

RAPPORT

## Landbouwverkeer Regio West- Brabant

Van standpunten via belangen naar oplossingen

Klant: Provincie Noord-Brabant

Referentie: BG8963T&PRP1811131842

Versie: 01/Finale versie

Datum: 13 november 2018

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35  
3818 EX AMERSFOORT  
Netherlands  
Transport & Planning  
Trade register number: 56515154

+31 88 348 20 00 **T**  
+31 33 463 36 52 **F**  
info@rhdhv.com **E**  
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Landbouwverkeer Regio West-Brabant

Ondertitel:  
Referentie: BG8963T&PRP1811131842  
Versie: 01/Finale versie  
Datum: 13 november 2018  
Projectnaam: Landbouwverkeer Regio West-Brabant  
Projectnummer: BG8963  
Auteur(s): Debbie Ammerlaan, Niels Bosch

Opgesteld door: Debbie Ammerlaan

---

Gecontroleerd door: Niels Bosch

---

Datum/Initialen: 13 november 2018

---

Goedgekeurd door: Niels Bosch

---

Datum/Initialen: 13 november 2018

---

Classificatie

Projectgerelateerd



## Disclaimer

*No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The integrated QHSE management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 and OHSAS 18001:2007.*

## Inhoud

<b>1</b>	<b>Aanleiding van de aanpak</b>	<b>1</b>
1.1	Waar naar toe met het landbouwverkeer?	1
1.2	Doel aanpak	1
1.3	Positie van provincie Brabant in de rapportage en problematiek	1
<b>2</b>	<b>Methodiek</b>	<b>3</b>
2.1	Basis van onze aanpak	3
2.1.1	Proces en inhoud	3
2.1.2	Integrale samenwerking	3
2.1.3	Gezamenlijke belangen: principes Mutual Gains	4
2.2	Werkwijze met voorbereidende en regionale bijeenkomsten	4
2.2.1	Vorbereidingsbijeenkomsten met werkgroep	5
2.2.2	Werkwijze 1 <sup>e</sup> regiobijeenkomst: belangen	5
2.2.3	Werkwijze 2 <sup>e</sup> regiobijeenkomst: oplossingen	5
2.3	Van pilot naar werkwijze	6
<b>3</b>	<b>Resultaten van de regionale bijeenkomsten</b>	<b>7</b>
3.1	Eerste regionale bijeenkomst: Belangen	7
3.2	Tweede regionale bijeenkomst: Oplossingsrichtingen	8
3.2.1	Kenmerken en knelpunten binnen de bebouwde kom	8
3.2.2	Kenmerken en knelpunten buiten de bebouwde kom	9
3.2.3	Oplossingsrichtingen	10
<b>4</b>	<b>Naar een oplossing voor het landbouwverkeer</b>	<b>13</b>
4.1	Kritisch kijken naar knelpunten	13
4.2	Landbouwverkeer in de rest van provincie Noord-Brabant	15
<b>5</b>	<b>Conclusies en advies</b>	<b>16</b>

## Bijlagen

Samenstelling werkgroep, aanwezigen en verslagen regiobijeenkomsten  
Knelpunten i.r.t. provinciale wegen

## 1 Aanleiding van de aanpak

### 1.1 Waar naar toe met het landbouwverkeer?

Het huidige beleid van de provincie Noord-Brabant met betrekking tot het toelaten van landbouwvoertuigen op provinciale wegen is 'Nee, tenzij...'. Bij een intensiteit boven de 12.000 motorvoertuigen worden landbouwvoertuigen in ieder geval niet toegelaten, daaronder is sprake van maatwerk. In de praktijk blijkt echter dat er ook landbouwverkeer op sommige wegen rijdt waar meer dan 12.000 motorvoertuigen rijden en dat ongeveer de helft van de provinciale wegen is opengesteld voor landbouwverkeer. Hierbij is verkeersveiligheid een belangrijk afwegingskader waardoor in het ene geval openstelling wordt gekozen en in het andere geval voor een geslotenverklaring.

Dat de positie van landbouwverkeer een discussiepunt is op provinciale wegen, blijkt uit de diverse vragen over landbouwverkeer van verschillende gemeentes aan de provincie. De provincie staat hierbij open voor het bespreken van oplossingen. Op basis hiervan is al maatwerk uitgevoerd, zoals bij Moerdijk. Hierbij wordt gekeken waar verantwoord concessies kunnen worden gedaan op het gebied van de beleidslijn en onder welke voorwaarden.

Echter, vragen met betrekking tot landbouwverkeer blijven terugkeren. Hierbij is o.a. discussie over verschillende knelpunten (en mogelijke maatregelen), zoals de positie van het landbouwverkeer op de weg en te krappe bochten. In de regio West-Brabant is in 2017 reeds door Accent Adviseurs een knelpuntenstudie uitgevoerd. Op basis hiervan zijn aanvullende afspraken gewenst. Vraag is hoe dit proces eruit dient te zien, zodat gezamenlijk tot overeenstemming om daarmee tot een oplossing te komen. Tevens moet worden voorkomen dat oplossingen op deze knelpunten leiden tot nieuwe knelpunten.

### 1.2 Doel aanpak

Het doel van de aanpak is om vanuit een gezamenlijke belangen benadering oplossingsrichtingen te bieden voor het landbouwverkeer waar sprake is van gemeentelijke knelpunten in relatie tot een geslotenverklaring voor landbouwverkeer op een provinciale weg. Om hiertoe te komen hebben we een aanpak opgesteld (zie hoofdstuk 2) met een voorstel voor het proces, zodat gezamenlijk tot overeenstemming en dus tot een oplossing gekomen kan worden.

### 1.3 Positie van provincie Brabant in de rapportage en problematiek

De provincie Noord-Brabant is wegbeheerder van diverse wegen in de regio West-Brabant. Op een deel van deze wegen geldt een geslotenverklaring voor het landbouwverkeer. Deze geslotenverklaringen zijn in vele gevallen al jaren van kracht en bij nieuwe rondwegen veelal direct ingesteld bij de ingebruikname van de rondweg. Bij het ontwerp van nieuwe rondwegen is rekening gehouden met de positie van het landbouwverkeer en zijn routes voor het landbouwverkeer gerespecteerd.

Bij het opstellen van de rapportage door Accent Adviseurs in 2017 is de provincie Noord-Brabant als stakeholder weliswaar gehoord, maar is overleg over de beleving van de knelpunten achterwege gebleven. Onduidelijk is wat exacte status is van de knelpunten, waar ze vandaan komen en wat voor afspraken zijn gemaakt. Tijdens de regiodagen van afgelopen jaar bleek het volgende:

- Knelpunten zijn kort opgeschreven, waar het niet duidelijk voor iedereen is wat het knelpunt precies inhoudt.

- Sommige knelpunten zijn al opgelost, omdat er inmiddels maatregelen zijn genomen.
- Knelpunten zijn opgevraagd bij verschillende stakeholders, maar niet met elkaar afgestemd. Daardoor zijn niet alle knelpunten voor iedereen herkenbaar.
- Knelpunten zijn opgenomen als gevolg van geplande veranderende situaties. In praktijk blijkt de verandering anders uit te pakken dan gevreesd werd.

