

Reconstructie N302 Harderwijk (A28) – Flevoland

Oplossingsrichtingen voor het landbouwverkeer



**definitief rapport
15 februari 2007**

Reconstructie N302 Harderwijk (A28) – Flevoland

Oplossingsrichtingen voor het landbouwverkeer

**Provincie Gelderland
Dienst Wegen, Verkeer en Vervoer
Afdeling Verkeer en Vervoer
februari 2007**

INHOUDSOPGAVE

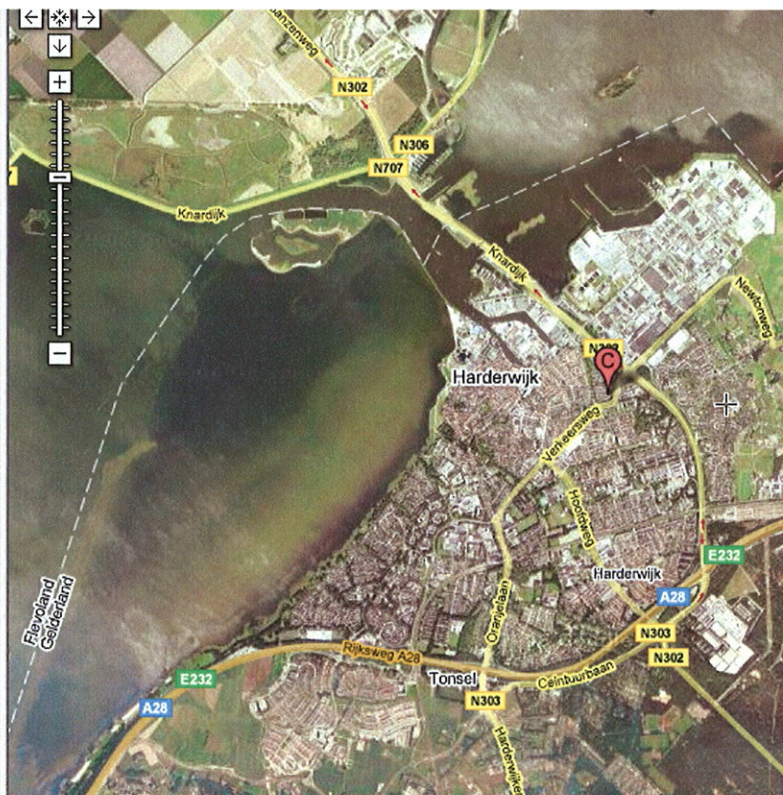
	blz
1. INLEIDING	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Probleemstelling	4
1.3 Doel	5
1.4 Afbakening	5
1.5 Leeswijzer	5
2. BELEIDSKADER	6
3. HUIDIGE SITUATIE	7
3.1 Weginrichting	7
3.2 Verkeersveiligheid	8
3.3 Verkeersafwikkeling	8
3.4 Omvang landbouwverkeer	8
3.5 Routes landbouwverkeer	10
3.6 Type landbouwvoertuigen	11
4. OPLOSSINGSRICHTINGEN	12
4.1 Oplossingen passend binnen het vigerend beleid	12
4.1.1 Alternatieve route	12
4.1.2 Nieuwe infrastructuur	13
4.1.3 Vervangend vervoer	13
4.1.4 Transferpunt	13
4.2 Oplossingen in afwijking van het vigerend beleid	14
4.2.1 Uitgangspunten en randvoorwaarden	14
4.2.2 Venstertijden landbouwverkeer	15
4.2.3 Gedifferentieerde doelgroepstrook	15
4.2.4 Landbouwverkeer onder escorte	16
4.2.5 Ontheffingverlening landbouwverkeer	16
5. ECONOMISCHE BELANGEN LANDBOUWVERKEER	17
6. SAMENVATTING	18
ADVIES	19
BIJLAGE 1: RESULTATEN VERKEERSTELLINGEN LANDBOUWVERKEER	20
BIJLAGE 2: ONDERZOEK ECONOMISCH BELANG LANDBOUWVERKEER	24

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Het aquaduct Veluwemeer in de N302 vormt de belangrijkste schakel van de 3 oeververbindingen tussen de provincies Gelderland en Flevoland. De N302 is tevens een belangrijke ontsluitingsweg voor respectievelijk het centrum van Harderwijk, het Dolfinarium en het verder te ontwikkelen regionaal bedrijventerrein Lorentz-Oost. Uit een verkeerstudie van de provincie Gelderland en de gemeente Harderwijk blijkt dat de N302 tussen Flevoland en de A28 voor de huidige en toekomstige verkeersafwikkeling steeds meer een knelpunt wordt. Verkeersprognoses tonen aan dat de verkeersintensiteit in 2010 ten opzichte van 2001 (22.000 motorvoertuigen) zal verdubbelen tot circa 40.000 motorvoertuigen per dag. Bij een gelijkblijvende verkeerscapaciteit leidt deze verkeersgroei tot filevorming op de N302 waardoor de bereikbaarheid van Harderwijk zal verslechteren. Dit heeft tevens een negatief effect op de verkeersveiligheid en leefbaarheid voor omwonenden. Voor de provincie Gelderland en de gemeente Harderwijk is dit aanleiding geweest om oplossingen te onderzoeken voor een vergroting van de verkeerscapaciteit. Uitgangspunt daarbij is dat de capaciteit van de N302 wordt vergroot door de bestaande weg te verbreden tot 2 x 2 rijstroken in combinatie met sterk verbeterde kruispuntoplossingen op het betreffende wegvak. Momenteel zijn de plannen voor een capaciteitsuitbreiding van de N302 in voorbereiding.

Een consequentie van de noodzakelijke capaciteitsuitbreiding naar 2 x 2 rijstroken is dat de huidige gecombineerde bus / tractorbaan in het aquaduct Veluwemeer moet worden opgeheven. De gevolgen voor de afwikkeling van het busverkeer zullen naar verwachting gering zijn: een lichte toename in reistijd is te voorzien. De consequenties voor de afwikkeling van het landbouwverkeer tussen Harderwijk en Flevoland zijn evenwel groter. Afhankelijk van de te verkiezen oplossingsrichting varieert dit van een toename in rijtijd tot een gewijzigde logistiek waaronder bijvoorbeeld extra overslag. Eén en ander houdt ondermeer verband met landelijk beleid en het vigerend beleid van de provincie Gelderland dat is vastgelegd in het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan 2 (PVVP-2).



1.2 Probleemstelling

Naar aanleiding van de te verwachten problemen voor het landbouwverkeer als gevolg van de capaciteitsuitbreiding op de N302 is de volgende probleemstelling gedefinieerd:

“Welke mogelijkheden zijn er om het landbouwverkeer tussen Gelderland en Flevoland af te wikkelen wanneer de N302 (Flevoland – A28) wordt gereconstrueerd tot een ontsluitingsweg met 2 x 2 rijstroken?”

1.3 Doel

Het doel van deze notitie is het in beeld brengen van de problematiek, de mogelijke oplossingsrichtingen en consequenties daarvan voor de afwikkeling van het landbouwverkeer tussen Gelderland en Flevoland vice versa. Aan de hand van de notitie kan in samenspraak met belangenorganisaties uit de landbouwsector een keuze gemaakt worden over de meest gewenste, en verder uit te werken, oplossing voor het landbouwverkeer tussen Harderwijk en Flevoland.

1.4 Afbakening

De beschreven problematiek en oplossingsrichtingen in deze notitie beperken zich tot het wegvak van de N302 tussen de turboronde Knardijk (N306) in de provincie Flevoland en de kruising Burgemeester de Meesterstraat in Harderwijk.

In deze notitie wordt de term landbouwverkeer als verzamelnaam gehanteerd voor landbouwtrekkers (inclusief aanhangwagens), motorrijtuigen met beperkte snelheid (bijvoorbeeld shovel, dumper etc.) en rijdende werktuigen (bijvoorbeeld aardappelrooier, combine, etc.).

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingezoomd op het provinciale beleid en landelijke criteria en richtlijnen met betrekking tot het al dan niet toestaan van landbouwverkeer op ontsluitingswegen. Hoofdstuk 3 beschrijft de huidige verkeerssituatie en geeft inzicht in de omvang van het landbouwverkeer. De mogelijke oplossingsrichtingen voor het landbouwverkeer tussen Gelderland en Flevoland worden in hoofdstuk 4 beschreven. In hoofdstuk 5 zijn de resultaten opgenomen van een enquête naar de economische belangen van het landbouwverkeer. Tot slot is een samenvatting opgenomen in hoofdstuk 6 en wordt afgesloten met een advies.



2. BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk is een beschrijving gegeven van het beleid inzake het landbouwverkeer zoals dit is vastgelegd in het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan (PVVP-2). Daarnaast zijn de landelijke en provinciale richtlijnen ten aanzien van het landbouwverkeer beschreven.

