

A | a

BA

Landbouwverkeer West- Brabant

Knelpuntenaanpak

Regio West-Brabant

Colofon

Titel:	Landbouwerkeer West-Brabant
Auteur(s):	Bram Louwers
Opdrachtgever:	Regio West-Brabant
Projectnaam:	Landbouwerkeer West-Brabant
Projectnummer:	1577
Datum:	20 oktober 2017
Status:	Concept V5
Contactadres voor deze publicatie:	Accent adviseurs Luchthavenweg 13 ^E 5657 EA EINDHOVEN T 040 – 30 300 95 E contact@accentadviseurs.nl I www.accentadviseurs.nl

Niets gebeurt zomaar.
Niets is vanzelfsprekend.

Ons denken en handelen maakt dat we met de wetenschap van nu alle projecten toekomstbestendig opleveren. 100% in dienst van de maatschappij en opdrachtgever.

Vooruit denken en vooruit zien.

Dat is niet alleen de ambitie van Accent adviseurs, het is wat we zijn.

Accent adviseurs, **voor goed**

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Opdracht en doel	5
1.3	Leeswijzer	6
2	Overlegstructuur	8
2.1	Projectgroep	8
2.2	Proces	8
3	Resultaat inventarisatie	13
3.1	Deskresearch	13
3.2	Wegbeheerders	14
3.3	Landbouwsector	17
3.4	Voorgestelde acties en maatregelen	19
4	Maatregelvoorstellen	22
4.1	Knelpunten en maatregelen	22
4.2	Vervolgstappen per knelpunt	25
4.3	Dynamische kaart	32
5	Conclusies en aanbevelingen	33
5.1	Conclusies	33
5.2	Aanbevelingen	35

Bijlagen

Bijlage 1: Knelpunten genoemd door wegbeheerders

Bijlage 2: Knelpunten genoemd door landbouwsector

VrA | ag

Een helder antwoord

*Accent adviseurs ziet de werkelijke behoefte achter de vraag.
Wij nemen onze brede kennis mee bij het beantwoorden van specifieke vraagstukken.
Met ons inzicht én onze expertise zorgen we voor waardevol resultaat.*

voor goed

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In de regio West-Brabant worden knelpunten ervaren met het landbouwverkeer. Deze knelpunten bestaan uit ongewenste combinaties met fietsers op dezelfde route, (onbedoeld) gebruik van hoofdwegen en landbouwverkeer dat overlast oplevert in de kernen.

De regio West-Brabant heeft de signalen van gemeenten en de sector opgepikt en heeft hier een project van gemaakt. Bij de projectstart was de inzet het realiseren van een landbouwroutenetwerk. Gedurende de opdracht is dit bijgesteld naar het benoemen van knelpunten en een beoordeling van mogelijke maatregelen. Zo veel als mogelijk is voor ieder knelpunt gezocht naar een (individuele) oplossing. Er is echter vooral gekeken naar generieke maatregelen.

Deze rapportage geeft een beschrijving van het onderzoek en het doorlopen proces.

Samen met de sector

Het onderzoek heeft verder inzicht gegeven in de knelpunten die door de landbouwsector worden ervaren. Voorbeelden zijn te smalle wegen, niet logische of aansluitende routes en menging met langzaam verkeer. Landbouwverkeer moet om of door kernen rijden, terwijl men dit zelf niet gewenst vindt.

Zowel de wegbeheerders, als de landbouwsector hebben de ervaren problemen aangegeven. De sector bestaat uit vertegenwoordigers van landbouwers, met als koepelorganisatie ZLTO, en uit loonwerkers met koepelorganisatie Cumela.

1.2 Opdracht en doel

Aanvankelijk doel

Oorspronkelijk is een insteek gekozen waarbij het doel was om tot een netwerk voor het landbouwverkeer te komen. Dat idee is na de eerste ronde met de wegbeheerders los gelaten. Een netwerk maken heeft te veel consequenties en geeft geen garanties voor het doorgaande landbouwverkeer en landbouw gerelateerd vrachtverkeer. Er is nu gefocust op de knelpunten. Deze rapportage geeft voor een volgende fase aanknopingspunten voor de realisatie van een netwerk voor landbouwverkeer.

Accent adviseurs heeft in een eerder onderzoek een stappenplan opgesteld dat helpt vraagstukken over routes en knelpunten met landbouwwerker te benaderen en beoordelen. Dat stappenplan komt in deze studie terug, waarbij opgemerkt wordt dat dit geen vastgestelde aanpak is en ook geen vastgesteld beleid is.

Bij de inzet van het stappenplan is lokale kennis nodig en moet ook bestuurlijke getoetst worden of maatregelen als daadwerkelijke oplossing gezien worden. Het stappenplan is als hulpmiddel opgenomen om in een vervolgtraject naar oplossingen te zoeken.

Bijstelling van de opdracht

Er is besloten te werken aan benoemde aandachtspunten omtrent het landbouwwerker, vanuit oogpunt van de wegbeheerders en vanuit oogpunt van de sector. Door hiervan een vertaalslag te maken naar goede voorbeelden, zogenaamde 'best practices', kunnen alle betrokken partijen een rol pakken en afgestemd op het betreffende probleem, tot maatregelen komen. Dit betekent dat niet voor ieder individueel probleem een specifieke maatregel wordt benoemd. Er is gezocht naar generieke oplossingen.

Wet- en regelgeving

In de gesprekken met zowel de wegbeheerders, als de landbouwsector is veel gesproken over de kentekening en maatvoering van de voertuigen. Het gaat hierbij om onderwerpen die niet door de regio, de wegbeheerders of de landbouwsector zelf opgepakt kunnen worden. De landelijke overheid is hiervoor aan zet. De onderwerpen komen toch in deze rapportage aan bod, om hiervoor de lobby te starten richting de landelijke overheid en de wetgever. De wegbeheerders, Cumela en ZLTO kunnen juist hierin een rol pakken.

Doel en resultaat

Samen met de betrokken partijen zijn knelpunten van en voor het landbouwwerker benoemd en zijn maatregelvoorstellen besproken over hoe hier mee om te gaan. Het resultaat is een overzicht van knelpunten en per knelpunt een voorstel voor vervolgstappen die opgepakt kunnen worden.

1.3 Leeswijzer

Na de aanleiding, de opdracht en het doel in dit eerste hoofdstuk beschrijft hoofdstuk twee het doorlopen proces. De resultaten van de inventarisatie zijn opgenomen in hoofdstuk drie, waarna hoofdstuk vier maatregelvoorstellen geeft voor de knelpunten. De rapportage sluit af met de conclusies en aanbevelingen in hoofdstuk vijf.

TA|ak

Resultaat is onze taak

De ambitie van Accent adviseurs is ideeën om te zetten in resultaat. Uw gedachten te achterhalen en te vertalen naar concrete voorstellen en adviezen. We realiseren oplossingen die uitvoerbaar zijn en op draagvlak mogen rekenen. Zowel bij u als opdrachtgever als bij de eindgebruiker.

Want resultaat dat waarde toevoegt, dat telt.

voor goed

2 Overlegstructuur

2.1 Projectgroep

Er is gewerkt met een projectgroep voor de begeleiding van het vraagstuk en het proces. De projectgroep bestaat uit vertegenwoordiging van wegbeheerders in de regio, van de landbouwsector en van Accent adviseurs. De volgende vertegenwoordigers hebben deelgenomen:

- Regio West-Brabant: Richard van de Werken
- Wegbeheerders:
 - provincie Noord-Brabant, Bart Steens
 - gemeente Drimmelen, Melissa Simons
 - gemeente Alphen-Chaam/ABG-gemeenten, Piet van Drunen
 - gemeente Woudrichem, Janneke Schoonen
 - gemeente Steenbergen, Bert van Drunen.
 - gemeente Rupchen, Ad Schrauwen
 - gemeente Moerdijk, Karen van den Ouweland
 - gemeente Aalburg, Tom Fiolet
 - gemeente Werkendam, Renate van Schaijk
- Cumela: John Augustijn
- ZLTO: Carla Michielsens
- Accent adviseurs:
 - Alex van den Heijkant
 - Bram Louwers

Tijdens de inhoudelijke stappen van de studie zijn alle gemeenten uitgenodigd om input te leveren en knelpunten aan te dragen. Verder zijn vertegenwoordigers van zowel Cumela en ZLTO uitgenodigd.