De provincie Noord-Brabant concludeert mede naar aanleiding van de overleggen en bijeenkomsten dat over oplossingsrichtingen waarbij gebruik van de provinciale weg als oplossing wordt gezien, het knelpuntenoverzicht nog niet kan rekenen op volledig draagvlak en de knelpunten die erop staan zijn niet allemaal meer actueel.

Problematiek rondom het landbouwverkeer met betrekking tot provinciale wegen is niet uniek voor de regio West-Brabant. Ook op andere provinciale wegen in de provincie Noord-Brabant en ook op andere provinciale wegen in Nederland bestaat het spanningsveld tussen toelating en gesloten verklaren van provinciale wegen. Provincie Noord – Brabant hanteert in haar beleid een duidelijk uitgangspunt: landbouwverkeer is op provinciale wegen buiten de bebouwde kom in principe niet gewenst. Oorsprong van deze heldere beleidsregel is gelegen in het programma Duurzaam Veilig dat alle wegbeheerders in Nederland hebben onderschreven. In dit programma is gesteld dat de menging van landbouwverkeer op 80 km/u wegen vanuit het verschil in snelheid en massa verkeersveiligheidsrisico's met zich meebrengt en daarom voorkomen moet worden. Landbouwverkeer zal zich buiten de bebouwde kom over erftoegangswegen met een maximale snelheid van 60 km/u moeten afwikkelen. Binnen de bebouwde kom is het gewenst het landbouwverkeer over gebiedsontsluitingswegen met een maximale snelheid van 50 km/u af te wikkelen. Voor de geslotenverklaringen die nu aanwezig zijn op de provinciale wegen is van oudsher een alternatief beschikbaar. De gesignaleerde problemen zijn daarmee in principe gemeentelijke knelpunten.

Desalniettemin neemt de provincie Noord-Brabant haar verantwoordelijkheid en wil samen met de gemeentelijk wegbeheerders bezien op welke wijze de geconstateerde knelpunten kunnen worden opgelost. Dat wil niet zeggen dat daarmee de provinciale wegen worden opengesteld voor landbouwverkeer. Dit is wellicht pas aan de orde als alle alternatieve mogelijkheden geen oplossing blijken te bieden voor het geconstateerde knelpunt.

## 2 Methodiek

Redenerend vanuit belangen is een plan van aanpak opgesteld om gezamenlijk tot overeenstemming en daarmee tot een oplossing te komen. In dit project gaat het niet om de traditionele aanpak van knelpunt via oplossing naar uitvoering. Het gaat om het loslaten van standpunten en elkaars belangen in beeld te brengen en wederzijds begrip te creëren. Dit leidt mogelijk tot andere oplossingsrichtingen of meer begrip als die er niet zijn.

De pijlers die de basis vormen van onze aanpak zijn beschreven in paragraaf 2.1. De stappen die zijn gevolgd zijn weergegeven in paragraaf 2.2.

### 2.1 Basis van onze aanpak

De basis van de aanpak bestaat uit de volgende 3 pijlers:

- Proces en inhoud: directe afstemming ambtelijk en bestuurlijk
- Integraal: niet over de sector praten maar met de sector
- Gezamenlijke belangen: van daaruit naar oplossingsrichtingen

In de volgende subparagrafen gaan we verder in op deze drie pijlers.

#### 2.1.1 Proces en inhoud

Een belangrijk onderdeel van onze aanpak is het proces. Hierbij zijn zowel ambtenaren als bestuurders nauw bij het proces betrokken door met hen ons plan van aanpak te bespreken en hen samen uit te nodigen voor de regionale bijeenkomsten. Op deze manier vond in kortere stappen dan het gevoerde proces tijdens de knelpunteninventarisatie een wisselwerking plaats tussen ambtelijk en bestuurlijk niveau. Op deze manier ontstaat op zowel ambtelijk als bestuurlijk niveau overeenstemming over knelpunten en de manier waarop deze opgelost kunnen worden.

Daarnaast bevat deze aanpak een inhoudelijk deel, waarbij wordt ingegaan op de inhoudelijke knelpunten en mogelijke maatregelen voor landbouwverkeer.

#### 2.1.2 Integrale samenwerking

In deze aanpak is de sector (CUMELA en LTO) bij het project/proces betrokken evenals andere stakeholders, zoals de VVN, politie, Fietsersbond, TLN en Evofenedex. Door samen met deze partijen om tafel te gaan, kon iedereen zijn standpunten aangeven en is meer begrip voor elkaars situatie ontstaan. Tevens bood dit de mogelijkheid om *met* elkaar over de situaties te spreken in plaats van *over* elkaar. Tijdens de knelpunteninventarisatie is de sector wel gevraagd om input, maar er zijn geen gezamenlijke bijeenkomsten geweest met gemeentes, provincie, sector en andere stakeholders.

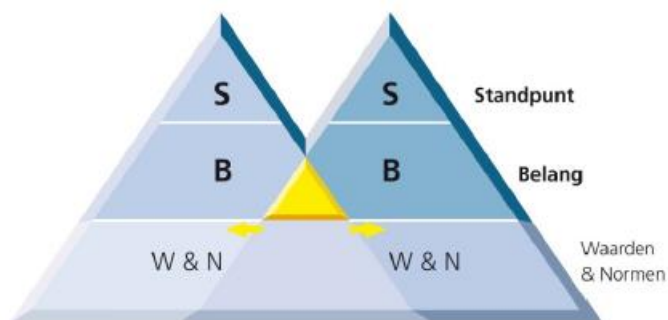
### 2.1.3 Gezamenlijke belangen: principes Mutual Gains

In het proces hebben we de hoofdprincipes van Mutual Gains toegepast.

De Mutual Gains theorie is een redelijk uitgebreid stappenplan dat voor deze case te ver gaat. Het principe achter de methodiek kan echter goed in deze situatie werken. Het idee is dat gewerkt wordt met het vergroten van het gezamenlijk belang

in de materie. Het is daarbij van belang om de standpunten van de verschillende partijen te ontleden in belangen. Zo zal het standpunt van een gemeente kunnen zijn dat het beter is om landbouwverkeer over een provinciale weg te leiden. De vraag *waarom* ze dat vinden is echter interessanter: een verkeersveilige gemeente, beperkt profiel op de gemeentelijke wegen, beloften aan

burgers, of nog iets anders? Pas als de belangen achter de standpunten bekend zijn, kan gewerkt worden aan een gezamenlijk belang. Zo zal iedereen het belang van verkeersveiligheid delen, de manier waarop dat kan worden bereikt is echter divers. Een deel van de belangen wordt beantwoord door de studies. Basis van dit project is een integratief/principieel overleg. In onderstaande tabel is toegelicht wat dat inhoudt.



De gouden driehoek: het gezamenlijk belang zo groot mogelijk maken!

