

Op weg naar een

## Kwaliteitsnet Landbouwverkeer Zeeland

### *Beleidsnota*

Vastgesteld door Provinciale Staten van Zeeland 8 juli 2011

*De wegbeheerders in Zeeland - Rijkswaterstaat, Provincie, Waterschap en Gemeenten - werken samen met vertegenwoordigers van de landbouwsector (ZLTO en CUMELA) aan de realisatie van een Kwaliteitsnet Landbouwverkeer Zeeland. Het netwerk bevat de meest gebruikte routes door het landbouw gerelateerde verkeer (landbouwtrekkers, zelfrijdende landbouwwerktuigen en vrachtwagens), in Zeeland.*

*Het doel van een Kwaliteitsnet Landbouwverkeer is dat het landbouwverkeer zich over grotere afstanden vlot en veilig kan verplaatsen (economische belang), zonder dat dit ten koste gaat van - sterker nog: terwijl dit een verbetering biedt voor - de verkeersveiligheid en doorstroming van het overige verkeer en de leefbaarheid in kernen.*

*Het adviesbureau Ligtermoet & Partners heeft samen met vertegenwoordigers van de betrokken wegbeheerders en van ZLTO en CUMELA het netwerk van landbouwroutes in kaart gebracht en de belangrijkste probleempunten in het netwerk gesignaleerd. Op basis van objectieve criteria is vervolgens een nadere prioritering aangebracht en is bepaald welke knelpunten als eerste zouden kunnen worden opgepakt.*

*Gedurende het proces is veel tijd en energie besteed aan het creëren van een breed draagvlak voor een Kwaliteitsnet Landbouwverkeer Zeeland. In aparte bijeenkomsten is afstemming gezocht met actoren, plannen en ontwikkelingen uit/in diverse beleidssectoren: landbouw, verkeer, ruimtelijke ordening, landschap, milieu, economie, recreatie en toerisme.*

*In deze beleidsnota wordt vastgelegd hoe het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer Zeeland tot stand is gekomen, hoe het netwerk er uit ziet, welke probleempunten er zijn, welke daarvan de hoogste prioriteit hebben, welke als eerste kunnen worden opgepakt en welke acties daarvoor uitgevoerd moeten worden. Dit gebeurt in de volgende hoofdstukken:*

- (1) De aanleidingen*
- (2) De beleidsdoelen*
- (3) De aanpak*
- (4) Het netwerk*
- (5) De knelpunten*
- (6) Aan de slag*

## 1. De aanleidingen

**Zeeland is een agrarische provincie.** De landbouwsector vertegenwoordigt een aanzienlijk economisch belang. Landbouwverkeer - alle voertuigbewegingen van landbouwtrekkers, zelfrijdende landbouwwerktuigen en vrachtverkeer via de openbare weg, nodig voor de aanvoer, bewerking en afvoer van landbouwgerelateerde producten - hoort bij het dagelijkse wegbeeld op vrijwel alle wegen in de provincie. In Zeeland moeten boeren en loonwerkers zich dan ook - net als andere verkeersdeelnemers - vlot en veilig kunnen verplaatsen over de openbare weg. Vlot - dat wil zeggen: zonder al te veel oponthoud en zonder al te veel omrijden. Veilig - dat wil zeggen: zonder dat ze verkeersveiligheidsproblemen veroorzaken of ondervinden.

Nu blijken landbouwers een stukje omrijden helemaal niet zo erg te vinden, als ze daardoor gewoon kunnen blijven doorrijden en geen hinder ondervinden van, of zelf hinder veroorzaken voor, andere weggebruikers. Want ook landbouwers vinden het niet fijn en veilig om te rijden tussen het autoverkeer op drukke 80km wegen, tussen (groepen) fietsers op smalle 60km wegen en tussen fietsers en voetgangers op 30km of 50km wegen zonder fiets/voetpaden (door woonkernen heen). Dus ook wat hen betreft: niet alleen vlot, maar ook graag veilig!

**De verwachting is dat het landbouwverkeer in de komende jaren verder zal groeien.** Twee ontwikkelingen liggen hieraan ten grondslag:

- de schaalvergroting in de landbouw, om efficiënt en concurrerend te kunnen werken, zal ook de komende jaren doorgaan: het aantal agrarische bedrijven zal blijven dalen en de omvang van de overblijvende bedrijven zal blijven groeien; met als gevolg steeds grotere bedrijven en dus behoefte aan steeds grotere en zwaardere machines en transportmiddelen (ook vrachtwagens) voor de aan- en afvoer van landbouwgerelateerde grondstoffen, gewassen en producten
- een tendens naar specialisatie en nieuwe producten: landbouwers gaan een steeds grotere variëteit aan gewassen verbouwen, niet alleen voor de voedingsmiddelenindustrie maar ook voor de biobased industrie; verbouwing van hoogwaardige grondstoffen voor toepassing in de chemie en energiemarkt; ook wordt een groei van de aquacultuur op het platteland verwacht; met als gevolg: een grotere spreiding van zaaien / planten / bemesten / oogsten / produceren over het jaar en een grotere behoefte aan nieuwe speciale machines en transportmiddelen voor de aan- en afvoer van grondstoffen, gewassen en producten

De tendens naar steeds grotere en ook meer speciale machines leidt ertoe dat in toenemende mate een beroep wordt gedaan op loonbedrijven of dat materieel samen wordt aangeschaft en/of uitgewisseld. Samen met andere effecten van schaalvergroting, zoals centralisering van de mestopslag (1 locatie per regio), zorgt dit voor steeds grotere verplaatsingsafstanden van landbouw gerelateerd verkeer. Met als verwachte verkeerseffecten: meer landbouwverkeer met grotere landbouwmachines/voertuigen en transportmiddelen in verschillende verschijningsvormen, over grotere afstanden en meer gespreid over het jaar.

**Tegelijkertijd groeit ook het autoverkeer en fietsverkeer op het platteland, vooral in de zomer.** Al enige tijd is immers sprake van een zich doorzettende groei van het aantal mini-campings bij agrarische bedrijven: boeren worden steeds vaker ook zelf recreatie-ondernemer. Bovendien groeit ook het aantal boerderijwinkels en zorgboerderijen gestaag. Deze nieuwe voorzieningen worden ook veel bezocht per fiets. Want ook het recreatief/toeristisch fietsgebruik groeit, o.a. door de toenemende vergrijzing (meer vitale ouderen). Een groei die voluit gewenst is en daarom ook wordt

gestimuleerd. Zeeland heeft sinds enige tijd een systeem van fietsknooppunten en profileert zichzelf nadrukkelijk als fietsprovincie.

### **Hoe je het wendt of keert: landbouwverkeer is nu eenmaal (relatief) onveilig.**

Want landbouwvoertuigen worden gemaakt voor het verrichten van werkzaamheden op het land. Natuurlijk: ze moeten zich nu eenmaal verplaatsen via de openbare weg, maar omdat de landbouwfunctie primeert, gaat dit ten koste van de voertuigveiligheid (landbouwvoertuigen zijn gevaarlijker voor andere weggebruikers dan voor de bestuurders ervan) en de verkeersveiligheid (ongevallen met landbouwvoertuigen zijn gemiddeld ernstiger). Per afgelegde kilometer zijn landbouwvoertuigen ook nog eens vaker betrokken bij een verkeersongeval dan andere voertuigen. Bovendien moet worden geconstateerd dat in de periode 1987-2008 het aandeel van landbouwvoertuigen in het aantal dodelijke verkeersongevallen in Nederland, is verdubbeld. Dit komt omdat het totale aantal dodelijke verkeersongevallen in die periode flink is gedaald, terwijl het aantal waarbij landbouwvoertuigen zijn betrokken, stagneert. Dit gegeven in combinatie met de verwachte groei van het landbouwverkeer, dat bovendien wordt uitgevoerd met steeds grotere, zwaardere en ook snellere voertuigen, is reden om extra aandacht te schenken aan de afwikkeling van het landbouwverkeer, ook in Zeeland.

**Veel wegen waar landbouwers en loonwerkers intensief gebruik van maken, zijn niet geschikt voor een veilige afwikkeling van het landbouwverkeer.** Doel van alle wegbeheerders is een wegennet dat is ingericht volgens de principes van Duurzaam Veilig. Dit vereist bijzondere aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers. Zeker op de drukker landbouwroutes met veel fietsers zouden fietsers (en uiteraard ook voetgangers) het beste gescheiden kunnen worden van landbouwverkeer (vanwege onveiligheid door verschil in massa). Ook zou landbouwverkeer geen gebruik meer moeten maken van 80km wegen (vanwege onveiligheid door verschil in snelheid met ander gemotoriseerd verkeer).