2.2 Proces

Er is gekozen voor een procesmatige benadering van het vraagstuk. Door alle partijen te betrekken in het project wordt het wederzijdse belang duidelijk, met als doel gezamenlijk aan oplossingen en maatregelen te willen bijdragen.

Deze paragraaf licht de doorlopen stappen toe.

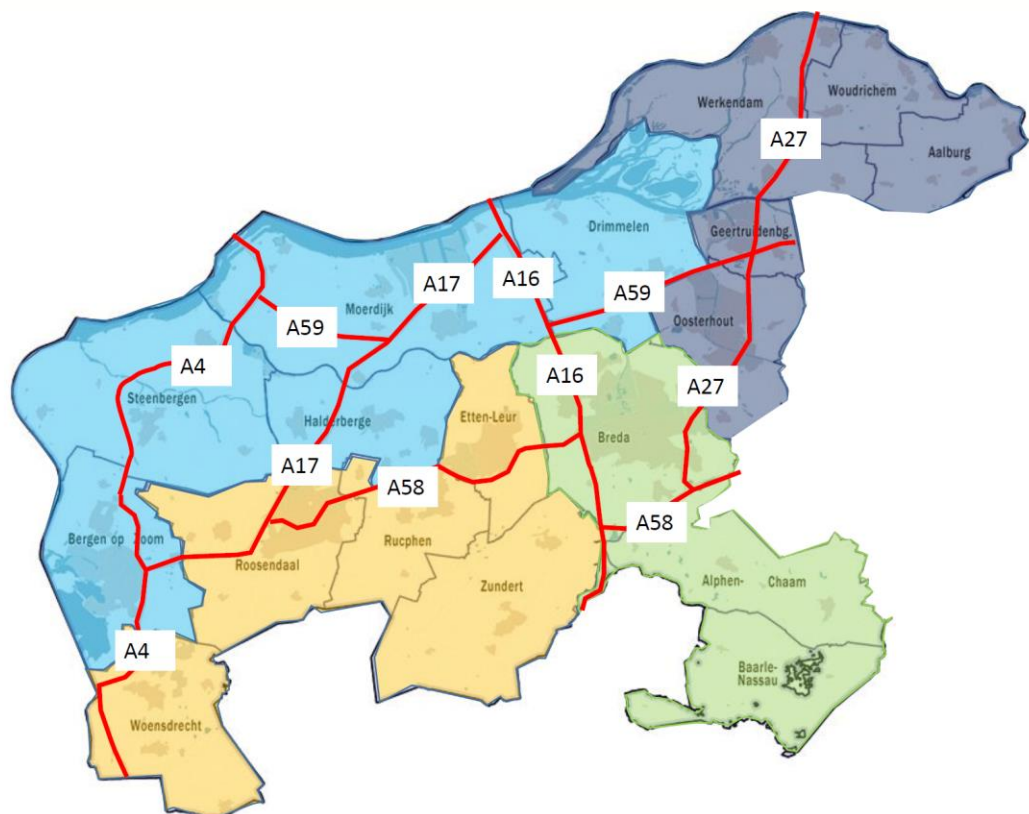
Startoverleg met projectgroep

In een gezamenlijk overleg met de projectgroep is een start gemaakt. Tijdens het overleg is de regio opgedeeld in vier deelgebieden om de overleggen werkbaar te houden. Verder is een gegevensuitvraag voorbereid en is een concept planning gemaakt.

Gebiedsindeling

De volgende indeling is gemaakt:

Deelgebied	Gemeenten
1	Bergen op Zoom, Steenbergen, Moerdijk, Halderberge, Drimmelen
2	Breda, Alphen-Chaam, Baarle-Nassau
3	Werkendam, Woudrichem, Aalburg, Geertruidenberg, Oosterhout
4	Woensdrecht, Roosendaal, Rucphen, Zundert, Etten-Leur



Gegevensuitvraag

De regio West-Brabant beschikt over een dynamische digitale kaart. Hierin kunnen gegevens worden verwerkt om deze overzichtelijk weer te kunnen geven. Er is een gegevensuitvraag

rondgestuurd naar de partners, om de dynamische kaart te vullen met data. De gegevens zijn aangeleverd en in de kaart verwerkt.

Planning

De in het startoverleg afgesproken planning is door langere wachttijd voor de aanlevering van gegevens en door meer verwerkingstijd niet gehaald.

Gegevensinventarisatie

De betrokken partners hebben hun gegevens aangeleverd. Deze zijn samengevoegd en verwerkt in de dynamische kaart. Daarover is inhoudelijk de discussie gevoerd, in eerste instantie met de wegbeheerder en vervolgens met de landbouwsector.

Sessie met wegbeheerders

Per deelgebied is een sessie georganiseerd voor afstemming over de informatie in de dynamische kaart. Daarbij is gesproken over de taken en rollen van de verschillende partners en over de effecten van het nog niet kentekenen van de voertuigen.

De sessie is beëindigd met het samenvatten van de belangrijkste knelpunten. Per wegbeheerder is duidelijkheid verkregen over knelpunten met het landbouwverkeer, waaraan in het project aandacht moet worden besteed.

Sessie met landbouwsector

Eveneens per deelgebied zijn sessies georganiseerd met de landbouwsector. Een gemeente per deelgebied heeft hiervoor een ruimte beschikbaar gesteld.

Naast de brancheorganisaties zijn loonwerkers en agrariërs gevraagd input te leveren over door hen ervaren knelpunten. De conceptrapportage is bij de vertegenwoordigers aangeleverd ter controle van de ingebrachte knelpunten.

Ook voor de sector geldt dat er een aantal locatiegerichte knelpunten te benoemen zijn, maar dat er nadrukkelijk ook gesproken is over de kentekening van de voertuigen en de keuzes van de wegbeheerders om landbouwverkeer wel of niet toe te staan. Met name het gebruik van provinciale wegen is hierbij onderwerp van discussie geweest, aangezien de kentekening in relatie staat tot de maximum snelheid die de voertuigen mogen rijden.

Rapportage

De bevindingen uit de bureaustudie zijn verwerkt in de dynamische kaart en de aangeleverde knelpunten van de wegbeheerders en de landbouwsector zijn gebruikt om te rapporteren en best practices te benoemen.

Vooraf is duidelijk aangegeven dat niet voor ieder individueel aandachtspunt een maatregel wordt benoemd. Juist door te werken met best practices zijn generieke maatregelen benoemd.

Technische rapportage

Voorliggende rapportage omvat de verslaglegging van de bevindingen en de procesbeschrijving. De rapportage sluit af met maatregelvoorstellen en vervolgstappen, waarmee de partners in de regio met elkaar aan de slag kunnen om problemen aan te pakken. De dynamische kaart is een hulpmiddel hierbij en wordt beheerd door de regio. Door de periodiek de knelpunten en vervolgstappen te bespreken in de regio, wordt de aanpak actueel en onder de aandacht gehouden.

