Raadsmededeling openbaar

Nummer	:	134-2025
Datum	:	20 oktober 2025
B&W datum	:	
Beh. Ambtenaar	:	R. Pardijs
Portefeuillehouder	:	H.J. Groters
Onderwerp	:	Toestaan landbouwverkeer op gedeelte N318 ter hoogte van Bredevoort

---

Aanleiding:

De fractie van het CDA heeft vragen gesteld omtrent het landbouwverkeer in Bredevoort.
Middels deze raadsmededeling wordt er ingegaan op de gestelde vragen.

Inhoud mededeling:

1. **In het antwoord op gestelde vraag 2 zegt de Commissaris van de Koning dat er in 2023 een analyse heeft plaats gevonden, wilt u deze met ons delen?**

Wij willen de analyse uit 2023 graag met u delen. Wel is het belangrijk te benadrukken dat deze analyse dateert van vóór het aanvullende verkeersonderzoek dat wij in 2024 hebben laten uitvoeren en voor de gesprekken met de provincie over mogelijke alternatieven. In mei 2024 bracht gedeputeerde Klaas Ruitenberg een bezoek aan Aalten om de verkeerssituatie ter plaatse te bekijken, waaronder ook de Winterswijksestraat in Bredevoort. Ten aanzien van de situatie in Bredevoort begreep hij de wens van de gemeente om het doorgaande landbouwverkeer te weren van de Winterswijksestraat.

2. **Op basis van deze analyse heeft u samen met de provincie geconcludeerd dat er geen redenen zijn om landbouwverkeer niet toe te staan op de Winterswijksestraat. Kunt u dit nader aan ons uitleggen? Vanwaar deze conclusie?**

De conclusie uit de analyse van 2023, dat landbouwverkeer op de Winterswijksestraat toegestaan kan blijven, is destijds gezamenlijk door gemeente en provincie getrokken op basis van toenmalige technische criteria, zoals wegbreedte, verkeersintensiteiten en het ontbreken van kwetsbare bestemmingen direct aan de weg.

Wij zien dit nu echter anders. Vanuit het STOMP-principe, gericht op het faciliteren en beschermen van fietsers, en het provinciale beleid om het fietsgebruik op middellange afstand te stimuleren, achten wij het mengen van landbouwverkeer met kwetsbare fietsers op de Winterswijksestraat onwenselijk. Deze weg wordt intensief gebruikt door schoolgaande kinderen en recreatieve fietsers richting de Slingeplas, waaronder veel toeristen, wat extra aandacht vraagt.
Daarom is destijds afgesproken dat:

- De gemeente onderzoekt hoeveel landbouwverkeer er daadwerkelijk gebruik maakt van de Winterswijksestraat;
- De Winterswijksestraat opnieuw wordt bekeken in het licht van de voorgenomen herinrichting naar een 30 km/uur-weg;
- Veiligheid van fietsers hierbij centraal staat. Mocht blijken dat een veilige inrichting niet mogelijk is, dan wordt alsnog gekeken naar alternatieve routes, waaronder een heroverweging van de geslotenverklaring voor landbouwverkeer op de N318.

3. **In de oordeelsvormende vergadering van dinsdag 16 september jl gaf u aan dat u in overleg bent met de provincie en binnenkort een reactie verwacht. Ligt het in de lijn dat uw reactie overeenkomt met de beantwoording van de vragen gesteld door de provinciale CDA fractie?**

Op dit moment zijn wij in de afrondende fase van ons onderzoek naar de verkeersveiligheid op de Winterswijksestraat. De resultaten daarvan zullen wij op korte termijn met uw raad delen. Wat wij nu reeds kunnen aangeven, is dat het mengen van landbouwverkeer met (kwetsbare) fietsers, waaronder scholieren en toeristen richting de Slingeplas, onwenselijk is daar bestaat voor het college geen twijfel over. Deze zorg is eerder gedeeld met de provincie en blijft een belangrijk uitgangspunt in ons verkeersbeleid.