**Wegbeheerders vinden landbouwverkeer vaak problematisch.** Gemeenten hebben liever geen landbouwverkeer door hun woonkernen heen, vanwege veiligheid, geluid en trillingen. Waterschappen hebben liever geen doorgaand landbouwverkeer op hun smallere 60km wegen: brede voertuigen (landbouwvoertuigen en vrachtwagens) kunnen elkaar en auto's dan alleen passeren als ze met de rechterkant door de berm rijden of gebruik maken van een dam. Gevolg: stuk gereden bermen die veel onderhoud vragen. Provincies en Rijkswaterstaat hebben landbouwverkeer liever niet op hun 80km wegen (vanwege onveiligheid en doorstroming) en ook niet op hun smallere parallelwegen waar vaak veel (groepen) fietsers op zitten. Kortom: de neiging bestaat om het landbouwverkeer van het eigen bord af te schuiven of daar geen extra landbouwverkeer te laten opschuiven. Maar dat is geen oplossing: een andere wegbeheerder krijgt het probleem in de schoot geworpen en de reistijd voor de landbouwer/loonwerker wordt onacceptabel groot.



## Genoeg aanleidingen dus voor een gezamenlijke integrale aanpak, vonden Waterschap, Provincie en Rijkswaterstaat in Zeeland.

In plaats van denken over waar we het landbouwverkeer **NIET** willen hebben, moeten we echt gaan nadenken over waar we het landbouwverkeer - ook in de toekomst - **WEL** willen hebben.

### BELANGRIJK UITGANGSPUNT

Het is zaak los te komen van de *eigen* belangen en te stoppen met denken in termen van *eigen* wegen, maar de belangen van de weggebruikers (voetgangers, fietsers, automobilisten, openbaar vervoer, goederenvervoer, landbouwverkeer) en de inwoners (woonkernen) centraal te stellen. Dat wil zeggen: *gezamenlijk* problemen te inventariseren, die vervolgens ook *gezamenlijk* te analyseren en *gezamenlijk* gebiedsgewijs te zoeken naar de beste oplossing voor weggebruikers en inwoners via een integrale kosten/baten-afweging. Waarbij de baathebbende wegbeheerders dus in principe meebetalen met de kostendragende wegbeheerders.



N.B: Deze beleidsnota gaat over landbouw gerelateerd verkeer. Grondverzet, uitgevoerd door tractoren, maakt hier geen onderdeel van uit. Gedurende het opstellen van de nota is meermalen en door diverse partijen aandacht gevraagd voor de problematiek van grondverzet met tractoren. Dit vervoer hoort echter thuis in de nota goederenvervoer. Naar analogie van een kwaliteitsnet landbouwverkeer pleiten de Kamer van Koophandel, EVO en Transport en Logistiek Nederland voor het ontwikkelen van een kwaliteitsnet goederenvervoer.

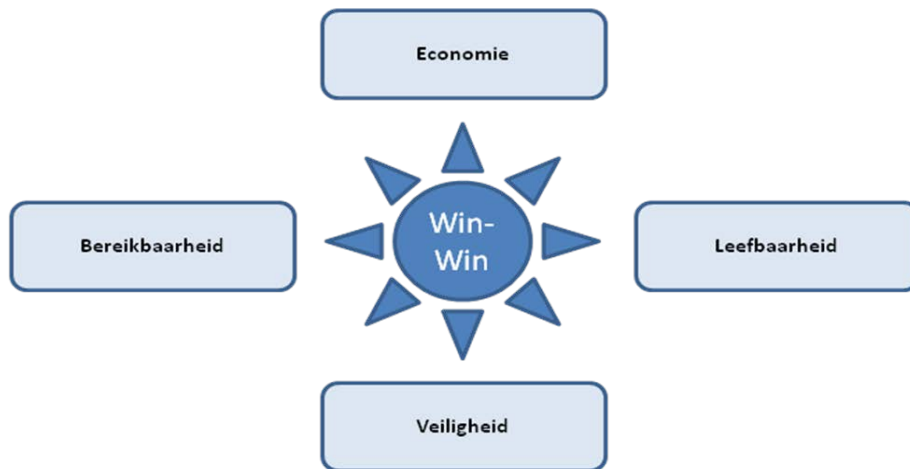
## 2. De beleidsdoelen

In diverse provinciale beleidsnota's wordt aandacht geschonken aan het belang van een netwerk van landbouwroutes, zoals in:

- het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan (PVVP)
- het Beleidsplan Verkeersveiligheid 2010-2020

In deze beleidsnota is uiteraard ook rekening gehouden met bestaande en in ontwikkeling zijnde beleidsplannen. Naast bovengenoemde twee betreft het in ieder geval ook:

- het Provinciaal Omgevingsplan
- het Categoriseringsplan Wegen
- het Actieplan Fiets



Het doel van het ontwikkelen van een Kwaliteitsnet Landbouwverkeer Zeeland is te zorgen voor vlotte en veilige verbindingen voor het landbouw-gerelateerd verkeer en alle andere weggebruikers - voetgangers, fietsers en ander gemotoriseerd verkeer. Daarmee worden hogere beleidsdoelen gediend op het gebied van economie (de landbouwsector), bereikbaarheid (doorstroming voor autoverkeer), veiligheid (voor alle verkeersdeelnemers) en leefbaarheid (voor inwoners).

Het doel van een Kwaliteitsnet Landbouwverkeer is dat het landbouwverkeer zich over grotere afstanden vlot en veilig kan verplaatsen (economische belang), zonder dat dit ten koste gaat van - sterker nog: terwijl dit een verbetering biedt voor - de verkeersveiligheid en doorstroming van het overige verkeer en de leefbaarheid in kernen.

Om dit doel te bereiken zou het mooi zijn als het landbouwverkeer in Zeeland zoveel mogelijk wordt afgewikkeld op 60km wegen met vrijliggende fietspaden, d.w.z. zo weinig mogelijk door woonkernen heen (op 30km en 50km wegen) en zo weinig mogelijk tussen snelrijdend gemotoriseerd verkeer op 80km wegen. Daar willen we naar toe werken, maar in de tussentijd stellen we een aantal tussendoelen.

**De tussendoelen** waaraan we vanaf nu samen willen werken, zijn dat er geen landbouwverkeer meer plaatsvindt op de volgende wegen:

- a. drukke 80km wegen (met > 7.000 motorvoertuigen per etmaal) zonder een scheiding van landbouwverkeer en autoverkeer
- b. alle 80km wegen zonder een scheiding van landbouwverkeer en fietsverkeer
- c. smalle 60km wegen (< 5,5 meter) zonder een scheiding van landbouwverkeer en fietsverkeer
- d. alle 30km of 50km wegen zonder een scheiding van landbouwverkeer en fietsverkeer

Met andere woorden: voorlopig accepteren we dat er wel landbouwverkeer plaatsvindt op de volgende wegen:

- minder drukke 80km (met < 7.000 motorvoertuigen per etmaal) met een scheiding van landbouwverkeer en fietsverkeer
- voldoende brede 60km wegen (> 5,5 meter) zonder een scheiding van landbouwverkeer en fietsverkeer
- 30km of 50km wegen met een scheiding van landbouwverkeer en fietsverkeer

Ter toelichting:

- de grens van 7.000 motorvoertuigen per etmaal is gekozen, omdat dit de grens is voor het instellen van een inhaalverbod: bij meer dan 7.000 motorvoertuigen wordt inhalen namelijk steeds moeilijker en gevaarlijker; dan moet je op deze drukke 80km wegen ook geen landbouwvoertuigen meer toestaan
- de grens van 5,50 meter wegbreedte is gekozen omdat, dit de grens is waarop een landbouwvoertuig (breedte maximaal 3,00 meter, beladen met losse veldgewassen of voorzien van een ontheffing maximaal 3,50 meter) en een auto (maximaal 2 meter) of een landbouwvoertuig en twee naast elkaar rijdende fietsers elkaar nog redelijk vlot en veilig kunnen passeren

*Landelijk is een discussie gaande over een verhoging van de maximum-snelheid van landbouwtrekkers tot 40 km/u, gekoppeld aan extra voertuigeisen, een vorm van kentekening en een bestuurder met een volwaardig rijbewijs. Hier ligt een belangrijke link met het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer, immers: dit zijn belangrijke voorwaarden voor het veilig toestaan van landbouwverkeer op rustigere 80km wegen, al dan niet in combinatie met passeerstroken. De provincie Zeeland is daarom voorstander van een hogere snelheid en blijft zich hiervoor inspannen. (zie H6)*

*Landbouwvoertuigen worden steeds groter. De wettelijke norm is dat ze niet breder mogen zijn dan 3,00 meter en beladen met losse veldgewassen of voorzien van een ontheffing niet meer dan 3,50 meter. Steeds meer zelfrijdende landbouwwerktuigen zijn echter breder. De indruk bestaat dat de overheid wel erg gemakkelijk ontheffingen verleent en te weinig rekening houdt met het aspect handhaving. Een herijking van de beleidspraktijk lijkt gewenst. (zie H6)*

**Aanvullend beleidsdoel** is dat de wegen van het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer aan kwaliteitseisen voldoen, die een vlotte en veilige afwikkeling van het landbouwverkeer (zowel tractoren, zelfrijdende werktuigen als vrachtwagens) bevorderen. Naast de al genoemde eisen ten aanzien van wegbreedte en scheiden van verkeerssoorten, kunnen deze kwaliteitseisen betrekking hebben op:

- horizontale verhogingen op het wegdek
- verspringingen ten opzichte van de as van de weg
- boogstralen in aansluitingen
- inrichting van veilige kruispunten
- rijzicht en profiel van vrije ruimte (obstakels/beplanting in wegberm en boven wegdek)
- gebruik van doorgroeistenen
- gladheidsbestrijding bij winterse omstandigheden
- herkenbaarheid van landbouwroutes
- aanduiding van een tijdelijke alternatieve route bij werk- in uitvoering of calamiteiten

In de komende jaren moeten deze eisen een concrete invulling gaan krijgen. Uiteraard geldt daarbij altijd de randvoorwaarde dat deze eisen niet ten koste mogen gaan van de verkeersveiligheid van andere verkeersdeelnemers.

