	11
<b>3 Het afwegingskader toegepast</b>	<b>14</b>
3.1 Autowegen: blijven gesloten	14
3.2 Wegen die al open zijn voor landbouwverkeer: blijven open	15
3.3 Gesloten wegen met parallelweg: afwegingskader	17
3.4 Overige gesloten wegen: afwegingskader	19
<b>4 Totaalresultaat afwegingskader</b>	<b>22</b>
4.1 Resultaat van het afwegingskader	22
4.2 Provinciale aandachtspunten	23
4.3 Overzicht toekomstige provinciale openstelling	24

# 1 Inleiding

---

## Landbouwverkeer in de provincie Zuid-Holland

De landbouwsector is in de provincie Zuid-Holland economisch gezien een belangrijke sector die relatief veel verkeer met specifieke agrarische voertuigen genereert. Daarnaast is de provincie Zuid-Holland dichtbevolkt en sterk geïndustrialiseerd. Praktisch gevolg hiervan is dat er relatief veel landbouwverkeer<sup>1</sup> op het provinciale en gemeentelijke wegennet voorkomt. Dit is ook terug te zien in het aantal geregistreerde landbouwvoertuigen in de provincie: die is na Gelderland, Noord-Brabant en Overijssel het hoogst.

Daarmee vormt landbouwverkeer een onderwerp dat vaak ter tafel komt wanneer sprake is van verkeersonveilige situaties. Landbouwverkeer wordt vaak genoemd als oorzaak van verstoringen van de verkeersdoorstroming. Zo ontstaat er regelmatig discussie rond de vraag of landbouwverkeer uit de dorpskernen kan worden geweerd en of het daarom gebruik kan maken van een provinciale weg.

## APK-, kenteken- en registratieplicht leidt tot een heroverweging van het toelatingsbeleid: 'ja, tenzij...'

Per 1 januari 2021 is de APK-, registratie- en kentekenplicht voor landbouwvoertuigen ingegaan. Consequentie hiervan is dat de maximum toegestane snelheid voor landbouwverkeer is verhoogd van 25 km/uur naar 40 km/uur. Bij de wetwijziging is tevens een motie aangenomen over het toelatingsbeleid van landbouwvoertuigen op rondwegen en provinciale wegen. Dit heeft ertoe geleid dat er tussen wegbeheerders van het onderliggend wegennet (VNG, IPO, UVW) is afgesproken dat er een 'ja, tenzij-beleid' nagestreefd wordt; oftewel dat wegen worden opengesteld voor landbouwverkeer, tenzij er redenen zijn om dat vanuit bijvoorbeeld verkeersveiligheid of doorstroming niet te doen.

Voor de provincie Zuid-Holland betekent dit een andere insteek van het beleid rond landbouwverkeer dan tot nu toe gehanteerd wordt (nu 'nee, tenzij'): op dit moment is een deel van het provinciale wegennet gesloten verklaard voor langzaam verkeer en landbouwverkeer. Sommige wegen vormen hierop een uitzondering die historisch is ontstaan; incidenteel wordt een ontheffing verleend voor landbouwverkeer, indien geen parallelweg of veilige alternatieve route voorhanden is.

## Onderzoek naar wegennet provincie Zuid-Holland n.a.v. heroverweging toelatingsbeleid

De nieuwe 'ja, tenzij-benadering' behoeft onderzoek naar de mogelijkheden en de consequenties van toelating van landbouwverkeer op het wegennet van de provincie Zuid-Holland. Onze studie dient inzicht te verschaffen in uniform toelatingsbeleid voor landbouwvoertuigen op provinciale wegen, bezien vanuit een op te stellen 'ja, tenzij-beleid'. Het onderzoek moet leiden tot een uniform afwegingskader op basis waarvan onderbouwd bepaald kan worden of een weg al dan niet kan worden opengesteld voor regulier landbouwverkeer. Tot slot dient het nieuwe beleidskader bestuurlijk te worden vastgesteld door Gedeputeerde en Provinciale Staten.

Dit afwegingskader is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met een project- en klankbordgroep vanuit de provincie Zuid-Holland. Tevens is het concept besproken met gemeenten, waterschappen en diverse stakeholders zoals Cumela, LLTB, Fietsersbond en de politie. Tijdens deze bijeenkomst is onder andere gesproken over fietsveiligheid. De opmerkingen vanuit deze bijeenkomsten hebben geleid aan diverse aanscherpingen van het afwegingskader.

---

<sup>1</sup> (Land)bouwverkeer betreft landbouw- en bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid en mobiele machines. In dit rapport schrijven we landbouwverkeer waaronder we ook voertuigen verstaan dat bouwverkeer betreft.

## 2 Afwegingskader

---

We hebben een eenduidig afwegingskader opgesteld waarmee we helderheid willen scheppen voor weggebruikers en overheden. Op basis van dit afwegingskader kan bepaald worden of een weg al dan niet kan worden opengesteld voor landbouwverkeer. Uitgangspunt hierbij is dat de wegen die nu open zijn voor landbouwverkeer, open blijven voor landbouwverkeer. In dit afwegingskader gaan we voor de gesloten wegen voor landbouwverkeer uit van een risico-gestuurde aanpak. Hierbij gaan we eerst na of landbouwverkeer toegestaan kan worden op de parallelweg (indien aanwezig). Indien dat niet het geval is, of indien er geen parallelweg aanwezig is, gaan we op basis van een aantal indicatoren na of landbouwverkeer kan worden toegelaten op de hoofdrijbaan. Indien zowel de hoofdrijbaan en parallelweg niet geschikt zijn, is er een opgave geïdentificeerd.

Voor het opstellen van het afwegingskader hebben we de volgende stappen doorlopen:

1. Opstellen van de stappen voor het afwegingskader.
  - Opstellen van [indicatoren](#) voor het afwegingskader.
  - Opzet [risicoanalyse](#) per indicator.
2. Doorlopen van een [stappenplan](#) om te komen tot een afweging voor het openstellen of gesloten houden van provinciale wegen in provincie Zuid-Holland.
3. [Resultaten van het stappenplan](#) zijn per wegnummer weergegeven in een overzichtskaart en per wegnummer in een dashboard.

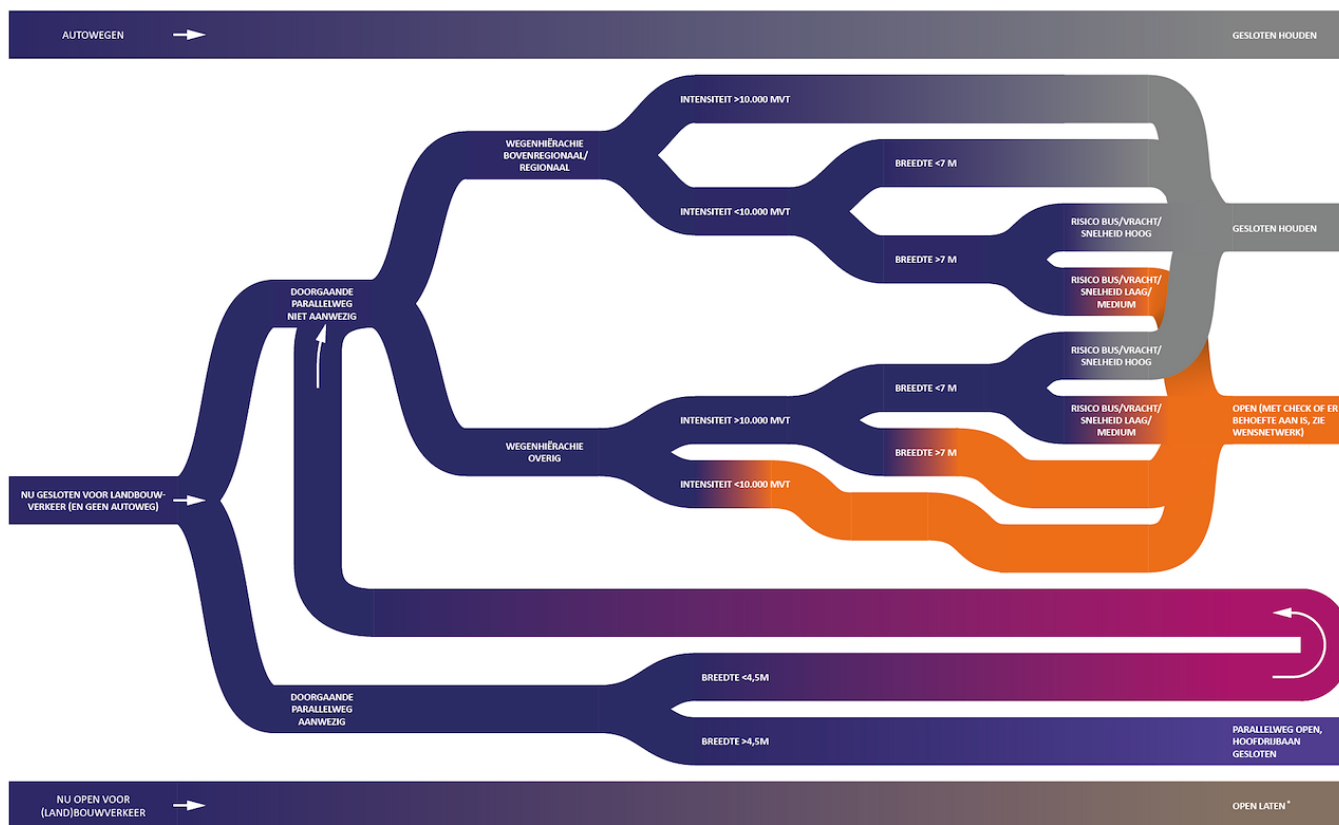
De indicatoren en het afwegingskader zijn opgesteld in overleg met een interne klankbordgroep van provincie Zuid-Holland. In overleg is het aantal indicatoren in het afwegingskader beperkt gehouden, om het afwegingskader eenvoudig te houden. Indicatoren die niet in het afwegingskader zijn opgenomen kunnen - zij het in minder mate - een rol spelen bij het openstellen van provinciale wegen voor landbouwverkeer. Deze zijn benoemd bij de indicatoren.

