

RAPPORT

Afwegingskder landbouwverkeer provincie Noord-Holland

Klant: Provincie Noord-Holland

Referentie: BK6530_M&I_RP2603171311

Status: Definitief/02

Datum: 17 maart 2026

HASKONING NEDERLAND B.V.

Amerikalaan 110
6199 AE Maastricht Airport
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

Telefoon: +31 88 348 78 48
E-mail: info@haskoning.com
Website: haskoning.com

Titel document:	Afwegingskader landbouwverkeer provincie Noord-Holland
Ondertitel:	
Referentie:	BK6530_M&I_RP2603171311
Uw kenmerk	--
Status:	Definitief/02
Datum:	17 maart 2026
Projectnaam:	PNH: afwegingskader LBV
Projectnummer:	BK6530
Auteur(s):	NL08120, 928623
Opgesteld door:	NL08120, 928623
Gecontroleerd door:	NL08120
Datum:	17 maart 2026
Goedgekeurd door:	NL08120
Datum:	17 maart 2026
Classificatie:	Projectgerelateerd

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

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van Haskoning Nederland B.V. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat. Dit document kan zijn opgesteld met behulp van kunstmatige intelligentie (AI); alle door AI gegenereerde inhoud is beoordeeld en gevalideerd door onze experts.

Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Landbouwverkeer in de provincie Noord-Holland	1
1.2	APK-, kenteken- en registratieplicht leidt tot een heroverweging van het toelatingsbeleid	1
1.3	Onderzoek naar wegnennet provincie Noord-Holland naar aanleiding van heroverweging toelatingsbeleid	1
2	Afwegingskader	2
2.1	Stappenplan afwegingskader	2
2.2	Indicatoren voor afweging gesloten wegen en parallelwegen	4
2.2.1	Toelichting indicatoren	5
2.2.2	Indicatoren buiten selectie afwegingskader	6
2.3	Risicoanalyse voor afweging gesloten wegen en parallelwegen	9
2.3.1	Risicoscore hoofdrijbaan	10
2.3.2	Risicoscore parallelweg	11
2.3.3	Verantwoording bij indicatoren	11
3	Het afwegingskader toegepast	15
3.1	Autowegen: blijven gesloten	15
3.2	Wegen die al open zijn voor landbouwverkeer: blijven open	16
3.3	Gesloten wegen met parallelweg: afwegingskader	18
3.3.1	Bepalen beschikbare verhardingsbreedte	20
3.4	Overige gesloten wegen: afwegingskader	21
4	Totaalresultaat afwegingskader	25
4.1	Van wegvak naar traject	25
4.2	Overzicht toekomstige provinciale openstelling	27
4.3	Opgeloste knelpunten	29
4.4	Aansluiting bij provincie Zuid-Holland	29
5	Breed landbouwverkeer	30
5.1	Risicoscore hoofdrijbaan	30
5.2	Risicoscore parallelweg	31
5.3	Verantwoording bij indicatoren	31
5.4	Resultaat van het afwegingskader breed landbouwverkeer	31



Bijlage 1: Verslag 1^e stakeholdersbijeenkomst	34
Bijlage 2: Verslag 2^e stakeholdersbijeenkomst	39
Bijlage 3: Verslag 3^e stakeholdersbijeenkomst	42

1 Inleiding

1.1 Landbouwverkeer in de provincie Noord-Holland

De landbouwsector is in de provincie Noord-Holland economisch van betekenis, al is de provincie in vergelijking met andere regio's sterk verstedelijkt en kent zij een hoge bevolkingsdichtheid. Dit leidt ertoe dat landbouwverkeer, met specifieke agrarische voertuigen, regelmatig gebruik maakt van het provinciale en gemeentelijke wegennet. Een praktisch gevolg hiervan is dat er relatief veel landbouwverkeer¹ op het provinciale en gemeentelijke wegennet voorkomt.

De aanwezigheid van landbouwverkeer vormt geregeld een punt van discussie in relatie tot verkeersveiligheid en doorstroming. In dorpskernen ervaren bewoners hinder van zwaar beladen en soms hardrijdende landbouwvoertuigen, wat leidt tot zorgen over trillingen, geluid en gevaar voor kwetsbare weggebruikers. Tegelijkertijd speelt de vraag of landbouwverkeer gebruik mag maken van provinciale wegen, om dorpskernen te ontlasten.

1.2 APK-, kenteken- en registratieplicht leidt tot een heroverweging van het toelatingsbeleid

Sinds 1 januari 2021 geldt voor (land)bouwvoertuigen een APK-, registratie- en kentekenplicht. Door deze wetwijziging is de maximaal toegestane snelheid voor (land)bouwverkeer verhoogd van 25 km/uur naar 40 km/uur. Tevens is er bij de aanpassing van de wet een motie aangenomen die betrekking heeft op het toelatingsbeleid van landbouwvoertuigen op rondwegen en provinciale wegen.

Deze motie heeft ertoe geleid dat wegbeheerders van het onderliggende wegennet (VNG, IPO en UVW) zijn overeengekomen een 'ja, tenzij-beleid' te hanteren. Dit houdt in dat wegen in principe worden opengesteld voor landbouwverkeer, tenzij er zwaarwegende redenen zijn, bijvoorbeeld op het gebied van verkeersveiligheid of doorstroming, om hiervan af te wijken.

Voor de provincie Noord-Holland betekent deze ontwikkeling een andere insteek van het beleid rondom (land)bouwverkeer. Waar tot nu toe een 'nee, tenzij-beleid' werd gehanteerd, waarbij een deel van het provinciale wegennet gesloten was verklaard voor langzaam verkeer en landbouwverkeer, wordt nu de omgekeerde benadering gehanteerd. Sommige wegen waren hierop een uitzondering, vaak ontstaan vanuit historische situaties; in incidentele gevallen werd een ontheffing verleend voor landbouwverkeer wanneer er geen parallelweg of veilige alternatieve route beschikbaar was.

1.3 Onderzoek naar wegennet provincie Noord-Holland naar aanleiding van 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 Noord-Holland. Onze studie dient inzicht te verschaffen in uniform toelatingsbeleid voor landbouwvoertuigen op provinciale wegen, gezien vanuit een op te stellen 'ja, tenzij-beleid'. Het onderzoek moet leiden tot een afwegingskader op basis waarvan onderbouwd bepaald kan worden of een weg al dan niet kan worden opengesteld voor regulier landbouwverkeer.

Dit afwegingskader is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met een kerngroep vanuit de provincie Noord-Holland. Tevens is het concept besproken met gemeenten en diverse stakeholders zoals Cumela, TLN, LTO Noord en de politie. Tijdens deze bijeenkomsten is onder andere gesproken over knelpunten in de provincie voor landbouwverkeer. De opmerkingen vanuit deze bijeenkomsten hebben geleid tot diverse aanscherpingen van het afwegingskader.

¹ (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, opengesteld blijven voor landbouwverkeer. In dit afwegingskader gaan we voor de gesloten wegen voor landbouwverkeer uit van een risico-gestuurd 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 Noord-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 de kerngroep van provincie Noord-Holland. In overleg is het aantal indicatoren in het afwegingskader beperkt gehouden, om het afwegingskader eenvoudig te houden. De indicatoren die uiteindelijk niet in het afwegingskader zijn opgenomen kunnen echter nog wel een rol spelen bij het openstellen van provinciale wegen voor landbouwverkeer, zij het in minder mate. Deze zijn toegelicht 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.

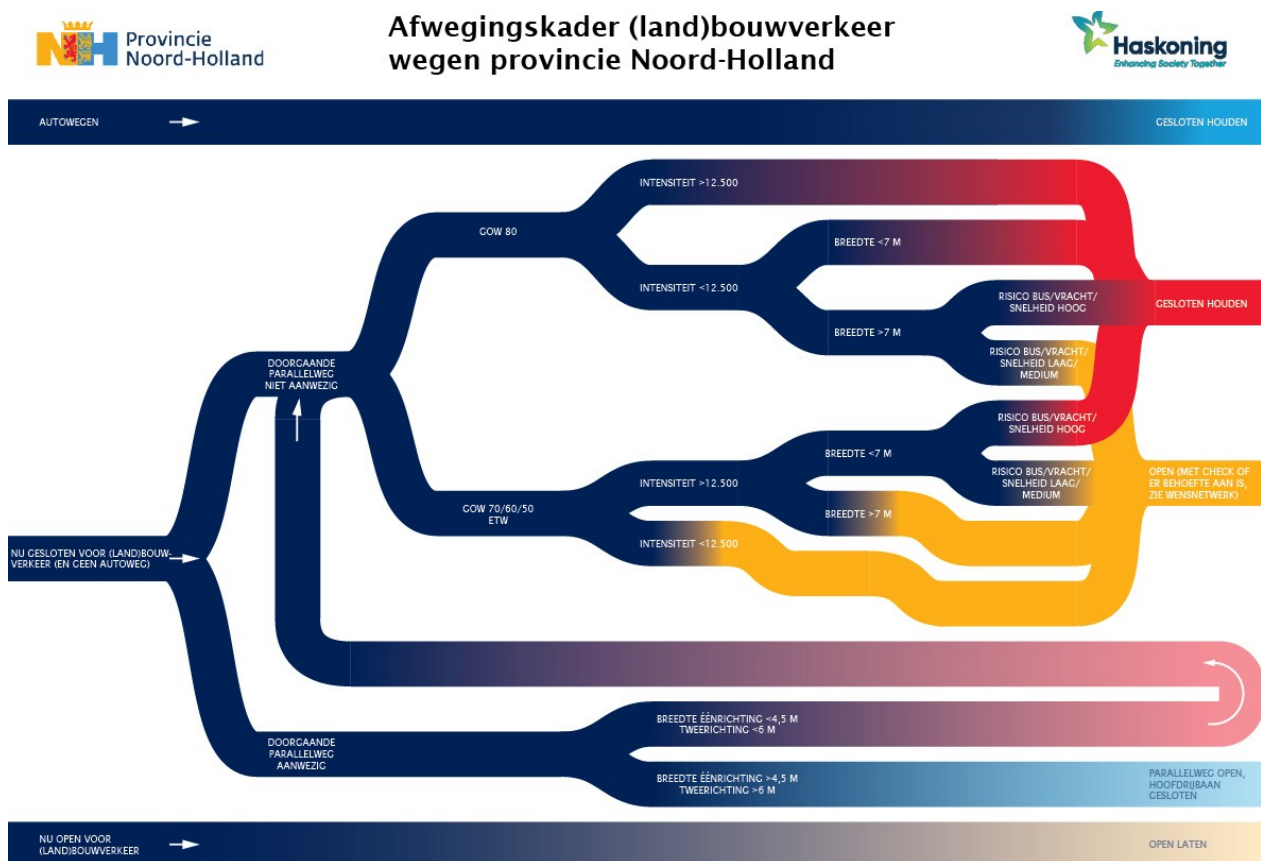
1. Provincie Noord-Holland heeft een aantal autowegen² in beheer. Er is geen sprake van toelating van landbouwverkeer op deze wegen en deze blijven nu en in de toekomst gesloten voor landbouwverkeer. In de infographic van het afwegingskader is dit weergegeven in de bovenste balk.
2. Aangezien de provincie Noord-Holland op een veilige en verantwoorde manier wil overstappen naar een ja, tenzij-beleid met betrekking tot toelating landbouwverkeer, is het uitgangspunt dat wegen die reeds open zijn voor landbouwverkeer ook in de toekomst openblijven. In de infographic is dit weergegeven in de onderste balk.
3. De wegen die nu gesloten zijn voor landbouwverkeer maar in aanmerking komen voor opening bestaan uit twee verschijningsvormen. Wegen die gesloten zijn met een parallelweg en wegen zonder parallelweg. Wegen met parallelweg blijven gesloten als 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.

² Een autoweg is een weg die alleen toegankelijk is voor snelle motorvoertuigen. In Nederland zijn dat motorvoertuigen waarmee met een snelheid van ten minste 50 kilometer per uur kan en mag worden gereden.

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' is het uitgangspunt dat maximaal één van deze indicatoren gewaardeerd mag worden met het risico hoog voordat over kan worden gegaan tot opening van de weg. Zie voor verdere uitleg paragraaf Risicoanalyse.

Het afwegingskader moet gezien worden als een uitgangspunt, het is een hulpmiddel om het gesprek te starten over het openstellen van wegen voor landbouwverkeer. Het geeft richting om wegen te scoren voor het wel of niet toelaten van landbouwverkeer op basis van data. Het kan zijn dat er enkele situaties zijn waar maatwerk noodzakelijk is, er kunnen specifieke lokale argumenten of overwegingen zijn die niet meegenomen zijn dan wel niet te vangen zijn in een dataset om af te wijken van het afwegingskader. In deze situaties kan er verder onderzoek plaatsvinden. 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.

Het afwegingskader leest als een stroomschema startend van links waarbij steeds een keuze wordt gemaakt totdat de afweging open of gesloten is gemaakt.



Figuur 1 Afwegingskader (land)bouwverkeer provincie Noord-Holland

2.2 Indicatoren voor afweging gesloten wegen en parallelwegen

In het afwegingskader worden indicatoren gebruikt om 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.

Tabel 1 Indicatoren hoofdrijbaan voor het afwegingskader

	Indicator	Categorieën
Functie van de weg	1. Wegenhiërarchie	Autoweg
		GOW80 (ideaal)
		GOW70, GOW60, GOW50
Intensiteit/ gebruik	2. Intensiteit gemotoriseerd verkeer	
	3. Aandeel vrachtverkeer	
	4. Intensiteit busverkeer	
Situatie op de weg	5. Breedte van de weg	

Provincie Noord-Holland heeft ook enkele erftoegangswegen in beheer. Deze zijn allemaal al geopend voor het landbouwverkeer en zijn daarom niet meegenomen als categorie bij de wegenhiërarchie.