PVVP-2

In het PVVP-2 is het verkeer en vervoerbeleid van de provincie Gelderland voor de komende 10 jaar vastgelegd. De problematiek van landbouwverkeer op provinciale wegen krijgt hierin een prominente plaats. Voor het al dan niet toestaan van landbouwverkeer op gebiedsontsluitingswegen is een beleids- en afwegingskader opgesteld (lit. 1). Daarin wordt gesteld dat vanuit de principes van Duurzaam Veilig het toestaan van landbouwverkeer op gebiedsontsluitingswegen van het type I (= 2x2 rijstroken) onacceptabel is.

Landelijke en provinciale richtlijnen

De basis voor het provinciale beleid zijn de landelijke ontwerprichtlijnen die weer gebaseerd zijn op de principes van Duurzaam Veilig (lit. 2, 3). Deze landelijke ontwerprichtlijnen voor wegen buiten de bebouwde kom zijn opgenomen in het Handboek Wegontwerp (lit. 4). De provincie Gelderland heeft op basis van deze richtlijnen haar eigen richtlijnen opgesteld voor kenmerken van het wegennet in Gelderland (lit. 5). In beide richtlijnen is opgenomen dat landbouwverkeer in principe niet toegestaan wordt op gebiedsontsluitingswegen. Landbouwverkeer met een lage rijksnelheid komt niet overeen met de functie en het gebruik van gebiedsontsluitingswegen, waar de snelheid relatief hoog ligt en waar de doorstroming groot is. Het toestaan van landbouwverkeer op gebiedsontsluitingswegen heeft negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid en de doorstroming. De richtlijnen geven aan dat landbouwverkeer afgewikkeld dient te worden op erftoegangswegen.

In de richtlijnen wordt een onderscheid gemaakt naar gebiedsontsluitingswegen, namelijk type I en type II. Het onderscheid tussen de gebiedsontsluitingswegen type I en type II is het aantal rijstroken. Type I is uitgevoerd met 2x2 rijstroken en type II met 2x1 rijstrook.

Omdat het in de praktijk niet altijd mogelijk is om gebiedsontsluitingswegen gesloten te verklaren voor landbouwverkeer, geven de richtlijnen de mogelijkheid om op type II landbouwverkeer beperkt toe te staan. Op type I is het toestaan van landbouwverkeer op de hoofdrijbaan onacceptabel.

3. HUIDIGE SITUATIE

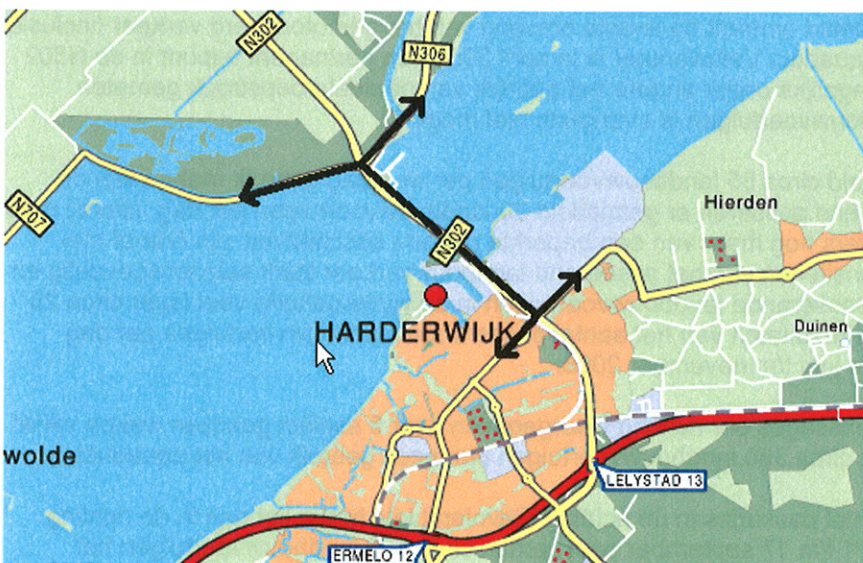
3.1 Weginrichting

De N302 tussen Harderwijk (A28) en Flevoland bestaat globaal uit 3 weggedeelten. Vanaf de A28 tot circa het kruispunt met de Newtonweg bestaat de weg uit een hoofdrijbaan met één rijstrook per rijrichting. Vanaf het kruispunt met de Newtonweg tot circa het kruispunt Burgemeester de Meesterstraat (over ruim 1 kilometer weglengte) heeft de weg gescheiden rijbanen met 2 rijstroken per richting met extra opstelstroken voor afslaand verkeer ter hoogte van de met verkeerslichten geregelde kruispunten. Vanaf het kruispunt Burgemeester de Meesterstraat tot de turbotronde Harderdijk (N306) aan de Flevolandse zijde bestaat de weg uit gescheiden rijbanen met één rijstrook per rijrichting en een aanliggende doelgroepstrook voor lijnbussen en het landbouwverkeer. Sinds de opening van de combinatie aquaduct / brug in mei 2002 is de aparte doelgroepstrook ingesteld over een totale lengte van 2 kilometer.



De doelgroepstrook ligt rechts van de doorgaande rijstrook en is hiervan gescheiden door middel van een doorgetrokken streep. Onderling zijn de doorgaande rijbanen fysiek gescheiden door middel van een vangrail. Het voordeel van deze doelgroepstrook is dat bij filevorming de lijnbussen tussen Flevoland en Gelderland ongehinderd door kunnen rijden en zodoende geen tijdverlies oplopen in de dienstregeling. Daarnaast ondervindt het doorgaande autoverkeer geen hinder (oponthoud) van het landbouwverkeer dat via een lange helling, van tunnelniveau tot brugniveau, veel hoogte moet overwinnen. Hiermee worden de verkeersveiligheidsrisico's tot een minimum beperkt.

Het landbouwverkeer mag tussen het kruispunt Newtonweg tot aan de turbotronde N306 gebruik maken van de N302 (zie afbeelding 1). Buiten dit trajectdeel geldt een geslotenverklaring voor landbouwverkeer en/of autowegstatus en wordt het landbouwverkeer via het onderliggende wegennet geleid. Het fietsverkeer wordt gescheiden van het gemotoriseerd verkeer afgewikkeld via vrijliggende fietspaden. Op de N302 geldt een snelheidsregime van 80 km/uur.



Afbeelding 1: huidige routes landbouwverkeer omgeving Harderwijk

3.2 Verkeersveiligheid

Sinds de opening van het aquaduct (mei 2002) is de verkeersveiligheid op het wegvak tussen de Burgemeester de Meesterstraat en de Harderdijk (N306) aanzienlijk verbeterd. Vanaf de provinciegrens (km. 105.0) tot de kruising Burgemeester de Meesterstraat (km. 106.3) gebeuren gemiddeld 4 ongevallen (waarvan 1 letsel) per jaar. De belangrijkste ongevalsorzaken zijn onvoldoende afstand bewaren: kop-staart ongevallen en fout inhalen/snijden: flankongevallen. Ter vergelijking: over een periode van 1,5 jaar voor de opening van het aquaduct gebeurden gemiddeld 13 ongevallen (5 letsel) per jaar. Hierbij moet worden opgemerkt dat de verkeerssituatie niet optimaal was vanwege omleidingroutes en de uitvoeringswerkzaamheden. Opvallend is evenwel dat zowel in de periode vóór als ná de opening van het aquaduct geen ongevallen met landbouwverkeer door de politie zijn geregistreerd.

3.3 Verkeersafwikkeling

De verkeersafwikkeling op de N302 vormt steeds vaker een knelpunt, met name tijdens de spitsperiodes en in het zomerseizoen met veel recreatief verkeer (Dolfinarium, Walibi) ontstaat filevorming op het wegvak tussen Flevoland en de A28. Bij de met verkeerslichten geregelde kruispunten vindt terugslag plaats van het verkeer stroomopwaarts. Vanwege de eigen rijstrook ondervindt het bus- en landbouwverkeer thans weinig hinder van de filevorming op het wegvak tussen Burgemeester de Meesterstraat en Harderdijk (N306). In onderstaande tabel zijn de verkeersintensiteiten (jaargemiddelden in motorvoertuigen per etmaal) op de N302 weergegeven van 2005. Tevens zijn de jaargemiddelden voor 2010 en 2020 opgenomen die afkomstig zijn uit modelberekeningen. Daaruit blijkt dat rekening moet worden gehouden met een forse verkeersgroei.