## 2.1 Stappenplan afwegingskader

Voor het afwegingskader doorlopen we de volgende stappen om te komen tot een afweging voor het openstellen of gesloten houden van provinciale wegen voor landbouwverkeer. Het resultaat is in de onderstaande infographic gevisualiseerd.

1. Provincie Zuid-Holland heeft een aantal [autowegen](#)<sup>1</sup> in beheer. Er is geen sprake van toelating van landbouwverkeer op deze wegen en deze blijven nu en in de toekomst gesloten voor landbouwverkeer. In de infographic is dit weergegeven in de bovenste balk.
2. Aangezien de provincie Zuid-Holland het beleid met betrekking tot toelating landbouwverkeer wil versoepelen op een veilige en verantwoorde manier is het uitgangspunt dat wegen die reeds [open zijn voor landbouwverkeer ook in de toekomst open blijven](#). In de infographic is dit weergegeven in de onderste balk.
3. De categorie wegen die nu gesloten zijn voor landbouwverkeer maar in aanmerking komen voor opening betaan uit twee verschijningsvormen. [Wegen die gesloten zijn met een parallelweg](#) en wegen [zonder parallelweg](#). Wegen met parallelweg blijven gesloten indien de parallelweg voldoet aan de gewenste breedte. Daar waar dat niet het geval is of daar waar geen parallelweg aanwezig is wordt met behulp van de [indicatoren](#) een afweging gemaakt of de weg geopend kan worden.
4. Op de kaart met het [totaal resultaat stappenplan](#) is te zien welke wegen nu gesloten zijn maar in de toekomst mogelijk geopend kunnen worden. Uitgangspunt bij het afwegingskader is het doorlopen van stappen waarbij rekening wordt gehouden met risico's. Elke indicator kent een indeling naar risico's waarbij de grenswaarden zijn weergegeven in de infographic. Bij de stap 'Bus/Vracht/Snelheid' is het uitgangspunt dat maximaal één van deze indicatoren gewaardeerd mag worden met het risico hoog voordat over gegaan kan worden tot opening van de weg. Zie voor verdere uitleg paragraaf [Risicoanalyse](#).

Het afwegingskader moet gezien worden als hulpmiddel bij het bepalen of een weg al dan niet geopend kan worden voor landbouwverkeer. Het geeft richting om wegen te scoren voor het wel of niet toelaten van landbouwverkeer op basis van data. Er kunnen echter specifieke lokale argumenten of overwegingen zijn die niet meegenomen zijn danwel niet te vangen zijn in een dataset om af te wijken van het afwegingskader. Daarnaast zijn er in enkele gevallen parallelwegen die niet geschikt zijn (<4,5 m beschikbare verhardingsbreedte) en waarvan de hoofdrijbaan ook niet open kan vanwege een te hoog veiligheidsrisico.



Afbeelding 1: Afwegingskader (land)bouwverkeer provincie Zuid-Holland

\*In de evaluatie wordt altijd meegenomen in hoeverre een provinciale hoofdrijbaan die open is voor landbouwverkeer, volgens het afwegingskader open kan blijven.

## 2.2 Indicatoren voor afweging gesloten wegen en parallelwegen

In het afwegingskader worden indicatoren gebruikt teneinde tot een keuze te komen of een weg geopend kan worden of gesloten moet blijven. Deze indicatoren zijn onderverdeeld in drie categorieën, namelijk functie van de weg, intensiteit/ gebruik en situatie op de weg/inrichting, zie onderstaande tabel. In eerste instantie is een groslijst van indicatoren opgesteld die invloed hebben op het al dan niet kunnen toelaten van landbouwverkeer op de provinciale weg. Om het afwegingskader eenvoudig toepasbaar te houden en omdat niet alle indicatoren onderscheidend bleken te zijn is een selectie van de indicatoren uiteindelijk opgenomen in het afwegingskader. Onder de tabel zijn de indicatoren nader toegelicht. Vervolgens zijn indicatoren die niet worden meegenomen verantwoord. Onderbouwing van de risicoscore met toelichting per indicator vindt in de volgende paragraaf plaats.

	Indicator	Categorieën	Subcategorieën
Functie van de weg	1. Wegenhiërarchie <a href="#">netwerkanalyse Provincie Zuid-Holland</a>	Bovenregionaal	Stroomweg 80/ 100
		Regionaal	GOW 80 (ideaal)
		Overige	O1 GOW 80
			O2 GOW 60
			O3 ETW 60
Intensiteit/ gebruik	2. Intensiteit gemotoriseerd verkeer		
	3. Aandeel vrachtverkeer		
	4. Netwerk openbaar vervoer + het aantal bussen	Combinatie van aantallen bussen en type bussen (R-net/HOV en reguliere bussen)	
Situatie op de weg	5. Gereden snelheid		
	6. Breedte van de weg		

Tabel 1: Indicatoren hoofdrijbaan voor het afwegingskader

Ook voor de parallelwegen is gewerkt aan een set van indicatoren. Uiteindelijk is besloten om de parallelwegen alleen te scoren op beschikbare verhardingsbreedte.

	Indicator	Categorieën	Subcategorieën
Situatie op de weg	1. Breedte van de weg		

Tabel 2: indicator parallelweg voor het afwegingskader

### Toelichting indicatoren

Hieronder staat een toelichting op de indicatoren die zijn opgenomen in het afwegingskader.

1. Wegenhiërarchie [netwerkanalyse Provincie Zuid-Holland](#): dit is een logisch en samenhangend netwerk van wegen in provincie Zuid-Holland. De wegenhiërarchie is integraal opgesteld en zegt daarmee dus ook iets over de wegen die in het beheer zijn van andere wegbeheerders (Rijksoverheid, gemeenten en waterschappen). In het afwegingskader nemen we alleen de N-wegen mee die in beheer zijn van provincie Zuid-Holland. Het huidige areaal van de provincie bestaat uit bovenregionale, regionale en overige wegen. Hoe hoger de functie, hoe belangrijker de doorstroomfunctie. Bij de overige wegen staat de toegangsfunctie meer centraal. Op wegen waar de doorstroomfunctie meer centraal staat, is het risico om landbouwverkeer toe te laten daarom hoger. De wegenhiërarchie is overgenomen uit de [Netwerkanalyse Provincie Zuid-Holland, 8 juni 2021](#). Op parallelwegen laten we de wegenhiërarchie als indicator buiten beschouwing, omdat dit niet onderscheidend is (deze zijn allemaal gecategoriseerd als ETW 60). De kaart is aangeleverd door de provincie Zuid-Holland en door Royal HaskoningDHV gedigitaliseerd. Meer informatie over de subcategorieën kunt u vinden op de [website van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat](#).



2. Intensiteit gemotoriseerd verkeer: de intensiteit van het gemotoriseerde verkeer geeft inzicht in het gebruik van de wegen die in het beheer zijn van provincie Zuid-Holland. Hoe drukker de weg hoe minder gewenst dat landbouwvoertuigen op de hoofdrijbaan rijden. De intensiteiten die mee worden genomen in het afwegingskader zijn de gemiddelde werkdagintensiteiten van 2019. Deze geven een goed beeld van de drukte op de provinciale wegen. Intensiteiten van afgelopen jaren (2020, 2021 en 2022) geven een vertekend beeld in verband met Covid-19. De intensiteiten die beschikbaar zijn geven een betrouwbaar beeld van de intensiteiten op de hoofdrijbaan van de provinciale wegen. De data is aangeleverd door de provincie Zuid-Holland.
3. Aandeel vrachtverkeer: het aandeel vrachtverkeer geeft inzicht in de hoeveelheid zwaardere voertuigen die gebruik maken van het provinciale wegennet. De aanwezigheid leidt tot hogere risico's bij bijvoorbeeld het inhalen van landbouwverkeer. Het betreft het aandeel vrachtverkeer op de hoofdrijbaan van wegen in beheer van provincie Zuid-Holland. Van parallelwegen is onvoldoende data beschikbaar en wordt er vanuit gegaan dat de aanwezigheid van vrachtverkeer geen relevante indicator is. Ook hier gaat het om data uit 2019, om dezelfde reden als aangegeven bij indicator 2, intensiteit gemotoriseerd verkeer. De data is aangeleverd door de provincie Zuid-Holland.
4. Netwerk openbaar vervoer + het aantal bussen: op de wegen in het beheer van provincie Zuid-Holland zijn verschillende typen bussen aanwezig, namelijk stads- en streekbussen, maar ook HOV en R-net. De stads- en streekbussen hebben een regelmatige frequentie van 1, 2, 4 of meer keer per uur. Bij de HOV- en R-net lijnen ligt de nadruk op snelheid met forensen en scholieren als 'dominante' doelgroep. Deze hebben een hogere spitsfrequentie dan de stads- en streekbussen. Gelet op de doorstroomfunctie is de combinatie HOV/R-net met landbouwverkeer minder gewenst. De data is betrokken van het dataplatform OpenOV.
5. Gereden snelheid: dit betreft de V85. Dit geeft de snelheid aan waar 85% van de bestuurders onder zit. Is de V85 bijvoorbeeld 80 km/uur, dan betekent het dat 85% van de bestuurders op een bepaald stuk weg 80 km/uur of minder rijdt en 15% sneller rijdt. Dit geeft aan in hoeverre de meeste bestuurders zich op een weg aan de snelheidslimiet houden. Hoe hoger de snelheid, hoe groter het verschil met landbouwverkeer op de weg zal zijn. Die mogen maximaal 40 km/uur rijden. De V85 data is aangeleverd door de NDW.
6. Breedte van de weg: hoe smaller de weg, hoe hoger het risico is wanneer er een landbouwvoertuig wordt toegelaten. De breedte van de wegen in beheer van provincie Zuid-Holland (zowel de hoofdrijbaan als parallelwegen) is berekend op basis van de BGT (Basisregistratie Grootchalige Topografie). Dit is een digitale kaart waarop onder andere gebouwen en wegen eenduidig zijn vastgelegd. De kaart is op 20 centimeter nauwkeurig.