*De wegen van het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer moeten voldoen aan bepaalde kwaliteitseisen voor een vlotte en veilige afwikkeling van het landbouwverkeer. Het zou goed zijn elke drie jaar te bekijken waar de kwaliteit van de wegen tekort schiet. Het verdient aanbeveling deze schouw samen met vertegenwoordigers van de landbouwsector in het gebied uit te voeren. Grotere kwaliteitsverbeteringen kunnen worden meegenomen in groot onderhoud. Kleinere kunnen al in het reguliere onderhoud worden opgepakt. Wegbeheerders en landbouwsector kunnen samen afspraken maken over het reguliere onderhoud van de wegen van het landbouwroutenetwerk, incl. maaien/snoeien, slikverwijdering, gladheidsbestrijding e.d. (zie H6)*

### 3. De aanpak

#### **Uitgangspunt: samenwerking verkeerssector en landbouwsector**

Het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer Zeeland is ontwikkeld door nauwe samenwerking tussen de landbouwsector en de verkeerssector. Van meet af aan is gewerkt met een projectgroep bestaande uit vertegenwoordigers van de drie wegbeheerders buiten de bebouwde kom en van ZLTO en CUMELA. Er zijn diverse werksessies georganiseerd met de landbouwsector en de verkeerssector, apart en ook samen. Telkens bleek een grote mate van overeenkomst in perceptie van routes en problemen en ook een grote mate van overeenstemming over wat de belangrijkste knelpunten zijn die zouden moeten worden opgepakt. Boeren en loonwerkers kennen de problemen op het wegennet in hun gebied uitstekend, zijn zeer reëel in hun kijk op de problematiek, zijn even begaan als wegbeheerders met de verkeersveiligheidsproblematiek van fietsers en denken constructief mee aan mogelijke oplossingen. Kortom: het is een vruchtbare samenwerking gebleken tijdens het project en het verdient aanbeveling deze ook in te toekomst te blijven benutten.

Het proces om te komen tot een Kwaliteitsnet Landbouwverkeer Zeeland, daarin de knelpunten vast te stellen, te bepalen welke daarvan de hoogste prioriteit hebben en welke als eerste kunnen worden opgepakt, bestond uit een vijftal fases:

- I. landbouwroutes inventariseren en knelpunten identificeren samen met de agrarische sector (10 werksessies)
- II. bepalen landbouwroutenetwerk en knelpunten identificeren samen met de wegbeheerders (4 werksessies)
- III. gezamenlijk (agrarische sector en wegbeheerders) de belangrijkste knelpunten bepalen en mogelijke oplossingen benoemen (4 werksessies)
- IV. resultaten integraal bespreken met vier aanpalende beleidssectoren (4 bijeenkomsten):
  - a. Landbouw
  - b. Verkeer & Vervoer
  - c. Ruimtelijke Ordening, Landschap en Milieu
  - d. Recreatie, Toerisme en Economie
- V. concept-eindrapport voorleggen aan alle gesprekspartners

#### ***FASE I: inventarisatie routes en knelpunten***

Het vaststellen van het landbouwroutenetwerk startte bij het inventariseren van de hoofdroutes van het landbouwverkeer: de belangrijkste verbindingen, tussen de belangrijkste herkomsten en bestemmingen, via de belangrijkste (meest intensief gebruikte) wegen. Omdat hierover nauwelijks gegevens bestaan, zijn werksessies georganiseerd met de 10 lokale ZLTO-besturen in Zeeland, aangevuld met door CUMELA aangedragen vertegenwoordigers van grote loonwerkbedrijven in het gebied:

1. Schouwen-Duiveland
2. Noord-Beveland
3. Walcheren (Veere, Middelburg, Vlissingen)
4. Borsele
5. Goes
6. Oost Zuid-Beveland (Kapelle en Reimerswaal)
7. West Zeeuws-Vlaanderen (Sluis)
8. Terneuzen
9. Oost Zeeuws-Vlaanderen (Hulst)
10. Tholen

Deze besturen bestaan uit gemiddeld 8 à 10 landbouwers (maar soms zijn ook loonwerkers lid van ZLTO) die in de regel redelijk verspreid over het gebied gevestigd zijn en een goed overzicht hebben van de routes die voor landbouwverkeer worden gebruikt. Tijdens de sessies is gebruik gemaakt van een grote kaart van het gebied (A0-formaat) waarop vervolgens op basis van de kennis van aanwezige landbouwers en loonwerkers met viltstiften zijn aangegeven:

- de belangrijkste bestemmingen
- de locaties van grotere loonbedrijven
- de belangrijkste routes
- de ervaren knelpunten

Belangrijke bestemmingen zijn:

- CZAV-vestigingen
- locaties voor opslag/verwerking/distributie van aardappels, graan, gras, uien, wortelen, zaden
- locaties voor opslag/verwerking/distributie van fruit
- locaties voor opslag/verwerking/distributie van diervoeders, mest, kunstmest,
- de grotere loonbedrijven
- veilingen en weegbruggen

Naast de werksessies met landbouwers en loonwerkers is over (ervaren knelpunten met/voor) het landbouwverkeer in Zeeland ook informatie ingewonnen bij:

- CZAV (ritfrequentie)
- Campina en de firma's Kop en Mangelaars (melkvervoer)
- de Dienst Landelijk Gebied (landbouwherstructureringsprojecten)
- de Fietsersbond (fietsverkeer)
- de Recron en Vekabo (recreatiesector)

### ***FASE II: bepalen netwerk en knelpunten***

De tweede fase van het project betrof het bepalen van het voorlopige landbouwrouthenetwerk, samen met de betrokken wegbeheerders in Zeeland. Daarvoor zijn vier werksessies georganiseerd, met vertegenwoordigers van Gemeenten, Waterschap, Provincie en Rijkswaterstaat in:

1. Schouwen-Duiveland, Noord-Beveland en Tholen
2. Walcheren
3. Zuid-Beveland
4. Zeeuws-Vlaanderen

Tijdens deze werksessies is het netwerk beoordeeld op basis van principes van maaswijdte: waar routes te dicht op elkaar lagen zijn keuzes gemaakt; waar verbindingen ontbraken zijn routes toegevoegd. Ook is een aantal basiskenmerken van de wegen van het hoofdnet voor landbouwverkeer geïnventariseerd:

- intensiteiten van het autoverkeer (meer of minder dan 7.000 motorvoertuigen per etmaal)
- snelheidsregiem (30-50-60-80 km/u)
- scheiding van fietsers en landbouwverkeer (wel of niet)
- wegbreedtes (meer of minder dan 5,5 meter)

Voorafgaand aan deze werksessies is het voorlopige netwerk van landbouwroutes ook voorgelegd aan de regionale vertegenwoordigers van de Fietersersbond, met de vraag waar fietsers concrete knelpunten ervaren met het landbouwverkeer op deze routes.