**Tabel 1: Verkeersintensiteiten wegvak N302
(in mvt/etm)**

van	tot	2005	2010	2020
provinciegrens Flevoland	Burg. De Meesterstraat	21740	27240	40740
Burg. De Meesterstraat	Newtonweg	24720	28640	39140
Newtonweg	A28	30010	30780	42580

3.4 Omvang landbouwverkeer

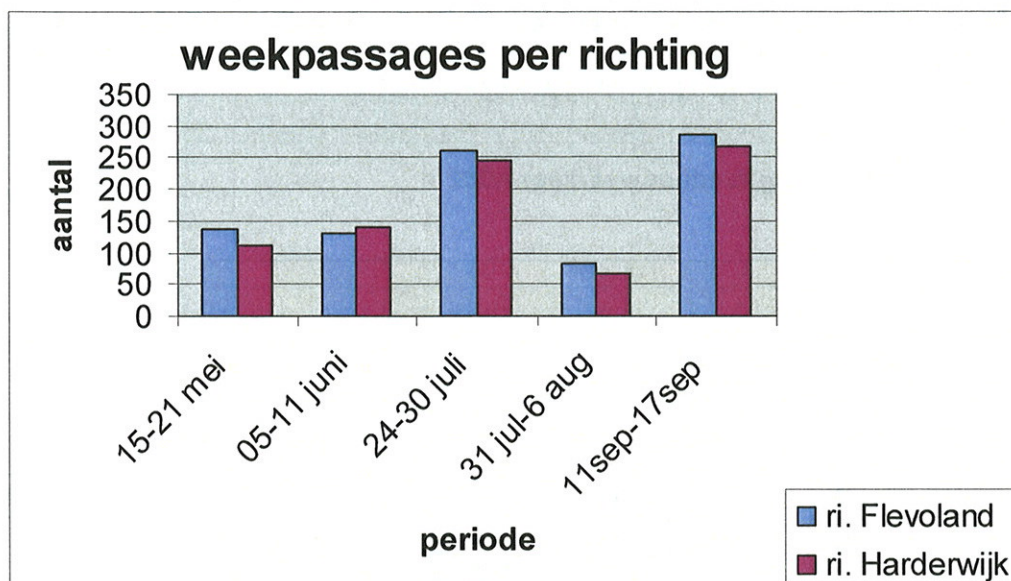
Tot voor kort waren er bij provincie Flevoland en Gelderland slechts globale cijfers beschikbaar over het gebruik van het aquaduct door landbouwverkeer. De provincie ging uit van circa 600 landbouwvoertuigen die jaarlijks gebruik maken van de doelgroepstrook terwijl uit een inventarisatie van de belangenorganisaties bleek dat dit het tienvoudige zou moeten zijn.

Ten behoeve van een beter beeld omtrent de exacte omvang van het gemotoriseerd verkeer (inclusief landbouwverkeer) door het aquaduct Veluwemeer is in april 2006 een permanent telpunt in de N302 aangelegd. Hiermee wordt dagelijks onder andere het gebruik van de doelgroepstrook gemeten. Onderscheid naar type landbouwvoertuigen is overigens niet mogelijk.

Uit tellingen blijkt dat gemiddeld circa 55 landbouwvoertuigen per werkdag gebruik maken van de doelgroepstrook. In het weekend passeren er gemiddeld 20 landbouwvoertuigen per dag. Hierbij moet worden opgemerkt dat de cijfers nog maar van een beperkte periode beschikbaar zijn (vanaf mei 2006). Daarnaast zijn de intensiteiten van het passerend landbouwverkeer sterk seizoensgevoelig en blijkt het gemiddelde aantal passerende landbouwvoertuigen in de winterperiode veel lager circa 25 per dag. In bijlage 1 zijn de telresultaten van het aantal passerende landbouwvoertuigen per dag weergegeven over de periode juni t/m november 2006.

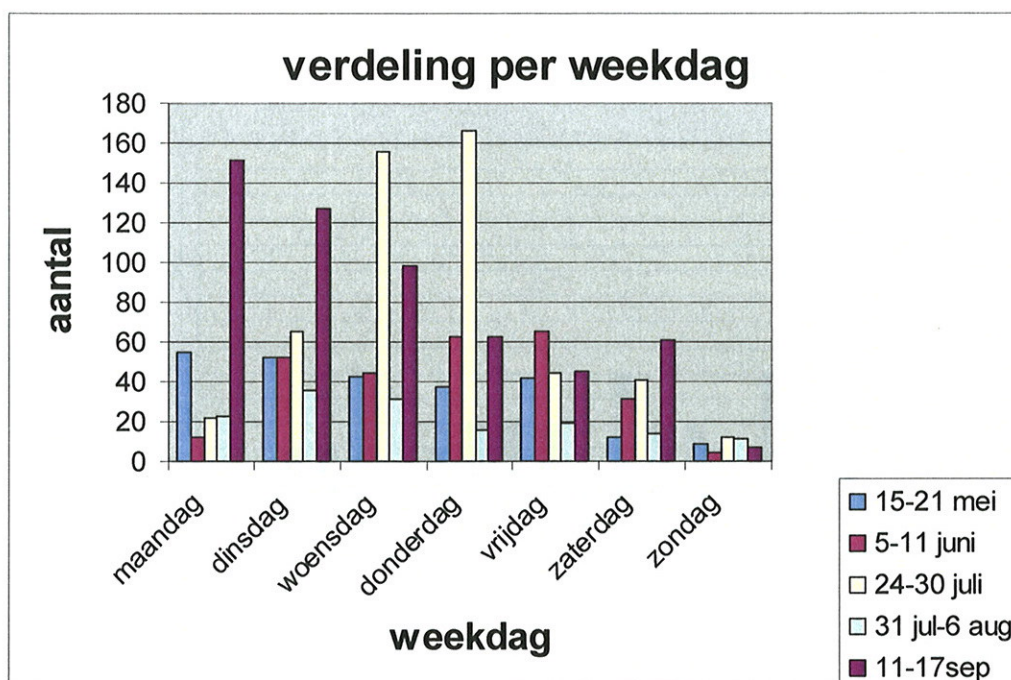
In afbeelding 2 zijn de weekpassages per richting weergegeven over 5 aselect gekozen weken vanaf mei 2006. Gemiddeld maken circa 350 landbouwvoertuigen per week gebruik van het aquaduct.

Hierbij valt het op dat het aantal passages in de richting Flevoland iets hoger ligt dan in de richting Harderwijk. In de week van 11 t/m 17 september passeerden circa 550 landbouwvoertuigen het aquaduct.



Afbeelding 2: weekpassages landbouwverkeer per richting

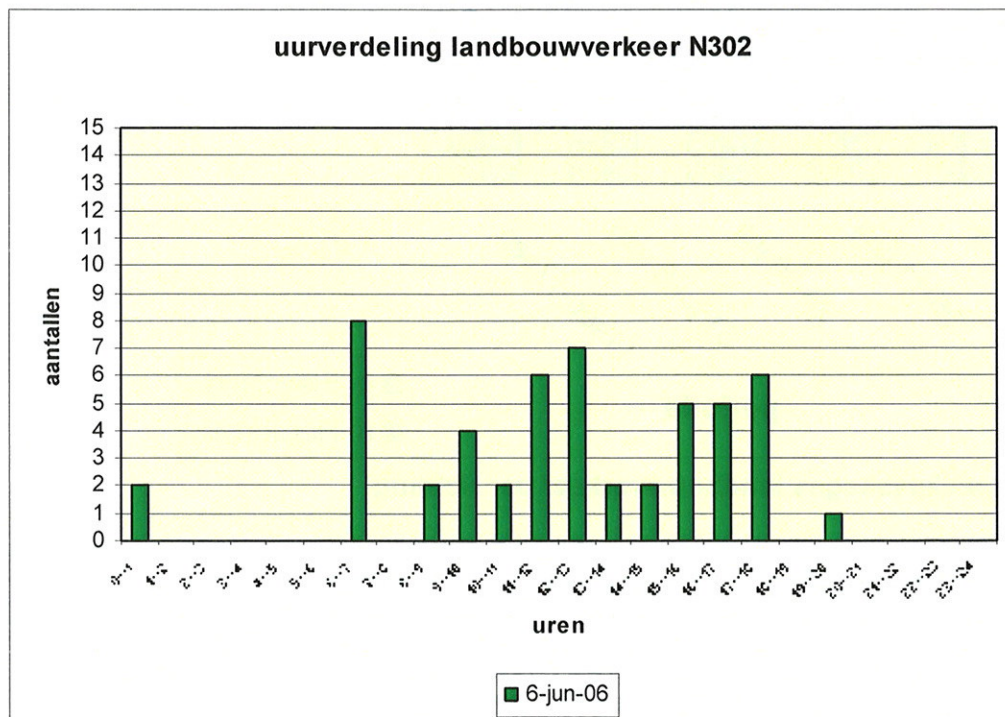
In afbeelding 3 is onderscheid gemaakt naar de verdeling over de dagen van de week. Deze afbeelding toont een grillig verloop over de verschillende weekdays. Globaal genomen wordt op de maandag en in de weekenddagen minder landbouwverkeer geregistreerd, met uitzondering van de week 11 – 17 september. Over de andere weekdays schommelt het aantal passages tussen de 40 en 60 landbouwvoertuigen per dag met enkele uitschieters in juli en september. Het hoogste aantal passages is geregistreerd op donderdag 27 juli 2006 met 164 landbouwvoertuigen per etmaal.