Distributief/positioneel	Integratief/principieel
Op basis van standpunten	Op basis van belangen
Denken in termen van wij/zij	Luisteren en inleven in anderen
Win – lose	Win-win
Tactieken en trucs	Openheid
Vinden van zwakke plekken van anderen	Gezamenlijk oplossingen zoeken
Zorgen voor informatieonbalans	Transparant

## 2.2 Werkwijze met voorbereidende en regionale bijeenkomsten

De werkwijze bestaat uit het benaderen van knelpunten en oplossingen vanuit gezamenlijke belangen en verdeeld in de volgende 2 stappen, waarin de eerdere benoemde pijlers zijn verwerkt:

1. Gezamenlijk belang definiëren + benoemen urgentie
2. Oplossingen + werkafspraken opstellen

Deze stappen zijn vertaald in twee regionale bijeenkomsten waarvoor bestuurders, ambtenaren, sector en overige stakeholders zijn uitgenodigd (zie bijlage A voor de genodigden voor de regionale bijeenkomsten). Deze bijeenkomsten zijn voorbereid met een werkgroep.

### 2.2.1 Voorbereidingsbijeenkomsten met werkgroep

De regionale bijeenkomsten zijn voorbereid met een werkgroep. Deze werkgroep bestaat uit een afvaardiging van de voor verkeer verantwoordelijke bestuurders en ambtenaren van provincie en gemeentes uit de regio. Zie bijlage A voor de samenstelling van de werkgroep en de verslaglegging daarvan.

### 2.2.2 Werkwijze 1<sup>e</sup> regiobijeenkomst: belangen

Het doel van de eerste regionale bijeenkomst is het gezamenlijk belang definiëren. Hiermee is getracht de verschillende bestuurders, ambtenaren, stakeholders en sector bij elkaar te brengen, het nut van een gezamenlijke aanpak in het probleem in te laten zien, de belangen in beeld te brengen en dilemma's te bespreken. Dit leidt tot afgestemde uitgangspunten en kaders die als input dienen voor de tweede bijeenkomst.

Zodra de belangen bekend zijn kan beoordeeld worden waar overeenkomsten zitten en waar tegenstrijdigheden. We richten ons bij de oplossingen op de gezamenlijke belangen, zodat draagvlak ontstaat voor de voorgestelde maatregelen. Natuurlijk kan het voorkomen dat er tegenstrijdige belangen zijn. Ook van deze tegengestelde belangen kunnen onderdelen gemeenschappelijk zijn. Zodra de tegenstellingen komen vanuit een verschillende perceptie van waarden en normen zijn oplossingen binnen de scope van dit project niet haalbaar en volstaan we met het registreren van de tegenstelling.

Tijdens de eerste regiobijeenkomst zijn de volgende onderdelen behandeld:

- a) Presentatie aan de aanwezigen waarin ze meegenomen worden in de problematiek rondom het landbouwverkeer en de noodzaak om gezamenlijk tot een oplossing te komen, inclusief het proces dat we hiervoor volgen.
- b) Belangen van de stakeholders in beeld brengen (toepassen van principes Mutual Gains).
- c) Gezamenlijk bespreken van de dilemma's die er spelen in de regio en de urgentie van de problematiek.

Uitkomst van de eerste bijeenkomst is een overzicht van de uitgangspunten en kaders die als basis dienen voor de tweede bijeenkomst over knelpunten en mogelijke oplossingen. Deze uitgangspunten en kaders zijn beschreven in hoofdstuk 3.

### 2.2.3 Werkwijze 2<sup>e</sup> regiobijeenkomst: oplossingen

Tijdens de tweede regiobijeenkomst is gewerkt aan oplossingen op basis van elkaars belangen die zijn gedefinieerd tijdens de eerste regiobijeenkomst. Als uitgangspunt zijn de knelpunten uit de studie van Accent Adviseurs gebruikt waarbij een selectie is gemaakt van knelpunten die én een relatie hebben met een provinciale weg én waarvoor vooralsnog geen oplossing voorhanden is. In een aantal stappen is in kaart gebracht wat de eigenschappen van de knelpunten zijn en op welke (al dan niet creatieve) manier deze knelpunten opgelost kunnen worden. Deze oplossingen zijn generiek waarmee ze allemaal zijn te overwegen bij het oplossen van de knelpunten. Hierbij is onderscheid gemaakt naar oplossingen die direct uitgevoerd kunnen worden, die nader onderzoek nodig hebben of die vooralsnog niet realistisch zijn (oplossingen voor lange termijn). Vervolgens zijn werkafspraken gemaakt en is een doorkijken gegeven naar het vervolg.

Tijdens de tweede regiobijeenkomst zijn de volgende onderdelen behandeld:

- a. Terugkoppeling eerste regionale bijeenkomst: uitgangspunten en kaders.
- b. Bespreken knelpunten i.r.t. provinciale wegen door deze tegen het licht te houden van de uitgangspunten en kaders. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen kenmerken van knelpunten binnen en buiten de bebouwde kom.



- c. Bespreken oplossingen bij de knelpunten op basis van belangen. Hierbij is onderscheid gemaakt naar oplossingen op de volgende 3 niveaus:
  - 1. Oplossingen waar direct iets mee gedaan kan worden.
  - 2. Meerdere mogelijke oplossingen voor één probleem, waarvoor verder onderzoek nodig is.
  - 3. Oplossingen die vooralsnog niet realistisch zijn (oplossingen voor lange termijn).
- d. Maken van werkafspraken om te komen tot een programmatische aanpak landbouwverkeer.
- e. Doorkijk naar vervolg en planning.

### 2.3 Van pilot naar werkwijze

De gekozen methodiek is voor wat betreft het onderwerp landbouwverkeer nieuw voor de provincie Noord-Brabant. Verkeerskundigen zijn veelal gewend om vanuit knelpunt via richtlijn naar een oplossing te komen. Deze stappen worden vaak snel achter elkaar genomen door ervaring van de verkeerskundigen. Hierdoor komen oplossingen snel centraal te staan waarmee ze een standpunt vormen. De werkwijze waarbij zowel knelpunt als oplossing als standpunt benaderd worden om vervolgens hierachter het belang te zoeken is nieuw en kan ertoe leiden dat andere inzichten ontstaan over zowel knelpunt als oplossing.

Provincie Noord-Brabant heeft aangegeven het project in West-Brabant te zien als pilot voor de knelpunten gerelateerd aan landbouwverkeer. Bij het slagen van de pilot valt te overwegen om, indien nodig, deze methodiek ook bij vergelijkbare situaties toe te passen elders in Noord-Brabant. Er is gekozen voor de regio West-Brabant omdat deze regio reeds een knelpunteninventarisatie heeft gerealiseerd wat een goed vertrekpunt is voor de pilot en er zich meerdere knelpunten voordoen waarvoor openstelling van de provinciale weg als oplossing werd gezien.