### ***FASE III: samen bepalen belangrijkste knelpunten en benoemen mogelijke oplossingen***

In fase 3 hebben vertegenwoordigers van landbouwsector en verkeerssector samen de belangrijkste knelpunten op het landbouwroutenetwerk geïdentificeerd en suggesties gedaan voor mogelijke oplossingen. Hierbij is een onderscheid gemaakt in de eerder genoemde vier categorieën:

- a. 80km wegen met > 7.000 mvt, zonder scheiding van landbouwverkeer en autoverkeer
- b. 80km wegen met < 7.000 mvt, zonder scheiding van landbouwverkeer en fietsverkeer
- c. 60km wegen < 5,5 meter, zonder scheiding van landbouwverkeer en fietsverkeer
- d. 30 of 50km wegen, zonder scheiding van landbouwverkeer en fietsverkeer

*Gedurende het proces is gebleken dat landbouwers en loonwerkers veel kennis hebben van de knelpunten en mogelijke oplossingen in hun gebied. Dit pleit ervoor vertegenwoordigers van de landbouwsector te betrekken bij de (gebiedsgewijze) aanpak van knelpunten. (zie H6)*

### ***FASE IV: afstemming met aanpalende beleidssectoren***

De resultaten van de eerste drie fasen zijn besproken met vertegenwoordigers van organisaties die actief zijn in een viertal beleidssectoren:

1. verkeer & vervoer
2. ruimtelijke ordening, landschap en milieu
3. recreatie, toerisme en economie
4. landbouw

Het doel van deze bijeenkomsten was drieledig:

- presenteren van de uitkomsten tot dan toe: kaart met hoofdroutes landbouwverkeer, belangrijkste knelpunten en mogelijke oplossingen
- inventariseren en bespreken van raakvlakken met beleidsplannen en ontwikkelingen in andere beleidssectoren
- draagvlak creëren, zorgen voor afstemming en vinden van win-win situaties

*De bijeenkomsten maakten duidelijk dat het belangrijk is te waarborgen dat het landbouwroutenetwerk ook wordt ingebed in plannen van andere beleidssectoren, met name:*

- *de Gebiedsagenda van het Rijk*
- *het MIRT*
- *het Provinciaal Omgevingsplan*
- *Regionale Landbouwgebiedsontwikkelingsplannen*
- *plannen voor recreatieve fiets- en wandelroutes*

*Tijdens de bijeenkomsten bleek dat de betrokken beleidssectoren daar ook het belang van inzien en aan mee willen werken: er is draagvlak voor de inbedding van het Kwaliteitsnet landbouwverkeer in de andere sectorplannen. (zie H6)*

*Voor het verbreden van wegen en het aanleggen van fietspaden is vaak niet alleen geld maar ook grond nodig. Veel landbouwers willen liever geen grond kwijtraken, maar zijn vaak wel bereid om grond te ruilen. Tijdens de sessies met de landbouwers werd duidelijk dat het daarom verstandig is de samenwerking met de bestaande grondruilbank te intensiveren. (zie H6)*

***FASE V: voorleggen concept-eindrapport aan alle gesprekspartners***

Tot slot is het concept-eindrapport voorgelegd aan alle gesprekspartners.

## 4. Het netwerk

In fase 1 hebben vertegenwoordigers van de landbouwsector in Zeeland aangegeven wat de hoofdroutes van het landbouwverkeer zijn: de belangrijkste verbindingen, tussen de belangrijkste herkomsten en bestemmingen, via de belangrijkste (door landbouwverkeer meest intensief gebruikte) wegen.

In fase 2 is dit voorlopige landbouwroutenetwerk samen met de betrokken wegbeheerders in Zeeland beoordeeld op basis van principes van maaswijdte: waar liggen routes te dicht op elkaar en moeten dus keuzes gemaakt worden; waar ontbreken verbindingen en moeten dus routes worden toegevoegd.

Tenslotte is in fase 3 het netwerk van landbouwroutes nog eens door de landbouwsector en de wegbeheerders samen bekeken. Op deze wijze is het beoogde Kwaliteitsnet Landbouwverkeer Zeeland vastgesteld.

Natuurlijk bevat het netwerk - zoals elk netwerk - dikkere en dunnere lijnen en uiteraard willen we daar meer zicht op krijgen: meer prioriteit bij de dikkere lijnen en misschien zelfs een extra kwaliteitsniveau. Maar de kwaliteitseisen (qua breedte, scheiding en inrichting) gelden voor alle lijnen van het netwerk, ook de dunne.

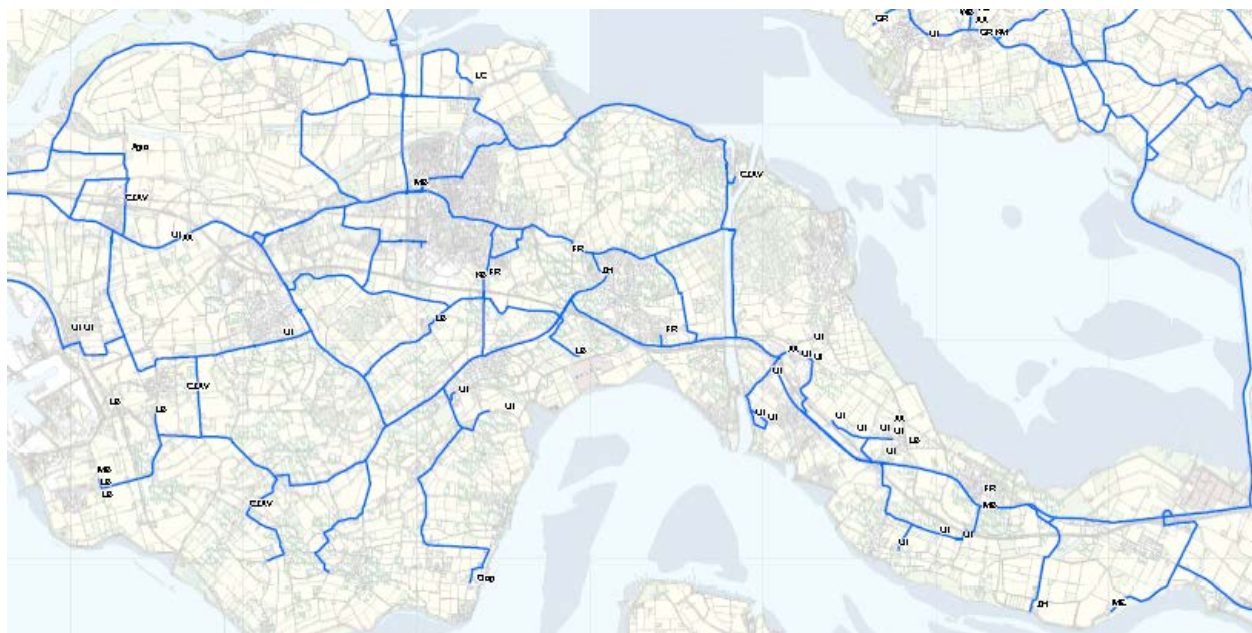
*We hebben een goed inzicht in het netwerk van de hoofdroutes van het landbouwverkeer. Toch weten we maar weinig van de hoeveelheid landbouwverkeer op deze wegen. Meer inzicht hierin - dikke lijnen en dunne lijnen in het netwerk - kan helpen om betere prioriteiten te stellen, beter passende maatregelen te treffen en waar nodig aanpassingen aan te brengen in het netwerk. (zie H6)*

*Het landbouwroutenetwerk is niet in beton gegoten. Op basis van ontwikkelingen in landbouwsector (bijv. centralisering van de mestopvang op een nieuwe centrale plek), ontwikkelingen op wegennet (bijv. groei van het auto- en/of fietsverkeer op een bepaalde weg) en voortschrijdend inzicht (bijv. met de toepassing van passeerstroken of akkerwegen) kunnen aanpassingen in het landbouwroutenetwerk nodig blijken te zijn. (zie H6)*

*Verder zou de netwerkkaart moeten worden meegenomen in de herziening van het categoriseringsplan, een actie die in het Beleidsplan Verkeersveiligheid Zeeland is aangekondigd. Uit die categoriseringsdiscussie zou kunnen komen dat je op bepaalde wegen uit het netwerk geen landbouwverkeer meer wil. Als dat zo is moet er natuurlijk wel een alternatief worden geboden, rekening houdend met een acceptabele omrijfactor. Het netwerk moet immers in stand blijven. (zie H6)*



## Zuid-Beveland



## Zeeuws-Vlaanderen



Het huidige netwerk van landbouwroutes is het bestaande netwerk en tegelijkertijd het gewenste netwerk, zij het dat het op vele wegen van dit netwerk thans nog schort aan de gewenste kwaliteit (qua scheiding landbouwverkeer van auto's en fietsers, wegbreedte, inrichting: zie volgende hoofdstuk). In die zin zijn we nog op weg naar een echt Kwaliteitsnet.

## 5. De knelpunten

### STAP 1: Inventarisatie probleemwegen

Op basis van informatie van de wegbeheerders zijn voor alle wegen van het landbouwroutenetwerk bepaalde wegkenmerken geïnventariseerd die relevant zijn om probleemwegen te identificeren:

- intensiteiten van het autoverkeer (meer of minder dan 7.000 motorvoertuigen per etmaal)
- snelheidsregiem (30-50-60-80 km/u)
- scheiding van fietsers en landbouwverkeer (wel of niet)
- wegbreedtes (meer of minder dan 5,5 meter)

(N.B. In de bijlage 2 zijn kaarten met deze wegkenmerken opgenomen.)