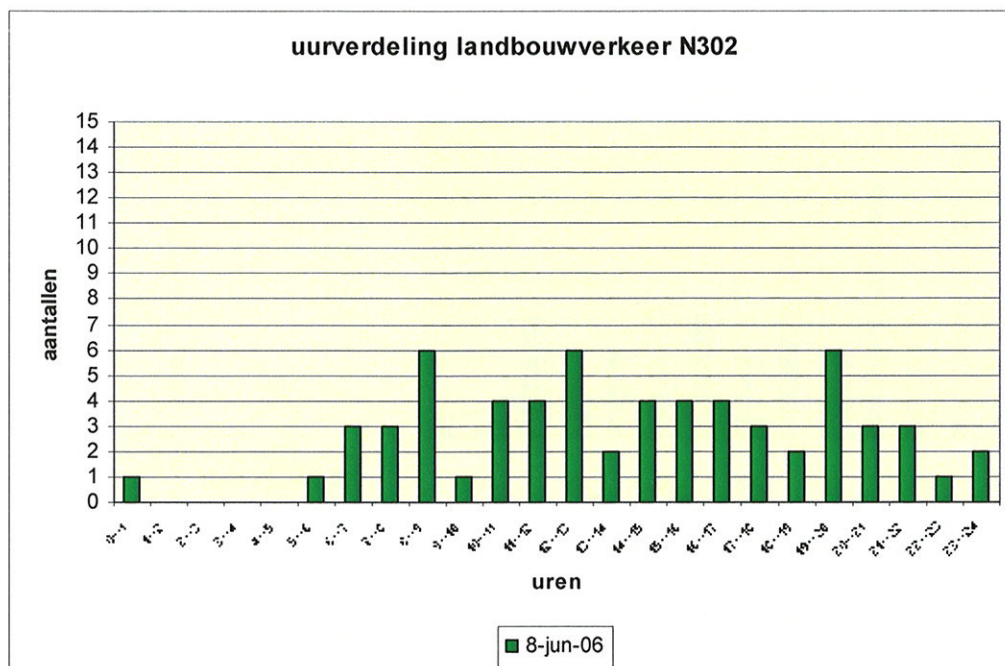
Afbeelding 3: passages landbouwverkeer per weekday

Interessant is de verdeling van het aantal passages landbouwverkeer over de uren van de dag. De feitelijke verdeling van de landbouwvoertuigen over de spitsperiodes, de dag en de nacht kan verder van belang zijn voor de eventuele maatregelen op de N302. Uit de registratiegegevens blijkt dat ook hier het aantal passages sterk fluctueert per uur (en per week).

Ter illustratie is de uurverdeling weergegeven van respectievelijk dinsdag 6 en donderdag 8 juni met in totaal 52 en 63 passages per dag. Daarbij valt het op dat op 6 juni de passages geconcentreerd zijn in de periode van 6:00 – 18:00 uur terwijl op 8 juni het dagbeeld homogener is.



Afbeelding 4: uurverdeling passerende landbouwvoertuigen 6 juni 2006



Afbeelding 5: uurverdeling passerende landbouwvoertuigen 8 juni 2006

3.5 Routes landbouwverkeer (herkomsten en bestemmingen)

Anders dan dat er sprake is van een verkeersrelatie voor het landbouwverkeer tussen Flevoland en de omgeving van Harderwijk zijn de exacte routes van het landbouwverkeer niet bij de provincie bekend. Ook de resultaten van een recente enquête die uitgezet is door het SGP Ombudsteam en Cumela

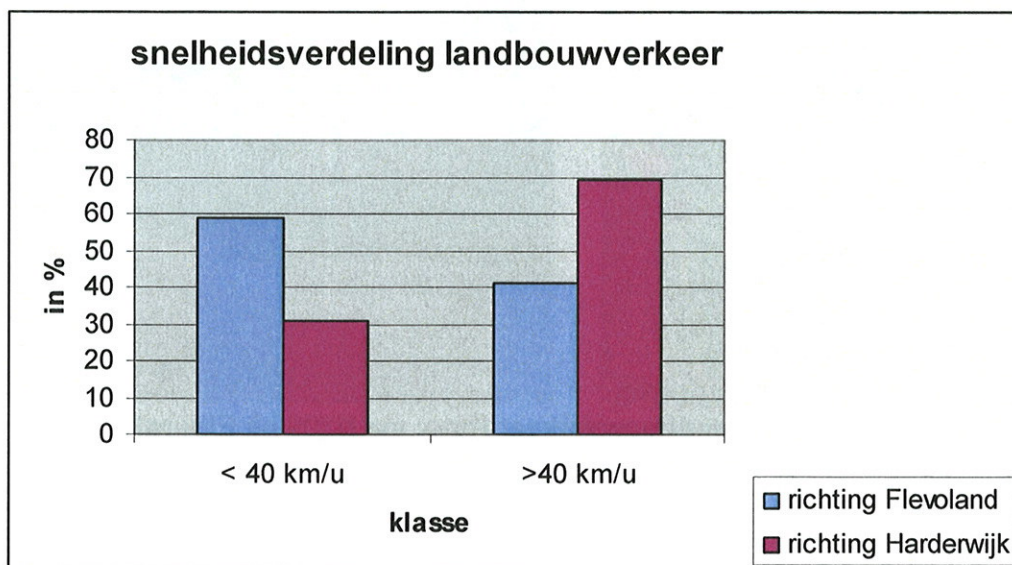
verschafft geen inzicht in de routes van het landbouwverkeer. Uit de enquête valt af te leiden dat de meeste herkomsten in het westelijk deel van de Veluwe liggen, globaal tussen Harderwijk en Nunspeet. De herkomsten en bestemmingen in Flevoland liggen globaal genomen tussen Zeewolde en Biddinghuizen.

3.6 Type landbouwvoertuigen



Zoals hiervoor is opgemerkt zijn bij de provincie geen gegevens beschikbaar over de omvang van de verschillende typen landbouwvoertuigen en motorvoertuigen met beperkte snelheid die gebruik maken van de het aquaduct. Uit waarnemingen blijkt dat er zowel moderne (snellere) als andere (trage) landbouwvoertuigen over de N302 rijden. Ook bij de landbouwsector zijn geen exacte aantallen bekend over de verschillende voertuigtypen die gebruik maken van het aquaduct N302. Uit een recente enquête blijkt dat het zowel om transportvoertuigen gaat als om (zelfrijdende) landbouw/grondverzet werk- en voertuigen.

In afbeelding 6 is de procentuele verdeling gegeven van landbouwvoertuigen die respectievelijk langzamer en sneller dan 40 km/uur rijden. De verschillen in rijrichting zijn opvallend doch simpel te verklaren uit het feit dat de doorsnede waarover geteld wordt ter hoogte van de provinciegrens ligt (is in de helling van het aquaduct). Landbouwverkeer in de richting van Flevoland rijdt hellingopwaarts waardoor terugval in rijnsnelheid optreedt terwijl het landbouwverkeer in de richting van Harderwijk hellingafwaarts rijdt met als gevolg hogere rijnsnelheden. Op basis van deze tabel kan voorzichtig worden gesteld dat circa 40% van de passerende landbouwvoertuigen over voldoende vermogen beschikt om sneller dan 40 km/uur te kunnen rijden.



Afbeelding 6: snelheidsverdeling landbouwverkeer

4. OPLOSSINGSRICHTINGEN

In dit hoofdstuk worden de verschillende oplossingsrichtingen beschreven voor het landbouwverkeer tussen Harderwijk en Flevoland. Allereerst worden de oplossingen beschreven die passen binnen het vigerend beleid. Vervolgens zijn ook oplossingen in beeld gebracht die in afwijking zijn van het vigerend beleid. Dat wil zeggen dat landbouwverkeer op de één of andere manier wordt toegestaan gebruik te maken van de route via de N302 (aquaduct Veluwemeer).

4.1 OPLOSSINGEN PASSEND BINNEN HET VIGEREND BELEID

Het gaat hier om oplossingen waarbij het voor het landbouwverkeer niet is toegestaan gebruik te maken van de N302 tussen de turbotrond N306 Knardijk - aquaduct Veluwemeer - Burgemeester de Meesterstraat.

4.1.1. Alternatieve route

Voor een alternatieve route voor het landbouwverkeer komen de beide andere oeververbindingen tussen Gelderland en Flevoland in beeld: via de N301 bij Nijkerk en de N309 bij Elburg (zie afbeelding 7). Zonder inzicht in de exacte herkomsten en bestemmingen van het landbouwverkeer kan worden vastgesteld dat de omrijfactor voor deze alternatieven uitermate hoog is. Daarnaast hebben de beide alternatieven als nadeel dat de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling op de deze gebiedsontsluitingswegen type II (2 x 1) zal afnemen. Ter beeldvorming: op de N301 en N309 rijden dagelijks respectievelijk 16.000 en 10.000 motorvoertuigen. In de huidige situatie maakt het landbouwverkeer gebruik van deze oeververbindingen, één en ander eveneens in afwijking van de richtlijnen.

Bij een verdere uitwerking van deze oplossing dienen alle consequenties van de alternatieven voor het landbouwverkeer (variërend van verkeerskundige, milieu tot economische effecten) uitgezet te worden tegen de consequenties voor de route via de N302 (aquaduct Veluwemeer).