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

Tabel 2 Indicator parallelweg voor het afwegingskader

	Indicator	Categorieën
Situatie op de weg	1. Breedte van de weg	Éénrichting
		Tweeërrichting

2.2.1 Toelichting indicatoren

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

1. **Wegenhiërarchie:** dit is een logisch en samenhangend netwerk van wegen in provincie Noord-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 Noord-Holland. Het huidige areaal van de provincie bestaat uit bovenregionale, regionale en overige wegen. Hoe hoger de functie, hoe belangrijker de doorstroombaan. Bij de overige wegen staat de toegangsfunctie meer centraal. Op wegen waar de doorstroombaan meer centraal staat, is het risico om landbouwverkeer toe te laten daarom hoger. Stroomwegen blijven uit principe gesloten in het afwegingskader. Op hogere categorie gebiedsontsluitingswegen (GOW80) zijn snelheid en verkeersvolume hoger, waardoor het verschil met landbouwverkeer toeneemt. Volgens SWOV neemt de verkeersveiligheid af indien het snelheidsverschil van voertuigen op de weg meer dan 30 km/u bedraagt. Aangezien landbouwvoertuigen maximaal 40 km/uur mogen rijden wordt toelating op 80 km/uur wegen vanuit dat perspectief als ongewenst gezien. De wegenhiërarchie is overgenomen uit de Plankaart Categorisering Duurzaam Veilig Provinciale wegen Noord-Holland 2018. 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 Noord-Holland.
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 Noord-Holland. Hoe drukker de weg hoe minder gewenst dat landbouwvoertuigen op de hoofdrijbaan rijden. De data is aangeleverd door de provincie Noord-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 gaat hierbij om het inhalen door vrachtverkeer maar ook door een langer inhaaltraject voor personenauto's als een vrachtwagen achter een landbouwvoertuig rijdt. We kijken hierbij alleen naar het aandeel vrachtverkeer op de hoofdrijbaan van wegen in beheer van provincie Noord-Holland. Van parallelwegen is onvoldoende data beschikbaar en wordt ervan uitgegaan dat de aanwezigheid van vrachtverkeer geen relevante indicator is. De data is aangeleverd door de provincie Noord-Holland.
4. **Intensiteit busverkeer:** op de wegen in provincie Noord-Holland rijden bussen met uiteenlopende frequenties. De intensiteit van het busverkeer hangt samen met het risico op vertragingen voor bussen. Wanneer bussen achter landbouwverkeer terechtkomen, bestaat de kans dat zij vertraging oplopen. Hoe hoger de intensiteit van het busverkeer op een bepaalde weg, des te groter het risico dat de doorstroming van het openbaar vervoer wordt beïnvloed door langzaam rijdende landbouwvoertuigen. De data is aangeleverd door de provincie Noord-Holland.
5. **Breedte van de weg:** hoe smaller de weg, hoe hoger het risico is wanneer er een landbouwvoertuig wordt toegelaten. Landbouwvoertuigen zijn relatief breed (breder dan vrachtwagens) waardoor een relatief groot deel van de verhardingsbreedte wordt ingenomen door het voertuig. Wanneer landbouwverkeer wordt toegelaten heeft dit betrekking op de verkeersveiligheid, hoe smaller de weg, hoe groter de kans op gevaarlijke situaties.

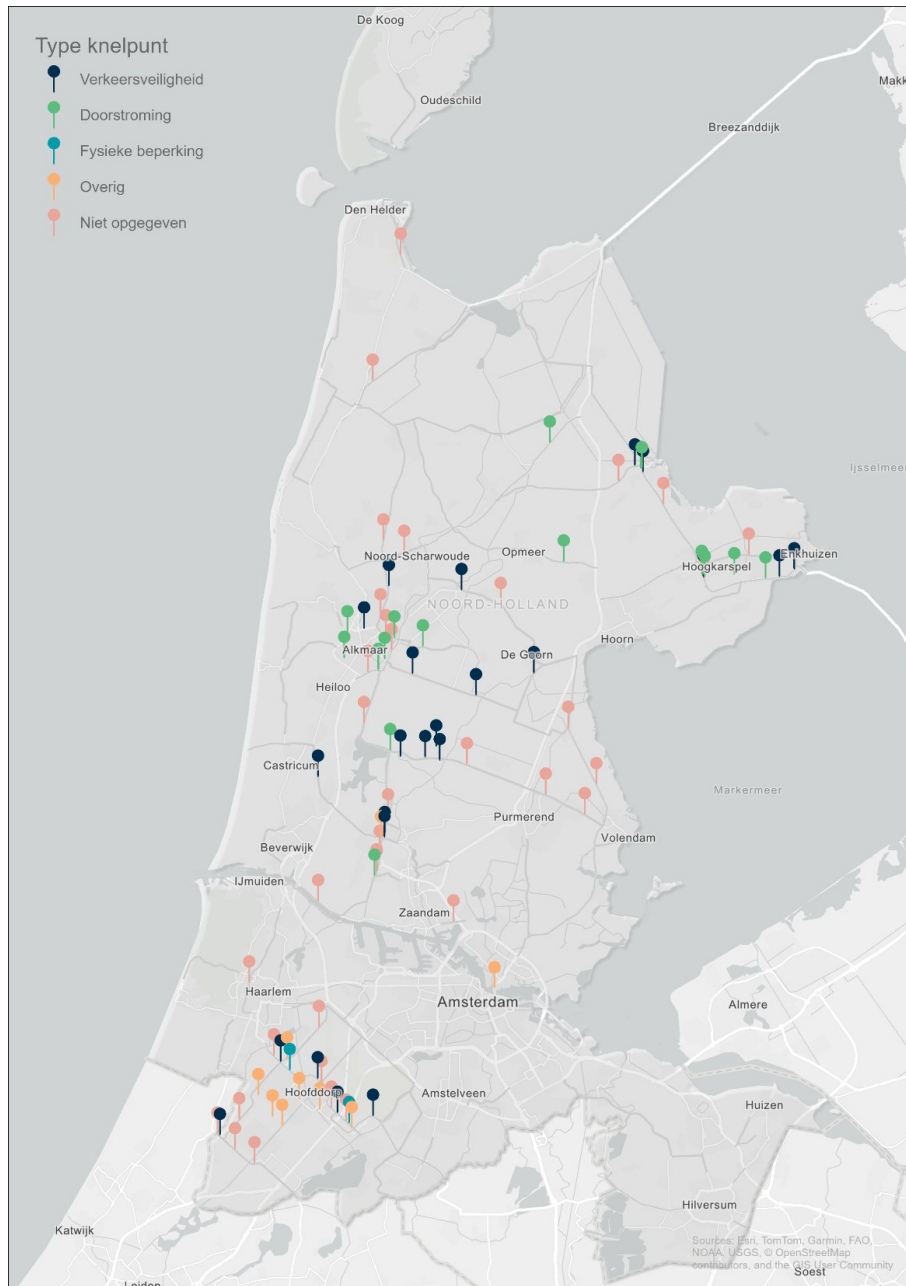
Concreet betekent dit: er is meer kans op conflicten met andere weggebruikers (auto's, fietsers, voetgangers), beperkte manoeuvreerruimte waardoor inhalen of passeren riskant wordt, en een hogere kans op ongevallen door onvoldoende ruimte voor uitwijkmanoeuvres. De breedte van de wegen in beheer van provincie Noord-Holland (zowel de hoofdrijbaan als parallelwegen) is berekend op basis van de BGT (Basisregistratie Grootschalige Topografie). Dit is een digitale kaart waarop onder andere gebouwen en wegen eenduidig zijn vastgelegd. De kaart is op 20 centimeter nauwkeurig.

2.2.2 Indicatoren buiten selectie afwegingskader

Naast bovengenoemde indicatoren zijn er ook indicatoren besproken die uiteindelijk niet zijn opgenomen in het kader maar wel een rol kunnen spelen bij het openstellen van provinciale wegen voor landbouwverkeer. Indicatoren die we niet meenemen, zijn voor volledigheid wel opgenomen in het dashboard. De indicatoren zijn de volgende:

- **Knelpunten:** dit betreft knelpunten die uit eerdere onderzoek naar voren zijn gekomen, vanuit de Herijking landbouwvoertuigen op PNH-wegen (2021). Knelpunten uit deze nota van provincie zijn aangevuld door en met stakeholders in de provincie, LTO, Cumela en weginspecteurs te zien in onderstaande figuur 2.

Dit laat zien waar nu knelpunten worden ervaren met betrekking tot landbouwverkeer en waar mogelijk het toelatingsbeleid van provincie Noord-Holland van invloed op kan zijn. Het is zinvol om de knelpunten te toetsen aan de hoofdrijbanen en parallelwegen die mogelijk open kunnen op basis van het afwegingskader om na te gaan of daarmee een knelpunt wordt opgelost.



Figuur 2 Knelpunten voor landbouwverkeer in provincie Noord-Holland

- **Netwerk landbouwverkeer:** het netwerk van wegen dat door landbouwverkeer wordt gebruikt of gewenst is voor doorgaande routes. Het netwerk laat zien waar behoefte is aan doorgaande routes voor landbouwverkeer, bijvoorbeeld omdat daar veel loonbedrijven gevestigd zijn of omdat het bestaande netwerk knelpunten kent.
- **Locaties loonbedrijven:** loonbedrijven genereren landbouwverkeer over grotere afstanden. 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 betrouwbare data beschikbaar is van intensiteiten op parallelwegen. Bovendien, op parallelwegen is de intensiteit logischerwijs lager dan de hoofdrijbaan, omdat de wegen enkel worden gebruikt door verkeer dat daar een specifieke bestemming heeft of niet is toegelaten op de hoofdrijbaan. De verwachting is dat de intensiteiten lager zijn dan wat volgens de CROW-richtlijnen op dit type weg kan worden toegestaan. Hiermee is de intensiteit op parallelwegen nauwelijks onderscheidend.
- Fietsnetwerk/fietsintensiteiten: ook voor de intensiteit van fietsers is onvoldoende data beschikbaar. Wel is het een uitgangspunt van het afwegingskader om conflicten met fietsers te verminderen door te kijken welke provinciale wegen opengesteld kunnen worden voor landbouwvoertuigen waardoor fietsroutes ontlast kunnen worden. Daarom worden fietsers ondanks de ontbrekende data meegewogen via de indicator *breedte van de parallelweg*. Als de weg breed genoeg is ontstaat er voldoende ruimte zodat landbouwvoertuigen fietsers veilig kunnen inhalen, wat de verkeersveiligheid ten goede komt.

Overigens is een belangrijk uitgangspunt van dit onderzoek dat door meer provinciale wegen open te stellen voor landbouwverkeer, landbouwvoertuigen minder vaak door dorpskernen hoeven en fietsers juist worden ontlast. De impact op fietsers is dan ook telkens een centrale vraag bij het afwegingskader.

- Hoofdnet fiets (onderdeel utilitair), hoofdnet recreatief fietsnetwerk, overig: data over fietsintensiteiten op parallelwegen is beperkt beschikbaar en daardoor niet bruikbaar. Het type fietsnetwerk is ook niet in het afwegingskader opgenomen, omdat er voldoende ruimte op de parallelweg moet zijn voor alle fietsers, onafhankelijk van het type fietsnetwerk. Het risico voor fietsers wordt getoetst met de indicator 'breedte van de weg', waar ook de breedte van de parallelweg wordt getoetst.
- Gereden snelheid: dit betreft de V85. De V85 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 langzamer rijdt en 15% van de bestuurders 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, een maximumsnelheid van 40 km/u, op de wegen zal zijn. Er is gekozen om de gereden snelheid niet op te nemen in het afwegingskader aangezien de maximumsnelheid op zowel hoofd- als parallelwegen reeds wordt meegewogen. Het toevoegen van de gereden snelheid zou leiden tot een dubbele beoordeling van hetzelfde criterium, waardoor indicatoren onnodig worden gestapeld. Op deze manier blijft het afwegingskader overzichtelijk en voorkomt men redundantie in de analyse.

Niet onderscheidende indicatoren zijn niet meegenomen, zoals:

- 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.
- Ongevallen: Er is geen patroon of specifiek knelpunt af te leiden aan de geregistreerde ongevallen met landbouwvoertuigen op het wegennet van de provincie Noord-Holland.

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. De score geeft aan wat het risico bedraagt op de verkeersveiligheid en/of doorstroming bij het toelaten van landbouwvoertuigen. 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. Laag risico: toestaan van landbouwverkeer is op basis van deze indicator geen probleem.
2. Hoog risico: op basis van deze indicator is het toestaan van landbouwverkeer minder gewenst.
3. Heel hoog risico/wettelijk niet toegestaan: landbouwverkeer niet toegestaan.

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

1. Hoofdrijbaan:
 - a) Wegenhiërarchie
 - b) Intensiteit gemotoriseerd verkeer (motorvoertuigen per etmaal)
 - c) Aandeel vrachtverkeer
 - d) Intensiteit busverkeer
 - e) Wegbreedte
2. Parallelweg:
 - f) Wegbreedte

Hieronder lichten we de opbouw van de score toe.

2.3.1 Risicoscore hoofdrijbaan

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

Tabel 3 Risicoscore hoofdrijbaan

	Laag risico	Hoog risico	Gesloten voor (land)bouwverkeer
Wegenhiërarchie netwerkanalyse provincie Noord-Holland	ETW, GOW50, GOW60, GOW70	GOW80	Autoweg
Intensiteit gemotoriseerd verkeer	<12.500 mvt/etmaal	>12.500 mvt/etmaal	
Wegbreedte	>7 meter	<7 meter	
Intensiteit busverkeer	<38 bussen/etmaal	>38 bussen/etmaal	
Aandeel vrachtverkeer	<5%	>5%	

In het afwegingskader zijn de indicatoren intensiteit bus en het aandeel vrachtverkeer gezien als een combinatierisico 'bus en vracht'. Indien er één indicator hoog scoort en de andere laag, dan wordt het totale risico als laag gescoord. Indien ze allebei hoog scoren, dan wordt het risico 'bus en vracht' als hoog beoordeeld.

2.3.2 Risicoscore parallelweg

Door de klankbordgroep is aangegeven dat de gewenste minimale maat voor tweerichtingsverkeer 6,0 meter is. Dit is echter afwijkend van de vigerende normering vanuit de ERBI. Voor het afwegingskader landbouwverkeer wordt daarom het volgende uitgangspunt gehanteerd:

Tabel 4 Risicoscore parallelweg

Parallelweg	Laag risico	Hoog risico
Eenrichtingsverkeer	$\geq 4,5$ m	$< 4,5$ m
Tweeichtingsverkeer	$\geq 4,5$ m + halfverharding 2 x 0,80 m of	$< 4,5$ m + halfverharding 2 x 0,80 m of
	≥ 6 m	< 6 m zonder halfverharding

Met deze werkwijze wordt tegemoetgekomen aan de wens van de klankbordgroep en sluit deze aan bij de ERBI.