Tegelijkertijd blijkt uit de objectieve verkeerscijfers dat op dit moment niet aantoonbaar is dat sprake is van een onveilige situatie. Gemiddeld maken per werkdag 63 landbouwvoertuigen en 813 fietsers gebruik van de Winterswijksestraat. Omdat het aantal landbouwvoertuigen relatief beperkt is, zien wij ook op de provinciale weg geen onoverkomelijke verkeersveiligheidsproblemen. De piekmomenten van landbouwverkeer vallen daarbij grotendeels samen met de middagpiek van scholieren, wat extra aandacht vraagt. Deze aanpak sluit aan bij de bevindingen uit de aanvullende analyse die door de gemeente is geïnitieerd. Daaruit blijkt dat er momenteel geen technisch onderbouwde richtlijn bestaat voor het veilig mengen van landbouwverkeer en fietsers op erftoegangswegen.

Het antwoord op de vragen van de provinciale CDA-fractie reflecteert het huidige provinciale standpunt, maar valt niet samen met het standpunt van het college. Wij delen de conclusie dat er technisch gezien geen onoverkomelijke bezwaren zijn tegen landbouwverkeer op de Winterswijksestraat, maar wij willen daarbij nadrukkelijk benadrukken dat dit niet automatisch betekent dat dit ook wenselijk is vanuit verkeersveiligheidsoogpunt. Daarnaast sluiten wij aan bij het provinciale en gemeentelijke beleid dat gericht is op het stimuleren van fietsgebruik, waarbij de veiligheid en het comfort van kwetsbare fietsers centraal staan. Vanuit die visie blijft het belangrijk om wegen zo in te richten dat fietsen aantrekkelijk en veilig blijft, ook op routes met landbouwverkeer. Onze inzet blijft gericht op het waarborgen van een veilige verkeerssituatie op de Winterswijksestraat voor alle gebruikers, met bijzondere aandacht voor de positie van fietsers.

4. **Kunt u weergeven wat uw standpunt is in deze casus, de huidige stand van zaken en welke actie u gaat ondernemen om uw standpunt gerealiseerd te krijgen?**

Ons standpunt is dat het mengen van landbouwverkeer met kwetsbare fietsers op de Winterswijksestraat onwenselijk is, en dat de verkeersveiligheid met name voor scholieren en recreatieve fietsers richting de Slingeplas voorop moet staan. Op basis van de voorlopige conclusies uit het tot nu toe uitgevoerde onderzoek achten wij de N318, tussen de Tolhuisweg en de rotonde Roelvinkstraat, in beginsel een geschiktere route voor doorgaand landbouwverkeer dan de Winterswijksestraat. Tegelijkertijd erkennen wij dat er vanwege het aanwezige landbouwmechanisatiebedrijf aan de Winterswijksestraat altijd sprake zal zijn van lokaal landbouwverkeer op dit tracé. Dit onderstreept het belang van een veilige inrichting, ook voor het resterende landbouwverkeer dat daar moet blijven rijden.

Wij zijn van mening dat het toestaan van landbouwverkeer op de N318, in combinatie met het veilig inrichten van de Winterswijksestraat, goed past binnen zowel het gemeentelijke als het provinciale beleid, dat inzet op verkeersveiligheid, bereikbaarheid en het stimuleren van fietsgebruik. Dit sluit tevens aan bij het STOMP-principe waarin de fiets een prominente plek inneemt. Om ons standpunt gerealiseerd te krijgen, stellen wij de volgende aanpak richting de provincie Gelderland voor:

- Ambtelijk overleg met de provincie Gelderland, waarin wij het onderzoek en ons standpunt delen;
- Een bestuurlijk overleg met de gedeputeerde, waarin wij gezamenlijk de mogelijkheden verkennen;
- Het betrekken van relevante belanghebbenden bij het proces, waaronder Bredevoorts Belang, landbouwmechanisatiebedrijf Klein Nibbelink en de provincie Gelderland;
- Het instellen van een proefperiode waarbij landbouwverkeer tijdelijk gebruik mag maken van de N318, gecombineerd met monitoring en evaluatie.

Op basis van deze stappen willen wij samen met de provincie komen tot een breed gedragen en duurzame oplossing, waarbij de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers structureel wordt geborgd.

5. **In juli 2025 verwachtte u een onderzoeksrapport gereed te hebben met resultaten van het verkeersonderzoek op de Winterswijksestraat van eerder dit jaar. Dit zou u middels een raadsmededeling met de raad te delen. Wanneer kunnen we het rapport en de toezegde raadsmededeling verwachten?**

De afronding van het verkeersonderzoek heeft enige vertraging opgelopen. Wij verwachten het rapport en de bijbehorende raadsmededeling in november 2025 met uw raad te kunnen delen.