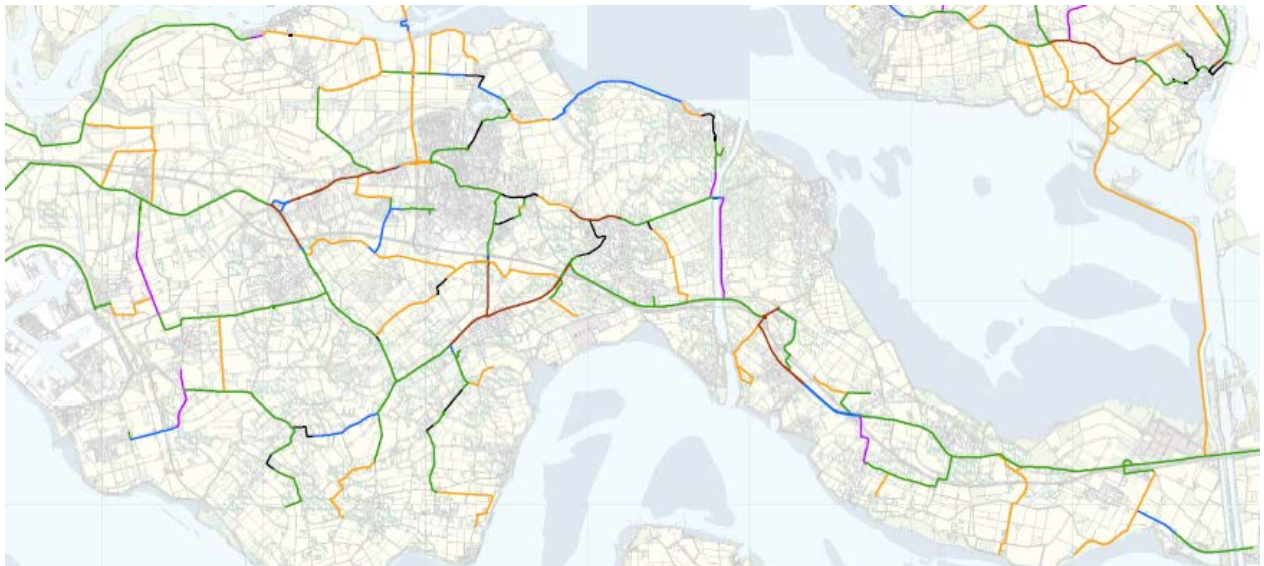
Aan de hand van deze wegkenmerken zijn vervolgens kaarten samengesteld waarop - gegeven de gestelde tussendoelen (zie hoofdstuk 2) - vier categorieën probleemwegen zichtbaar werden:

- a. 80km wegen met > 7.000 mvt, zonder scheiding van landbouwverkeer en autoverkeer
- b. 80km wegen met < 7.000 mvt, zonder scheiding van landbouwverkeer en fietsverkeer
- c. 60km wegen < 5,5 meter, zonder scheiding van landbouwverkeer en fietsverkeer
- d. 30 of 50km wegen, zonder scheiding van landbouwverkeer en fietsverkeer

(N.B. Voorlopig accepteren we dat er wel landbouwverkeer plaatsvindt op de volgende wegen:

- minder drukke 80km (met < 7.000 motorvoertuigen per etmaal) met een scheiding van landbouwverkeer en fietsverkeer
- voldoende brede 60km wegen (> 5,5 meter) zonder een scheiding van landbouwverkeer en fietsverkeer
- 30km of 50km wegen met een scheiding van landbouwverkeer en fietsverkeer)

Dit leverde kaartbeelden op als het onderstaande (voorbeeld Zuid-Beveland):



#### Toelichting:

Blauw: 60km wegen met landbouwverkeer en fietsverkeer gescheiden: prima!

Groen: voorlopig acceptabel (zie uitleg hierboven)

Bruin: (a) 80km wegen met > 7.000 mvt, zonder scheiding van landbouwverkeer en autoverkeer

Paars: (b) 80km wegen met < 7.000 mvt, zonder scheiding van landbouwverkeer en fietsverkeer

Geel: (c) 60km wegen < 5,5 meter, zonder scheiding van landbouwverkeer en fietsverkeer

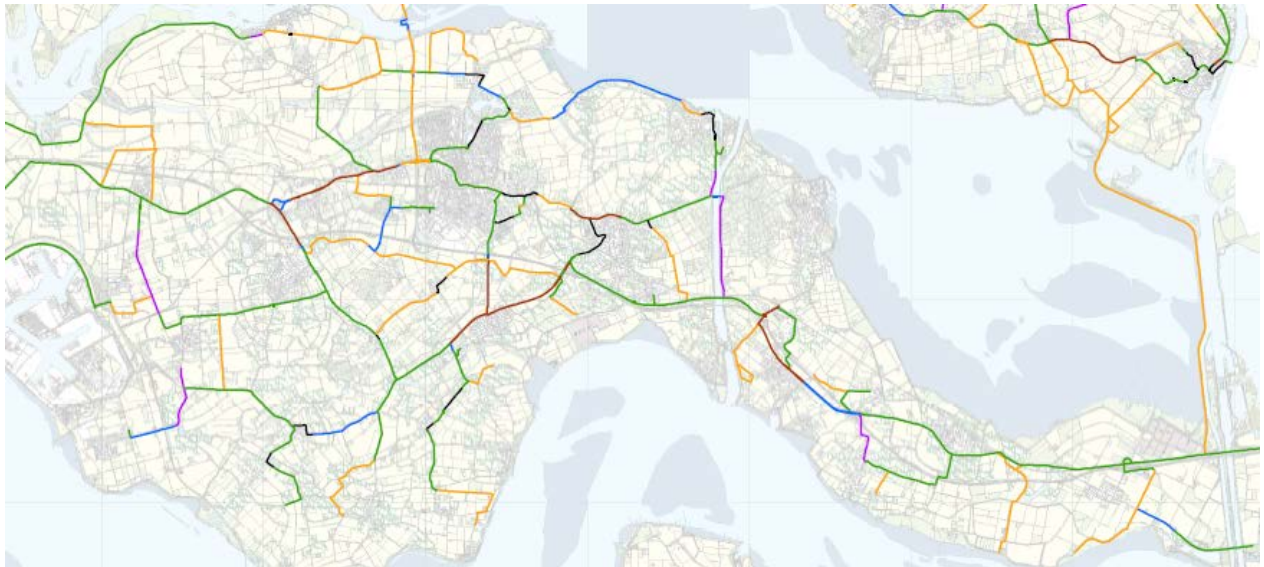
Zwart: (d) 30 of 50km wegen, zonder scheiding van landbouwverkeer en fietsverkeer

Zoals blijkt uit dit voorbeeld, zijn er nog veel wegen die niet voldoen aan het predicaat 'prima' of 'voorlopig acceptabel'.

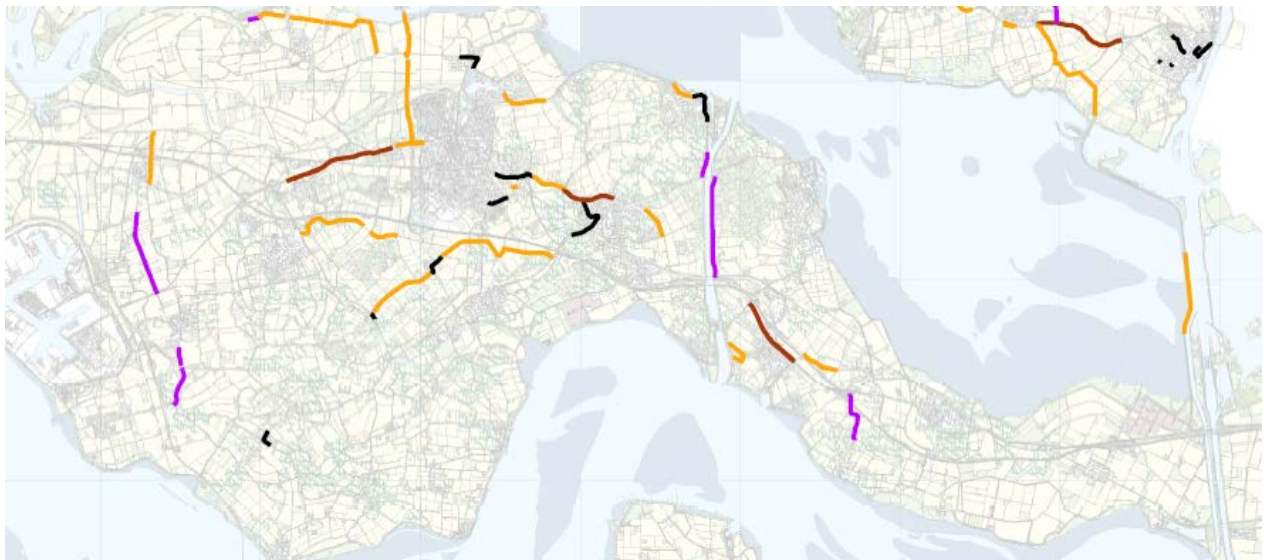
### **STAP 2: Aanwijzen van knelpunten**

In een viertal werksessies hebben wegbeheerders en vertegenwoordigers van de landbouwsector vervolgens samen de belangrijkste knelpunten aangewezen op de kaarten met probleemwegen. Op de kaarten die hierna volgen, toont de tweede kaart telkens de wegdelen/wegen die als belangrijkste knelpunten zijn aangewezen.