2.3.3 Verantwoording bij indicatoren

In onderstaande hoofdstuk staan de onderbouwingen per indicator:

Wegen hiërarchie

Laag risico: GOW70, GOW60, GOW50

Hoog risico: GOW80

Gesloten voor landbouwverkeer: Autowegen

Voor de categorie autowegen blijven wegen gesloten voor landbouwverkeer vanwege het grote snelheidsverschil tussen landbouwverkeer en overig verkeer (40 km/uur vs. 100 km/uur). Hieronder vallen alle wegen gesloten volgens de wetgeving (Art 42, tweede lid van het RVV 1990).

De **categorie GOW80** krijgt in het afwegingskader de risicoscore hoog. Het openstellen of gesloten houden van deze wegen hangt af van de combinatie met andere indicatoren. Bij een intensiteit van meer dan 12.500 motorvoertuigen per etmaal (ook hoog risico) blijft de hoofdrijbaan gesloten.

Voor de **categorie GOW70, GOW60 en GOW50** geldt een laag risico i.v.m. kleine snelheidsverschillen. Het risico hangt af van de combinatie met andere indicatoren.

Intensiteit gemotoriseerd verkeer

Laag risico: < 12.500 mvt/etmaal

Hoog risico: > 12.500 mvt/etmaal

De categorie met een **intensiteit hoger dan 12.500 mvt/etmaal** (GOW 2x1 of 1x2) krijgt een hoge risicoscore. 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 12.500 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.

Een **intensiteit van 12.500 of minder mvt/etmaal** (GOW 2x1 of 1x2) krijgt een lage risicoscore. Bij lagere intensiteiten is de GOW niet automatisch 'geschikt' (bron: CROW, wegontwerp bibeko met ASVV/ CROW publicatie Land- en bosbouwverkeer, paragraaf 4.3.1.). We houden daarom een grens van 12.500 motorvoertuigen/etmaal aan als intensiteit met een hoog risico. Bij een lagere intensiteit is er nog wel een klein risico en hangt het toestaan van landbouwverkeer ook samen met andere indicatoren.

In de afweging voor de grenswaarde bij intensiteit is er ook gekeken naar de aanpak van andere regio's, te zien in onderstaande tabel 5.

Tabel 5 Provincies en gestelde grenswaarde voor indicator intensiteit

Provincie	Intensiteit
Friesland	Geen beleid kunnen vinden.
Groningen	12.000 mvt/etm
Drenthe	Geen specifiek beleid voor landbouwverkeer
Overijssel	Beleidslijn wordt in 2026 opgesteld
Flevoland	Geen specifiek beleid voor landbouwverkeer
Utrecht	Geen intensiteitscriterium We nemen voor de hoofdrijbaan afscheid van het intensiteitscriterium. Dit heeft twee redenen: • Er is geen aantoonbaar bewijs dat menging van landbouwverkeer en ander verkeer op de hoofdrijbaan bij een bepaalde intensiteit van het wegverkeer meer invloed heeft op de verkeersveiligheid. • Binnen de provincie hebben we een aantal (drukke) wegen, zoals de N237, de N233, en de N234, waarop landbouwvoertuigen zijn toegestaan en waar geen significante verkeersveiligheidsproblemen optreden
Gelderland	Onder 8.000 mvt/etm geen probleem, tussen 8.000 mvt/etm en 18.000 mvt/etm onder voorwaarden. Boven 18.000 mvt/etm niet.
Zuid-Holland	Intensiteit is de eerste stap in het afwegingskader. De gekozen waarde van 1000 mvt/etm is geen harde grens voor het gesloten houden van wegen. Een GOW80 met een intensiteit van 10000 mvt/etm blijft gesloten. Andere wegen met een intensiteit boven de 10000 mvt/etm mogen open voor landbouwverkeer als ze breder zijn dan 7 m of wanneer er geen hoog gedeelde risico voor bus/vracht is.
Zeeland	Geen specifiek beleid voor landbouwverkeer
Noord - Brabant	Beleid is dat er geen landbouwverkeer wordt toegestaan
Limburg	5000 mvt/etm altijd open, hogere intensiteiten onder voorwaarde. Geen maximum.

Wegbreedte

Laag risico: > 7 meter

Hoog risico: < 7 meter

Wanneer de asfaltverharding van de hoofdrijbaan smaller is dan 7 meter levert dit een hoge risicoscore. De categorie wegen breder dan 7 meter krijgt een lage risicoscore. Hoe smaller de hoofdrijbaan, hoe hoger het risico is wanneer een landbouwvoertuig wordt toegelaten. De verhardingsbreedte van een gebiedsontsluitingsweg zonder gescheiden rijbanen dient 7,0-7,5 meter te zijn (bron: CROW 330 Handboek Wegontwerp Gebiedsontsluitingswegen).

Parallelwegen

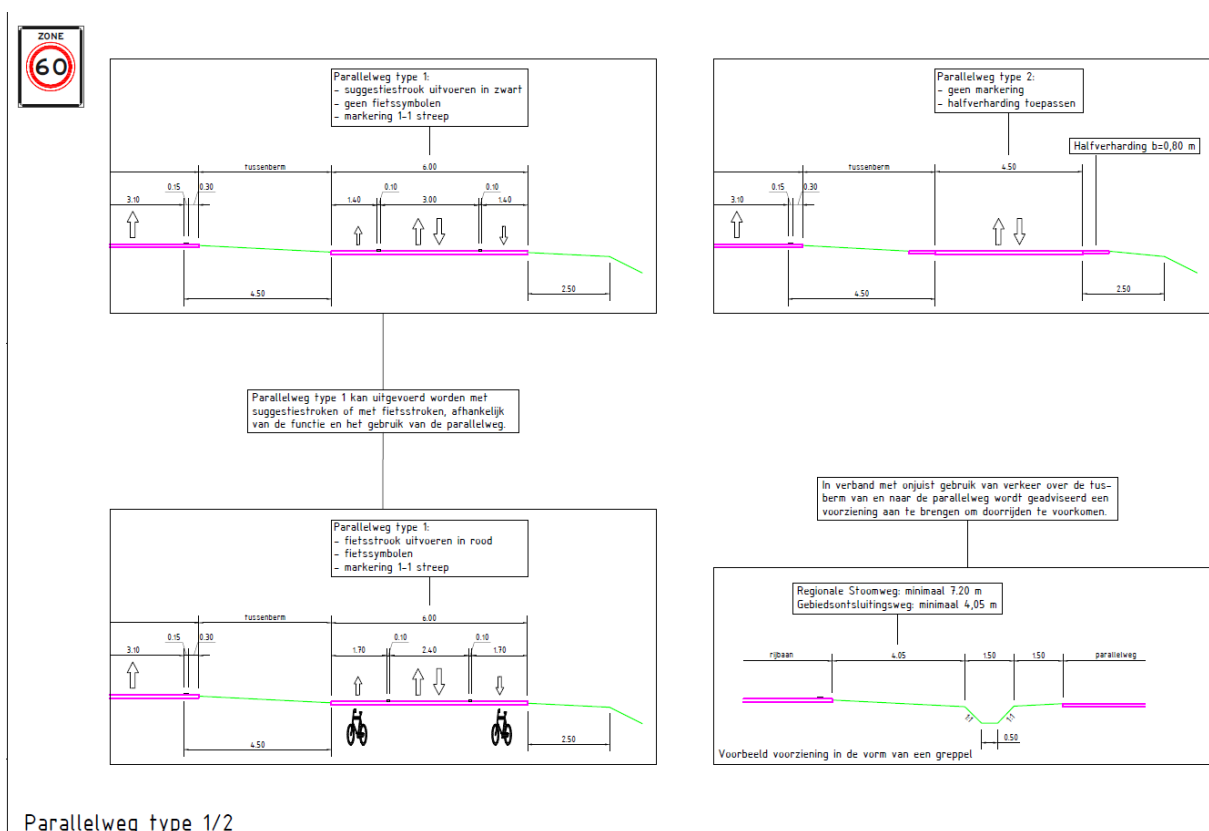
Laag risico: eenrichting > 4,5 meter en tweerichting > 4,5 m + bermverharding of > 6 meter

Hoog risico: eenrichting < 4,5 meter en tweerichting < 4,5 m + bermverharding < 6 meter

Provincie Noord – Holland hanteert voor de inrichting van haar wegen de Eisen en Richtlijnen Bouw en Infraobjecten (ERBI). In de ERBI wordt het volgende beschreven over parallelwegen:

- Parallelwegen, dienstwegen en perceelontsluitingswegen vallen onder dezelfde Wegcategorie als erftoegangswegen.
- Parallelwegen worden uitgevoerd als een erftoegangswegen type 1 met suggestiestroken of als erftoegangsweg type 2.
- Op parallelwegen uitgevoerd als erftoegangsweg type 1 is door de geringe verkeersintensiteit de noodzaak minder om de fietsstrook in rood uit te voeren en te voorzien van fietssymbolen, vandaar de keuze om de fietsstrook als suggestiestrook zonder fietssymbolen. Echter bij hoge verkeersintensiteiten kan ook gekozen worden voor uitvoering als fietsstrook.
- Indien er kans of aanleiding is op doorsteken van gemotoriseerd verkeer door de tussenberm van de hoofdrijbaan naar de parallelweg of vice versa, dan aanvullende maatregelen nemen om dit te voorkomen. Maatregelen kunnen zijn het plaatsen van een haag of een geleiderail, ook kan men kiezen om een greppel in de tussenberm toe te passen.

De maatvoering van de wegen is in bijlage 7 van de ERBI beschreven:



Bermverharding is niet opgenomen in de BGT waardoor de breedte is opgemeten door middel van Streetsmart. Doordat bermverharding doorgaans is uitgevoerd met grasbetontegels of vergelijkbaar is deze veelal deels overgroeid wat een accurate meting belemmert. Uitgangspunt bij de metingen is dat de verharding of 40 of 80 cm breed is.

Daarnaast is niet alleen gekeken naar de parallelwegen in eigendom en beheer van de provincie Noord-Holland. Daar waar een parallelweg aanwezig is maar in beheer van een andere wegbeheerder, is deze ook meegenomen in het afwegingskader.

Intensiteit busverkeer

Laag risico: < 38 bussen per etmaal

Hoog risico: >38 bussen per etmaal

Voor de frequentie van het aantal bussen is gekeken naar de verdeling van het aantal bussen over het gehele netwerk. Wanneer er wordt uitgegaan van elk uur één bus in beide richtingen tijdens de dienstregeling tijden komt de intensiteit uit op 19 bussen per etmaal. Gekeken naar de dienstregelingen wordt in het afwegingskader rekening gehouden met 2 bussen per uur voor beide richting op de weg. Indien er minder bussen (<38) op een bepaald traject rijden, dan is dat een laag risico. Indien het er meer zijn (> 38), dan is dat een hoog risico. Bij hoog risico is er meer kans op bussen die achter landbouwverkeer komen te rijden en daardoor de dienstregeling niet halen. Busbanen zijn meegenomen in de indicator intensiteit busverkeer. Wanneer er een busbaan op de route aanwezig is, kunnen bussen vrij langs landbouwverkeer rijden en is er geen sprake van een risico.

Aandeel vrachtverkeer

Hoog risico: >5% vrachtverkeer

Laag risico: <5% vrachtverkeer

Voor het aandeel vrachtverkeer is gekeken naar het aandeel vrachtverkeer op het gehele netwerk. Op wegen waar het aandeel vrachtverkeer lager is (<5%) is het een laag risico. Als er meer dan 5% vrachtverkeer aanwezig is, beschouwen we het een hoog risico bij het inhalen van landbouwverkeer. Het gaat hierbij om het inhalen door vrachtverkeer maar ook door een langer inhaallengte voor personenauto's als een vrachtwagen achter een landbouwvoertuig rijdt.

3 Het afwegingskader toegepast

3.1 Autowegen: blijven gesloten

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



Figuur 3 Route afwegingskader: autowegen blijven gesloten

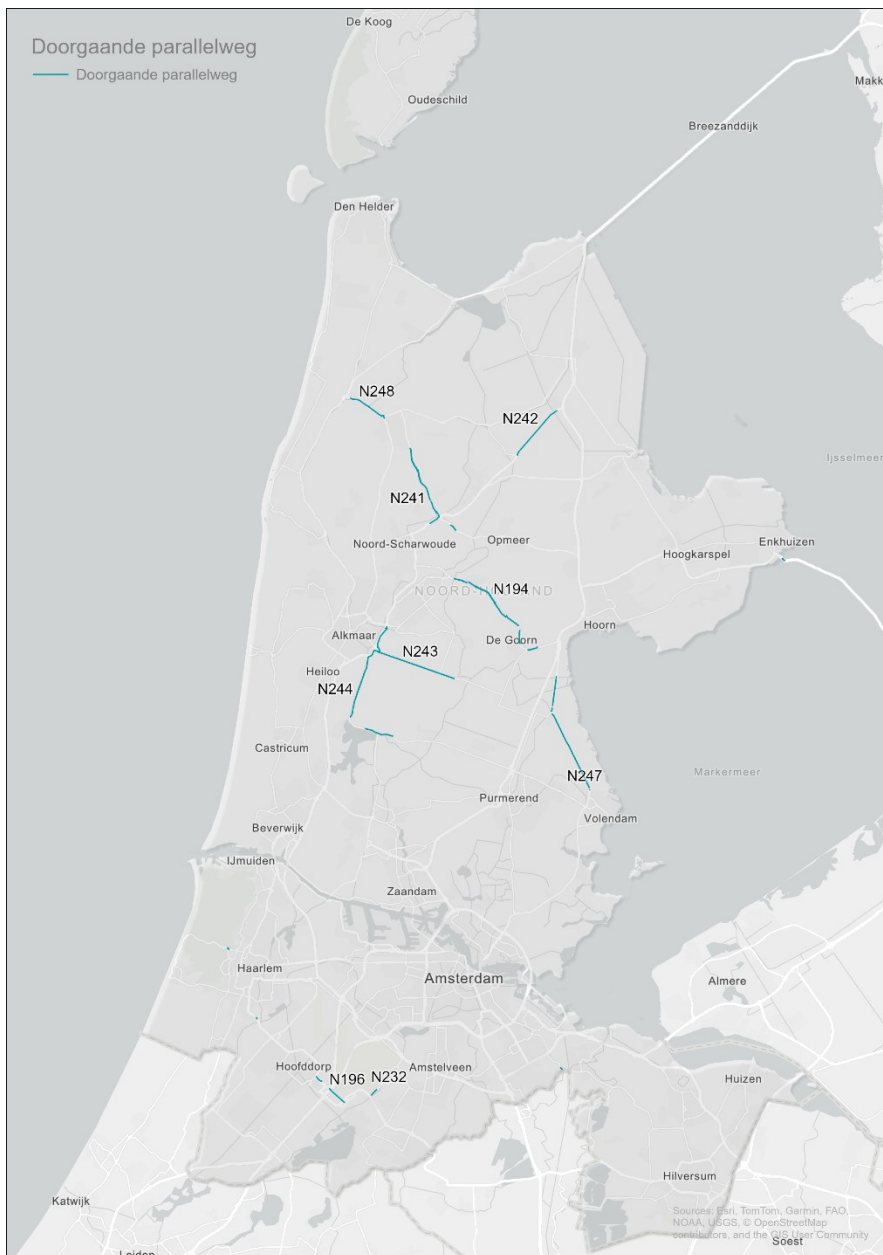


Figuur 4 Provinciale autowegen, deze blijven gesloten voor landbouwverkeer

Provinciale autowegen, deze blijven gesloten voor landbouwverkeer *Toelichting:* Autowegen zijn bij wet gesloten voor landbouwverkeer en blijven gesloten.