De volgende stukken zijn voor u bijgevoegd:
- *Onderzoek 2023 Winterswijksestraat*

Analyse en advies routering landbouwverkeer N318 Bredevoort

1. Inleiding

Op de N318 ter hoogte van Bredevoort (tussen de verkeerslichten met de Tolhuislaan en de rotonde met de Roelvinkstraat is landbouwverkeer niet toegestaan op de hoofdrijbaan. Doorgaand landbouwverkeer dient te rijden via de parallel lopende Winterswijksestraat, die grotendeels door de bebouwde kom van Bredevoort loopt. De gemeente Aalten heeft de wens om de Winterswijksestraat, nu een 50km-weg, af te waarderen naar een 30km-weg. De gemeente verwacht dat een geloofwaardige 30km-weg niet te combineren is met doorgaand landbouwverkeer en verzoekt de provincie Gelderland om landbouwverkeer ter hoogte van Bredevoort toe te staan op de hoofdrijbaan van de N318. Naar aanleiding hiervan is een analyse uitgevoerd naar de wenselijkheid hiervan. De resultaten zijn verwerkt in de voorliggende notitie. Deze wordt afgesloten met een advies over het al dan niet honoreren van het verzoek van de gemeente.



2. Benadering

De gemeente Aalten en de provincie Gelderland hebben ambtelijk de volgende procesafspraak gemaakt: gemeente en provincie beoordelen tezamen of het mogelijk lijkt om landbouwverkeer op de Winterswijksestraat te blijven laten rijden, ook na ombouw naar een 30km-weg. Alleen als dit niet mogelijk lijkt komen 2 andere oplossingsrichtingen in beeld:

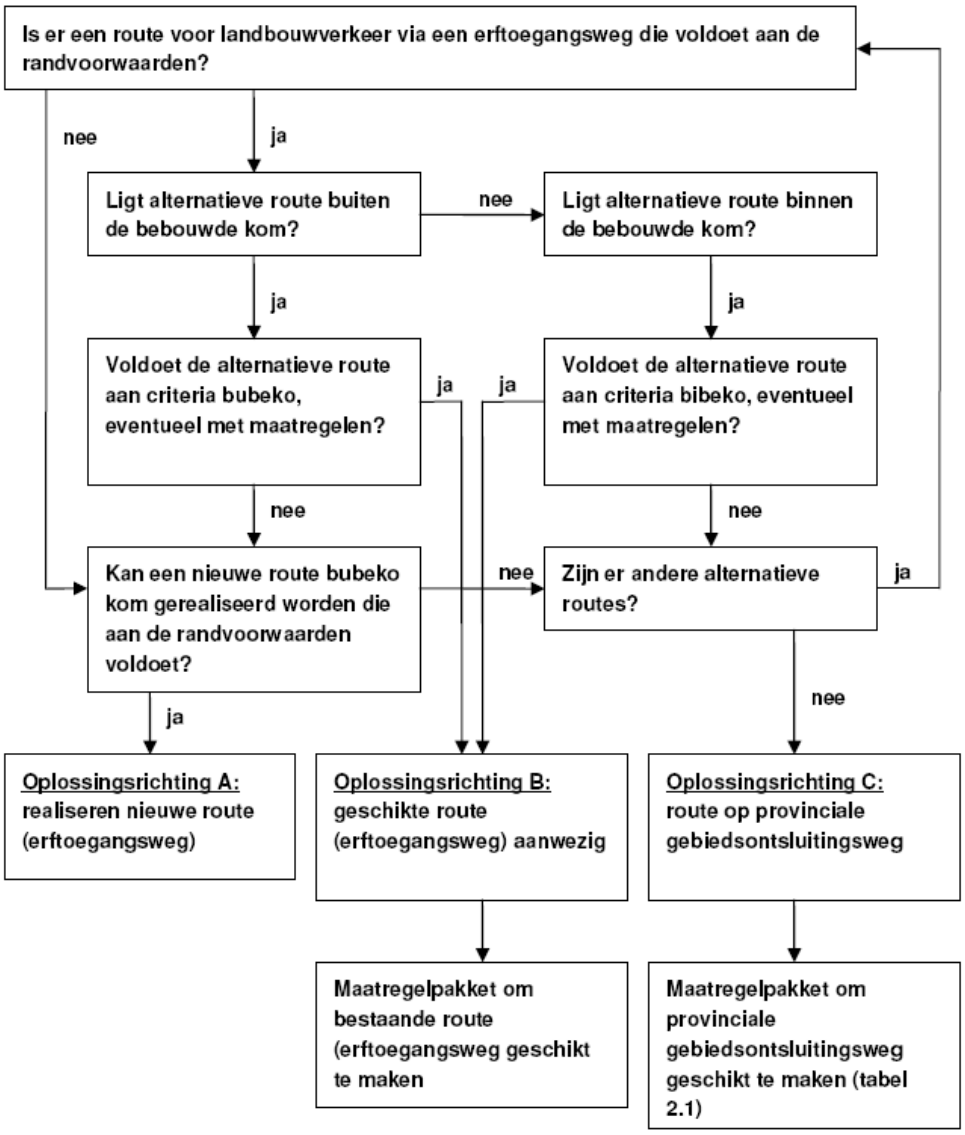
- Het doortrekken van de parallelweg tussen de Stationsweg en de Tolhuislaan.
- Het toestaan van landbouwverkeer op de hoofdrijbaan tussen de rotonde met de Roelvinkweg en de Tolhuislaan.