Zuid-Beveland (probleemwegen)



Zuid-Beveland (belangrijkste knelpunten)



#### Toelichting:

Blauw: 60km wegen met landbouwverkeer en fietsverkeer gescheiden: prima!

Groen: voorlopig acceptabel (zie uitleg hierboven)

Bruin: (a) 80km wegen met > 7.000 mvt, zonder scheiding van landbouwverkeer en autoverkeer

Paars: (b) 80km wegen met < 7.000 mvt, zonder scheiding van landbouwverkeer en fietsverkeer

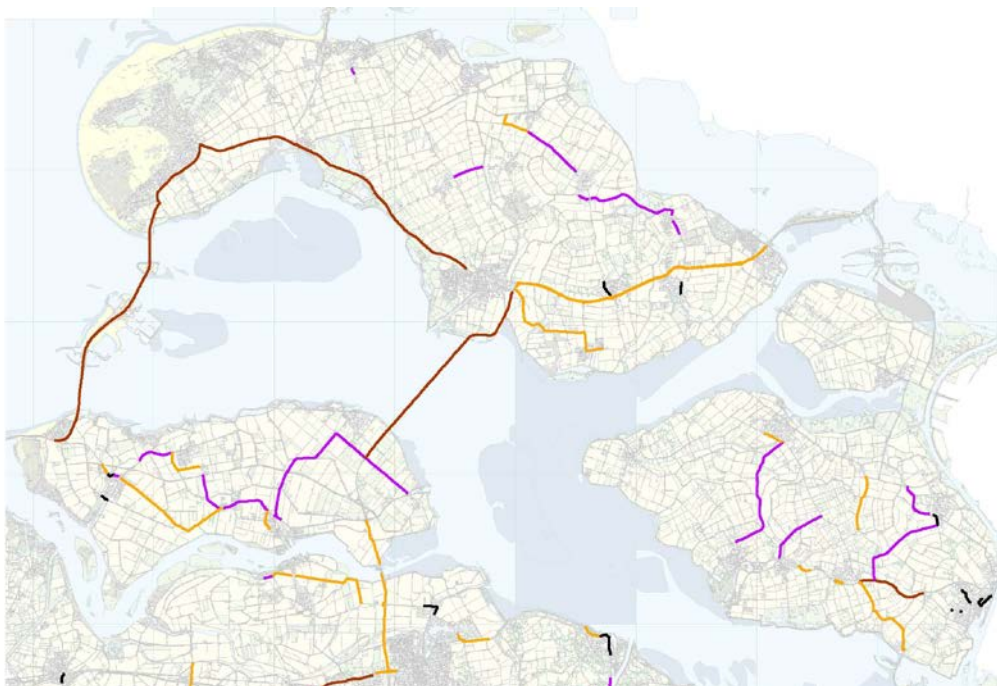
Geel: (c) 60km wegen < 5,5 meter, zonder scheiding van landbouwverkeer en fietsverkeer

Zwart: (d) 30 of 50km wegen, zonder scheiding van landbouwverkeer en fietsverkeer

Schouwen-Duiveland, Noord-Beveland en Tholen (probleemwegen)



Schouwen-Duiveland, Noord-Beveland en Tholen (belangrijkste knelpunten)



### Walcheren (probleemwegen)



### Walcheren (belangrijkste knelpunten)



#### Toelichting:

Blauw: 60km wegen met landbouwverkeer en fietsverkeer gescheiden: prima!

Groen: voorlopig acceptabel (zie uitleg hierboven)

Bruin: (a) 80km wegen met > 7.000 mvt, zonder scheiding van landbouwverkeer en autoverkeer

Paars: (b) 80km wegen met < 7.000 mvt, zonder scheiding van landbouwverkeer en fietsverkeer

Geel: (c) 60km wegen < 5,5 meter, zonder scheiding van landbouwverkeer en fietsverkeer

Zwart: (d) 30 of 50km wegen, zonder scheiding van landbouwverkeer en fietsverkeer

Zeeuws-Vlaanderen (probleemwegen)



Zeeuws-Vlaanderen (belangrijkste knelpunten)



Bovenstaande kaarten maken duidelijk dat de problematiek per regio verschilt:

- In Zuid-Beveland zijn alle 4 categorieën probleemwegen aanwezig en doen zich ook knelpunten voor op wegen van alle 4 de categorieën.
- Op Schouwen-Duiveland, Noord-Beveland en Tholen is sprake van diverse knelpunten op (paarse) 80km wegen met landbouwverkeer en fietsverkeer samen op de hoofdrijbaan.
- Op Walcheren zijn daarentegen helemaal geen (paarse) 80km wegen meer met landbouwverkeer en fietsverkeer samen op de hoofdrijbaan; hier vooral knelpunten met landbouwverkeer door kernen (zwarte wegen).
- Ook in Zeeuws-Vlaanderen geen (paarse) 80km wegen meer met landbouwverkeer en fietsverkeer samen op de hoofdrijbaan; hier is de problematiek van de N61 zichtbaar (die overigens binnenkort grotendeels aangepakt gaat worden) en in het oosten ook van landbouwverkeer door enkele kleine kernen (zwarte wegen).
- Tenslotte is duidelijk dat in alle regio's knelpunten bestaan met landbouwverkeer over smalle (gele) 60km wegen zonder fietsvoorzieningen.

Het resultaat van deze stap: 114 gesignaleerde knelpunten. (N.B. Zie lijst in bijlage 3.)

### **STAP 3: Prioritering van knelpunten**

Vervolgens is per probleemcategorie een prioritering aangebracht in de knelpunten op basis van een aantal objectieve criteria.

(a) drukke 80 km wegen zonder scheiding van landbouwverkeer en autoverkeer:

- lengte traject
- aantal erfaansluitingen
- aantal mvt/etm
- bochtigheid weg

(b) 80 km wegen zonder scheiding van landbouwverkeer en fietsverkeer:

- aantal fietsers
- breedte van de weg
- lengte traject
- bochtigheid weg
- aantal mvt/etm

(c) smalle 60 km wegen zonder scheiding van landbouwverkeer en fietsverkeer:

- aantal fietsers
- breedte van de weg
- bijdrage aan komontlasting
- aantal mvt/etm

(d) 30 en 50 km wegen zonder scheiding van landbouwverkeer en fietsverkeer:

- aantal fietsers
- breedte van de weg
- 30 of 50 km

Het resultaat is dat er **45 knelpunten** geselecteerd zijn met **hoogste prioriteit**.

(N.B. Zie scores in lijst in bijlage 3.)

#### ***a. drukke 80km wegen zonder scheiding landbouwverkeer en autoverkeer***

- 1 N286 Poortvliet (Paasdijkweg) - Tholen (Reimerswaalseweg)
- 2 N664 's-Heer Arendskerke-Goes (Nieuwe Rijksweg)
- 3 N670 Goes-Kapelle (Noordweg)
- 4 N61 Schoondijke-Biervliet
- 5 N61: Biervliet-Hoek
- 6 N290: Terneuzen-Zaamslag
- 7 N59: Burgh-Zierikzee

#### ***b. 80km wegen zonder scheiding landbouwverkeer en fietsverkeer***

- 8 Kakkersweelweg (Kerkwerve-Noordgouwe)
- 9 Zuiddijk-Zuiddijkweg-Weg door het Dijkwater-Dillingsweg (Dreischor)
- 10 Provincialeweg (Wissenkerke-Geersdijk dorp)
- 11 Provincialeweg (Geersdijk dorp-Kortgene dorp)
- 12 Plaatweg-Vierde Dijk-Oude Sint Annalandseweg-Oudelandseweg (StM-StA)
- 13 Hiksedijk-Mareweg-Molendijk (N656 Oud-Vossemeer)
- 14 s-Heerenhoeksedijk ('s-Heerenhoek)
- 15 Havenoordseweg (Waarde)

***c. smalle 60km wegen zonder scheiding landbouwverkeer en fietsverkeer***

- 16 Boogerdweg-Stapelsweg (Zonnemaire)
- 17 Parallelwegen N59 (Bruinisse-Zierikzee)
- 18 Boomdijk-Westmolenweg (Wissenkerke)
- 19 Stoofweg (Sint Annaland)
- 20 Langeweg (Scherpenisse)
- 21 Lange Zandweg (Poortvliet)
- 22 Zandweg (Ritthem)
- 23 Parallelweg N256 (Katsebrug - Goes)
- 24 Gerbenesseweg-Kloetingseweg (Nisse-Goes)
- 25 Kloetingseweg (Nisse-Goes)
- 26 Oostmolenweg (Kloetinge)
- 27 Kapelseweg (Goes-Kapelle)
- 28 Paralelweg N253: Nieuwstraat (Draaibrug-Oostburg)
- 29 Binnendijk-Zevenaardijk-Nieuwe Westenrijkdijk (Hoek-Terneuzen)
- 30 Parallelwegen N258: Riet en Wulfsdijkweg (noordzijde)-Tolweg (zuidzijde) (Hulst)
- 31 Parallelweg N290: Hogeweg - Parallelweg West (Hulst)

