

Provincie Utrecht

T.a.v. Projectteam Landbouwverkeer en Parallelwegen

Werkhoven, 3 mei 2023

Betreft: reactie op de stukken rond herijking nota landbouwverkeer en parallelwegen

Geachte leden van het Projectteam Landbouwverkeer en Parallelwegen,

Op 20 april jl. ontvingen wij een aantal documenten van u over het "Afwegingskader plaats doorgaand (land)bouwverkeer op provinciaal netwerk". We maken in dit schrijven gebruik van de gelegenheid onze zienswijze te geven.

Zoals u toelicht in het memorandum biedt de introductie van 60 km/u op gebiedsontsluitingswegen en het verlagen van de snelheid op de parallelwegen naar 30 km/u de kans om wegen anders te gebruiken. Dit geldt in het bijzonder voor de plek van het landbouwverkeer, mede gezien de ambities op fietsstimulering en de gewijzigde maximumsnelheid van landbouwverkeer van 25 km/u naar 40 km/u.

In december 2022 schreven wij (bewonersgroepen, Cumela en LTO) een brief waar wij pleiten voor het meenemen van veiligheids- en leefbaarheidsissues van de dorpskernen Cothen en Werkhoven bij de afwegingen rond de plek van het (doorgaande) landbouwverkeer. Wij gaven aan dat we een oplossing willen voor dit probleem.

We geven onze reactie op het voorliggende memorandum, het afwegingskader en de kaart hieronder puntgewijs weer:

1. We hebben met instemming en tevredenheid kennisgenomen dat de risico's op de alternatieve route onderdeel zijn geworden van het afwegingskader. De provincie Utrecht laat hierin zien dat zij zich ook verantwoordelijk voelt voor de gevolgen van de keuzes over het gebruik van de hoofdweg en/of de parallelwegen. Dit geeft ons de indruk dat er daadwerkelijk oog en zorg is voor de inwoners die dit aangaat.
2. Het is ons gebleken dat u de route door de dorpskernen als alternatieve route aanmerkt voor de hoofdweg en/of parallelweg. De terminologie van alternatieve route suggereert dat er momenteel andere mogelijkheden zijn voor het doorgaand landbouwverkeer. De "alternatieve" route is voor de N229 bij Werkhoven en Cothen nu echter de enige route voor doorgaand landbouwverkeer en dit is een onveilige route door de woonkernen.
3. Voor ons (de inwoners, Cumela en LTO Noord) telt uiteindelijk dat er een oplossing komt om het doorgaande landbouwverkeer door de dorpskernen Cothen en Werkhoven zoveel als mogelijk te vermijden én dat dit niet jaren op zich laat wachten. We hadden gehoopt dat al op de advieskaart zou komen dat het landbouwverkeer op de hoofdweg komt. Op andere plekken op de advieskaart staan namelijk al wel 'landbouwverkeer in de toekomst op hoofdrijbaan' en 60 km/uur zoals langs Odijk en op de N411 tussen Bunnik en Utrecht.
4. Uit een gesprek met de heer Spruijt, adviseur Verkeer/Infrastructuur bij Iv-Infra b.v., (op 24 april jl.) begrepen wij dat er nog geen studie is geweest naar de risico's van landbouwverkeer op de hoofdrijbaan versus het gebruik van de alternatieve route bij Cothen

en Werkhoven. Het advies van IV-Infra is om deze separate studie uit te voeren en daarbij ook de mogelijke oplossingen na te gaan. Wij zien graag dat in het rapport wordt opgenomen dat er een studie wordt uitgevoerd vanwege een urgent probleem in de dorpskernen.

5. U schrijft in het memorandum op pagina 3 dat een snelheidsverschil van maximaal 20 km/u tussen de snelheid van het landbouwverkeer en het overige verkeer op de hoofdrijbaan als veilig wordt beschouwd om gemengd gebruik te maken van dezelfde rijloper. Momenteel is er op de N229 sprake van wisselende snelheidslimieten van 80 km/u en 60 km/u, ook op het traject tussen Cothen en Werkhoven waar op de kaart 80 km/u staat. Een consistente snelheid van 60 km/u zou een passende oplossing kunnen zijn en bijdragen aan een homogeen snelheidsbeeld. Dat zal zorgen voor duidelijkheid bij de weggebruikers en een consistente doorloop en daardoor ook meer veiligheid. Om het risico op onverhoopt ongewenst inhalen te verkleinen, kan gedacht worden aan een wegaanpassing door bijvoorbeeld het aanleggen van een rail in de middenberm. Wij vragen u deze oplossing af te wegen tegen de veiligheidsrisico's van de alternatieve route door de dorpskernen.
6. In het memorandum bevestigt u dat in de dorpskernen zowel veiligheidsissues als leefbaarheidsissues spelen. In het afwegingskader zien we de leefbaarheidsissues: geluidsoverlast, trillingen en uitstoot van de voertuigen echter niet terug. In het afwegingskader staat 'risico's'. Wij stellen voor dit specifiek te formuleren als 'veiligheids- en leefbaarheidsrisico's'. Ook op pagina 5 van het memorandum missen we de leefbaarheidsrisico's bij de genoemde criteria.