Om hieraan invulling te geven is gecheckt in hoeverre de geldende kaders omtrent het landbouwroutering richting bieden. Ook is een schouw uitgevoerd van de Winterswijksestraat, om zo een inschatting te kunnen maken van de (on)mogelijkheden.

3. Kaders

De positie van het landbouwverkeer roept vaak discussie op, zowel over veiligheid als doorstroming. Het combineren van landbouwverkeer met fietsverkeer roept vaak gevoelens van onveiligheid op, en kan met name op smalle wegen binnen bebouwde kommen tot overlast leiden. Landbouwverkeer op 80km-wegen werkt juist weer belemmerend voor de doorstroming en leidt vaak tot wachtrijvorming, irritaties en gevaarlijke inhaalmanoeuvres. Verder dienen ook de belangen van de agrarische sector zelf niet uit het oog verloren te worden; niet zelden moeten bestuurders van landbouwvoertuigen aanzienlijke omwegen maken om op hun agrarische percelen te geraken, en dienen wegen en bermen ook voor hun voertuigen voldoende breedte en draagkracht te hebben.

Om met dergelijke dilemma's om te gaan heeft de provincie Gelderland het Afwegingskader Landbouwverkeer op Gebiedsontsluitingswegen en in Kernen (2004) ontwikkeld. Middels het Afwegingskader Landbouwverkeer probeert de provincie zo uniform mogelijk om te gaan met deze verschillende – en vaak tegenstrijdige – belangen. Een belangrijk vertrekpunt hierin is dat het onwenselijk is dat landbouwverkeer gebruik maakt van provinciale gebiedsontsluitingswegen, gezien het belang van een vlotte en veilige doorstroming op deze wegen. Echter, niet in alle gevallen is er een realistische alternatieve route aanwezig (of te creëren) voor landbouwvoertuigen. Het Afwegingskader stelt de provincie in staat om de verschillende belangen zo goed en transparant mogelijk tegen elkaar af te wegen, en te bezien of en hoe veilige parallelle routes voor landbouwverkeer aangewezen (of gemaakt) kunnen worden. Het hieronder weergegeven processchema hierin een belangrijke pijler. Dit schema beschrijft het proces om te komen tot de meest geschikte en reële route voor landbouwverkeer in situaties waarbij er sprake is van een provinciale gebiedsontsluitingsweg.



In bovenstaand afwegingsschema wordt op meerdere plekken melding gemaakt van randvoorwaarden. In dit geval zijn de meest relevante randvoorwaarden:

Is er een route voor landbouwverkeer via een erftoegangsweg die voldoet aan de randvoorwaarden?
Deze randvoorwaarden zijn:

1. De route moet de herkomsten en bestemmingen voor het landbouwverkeer waarborgen; de bestemming van het landbouwverkeer moet voor landbouwverkeer bereikbaar blijven.
2. De route mag niet een te grote omrijfactor hebben. Met deze randvoorwaarde wordt in overleg met de betrokken wegbeheerders een zoekgebied afgebakend. Een omrijfactor van 1,4 is sowieso acceptabel, daarboven discutabel en mede afhankelijk van andere factoren.