Duidelijk is dat binnen de pilot nog niet alle problemen worden opgelost, er wordt gewerkt aan gezamenlijke belangen om op die wijze voor te kunnen sorteren op kansrijke oplossingsrichtingen. Gedachte daarbij is dat oplossingen alleen maar werken als ieders belang gediend is bij de oplossing. In hoofdstuk 4 worden de tijdens de workshops gevonden kansrijke oplossingen gelegd naast de overgebleven knelpunten. De komende tijd zullen deze oplossingen verder moeten worden uitgewerkt tot maatwerkoplossingen om alle knelpunten daadwerkelijk op te lossen. Dit resulteert in een lijst van generieke en specifieke maatregelen. Het initiatief van het proces om te komen tot deze maatregelen ligt bij de problemeigenaar, dat zijn de regio West - Brabant en/of de gemeentelijk wegbeheerders. De provincie Noord-Brabant stelt zich daarbij op als coöperatieve partner.

### 3 Resultaten van de regionale bijeenkomsten

Zoals in hoofdstuk 2 is aangegeven heeft Royal HaskoningDHV tijdens de pilot twee workshops georganiseerd. Voor deze workshops zijn zowel de bestuurlijke als de ambtelijk betrokkenen van alle gemeenten uitgenodigd van regio West-Brabant. Belangrijk onderdeel in de aanpak is dat er niet gesproken moet worden *over* agrariërs en loonwerkers met betrekking tot mogelijke overlast van landbouwvoertuigen, maar *met* ze door juist met de sector in gesprek te gaan. Om deze reden is de sector uitgenodigd om deel te nemen aan de workshops. CUMELA nam deel namens de loonwerkers, ZLTO namens de agrariërs. Ook Veilig Verkeer Nederland, de Fietzersbond, TLN en Evofenedex namens de logistieke sector zijn uitgenodigd om een zo breed mogelijk de problematiek te kunnen benaderen. De Fietzersbond heeft om onbekende redenen bedankt voor deelname. In dit hoofdstuk beschrijven we de twee georganiseerde workshops met de daarbij gerealiseerde resultaten.

#### 3.1 Eerste regionale bijeenkomst: Belangen

De eerste workshop vond plaats op 23 augustus en stond in het teken van het delen van elkaars belangen. Uitgangspunt bij de gekozen methodiek is dat oplossingen pas zullen werken als daarmee het belang van alle betrokkenen is gediend. Stel dat gemeente en provincie een alternatieve route geschikt maken voor landbouwverkeer waardoor een provinciale weg gesloten kan blijven en een kern ontzien kan worden, dan kan daarbij de omrijdafstand reden zijn dat een agrariër de route niet gaat gebruiken. Het belang van de agrariër is namelijk niet gediend.

Tijdens de workshop zijn alle aanwezigen gevraagd aan te geven waar zij voor staan en wat hun belangen zijn. Aan de hand van toekomstige ontwikkelingen is een beeld geschetst van de uitdagingen waarvoor zij staan. Door feiten en fictie te benoemen kunnen vooroordelen worden genuanceerd. Tot slot is gevraagd om aan te geven wat de reden voor de aanwezigheid is. Iedereen is weliswaar uitgenodigd, maar het feit dat mensen daadwerkelijk de moeite nemen om naar een bijeenkomst te komen houdt in dat ze er wat van verwachten.

In onderstaand overzicht is weergegeven wat de vertegenwoordigers hebben aangegeven:

	Toekomstige ontwikkelingen	Feiten?	Fictie?	Waarom ben jij hier?
Gemeentes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Leegstand</li> <li>• Nieuwe routes</li> <li>• Groter/ anders</li> <li>• Meer aandacht voor leefbaarheid</li> <li>• Herinrichting van wegen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Samen!</li> <li>• Geen handhaving op snelheid</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Veiligheid</li> <li>• Leefbaarheid</li> <li>• Helderheid</li> <li>• Draagvlak</li> <li>• Faciliteren agrarische sector</li> <li>• Bereikbaarheid landbouwverkeer</li> </ul>
ZLTO	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaalvergroting</li> <li>• Specialisatie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Er is geen data</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dat voertuigen steeds groter worden → voertuigen worden <u>niet</u> groter</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sinds 2013 op agenda</li> <li>• Structureel overleg</li> <li>• Veiligheid &amp; bedrijfsvoering</li> </ul>
TLN	<ul style="list-style-type: none"> <li>• LZV's: conflict bij 40 km/u?</li> <li>• Elektrische voertuigen</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dat er veel ongevallen met vrachtverkeer gebeuren (gebeuren absoluut en relatief meer ongevallen met personenauto's)</li> <li>• Dat vrachtverkeer tol ontwijkt (is niet het geval)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Veiligheid</li> <li>• Imago</li> </ul>
CUMELA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kleinere machines</li> <li>• Kentekening + 40 km/u?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Samen!</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Te hard en onveilig rijden</li> </ul>	
VVN	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Meer slachtoffers onder zwakkere verkeersdeelnemers (o.a. scootmobiel)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Interactie landbouwverkeer en overig verkeer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Altijd tegen &gt;25 km/u</li> <li>• &lt;50km/u</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Begrip</li> <li>• Overleg</li> </ul>
Provincie N-B	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Meer slachtoffers</li> <li>• Aandacht voor veiligheid</li> <li>• Onderscheid landbouwvoertuigen die 25 km/u en 40 km/u kunnen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Weg open als het kan</li> <li>• Landbouwverkeer rijdt met snelheid van 25 km/u op provinciale weg</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dat provincie tegen landbouwverkeer is</li> <li>• Dat landbouwverkeer niet op 60 km/u weg mag rijden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Open discussie &amp; begrip</li> <li>• Veiligheid</li> </ul>

### **Urgentie van de maatregelen**

Naar aanleiding van bovenstaand overzicht is aan alle aanwezigen gevraagd waarom er oplossingen moeten komen voor de geconstateerde knelpunten. Met andere woorden: wat zou er gebeuren als gemeenten en provincie geen actie ondernemen?

Als belangrijkste reden om maatregelen te treffen voor het landbouwverkeer werd de verkeersveiligheid genoemd. Het landbouwverkeer is relatief vaak bij ongevallen betrokken en ook de subjectieve verkeersonveiligheid rondom het landbouwverkeer is groot. Vooral de combinatie van grote voertuigen en fietsers wordt als onwenselijk gezien. Dit wordt vaker aangehaald en de politiek is zich bewust dat zij iets moeten doen. Gebeuren er ongelukken dan zal de politiek hierop worden aangekeken.

Gemeenten zijn steeds meer bezorgd om de leefbaarheid binnen hun grenzen. Verkeer speelt een grote rol bij de leefbaarheid waarbij het zware verkeer de grootste rol speelt. Met name landbouwvoertuigen worden door de overige weggebruikers als gevaarlijk aangemerkt. Om deze reden ontstaat steeds meer weerstand tegen de toelating van deze voertuigen binnen de bebouwde kom. Ook de gebruikers van de landbouwvoertuigen ontwijken de bebouwde kommen het liefst. De interactie met de fietsers en voetgangers zien zij als ongewenst.