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 Noord-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.

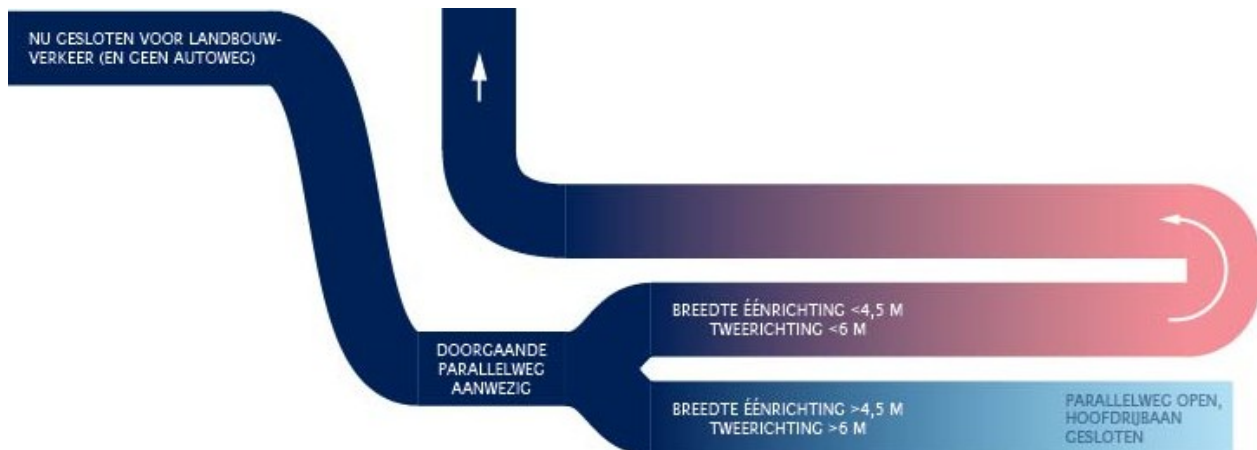




Figuur 7 Reeds opengestelde doorgaande parallelwegen

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.



Figuur 8 Route afwegingskader: gesloten weg met parallelweg

Onderstaande kaart toont de voor landbouwverkeer gesloten wegen die een parallelweg hebben. Deze wegen zijn met een rode lijn aangegeven. Voor deze wegen wordt met het afwegingskader bepaald of de hoofdrijbaan gesloten dient te blijven of opengesteld kan worden.

Parallelwegen die geen doorgaande functie hebben zijn geen volwaardig alternatief voor het doorgaande landbouwverkeer en zijn daarom niet meegenomen in het overzicht. Deze wegen worden voor het afwegingskader beschouwd als wegen die geen (doorgaande) parallelweg hebben. Parallelwegen van gemeentelijk wegbeheerders zijn ook meegenomen in het afwegingskader, dit zijn de belangrijke alternatieven voor landbouwverkeer wanneer de hoofdrijbaan niet toegankelijk is.



Figuur 9 Gesloten provinciale wegen met doorgaande parallelwegen

Gekeken is naar de breedte van de parallelvoorziening. In afstemming met diverse stakeholders is besloten om de minimale verhardingsbreedte op 4,5 meter te stellen voor parallelwegen met éénrichting. Voor tweerichtings parallelwegen is de minimale verhardingsbreedte op 6 meter gesteld. Bij doorgaande parallelwegen waar aan 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.

Voor wegen zonder parallelweg wordt met behulp van het afwegingskader bepaald of de weg geopend kan worden. Voor wegen waar de parallelweg niet voldoet, wordt ook met behulp van het afwegingskader beoordeeld of de hoofdrijbaan open kan.

3.3.1 Bepalen beschikbare verhardingsbreedte

De hoofdrijbanen die gesloten zijn en waarlangs een parallelweg aanwezig is die breder is dan 4,5 meter, eenrichting, en 6 meter in tweerichting, blijven de hoofdrijbanen gesloten voor landbouwverkeer. Bij het bepalen van de breedte van de parallelbaan is de weg inclusief bermverharding meegenomen zoals beschreven in paragraaf 2.2. Voor de parallelwegen die smaller zijn dan de genoemde 4,5 meter en 6 meter, is in de volgende paragraaf getoetst of de hoofdrijbanen opengesteld kunnen worden voor landbouwverkeer. Er zijn relatief weinig parallelwegen ingericht als eenrichtingsverkeer. Het gaat met name om delen rondom de N196, N243 en N244.



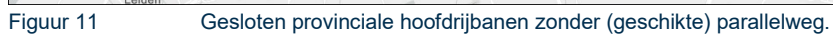
Figuur 10 Geschiktheid van provinciale parallelwegen op basis van breedte

Tabel 6 Overzicht parallelwegen en geschiktheid

Traject	Situatie parallelweg	Advies Hoofdrijbaan
N194-1	Parallelweg over de grootste lengte goed, een enkel deel te smal	Blijft gesloten
N194-2	Parallelweg goed	Blijft gesloten
N232-4	Parallelweg goed	Reeds geopend.
N241-1	Parallelweg goed	Blijft gesloten
N241-2	Parallelweg over de grootste lengte goed, een enkel deel te smal	Blijft gesloten, gedeelte met te smalle parallelweg kan worden geopend.
N241-3	Parallelweg goed	Reeds geopend.
N242-2	Parallelweg goed	Autoweg, blijft gesloten
N242-5	Parallelweg net te smal	Blijft gesloten
N242-8	Parallelweg over de grootste lengte te smal	Kan worden geopend
N243-1	Parallelweg over de grootste lengte te smal	Reeds geopend.
N244-1	Geschiktheid wisselt	Blijft gesloten
N244-2	Geschiktheid wisselt	Kan worden geopend
N245-3	Parallelweg goed	Blijft gesloten
N247-4	Parallelweg te smal	Kan worden geopend
N247-5	Parallelweg goed	Blijft gesloten
N248-1	Parallelweg goed	Blijft gesloten
N506-2	Geschiktheid wisselt	Blijft gesloten, gedeelte met te smalle parallelweg kan worden geopend.

3.4 Overige gesloten wegen: afwegingskader

Onderstaande kaart laat alle gesloten provinciale hoofdrijbanen zien (exclusief de autowegen) zonder parallelweg (donkerblauw) of zonder geschikte parallelweg (groen). Met het afwegingskader is bekeken of deze wegen mogelijk opengesteld kunnen worden. Dit vormt de basis van het gesprek aangezien niet alle specifieke omstandigheden gevangen zitten in de indicatoren.



Allereerst wordt gekeken naar de weghiërarchie waarbij de eisen voor GOW80 wegen strenger zijn dan voor de overige wegen.

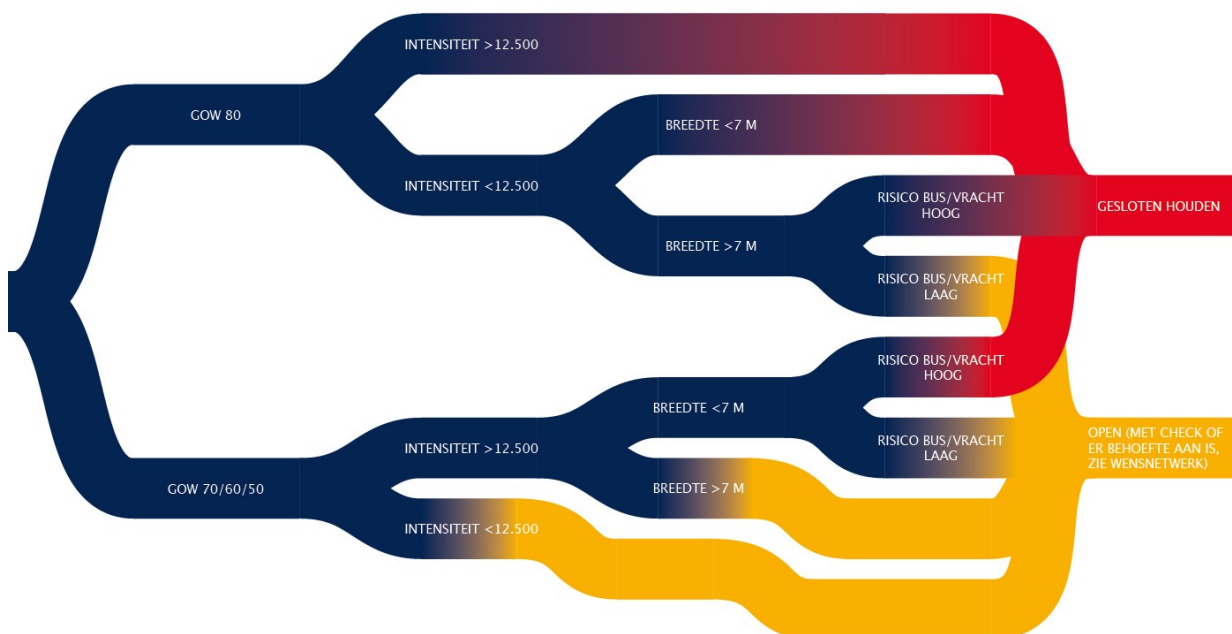
Wanneer een weg geen parallelweg heeft of de parallelweg niet geschikt is om open te stellen worden onderstaande stappen doorlopen (afbeelding 12). Indien een GOW80 weg een intensiteit heeft hoger dan 12.500 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) dan blijft de weg gesloten. Dit is de bovenste route in het afwegingsschema.

Indien er minder dan 12.500 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 en vracht. Hierbij is afgesproken dat maximaal één van de twee indicatoren een hoog risico mag hebben. Zijn ze beiden hoog dan blijft de weg gesloten.

Zoals te zien in onderstaande stroomschema, kunnen ook GOW80 wegen (zonder geschikte parallelweg) geopend worden indien deze een intensiteit hebben van meer dan 12.500 mvt/etm zodra ze een verhardingsbreedte van meer dan 7 meter hebben en waarbij maximaal één risico van de categorieën bus en vracht hoog scoort. GOW80 wegen smaller dan 7 meter of waar het combinatierisico bus en vracht hoog is blijven gesloten voor landbouwverkeer.

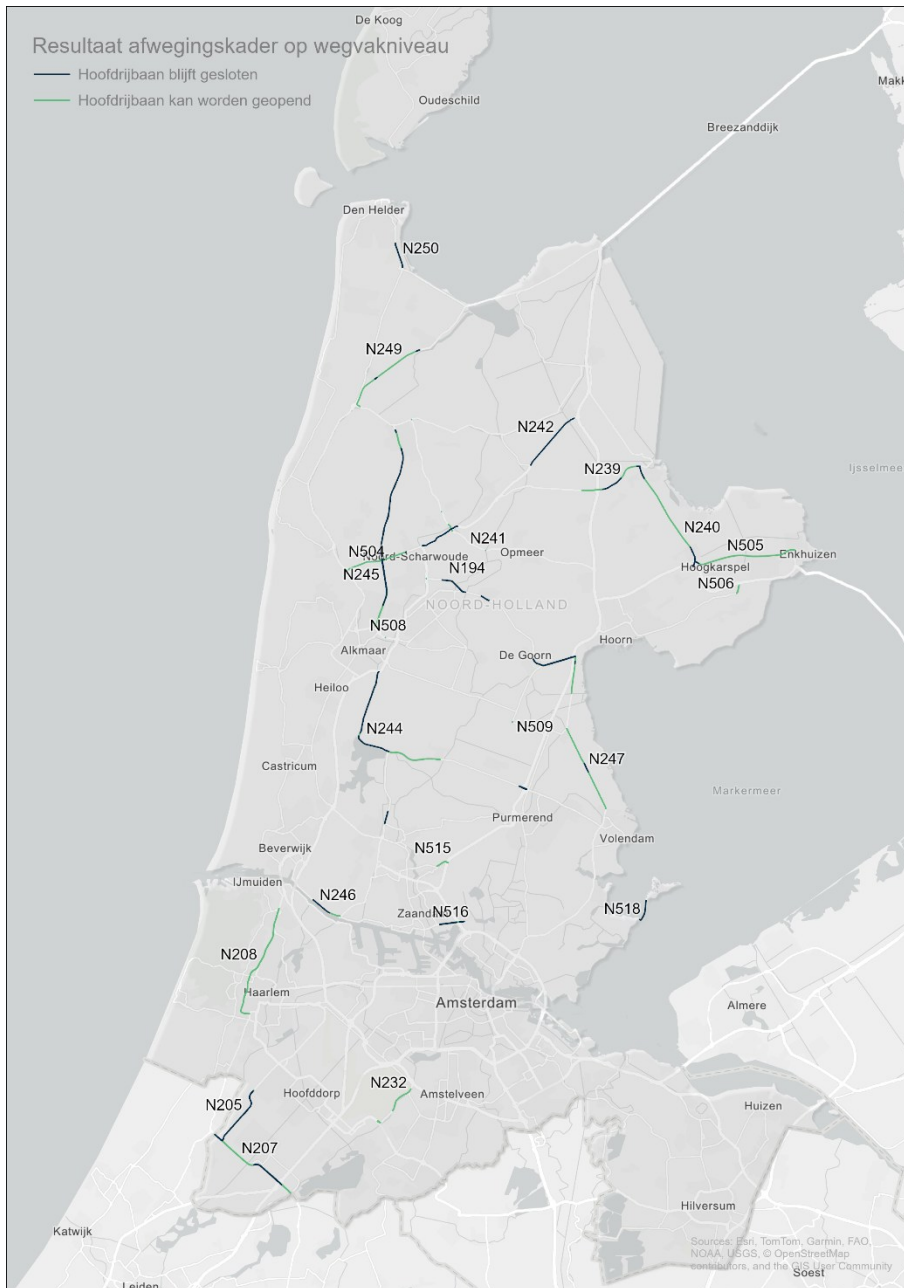
De afweging voor de GOW 70/60/50 wegen

Voor de overige wegen behandelen we het schema van onder naar boven. Indien een weg van deze categorie minder dan 12.500 mvt/etm heeft kan de weg direct worden geopend. Indien er meer dan 12.500 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 en vracht gekeken. Indien van deze indicatoren één hoog scoort kan de weg alsnog worden geopend. In het andere geval blijft de weg gesloten voor landbouwverkeer.