Voldoet de alternatieve route aan de criteria binnen de bebouwde kom, eventueel met maatregelen?
Deze criteria zijn:

1. Minimum wegbreedte. Interpretatie van dit criterium is vergelijkbaar met de situatie op wegen buiten de bebouwde kom, met als aanvulling dat landbouwverkeer in 30km-zones niet wenselijk is. Dit omdat de benodigde ruimte voor 2 elkaar passerende landbouwvoertuigen (5,50 à 6 meter) breder is dan destijds (2004) de wensbreedte van een 30km-weg. Inmiddels geeft het ASVV 2021 (CROW) een rijbaanbreedte van 5,80 meter als ideaalprofiel van een 30km-weg, wat voldoende is om voor twee landbouwvoertuigen om elkaar te passeren.
2. Profiel van vrije ruimte. Interpretatie van dit criterium is vergelijkbaar met de situatie op wegen buiten de bebouwde kom, met als toevoeging dat incidenteel geparkeerde voertuigen niet van invloed zijn op het profiel van vrije ruimte. Als met grote regelmaat langere rijen geparkeerde voertuigen aanwezig zijn, kan dit tot problemen met de doorgang voor landbouwtrekkers.
3. Afwikkeling fietsverkeer. Separate afwikkelingen van landbouwverkeer en fietsverkeer binnen de bebouwde kom is noodzakelijk als de alternatieve route voor het landbouwverkeer tevens aangeduid is als primaire fietsroute.
4. Potentiële conflictpunten. Binnen de bebouwde kom liggen relatief veel potentiële conflictpunten welke mogelijk extra gevoelig zijn voor landbouwverkeer. Subjectieve verkeersveiligheid vormt hierbij vanuit de leefbaarheid van woon- en andere verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom een belangrijk aspect. Een alternatieve route mag daarom in geen geval langs een basisschool aangewezen worden. Aandachtspunt op dit gebied zijn alle plaatsen waar kinderen veelvuldig aanwezig zijn, zoals ook speeltuinen en sportverenigingen. Naast de aanwezigheid van kinderen, vormt ook andere groepen mensen een aandachtspunt, namelijk ouderen en gehandicapten.

4. Resultaten schouw

De schouw is uitgevoerd door verkeerskundigen van de gemeente Aalten en de provincie Gelderland. De volgende bevindingen werden gedaan:

- Los van het wel / niet toestaan van landbouwverkeer zal het sowieso een aanzienlijke ingreep vergen om op de Winterswijksestraat een geloofwaardige 30km-inrichting te realiseren. De volgende zaken dragen hieraan bij (zie ook de foto op de volgende pagina ter illustratie):
    4. De verhardingsbreedte is aanzienlijk. Op sommige stukken loopt deze op tot 7 meter (exclusief parkeerstrook).
    5. De brede parkeerstrook aan de zuidzijde van de Winterswijksestraat (over de vrijwel volledige lengte van de weg) draagt niet bij aan een geloofwaardige 30km-inrichting. Met uitzondering van enkele voertuigen wordt de strook vooral gebruikt bij evenementen. Gedurende de rest van het jaar staan er nauwelijks voertuigen geparkeerd.
    6. Qua omgevingsbeeld is de mate van bebouwde komuitstraling beperkt. Aan de noordzijde is de bebouwingsdichtheid beperkt en staan de gevels bovendien vaak op enige afstand van de weg. Aan de zuidzijde staat vrijwel geen bebouwing. Dit draagt niet bij aan de beleving die nodig is om van nature het gewenste snelheidsgedrag te verkrijgen.
    7. Het feit dat de weg nu volledig in asfalt is uitgevoerd. Asfalt draagt (in tegenstelling tot een klinkerprofiel) niet bij aan een verkeersluw karakter van een weg.