## Indicatoren buiten selectie afwegingskader

Indicatoren die we niet meenemen in het afwegingskader, maar wel een rol kunnen spelen bij het openstellen van provinciale wegen voor landbouwverkeer zijn de volgende. Deze indicatoren zijn ter volledigheid wel opgenomen in het dashboard.

- Knelpunten: dit betreft knelpunten die uit eerdere studies naar landbouwverkeer in verschillende regio's naar voren zijn gekomen. Dit laat zien waar nu knelpunten worden ervaren met betrekking tot landbouwverkeer en waar mogelijk het toelatingsbeleid van provincie Zuid-Holland van invloed op kan zijn. Het is zinvol om de knelpunten te leggen naast de wegen die mogelijk open kunnen op basis van het afwegingskader om na te gaan of daarmee een knelpunt wordt opgelost.
- Netwerk landbouwverkeer: op basis van het [wensnetwerk dat voor landbouwverkeer beschikbaar is](#) (klik hiervoor op de laag landbouwroutes, regionale opgaven) in een aantal regio's in provincie Zuid-Holland, kan worden bepaald of er een wens is om een weg open te stellen. Deze wensnetwerken zijn opgesteld in regio regio Midden-Holland en Zuid-Holland-Zuid en geven aan wat gewenste routes voor het (doorgaande) landbouwverkeer zijn. De uitkomst van het afwegingskader geeft inzicht in welke hoofdrijbanen van provinciale wegen opengesteld kunnen worden.
- Locaties loonbedrijven: loonbedrijven genereren met landbouwverkeer in een groter gebied. Dit laat zien waar behoefte is aan doorgaande routes voor landbouwverkeer. Het is zinvol om de locaties van loonbedrijven te leggen naast de wegen die mogelijk open kunnen op basis van het afwegingskader om na te gaan of daarmee een knelpunt wordt opgelost.
- Drukke op parallelweg: intensiteit van het verkeer op parallelwegen, zoals gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer (zie ook fietsnetwerk/ fietsintensiteiten). De data van intensiteiten van verkeer op parallelwegen wordt niet meegenomen, omdat onvoldoende data beschikbaar is van intensiteiten op parallelwegen. Bovendien, op parallelwegen is de intensiteit een stuk lager dan is de hoofdrijbaan, omdat het om erftoegangswegen gaat. De wegen worden gebruikt door verkeer dat daar een specifieke bestemming heeft. De intensiteiten op de parallelwegen over het algemeen zijn vrij laag in vergelijking met wat volgens de CROW-richtlijnen op dit type weg kan worden toegestaan. Hiermee is de drukke parallelweg nauwelijks onderscheidend.
- Fietsnetwerk/ fietsintensiteiten: Plusnet (onderdeel utilitair),

- Hoofdnet fiets (onderdeel utilitair), hoofdnet recreatief fietsnetwerk, overig. Het type fietsnetwerk is niet in het afwegingskader opgenomen, omdat er voldoende ruimte op de parallelweg moet zijn voor alle fietsers, onafhankelijk van het type fietsnetwerk. Dit wordt getoetst met de indicator 'breedte van de weg', waar ook de breedte van de parallelweg wordt getoetst. Data over fietsintensiteiten op parallelwegen is beperkt beschikbaar en daardoor niet bruikbaar.
- Inhaal mogelijkheden: dit betreft het aantal gefaciliteerde inhaal mogelijkheden over een bepaalde afstand. Dit is bijvoorbeeld het geval bij dubbele opstelvakken bij turbotondes en kruispunten met verkeerslichten. Er is geen data beschikbaar over het aantal rijstroken en daardoor niet te bepalen is.

Niet onderscheidende indicatoren zijn niet meegenomen, zoals:

- Multidoel tactisch kader, operationeel verkeersmanagement (prioritering wegen)<sup>1</sup>: biedt voor deze studie geen aanvulling op de reeds gehanteerde indicator wegenhiërarchie netwerkanalyse provincie Zuid-Holland.
- Lange zware vrachtwagens (LZV's): deze zijn niet onderscheidend, omdat op bijna alle wegen waar een aanvraag voor is geweest, LZV's zijn toegestaan. Er zijn ook wegen waarvoor nog geen aanvraag is gedaan en waarvoor het nog onbekend is of daar LZV's worden toegelaten.
- Aanwezigheid doelgroepenstrook (bijvoorbeeld aanliggende busbaan). Een busbaan kan omgebouwd worden naar een doelgroepenstrook, waarbij uitliggers boven de weg specifiek aangeven welke voertuigsoorten toegelaten zijn. Dit levert wel (te) complexe bebording op. Beleidsmatig is het ombouwen van een busbaan naar een doelgroepenstrook echter minder gewenst, omdat de strook er ligt om gewenste doelgroepen (in dit geval de bus) vrije doorgang te verlenen. Deze doelgroepenstroken liggen over het algemeen langs wegen met een hoge verkeersintensiteit.
- Ongevallen: Er is geen patroon of specifiek knelpunt af te leiden aan de geregistreerde ongevallen met landbouwvoertuigen op het wegennet van de provincie Zuid-Holland.

<sup>1</sup> *Het Multidoel Tactisch Kader beschrijft voor fiets, openbaar vervoer en auto het minimum kwaliteitsniveau waaraan het verkeerssysteem in de regio moet voldoen.*

## 2.3 Risicoanalyse voor afweging gesloten wegen en parallelwegen

Voor het opstellen van het afwegingskader houden we voor de provinciale wegen die gesloten zijn rekening met een risicoscore per wegvak. Hoe hoger de risicoscore per wegvak, hoe hoger het risico is bij toelaten van landbouwverkeer op het desbetreffende wegvak. Hiervoor hebben we indicatoren toegewezen aan de hoofdrijbaan en/ of parallelweg. Per indicator is een voorstel gemaakt van een risicoanalyse. We maken hierbij onderscheid tussen de volgende risicocategorieën met betrekking tot het toelaten van landbouwverkeer:

1. Heel hoog risico/ wettelijk niet toegestaan: landbouwverkeer niet toestaan
2. Hoog risico
3. Medium risico
4. Laag risico

De onderbouwing van de gehanteerde risicoscores heeft plaatsgevonden op basis van expert judgement.

1. Hoofdrijbaan:
  - a. Wegenhiërarchie netwerkanalyse provincie Zuid-Holland
  - b. Intensiteit gemotoriseerd verkeer (motorvoertuigen per etmaal)
  - c. Aandeel vrachtverkeer
  - d. Intensiteit busverkeer, R-Net
  - e. Wegbreedte
  - f. Gereden snelheid (V85)
2. Parallelweg:
  - a. Wegbreedte

Hieronder lichten we de opbouw van de score toe.

### Risicoscore hoofdrijbaan

Hieronder staat een overzicht van de risicoscore per indicator voor de hoofdrijbaan.

	Laag risico	Medium risico	Hoog risico	Gesloten voor (land)bouwverkeer
Wegenhiërarchie netwerkanalyse	Overig		Regionaal/ bovenregionaal	Autoweg
Intensiteit gemotoriseerd verkeer		<10.000 mvt/etmaal	>10.000 mvt/etmaal	
Wegbreedte	>7,50 meter	7,00-7,50 meter	<7,00 meter	
Intensiteit busverkeer, R-Net	<26, geen R-net	<26 + R-net 26-50, geen R-net	26-50 + R-net >50 >50+R-net	
Aandeel vrachtverkeer	<10%	10-20%	>20%	
Gereden snelheid	V85 <70 km/u		V85 >70 km/u	

Tabel 3: Risicoscore hoofdrijbaan

**NB:** In het afwegingskader zijn de indicatoren intensiteit bus/R-net, aandeel vrachtverkeer en gereden snelheid opgenomen onder 'bus/ vracht/ snelheid'. Indien er één indicator hoog scoort en de overige medium of laag, dan wordt het totale risico als laag of medium gescoord. Indien er meer dan één van deze indicatoren hoog scoren, dan wordt het risico 'bus/ vracht/ snelheid' als hoog beoordeeld.

### Risicoscore parallelweg

Voor parallelwegen geldt dezelfde werkwijze voor het bepalen van de risicoscore als voor de hoofdrijbaan, alleen op basis van één indicator in plaats van zes.

Hieronder staat een overzicht van de risicoscore van de indicatoren voor de parallelwegen.