Figuur 12 Route afwegingskader: gesloten wegen zonder (geschikte) parallelweg

Het resultaat van het afwegingskader voor de gesloten wegen is weergegeven in Figuur 13. Dit laat zien dat een aantal wegen geschikt zijn voor het openstellen van landbouwverkeer op basis van het afwegingskader. 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.



Figuur 13 Uitkomst afwegingskader van overige gesloten provinciale wegen

4 Totaalresultaat afwegingskader

4.1 Van wegvak naar traject

Om te voorkomen dat de landbouwsector geconfronteerd wordt met een lappendeken van geslotenverklaringen en openstellingen is in deze paragraaf het afwegingskader geaggregeerd naar trajectniveau. In onderstaande tabel is het advies per traject weergegeven op basis van de resultaten zoals weergegeven in Figuur 13. Uitkomst afwegingskader van overige gesloten provinciale wegen. In de figuur is echter een afweging gemaakt op wegvakniveau, in deze paragraaf is dit advies geaggregeerd naar de provinciale trajecten. Alle wegvakken korter dan 100 meter zijn buiten beschouwing gelaten en volgen het advies van de grootste lengte.

In Tabel 7 staan de trajecten weergegeven waar bij de doorrekening een consistent beeld ontstond: alle wegvakken binnen het traject kregen hetzelfde advies:

Tabel 7 Overzicht trajecten met uniforme uitkomst

Trajectnummer	Advies openstelling
N194-1	Hoofdrijbaan blijft gesloten
N194-2	Hoofdrijbaan blijft gesloten
N194-3	Hoofdrijbaan blijft gesloten
N205-4	Hoofdrijbaan blijft gesloten
N208-1	Hoofdrijbaan kan worden geopend
N208-2	Hoofdrijbaan kan worden geopend
N208-3	Hoofdrijbaan kan worden geopend
N231-2	Hoofdrijbaan kan worden geopend
N232-4	Hoofdrijbaan kan worden geopend
N239-1	Hoofdrijbaan kan worden geopend
N241-1	Parallelweg goed, hoofdrijbaan blijft dicht
N412-3	Hoofdrijbaan kan worden geopend
N242-5	Hoofdrijbaan blijft gesloten
N242-6	Hoofdrijbaan blijft gesloten
N242-8	Hoofdrijbaan blijft gesloten
N244-2	Hoofdrijbaan kan worden geopend
N244-3	Hoofdrijbaan blijft gesloten
N244-4	Hoofdrijbaan blijft gesloten
N245-2	Hoofdrijbaan blijft gesloten

Trajectnummer	Advies openstelling
N246-4	Hoofddrijbaan blijft gesloten
N248-1	Parallelweg goed, hoofddrijbaan blijft dicht
N249-1	Hoofddrijbaan kan worden geopend
N250-1	Hoofddrijbaan blijft gesloten
N307-2	Hoofddrijbaan blijft gesloten
N504-1	Hoofddrijbaan kan worden geopend
N504-2	Hoofddrijbaan kan worden geopend
N505-1	Hoofddrijbaan kan worden geopend
N505-2	Hoofddrijbaan kan worden geopend
N515-2	Hoofddrijbaan kan worden geopend
N518-1	Hoofddrijbaan blijft gesloten

Van de volgende trajecten is er geen eenduidig advies, sommige wegvakken kunnen open, andere kunnen volgens het afwegingskader beter gesloten blijven. Per traject is weergegeven wat het advies is op trajectniveau.

N207-1 en N207-2

Het advies voor deze wegvakken verspringt vanwege de intensiteiten. De weg kent vier rijstroken en heeft voldoende breedte. Tussen de A4 en de Valutaweg is de intensiteit per rijstrook hoger dan 12.500 mvt/etmaal. Hetzelfde geldt voor het deel tussen de N205 en de provinciale grens met Zuid-Holland. De provincie Zuid-Holland kiest ervoor om haar deel van de N207 gesloten te houden. Het advies is om daarbij aan te sluiten en beide trajecten gesloten te houden. Temeer omdat ook het traject N205-4 dat op de N207 aansluit gesloten blijft.

N239-2

Het deel van de weg tussen de Agripoort en de Noorderweg heeft met een kleine 15.000 mvt een te hoge intensiteit. Ten oosten van de aansluiting Noorderweg daalt de intensiteit met 3.000 motorvoertuigen per etmaal. De Koggenrandweg is een alternatief voor dit wegvak maar is met een breedte van 4,75 meter aan de smalle kant.

De sector geeft aan dat deze verbinding gewenst is om de route door Opperdoes te kunnen omzeilen. Geadviseerd wordt om voor deze weg te bezien of deze met aanvullende maatregelen alsnog geopend kan worden.

N240-5 en N240-6

Het grootste deel van deze twee trajecten kan volgens het afweegkader worden geopend voor het landbouwverkeer. Het gedeelte tussen Opperdoes en Medemblik is echter te smal. Aangezien dit wegvak momenteel voorbereid wordt op een reconstructie adviseren we om de weg te verbreden zodat landbouwverkeer kan worden toegestaan. Aan de zuidzijde zijn de intensiteiten te hoog. Dit deel verbindt de N240 met de N505 welke ook geopend kan worden.

Het landbouwverkeer heeft echter een alternatieve route via de Zwaagdijk en de Tolweg waardoor openstelling van dit deel van het traject niet noodzakelijk lijkt. We adviseren de tweedeling in traject N240-6 te behouden waarbij het noordelijk deel van de Zwaagdijk geopend kan worden en het zuidelijke deel gesloten blijft.

N241-2

Op traject N241-2 is de parallelweg voor een klein deel te smal. Conform het afweegkader kan hier de hoofdrijbaan worden geopend. Vanzelfsprekend kan er ook voor worden gekozen om de parallelvoorziening te verbreden met bermverharding, mits dit mogelijk is in verband met de ruimte, bekabeling, etc.

N244-1

Het gedeelte geprojecteerd in de noord-zuidrichting komt uit op een autoweg en heeft meer dan 15.000 mvt/etmaal. Er zijn twee geïsoleerde stukken weg waar de weg geopend kan worden vanwege een lagere snelheid. We adviseren dit traject gesloten te houden.

N245-1 en N245-3

Het grootste deel van deze weg kent een te hoge intensiteit. Het tussenliggende traject blijft gesloten voor landbouwverkeer. We adviseren beide trajecten gesloten te houden voor het landbouwverkeer.

N246-1

Een deel van dit traject is net minder dan 7 meter breed waardoor het volgens het afweegkader gesloten moet blijven voor het landbouwverkeer. Het gaat echter om een tekortkoming van enkele centimeters die vallen in de categorie meet- en tekenfouten. We adviseren dit traject open te stellen voor landbouwverkeer.

N247-4 en N247-5

Traject N247-4 kent één wegvak dat smaller is dan 7 meter. Ook hier betreft het een afwijking van slechts enkele centimeters. Traject N247-5 kent een parallelweg die niet overal voldoet. De parallelweg is tevens onderdeel van de hoofdfietsroute. Daarentegen is de V85 aan de hoge kant met wegvakken waarbij de waarde boven de 90 km/uur uitkomen. De hoofdrijbaan kan hier worden geopend of de parallelweg verbreed. Overigens heeft de parallelweg meerdere passeerhavens waardoor de krappe profielbreedte van de parallelweg deels gecompenseerd wordt.

N506-2

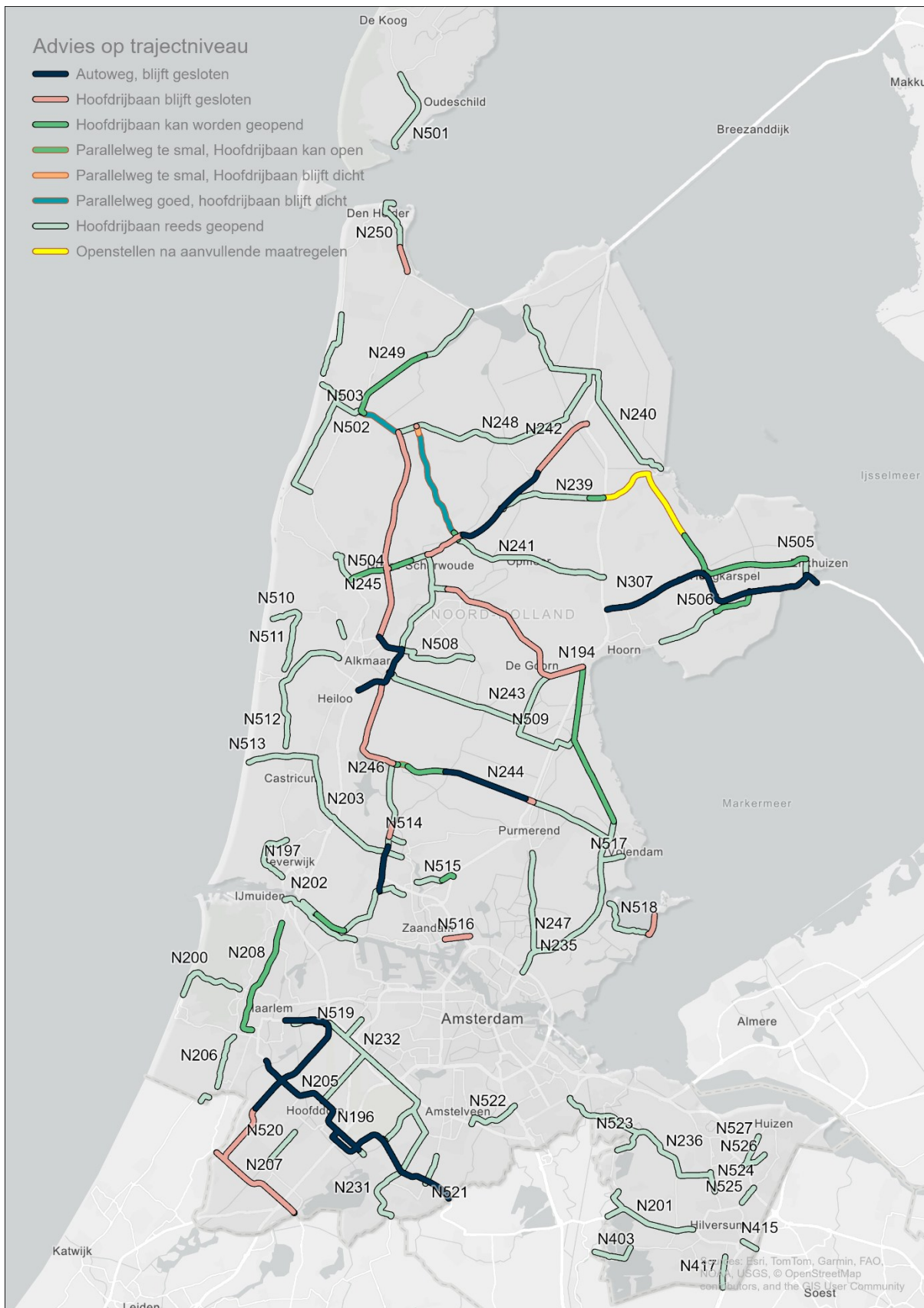
Dit traject kent een parallelvoorziening die in het deel tussen de Markerwaardweg en de aansluiting op de N307 niet breed genoeg is. Hier kan de rijbaan worden geopend. Alternatief is om de parallelweg te verbreden. De parallelweg is nu minder dan 5 meter breed.

N516-1

Dit traject is met uitzondering van een klein aantal wegvakken te druk voor landbouwverkeer. We adviseren dit wegvak gesloten te houden voor het landbouwverkeer.

4.2 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 de provinciale hoofdrijbanen weergegeven waar het landbouwverkeer gebruik van kan maken. De wegen die volgens het afwegingskader geopend kunnen worden zijn aangegeven in groen, autowegen zijn in zwart aangegeven en wegen die reeds geopend zijn ter indicatie in een neutrale kleur ingetekend.



Figuur 14 Advies toekomstige openstellingen landbouwverkeer provinciale wegen Noord-Holland

4.3 Opgeloste knelpunten

Door de diverse stakeholders zijn er 87 opmerkingen geplaatst op de kaart.

Van deze 87 knelpunten waren er 32 geplaatst op autowegen. Het openstellen van autowegen valt echter buiten het kader van dit afwegingskader aangezien autowegen vanuit wetgeving gesloten zijn voor landbouwverkeer.

Ook zijn er diverse aandachtspunten geplaatst op wegen die niet in beheer zijn van de provincie. Het gaat om 9 knelpunten.

Van de 46 knelpunten die overblijven staan er 22 geplaatst op wegen die mogelijk opengesteld kunnen gaan worden.