- Bij 30km-wegen is de locatie en vormgeving van snelheidsremmers vaak een uitdaging. Indien er sprake is van landbouw- en/of vrachtverkeer des te meer: bij 30km-drempels is er kans op geluids- en trillingshinder indien deze vaak door grote / zware voertuigen bereden wordt. Als de drempels om die reden flauwer worden gemaakt is er de kans dat ze personenauto's te weinig afremmen. In dit geval bieden de geconstateerde overbreedte en parkeerstrook mogelijk kansen; zij maken het mogelijk om snelheidsremmende maatregel te nemen zonder geluids-/trillingshinder en zonder dat de fietser daarvan last ondervindt, zoals asverspringingen waarbij parkeervoorzieningen ter plaatse 'omklappen' (zie 1e foto), gelijkvloerse asvernauwingen met fietspassages (zie 2e foto).





5. Afweging

In deze paragraaf wordt beschreven welke afweging gemaakt kan worden als gevolg van het doorlopen van het Afwegingskader landbouwverkeer en op basis van de uitgevoerde schouw.

Doorlopen afwegingskader

Het afwegingskader geeft geen redenen waarom het toestaan van landbouwverkeer op de Winterswijksestraat een probleem zou zijn:

- Aan de randvoorwaarden met betrekking tot routering wordt voldaan; alle herkomsten en bestemmingen blijven bereikbaar en er is geen sprake van een omrijfactor van meer dan 1,4.
- Aan ieder van de 4 criteria voor een acceptabele route wordt voldaan:
  1. De minimum wegbreedte die nodig is om twee landbouwvoertuigen elkaar te laten passeren conflicteert niet met de wensbreedte van een 30km-weg.
  2. Idem voor het profiel van vrije ruimte.
  3. De Winterswijksestraat is niet aangeduid als primaire fietsroute. De fietsintensiteit heeft ook niet het niveau van zo'n route.
  4. Er liggen langs de Winterswijksestraat geen bestemmingen die als gevoelig en/of potentieel conflictpunt aangeduid zouden kunnen worden, zoals scholen, speeltuinen of voorzieningen voor ouderen of gehandicapten.

Naar aanleiding van de schouw

De schouw heeft geen argumenten opgeleverd waarom er op de Winterswijksestraat een geloofwaardige 30km-inrichting in combinatie met landbouwverkeer niet mogelijk zou zijn.

Belangrijk is wel dat – los van het landbouwverkeer – een geloofwaardige 30km-inrichting op deze weg sowieso een uitdaging zal zijn die een aanzienlijke ingreep vergt. Dit vanwege de verhardingsbreedte, de parkeerstrook, het verhardingstype en het omgevingsbeeld, dat slechts in beperkte mate een bebouwde komuitstraling heeft.

Een voordeel van het overschot aan ruimte is wel dat er voldoende mogelijkheden zijn om snelheidsremmende maatregelen te nemen die a) effectief zijn en b) niet voor hinder zorgen als landbouwverkeer er gebruik van maakt.

Wat betreft de grootschalige parkeervoorziening langs de Winterswijksestraat wordt aangeraden om de locatie te heroverwegen; het faciliteren van dergelijke aantallen geparkeerde auto's doet af aan de uitstraling die gewenst is om een rijsnelheid van 30 km/u te verkrijgen.

6. Advies

Op basis van de uitgevoerde analyse hoeven er geen onoverkomelijke problemen verwacht te worden bij het toestaan van landbouwverkeer op de Winterswijksestraat wanneer deze wordt afgewaardeerd naar een 30km-weg. Het zal enkele specifieke ontwerpkeuzes vragen om de rijsnelheid naar het gewenste niveau te krijgen zonder trillings- en/of geluidshinder. Deze ontwerpkeuzes worden echter ruimschoots overschaduwd door de ontwerpkeuzes die sowieso al nodig zijn om op deze weg een effectieve en geloofwaardige 30km-inrichting te creëren, gezien de verharding, het lengte- en breedteprofiel en het omgevingsbeeld.

Er is dus geen reden om de in paragraaf 1 genoemde terugvalopties (doortrekken parallelweg of toestaan landbouwverkeer op de N318) verder te verkennen. Geadviseerd wordt om in te zetten op een effectieve 30km-inrichting op de Winterswijksestraat waar ook landbouwverkeer zal rijden, en in het ontwerpproces ook de agrarische sector te betrekken.