WA|arde

Goed advies voegt waarde toe

Inhoudelijke vraagstukken kennen altijd een eigen omgeving. Adviezen worden oplossingen als ze daarop aansluiten. Sturing op argumenten, invloed op houding en draagvlak, regie op het volledige proces en de besluitvorming. Accent adviseurs heeft oog voor de positie van een vraagstuk en voor het belang van de projectomgeving.

voor goed

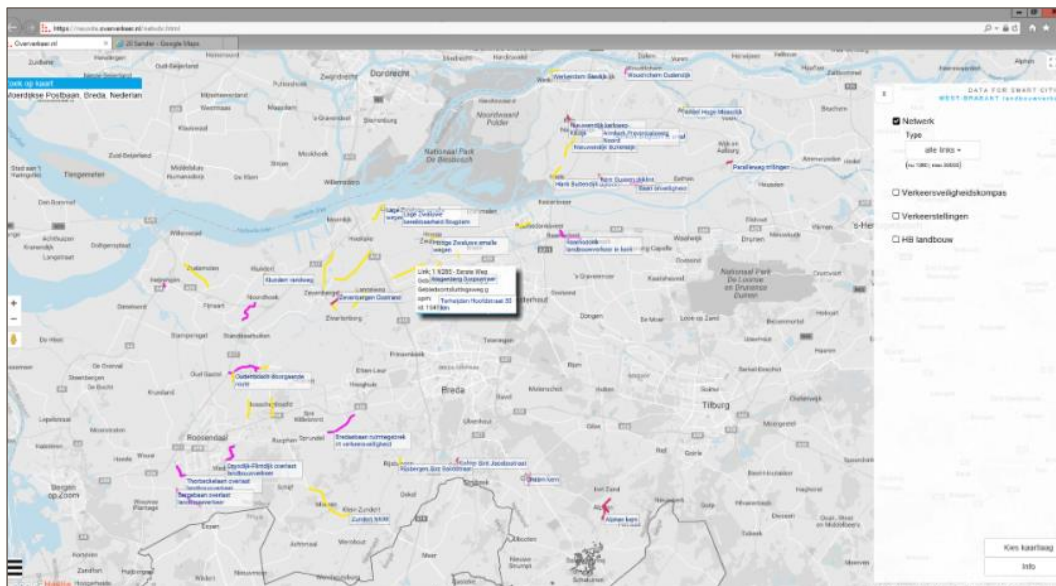
3 Resultaat inventarisatie

3.1 Deskresearch

Aan de betrokken partijen is een gegevensuitvraag toegestuurd om een beeld te krijgen van aandachtspunten rondom het landbouwverkeer. De volgende gegevens zijn opgevraagd en in de dynamische kaart van de regio verwerkt (<https://newsite.oververkeer.nl/netwbr.html>):

- Gegevens grote bedrijven in de sector, aangeleverd door Cumela en ZLTO.
- Gegevens wegbeheerders:
 - categorisering wegennet
 - bekende landbouwroutes
 - fietsroutes
 - knelpunten in relatie tot landbouwverkeer
 - herkomsten en bestemmingen voor het landbouwverkeer
 - grootste loonwerkbedrijven in de regio
 - verkeersintensiteiten

De data is omgezet naar een verwerkbaar resultaat in de dynamische kaart. Een screenshot van de kaart is opgenomen in figuur 1.



figuur 1: screenshot dynamische kaart regio West-Brabant

Wet- en regelgeving

Een landbouwvoertuig kent een aantal wettelijke eisen ten aanzien van maatvoering:

- breedte: 3,00 meter, een losse lading veldgewassen mag maximaal 3,50 meter zijn
- lengte: 12,00 meter, met aanhangwagen 18,75 meter
- hoogte: 4,00 meter

Lading moet voldoende gezekerd zijn, zodat deze onder normale verkeerssituaties niet van het voertuig kan vallen. Verwisselbare uitrustingsstukken moeten zoveel mogelijk zijn ingeschoven, ingetrokken of in-/opgeklapt zijn en deugdelijk zijn vergrendeld. Scherpe of uitstekende delen mogen in geval van een botsing geen gevaar opleveren voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers.

Bevindingen

Uit de ontvangen input bleek dat veel herkomsten en bestemmingen erg verspreid lagen in de regio. Dat betekent dat op veel wegen (minimaal) bestemmingsverkeer blijft rijden. Een netwerk samenstellen wordt daarmee complex. Met name omdat ook op andere wegen landbouwverkeer blijft rijden. Daarbij is er zeer beperkt inzicht in de aantallen landbouwverkeer, wat het moeilijk maakt de knelpunten goed te beoordelen en prioriteren.

Bijstelling opdracht

Met de bevindingen uit de deskresearch is de opdracht bijgesteld. Afgesproken is dat benoemd wordt waar knelpunten worden ondervonden en dat voor die knelpunten onderzocht wordt welke oplossingsrichtingen mogelijk zijn. Hierbij is gebruik gemaakt van de input van de wegbeheerders en de landbouwsector, ook ten aanzien van mogelijke maatregelen

3.2 Wegbeheerders

In de laatste week van januari en de eerste week van februari 2017 zijn op het kantoor van de regio West-Brabant gesprekken gevoerd met de wegbeheerders, bestaande uit de provincie en de gemeenten.

Landbouwverkeer op provinciale wegen

De provincie hanteert voor het toestaan van landbouwverkeer op haar wegen het principe 'Nee, tenzij...'. Dit in de basis uit oogpunt van verkeersveiligheid en doorstroming. Hiermee volgt de provincie de landelijke uitgangspunten van CROW en SWOV. Deze hanteren het uitgangspunt dat landbouwverkeer geen gebruik maakt van gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom (80 km/uur). Op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom (60 km/uur) hanteren CROW en SWOV het uitgangspunt dat menging met langzaam verkeer, zoals fietsers, niet wenselijk is. Dit is een

dilemma waarvoor geen goede aanbevelingen beschikbaar zijn en waarvoor de wegbeheerder een beoordeling moet maken.

Dit betekent dat daar waar landbouwverkeer is toegestaan op provinciale wegen, er sprake is van uitzonderingen van het beleid. De provincie denkt graag mee als er problemen worden ervaren en de oplossing gezocht wordt in gebruik van de provinciale weg. In het openstellen van de weg is de provincie voorzichtig, uit oogpunt van verkeersveiligheid en doorstroming en vanwege precedentwerking.

Gemeenten erkennen dit en zien in een aantal gevallen de provinciale weg desondanks toch als oplossing. Hier moet dan over gesproken worden, waarbij bewaakt moet worden dat logische routes ontstaan en dat er niet steeds wisselingen van en naar de hoofdrijbaan plaats vinden.

Input gemeenten algemeen

Samengevat bestaat de input van de gemeenten uit de volgende inhoudelijke aandachtspunten:

- Geen consistente routes voor het landbouwverkeer, waarbij door kernen moet worden gereden. Dit levert gevoelens van onveiligheid en onbegrip op bij de bewoners.
- Dijklinten met beperkte breedte leveren, mede door parkeren op de linten, problemen op bij passeren of inhalen van fietsers.
- Door het hoge gewicht van landbouwvoertuigen zorgt het gebruik van smalle wegen en een korte afstand tot bebouwing voor trillings- en geluidhinder. Dit heeft mede te maken met de opbouw van de ondergrond van de dijklinten.
- Onbegrip bij bewoners, zeker als deze oorspronkelijk niet uit het gebied of dorp zelf komen.
- (Beleving van) hoge snelheid.
- Rijden met niet afgeschermdе werktuigen. Dit is een mentaliteitskwestie van de bestuurders.
- De afmetingen van de landbouwvoertuigen zijn de afgelopen jaren steeds groter geworden. Dit levert problemen op, bijvoorbeeld bij parkeersituaties en het kapot rijden van de kant van de verhardingen.
- Te smalle wegen, voor goede passeersituaties.
- Er is onvoldoende handhaving op het gebruik van de openbare weg met ontheffing. Dit leidt tot excessen die de mening van de burgers dan sterk beïnvloeden.



figuur 2: smalle doorgang (bron: rapportage ZLTO Drimmelen)

Grootste specifieke knelpunten

In de discussie zijn verschillende aandachtspunten benoemd. De schaalniveaus verschillen, van abstract en een hoog schaalniveau tot specifieke locatiegerichte knelpunten. De sessie is afgesloten met de vraag aan de gemeente om de grootste specifieke knelpunten te benoemen. Opvallend daarin is dat de gemeenten maximaal zo'n vier prioritaire locaties benoemen waarvan men van mening is dat daar iets móet gebeuren. Er zijn er overigens vaak meer te benoemen, maar de prioritaire locaties hebben eerst aandacht nodig. Veel bewoners ervaren trillings- en geluidshinder. De resultaten van de inventarisatie met de wegbeheerders is opgenomen in bijlage één, met eventueel benoemde maatregel.