Voor zowel de agrariër/ loonwerker als reguliere weggebruiker is er bovendien behoefte aan helderheid. Waar wel en niet gereden mag worden is nu vaak onduidelijk. Dit wordt mede veroorzaakt door de lappendeken van maatregelen die genomen worden. Hieruit is te zien dat de wegbeheerder worstelt met de toelating van landbouwverkeer.

Dit raakt tevens het laatste punt wat is aangehaald en dat is begrip. Een maatschappelijke tendens is dat het begrip en tolerantie aan het afnemen is. Ook de bestuurders van de landbouwvoertuigen ondervinden daar dagelijks de gevolgen van.

## **3.2 Tweede regionale bijeenkomst: Oplossingsrichtingen**

Op 26 september 2018 vond de tweede workshop plaats. Op basis van elkaars belangen is in deze tweede workshop gewerkt aan oplossingsrichtingen. Als uitgangspunt zijn de knelpunten uit de studie van Accent Adviseurs gebruikt waarbij een selectie is gemaakt van knelpunten die een relatie hebben met een provinciale weg en waarvoor vooralsnog geen oplossing voorhanden is. In een aantal stappen is in kaart gebracht wat de eigenschappen van de knelpunten zijn en op welke (al dan niet creatieve) manier deze knelpunten opgelost kunnen worden. Deze oplossingen zijn generiek waarmee ze allemaal zijn te overwegen bij het oplossen van de knelpunten. Er is onderscheid gemaakt tussen kenmerken en knelpunten en oplossingen binnen en buiten de bebouwde kom.

### **3.2.1 Kenmerken en knelpunten binnen de bebouwde kom**

Binnen de bebouwde kom hebben landbouwvoertuigen vaak te maken met een te smal profiel voor hun voertuigen. In sommige gevallen zijn de doorgaande wegen door de kom ook uitgevoerd als 30 km/u zone en voorzien van drempels en andere obstakels. De weg wordt vaak gedeeld met fietsers en auto's staan geparkeerd op de weg. Ook vindt het laden en lossen van voertuigen ten behoeve van de winkelbevoorrading vaak plaats op de weg, halteren bussen op de rijbaan en staan er vaak andere obstakels zoals bouwcontainers op de weg. Hierdoor moet het landbouwvoertuig veel manoeuvreren en is er vaak beperkt overzicht. Mede gelet op het feit dat ook voetgangers aanwezig zijn, leidt dit tot een subjectieve onveiligheid.

Ook komt het regelmatig voor dat doorgaande verbindingen worden afgesloten vanwege evenementen. Vooral in de kleine dorpen waar de doorgaande weg vaak de enige mogelijkheid is voor landbouwvoertuigen leidt dit tot knelpunten omdat de omleidingsroute vaak niet toegankelijk is.

Doordat woningen vaak kort op de wegwijk staan en de verharding vaak voorzien is van klinkers leidt te aanwezigheid van landbouwvoertuigen tot geluidsoverlast en trillinghinder.

#### Kenmerken knelpunten binnen de bebouwde kom

- Te smal profiel (30 km/u)
- Geparkeerde voertuigen
- Lage snelheid
- Veel fietsers/ weinig ruimte
- Voetgangers aanwezig
- Veiligheid
- Trillingen → type verharding
- Woningen dicht op weg
- Winkels bevoorradig
- Openbaar vervoer halteert op rijbaan
- Evenementen/ blokkades
- Geluidsoverlast
- Drempels/ obstakels
- Leefbaarheid
- Beperkt overzicht

### 3.2.2 Kenmerken en knelpunten buiten de bebouwde kom

Belangrijkste kenmerk van buiten de bebouwde kom is dat dit altijd de herkomst en/of bestemming is van het landbouwvoertuig. Percelen liggen immers altijd buiten de bebouwde kom en zijn de reden van het bestaan van landbouwverkeer.

Buiten de bebouwde kom zijn de snelheidsverschillen tussen het landbouwverkeer en de andere verkeersdeelnemers groter dan binnen de bebouwde kom. Hierdoor heeft het landbouwvoertuig meer te maken met inhalende auto's. Wegen buiten de bebouwde kom hebben vaak meerdere functies waarbij meerdere gebruikers gebruik maken van de weg. Een weg kan verbindend of ontsluitend zijn en heeft daarbij in veel gevallen ook een recreatieve functie. Buiten de bebouwde kom is een grote diversiteit aan weginrichting en de manier waarop verkeersstromen worden gemengd. Vaak zijn wegen niet toegerust op de aanwezigheid van landbouwverkeer. Het landbouwverkeer is soms gecombineerd met fietsverkeer, soms met gemotoriseerd verkeer afhankelijk van de wegfunctie en -inrichting. Juist de smalle wegen, die weinig verkeer hebben, zijn vaak de toegangswegen voor de percelen. Doordat de wegenstructuur buiten de bebouwde kom grofmaziger is dan binnen de bebouwde kom is het aantal alternatieven voor bepaalde verbindingen minder groot waardoor ontvlechting van verkeer leidt tot grotere omrijafstanden. Op veel wegen waar landbouwverkeer zich beweegt is sprake van sluipverkeer. Kenmerk van sluipverkeer is dat het gehaast rijdt. Doordat het aantal aanwonenden buiten de bebouwde kom minder is, is het verkeer minder bedacht op afslaan bewegingen. Dit kan leiden tot onverwachte bewegingen op de rijbaan. Tot slot wordt aangegeven dat de verlichting buiten de bebouwde kom vaak minder goed is met gevolgen voor de verkeersveiligheid.

## Kenmerken knelpunten buiten de bebouwde kom

- Menging verkeersstromen
- Hogere snelheidsverschillen
- Minder aanwonenden, maar wel onverwachte bewegingen
- Wegen hebben meerdere functies (recreatief, fiets, landbouwverkeer, openbaar vervoer, overig)
- Grofmazig
- Verschillende weginrichtingen per wegvak
- Veel herkomsten en bestemmingen voor landbouwverkeer
- Wegprofiel past niet altijd bij omvang landbouwvoertuigen
- Zichtbaarheid
- Verlichting
- Sluipverkeer

### 3.2.3 Oplossingsrichtingen

In de tweede ronde is gekeken naar de denkbare oplossingsrichtingen. Er is onderscheid gemaakt tussen toepasbaarheid: direct toepasbaar, nader onderzoek noodzakelijk en lange termijn oplossingen. Hierbij moet gesteld worden dat de lange termijnoplossingen in veel gevallen een utopische lading hebben. In de regiobijeenkomsten zijn deze oplossingsrichtingen opgesteld naar binnen en buiten de bebouwde kom. Uiteindelijk blijkt dit onderscheid voor veel oplossingen niet aanwezig waardoor ervoor gekozen is ze gezamenlijk te behandelen. Niet alle oplossingen dienen ieders belang. De oplossingen waar dit voor geldt zijn ter volledigheid genoemd en voorzien van een voetnoot.