Context van de woonkernen en draagvlak

Uit bewonersstatistieken (2022) blijkt dat er totaal ongeveer 5.850 mensen in Cothen en Werkhoven wonen, waarvan ongeveer 1.010 kinderen (tot 15 jaar). De inwoners bewegen zich tussen het zware (land)bouwverkeer. Het is gevaarlijk om verkeersstromen te mengen. In Werkhoven ligt de basisschool langs de alternatieve route. Kinderen fietsen binnen en buiten de dorpen heen en weer naar de basisschool of het voortgezet onderwijs. Langs de alternatieve route zijn ook vele in- en uitritten van woonerven. In Werkhoven is in 2016 een nieuwe wijk gebouwd en toen is de bestemming van die locatie door de gemeente van agrarisch naar wonen veranderd. De 'alternatieve routes' in Werkhoven en Cothen zijn geen randweg (meer), maar een route door de dorpskernen. Los van de feitelijke verkeersonveiligheid is het gevoel van onveiligheid ook intens: de voertuigen zijn immers zoals genoemd zwaar en groot. Ruim 20 jaar geleden was er nog sprake van kleinschalige landbouwbedrijven met landbouwvoertuigen die geringer van omvang waren en de wettelijke snelheid was lager dan nu het geval is. Hierdoor is ook de perceptie op landbouwverkeer veranderd. Landbouwverkeer is ons inziens een volwaardige verkeerscategorie op de provinciale wegen, vergelijkbaar met personen- en vrachtverkeer en openbaar busvervoer. Voor doorgaand landbouwverkeer niet langer plek is in de dorpskernen en dat weggebruikers moeten leren omgaan met landbouwvoertuigen op de hoofdweg Maatwerk moet hierin uiteraard mogelijk zijn, zoals ontheffing voor bestemmingsverkeer.

Wij hebben gesproken met verschillende belanghebbenden en betrokkenen, zoals inwoners, agrariers, loonwerkers en ook met politici. Er is het nodige draagvlak gecreëerd om landbouwverkeer zoveel mogelijk te verplaatsen uit de dorpen. Zo voelen niet alleen de inwoners zich onveilig, maar ook de bestuurders van de landbouwvoertuigen voelen zich erg oncomfortabel op de alternatieve route tussen lichte, langzame en kwetsbare verkeersdeelnemers. Daar komt bij: het geluid, de trillingen en de uitstoot van de (vaak diesel) voertuigen zet de leefbaarheid onder druk. Op 23 februari 2023 steunde de voltallige gemeenteraad van Bunnik de [motie 'vreemd aan de orde van de](#)

[dag](#)'. Het college van B&W nam de motie over. Ook provinciale fracties hebben hun steun geuit voor een goede oplossing voor Werkhoven en Cothen. Deze steun waarderen wij zeer.

In het afwegingskader staat dat u ongeacht de wegbeheerder over een oplossing wilt meewerken. Wij vertrouwen erop dat u zult handelen als ware provincie Utrecht en de gemeente Bunnik en Wijk bij Duurstede één wegbeheerder.

Met vriendelijke groet,

Wendela van Uchelen (namens bewoners Cothen)

Tinja Verkleij (namens werkgroep verkeer van 'Leefbaar en veilig Werkhoven')

René Aernoudts (bewonersgroep Beverweerd)

Hero Dijkema (namens Cumela)

Wouter van Gurp (namens LTO Noord)

Wij sturen deze brief ter informatie door aan: Gemeente Bunnik, Gemeente Wijk bij Duurstede (verantwoordelijk wethouders, raadsleden en betrokken ambtenaren) en Provincie Utrecht (verantwoordelijk gedeputeerde en de fracties van Provinciale Staten).