Afbeelding 7: alternatieve routes landbouwverkeer (foto: via N309 bij Elburg)

4.1.2 Nieuwe infrastructuur

De nu aanwezige oeververbindingen tussen Gelderland en Flevoland hebben een maaswijdte van circa 15 kilometer. Wanneer het gebruik van de N302 door landbouwverkeer komt te vervallen verdubbelt daarmee de maaswijdte tot 30 kilometer. Dit heeft consequenties voor de bereikbaarheid van het landbouwverkeer. Om hieraan tegemoet te komen kan de aanleg van nieuwe infrastructuur voor het landbouwverkeer een oplossing zijn, bijvoorbeeld de aanleg van een tunnel of brug. In relatie tot de omvang van het landbouwverkeer is het rendement van deze oplossingen laag. Daarnaast zal de realisering minimaal 5 tot 10 jaar vergen omdat eerst een locatiekeuze moet plaatsvinden en verschillende planologische en juridische procedures moeten worden doorlopen.

extra tunnelbuis

Het Veluwemeer kan door middel van een extra tunnelbuis voor het landbouwverkeer worden gekruist. De kosten van een dergelijke voorziening zijn hoog en worden geschat op circa € 20.000.000,--.

extra brug

Een ander alternatief is de aanleg van een brug. Ten behoeve van het scheepvaartverkeer kan deze brug continue geopend zijn en uitsluitend bij kruisend landbouwverkeer (op aanvraag) worden gesloten. De kosten van een extra brug worden globaal geraamd op € 15.000.000,--. Overigens moet worden opgemerkt dat een brug in strijd is met de eerdere beleidsuitgangspunten die ten grondslag hebben gelegen aan de realisering van het bestaande aquaduct ("open water").

ombouw fietsbuis

De (on)mogelijkheden voor ombouw van de bestaande fietsbuis tot een gecombineerde fiets/landbouwbuis zijn nader bekeken. Ten behoeve van het landbouwverkeer zal de doorrijhoogte in de tunnelbak vergroot moeten worden van 2.50 meter naar 4.60 meter. Hiermee komt de verharding op hetzelfde niveau te liggen als de beide hoofdrijbanen voor het autoverkeer. Constructief is deze aanpassing mogelijk waarbij de functionele ruimte onder het huidige fietspad wordt opgeofferd. Echter de aanwezige kabels en (pers)leidingen zullen dan verlegd moeten worden hetgeen ten koste gaat van de breedte in de tunnelbuis. In de tunnelbuis kan uiteindelijk een vrije ruimte worden gerealiseerd van 4.60 meter hoog en 3.25 meter breed. Een breedte van 3,25 meter is echter te smal om landbouwverkeer te kunnen afwikkelen. De maximale toegestane breedte van landbouwverkeer is 3,50 meter en met een schrikruimte van 0,25 meter aan weerszijden is een breedte van minimaal 4,0 meter noodzakelijk. Kortom, hiermee is de ombouw en het geschikt maken van de fietsbuis voor landbouwverkeer geen optie.

4.1.3 Vervangend vervoer

Als alternatief voor het landbouwverkeer dat thans op eigen kracht over de N302 via het aquaduct rijdt kunnen ook andere vervoerwijzen een oplossing zijn. De meest voor de hand liggende opties zijn het vervoer per vrachtwagen en per schip / veerpont.

per vrachtwagen

Landbouwvoertuigen en machines die ook op een vrachtwagen of dieplader kunnen worden vervoerd hoeven niet per definitie door het aquaduct te rijden. Hetzelfde geldt voor de lading (oogst) die ook per vrachtwagen vervoerd kan worden in plaats van op een aanhanger die door een tractor wordt voortbewogen. Transport per vrachtwagen kan onder andere consequenties hebben voor de bedrijfsvoering en logistiek. Hierbij moet rekening worden gehouden met één of enkele malen overslag.

per schip / veerpont

Het vervoer van materieel en/of lading per schip of veerpont is een andere mogelijkheid. Uit logistiek oogpunt heeft het vervoer per veerpont de voorkeur omdat dan geen overslag plaatsvindt. Ter plaatse zijn reeds voorzieningen en infrastructuur aanwezig waarvan gebruik kan worden gemaakt: Harderhaven (Flevoland) en Lorentzhaven (Harderwijk). Ook deze vorm van transport heeft onder andere consequenties voor de bedrijfsvoering en logistiek.

4.1.4 Transferpunt

Voor het transport van lading (oogst) komt in principe een vrachtwagen in aanmerking waarbij het vervoer geschiedt van herkomst (bouwland) naar bestemming (veiling, groothandel, verwerkingsbedrijf). De logistiek hieromtrent is een aangelegenheid van de betreffende bedrijven.

Voor het vervoer van landbouwvoertuigen en ander materieel behoort een collectieve regeling tot de mogelijkheden. Hierbij kan aan weerszijden van het Veluwemeer (aquaduct) een transferpunt worden aangelegd waarbij permanent een dieplader ter beschikking staat ten behoeve van het vervoer van landbouwvoertuigen door het aquaduct. Landbouwvoertuigen verzamelen zich op het transferpunt en via een communicatiesysteem kan een dieplader worden opgeroepen voor het verzorgen van het transport.

4.2 OPLOSSINGEN IN AFWIJKING VAN HET VIGEREND BELEID

Hieronder worden oplossingen in beeld gebracht waarbij het landbouwverkeer gebruik kan (blijven) maken van de N302. Bij het toestaan van landbouwverkeer op de N302 zullen zich naar verwachting knelpunten voordoen met betrekking tot een verslechterende doorstroming of een verslechtering van de subjectieve en/of objectieve verkeersveiligheid. Daarom zijn onderstaand de uitgangspunten en randvoorwaarden gedefinieerd waaraan de oplossingen moeten voldoen.

4.2.1. Uitgangspunten en randvoorwaarden

Het is evident dat het toestaan van landbouwverkeer invloed zal hebben op de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op de N302. Dat geldt met name in de directe omgeving van het aquaduct Veluwemeer. Een belangrijk uitgangspunt is dan ook dat bij het toestaan van landbouwverkeer op de N302 de kwaliteit van de verkeersafwikkeling (doorstroming) als ook de subjectieve en/of objectieve verkeersveiligheid niet mag afnemen.

verkeersafwikkeling

Om de kwaliteit van de verkeersafwikkeling in de toekomst (bij 2 x 2 rijstroken) te kunnen beoordelen zijn simulaties uitgevoerd met als uitgangspunt het planjaar 2020 en bij verschillende aantallen landbouwvoertuigen per richting in het spitsuur (lit 6). Uit de simulaties blijkt dat bij minder dan 10 landbouwvoertuigen per richting in een spitsuur de doorstroming van het verkeer op de N302 niet noemenswaardig zal verslechteren. Pas bij meer landbouwvoertuigen zal het verkeer enige vertraging oplopen. Zo is berekend dat bij 20 landbouwvoertuigen per uur de gemiddelde rijtijd op het traject van Flevoland naar de A28 met ongeveer één minuut toeneemt. Uit recente verkeerstellingen over een beperkt aantal maanden blijkt dat dergelijke aantallen zeker gedurende enkele weken per jaar in de spitsuren voorkomen. Ook bij een toenemende verkeersintensiteit ná 2020 en bij lagere aantallen landbouwverkeer zal dit een negatief effect hebben op de doorstroming.

verkeersveiligheid

Het toestaan van landbouwverkeer op de N302 heeft een negatief effect op de verkeersveiligheid om de volgende redenen:

- De functie en inrichting van een 2x2 ontsluitingsweg in combinatie met de aanwezigheid van landbouwverkeer sluit niet aan bij het verwachtingspatroon van automobilisten. Hierdoor kan ongewenst rijgedrag optreden wat met name in de directe omgeving van het aquaduct verhoogde risico's met zich meebrengt;
- Er ontstaan grote snelheidsverschillen op de rechter- en linkerrijstrook. Als gevolg van landbouwverkeer op de rechterrijstrook kan de doorstroming stagneren (kop-staart conflicten) en zullen automobilisten risico nemen om een langzaam rijdend landbouwvoertuig in te halen (flank / schamponconflicten met achteropkomend verkeer op de linkerrijstrook);
- Door het "tunneleffect" is er minder rijzicht op het wegvak stroomafwaarts en het wegverloop, hierdoor kan de aanwezigheid van een langzaam rijdend landbouwvoertuig en/of filevorming als gevolg daarvan verrassend zijn en conflicten tot gevolg hebben;
- Door de hellingen in de tunnel ontstaat terugval in rijnsnelheid bij het landbouwverkeer (en vrachtverkeer) waardoor eveneens grote snelheidsverschillen zullen voorkomen en het risico van de hiervoor genoemde conflicten c.q. verkeersongevallen.

minimale randvoorwaarden

Om de kwaliteit van de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid te waarborgen zijn de volgende randvoorwaarden gedefinieerd:

- 1) Het wordt landbouwverkeer niet toegestaan om in de ochtendspits (7:00 – 09:00 uur) en avondspits (16:00 – 18:00 uur) gebruik te maken van de N302 (aquaduct Veluwemeer);