De gemeenten willen graag het zware (landbouw-) verkeer uit de kernen weren als dat daar geen bestemming heeft. Bij herinrichting van komtraversen levert die herinrichting met regelmaat problemen op, bestaande uit inpassingsproblemen, menging met voetgangers- en fietsverkeer en geluids- en trillinghinder. Buiten de kernen om zijn alternatieven vaak lastig en dan is het soms wenselijk gebruik te maken van het provinciale wegennetwerk. Provincie en gemeente moeten lokaal de afweging maken wat de best passende route is. Soms is dat de komtraverse, soms zijn dat alternatieven in een aantal gevallen kan het gebruik van de provinciale weg een oplossing bieden voor het ervaren probleem.

3.3 Landbouwsector

Met dezelfde insteek zijn sessies georganiseerd met de landbouwsector. Deze vonden plaats in maart 2017. De landbouwers zelf erkennen de schaalvergroting. Niet alleen worden daardoor de voertuigen groter, ook de gereden afstanden nemen toe.



figuur 3: schaalvergroting van voertuigen

Kentekening voertuigen

De sector geeft aan dat de beoogde kentekening van de voertuigen, met name voor loonwerkers, wenselijk is. Cumela streeft naar het legaal 40 km/uur kunnen rijden en maakt zich hier sterk voor. ZLTO heeft een ander standpunt en vindt de kentekening minder relevant. Dit brengt kosten met zich mee voor de landbouwers en de noodzaak is er niet altijd, omdat vooral op eigen perceel/erf gereden wordt en sommige landbouwers minder op de openbare weg komen. Met gekentekende voertuigen zou dan gebruik gemaakt moeten kunnen worden van de hoofdrijbaan. Dit is veiliger en efficiënter. Er is gevraagd hier aandacht voor te hebben en de kentekening op de (politieke) agenda te plaatsen. Hier ligt een rol voor de brancheorganisaties.

Ontheffing grote voertuigen

In een aantal sessies is gesproken over de ontheffing voor voertuigen met een grotere breedte dan toegestaan. Vanuit bedrijfsvoering wordt hier over nagedacht of worden deze voertuigen aangeschaft. Er wordt onvoldoende bij stil gestaan dat een ontheffing nodig is. Hier ligt een taak voor de fabrikant en verkopers, hoewel de verkoop van (te) grote voertuigen niet bij wet verboden is.

De gemeenten geven in sommige gevallen geen ontheffing af, omdat het onduidelijk is wie aansprakelijk is wanneer zich een ongeval voor doet. Dit betekent dat in sommige gemeenten wel mag worden gereden en in andere niet. Dat maakt percelen onbereikbaar voor bepaalde typen voertuigen. Deze aansprakelijkheidsdiscussie speelt ook wanneer er te hard wordt gereden. Veel voertuigen kunnen harder dan de maximum snelheid.

Binnen de Nederlandse wetgeving is degene die zich niet aan de wet houdt aansprakelijk. Bij ontheffingen en groot transport staat in de afgegeven ontheffing dat men aansprakelijk is bij schade indien men zich niet aan de afspraken houdt. Eventuele afspraken kunnen bij het afgeven van de ontheffing vastgelegd worden.

De RDW gaat in de toekomst de ontheffingen afgeven. Gemeenten bepalen welke wegen onder de bevoegdheid van het RDW vallen. Het is dus niet zo dat de RDW over alle ontheffingen gaat en daarin het gehele Nederlandse wegennet beoordeeld.

Input landbouwsector algemeen

De aanwezigen zijn uitgenodigd door Cumela en ZLTO en hebben de volgende input meegegeven:

- Objecten langs de rijbaan staan te dicht op de kant van de weg.
- Drempels zorgen voor schade aan werktuigen, vanwege de schokken die dat oplevert. Met name bij korte drempels speelt dit.
- Menging van landbouwverkeer met fietsers op parallelwegen of in kernen leidt tot verkeersonveiligheid. De landbouwers ervaren dit ook als een probleem en rijden daarom bijvoorbeeld toch over de provinciale weg.
- In een aantal gevallen worden snelheidsremmende maatregelen gerealiseerd die te smal worden uitgevoerd. De maximale breedte voor een landbouwvoertuig is 3,00 meter, waarbij de lading van losse gewassen maximaal 3,50 mag zijn. Daar moet rekening mee worden gehouden.
- Onvoldoende wegbreedte in bochten is diverse keren genoemd, met name rondom passeersituaties. Soms is er geen bochtverbreding toegepast. Hierdoor moet er op elkaar gewacht worden.

- In planvorming en uitwerking wordt er soms onvoldoende rekening gehouden met landbouwverkeer. Hierdoor zijn er geen geschikte of logische routes. Het resultaat is dan dat er moet worden omgereden of dat door de kernen moet worden gereden.



figuur 4: onvoldoende ruimte voor een passeersituatie met fietsers en landbouwverkeer

Aandachtspunten aangegeven door landbouwsector

De door de aanwezige landbouwers en loonwerkers aangegeven aandachtspunten zijn opgenomen in bijlage twee. Daarbij zijn eventueel aangedragen oplossingsrichtingen ook weergegeven.

Voor landbouwverkeer gaat het om (omrij-)afstanden door niet logische netwerken of ontbrekende voorzieningen. Door ontbrekende schakels is de omrijafstand lang, tenzij dan van de provinciale weg gebruik wordt gemaakt (waar dat niet is toegestaan).

3.4 Voorgestelde acties en maatregelen

Lobby kentekening

Met name loonwerkers via brancheorganisatie Cumela geven aan dat zij steeds grotere afstanden afleggen, met steeds grotere voertuigen. Dit komt door de schaalvergroting. Zij vragen aandacht voor de wens tot kentekening van de voertuigen die dan met hogere snelheid over de hoofdrijbaan zouden kunnen rijden. Naast Cumela zien ook de gemeenten dat wel zitten. Overigens streeft men Europese uniformiteit na, waarbij men de kentekening van landbouwvoertuigen wil invoeren vanwege de betere controle die dan mogelijk is.

Gezamenlijk in gesprek

Er zijn voorbeelden waar gemeente, provincie, bewoners en sector gezamenlijk overleg hebben gehad. Daarin is afgesproken dat de werkgevers de bestuurders aanspreken en dat de bewoners rechtstreeks kunnen bellen als zich ongewenste situaties voordoen. De werkgever weet dan welke bestuurder op het gedrag moet worden aangesproken. De gemeente is in deze gevallen bereid op te treden als intermediair en daar waar mogelijk of noodzakelijk (kleinschalige) aanpassingen in de infrastructuur door te voeren.



Begrip en gedrag

Handhaving wordt in een aantal gevallen genoemd, in combinatie met de mentaliteit van de bestuurders. In de regio wordt lokaal de actie 'Geef elkaar de ruimte' ingezet. Dat gaat onbegrip tegen. Belangrijk hierbij is dat de actie ieder jaar herhaald wordt. Dat kost veel tijd, terwijl het blijvende effect beperkt is. Dat is een nadeel van dit type acties en maatregelen.