#### Direct toepasbaar

Op het gebied van gedragsbeïnvloeding/ communicatie/ bewustwording/ acceptatie is op korte termijn veel mogelijk. Te denken valt aan de volgende maatregelen:

- A1. Les op de basisschool/ voortgezet onderwijs over landbouwverkeer/ meerijddag
- A2. Verkeersdag in de kern waarbij landbouwers + bewoners samen komen
- A3. Verbeteren communicatie tussen ZLTO/ CUMELA met inwoners (o.a. tijdens oogstseizoen)
- A4. Maandelijks media-aandacht over gewenst gedrag (en belonen goed gedrag)
- A5. Handhaving/ houden aan de verkeersregels/ elkaar aanspreken op gedrag
- A6. Acceptatie/ begrip voor elkaar creëren
- A7. Opfriscursus na 5 jaar of bij nieuwe werkgever
- A8. Gedragsregels bij passeren landbouwverkeer-fietsers
- A9. Cursussen bij loonbedrijven/ voor bestuurders landbouwvoertuigen
- A10. Bij oogstperiodes andere weggebruikers attenderen hierop via borden en spandoeken
- A11. Overleg tussen gemeentes bij grensoverschrijdende wegen

Ook bij fysieke maatregelen op routes of aan landbouwvoertuigen kan vandaag begonnen worden met maatregelen:

- A12. Geen obstakels op de landbouwroute<sup>1</sup>
- A13. Landbouwvriendelijke obstakels, zoals Gumacon drempels en absorberende drempels
- A14. Maximum breedte respecteren (wegbeheerder & agrariër), o.a. verkeersremmende maatregelen voldoende breed.
- A15. Obstakels direct langs wegen/ bij kruispunten verwijderen (goed zicht en voldoende breedte), toepassen schrikstroken parkeerplaatsen

<sup>1</sup> Geen obstakels dient niet alle belangen, wel kunnen de obstakels landbouwvriendelijk worden aangelegd.

- A16. Duidelijke weginrichting (bebording, markering)
- A17. Extra verharding toepassen langs buitenwegen (bijv. grasbetonstenen)
- A18. Optische waarschuwingsborden
- A19. Andere verharding toepassen/ verharderen zandpaden (indien te gebruiken als route)
- A20. Passeerhavens/ -stroken aanleggen (en evalueren)
- A21. Flexibele paaltjes toepassen waar landbouwverkeer overheen kan rijden
- A22. Beter accentueren potentiële gevaarpunten

Tot slot zijn er enkele organisatorische elementen die toegepast kunnen worden:

- A23. Zichtbaarheid/ herkenbaarheid van landbouwverkeer vergroten en aanpassingen aan landbouwvoertuigen zelf (innovatieve spatborden, tractorbumper verplicht)
- A24. Evenementen niet tijdens oogst (vergunning)
- A25. Bewustwording vestigingsbeleid
- A26. Arbeidstijden aanpassen (t.b.v. buiten spits rijden)
- A27. Heldere verkeersregels, bebording, etc.
- A28. Handhaving/ toezicht op huftergedrag

### Nader onderzoek nodig

De volgende onderwerpen zijn genoemd die kansrijk zijn, maar waarvoor nader onderzoek gewenst is.

- B1 Scheiden van verkeer (voornamelijk fietsverkeer met landbouwverkeer). O.a. gescheiden fietspaden, aanleg fietspaden (met subsidie) en fietsers van routes met landbouwverkeer halen.
- B2 Vaste routes duiden voor landbouwverkeer op basis van herkomsten en bestemmingen landbouwverkeer (voorkeursroute zowel binnen als buiten kern en verbod op overige wegen)/ netwerken voor verschillende functies benoemen.
- B3 Venstertijden/ afspraken over rijtijden landbouwverkeer (buiten spits/ schooltijden), inclusief kentekening
- B4 Betere richtlijnen t.b.v. landbouwverkeer (CROW), bijv. breedte sluis
- B5 Snelheidsbegrenzing landbouwverkeer
- B6 Passeerhavens aanleggen
- B7 Meer verantwoordelijkheid afleggen landbouwverkeer → kenteken invoeren
- B8 Weer doorgaand verkeer (sluipverkeer) op de landbouwroute door de kern
- B9 Alleen gebruik maken van ontsluitingswegen (50km/u / 70 km/u), beperk gebruik wegen met veel of een mix van functies
- B10 Ruilverkaveling (voorkomen van routes)
- B11 Profiel aanpassen aan vervoerswijze, verbreden wegen landbouwnetwerk
- B12 Stille tractoren
- B13 Landbouwverkeer op rondweg (of alleen in bepaalde oogstperiodes)
- B14 Parallelweg aanleggen, indien alleen voor landbouwverkeer dan semi-verhard
- B15 Landbouwverkeer zo mogelijk naar parallelwegen
- B16 Bestaande routes bestemmen voor landbouwverkeer
- B17 Wegen alleen voor landbouwverkeer
- B18 Wegversmallingen voldoende breed, geen drempels
- B19 Overrijdbare wegversmallingen voor landbouwverkeer
- B20 Toelating op alle (provinciale) wegen<sup>2</sup>
- B21 Specifieke navigatie voor landbouwverkeer

<sup>2</sup> Toelating op alle wegen is een utopie, er kan wel minder stringent worden omgegaan met toelating.

### Lange termijn

Op de lange termijn zijn een aantal zaken genoemd die wellicht utopisch zijn maar wel vaak de kern van het probleem aanpakken:

- C1 Geen landbouwverkeer meer: dit kan op twee manieren worden bekeken. Ten eerste: als de kavels zo groot zijn dat elk bedrijf in de eigen materieel kan voorzien kan voorkomen worden dat landbouwverkeer zich mengt met het overige verkeer. Dit zal natuurlijk nooit helemaal kunnen plaatsvinden, maar door herverkaveling kunnen vraag en aanbod beter op elkaar worden afgestemd. Ook kan naar het landbouwverkeer zelf gekeken worden. Machines kunnen worden ontworpen zodat het regulier verkeer betreft en speciale machines kunnen vervoerd worden op diepladers. Het laatste is vooral interessant voor de loonbedrijven zodra zij langere afstanden moeten afleggen.
- C2 Scheiden op het land (circulair)→ alleen het product dat vervoerd moet worden. Deze duurzame gedachte gaat er vanuit dat het heen en weer rijden van producten wordt voorkomen en dat bepaalde handelingen op het land worden uitgevoerd. Hierdoor kunnen wellicht verplaatsingen worden voorkomen.
- C3 Samenwerking tussen loonwerkers. Als loonwerkers meer gaan samenwerken en een stimulans ontstaat om ritten ver van het loonbedrijf te gunnen aan bedrijven die dichterbij hun vestiging hebben kunnen lange ritten worden voorkomen.
- C4 Vestigingsbeleid. Ook bij het vestigingsbeleid van loonwerkers en agrariërs kan voorkomen worden dat op verkeerskundig gevoelige locaties bedrijven gevestigd worden. Bij uitbreidingsaanvragen kan bedrijfsverplaatsing overwogen worden.
- C5 Tolheffing differentiatie. Landbouwverkeer betaald geen wegenbelasting. Overwogen kan worden om landbouwverkeer op verkeersgevoelige plaatsen of tijden tol te hebben voor de voertuigen om te stimuleren andere routes of tijden te kiezen.
- C6 Landelijk beleid: stop schaalvergroting. Dit voorstel gaat in tegen voorstel C1. Hier wordt juist kleinschaligheid voorgesteld zodat landbewerking met grote machines niet meer noodzakelijk is. Uit bedrijfsmatig oogpunt zal dit echter een utopie zijn.
- C7 Wettelijk vastleggen kleiner landbouwverkeer. Europees wordt reeds nagedacht om vooral de breedtes van het landbouwverkeer te gaan inperken. Er lijkt draagvlak om de wettelijke breedtes van landbouwvoertuigen te beperken tot 3,00 meter. Gedachte bij het geopperde idee is dat problemen kleiner worden als de voertuigen dat ook worden.