- 2) Om het overig verkeer op de aanwezigheid van landbouwverkeer te attenderen dient een dynamisch verkeerssignaleringssysteem te worden aangelegd.
- 3) Landbouwverkeer op de hoofdrijbaan is uitsluitend toegestaan op het wegvak tussen de turbotronde Knardijk (N306) en de nieuw te realiseren aansluiting Waterfront. Daarbij dient de inrichting van de kruispunten met de Knardijk (N306) en de aansluiting Waterfront te zijn afgestemd op een veilige en vlotte afwikkeling van het landbouwverkeer naar het onderliggende wegennet (parallelweg of parallelroute).

aanvullende randvoorwaarden / kentekenplicht landbouwverkeer

In Nederland geldt thans géén kentekenplicht voor land- en bosbouwtrekkers en motorvoertuigen met een beperkte snelheid op grond van artikel 37 lid 1 sub s. Wegenverkeerswet 1994. Bij het gebruik van de openbare weg is de snelheid voor deze voertuigen gemaximeerd tot 25 km/uur op grond van artikel 22 RVV 1990. In haar brief van 20 november 2006 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat, mevr. Peijs, bekend gemaakt dat zij heeft besloten tot uitvoering van haar beleidsvoornemens inzake een nieuwe regelgeving voor land- en bosbouwtrekkers. De nieuwe regelgeving wordt als volgt uitgewerkt:

- Invoering van een kentekenplicht voor alle land- en bosbouwtrekkers en hun aanhangwagens die gebruik maken van de openbare weg.
- In principe een verhoging van de maximum snelheid naar 40 km/uur voor bepaalde categorieën land- en bosbouwtrekkers die voldoen aan belangrijke verkeersveiligheidseisen en alleen op wegen waar voor het andere gemotoriseerd verkeer een maximum snelheid van hoger dan 50 km/uur geldt.
- Invoering van een rijbewijsplicht voor alle bestuurders van land- en bosbouwtrekkers van 16 jaar en ouder.

De Minister heeft de verwachting uitgesproken dat in de loop van 2009 de nieuwe regelgeving in werking kan treden. Uitgaande van deze nieuwe regelgeving kunnen aan het gebruik van de N302 door bepaalde categorieën landbouwvoertuigen aanvullende voorwaarden worden gesteld. Uitgangspunt is dat uitsluitend landbouwvoertuigen uit de hoogste categorie, voertuigen met een maximum snelheid van 40 km/uur, straks gebruik mogen maken van het aquaduct. Zie verder hoofdstuk 4.2.5.

4.2.2 Venstertijden



Tijdens de spitsperioden van 7:00 – 09:00 uur en van 16:00 – 18:00 uur is het voor het landbouwverkeer niet toegestaan om gebruik te maken van de N302 (= randvoorwaarde). Voor deze perioden is dan een gesloten verklaring voor landbouwverkeer van kracht (RVV-bord C9). Door middel van dynamische verkeerssignaling zal het de gebruikers van de N302 duidelijk gemaakt moeten worden wanneer wel/geen landbouwverkeer is toegestaan c.q. verwacht kan worden. Deze oplossing vraagt naast een uitgebreide communicatie richting de belangengroepen tevens een inspanningsplicht van de Politie om één en ander te handhaven.

Consequentie van deze oplossing is dat gemiddeld circa 1/4 deel van het landbouwverkeer dat thans in de spitsperioden door het aquaduct rijdt, zal moeten uitwijken naar de dalperioden. Gelet op het groeiend verkeersaanbod is de houdbaarheidsdatum van deze oplossing eindig. Bij verder toenemende verkeersintensiteiten zal ook op de randen van de spitsuren het landbouwverkeer niet meer op de hoofdrijbaan toegestaan kunnen worden (ná 2020).

4.2.3 Gedifferentieerde doelgroepstrook

De status van de huidige gecombineerde bus- en tractorbaan kan worden gewijzigd in een spits/doelgroepstrook. In de spitsperioden wordt de doelgroepstrook opgeheven en is deze beschikbaar voor alle motorvoertuigen met uitzondering van het landbouwverkeer. Tijdens de dalperioden blijft de rechterrijstrook beschikbaar voor bussen en landbouwverkeer en maakt het overig verkeer gebruik van de linkerrijstrook.

Gelet op het groeiend verkeersaanbod in de komende periode tot 2020 heeft deze oplossing echter een beperkte houdbaarheidsdatum.

4.2.4 Landbouwverkeer onder escorte

In plaats van of aanvullend op een dynamische verkeerssignaleringssysteem op het wegvak tussen Knardijk en Burgemeester de Meesterstraat kan ervoor gekozen worden om landbouwvoertuigen uitsluitend onder escorte toe te staan. Op dezelfde manier zoals wordt toegepast bij uitzonderlijke transporten kunnen één of meerdere landbouwvoertuigen begeleid (gevolgd) worden door een motorvoertuig met zwaailicht. Daarbij dient aan weerszijden van het wegvak een verzamelplaats te worden gerealiseerd van waaruit de escortes worden gecoördineerd. De verzamelplaatsen moeten tevens uitgerust worden met een communicatiesysteem waarbij het landbouwverkeer zich kan melden om geëscorteerd te worden. Volstaan kan worden met één escortevoertuig die pendelt tussen de beide verzamelplaatsen. Afhankelijk van het seizoen en de dag van de week is het escortevoertuig aanwezig (bijvoorbeeld tussen 7:00 en 22:00 uur).

4.2.5 Ontheffingverlening landbouwverkeer

De huidige wet- en regelgeving in Nederland maakt het niet mogelijk om binnen de groep van landbouwvoertuigen onderscheid aan te brengen en daarmee uitzonderingen te maken voor het gebruik van de N302. In principe is bij het gebruik van de openbare weg de snelheid voor alle landbouwvoertuigen en motorvoertuigen met beperkte snelheid gemaximeerd tot 25 km/uur op grond van artikel 22 RVV 1990. Nederland wijkt hierin af ten opzichte van vele andere Europese landen waar een kentekenplicht is ingesteld en waar onderscheid wordt gemaakt in verschillende typen landbouwvoertuigen.

Vanaf de invoering van de kentekenplicht van het landbouwverkeer kunnen bepaalde categorieën landbouwverkeer eenvoudiger voor gebruik van de N302 worden uitgezonderd. Voor de N302 wordt ervan uitgegaan om uitsluitend landbouwvoertuigen toe te staan die voldoen aan de veiligheidseisen en 40 km/uur mogen rijden. Andere categorieën landbouwvoertuigen (< 40 km/uur) zullen dan op een alternatieve wijze via het aquaduct Veluwemeer moeten rijden.

5. ECONOMISCHE BELANGEN LANDBOUWVERKEER

Het SGP-Ombudsteam en Cumela hebben gezamenlijk onderzoek gedaan naar de economische belangen voor het landbouwverkeer over de N302. Daartoe zijn 50 enquêtes uitgezet onder belanghebbenden in de landbouwsector. Van die 50 enquêtes zijn in totaal 18 reacties terug ontvangen waaronder 15 reacties uit Gelderland en 3 reacties uit Flevoland. Gelet op het belang dat de landbouwsector hecht aan een goede oververbinding voor het landbouwverkeer (via de N302) is een respons van 36% laag te noemen. Een verklaring voor deze lage respons wordt niet gegeven. In bijlage 2 is de notitie van het SGP Ombudsteam en Cumela opgenomen.

Samengevat wordt door deze beide organisaties het volgende geconcludeerd:

- De variatie in de voertuigtypen die gebruik maken van de N302 (aquaduct) is groot. Het overgrote deel van deze verkeersbewegingen is niet te vervangen door alternatieven anders dan omrijden.
- Bijna de helft van de respondenten geeft aan dat omrijden wel een alternatief is doch duur. Gesteld wordt dat er geen werkbaar alternatief aanwezig is.
- Voor het alternatief "omrijden" wordt door een aantal respondenten aangegeven dat de extra kosten op jaarbasis variëren van € 900,-- tot tienduizenden euro's. Een totaalbedrag valt niet op te maken.
- Als belangrijkste gevolgen voor het bedrijf worden genoemd: bedrijfssluitingen, verlies van rendement en van arbeidsplaatsen.
- Tot slot wordt gesteld dat in het verleden, bij het opstellen van de plannen voor het aquaduct N302, onvoldoende rekening is gehouden met het landbouwverkeer en dat de landbouwsector hier nu niet de dupe van mag worden. Met nadruk wordt verzocht om de N302 blijvend voor het landbouwverkeer open te stellen.

6. SAMENVATTING

De N302 tussen Harderwijk (A28) en Flevoland staat aan de vooravond van een ingrijpende reconstructie. Vanwege het sterk groeiende verkeersaanbod over de komende 15 jaren, tot 40.000 motorvoertuigen per etmaal, is de huidige verkeerscapaciteit niet meer toereikend. De reconstructie voorziet in verbreding van de bestaande weg tot 2 x 2 rijstroken in combinatie met sterk verbeterde kruispuntoplossingen op het betreffende wegvak. Een consequentie van de capaciteitsuitbreiding is dat de huidige gecombineerde bus / tractorbaan in het aquaduct Veluwemeer moet worden opgeheven.