4.4 Aansluiting bij provincie Zuid-Holland

De provincie Zuid - Holland realiseerde in 2024 een vergelijkbaar afwegingskader. In deze paragraaf kijken we naar de provinciale wegen die doorgaan in de provincie Zuid – Holland om te bezien of de toelating van het landbouwverkeer consistent is.

Tabel 8 Toets aansluiting op beleid provincie Zuid-Holland

Wegnummer	Voorstel Noord - Holland	Uitgangspunt Zuid- Holland
N206	Reeds geopend	Reeds geopend
N207	Blijft gesloten	Blijft gesloten
N231	Reeds geopend	Reeds geopend

De wegen die de provinciegrens met Utrecht oversteken zijn reeds allen geopend voor het landbouwverkeer of zijn een autoweg.

5 Breed landbouwverkeer

Landbouwvoertuigen met een maximale breedte tot 3,00 meter kunnen zich op wegen zonder geslotenverklaring op basis van het reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV) vrij bewegen. Veel loonwerkers en agrariërs beschikken echter over voertuigen die breder zijn dan 3,00 meter. De maaimachines met een breedte van 3,20 meter en de bieten- en aardappelrooiers met een breedte van net geen 3,50 meter zijn de meest bekende. De wetgever geeft voor het rijden van dit soort voertuigen de mogelijkheid van het verlenen van een ontheffing. Deze ontheffing wordt verleend door de wegbeheerder, waardoor de gebruikers geconfronteerd worden met een behoorlijke inspanning om voor elke gewenste route te beschikken over een ontheffing. Het is daarbij bovendien niet vanzelfsprekend dat er sprake is van aaneengesloten routes, aangezien de wegbeheerder aan kan geven waar wel en niet gereden kan worden. Om hier een einde aan te maken heeft Tweede Kamerlid M. van Helvoirt een motie ingediend³ om ontheffingen laagdrempelig en goedkoop te verkrijgen via de Rijksdienst voor Wegverkeer (RDW). Hiermee wordt de mogelijkheid waarbij de gemeente de ontheffingverlening door de RDW laat uitvoeren een verplichting. Gebruikers van brede landbouwvoertuigen kunnen hierdoor bij één loket een ontheffing verkrijgen voor alle wegbeheerders.

Om te bepalen op welke wegen het brede landbouwverkeer kan worden toegelaten is in dit hoofdstuk het afwegingskader in aangepaste vorm toegepast. Naast de aanpassing van de indicatoren is tevens uitgegaan van alle wegen in beheer van de Provincie Noord-Holland, dus ook de voor regulier reeds opengestelde wegen. Het is namelijk niet vanzelfsprekend dat deze wegen ook automatisch voor breed landbouwverkeer zijn opengesteld.

5.1 Risicoscore hoofdrijbaan

Hieronder staat een overzicht van de risicoscore per indicator voor breed landbouwverkeer op de hoofdrijbaan. Zoals te zien is alleen de indicator wegbreedte aangepast ten opzichte van het reguliere landbouwverkeer.

Tabel 9 Risicoscore hoofdrijbaan breed landbouwverkeer

Breed landbouwverkeer	Laag risico	Hoog risico	Gesloten voor (land)bouwverkeer
Wegenhiërarchie	ETW, GOW50, GOW60, GOW70	GOW80	Autoweg
Intensiteit gemotoriseerd verkeer	<12.500 mvt/etmaal	>12.500 mvt/etmaal	
Wegbreedte	>8 meter	<8 meter	
Intensiteit busverkeer	<38 bussen/etmaal	>38 bussen/etmaal	
Aandeel vrachtverkeer	<5%	>5%	

³ Tweede Kamer, vergaderjaar 2016–2017, 34 397, nr. 24

5.2 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.

Tabel 10 Risicoscore parallelweg breed landbouwverkeer

	Laag risico	Hoog risico
Wegbreedte*	Eenrichting: > 5,5 meter Tweeërchtig: > 7 meter	Eenrichting: < 5,5 meter Tweeërchtig: < 7 meter

* Indien kantverharding aanwezig is: Een reductie van 80 cm indien de kantverharding eenzijdig is aangebracht en een reductie van 160 cm indien tweezijdig

5.3 Verantwoording bij indicatoren

In onderstaande hoofdstuk staan de onderbouwingen voor de indicator wegbreedte, specifiek voor breed landbouwverkeer:

Wegbreedte

Hoofdrijbaan breed landbouwverkeer

Laag risico: > 8,5 meter

Hoog risico: < 8,5 meter

Wanneer de asfaltverharding van de hoofdrijbaan smaller is dan 8,5 meter levert dit een hoge risicoscore. De categorie wegen breder dan 8,5 meter krijgt een lage risicoscore. Hoe smaller de hoofdrijbaan, hoe hoger het risico is wanneer een landbouwvoertuig wordt toegelaten.

Parallelwegen breed landbouwverkeer

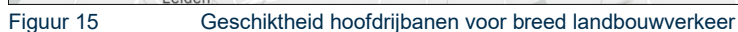
Laag risico: eenrichting > 5,5 meter en tweeërchtig > 7 meter

Hoog risico: eenrichting < 5,5 meter en tweeërchtig < 7 meter

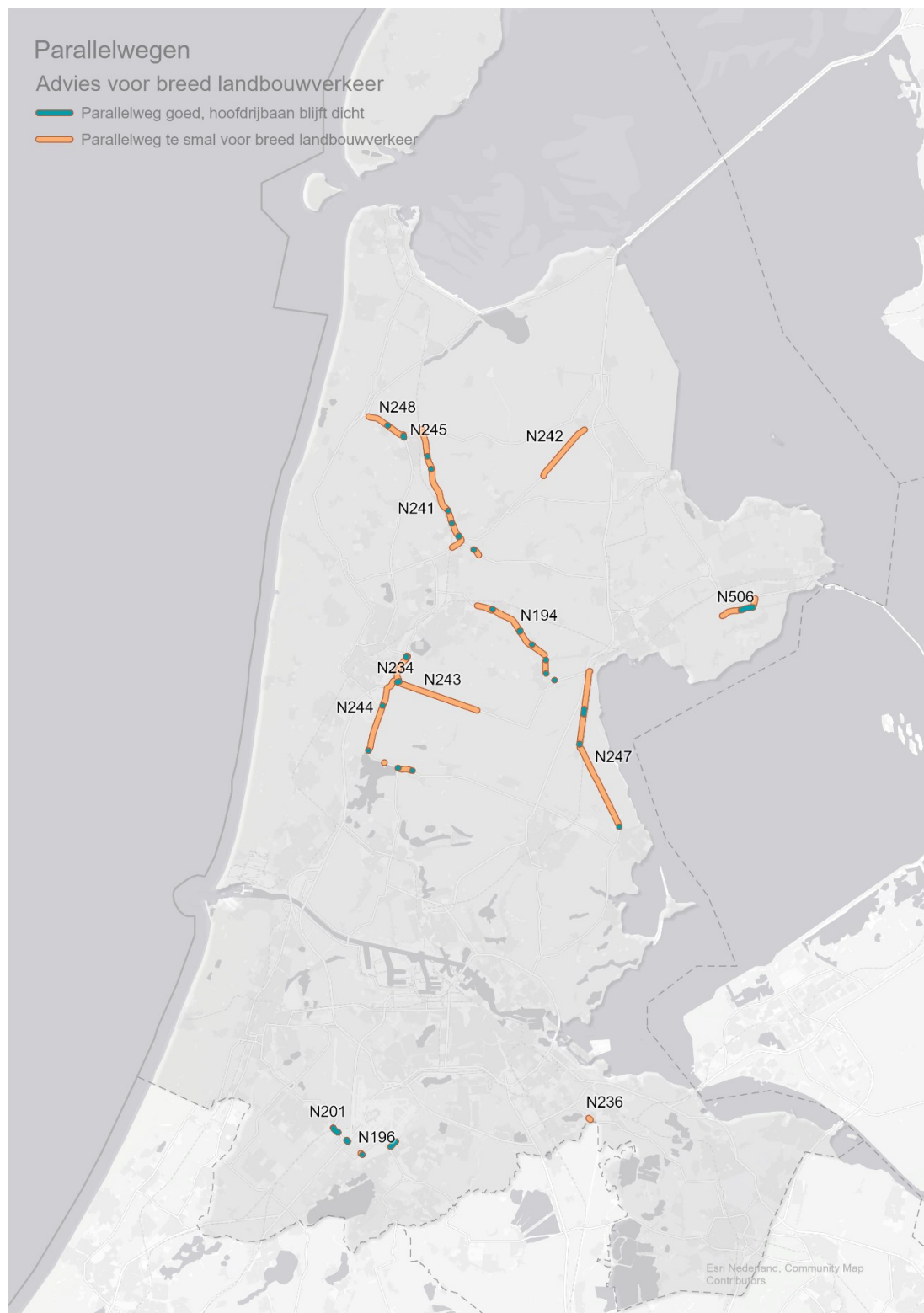
In het geval van breed landbouwverkeer licht de grens tussen laag en hoog risico voor eenrichtingswegen op 5,5 meter en voor tweeërchtigswegen op 7 meter. Kantverharding telt mee bij de wegbreedte van de parallelweg. Voor de breedte van de weg geldt dat er gebruik wordt gemaakt van 40 cm kantverharding eenzijdig en 80 cm tweezijdig.

5.4 Resultaat van het afwegingskader breed landbouwverkeer

In onderstaande figuren staan de provinciale wegen weergegeven waar mogelijk breed landbouwverkeer al dan niet kan worden toegestaan.



In onderstaande figuur is een breedteanalyse gedaan op de parallelwegen:



Figuur 16 Geschiktheid parallelwegen voor breed landbouwverkeer

Bijlage 1: Verslag 1^e stakeholdersbijeenkomst

Stakeholdersgroep Provincie Noord-Holland Afwegingskader Landbouwvoertuigen

1 oktober 2025 van 10:00 tot 12:30

Inleiding

Dit is de eerste Stakeholdersbijeenkomst voor het Afwegingskader Landbouwvoertuigen voor de Provincie Noord-Holland.

Aanwezigen:

Cumela

TLN

LTO Noord

Politie

Gemeente Alkmaar

Gemeente Haarlemmermeer

Gemeente Hollandskroon

Provincie Noord-Holland

Haskoning

Toelichting

Het uitgangspunt dat wordt gebruikt bij het opstellen van het afwegingskader voor Noord-Holland is het afwegingskader van Zuid-Holland. Hierbij streven we naar een afwegingskader waarin alle (recente en minder recente) wetwijzigingen worden meegenomen. Waarbij we in het project de focus leggen op provinciale wegen en parallelwegen in de provincie. Het afwegingskader is nog niet in beton gegoten en bij het opstellen staan we open voor opmerkingen en suggesties van alle stakeholders. Daarom horen we graag de op- en aanmerkingen van alle stakeholders.

De aanleiding voor het kader zijn de veranderingen in Nederland voor landbouwvoertuigen. Op veel wegen zijn landbouwvoertuigen niet welkom, beredeneerd vanuit doorstromings- en veiligheidsoverwegingen. Maar nieuwe wetgeving brengt dit in veranderen. Met de huidige kentekenplicht voor landbouwvoertuigen mogen de voertuigen die dit kunnen 40 km/h. We verwachten dat dit de mogelijkheid biedt om randwegen, provinciale wegen, makkelijker open te stellen, hiernaast brengt het de handhaafbaarheid omhoog.

- Een discussie die tijdens de bijeenkomst op komt is hoeveel voertuigen er zijn die niet de mogelijkheid hebben om daadwerkelijk 40 km/h te rijden. Cumela geeft aan dat het mogelijk is om na te gaan, aan de hand van het kenteken, hoe hard tractoren kunnen rijden. Ook oldtimers en oude tractoren moeten geregistreerd zijn. Aan de hand van het aantal registraties is te zien dat bijna alle voertuigen in Nederland ook daadwerkelijk geregistreerd zijn. Er is dus een goede inschatting te maken aan de hand van deze cijfers hoeveel voertuigen de maximumsnelheid van 40 km/h kunnen rijden.
- De politie geeft aan dat het nog moeilijk is om snelheidsmeters in te stellen op 2 maximumsnelheden. Dit betekent dat tot op heden er nog geen bekeuringen zijn uitgeschreven voor te hard rijdende landbouwvoertuigen. Er wordt in de toekomst de afweging gemaakt of controle hierop wel nodig is. Cumela voegt hieraan toe dat landbouwvoertuigen wel worden beboet op door rood licht rijden.

De provincie wil met het afwegingskader van het huidige *Nee, tenzij...* beleid naar een *Ja, tenzij...* beleid. En wil hiermee dus kijken welke wegen in de provincie open te stellen zijn voor landbouwvoertuigen.

- De politie stelt de vraag of de landelijk afspraak voor *Ja, tenzij...* beleid heeft geleid tot het van boven toelaten van landbouwverkeer.
Het besluit voor deze verandering in de provincie Noord-Holland speelt daar inderdaad bij mee. Het *Ja, tenzij...* beleid is een aanleiding voor de provincie om dit project te starten. En om de juiste afweging te kunnen maken voor het beleid wordt dit afwegingskader opgesteld.

Uit het afwegingskader wordt uiteindelijk vanuit voorwaarden de risico's bepaald voor het openstellen van alle provinciale wegen in de provincie. Uit het kader komt een heel duidelijk antwoord op basis van de indicatoren, of een weg wel of niet open kan. Na deze beoordeling vanuit het kader kan er op de openstelling of het gesloten houden van specifieke locaties met goede onderbouwing altijd een uitzondering gegeven worden.

- Cumela is betrokken geweest bij het opstellen van het afwegingskader van Zuid-Holland en geeft aan dat zij daar erg enthousiast over zijn. De politie is benieuwd of er al een evaluatie is geweest van het kader in Zuid-Holland.
Vanuit het afwegingskader voor Zuid-Holland zijn er in de provincie vanaf maart 2025 wegen opengesteld, dit is nog niet geëvalueerd.

Aanzet afwegingskader

Bij het opstellen van het afwegingskader gaan we uit van het volgende stappenplan:

1. Autowegen blijven gesloten.
2. Wegen die al open zijn voor landbouwverkeer, blijven open.
3. Gesloten wegen met parallelweg, blijven gesloten indien parallelweg voldoet aan de gewenste eisen. Bij de gesloten wegen zonder parallelweg kijken we naar het afwegingskader en wordt de keuze van het openstellen gemaakt aan de hand van de indicatoren.
4. Een risicoanalyse voor afweging gesloten wegen en parallelwegen wordt gemaakt per indicator.