Verbreden van wegen

Een aantal gemeenten heeft goede ervaringen met het verbreden van de wegen. Daarvoor moet er dan wel voldoende ruimte beschikbaar zijn (eigendom, bomenrijen). De wegbreedte mag vervolgens niet leiden tot te hoge rijsnelheid. Rammelstroken of grasbetonstenen zorgen ervoor dat de kanten van de verharding niet kapot worden gereden, maar dat er toch een goede passeersituatie ontstaat.

Overige maatregelvoorstellen

Verder zijn er nog diverse mogelijke maatregelen of toepassingen benoemd die ook meegenomen kunnen worden in de aanpak van de problemen:

- Venstertijden voor landbouwverkeer.
- Wegmeubilair verder uit de kant van de rijbaan plaatsen, bij voorkeur 1,50 meter (bron: Handboek Wegontwerp) en minimaal 0,60 meter bij 30 km/uur en 0,80 meter bij 50 km/uur (bron: ASW). Dat verbreed de passeersituatie en vergroot de manoeuvreerruimte.
- Plateaus met een langer bovenvlak (minimaal circa 10 meter) worden als minder hinderlijk ervaren dan korte drempels.

- Bij de toepassing van drempels ziet de sector liever busdrempels dan drempels over de gehele wegbreedte, vanwege hinder en kans op schade. Het effect van busdrempels op automobilisten is echter beperkt. Drempels over de volledige wegbreedte moeten worden uitgevoerd volgens de richtlijnen van het CROW, ten aanzien van helling en lengte van het bovenvlak. Versmallingen worden als onprettig ervaren, mede vanwege de soms onvoldoende breedte.

4 Maatregelvoorstellen

Gemeenten Drimmelen en Moerdijk hebben een uitvoeringsprogramma voor knelpunten met landbouwverkeer. Dat maakt het mogelijk deze maatregelen bestuurlijk af te stemmen en financiën voor uitvoering beschikbaar te krijgen. Dat draagt bij aan de mogelijkheid de problematiek aan te pakken en knelpunten op te lossen

4.1 Knelpunten en maatregelen

De door de wegbeheerders en landbouwsector aangedragen knelpunten zijn in dit hoofdstuk samengevat en gecategoriseerd. Per type knelpunten kunnen dan maatregelen benoemd worden, zodat die problemen eenduidig opgepakt worden.

Knelpunten samengevat

Als naar de knelpunten wordt gekeken, komen er een aantal typen vaker naar voren:

- (beleving van het) gedrag van de landbouwvoertuigbestuurders
- gebruik van routes door bebouwde kommen en/of woongebieden, eventueel in relatie tot niet toegestane alternatieven
- te smalle inrichting (door versmallingen, onvoldoende wegbreedte en obstakels op korte afstand van de kant van de rijbaan
- trillings- en/of geluidshinder
- ontbrekende schakels voor landbouwverkeer
- menging van landbouwverkeer met fietsers

De tabellen zijn per deelgebied samengevoegd, dus met knelpunten van zowel de wegbeheerders als die van de landbouwsector. Per locatie is een verdeling gemaakt naar de veel voorkomende typen zoals deze hierboven zijn opgesomd. Tevens is op basis van het maatregelvoorstel beoordeeld of deze mogelijk is en is een vervolgstap tot realisatie aangegeven. Het is vervolgens aan de wegbeheerders om deze vervolgstappen, samen met betrokkenen en belanghebbenden op te pakken.

Stappenplan verkenning mogelijkheden

Per probleem of knelpunt kan niet altijd eenduidig een oplossing worden aangedragen. Dit komt bijvoorbeeld door de verkeerssituatie (intensiteit, gereden snelheden), beschikbare fysieke ruimte en wederzijds begrip. Wat voor de één logisch en een duidelijke stap is, is voor een ander onbespreekbaar.

Accent adviseurs heeft een stappenplan ontwikkeld, om dergelijke vraagstukken te benaderen. Vooral als de wens wordt uitgesproken de provinciale weg open te stellen voor gebruik door landbouwverkeer. Dit stappenplan is eerder gepresenteerd en in figuur 5 weergegeven. Het schema is, zoals eerder aangegeven, geen vastgesteld beleid. Het is een handvat om vraagstukken te benaderen. Het moet gezien worden als inspiratiebron, zonder rekening te houden met eventueel beleid van wegbeheerders. Over het algemeen geldt dat de veroorzaker ook verantwoordelijk is voor de uit te voeren maatregelen.

Het stappenplan is een hulpmiddel dat helpt bij de benadering van het vraagstuk en geeft een volgorde om oplossingen te beoordelen. Het kan daarbij gaan om een cyclisch proces, waarbij mogelijk in eerste instantie oplossingen afvallen, die later toch als haalbaar beoordeeld moeten worden omdat andere oplossingen eveneens als niet haalbaar zijn benoemd.

Gezamenlijke aanpak, gemeente aan zet

Het is aan de wegbeheerder om de acties op te pakken en hiermee aan de slag te gaan. In veel gevallen zijn ook andere partijen betrokken, zoals de provincie en landbouwsector. Door gezamenlijk met alle partijen het vraagstuk te bespreken, wordt de aard en omvang van de problemen inzichtelijk, wat helpt bij het zoeken naar oplossingsrichtingen.

In de meeste gevallen is de gemeente aan zet. Hoewel betrokkenheid van de sector en de provincie belangrijk is, moet eerst de problematiek goed in beeld worden gebracht en mogelijke maatregelen verkend. Als het gebruik van de provinciale weg als oplossing wordt gezien, dan moet de noodzaak hiervoor zijn aangetoond en is het wenselijk dat de uitgangspunten van het stappenplan zijn gevolgd en aangehouden.

4.2 Vervolgstappen per knelpunt

Deze paragraaf geeft per knelpunt een mogelijke vervolgstap. Daar waar in de tabel verwezen wordt naar het stappenplan, wordt het stappenplan bedoeld zoals weergegeven in figuur 5.

Deelgebied 1. Bergen op Zoom, Steenbergen, Moerdijk, Halderberge, Drimmelen

Nr.	Knelpunt	Wegbeheerder	Type knelpunt	Vervolgstep
1	Dorpsstraat, Lage Zwalue.	Drimmelen	Route	Verkenning naar nieuwe route loopt
2	Doorgaande route Hooge Zwaluwe	Drimmelen	Route	Onderzoek naar nieuwe route loopt
3	Doorgaande route door Wagenberg en Terheijden naar het achterland	Drimmelen	Route	Alternatieven onderzoeken (stappenplan)
4	Watertorenstraat Made te smal	Drimmelen	Te smal	Verbreden (bermversteving)
5	Situatie De Bromtol (Weststadweg). Bij voorkeur niet via Den Hout.	Drimmelen Oosterhout	Ontbrekende schakel	Route handhaven / Passeerstroken
6	Van Gilslaan – Crullaan Made is te smal ingericht.	Drimmelen	Te smal	Voorkeur voor busdrempels
7	Route door Zevenbergschen Hoek levert minder hinder op dan buiten de kern om.	Drimmelen en Moerdijk	Route	Gezamenlijk overleg partijen
8	Doorgaande route door Klundert	Moerdijk	Route	Randweg, studie loopt
9	Doorgaande route door Zevenbergen	Moerdijk	Route	<ul style="list-style-type: none"> • N389 open stellen • route door kern herinrichten (stappenplan)
10	N285 bij Zevenbergen mag niet gebruikt worden	Provincie Moerdijk	Route	Hierover vindt al afstemming plaats
11	Ringersweg en Lelyweg Bergen op Zoom	Bergen op Zoom	Route	Alternatieven onderzoeken (stappenplan)