Naar aanleiding van de te verwachten problemen voor het landbouwverkeer als gevolg van deze reconstructie zijn in voorliggende notitie de mogelijke oplossingsrichtingen en consequenties daarvan voor de afwikkeling van het landbouwverkeer in beeld gebracht. Aan de hand van de notitie kan in samenspraak met belangenorganisaties uit de landbouwsector een keuze gemaakt worden over de meest gewenste, en verder uit te werken, oplossing voor het landbouwverkeer tussen Harderwijk en Flevoland.

Op basis van het vigerend verkeer en vervoerbeleid is het toestaan van landbouwverkeer op de N302 (aquaduct Veluwemeer) met 2 x 2 rijstroken onacceptabel. Dat betekent dat voor het landbouwverkeer 3 alternatieven in beeld zijn:

1. alternatieve route (= omrijden via N301 en N309)
2. extra infrastructuur (tunnel of brug)
3. alternatief vervoer (per vrachtwagen/dieplader door aquaduct)

Elk van deze alternatieven heeft voor- en nadelen. Grootste voordeel is dat deze alternatieven geen consequenties hebben voor de verkeersafwikkeling (doorstroming) en verkeersonveiligheid op de N302. Echter een alternatieve route heeft als bezwaar een hoge omrijfactor en een verlegging van het probleem van verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling naar routes die daar evenmin geschikt voor zijn. De aanleg van extra infrastructuur vergt hoge investeringskosten en een lange(re) proceduretijd. Verder vraagt alternatief vervoer ondermeer een andere bedrijfsvoering en/of logistiek van de bedrijven in de landbouwsector.

Gelet op voornoemde bezwaren zijn tevens oplossingsrichtingen in beschouwing genomen die in afwijking zijn van het vigerend beleid. Dat betekent dat het landbouwverkeer op de één of andere manier wordt toegestaan gebruik te maken van de N302 (aquaduct Veluwemeer). De alternatieven variëren van venstertijden voor het landbouwverkeer (niet in de spitsuren door het aquaduct), een gedifferentieerde doelgroepstrook, landbouwverkeer onder escorte tot ontheffingverlening voor het landbouwverkeer. De verwachting is dat deze alternatieven, ondanks extra attentieverhogende maatregelen, een negatief effect zullen hebben op de doorstroming en verkeersveiligheid op de N302.

Tot slot wordt gesteld dat ten behoeve van de kwaliteit van de oeververbinding N302 tussen Gelderland en Flevoland een structurele en duurzame oplossing voor de lange termijn de beste oplossing is voor het landbouwverkeer. Het toestaan van landbouwverkeer op de N302, tussen de turbotonde N306 Harderwijk en de nieuw te realiseren aansluiting Waterfront kan, bij wijze van proef, uitsluitend onder bepaalde randvoorwaarden: kentekenplicht (landbouwvoertuigen tot maximaal 40 km/uur), venstertijden (buiten de spitsperioden) en dynamische verkeerssignalering (in werking bij aanwezigheid landbouwverkeer).

ADVIES

Op basis van voorliggende notitie (inclusief de reacties vanuit de landbouwsector) wordt geadviseerd om ná de reconstructie van de N302 het landbouwverkeer op de hoofdrijbaan toe te staan tussen de rotonde Knardijk (N306) en de nieuwe aansluiting Waterfront onder de volgende voorwaarden:

- uitsluitend gekentekende landbouwvoertuigen die aan veiligheidseisen voldoen en maximaal 40 km/uur mogen rijden;
- uitsluitend deze landbouwvoertuigen in de dalperioden toestaan en niet tijdens de spitsperioden van 7:00 – 9:00 en 16:00 – 18:00 uur;
- toepassing van dynamische verkeerssignalering op de N302 waarbij het overig verkeer op de aanwezigheid van landbouwverkeer wordt geattendeerd.

Voor het wegtraject vanaf de nieuwe aansluiting Waterfront tot de Leuvenumseweg zal het landbouwverkeer gebruik moeten maken van parallelle routes over het onderliggende wegennet.

De Minister heeft de verwachting uitgesproken dat in de loop van 2009 de nieuwe regelgeving in werking kan treden. Voorstel is de hiervoor genoemde maatregelen gelijktijdig met de nieuwe regelgeving in te voeren.

Het landbouwverkeer tussen Gelderland en Flevoland dat na invoering van de kentekenplicht maximaal 25 km/uur mag rijden, dient op een **andere wijze dan op eigen kracht** via de N302 (aquaduct) te rijden. Naar schatting gaat het om circa de helft van het huidige aantal passerende landbouwvoertuigen. Provincie Gelderland zal inventariseren hoeveel bedrijven in aanmerking komen voor een schadecompensatie als gevolg van deze regeling. Tevens zal de provincie, waar nodig, de betreffende bedrijven helpen bij de ombouw van de bedrijfsvoering, bij het zoeken naar alternatieve oplossingen en bij subsidieregelingen.

LITERATUUR

- 1) Landbouwverkeer op gebiedsontsluitingswegen en kernen, notitie beleids- en afwegingskader, 10 mei 2004, Royal Haskoning / Provincie Gelderland)
- 2) Handboek Categorisering wegen op duurzaam veilige basis, publicatie 116, CROW
- 3) Richtlijn Essentiële Herkenbaarheidskenmerken, publicatie 203, CROW
- 4) Handboek Wegontwerp-basiscriteria, publicatie 164, CROW
- 5) Gelderse Essentiële Wegkenmerken, december 2003, Provincie Gelderland
- 6) Notitie invloed landbouwverkeer op rijtijden N302, 29 mei 2006, Grontmij
- 7) Effect verhoging maximum snelheid land- en bosbouwtrekkers, april 2006, Ministerie Verkeer en Waterstaat

**BIJLAGE 1: RESULTATEN VERKEERSTELLINGEN LANDBOUWVERKEER
N302 AQUADUCT HARDERWIJK**

		N302		
		richting Flevoland	richting Gelderland	Totaal
		aantal	aantal	aantal
DATUM	13.06.06	43	38	81
	14.06.06	37	31	68
	15.06.06	29	17	46
	16.06.06	14	23	37
	17.06.06	16	20	36
	18.06.06	1	3	4
	19.06.06	25	24	49
	20.06.06	12	26	38
	21.06.06	13	48	61
	22.06.06	18	10	28
	23.06.06	16	18	34
	24.06.06	7	6	13
	25.06.06	8	3	11
	26.06.06	8	9	17
	27.06.06	19	16	35
	28.06.06	34	34	68
	29.06.06	27	26	53
	30.06.06	37	215	252
	01.07.06	20	17	37
	02.07.06	7	7	14
	03.07.06	37	32	69
	04.07.06	35	32	67
	05.07.06	25	13	38
	06.07.06	18	14	32
	07.07.06	23	27	50
	08.07.06	11	8	19
	09.07.06	6	27	33
	10.07.06	22	15	37
	11.07.06	27	24	51
	12.07.06	19	12	31
	13.07.06	30	26	56
	14.07.06	19	21	40
	15.07.06	16	18	34
	16.07.06	4	2	6
	17.07.06	44	50	94
	18.07.06	44	36	80
	19.07.06	26	29	55
	20.07.06	24	29	53
	21.07.06	30	31	61
	22.07.06	16	13	29
	23.07.06	3	1	4
	24.07.06	11	9	20
	25.07.06	30	35	65
	26.07.06	79	76	155
	27.07.06	88	76	164
	28.07.06	18	27	45
	29.07.06	21	19	40
	30.07.06	9	2	11
	31.07.06	13	11	24
	01.08.06	18	17	35
	02.08.06	18	12	30
	03.08.06	8	8	16
	04.08.06	11	8	19
	05.08.06	7	6	13
	06.08.06	5	4	9

		N302		
		richting Flevoland	richting Gelderland	Totaal
		aantal	aantal	aantal
DATUM	07.08.06	13	15	28
	08.08.06	28	21	49
	09.08.06	21	14	35
	10.08.06	25	18	43
	11.08.06	13	5	18
	12.08.06	5	4	9
	13.08.06	4	5	9
	14.08.06	11	9	20
	15.08.06	11	6	17
	16.08.06	30	28	58
	17.08.06	24	21	45
	18.08.06	21	26	47
	19.08.06	86	74	160
	20.08.06	9	6	15
	21.08.06	18	14	32
	22.08.06	22	12	34
	23.08.06	36	27	63
	24.08.06	41	45	86
	25.08.06	15	13	28
	26.08.06	18	14	32
	27.08.06	8	3	11
	28.08.06	26	16	42
	29.08.06	21	19	40
	30.08.06	20	22	42
	31.08.06	20	20	40
	01.09.06	13	13	26
	02.09.06	7	9	16
	03.09.06	3	5	8
	04.09.06	18	17	35
	05.09.06	21	13	34
	06.09.06	44	39	83
	07.09.06	50	50	100
	08.09.06	60	56	116
	09.09.06	70	70	140
	10.09.06	3	5	8
	11.09.06	76	76	152
	12.09.06	63	65	128
	13.09.06	119	77	196
	14.09.06	37	26	63
	15.09.06	21	21	42
	16.09.06	34	25	59
	17.09.06	3	1	4
	18.09.06	36	30	66
	19.09.06	37	34	71
	20.09.06	27	22	49
	21.09.06	86	85	171
	22.09.06	54	49	103
	23.09.06	58	59	117
	24.09.06	4	1	5
	25.09.06	43	44	87
	26.09.06	45	36	81
	27.09.06	27	28	55
	28.09.06	55	59	114
	29.09.06	34	27	61
	30.09.06	12	6	18