	Laag risico	Medium risico	Hoog risico	Gesloten voor (land)bouwverkeer
Wegbreedte	> 4,5 meter		<4,5 meter	

Tabel 4: Risicoscore parallelweg

## Verantwoording bij indicatoren

Hieronder staat een onderbouwing per indicator:

Indicator	Categorie	Risicoscore	Onderbouwing bij afwegingskader
Wegenhierarchie PZH	Autoweg	Gesloten voor landbouwverkeer	Alle wegen gesloten volgens de wetgeving (Art 42, tweede lid van het RVV 1990). Groot snelheidsverschil tussen landbouwverkeer en overig verkeer (40 km/uur vs. 100 km/uur)
	Bovenregionaal	Hoog risico	Hoog risico, openstellen of gesloten houden van provinciale wegen hangt af van de combinatie met andere indicatoren. Bij een intensiteit van meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal (ook hoog risico) blijft de hoofdrijbaan gesloten. Bij voorkeur worden hier ook ongelijkvloerse kruispunten toegepast, in verband met de doorstroomsnelheid en verkeersveiligheid (bron: <a href="#">Netwerkanalyse Provincie Zuid-Holland</a> ).
	Regionaal	Hoog risico	Hoog risico, openstellen of gesloten houden van provinciale wegen hangt af van de combinatie met andere indicatoren. Bij een intensiteit van meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal (ook hoog risico) blijft de hoofdrijbaan gesloten.
	Overige	Laag risico	Laag risico i.v.m. kleine snelheidsverschillen. Het risico hangt af van de combinatie met andere indicatoren.
Intensiteit gemotoriseerd verkeer	>10.000 mvt/etmaal (GOW 2x1 of 1x2)	Hoog risico	Er is een verkeersveiligheidsrisico op de gebiedsontsluitingsweg (GOW) door het snelheidsverschil met het overige verkeer. Dit is ook afhankelijk van de intensiteit van het overige verkeer. Hoe drukker de GOW, hoe minder kans dat landbouwvoertuigen hier beter kunnen rijden dan op de alternatieve erftoegangsweg (ETW) of op de weg door de kom. Als handvat wordt meegegeven dat er bij een intensiteit van meer dan 10.000 motorvoertuigen/etmaal (op een GOW 2x1 of 1x2) weinig kans is dat de GOW geschikt is voor landbouwvoertuigen. Op een GOW 2x2 is het wel mogelijk om landbouwverkeer bij hogere intensiteiten toe te laten. Bij lagere intensiteiten is de GOW zeker niet automatisch 'geschikt' (bron: CROW, wegontwerp bibeko met ASVV/ CROW publicatie Land- en bosbouwverkeer, paragraaf 4.3.1.). We houden daarom een grens van 10.000 motorvoertuigen/etmaal aan als intensiteit met een hoog risico. Bij een lagere intensiteit is er nog wel een risico (medium risico) en hangt het toestaan van landbouwverkeer ook samen met andere indicatoren.
Wegbreedte	Hoofdrijbaan <7 meter	Hoog risico	
	Hoofdrijbaan 7 - 7,5 meter	Medium risico	Hoe smaller de hoofdrijbaan, hoe hoger het risico is wanneer een landbouwvoertuig wordt toegelaten. De verhardingsbreedte van een gebiedsontsluitingsweg (1x2 wegen) dient 7.0-7.5 meter te zijn (bron: Handboek Ontwerpcriteria Wegen, provincie Zuid-Holland en CROW 330 Handboek Wegontwerp Gebiedsontsluitingswegen).
	Hoofdrijbaan 7,5 meter of meer	Laag risico	
	Parallelweg <4,5 meter breed	Hoog risico	Op parallelwegen rijden veelal fietsers in combinatie met landbouwverkeer. Deze dienen elkaar te kunnen passeren. Voor een erftoegangsweg is de gebruikelijke breedte 3,50 meter en de ideale breedte 4,5 meter (bron: CROW, wegontwerp bubeko met HWO, handboek wegontwerp 2013 - Erftoegangswegen, figuur 5.6). Parallelwegen smaller dan 4,5 meter worden daarom als hoog risico aangemerkt. Een parallelweg met een breedte van meer dan 4,5 meter of meer als laag risico.
	Parallelweg >4,5 meter breed	Laag risico	
Intensiteit bus/ R-net	<26, geen R-net	Laag risico	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>&lt;26 bussen + R-net</li> <li>26-50 bussen, geen R-net</li> </ul>	Medium risico	Voor de frequentie van het aantal bussen is gekeken naar de verdeling van het aantal bussen over het gehele netwerk. Gemiddeld rijden er zo'n 26-50 bussen per etmaal op het netwerk. Indien er minder bussen (<26) op een bepaald traject rijden, dan is dat een laag risico. Indien het er meer zijn (> 50), dan is dat een hoog risico. Als er R-net bussen op het traject aanwezig zijn, stijgt het risico 1 niveau, omdat deze meer van belang zijn voor de doorstroming. Dit betekent dat als de frequentie laag is (<26 bussen), maar R-net aanwezig is, deze indicator als medium risico wordt aangemerkt.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>26-50 bussen + R-net</li> <li>&gt;50 bussen</li> <li>&gt;50 bussen +R-net</li> </ul>	Hoog risico	

Aandeel vrachtverkeer	<10% vrachtverkeer	Laag risico	Voor het aandeel vrachtverkeer is gekeken naar het aandeel vrachtverkeer op het gehele netwerk. Gemiddeld is er 10-20% vrachtverkeer op het provinciale wegennet aanwezig (medium risico). Op wegen waar het aandeel vrachtverkeer lager is (<10%) is het een laag risico. Indien er meer dan 20% vrachtverkeer aanwezig is, is het een hoog risico.
	10-20% vrachtverkeer	Medium risico	
	>20% vrachtverkeer	Hoog risico	
Gereden snelheid	V85 <70 km/uur	Laag risico	Landbouwverkeer mag maximaal 40 km/uur rijden. Het snelheidsverschil met ander gemotoriseerd verkeer - dat op de meeste provinciale wegen 80 km/uur mag rijden - is groot. Het Duurzaam Veilig-ontwerpprincipe (Bio)mechanica (bron: SWOV-factsheet <a href="#">Duurzaam Veilig Wegverkeer</a> ) houdt onder andere in dat de verkeersstromen die van eenzelfde ruimte gebruikmaken, zo weinig mogelijk van elkaar verschillen in snelheid, richting en massa. Snelheidsverschillen resulteren in meer ontmoetingen met andere weggebruikers en ook tot meer rijbaanwisselingen en inhaalmanoeuvres. Grotere snelheidsverschillen tussen voertuigen op wegniveau hangen daarom samen met een hoger ongevalsrisico (bron: <a href="#">SWOV</a> ). Wegen waar de V85 < 70 km/uur is, zijn gekwantificeerd als laag risico. Potentiële conflictsituaties zijn mogelijke frontale conflicten tussen autoverkeer (bron: <a href="#">SWOV</a> ). Is de V85 hoger dan 70 km/uur, dan is dat benoemd als een hoog risico (snelheidsverschil is groter dan 30 km/uur). Potentiële conflictsituaties: geen dwars- en frontale conflicten tussen autoverkeer (bron: <a href="#">SWOV</a> )
	V85 > 70 km/uur	Hoog risico	

Tabel 5: Verantwoording bij indicatoren

# 3 Het afwegingskader toegepast

## 3.1 Autowegen: blijven gesloten

Op onderstaande kaart staan de autowegen in provincie Zuid-Holland. Deze wegen zijn in de huidige situatie gesloten voor landbouwverkeer en blijven gesloten voor landbouwverkeer (het is wettelijk niet toegestaan).



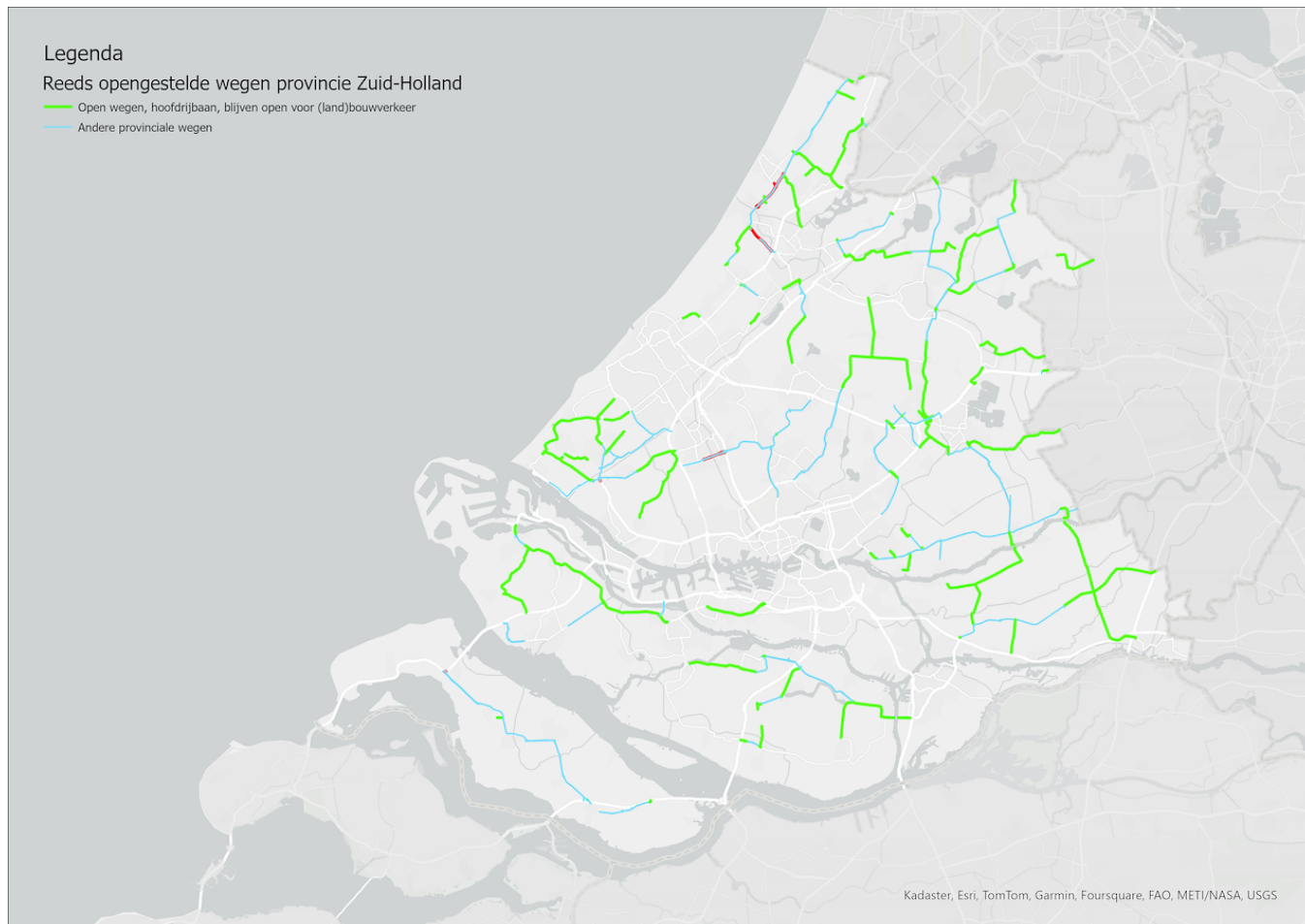
Afbeelding 2: Provinciale autowegen, deze blijven gesloten voor landbouwverkeer.