Dit stappenplan is naar verwachting bij de gemeentes.

Het afwegingskader wordt getoetst op NWB-niveau, per wegvak, dit vertalen we daarna naar trajecten. Het zou kunnen dat er een andere conclusie uitkomt voor een individueel wegvak dan uiteindelijk wordt besloten voor een heel traject.

- TLN vraagt of het landbouwverkeer door kernen blijft kunnen rijden.
Dit is het geval ja, wegen die nu open zijn, blijven geopend (stap 2.). De politie gaat na of dit betekent dat wanneer een parallelweg opengaat de hoofdrijbaan dus gesloten blijft. Haskoning: lijdt het afwegingskader tot veel wegen die opengesteld worden kan in de staart.
- Van Gemeente Hollandskroon komt er een vraag over het meenemen van GOW60 wegen. Provincie Noord-Holland geeft aan dat vanuit de provincie wordt nagedacht vanuit beleid op bepaling van inrichtingskenmerken of wegen kunnen worden afgewaterd naar GOW60 (hierbij is Gemeente Hollandskroon en TLN betrokken). Dit zou betekenen dat er provinciale wegen zijn die gaan veranderen van GOW80. Wanneer er al inzicht is in welke wegen mogelijk worden aangepast naar GOW60, kunnen deze direct in het afwegingskader worden meegenomen.

- TLN is benieuwd of er budget is voor het uitvoeren van het openstellen van de wegen? De provincie geeft aan dat maatregelen willen nemen voor het implementeren van het “ja, tenzij” beleid. Als het faciliteren van het openstellen van wegen hieraan bijdraagt zijn ze van plan dit te doen, ze geven aan dat geld is bij het maken van besluiten niet de meest doorslaggevende factor is. Haskoning voegt toe dat het openstellen van wegen ook getemporiseerd kan worden opgepakt, zodat het financieel gezien misschien minder impact heeft.

Indicatoren en discussie

Er zijn momenteel 4 categorieën meegenomen in het afwegingskader:

- Functie op de weg
- Inrichting van de weg
- Intensiteit/gebruik
- Situatie op de weg

Onder deze categorieën vallen een aantal indicatoren, alle indicatoren zijn besproken. Bij deze stakeholderbijeenkomst gaat het over de afweging welke indicatoren wel en niet kunnen en moeten worden meegenomen in het afwegingskader. Hierbij is van belang dat er voor een indicator ook genoeg data beschikbaar is om nuttige conclusies te kunnen trekken. Bij een volgende stakeholderbijeenkomst stellen we de definitieve indicatoren vast. Nadat er met het afwegingskader over alle wegen in het project een uitspraak is gedaan over wel of niet openstellen kunnen uitzonderingen worden gemaakt. Indicatoren die niet in het officiële afwegingskader mee te nemen zijn kunnen hierin de staart van het project nog invloed hebben op de onderbouwing van uitzonderingen. Het bespreken van de indicatoren leverde een aantal vragen en opmerkingen op:

- De politie geeft aan dat volgens hem de namen van de wegen in provincie Noord-Holland aangeeft wat de hiërarchie van de wegen zijn. Wegen die beginnen met een 2 hebben een hogere functie dan wegen met een 5. Dit zou nuttig kunnen zijn bij het opstellen van het afwegingskader.
Anderen bij de bijeenkomst hebben hier nog niet eerder van gehoord en de provincie geeft aan dat zij dit gaan opzoeken.
- Cumela heeft een opmerking over de *functie van de weg als doorgaande route voor landbouwverkeer/ ontsluitingsroute voor agrarische bedrijven/ percelen*. Cumela geeft aan dat ze bezig zijn voor elke provincie om hier een netwerk van op te stellen.

Als er een netwerk is dat kan aangeven welke routes belangrijk zijn en minder belangrijk, dan kan dit worden meenemen bij de indicatoren. Als het niet mogelijk is om dit op tijd aan te leveren voor het vaststellen van alle indicatoren is het ook altijd nog mogelijk om dit in de staart van het project mee te nemen.

- TLN vraagt op de uitspraak over het openstellen vanuit het afwegingskader altijd een ja of nee is. Speelt het ook nog een rol in het proces dat sommige percelen alleen via één weg te bereiken zijn? Gemeente Alkmaar voegt toe dat deze kwestie in de polders in het noorden soms speelt. Rondom Alkmaar zijn er situaties met weinig wegen/bruggen als ontsluiting. Dit nemen we mee in de staart van het project. Hier kijken we of er voor specifieke situaties uitzonderingen moeten worden gemaakt op de uitkomst van het afwegingskader.
- Cumela geeft aan dat hij zich afvraagt of bij gestapelde netwerken, wegen met doorfiets routes en snelfiets routes, het landbouwverkeer hier nog op blijven rijden. Gemeente Hollandskroon ziet gestapelde netwerken ook als probleem voorkomen tegenwoordig.
- TLN is benieuwd of er ook wordt gekeken naar openstelling gedurende bepaalde uren van de dag. Gemeente Haarlemmermeer geeft aan dat er dan wel goed moet worden nagedacht over handhaving.

De politie vult aan dat, mocht dit gerealiseerd worden, er dan gewoon digitale camera's moeten komen. Het idee openstelling koppelen aan bepaalde uren vinden ze niet gek, het zou een mogelijkheid bieden om risicogedrag te voorkomen.

Haskoning heeft eerder onderzoek gedaan naar spitsuren van landbouwverkeer. Het verbieden tijdens deze spitsuren zou misschien zorgen voor opstoppingen op andere locaties. Het openstellen van wegen tussen bepaalde uren zou als maatwerk meegenomen kunnen worden in de staart van het project. Gemeente Alkmaar geeft aan dat er hiervoor ook een onderzoek loopt bij Stompetoren, dit zal hij delen met gemeente Hollandskroon.

- Bij de indicatie *Inrichting wegprofiel (breedte, aantal rijstroken, bermbreedte, passeerhavens, bochtverbreding)* heeft gemeente Alkmaar de vraag wat er wordt gezien als passerhavens. Dit zijn de havens waarvan het landbouwverkeer verplicht is om ze te gebruiken, aangegeven met f-borden. Gemeente Haarlemmermeer vult aan dat dit lange havens zijn, en vraagt zich af op er in het project wordt gekeken of ze al aanwezig zijn of dat er passeerhavens zouden moet komen. Bij het afwegingskader kijken we nu eerst of ze aanwezig zijn.
- De indicator *aanwezigheid van inhaalverbod en/of rijbaanscheiding* nemen we mee in de staart. Ze gevet aan dat ze denken dat deze indicator niet weg te laten is als het gaat over het inhalen van landbouwvoertuigen. De politie vindt dit heel relevant voor de veiligheid en de provincie heeft volgens hen ook beleid over inhaalverboden.
- De indicator *aanwezigheid doelgroepenstroken (bijvoorbeeld voor OV)* zou volgens de politie nuttig zijn om mee te nemen. Hij noemt als voorbeeld de doelgroepenstrook op de N247 die gevaarlijke situaties op kan leveren bij het openstellen voor landbouwvoertuigen. Gemeente Haarlemmermeer geeft ook aan de indicator *aanwezigheid van inhaalverbod en/of rijbaanscheiding* erg belangrijk te vinden.
De doelgroepenstroken en rijbaanscheiding kunnen we in kaart brengen als hier data voor beschikbaar is. In dat geval nemen wij de indicatoren graag mee, maar als er geen objectieve data voor beschikbaar is zijn ze moeilijk op te nemen in het kader
- Voor de indicator *Fiets intensiteit* is er geen informatie beschikbaar. Gemeente Alkmaar vraagt zich af of gemeentes hier geen tellingen voor kunnen houden? Fiets intensiteit val alleen mee te nemen als er data voor de hele provincie beschikbaar is. Wanneer er individueel door gemeentes tellingen worden uitgevoerd is dit dus niet mee te nemen in het kader.
- Cumela vraagt zich af waarom de indicator *Beschikbare wegbreedte* niet wordt meegenomen, voor provinciale wegen is de breedte toch wel bekend?
Nee dat is niet altijd, ook de politie geeft aan dat dit niet altijd het geval is.
- Bij de indicator *Gereden snelheid (gemotoriseerd verkeer)* is de S85 (berekende waarde) de geschatte V85 provinciale wegen.
- Gemeente Haarlemmermeer geeft aan dat de route naar provinciale weg toe zijn soms ook 80 km/u wegen zijn. In Haarlemmermeer is dat het geval bij wegen van woonwijken naar de provinciale. Als de provinciale weg hier zou worden opengesteld kan het LBV er alsnog niet naar toe. In dit geval moet de toegangsweg dus ook worden meegenomen.
- TLN vraagt in hoeverre houden er nu al rekening wordt gehouden met komende km heffing? Dit zou gevolgen hebben voor de intensiteit.
Naar de invloed van de km heffing zou je op twee manieren naar kunnen kijken. In het geval van vluchtgedrag doe je niets mee in dit project en gaan we ervan uit dat dit vanzelf wordt afgeleerd. Er is in kaart gebracht waar de provincie vermoeden dat uitwijking nu gaat plaatsvinden. Twee wegen staan hier nu in, dit delen wij voor het traject. We zijn ervan bewust maar we moeten er nog over nadenken hoe we dit meenemen. Er komt monitoring en duiding op, dit wordt gecoördineerd. Vooralsnog nemen we dit niet mee.

Naast de indicatoren voor het afwegingskader zijn er een aantal indicatoren die buiten de buiten selectie van het afwegingskader vallen. Hiervan spelen sommige indicatoren wel een rol in het afwegingskader en anderen die wellicht geen rol spelen.

- *Fietsnetwerk* gaan we misschien wel gebruiken omdat lijkt dat we de data nu hier wel voor hebben.
- Gemeente Haarlemmermeer vraagt zich af bij het afwegingskader de parallelweg een weg is die tegen de provinciale weg aan licht, worden hier ook de wegen die iets verder parallel lopen aan de provinciale weg mee bedoelt?
Wij kijken naar wegen die direct naast de provinciale weg liggen, anders gaat het over de parallel route.
- De politie maakt zich zorgen over een toenemend aantal veel verkeer in kernen als resultaat van het openstellen van wegen. Dit zal geen problemen opleveren, na beoordeling van het afwegingskader worden er geengesloten, er gaan alleen mogelijk parallelwegen openen en dit zal dus niet zorgen voor meer verkeer in de kernen. Gesprekken over het sluiten van kernen voor landbouwvoertuigen is een vervolgggesprek.
- LTO Noord vraagt of er wordt gekeken naar tuinbouwbedrijven en bollenbedrijven. Deze bedrijven hebben grond kriskras door de provincie.
Dit kunnen we in een heat map in kaart brengen. Het is wel nog moeilijk om te projecteren wat dit voor het kader betekend. Dit kan nu als knelpunten mee worden genomen op de kaart.

Vervolgstappen

De presentatie gehouden tijdens de stakeholdersbijeenkomst delen wij met dit gezelschap. Voor opmerkingen en vragen over de inhoud kunnen jullie eons bereiken. Het risico voor het openstellen van alle wegvlakken op provinciale wegen en parallelwegen wordt in een volgende stap getoetst. Hieruit komt er een conclusie over welke wegen worden opengesteld en welke niet. Hoe er met het afwegingskader op basis van alle indicatoren tot de conclusies is gekomen delen wij in een online viewer, zodat ook te zien is hoe wij hierop zijn gekomen. Ook hierbij nemen wij graag jullie op- en aanmerkingen mee, zien jullie fouten laat het ons weten. De online viewer met het kaartje delen wij wanneer opmerkingen vanuit deze bijeenkomst zijn verwerkt. Op deze viewer voegen wij ook een kaart toe met een overzicht van de knelpunten voor landbouwvoertuigen. Deze knelpunten nemen wij mee in de staart van het project nadat we tot een afwegingskader zijn gekomen. Hierbij zit de mogelijkheid om huidige knelpunten die jullie (en jullie achterban) missen toe te voegen. Voor het invullen van de knelpunten voegen wij een kleine handleiding toe.

- Bij het bespreken van de viewer kwam de categorisering van autowegen naar voren. Op de kaart is te zien dat de N243 gesloten zou zijn voor landbouwverkeer. De politie en Cumela geven aan dat de N243 altijd open geweest, hier lijkt dus iets mis te zijn met de geslotenverklaring. Ook de op de N242 lijkt er iets mis te gaan op de kaart, hier is alleen bij de brug een stukje van open.
- Op deze locatie bij de N243 heeft gemeente Alkmaar tellingen hebben gedaan, zij zullen deze tellingen dele met provincie Noord-Holland.

De oproep naar alle stakeholders is om kritisch te kijken naar alle data in onze viewer. Klopt dit niet of mist er nog iets, geef het door. Op deze manier kunnen wel al jullie meningen het beste meenemen in het resultaat van het afwegingskader.

Bijlage 2: Verslag 2^e stakeholdersbijeenkomst

Stakeholdersbijeenkomst Provincie Noord-Holland Afwegingskader Landbouwvoertuigen

27 oktober 2025 van 10:00 tot 12:30

Inleiding

Dit was de tweede Stakeholdersbijeenkomst voor het Afwegingskader Landbouwvoertuigen voor de Provincie Noord-Holland.

Aanwezigen:

Cumela

TLN

LTO Noord

Politie

Gemeente Alkmaar

Gemeente Haarlemmermeer

Provincie Noord-Holland

Haskoning

Opening en mededelingen

De bijeenkomst werd geopend met een terugblik op de status van de knelpunten. Sommige knelpunten zijn gisteren gesloten, maar deze zijn nog niet allemaal verwerkt. Vanaf vandaag wordt hier verder aan gewerkt. De knelpunten worden aan de stakeholders geleverd (Cumela en LTO Noord), zodat zij deze kunnen bespreken met de gemeenten.

Er licht een concept voor het afwegingskader. Met de stakeholdergroep zijn we hier doorheen gelopen ook zijn de onderliggende indicatoren individueel allenmaal ook besproken.