		N302		
		richting Flevoland	richting Gelderland	Totaal
		aantal	aantal	aantal
DATUM	01.10.06	2	0	2
	02.10.06	39	16	55
	03.10.06	31	25	56
	04.10.06	21	20	41
	05.10.06	35	31	66
	06.10.06	40	40	80
	07.10.06	15	7	22
	08.10.06	6	2	8
	09.10.06	16	10	26
	10.10.06	15	13	28
	11.10.06	30	22	52
	12.10.06	20	23	43
	13.10.06	13	11	24
	14.10.06	21	35	56
	15.10.06	6	3	9
	16.10.06	54	37	91
	17.10.06	28	30	58
	18.10.06	31	31	62
	19.10.06	20	16	36
	20.10.06	26	20	46
	21.10.06	11	12	23
	22.10.06	5	5	10
	23.10.06	20	10	30
	24.10.06	17	17	34
	25.10.06	14	18	32
	26.10.06	24	18	42
	27.10.06	22	12	34
	28.10.06	12	9	21
	29.10.06	1	1	2
	30.10.06	20	12	32
	31.10.06	19	14	33
	01.11.06	12	10	22
	02.11.06	21	15	36
	03.11.06	49	45	94
	04.11.06	11	9	20
	05.11.06	6	0	6
	06.11.06	57	48	105
	07.11.06	51	46	97
	08.11.06	58	51	109
	09.11.06	24	25	49
	10.11.06	21	14	35
	11.11.06	13	12	25
	12.11.06	3	0	3
	13.11.06	19	17	36
	14.11.06	18	9	27
	15.11.06	16	15	31
	16.11.06	9	11	20
	17.11.06	12	11	23
	18.11.06	5	9	14
	19.11.06	6	1	7
	20.11.06	23	8	31
	21.11.06	17	17	34
	22.11.06	12	11	23
	23.11.06	14	6	20
	24.11.06	41	19	60

		N302		
		richting Flevoland	richting Gelderland	Totaal
		aantal	aantal	aantal
DATUM	25.11.06	2	6	8
	26.11.06	2	3	5
	27.11.06	14	17	31
	28.11.06	54	18	72
	29.11.06	17	13	30
	30.11.06	12	5	17
	01.12.06	5	2	7
	Totaal	4450	4122	8572

BIJLAGE 2: ONDERZOEK SGP OMBUDSTEAM / CUMELA NAAR ECONOMISCH BELANG LANDBOUWVERKEER OVER N302

Langzaamverkeer over de N 302

Uitslag van het onderzoek naar de economische belangen van langzaam verkeer over de N302.

Op 12 mei 2006 zijn wij met een aantal mensen bij elkaar geweest in het gemeentehuis van Nunspeet om te horen ,van de heer P.J. van der Eijk en de heer J.Sprokholt medewerkers van de provincie, naar de stand van zaken rondom het afsluiten van de N 302 bij Harderwijk voor langzaam verkeer. (zie bijgevoegd verslag) Naar aanleiding van de vraag of we boven tafel konden krijgen wat het economisch belang is van langzaam verkeer over deze weg hebben we een brief met invulformulier opgesteld (bijgevoegd) en dat naar 50 adressen gestuurd waarvan wij dachten dat die hierbij belang konden hebben en tevens hebben we de pers benaderd met het verzoek om aandacht te geven aan dit gebeuren wat in een aantal kranten en op de radio is gebeurd zij het dat in sommige kranten het wel heel summier vermeld stond. Opvallend is dat er 17 bedrijven in Flevoland een brief hebben gehad en dat er daar maar 3 van hebben gereageerd. De overige 15 reacties komen van het 'oude land' waarbij opgemerkt moet worden dat een aantal bedrijven die niet hebben gereageerd wel veel gebruik maken van dit stuk weg.

Nu volgen punt voor punt de vragen met de door ons getrokken conclusie de kopie van de ingeleverde formulieren zitten erbij gevoegd.

De eerste vraag was met welke voertuigen er gebruik gemaakt wordt van deze weg?

De antwoorden laten een overzicht zien van trekkers met machines erachter voor diverse land werkzaamheden en transport plus shovels, kranen, zelfrijdende spuitmachines en zelfrijdende romers.

Conclusie: Het overgrote deel van deze verkeersbewegingen is niet te vervangen door alternatieven anders dan omrijden.

De tweede vraag was is er voor u een alternatief, en zo ja welke?

Acht keer wordt aangegeven dat omrijden wel een alternatief maar wel duur is en acht keer wordt voluit nee gezegd, een keer is het alternatief om alles uit te besteden wat erg veel geld kost omdat ze' zelf al de machines hebben en een keer is het alternatief om een vrachtauto te kopen wat weer niet kan door de kleinschaligheid.

Conclusie: Er is geen werkbaar alternatief voorhanden.

De vraag daaraan gekoppeld was wat de extra kosten zouden zijn op jaarbasis?

Niet iedereen heeft hier een antwoord op gegeven maar het varieert per bedrijf van negenhonderd tot tienduizenden euro' s.

Conclusie: Er is geen totaal bedrag uit op te maken.

Een vraag daaraan gekoppeld was, wat zijn dan de gevolgen voor uw bedrijf?
Zeven keer werd er geen antwoord op gegeven.
Een keer werd gemeld dat het rendement een forse deuk opliep.
Een keer werd gemeld dat het fors meer kosten met zich meebrengt die niet door te rekenen zijn.
Een keer werd gemeld dat dit bedrijf gedwongen zou worden om grond aan de overzijde van het water te verkopen met alle financiële gevolgen van dien.
Een keer werd alleen gemeld dat er veel tijd verlies zou zijn.
Een keer werd gemeld dat er over grote afstanden moet worden omgereden.
Zes keer werd gemeld dat sluiting van het bedrijf het gevolg zou zijn.

Conclusie: Bedrijfsluitingen, verlies van rendement en van arbeidsplaatsen.

De vraag wat vind u nog van belang om mee te geven aan de plannenmakers bij hun afweging leverde de volgende opmerkingen op:

Bezint eer ge begint.
Maak er een derde baan bij of stel de tweede baan ook open voor snelverkeer en verlaag de maximum snelheid.
Niet alleen aan toeristen denken maar ook aan de boeren en loonwerkers.
Deze weg is levensader voor landbouw verkeer.
Een in het verleden gemaakte fout (het te smal aanleggen) nu niet afrekenen op het langzaam verkeer.
Instellen van tijdstippen zoals spitsuren.
Aandacht voor het voortbestaan van verschillende bedrijven.
Zorg dat de weg open blijft.
Schuif de agrarische sector niet weer in de hoek als men tijdens de bouw van het aquaduct iets verder had gedacht was deze situatie voorkomen.
Aandacht voor de snelheid van de trekker van deze tijd in combinatie met de werkelijke snelheid die meestal op deze weg gehaald wordt.
Het belang van de landbouw niet te snel wegschuiven en vind dat een extra tunnel buis net zo goed gefinancierd kan worden dan de ecoducten op de Veluwe.
Dat het de sector zeer veel geld kost.
Dit kan niet doorgaan.
Hebben de plannenmakers dit niet kunnen overzien of kunnen bevatten?

Conclusie: Een aantal zeer terechte en verstandige opmerkingen.

Als laatste was er ruimte voor een idee en/of suggestie waarbij de volgende teksten werden opgeschreven:

Een bedrijf met grond aan de overkant zegt geef ons hier een kavel grond.
Dat we alle legale middelen aan moeten wenden om de weg open te houden.
Snelheid beperken naar 60 km. en twee stroken voor snelverkeer open stellen en dit laten doorgaan tot over de A 28 zodat het langzaam verkeer niet meer dwars door Harderwijk moet.
Nederland is toch een agrarisch land en daar hoort het verkeer ook bij.
Maak er een aparte baan bij zoals nu voor de bus/langzaam verkeer.

Conclusie van dit onderzoek:

Het gaat wel degelijk om een groot economisch belang voor de agrarische sector.

Eventuele bedrijfssluitingen, verlies van rendement en verlies van arbeidsplaatsen.

Nog een drietal opmerkingen van de uitvoerders van dit onderzoek:

De uitkomst van dit onderzoek is volgen ons representatief voor de gehele agrarische sector die met deze afsluiting heeft te maken.

Het is heel erg jammer dat in het verleden bij het opstellen van de plannen onvoldoende rekening is gehouden met deze problematiek.

Wij hopen dat dit onderzoek bijdraagt om deze weg blijvend voor het langzaam verkeer open te stellen.

Namens het SGP Ombudsteam
J.Groothuis
Bredeweg 73
8077 RC Hulshorst.

Cumela
S.M.van Meer
Postbus 1156
3860 BD Nijkerk