### Toelichting:

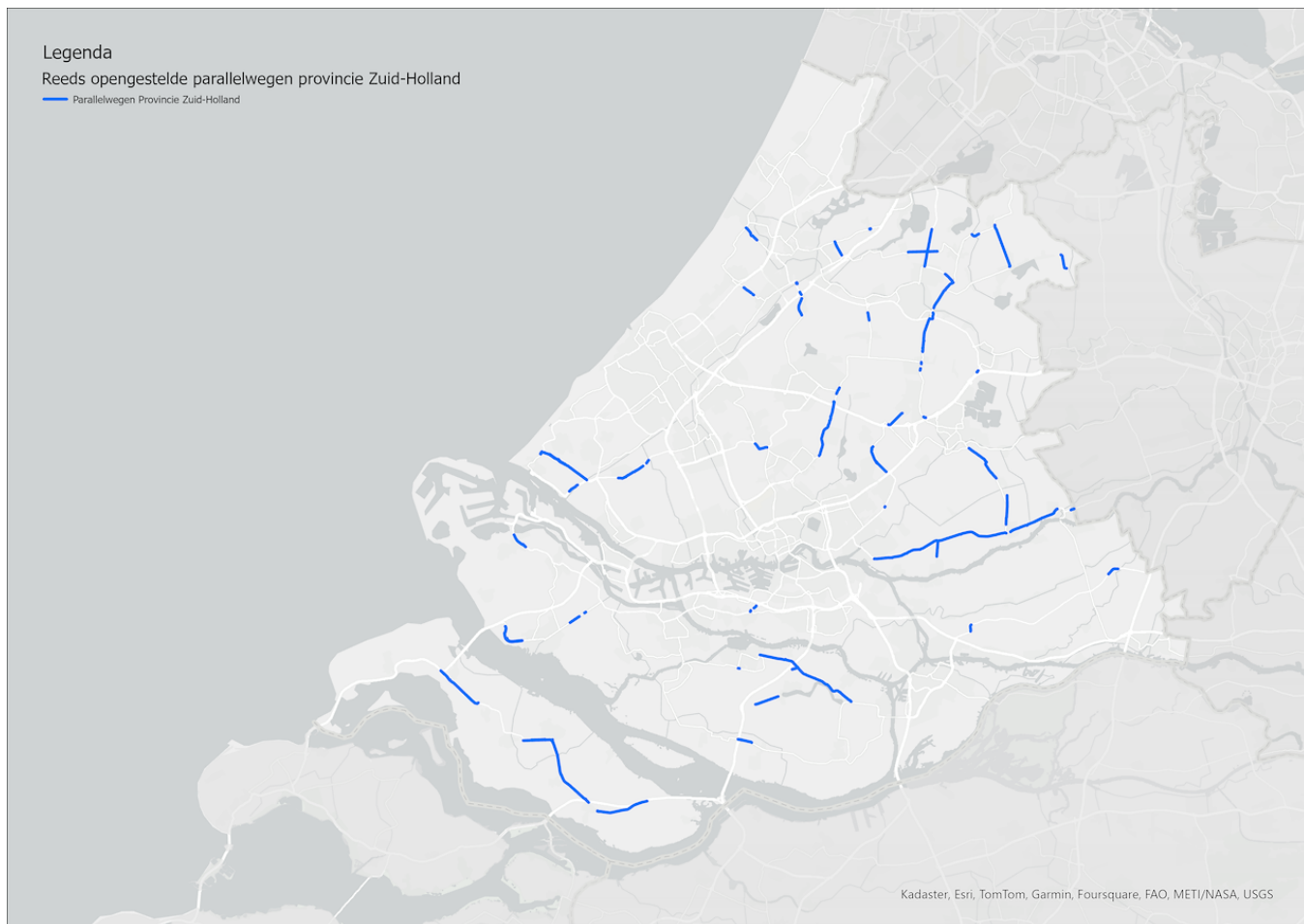
Autowegen zijn bij wet gesloten voor landbouwverkeer en blijven gesloten.

## 3.2 Wegen die al open zijn voor landbouwverkeer: blijven open

Op onderstaande kaarten staan provinciale wegen die op dit moment zijn opengesteld voor landbouwverkeer. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen de hoofdrijbaan (eerste kaart) en parallelwegen in beheer van provincie Zuid-Holland (tweede kaart). Deze wegen blijven open voor landbouwverkeer op basis van het afwegingskader. Er is voor deze wegen geen aanleiding om de toelating van landbouwverkeer te heroverwegen. Wel kan bij realisatie van een nieuwe parallelweg het landbouwverkeer uit veiligheidsoverwegingen via de parallelweg afgewikkeld gaan worden in plaats van via de hoofdrijbaan.



Afbeelding 3: Reeds opengestelde provinciale hoofdrijbanen



Afbeelding 4: Provinciale parallelwegen - open voor (land)bouwverkeer.



### 3.3 Gesloten wegen met parallelweg: afwegingskader

Diverse provinciale wegen kennen een parallelstructuur waarop het landbouwverkeer in principe kan worden afgewikkeld. Om te bepalen op welke parallelwegen dat veilig kan plaatsvinden zijn de volgende stappen daarvoor doorlopen.

Onderstaande kaart toont de voor landbouwverkeer gesloten wegen die een parallelweg hebben. Deze wegen zijn met een blauwe lijn aangegeven. Voor deze wegen wordt met het afwegingskader bepaald of de hoofdrijbaan gesloten dient te blijven of opengesteld kan worden. Zie hiervoor het [afwegingskader](#).



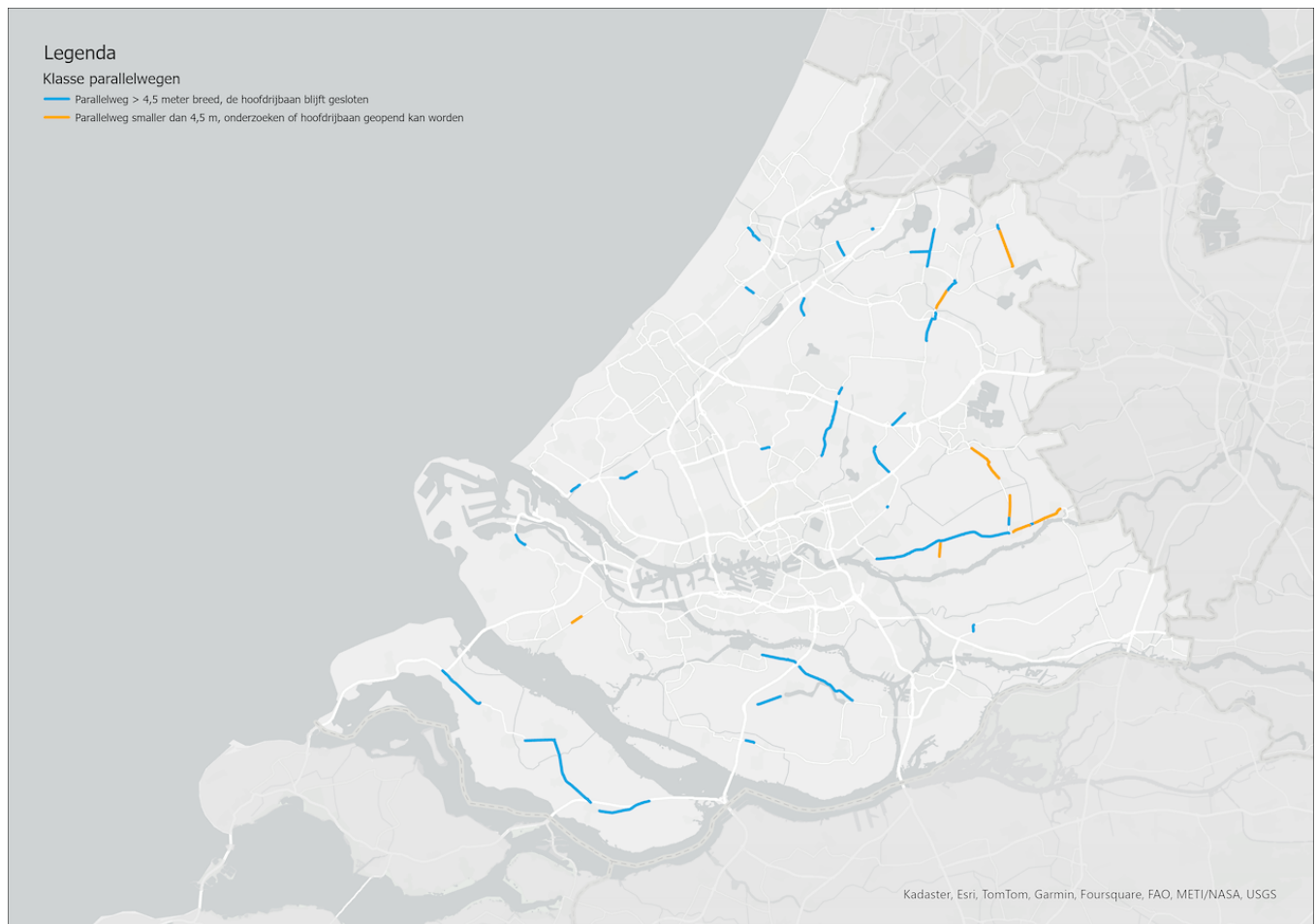
Afbeelding 5: Parallelwegen langs gesloten provinciale wegen

Gekeken is naar de breedte van de parallelvoorziening. Op verzoek van diverse stakeholders is besloten om de minimale verhardingsbreedte op 4,5 meter te stellen. Bij doorgaande parallelwegen met een verhardingsbreedte tussen de 4,0 en 4,5 meter waar aan beide kanten bermverharding is aangebracht, wordt de bermverharding opgeteld bij de beschikbare verhardingsbreedte. Gesloten provinciale wegen met een doorgaande parallelstructuur waarvan de verhardingsbreedte inclusief bermverharding minimaal 4,5 meter bedraagt blijven gesloten. Het landbouwverkeer wordt afgewikkeld via de parallelweg.