12	Randweg west	Bergen op Zoom	Ontbrekende schakel	Alternatieven onderzoeken (stappenplan)
13	Tracé N641, tussen A17 en Oudenbosch	Halderberge	Ontbrekende schakel	Alternatieven onderzoeken (stappenplan)
14	Doorgaande route Bosschenhoofd	Halderberge	Route	Alternatieven onderzoeken (stappenplan)
15	Sprangweg in Hoeven heeft krappe passeersituatie, vooral bij toegankelijk gemaakt bushaltes. Weinig zicht in de lange bocht.	Halderberge	Te smal	Doorrijruimte vergroten, als die mogelijkheid er is
16	De geslotenverklaring van de N268 zorgt voor door de kern rijden in Zegge en Oudenbosch.	Provincie Rucphen Halderberge	Route	Alternatieven onderzoeken (stappenplan)
17	N257/Zeelandweg Oost en route naar Halsterseweg is te smal	Steenbergen	Te smal	Alternatieven onderzoeken (Molenweg – Koperslagerij) (stappenplan)
18	Doornedijkje is te smal als verbinding tussen Aanwas en Zeelandweg Oost.	Steenbergen	Te smal of ontbekende schakel	Parallel aan A4 route maken (stappenplan)
19	Steenbergseweg – Westvoorstraat als route naar de haven gaat door de kern. Er is geen alternatief.	Steenbergen	Te smal	Parallel aan A4 route maken (stappenplan)
20	Parallelweg Gastelseweg, menging met fietsers.	Bergen op Zoom provincie	Menging met fietsers	@@@ locatie onduidelijk @@@

Deelgebied 2. Breda, Alphen-Chaam, Baarle-Nassau

Nr.	Knelpunt	Wegbeheerder	Type knelpunt	Maatregelvoorstel
1	Doorgaande route door Galder geeft knelpunten vanuit school	Alphen-Chaam	Route	Gezamenlijk overleg partijen
2	Doorgaand landbouwverkeer door Chaam	Alphen-Chaam	Route	Alternatieven onderzoeken (stappenplan)
3	Doorgaande route door Alphen is probleem. Gebruik randweg	Alphen-Chaam provincie	Route	Alternatieven onderzoeken (stappenplan)
4	Landbouwverkeer in de kernen	Baarle-Nassau	Route	Alternatieven onderzoeken (stappenplan)
5	Rithsestraat fietsers gemengd met landbouwverkeer.	Breda	Menging met fietsers	<ul style="list-style-type: none"> •Verbreden (bermversteving) •Alternatieven onderzoeken (stappenplan) Input: N263 en Princenhagelaan

Deelgebied 3. Werkendam, Woudrichem, Aalburg, Geertruidenberg, Oosterhout

Nr.	Knelpunt	Wegbeheerder	Type knelpunt	Maatregelvoorstel
1	Parallelweg Wijk en Aalburg, trillingshinder verharding	Aalburg	trillings- en/of geluidshinder	Rijbaan wordt opnieuw geasfalteerd
2	Baan in Meeuwen, zorgt voor verkeersonveiligheid	Aalburg	Te smal	Gezamenlijk overleg partijen
3	Hagoort, Drongelen, te smalle weg	Aalburg	Te smal	Verbreden (bermversteving)
4	Doorgaand verkeer door kern Raamsdonk	Geertruidenberg	Route	Alternatieven onderzoeken (stappenplan)

5	Keizersveersebrug, vanaf Made betekent dit veel omrijden en veel drempels.	Geertruidenberg	Ontbrekende schakel	<ul style="list-style-type: none"> • Drempels aanpassen • Alternatieven onderzoeken (stappenplan)
6	Kom Dussen ervaart trillingshinder	Werkendam	Trillings- en/of geluidshinder	<ul style="list-style-type: none"> • Gezamenlijk overleg partijen • Wegbeheer ?
7	Kerkweg/Kildijk in Nieuwendijk smal en trillingshinder	Werkendam	Te smal / trillings- en/of geluidshinder	<ul style="list-style-type: none"> • Gezamenlijk overleg partijen • Alternatieven onderzoeken (stappenplan)
8	Buitendijk in Hank, trillingshinder en gedrag	Werkendam	Trillings- en/of geluidshinder / Gedrag	Gezamenlijk overleg partijen
9	Buitendijk Noorddijk, trillingshinder en gedrag	Werkendam	Trillings- en/of geluidshinder / Gedrag	<ul style="list-style-type: none"> • Gezamenlijk overleg partijen • Alternatieven onderzoeken (stappenplan)
10	Sasdijk in Werkendam, trillingshinder en gedrag	Werkendam	Trillings en/of geluidshinder / Gedrag	<ul style="list-style-type: none"> • Gezamenlijk overleg partijen • Alternatieven onderzoeken (stappenplan) (Monnikenhoef)
11	Kruising Zandsteeg – Dijkgraaf Den Dekkerweg – Schans is lastig/moeilijk.	Werkendam	Te smal	Grote rotonde of VRI
12	Parkeren bezoekers fort Altena op rijbaan Parallelweg.	Werkendam	Te smal	Gezamenlijk overleg partijen
13	Provincialeweg Noord in Almkerk, klachten over gedrag van landbouwverkeer	Woudrichem	Gedrag	Gezamenlijk overleg partijen

14	Uitwijks Dijkje in Uitwijk, is te smal	Woudrichem	Te smal	Alternatieven onderzoeken (stappenplan)
15	Hoge Maasdijk in Andel, te smalle bocht landbouwverkeer	Woudrichem	Te smal	Bocht verbreden
16	Kern Oudendijk geeft klachten over gedrag landbouwverkeer	Woudrichem	Gedrag	Gezamenlijk overleg partijen
17	Giessensesteeg in Giessen, klachten over gedrag landbouwverkeer	Woudrichem	Gedrag	Gezamenlijk overleg partijen
18	Brugdam in Almkerk is te smal voor landbouwverkeer	Woudrichem	Te smal	Alternatieven onderzoeken (stappenplan)
19	Locatie de 'Bromtol'	Oosterhout (of provincie?)	Route	Aansluiting en route behouden
20	Menging met fietsers op Vissersweg – Beelaertsweg.	Oosterhout	Menging met fietsers	<ul style="list-style-type: none"> • Passeerstroken • Rijbaan verbreden (bermversteving)
21	Brugovergangen rondom de A27, met de werkzaamheden graag landbouwverkeer meenemen.	Rijkswaterstaat	Ontbrekende schakel	Landbouwverkeer inpassen in planvorming
22	Pont tussen Heusden en Altena kan onvoldoende zwaar verkeer meenemen	?	-	Pont voor zwaarder verkeer
23	Gelderland: enkele locaties zijn voor landbouwverkeer te smal (Van Heemstraweg, brug afgedamde Maas, N322 – Vleugeldijk.	Gelderland Actie: gemeente Aalburg/Altena	Te smal / ontbrekende schakel	Overleg met Gelderland

Deelgebied 4. Woensdrecht, Roosendaal, Rucphen, Zundert, Etten-Leur

Nr.	Knelpunt	Wegbeheerder	Type knelpunt	Maatregelvoorstel
1	Doorgaande route Zegge is te smal	Rucphen	Te smal	Minimaal 3,50 meter faciliteren
2	Bredasebaan Sprundel is te smal	Rucphen	Te smal	Minimaal 3,50 meter faciliteren
3	Zundertseweg – Sprundelsedijk Rucphen	Rucphen	Route	Alternatieven onderzoeken (stappenplan) (randweg)
4	N638 is op plekken te smal voor landbouwverkeer	Provincie (Zundert)	Te smal	<ul style="list-style-type: none"> • Verbreden (bermversteving) • Snoeien profiel van vrije ruimte
5	Bocht Watermanseweg te krap	Zundert	Te smal	<ul style="list-style-type: none"> • Verbreden (bermversteving) • Alternatieven onderzoeken (stappenplan) (Baantjespad)
6	Bredasebaan/ N263 in Rijsbergen te smal door bomen	Zundert	Te smal	<ul style="list-style-type: none"> • Verbreden (bermversteving) • Snoeien profiel van vrije ruimte
7	Parallelweg N263 is onveilig door mening met fietsers. Versmallingen zijn te smal.	Zundert	Te smal	Alternatieven onderzoeken (stappenplan)
8	Route Onyxdijk – Flintdijk, conflicteert met omgeving, deels gedrag/veelklager	Roosendaal	Gedrag	Gezamenlijk overleg partijen
9	Route Thorbeckelaan, conflicteert met omgeving, deels gedrag	Roosendaal	Gedrag	Gezamenlijk overleg partijen
10	Route Bergsebaan, conflicteert met omgeving, deels gedrag	Roosendaal	Gedrag	Gezamenlijk overleg partijen