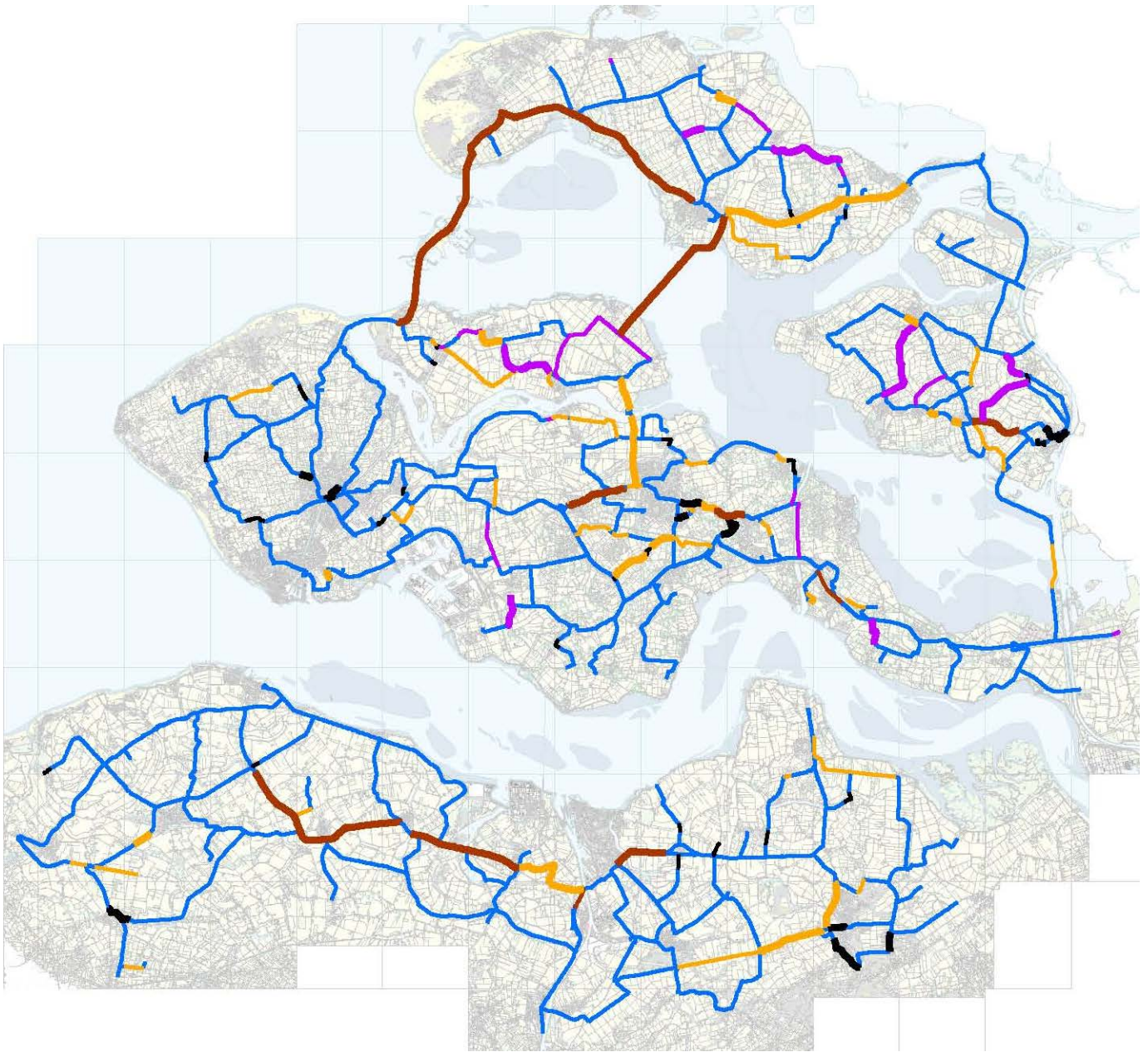
***d. 50 en 30km wegen zonder scheiding landbouwverkeer en fietsverkeer***

- 32 Oud-Vossemeer: Molenweg (30 en 50 km)
- 33 Tholen: diverse wegen binnen de kern (30 en 50km)
- 34 Middelburg: Walcherseweg (50km)
- 35 Middelburg: Kaairoute-Stationsstraat-Blauwe Dijk (50km)
- 36 Kloetinge: Oostmolenweg (30km)
- 37 Kloetinge: Kon. Wilhelminastraat (30km)
- 38 Kapelle: Dijkwelseweg-Dijkwelsestraat-Goesestraat (30 en 50km)
- 39 Aardenburg: Peursensstraat-Boogaardstraat (30km)
- 40 Hulst: rotonde Australiëweg-Absdaalseweg-Van der Maelstedeweg (50km)
- 41 St Jansteen: verbinding Brouwerijstraat - Hogeweg (30 en 50km)
- 42 Clinge: 's-Gravenstraat (50km)

***e. overige knelpunten***

- 43 Oosterscheldekering: verbod voor landbouwvoertuigen
- 44 Zeelandbrug: verbod voor landbouwvoertuigen
- 45 Brug bij Kats: lange wachttijden voor landbouwvoertuigen

Kaart met de 114 knelpunten (niet blauw) en de 45 prioritaire knelpunten (vet gemaakt)



Toelichting:

- Bruin: (a) 80km wegen met > 7.000 mvt, zonder scheiding van landbouwverkeer en autoverkeer
- Paars: (b) 80km wegen met < 7.000 mvt, zonder scheiding van landbouwverkeer en fietsverkeer
- Geel: (c) 60km wegen < 5,5 meter, zonder scheiding van landbouwverkeer en fietsverkeer
- Zwart: (d) 30 of 50km wegen, zonder scheiding van landbouwverkeer en fietsverkeer
- Blauw: overige landbouwroutes

#### **STAP 4: Beoordeling realisatiekansen**

Voor deze 45 knelpunten is nagegaan of er aanknopingspunten zijn die de kansen op realisering van een oplossing op korte termijn vergroten. Gekeken is naar:

A. Geprogrammeerde realisatie:

Is er al een oplossing voor het knelpunt voorzien en ingepland, d.w.z. bestaat er al een project dat is opgenomen in een actieplan en is voorzien van een geprogrammeerde realisatiedatum?

B. Synergie tussen knelpunten onderling:

Is er sprake van synergie door meerdere knelpunten te combineren in één project?

- a. omdat 2 of meer knelpunten onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn: a doen zonder b doen heeft geen zin
- b. omdat het oplossen van 2 of meer knelpunten een oplossing biedt voor meer knelpunten: wanneer je a en b goed oplost, vallen c en d ook weg
- c. omdat het in 1 keer oplossen van 2 of meer knelpunten aanzienlijk goedkoper is dan nu de ene doen en pas later de andere

C. Integraliteit met andere (verkeers)problemen:

Is een knelpunt door de betrokken wegbeheerder(s) al in een ander kader/verkeersplan expliciet als op te lossen knelpunt benoemd?

D. Quick win:

Kan een knelpunt relatief snel worden opgelost: gemakkelijk ruimtelijk inpasbare- en relatief goedkope oplossing mogelijk?

Het resultaat van deze beoordeling van realisatiekansen is opgenomen als bijlage 4.

*Na de bestuurlijke vaststelling is het zaak de kaart met het landbouwroutenetwerk en de lijst met de knelpunten in te bedden in, en af te stemmen met, bestaande verkeer- en vervoerplannen, bestaande wegenprogramma's en startende of al lopende planvormingsprocessen van de verschillende Zeeuwse wegbeheerders. Het is immers de bedoeling dat de belangrijkste knelpunten voor het landbouwverkeer mee gaan wegen in de besluitvorming en planvorming over infrastructurele projecten. (zie H6)*

## 6. Aan de slag

### **Vlot en veilig gaan samen!**

Het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer Zeeland moet zorgen voor vlotte en veilige verbindingen voor het landbouw gerelateerd verkeer en voor alle andere weggebruikers - voetgangers, fietsers en ander gemotoriseerd verkeer. Om dit te bereiken moeten we aan de slag om knelpunten in dit netwerk weg te nemen. Dit vergt vooral maatregelen die het landbouwverkeer scheiden van ander gemotoriseerd verkeer (op drukke 80km wegen) en van het fietsverkeer (op diverse 80 en 60km wegen buiten de bebouwde kom en op diverse 50 en 30km wegen binnen de bebouwde kom). Het mooie van deze maatregelen is dat zij zowel de doorstroming bevorderen van het landbouwverkeer en autoverkeer, alsook de verkeersveiligheid van alle verkeersdeelnemers!