Provinciale wegen met een parallelweg blijven gesloten als de parallelweg voldoende breed is. Voor wegen zonder parallelweg wordt met behulp van het afwegingskader bepaald of de weg geopend kan worden.

## Bepalen beschikbare verhardingsbreedte

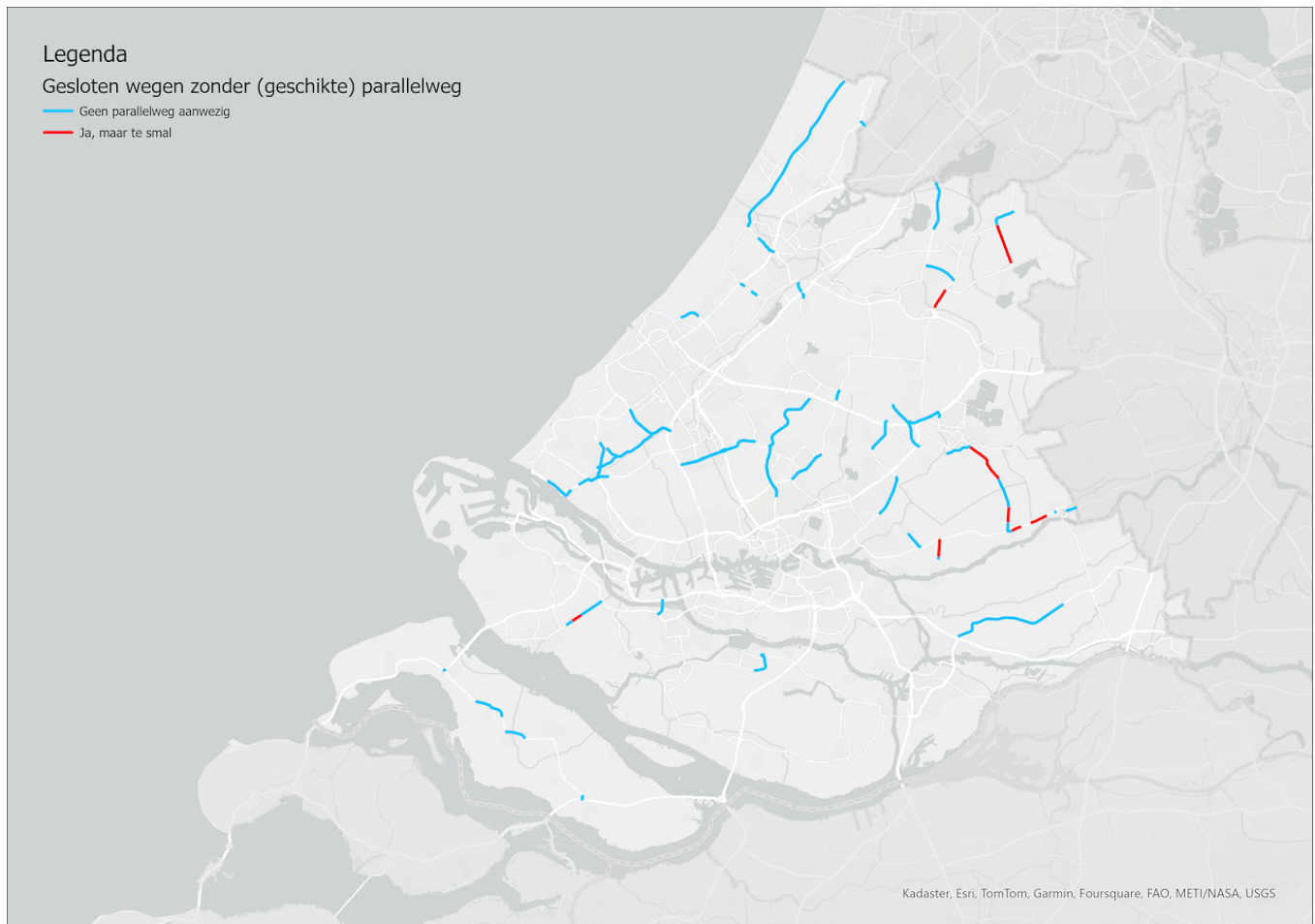
De hoofdrijbanen die gesloten zijn en waarlangs een parallelweg aanwezig is die breder is dan 4,5 meter, blijven de hoofdrijbanen gesloten voor landbouwverkeer. Voor de parallelwegen die smaller zijn dan 4,5 meter, is in de volgende paragraaf getoetst of de hoofdrijbanen opengesteld kunnen worden voor landbouwverkeer.



Afbeelding 6: Breedte van provinciale parallelwegen.

## 3.4 Overige gesloten wegen: afwegingskader

Onderstaande kaart laat alle gesloten provinciale hoofdrijbanen zien, exclusief de autowegen, zonder (geschikte) parallelweg (rood). Met het afwegingskader is bepaald of deze wegen gesloten blijven of dat deze opengesteld kunnen worden.



Afbeelding 7: Gesloten provinciale hoofdrijbanen zonder (geschikte) parallelweg.

Voor de gesloten wegen (niet zijnde autowegen) is onderstaand gedeelte van het afwegingskader doorlopen. Het afwegingskader leest als een stroomschema startend van links waarbij steeds een keuze wordt gemaakt totdat de afweging open of gesloten is gemaakt.

Allereerst wordt gekeken naar de wegenhiërarchie waarbij de eisen voor (boven)regionale wegen strenger zijn dan voor de overige wegen.

## De afweging voor bovenregionale en regionale wegen

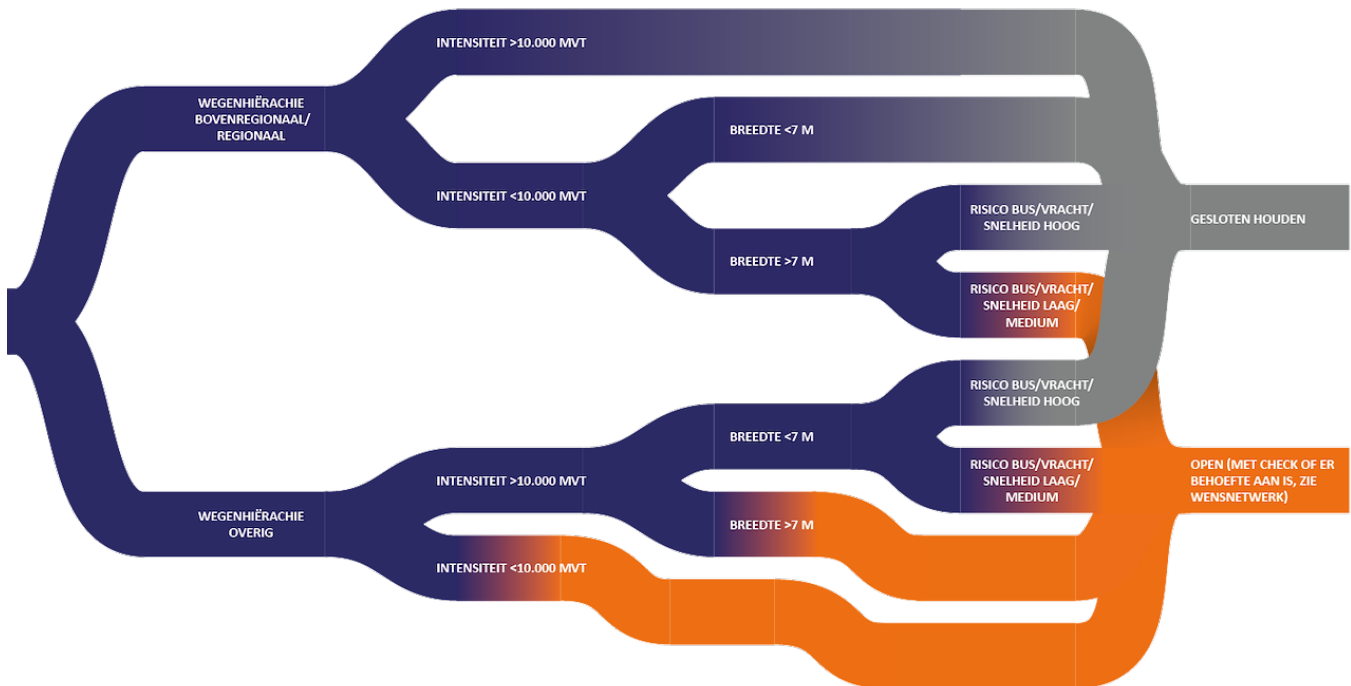
Indien een weg van de categorie (boven)regionaal is en een intensiteit heeft hoger dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) dan blijft de weg gesloten. Dit is de bovenste route in het afwegingsschema.

Indien er minder dan 10.000 mvt/etm van de weg gebruik maken dan wordt gekeken naar de verhardingsbreedte. Is deze minder dan 7 meter dan blijft de weg gesloten. Indien de verhardingsbreedte meer dan 7 meter bedraagt wordt gekeken naar het gecombineerde risico van de bus, vracht en snelheid. Hierbij is afgesproken dat maximaal één van de drie indicatoren een hoog risico mag hebben. Zijn het er meer dan blijft de weg gesloten.