11	Overlast in de kleine kernen, vaak geen alternatieven	Roosendaal	Route	<ul style="list-style-type: none"> • Alternatieven onderzoeken (stappenplan) • Gezamenlijk overleg partijen
12	Gedrag landbouwverkeer binnen de bebouwde kom	Etten-Leur	Gedrag	Gezamenlijk overleg partijen
13	Tuindersweg, ingericht als woonstraat maar met landbouwverkeer	Etten-Leur	Te smal	Objectafstand vergroten, drempels aanpassen
14	Moerdijkse Postbaan, te smal voor landbouwverkeer	Etten-Leur	Te smal	<ul style="list-style-type: none"> • Verbreden (bermversteving) • Snoeien profiel van vrije ruimte
15	Langs de Lage Vaartkant komt een fietssnelweg te liggen. Hiervoor wordt de rijbaan versmald. Dit levert problemen op.	Etten-Leur	Te smal	Verbreden (bermversteving)
16	Couperuslaan heeft te krappe versmallingen.	Etten-Leur	Te smal	Doorrijruimte vergroten (minimaal 3,50 meter)
17	Donkerstraat, is te smal uitgevoerd, met te kleine objectafstand in de bermen.	Etten-Leur	Te smal	<ul style="list-style-type: none"> • Bochtverbreding • Objectafstand vergroten
18	Sander, Etten-Leur is te smal. Hier zitten vijf melkveebedrijven. Enige route naar de polder.	Etten-Leur	Te smal / Route	<ul style="list-style-type: none"> • Verbreden (bermversteving) • Snoeien profiel van vrije ruimte
19	Doorgaande route door de kern in Woensdrecht levert problemen op.	Woensdrecht		Gebruik N289 (rondweg) / passeerstroken.
20	Langeweg – Grindweg is te krap. Hier staat een terras tot op de rijbaan.	Woensdrecht	Te smal	Gezamenlijk overleg partijen

4.3 Dynamische kaart

De aangegeven knelpunten worden verwerkt in de dynamische kaart. Daarmee is het mogelijk deze te beoordelen op vervolgacties en uitvoering van maatregelen. Dit kan bijvoorbeeld gedaan worden door bij de knelpunten in een kleur of toegevoegd symbool aan te geven wat de status is:

- nog geen acties ondernomen
- knelpuntanalyse
- voorbereiding maatregelen
- uitvoering maatregelen
- afgerond

Voorstel aan de regio is om de verschillende knelpunten aan de hand van de dynamische kaart periodiek te bespreken. Dat attendeert de verschillende partijen op de aanpak en voortgang of status van de acties en maatregelen.

5 Conclusies en aanbevelingen

5.1 Conclusies

Menging van landbouwverkeer en fietsers is onwenselijk

De betrokken partijen ervaren knelpunten rondom het landbouwverkeer. Groot en zwaar verkeer wordt dan samengevoegd met licht en fragiel verkeer. Het langzame verkeer ervaart daardoor gevoelens van verkeersonveiligheid. Het aantal locaties waarbij menging met fietsverkeer specifiek is benoemd is beperkt. Wel zijn er de nodige knelpunten aangegeven waarbij de route door bebouwde kommen als probleem wordt gezien.

Aandacht voor landbouwverkeer

Er blijkt bij grootschalige ingrepen in de infrastructuur beperkt aandacht voor het landbouwverkeer te zijn. Simpelweg omdat hier onvoldoende of weinig aandacht voor is, omdat er onvoldoende budget voor gereserveerd wordt, of omdat de sector pas aan het einde van het project betrokken wordt en nog beperkt invloed kan uitoefenen. Ook komt het voor dat de sector (te) laat een actieve rol aan neemt, of het soms niet eens is met de resultaten. Gevolg is dat onlogische, indirecte routes ontstaan of dat de voorgestelde oplossingsrichtingen onvoldoende draagvlak hebben. De betrokken partijen erkennen dit en zetten in op samenwerking en bewaking van de belangen van landbouwverkeer, door hier actief aandacht voor te hebben en te vragen al vroeg in de uitwerking van projecten.

Gebruik van de provinciale wegen is soms een wens van de gemeenten én van het landbouwverkeer zelf. Vooral omdat het alternatief, door de kernen, zorgt voor (potentiële) verkeersonveiligheid. De ruimte binnen de kernen is simpelweg beperkter, waardoor de grote voertuigen een flinke impact hebben. Fietsers en voetgangers ervaren dit als verkeersonveilig. Daar staat tegenover dat in sommige gevallen gebruik van de hoofdrijbaan als alternatief wordt aangegeven, zonder dat andere oplossingen goed zijn verkend en beoordeeld. De praktijk is dan ook ingewikkelder dan simpelweg de provinciale weg open te stellen. Landbouwverkeer op gebiedsontsluitingswegen of op erftoegangswegen is soms kiezen uit twee kwaden en moet als lokaal maatwerk worden gezien. Het provinciale beleid is 'Nee, tenzij...'. Om een dergelijk vraagstuk voor gebruik van de provinciale weg goed af te wegen, is stappenplan als handvat opgenomen in hoofdstuk vier. Voor gebruik van de hoofdrijbaan moet eerst een goede beoordeling wordt gemaakt, na analyse van het aangegeven knelpunt. Er kan dan goed onderbouwd een keuze worden gemaakt.

Binnen de huidige wet- en regelgeving is het niet gebruikelijk om bijvoorbeeld met venstertijden te werken. Daar staan de betrokken partijen wel voor open, maar daar wordt nu nog niet op ingezet.

Inrichting van wegen afstemmen op landbouwverkeer

Landbouwverkeer, als onderdeel van alle verplaatsingen in Nederland, is slechts een klein percentage. Hierdoor is er vaak beperkt aandacht voor. De eerder benoemde forse maten van het landbouwverkeer hebben echter bovengemiddeld veel impact. Er moet daarom bij de inrichting van het wegennet voldoende aandacht voor het landbouwverkeer zijn. Met name op veel gebruikte routes. Dat betekent dat rekening moet worden gehouden met de richtlijnen van het CROW (voor landbouwverkeer geldt publicatie 240; Handreiking landbouwverkeer - Wegen met gemengd verkeer buiten de bebouwde kom):

- voldoende passeerbreedte van minimaal 3,50 meter vrije ruimte, zodat geen schade wordt veroorzaakt of verkeersonveilige situaties ontstaan
- toepassen van bochtverbreding
- voldoende grote obstakelvrije afstand van objecten langs de rijbaan:
 - bij voorkeur 1,50 meter
 - op 30 km/uur wegen minimaal 0,60 meter
 - op 50 km/uur wegen minimaal 0,80 meter

Bewustwording

Belangrijke bevinding van zowel de wegbeheerders, als de landbouwers is dat er wederzijds begrip bij alle betrokken partijen nodig is. Mensen wonen in een landelijk gebied en daar hoort landbouwverkeer bij. Aan de andere kant moeten bestuurders rekening houden met de omgeving en bijvoorbeeld de snelheid en/of het verkeersgedrag aanpassen. Door dit naar elkaar uit te spreken wordt er bewustwording verkregen en ontstaat er begrip voor het standpunt van de andere partij.