## 4 Naar een oplossing voor het landbouwverkeer

Naar aanleiding van de twee regiobijeenkomsten kan geconcludeerd worden dat de gekozen aanpak om uit te gaan van een brede belangen benadering, succesvol is. Zowel de loonwerkers en agrariërs als de gemeenten en provincie geven aan meer begrip te hebben voor elkaars situatie en behoefte hebben om vaker met elkaar te overleggen over knelpunten. Deze positieve wending moet worden vastgehouden en leiden tot concreet resultaat. In dit hoofdstuk is uiteengezet welke afspraken er gemaakt zijn. Dit vervolg ziet er in grote lijnen als volgt uit. Allereerst moet duidelijk worden welke knelpunten opgelost moeten worden. In paragraaf 4.1 kijken we welke knelpunten uit de rapportage van Accent Adviseurs overblijven<sup>3</sup> en via welke oplossingsrichting deze knelpunten kunnen worden opgelost. Tot slot, de problematiek speelt niet alleen in West-Brabant, in paragraaf 4.2 geven we advies hoe de provincie Noord – Brabant de methodiek kan uitrollen over de rest van Noord-Brabant.

Voor de regio West-Brabant wordt het onderwerp geagendeerd op de ontwikkeldagen. Voor de ontwikkeldagen wordt een voorstel gedaan hoe om te gaan met de problematiek van landbouwverkeer in West-Brabant.

Tijdens de 2<sup>e</sup> regiobijeenkomst zijn de volgende afspraken gemaakt voor het vervolg van het onderzoek:

- Kritisch kijken naar knelpunten
- Bestuurlijke werkgroep: bespreken hoe we verder gaan
- Oplossingen met elkaar delen
- Gezamenlijk visie landbouwverkeer
  - Uniformiteit creëren en oplossingen delen
- Bezien of het opstellen van een netwerk voor landbouwverkeer meerwaarde biedt voor de regio West Brabant
- In januari/ februari bij elkaar komen voor vervolg

### 4.1 Kritisch kijken naar knelpunten

In de rapportage van Accent Adviseurs (november 2017) zijn in totaal 68 knelpunten benoemd, die zijn aangedragen door wegbeheerders en de sector. Op basis van de omschrijvingen bij de knelpunten is een selectie gemaakt van knelpunten in relatie tot een geslotenverklaring voor landbouwverkeer op een provinciale weg. Deze eerste selectie hiervan bestond uit 14 knelpunten, verdeeld over 4 deelregio's binnen de regio West-Brabant. Overige knelpunten zijn voornamelijk lokale knelpunten (o.a. smalle inrichting en gebruik van routes door de bebouwde kom). Deze zijn verder buiten beschouwing gelaten, omdat dit veelal om een lokale oplossing vraagt.

Uit de eerste selectie bleek na reacties tijdens de voorbereidings- en regionale bijeenkomst het volgende:

- Knelpunten zijn kort opgeschreven, waar het niet duidelijk voor iedereen is wat het knelpunt precies inhoudt.
- Sommige knelpunten zijn al opgelost, omdat er inmiddels maatregelen zijn genomen.
- Knelpunten zijn opgevraagd bij verschillende stakeholders, maar niet met elkaar afgestemd. Daardoor zijn niet alle knelpunten voor iedereen herkenbaar.

In Tabel 4.1 staan de knelpunten die tot nu toe over zijn gebleven. Een toelichting bij deze knelpunten is weergegeven in bijlage B. Voor het vervolg dient nog kritisch naar deze knelpunten gekeken te worden:

- Zijn de knelpunten herkenbaar?
- Zijn de knelpunten nog van toepassing?

<sup>3</sup> Uitgangspunt daarbij zijn problemen waarbij het gebruik van provinciale wegen als oplossing is genoemd. Dus niet alle knelpunten uit rapportage Accent worden behandeld.



- Ontbreken er nog knelpunten in relatie tot provinciale wegen?

De volgende stap is om met alle partijen in de regio de belangen en oplossingen aan deze knelpunten te koppelen en te komen tot concrete maatregelen. In de tabel hebben we in de kolom de codering toegevoegd van de oplossingsrichtingen uit paragraaf 3.2.3 welke op het eerste gezicht een bijdrage lijken te leveren aan de oplossing van het knelpunt. Het is echter te vroeg om nu aan te geven welke oplossingen gaan werken aangezien de exacte probleemstelling van de diverse knelpunten nog niet bekend zijn. Geadviseerd wordt om dit in regionale context de knelpunten te behandelen, te bepalen welke belangen er gediend moeten worden om ze vervolgens regionaal op te pakken, van elkaar te leren en zorg te dragen voor een regionale uniformiteit.

Tabel 4.1 Knelpunten in relatie tot een geslotenverklaring voor landbouwverkeer op een provinciale weg.

Wegbeheerder	Omschrijving knelpunt	Kansrijke oplossingsrichtingen
Drimmelen	Doorgaande route door Wagenberg en Terheijden als enige toegang naar het achterland, tussen de A59, N285 en water	A1-A9, A15, A23, A24, A26, A27, A28 B1, B2, B3, B8, B9, B14
Haldeberge	Tracé N640, tussen A17 en Oudenbosch	A1-A9, A15, A23, A24, A26, A27, A28 B1, B2, B3, B8, B9, B14
Provincie, Rucphen, Steenberg	De geslotenverklaring van N268 zorgt voor door de kern rijden in Oudenbosch. In Zegge is een knelpunt bij de parallelweg van de A17.	A1-A9, A15, A23, A24, A26, A27, A28 B1, B2, B3, B8, B9, B14
Alphen-Chaam, provincie	Doorgaande route door Alphen is probleem. Gebruik randweg.	A1-A9, A15, A23, A24, A26, A27, A28 B1, B2, B3, B8, B9, B14
Aalburg	Parallelweg Wijk en Aalburg, trillingshinder verharding	A2- A6, A8, A9, A19
Aalburg	Baan in Meeuwen, zorgt voor verkeersonveiligheid	A1-A6, B1, B6
Provincie (Zundert)	N638 is op plekken te smal voor landbouwverkeer, bijvoorbeeld tussen Schijf en Klein Zundert. → Wordt in Zundert opgelost met een nieuw plan.	A1-A6, B6, B11
Zundert	Parallelweg N263 is onveilig door menging met fietsers. Versmallingen zijn te smal (bij bushaltes, aangelegd door provincie).	A14, A15, A16, A17, B1, B11
Baarle-Nassau	Nu nog geen knelpunt, maar wel als weg in kern als 30 km/u-zone wordt ingericht. Randweg wordt nu aangelegd.	A1-A6, A20, B6, B9, B13, B14, B15

## **4.2 Landbouwverkeer in de rest van provincie Noord-Brabant**

Ook in andere regio spelen dit soort vraagstukken en de discussie over verschillende knelpunten (en mogelijke maatregelen), zoals de positie van het landbouwverkeer op de weg.