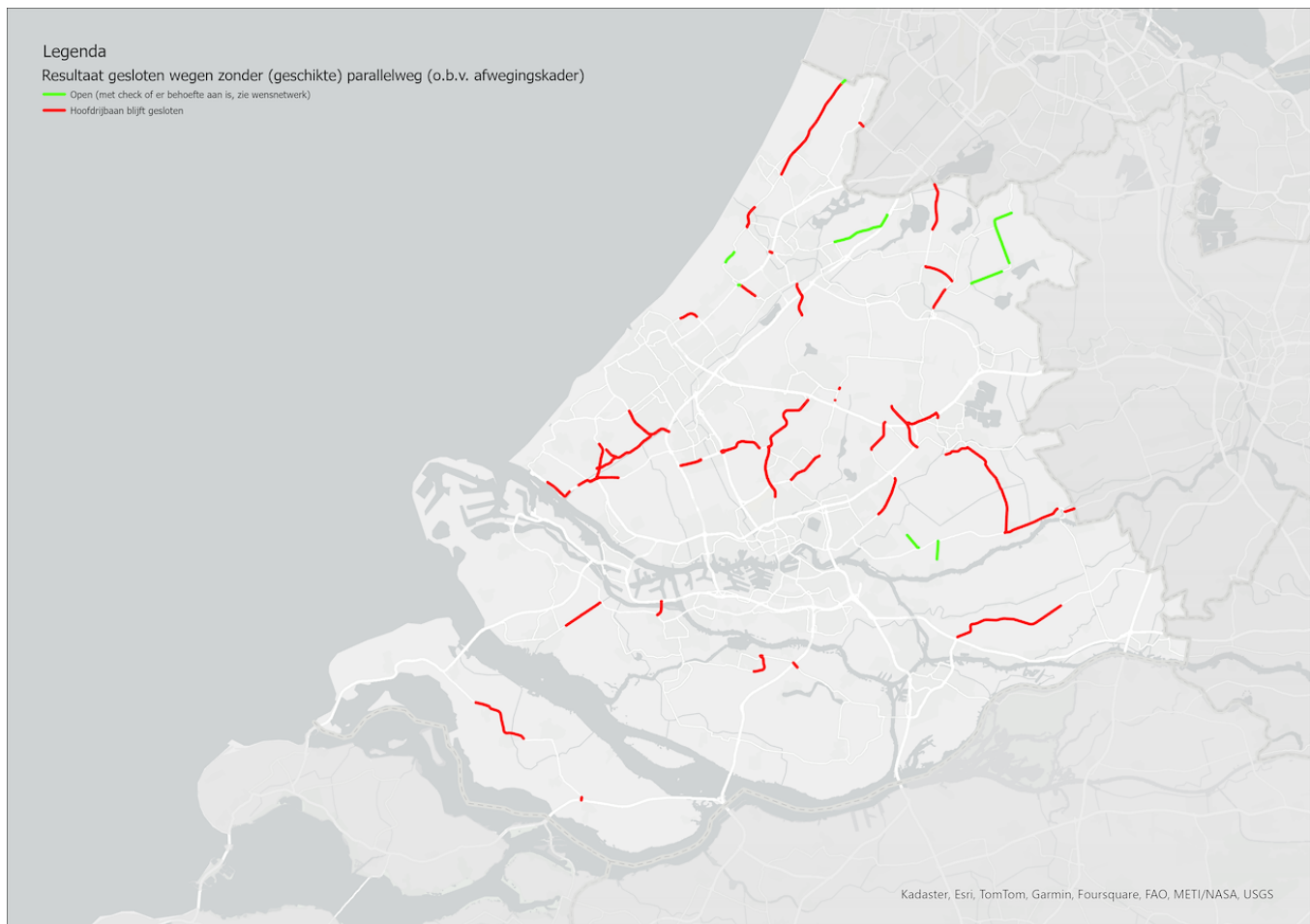
Dit houdt in dat (boven)regionale wegen geopend kunnen worden indien deze een intensiteit hebben van minder dan 10.000 mvt/etm, een verhardingsbreedte van meer dan 7 meter hebben en waarbij maximaal één risico van de categorieën bus, vracht en snelheid hoog scoort.

## De afweging voor de overige wegen

Voor de overige behandelen we het schema van onder naar boven. Indien een weg van deze categorie minder dan 10.000 mvt/etm heeft kan de weg direct worden geopend. Indien er meer dan 10.000 mvt/etm gebruik maken van de weg kan de weg alsnog geopend worden als deze meer dan 7 meter verhardingsbreedte heeft. Indien de weg smaller is dan 7 meter wordt wederom naar de combinatie van het risico bus, vracht en snelheid gekeken. Indien er van deze indicatoren maximaal één hoog scoort kan de weg alsnog worden geopend. In alle andere gevallen blijft de weg gesloten voor landbouwverkeer.



Het resultaat van het afwegingskader voor de gesloten wegen is weergegeven in afbeelding 8. Dit laat zien dat een aantal wegen geschikt zijn voor het openstellen van landbouwverkeer op basis van het afwegingskader. Het betreft o.a. de N445 tussen Roelofarendsveen en Leiderdorp en een deel van de N231 bij Nieuwkoop. Deze wegen kunnen worden opengesteld als daar behoefte aan is, bijvoorbeeld als het onderdeel is van het wensnetwerk of wanneer hiermee knelpunten opgelost kunnen worden.



Afbeelding 8: Uitkomst afwegingskader van overige gesloten provinciale wegen.

In deze kaart zijn de volgende wegvakken zichtbaar die aanvullend opengesteld kunnen worden voor het landbouwverkeer:

Wegnummer	Hectometreering	Plaats	Regio	Opmerking
N231	2,9 - 5,9	Aarlanderveen – Nieuwkoop	Holland Rijnland	
N231	7,4 - 10,9	Aarlanderveen – Nieuwkoop	Holland Rijnland	Met deze aanvullende openstelling wordt de gehele N231 opengesteld voor landbouwverkeer. Dit wordt ondersteund door de gemeente Nieuwkoop.
N231	11,0 - 13,3	Aarlanderveen – Nieuwkoop	Holland Rijnland	
N441	0,4 – 1,7	Wassenaar - Katwijk	MRDH	
N445	2,7 - 8,6	Leiderdorp – Roelofarendsveen	Holland Rijnland	
N475	1,6 - 3,2	Ouderkerk aan den IJssel	Midden-Holland	
N476	0,5 - 2,2	Lekkerkerk	Midden-Holland	

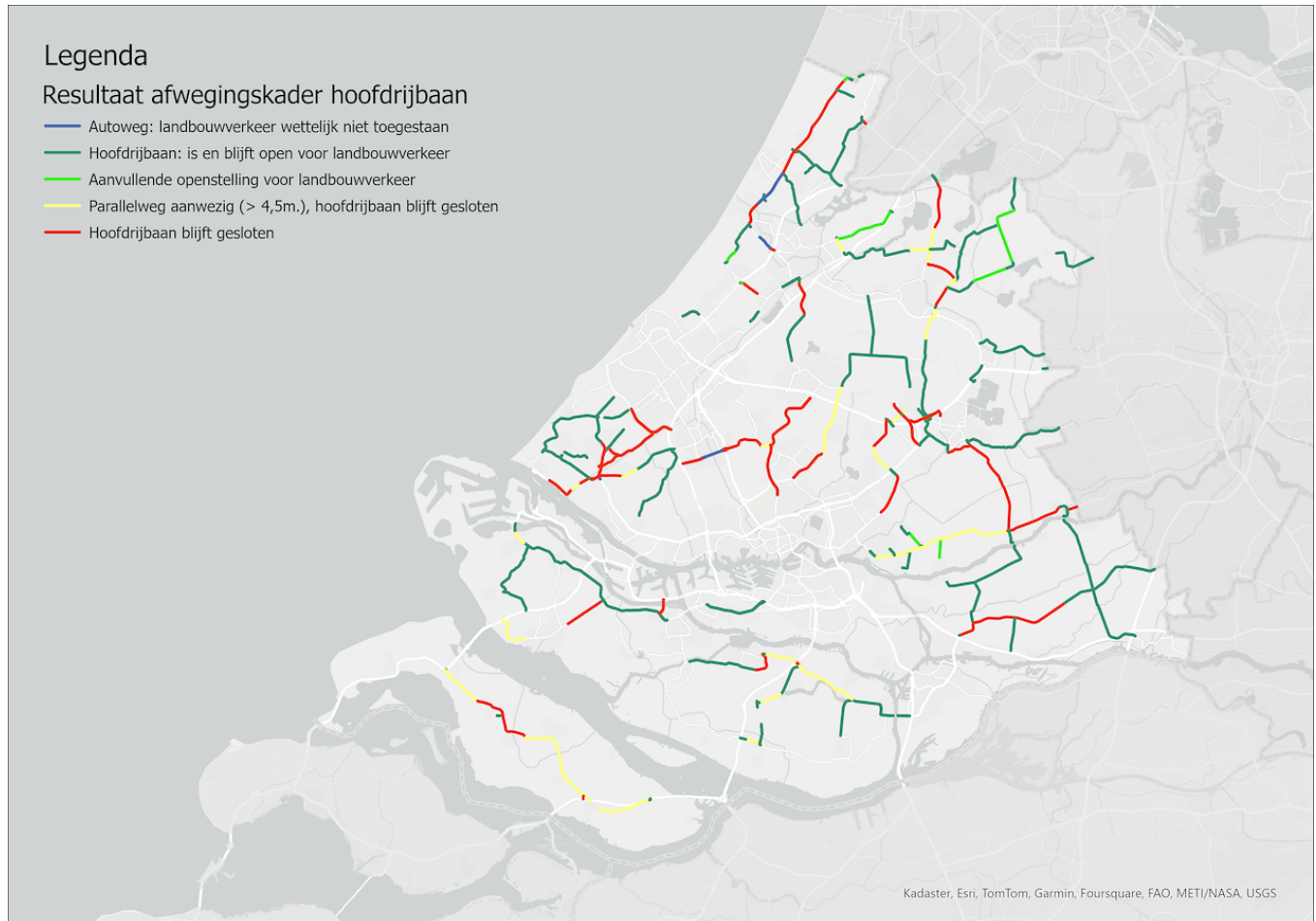
Tabel 6: Open te stellen hoofdrijbanen

Op de kaart is tevens een deel van de N206 zichtbaar. Dit wegvak sluit echter aan op wegvakken die niet geopend kunnen worden zonder dat er een mogelijkheid is om de hoofdrijbaan te verlaten. Dit wegvak blijft daarom gesloten voor landbouwverkeer.