Hieronder staan de acties die nodig zijn om succesvol aan de slag te gaan met het wegwerken van de knelpunten in het landbouwroutenetwerk:

### **a. Zorgen voor inbedding in verkeer&vervoerplannen**

Na de bestuurlijke vaststelling van het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer door Rijkswaterstaat, Provincie, Waterschap en Gemeenten, kan een start worden gemaakt met het oplossen van de prioritaire knelpunten. Het is zaak de kaart met het landbouwroutenetwerk en de lijst met de knelpunten in te bedden in, en af te stemmen met, bestaande verkeer- en vervoerplannen, bestaande wegenprogramma's en startende of al lopende planvormingsprocessen van de verschillende Zeeuwse wegbeheerders. Het is immers de bedoeling dat de belangrijkste knelpunten voor het landbouwverkeer mee gaan wegen in de besluitvorming en planvorming over infrastructurele projecten. En dat bij het oplossen van deze knelpunten - al dan niet in een gebiedsgerichte aanpak - ook daadwerkelijk rekening wordt gehouden met de belangen van het landbouwverkeer. (N.B. De Kamer van Koophandel, EVO en Transport en Logistiek Nederland pleiten voor het ontwikkelen van een kwaliteitsnet goederenvervoer naar analogie van het kwaliteitsnet landbouwverkeer. Uiteraard is t.z.t. ook afstemming hiermee vereist.)

### **b. Zorgen voor inbedding in plannen van andere sectoren**

Uiteraard is het belangrijk te waarborgen dat het landbouwroutenetwerk ook wordt ingebed in plannen van andere sectoren, met name in de Gebiedsagenda van het Rijk, het MIRT, het Provinciaal Omgevingsplan, Regionale Landbouwgebied Ontwikkelingsplannen en plannen voor recreatieve fiets- en wandelroutes.

### **c. Betrekken van de landbouwsector bij oplossingen**

Van ZLTO en CUMELA Zeeland is bekend dat zij een groot voorstander zijn van het tot stand brengen van een Kwaliteitsnet Landbouwverkeer. Gedurende het proces van het opstellen ervan is bovendien gebleken dat landbouwers en loonwerkers veel kennis hebben van de knelpunten en mogelijke oplossingen in hun gebied. Dit pleit ervoor vertegenwoordigers van de landbouwsector te betrekken bij de (gebiedsgewijze) aanpak van prioritaire knelpunten.

### **d. Samenwerking met de bestaande grondruilbank intensiveren**

Voor het verbreden van wegen en het aanleggen van fietspaden is vaak niet alleen geld maar ook grond nodig. Veel landbouwers willen liever geen grond kwijtraken, maar zijn vaak wel bereid om grond te ruilen. Tijdens de sessies met de landbouwers werd duidelijk dat het daarom verstandig is de samenwerking met de bestaande grondruilbank te intensiveren.

#### **e. Driejaarlijkse wegenschouw samen met landbouwsector**

De wegen van het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer moeten voldoen aan bepaalde kwaliteitseisen voor een vlotte en veilige afwikkeling van het landbouwverkeer. Elke drie jaar moet bekeken worden waar de kwaliteit van de wegen tekort schiet. De schouw moet worden uitgevoerd samen met vertegenwoordigers van de landbouwsector in het gebied. Grotere kwaliteitsverbeteringen moeten worden meegenomen in groot onderhoud. Kleinere kunnen al in het reguliere onderhoud worden opgepakt. Wegbeheerders en landbouwsector moeten samen afspraken maken over het reguliere onderhoud van de wegen van het landbouwroutenetwerk, incl. maaien/snoeien, slijkverwijdering, gladheidsbestrijding e.d.

#### **f. Herijking provinciaal ontheffingenbeleid**

Landbouwvoertuigen worden steeds groter. De wettelijke norm is dat ze niet breder mogen zijn dan 3,00 meter en beladen met losse veldgewassen of voorzien van een ontheffing niet meer dan 3,50 meter. Steeds meer zelfrijdende landbouwwerktuigen zijn echter breder. Een zorgvuldige herijking van het beleid met betrekking tot ontheffingen en de toelating van nieuwe voertuigen lijkt gewenst.

#### **g. Stimuleren landelijke beleidsontwikkeling**

Landelijk is een discussie gaande over een verhoging van de maximumsnelheid van landbouwtrekkers tot 40 km/u, gekoppeld aan extra voertuigeisen, een vorm van kentekening en een bestuurder met een volwaardig rijbewijs. Hier ligt een belangrijke link met het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer, immers: dit zijn belangrijke voorwaarden voor het veilig toestaan van landbouwverkeer op rustigere 80km wegen, al dan niet in combinatie met passeerstroken. De provincie Zeeland is daarom voorstander van een hogere snelheid en blijft zich hiervoor inspannen.

#### **h. Opzetten monitoringprogramma**

We hebben een goed inzicht in het netwerk van de hoofdroutes van het landbouwverkeer. Toch weten we maar weinig van de hoeveelheid landbouwverkeer op deze wegen. Meer inzicht hierin - dikke lijnen en dunne lijnen in het netwerk - kan helpen om betere prioriteiten te stellen, beter passende maatregelen te treffen en waar nodig aanpassingen aan te brengen in het netwerk.

#### **i. Driejaarlijkse herijking landbouwroutenetwerk**

Het landbouwroutenetwerk is niet in beton gegoten. Op basis van ontwikkelingen in landbouwsector (bijv. centralisering van de mestopvang op een nieuwe centrale plek), ontwikkelingen op wegennet (bijv. groei van het auto- en/of fietsverkeer op een bepaalde weg) en voortschrijdend inzicht (bijv. met de toepassing van passeerstroken of akkerwegen) kunnen aanpassingen in het landbouwroutenetwerk nodig blijken te zijn. Iedere drie jaar zal dit worden bekeken.

#### **j. Netwerkkartaal meenemen in herziening van categoriseringplan**

Verder zou de netwerkkartaal moeten worden meegenomen in de herziening van het categoriseringsplan, een actie die in het Beleidsplan Verkeersveiligheid Zeeland is aangekondigd. Uit die categoriseringsdiscussie zou kunnen komen dat je op bepaalde wegen uit het netwerk geen landbouwverkeer meer wil. Als dat zo is moet er natuurlijk wel een alternatief worden geboden, rekening houdend met een acceptabele omrijfactor. Het netwerk moet immers in stand blijven.

#### **k. Aanstellen coördinatoren kwaliteitsnet landbouwverkeer bij wegbeheerders**

Het uitvoeren van de hierboven vermelde activiteiten vergt de aanstelling van coördinatoren kwaliteitsnet landbouwverkeer bij het waterschap Scheldestromen, de provincie Zeeland en Rijkswaterstaat directie Zeeland. Deels om zelf acties uit te voeren. Deels om de uitvoering van bepaalde acties te coördineren en bewaken. Deels om te fungeren als loket voor allerlei vragen van landbouwers en wegbeheerders.

### **Van knelpunten naar oplossingen!**

Deze beleidsnota benoemt 114 knelpunten en wijst er daarvan 45 aan als prioritair. De nota schetst nog geen oplossingen voor deze knelpunten. Wel zijn bij het opstellen ervan voor diverse knelpunten mogelijk oplossingen gesuggereerd en ook genoteerd. Het bepalen van oplossingen vergt echter een integrale, verkeersbrede en (in de meeste gevallen ook) gebiedsgerichte aanpak:

- *integraal*, omdat er oplossingen gezocht moeten worden die de belangen dienen van verschillende sectoren: economie, ruimtelijke ordening, landschap, milieu, recreatie & toerisme, landbouw, verkeer & vervoer;
- *verkeersbreed*, omdat - zoals al eerder is uitgelegd - knelpunten nooit alleen betrekking hebben op problemen voor landbouwverkeer, maar ook altijd op problemen met doorstroming van autoverkeer (bereikbaarheid) en/of verkeersveiligheid van fietsers en/of leefbaarheid in kleine kernen;
- *gebiedsgericht*, omdat gezocht moet worden naar optimale oplossingen voor alle weggebruikers, ongeacht wie de wegbeheerder is.

Oplossingen kunnen infrastructureel van aard zijn, op netwerkniveau of op niveau van een afzonderlijke weg. Maar ook niet-infrastructurele oplossingen zijn mogelijk (denk aan bijvoorbeeld venstertijden of ontheffingen.)

Kortom: er is maatwerk nodig waarbij alle betrokken partijen en belangen een rol spelen. Het vinden van oplossingen valt daarom buiten het kader van deze nota.