De gehanteerde methodiek om begrip te krijgen voor elkaars belangen lijkt te werken. Het proces dat is toegepast voor West-Brabant, kan daarom worden toegepast daar waar nodig in andere delen van provincie Noord-Brabant.

Wethouders, ambtenaren, de sector en de logistiek hebben veel van elkaar geleerd. In plaats van over elkaar praten is nu met elkaar gesproken. Dit heeft geleid tot wederzijds respect en de wil om elkaars problemen op te lossen. In deze constructieve methodiek lijken oplossingen binnen handbereik te komen.

## 5 Conclusies en advies

De gekozen methodiek blijkt te werken op het gebied van landbouwverkeer. Door elkaars belangen te kennen ontstaat meer begrip voor elkaars situatie en lijken oplossingen binnen handbereik. Knelpunten en oplossingsrichtingen zijn met elkaar gedeeld waarbij blijkt dat over principe oplossingen consensus bestaat. Er is consensus over de noodzaak om maatregelen te nemen, alle partijen erkennen hun verantwoordelijkheid daarin. Er lijken daardoor kansen te bestaan om op korte termijn eenvoudig realiseerbare oplossingen uit te voeren welke kunnen rekenen op draagvlak bij alle partijen. Een van de concreetste uitkomsten is dat alle stakeholders belang hechten aan een structureel overleg om knelpunten te bespreken en samen te werken aan oplossingen.

Duidelijk is dat binnen de pilot nog niet de problemen worden opgelost, er wordt gewerkt aan gezamenlijke belangen om op die wijze voor te kunnen sorteren op kansrijke oplossingsrichtingen. Gedachte daarbij is dat oplossingen alleen maar werken als ieders belang gediend is bij de oplossing. In deze rapportage worden de oplossingsrichtingen gekoppeld aan de knelpunten. Dit moet gezien worden als een eerste schifting. Gelet op de gevoerde discussie is het aan te bevelen om de knelpunten met elkaar verder uit te diepen. Wat is het exacte probleem en voor wie? Is het knelpunt nog actueel en herkenbaar? Hoe groot is het probleem objectief gezien? Is er consensus over het geconstateerde probleem en wordt het herkend? Deze vragen zijn van belang om overeenstemming te krijgen over de individuele problemen en de daarbij passende oplossingen.

Geadviseerd wordt om dit proces in regionale context op te pakken om van elkaar te leren en zorg te dragen voor een regionale uniformiteit. De voorbereidingswerkgroep is van mening dat het initiatief hiervoor het best vanuit de regio zelf kan komen zodat de regio over de oplossingsrichtingen en de uniformiteit daarbij ook regionaal kan worden gecoördineerd. Provincie Noord – Brabant zal daarin graag constructief mee willen werken aan de knelpunten waarbij een provinciale weg het knelpunt dan wel oplossing is voor een knelpunt. De organisatie van het gestructureerde overleg is daarmee het eerst concrete actiepunt.

## **Bijlage A**

**Samenstelling werkgroep,  
aanwezig en verslagen  
regiobijeenkomsten**

## A1 Samenstelling werkgroep, aanwezigen en verslagen regiobijeenkomsten

De werkgroep voor de voorbereidingsbijeenkomsten bestond uit de volgende samenstelling:

Organisatie	Naam
ABG	Dhr. van Drunen
Gemeente Alphen-Chaam	Dhr. van Raak
Gemeente Baarle-Nassau	Dhr. van Tilborg
Gemeente Halderberge	Dhr. Mollen
	Mw. Verschoor
Gemeente Rucphen	Dhr. Schrauwen
Gemeente Werkendam en Aalburg (v.a. 2019 samen met Woudrichem gemeente Altena)	Dhr. Schouten
	Dhr. Roossen
Regio West Brabant	Mw. Schoonen
Provincie	Dhr. Rechmann
Royal HaskoningDHV	Mw. van der Sanden
	Mw. Ammerlaan
	Dhr. Bosch

## A2 Aanwezigen regionale bijeenkomsten

Onderstaande personen waren bij 1 of 2 regionale bijeenkomsten aanwezig.

Organisatie	Naam
Gemeente Drimmelen	Dhr. Stoop
Gemeente Rucphen	Dhr. Lazeroms
Gemeente Alphen-Chaam	Dhr. van Raak
Gemeente Moerdijk	Dhr. Van Galen
Gemeente Zundert	Dhr. Kok
Gemeente Rucphen	Dhr. Schrauwen
Gemeente Werkendam	Dhr. Schouten
Gemeente Halderberge	Mevr. Verschoor
Gemeente Breda	Dhr. Burm
Gemeente Roosendaal	Dhr. Lok
ABG	Dhr. Van Drunen
Gemeente Baarle-Nassau	Dhr. Van Tilborg
Gemeente Halderberge	Dhr. Mollen
Gemeente Etten-Leur	Mevr. Van Baaren
Gemeente Etten-Leur	Dhr. Buurstede

Organisatie	Naam
Gemeente Drimmelen	Mevr. Simons
Gemeente Oosterhout	Dhr. van der Burgt
Provincie Noord-Brabant	Dhr. Swaans
Provincie Noord-Brabant	Dhr. Steens
CUMELA	Dhr. van Aaken
CUMELA	Dhr. Dijkema
CUMELA	Dhr. Augustijn
CUMELA	Dhr. Huibregts
ZLTO	Mevr. Michielsen
TLN	Dhr. van Meerendonk
VVN Halderberge	Dhr. Roovers
Politie	Dhr. Bouman
Politie	Dhr. Polderdijk
RHDHV	Dhr. Bosch
RHDHV	Mevr. van der Sanden
RHDHV	Dhr. Vellinga
RHDHV	Mevr. Ammerlaan
Provincie Noord-Brabant	Dhr. Rechmann
Afgemeld	Dhr. Tuerlings (politie) Fietzersbond Gemeente Steenbergen

## **Bijlage B**

### **Knelpunten i.r.t. provinciale wegen**