# 4 Totaalresultaat afwegingskader

## 4.1 Resultaat van het afwegingskader

Op onderstaande kaart is het totale resultaat van het afwegingskader weergegeven. Dit laat zien welke wegen gesloten dienen te blijven en welke opengesteld zouden kunnen worden indien daar behoefte aan is. Alle parallelwegen blijven open voor landbouwverkeer, omdat dit verkeer wel bij bestemmingen moet kunnen komen.

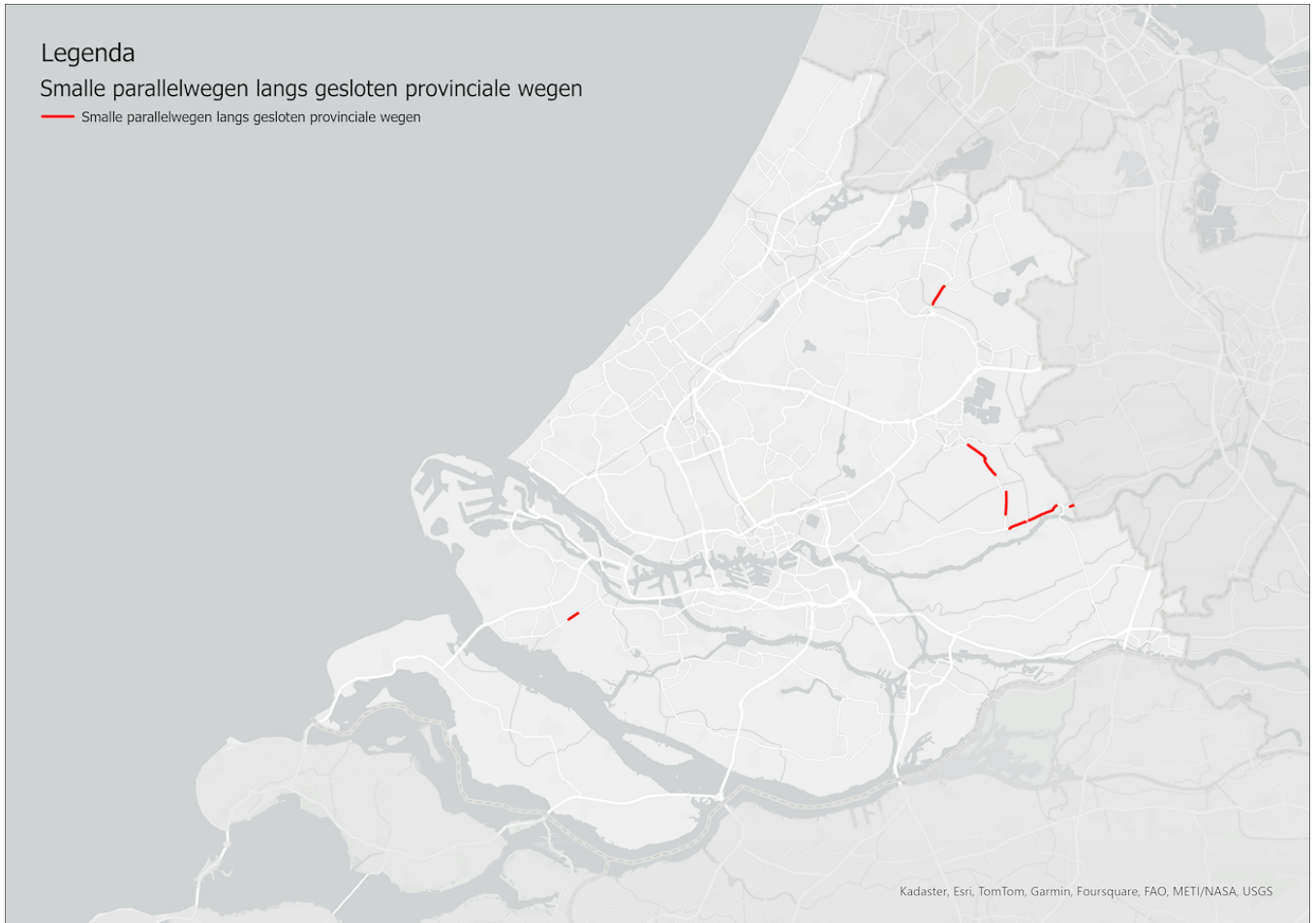


Afbeelding 9: Resultaat afwegingskader

Door een recent opgeleverd infrastructureel project langs de N215 Melissant - Dirksland beschikt de N215 inmiddels over de gehele lengte over een voldoende brede parallelweg.

## 4.2 Provinciale aandachtspunten

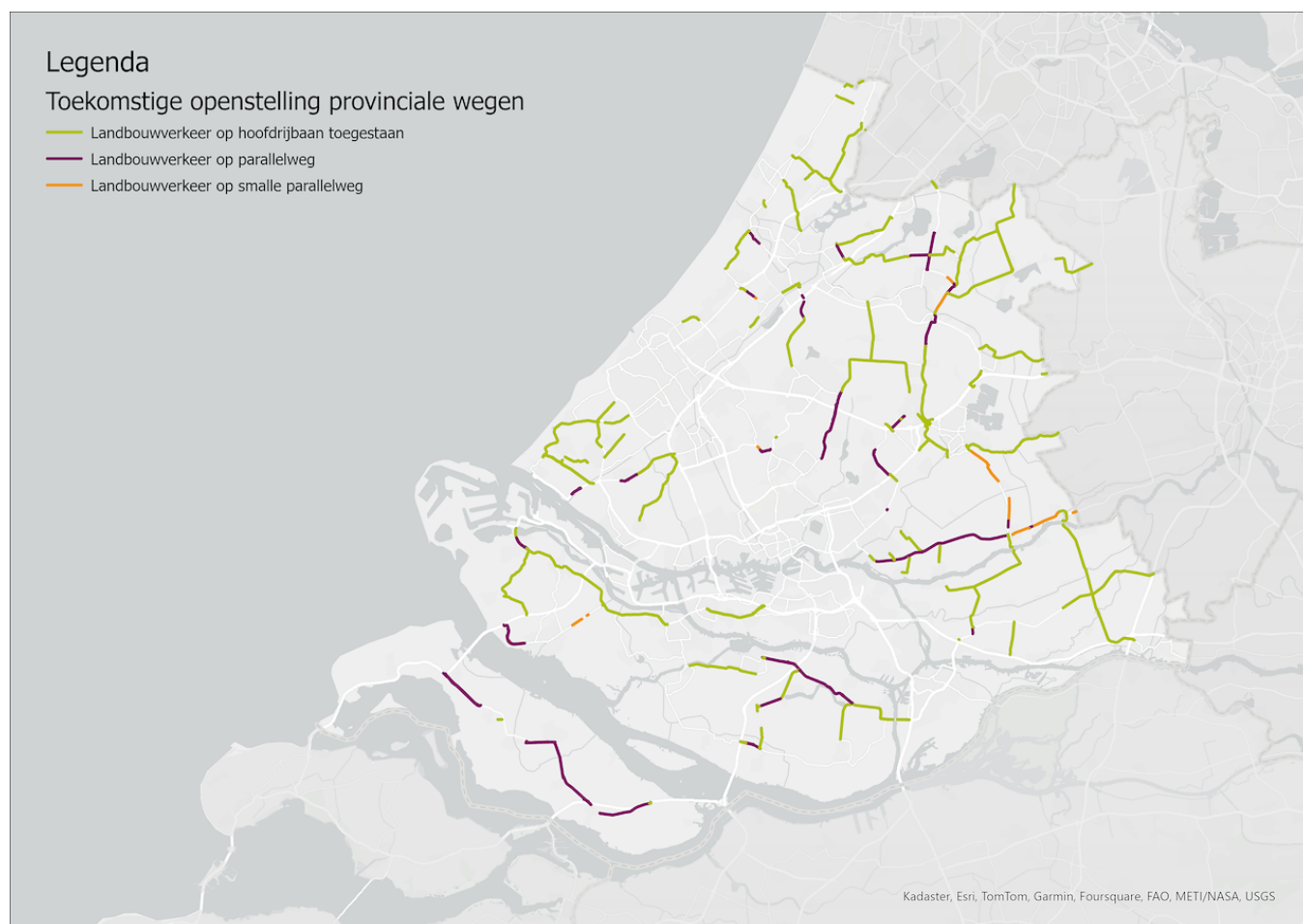
In enkele gevallen is de provinciale parallelweg volgens het afwegingskader smaller dan gewenst voor landbouwverkeer (<4,5m.) en is landbouwverkeer niet toegestaan op de hoofdrijbaan. In deze gevallen blijft de huidige situatie gehandhaafd, conform uitkomst afwegingskader. Het gaat om een deel van de N207 tussen Gouda en Bergambacht en het deel tussen de N11 en de N231, een deel van de N210 tussen Bergambacht en Schoonhoven en een deel van de N494 bij Hellevoetsluis. Deze wegen staan aangegeven in onderstaande kaart.



Afbeelding 10: Smalle parallelwegen langs provinciale wegen waarvan de hoofdrijbaan gesloten blijft

## 4.3 Overzicht toekomstige provinciale openstelling

Tot slot van deze rapportage presenteren we een overzicht van de wegen waar het landbouwverkeer in de toekomst wel en niet op of langs de provinciale weg kan worden afgewikkeld. In de afbeelding zijn zowel de provinciale hoofdrijbanen als de parallelvoorzieningen weergegeven waar het landbouwverkeer van gebruik kan maken. De overige provinciale wegen zijn ter indicatie in een neutrale kleur ingetekend.



Afbeelding 11: Toekomstige openstellingen landbouwverkeer provinciale wegen Zuid-Holland