Afwegingskader en indicatoren

In het stroomschema van het afwegingskader is te zien dat autowegen na het doorlopen van het schema gesloten blijven en wegen die nu open zijn voor (land)bouwverkeer ook openblijven. Voor de wegen die nu gesloten zijn voor landbouwverkeer (en geen autoweg zijn) worden aan de hand van het risico op de vastgestelde indicatoren beoordeeld. Wanneer in het stroomschema blijkt dat het risico niet te hoog is er bepaald vanuit het dat een weg kan worden opengesteld.

De individuele indicatoren zijn door Haskoning ook geprojecteerd op de aart van Noord-Holland. Zo is visueel te zien wat de invloed van de indicatoren is op het gesloten houden of openstellen van wegen. Op het moment zijn alle wegvakken beoordeeld, definitieve afspraken over de indicatoren zal er met deze beoordelingen een vertaalslag worden gemaakt naar traject niveau. De volgende indicatoren in het afwegingskader zijn besproken tijdens de bijeenkomst.

Afwegingskader hoofdrijbaan

Wegenhiërarchie

De wegenhiërarchie wordt aangepast naar de splitsing tussen GOW80 en GOW60/70/ ETW.

Intensiteit gemotoriseerd verkeer

Er is gediscussieerd over de keuze van de intensiteitsgrens (10.000 voertuigen per etmaal) voor het toelaten van landbouwvoertuigen op wegen. De politie en LTO Noord vragen zich af waarom juist deze grens is gekozen, aangezien er bijvoorbeeld wegen zijn in de provincie met veel hogere intensiteiten. De grens is deels arbitrair en gebaseerd op expert judgement en CROW-richtlijnen, al bestaan er bij CROW ook andere grenzen zoals 15.000. De provincie wil waar mogelijk wegen openstellen, maar erkent dat boven de grens de kans op vertraging en onveilige inhaalmanoeuvres toeneemt. Er is geen harde wetenschappelijke basis voor deze grens. De groep bespreekt of er meer of andere indicatoren aan het afwegingskader gekoppeld kunnen worden, maar waarschuwt dat meer indicatoren de kans op openstellen juist verkleinen. De discussie blijft of 10.000 of de juiste grens is of dat dit verhoogd kan worden naar bijvoorbeeld 15.000. Deze discussie wordt opgepakt binnen overleg met de kerngroep, het besluit zegt voornamelijk iets over het standpunt van de provincie. Na een uitkomst over het wel of niet openstellen van een weg door het afwegingskader kan later nog worden gekeken naar maatwerk.

Wegbreedte

Bij deze indicator vallen weinig wegen af.

- Cumela merkt op dat de wegbreedte voor ETW maximaal 6 meter is volgens CROW. Haskoning geeft aan dat dit zal worden aangepast, hier moeten we een andere norm hanteren voor ETW.
- Gemeente Alkmaar geeft aan dat zij denken dat de wegbreedte voor parallelwegen van 4,5 meter die nu wordt meegenomen niet aansluit op het beleid van de provincie over breedte van parallelwegen. Dit controleren we.
- Cumela ziet als grenswaarde voor de wegbreedte bij parallelwegen liever 5 meter. De breedte en hoe kantverharding hierbij wordt meegenomen voor parallelwegen nemen we mee richting de kerngroep.

Hiernaast komt er in de groep een vraag op over het verschil tussen de parallelweg en parallelroute, wat wordt in het project meegenomen? In het afwegingskader wordt alleen de parallelweg meegenomen, de weg die direct naast de autoweg licht. Aparte wegen die met eenzelfde route iets verder van de autowegen liggen worden niet meegenomen in het onderzoek.

Intensiteit busverkeer

Het aantal bussen staat nu vastgesteld op 38 etmaalintensiteit wat met de dienstregeling in de provincie uitkomt op 2 bussen per uur in beide richtingen.

- Gemeente Haarlemmermeer geeft aan dat er wegen zijn die enkel als busbaan functioneren. Deze moeten uit het afwegingskader worden gehaald.
- Hiernaast vraagt gemeente Haarlemmermeer zich af waarom er zulke lage intensiteiten worden gehanteerd. Provincie Noord-Holland geeft aan dat de persoon die over het ov-verkeer gaat vanuit de provincie deze grenswaarde nog zal controleren.

Gereden snelheid

De gereden snelheid kan op verschillende manieren worden meegenomen. In eerste instantie wordt er rekening gehouden met de snelheid door te filteren tussen GOW80 en GOW60/70 en ETW. Daarnaast kan er bij deze indicator zelf worden gekeken naar een relatieve snelheidsovertreding. In de bijeenkomst komt ter tafel dat de relatieve snelheid 's nachts sneller kan zijn dan overdag, terwijl er op die momenten geen landbouwverkeer rijdt. Wordt dan de snelheid wel op een goede manier meegenomen. De provincie staat ervoor dat een verschil van 30 km/u onveilig is dus is dit wel een indicator die van belang is. Na discussie is er met de groep afgesproken dat er in de kerngroep nog een keer wordt gekeken naar de grenswaarde in het afwegingskader, als waarde zou een mogelijkheid zijn een V85 van 80km/u.

Risico bus/vracht

Bij deze indicator moeten busbanen nog uitgefilterd worden.

- Gemeente Haarlemmermeer vraagt waarom vracht hierin is meegenomen. Haskoning geeft aan dat het risico op economisch gebied licht wanner vracht vertraging oploopt achter landbouwverkeer maar het ook een risico meebrengt wanneer vrachtwagens met enorme inhaallengtes Landbouwverkeer gaan inhalen.
- TLN is benieuw of het mogelijk is om deze indicator aan de hand van files te interpreteren. Wanneer er sprake is van file zou er minder bezwaar kunnen zijn om landbouwverkeer toe te laten op een weg. Haskoning antwoordt dat congestie variabele indicator is die niet objectief mee te nemen in het afwegingskader.

Actiepunten

Tijdens de bijeenkomst zijn er een aantal punten naar voren gekomen die opvielen vanuit het kader en op de kaart. Hier wordt nog naar gekeken. De onderstaande lijst is verder aangevuld met acties die naar voren zijn gekomen bij het bespreken van de indicatoren.

- Op de N208 bij Haarlem is op de kaart te zien dat de etmaalintensiteit 35.664 is, toch wordt deze weg lichtgroen op de kaart aangegeven. Deze hoge etmaalintensiteit zou moeten betekenen dat de weg vanuit het afwegingskader niet geopend zou worden (en rood zou kleuren). Haskoning gaat na of er bij de berekeningen iets fout gaat bij de kaart.
- De N244 boven Purmerend is op het moment al geopend voor landbouwverkeer (eerst via een pilot daarna definitief). Dit is nog niet te zien op de kaart
- Op de N245 bij Alkmaar staat een wegvak dubbel rood en groen, naast Sint Pancras
- De N9 bij Alkmaar is op de kaart groen gekleurd maar is nog een autoweg van het rijk.
- Bij de N244 links van Middenbeemster is bij intensiteit busverkeer een groene streep te zien, Gemeente Alkmaar geeft aan dat hier sprake is van een hogere frequentie.
- Haskoning brengt in kaart welke parallelwegen er zijn die niet in beheer van de provincie zijn maar wel meegenomen kunnen worden in het afwegingskader.
- Wegen die enkel in gebruik zijn als busbanen worden verwijderd uit het afwegingskader
- De weghierarchie wordt aangepast naar een splitsing tussen GOW 80 en GOW60/70 plus ETW.
- Er wordt gekeken naar het hanteren van een andere norm voor ETW wegen bij de indicator wegbreedte.
- De grenswaarde voor de indicator *gereden snelheid* bespreken met de kerngroep.
- De grenswaarde voor de indicator wegbreedte bij parallelwegen en hoe kantverharding hierbij wordt opgenomen wordt nogmaals besproken bij de kerngroep.

Vervolgafspraken

Volgende stakeholdersbijeenkomst vindt plaats op maandag 3 december. Bij deze laatste bijeenkomst worden de uitkomsten van het project gedeeld.

Informatiesessie voor gemeenten vindt plaats op maandag 8 december van 10:00 tot 11:00.

Bijlage 3: Verslag 3^e stakeholdersbijeenkomst

Stakeholdersbijeenkomst Provincie Noord-Holland Afwegingskader Landbouwvoertuigen

3 december 2025 van 10:00 tot 12:00

Inleiding

Dit is de derde een laatste stakeholdersbijeenkomst voor het afwegingskader landbouwvoertuigen voor de provincie Noord-Holland.

Aanwezigen:

Cumela

TLN

LTO Noord

Politie

Gemeente Alkmaar

Gemeente Haarlemmermeer

Gemeente Hollandskroon

Gemeente Medemblik

Provincie Noord-Holland

Haskoning

Acties naar aanleiding van vorig overleg

De parallelwegen waar we vorig overleg achter kwamen die nog niet waren meegenomen in het afwegingskader zijn nu toegevoegd. Parallelwegen zijn de routes die direct langs een hoofdrijbaan liggen, geen routes die verder van de weg dezelfde route als de hoofdrijbaan volgen. Hierbij spelen geen routes door kernen. De breedte van deze wegen is ook meegenomen, kantverharding wordt hierbij nog geïnventariseerd.

Cumela geeft aan dat ongelukken met landbouwvoertuigen en spiegels en lantaarnpalen spelen voornamelijk binnen de bebouwde kom spelen. Dit is ook een reden om wegen door kernen niet mee te nemen.

De politie geeft aan dat hij bedenkingen heeft bij het meerekenen van kantverharding (bij parallelwegen). Hij geeft aan dat er problematiek speelt op de dijk bij Hoorn, puinverharding wordt hier opgeruwd door tractoren waardoor er meer puin op de weg licht. Ook zorgen tegels voor een groot risico wanneer opgewipt. Cumela antwoord hierop dat zij altijd kantverharding meerekenen in breedte berekening. Ze zijn ook bedoelt voor incidenteel inhalen. Wanneer een route druk gebruik wordt door landbouwverkeer en er is kantverharding aanwezig dan is het mogelijk om de verharding te vervangen door afvalt.

Na discussies over de grenswaarde voor intensiteit in het afwegingskader is er gekozen voor 12.500 mvt/etmaal. Gemeente Haarlemmermeer geeft aan dat CROW zelf de intensiteit helemaal steeds meer loslaat. Deze optie is ook besproken met de kerngroep, de provincie Noord-Holland wil dit nog niet helemaal loslaten.

ETW's zijn uit het afwegingskader gehaald. Deze wegen zijn allemaal reeds geopend. Wanneer later wegen worden geclassificeerd, nemen we deze wegen mee als parallelweg.

Wijzigingen afwegingskader

Het afwegingskader geldt als uitgangspunt. Op basis van de uitkomsten kunnen gemeentes in gesprek gaan wat er binnen gemeentelijke wegen opengesteld kan worden.

Intensiteit:

Bij meerdere rijstroken mag de intensiteit ook hoger zijn, bij 2 rijstroken verdubbeld bijvoorbeeld de intensiteit als grenswaarde.

Gereden snelheid:

De indicator gereden snelheid wordt niet meer meegenomen in het afwegingskader.

Kantverharding:

De stakeholders geven aan dat bermblokken meestal 40 cm breed zijn in plaats van 30 cm. Dit wordt aangepast in de berekeningen. TLN vraagt zich af of kantverharding langs de wegen overal hetzelfde is. Dit is niet het geval, voor de afmetingen van de kantverharding is per wegvakken gekeken.

Acties datacontrole:

- De parallelweg N242 moet nog worden toegevoegd in kader.
- De N242 bij de Leeghwaterbrug is wel een autoweg maar heet een maximumsnelheid van 80 km/u. Dit moet nog doorgerekend worden.
- De parallelweg bij Schagen is een nieuwe parallelweg, controleren of deze weg nog te smal is om te openen voor landbouwverkeer.
- Filter aanpassen zodat trajecten tegelijkertijd aangevinkt kunnen worden.
- Een stuk van de N508 bij Alkmaar is volgens gemeente Alkmaar een autoweg.
- Op de kaart een laag toevoegen voor autowegen.
- De breedte van de parallelweg controleren naast de N244.
- Aansluiten op het wegennetwerk en openstellingen van provincie Zuid-Holland.

Aandachtspunt bij het openstellen van de hoofdrijbaan:

Bij het openstellen van de hoofdrijbaan voor landbouwverkeer, terwijl de parallelweg niet volledig voldoet aan de eisen, is het van belang om ook het gedrag van automobilisten mee te nemen in de afweging. Stakeholders geven aan dat in de praktijk blijkt dat automobilisten soms de parallelweg gebruiken om langzaam verkeer, zoals vrachtwagens, in te halen en vervolgens bij de volgende kruising weer de hoofdrijbaan op te rijden. Op de N243 heeft de provincie hier al op ingespeeld door een omleiding in de parallelweg aan te leggen bij de kruising Zuidervaart, om dit gedrag tegen te gaan. Dit aspect verdient aandacht in het afwegingskader: zijn er extra maatregelen nodig op de parallelweg als landbouwverkeer op de hoofdrijbaan wordt toegestaan

Resultaat

Het resultaat van het afwegingskader zal als uitgangspunt gelden. Uitzonderingen op het resultaat kunnen in de staart van het project gesproken worden. De kaart met informatie vanuit het afwegingskader kunnen bij deze gesprekken de basisvormen van argumentatie. Wanneer een weg bijvoorbeeld gesloten blijft vanwege een klein gedeelte van de route kunnen er maatregelen getroffen worden waardoor de weg alsnog kan worden opengesteld voor landbouwverkeer.

In dit kader is er ook gesproken over het afwaarderen van autoweg. Wanneer de omstandigheden goed zijn is er hier plek voor maatwerk. Stakeholders geven aan dat er bij de gemeente aan de bel kan worden getrokken, ze staan open voor gesprek.

Vervolg

In december 2025 wordt de eerste versie van de rapportage afgerond en gedeeld. Plannen voor het delen van de resultaten met alle gemeenten worden gemaakt. Over het beheer na het doorlopen van het afwegingskader komt de provincie Noord-Holland op een later moment terug. De planning van het vervolgproces stuurt de provincie Noord-Holland via de mail.

De geïnventariseerde knelpunten worden gedeeld (na vraag van Cumela en LTO Noord).