Communicatie

Goede communicatie tussen partijen onderling zorgt voor wederzijds begrip. Afhankelijk van de situatie of het ervaren probleem, betekent dit dat specifieke partijen betrokken moeten worden of dat bredere communicatie nodig is. Er zijn goede ervaringen opgedaan waarbij een aantal landbouwbedrijven, gemeente en bewoners samen in gesprek zijn gegaan. Daarbij zijn contactgegevens uitgewisseld voor directe communicatie.

5.2 Aanbevelingen

In deze rapportage is het niet voor ieder vraagstuk mogelijk om een maatwerk oplossing aan te dragen. In hoofdstuk vier is per deelgebied een overzicht gegeven van de genoemde, maar nog niet onderzochte knelpunten, met mogelijke vervolgstappen. Door deze lijst periodiek te bespreken in regionaal verband kan de voortgang worden gemonitord. Bovendien kunnen dan ook eventuele nieuwe knelpunten worden gesignaleerd. Naast deze specifieke knelpunten zijn er een aantal algemene aanbevelingen om met de problematiek van landbouwverkeer op het wegennet om te gaan.

Wegbeheerders

Het scheppen van een omgeving, waarin het gesprek met elkaar kan worden aangegaan, is belangrijk. Taak van de wegbeheerders, primair de gemeenten, is om deze omgeving mogelijk te maken. Uiteindelijk zijn de wegbeheerders ook verantwoordelijk voor eventuele infrastructurele of fysieke maatregelen aan de wegen. Daarbij is het uitgangspunt dat er draagvlak voor de maatregelen is. Naast bewoners dienen daarom de landbouwers betrokken te worden bij de planvorming in het voortraject en de uitvoering van (infrastructurele) projecten. Bij het maken van ontwerpen dient er aandacht te zijn voor maatvoering van landbouwvoertuigen en hun lading. Dit moet verankerd worden in de ontwerpuitgangspunten van de wegbeheerders.

Provincie Noord-Brabant

De oplossingen wordt soms gezocht bij de provincie, om gebruik van de provinciale weg toe te staan. De provincie heeft het 'Nee, tenzij...' beleid, maar in een aantal gevallen wordt het afwijken daarvan als oplossing gezien. Daar komt bij dat de bestaande geslotenverklaring door de sector (bewust) genegeerd wordt, juist om knelpunten te voorkomen. Er wordt bijvoorbeeld wel over de provinciale weg gereden om conflicten met fietsers te voorkomen. Het stappenplan voor het zoeken naar oplossingsrichtingen biedt een handvat en kaders om de haalbaarheid van maatregelen te beoordelen en te toetsen.

Mogelijk kan een flexibele afspraak bespreekbaar worden gemaakt, bijvoorbeeld door gebruik van de hoofdrijbaan gedurende venstertijden wel toe te staan. Deze venstertijden kunnen bestaan uit uren van de dag of momenten in het jaar gedurende de seizoenspieken. Wat de beste oplossing is, kan niet eenduidig worden benoemd en is verschillend per geval.

Wet- en regelgeving

Alle partijen hebben te maken met de landelijke wet- en regelgeving. De invloed hierop is beperkt. Toch is het belangrijk dat een signaal wordt afgegeven. Er is binnen de projectgroep draagvlak voor en behoefte aan kentekening en vervolgens een maximum snelheid van 40 km/uur van landbouwvoertuigen, met name vanuit de loonwerkers. Afgeven van een signaal en/of lobby

richting de wetgever is wenselijk. Tevens is er behoefte aan het eenduidig hanteren van ontwerprichtlijnen, die de bereikbaarheid voor het landbouwverkeer waarborgen.

Verder is er behoefte aan duidelijkheid omtrent ontheffingen en verantwoordelijkheid. Dit hangt samen met de inzet van de sector om een ontheffing te kunnen verkrijgen. Het RDW kan hiervoor gemandateerd worden, maar dat bepalen wegbeheerders zelf. Eenduidigheid binnen de regio is hierin wenselijk. Dat kunnen de wegbeheerders samen oppakken.

Aansprakelijkheid

Ieder voertuig moet wettelijk verzekerd zijn, dat is voor iedereen duidelijk. Waar twijfel ontstaat is als voertuigen die een ontheffing moeten hebben de weg op gaan zonder dat dit goed geregeld is bij alle wegbeheerders. En er dus ergens gereden wordt waar geen ontheffing voor is afgegeven. Als een voertuig dan bij een ongeval betrokken raakt, hoe zit het dan met de aansprakelijkheid? Normaliter geldt dat degene die zich niet aan de regels houdt aansprakelijk is. Bij verschillende wegbeheerders is er twijfel in geval van afgegeven ontheffingen of gebruik van routes waar een geslotenverklaring geldt. Dit is onterecht, de ontheffingverlener kan niet aansprakelijk worden gesteld voor overtredingen van de bestuurders.

Landbouwsector

De landbouwers zelf kunnen nog beter een bijdrage leveren door zich bewust te zijn van met name de bewoners in de kernen. Door voorschriften na te leven en werktuigen daadwerkelijk in- of op te klappen en te beschermen, door bewust minder hard te rijden met de grote voertuigen in de dorpen en door open te staan voor het gesprek met de gemeente en bewoners. Ook hebben de landbouwers zelf een rol in het erkennen en aangeven van ervaren problemen, zodat aan oplossingen gewerkt kan worden. De gemeenten vormen het 'loket' om aandachtspunten in te brengen. Dit wordt gedaan door hierover te communiceren en de sector actief te betrekken, eventueel via Cumela en ZLTO.

Bij de aanschaf van een nieuwe machine of werktuig, dient de sector zich bewust te zijn van de algemene maatvoering en wettelijke maxima. Als dus een product wordt aangeschaft wat hieraan niet voldoet, is dit de eigen verantwoordelijkheid. De wegbeheerder kan niet verplicht worden een ontheffing af te geven. Een dergelijke aanschaf moet dus weloverwogen gemaakt worden.

Brancheorganisaties Cumela en ZLTO

Specifiek is er een rol weggelegd voor beide brancheorganisaties. De kentekening en snelheidsverhoging van de voertuigen, waar vooral Cumela op in zet, dient (opnieuw) op de politieke agenda geplaatst te worden. Het starten van een lobbytraject is wenselijk.

Verder kunnen de organisaties participeren in overleggen met de gemeente en bewoners, bijvoorbeeld in periodieke overleggen. De brancheorganisaties moeten dan ook hun achterban hierover informeren. De landbouwers hebben een rol door actief informatieavonden te bezoeken en aandacht te vragen voor hun positie op het wegennet. Door ervaren problemen breder bekend te maken, wordt bewustwording gerealiseerd. De leden moeten van de overleggen en de ervaren knelpunten op de hoogte gebracht worden via de brancheorganisaties.

Tenslotte dienen de organisaties betrokken te zijn bij de planuitwerking en voorbereiding bij reconstructies. Met name bij grote projecten is het belangrijk dat ook het belang van de landbouwsector wordt vertegenwoordigd. Hiervoor is netwerken noodzakelijk.

Bewoners

Degenen die de problemen vaak als eerste ervaren zijn de bewoners. Door het probleem te benoemen en dit te onderbouwen wordt het waarom duidelijk. Dat is de basis voor een goede oplossing van het probleem. Echter, de burger kan niet bij de wegbeheerder 'bestellen' dat maatregelen worden uitgevoerd. Wederzijds begrip over mogelijkheden en onmogelijkheden en over doorlooptijden van planvorming tot uitvoering moet er zijn. Communicatie is hiervoor het instrument.

Daar komt bij dat niet in alle gevallen het probleem-veroorzakend-verkeer zomaar verplaatst kan worden. Simpelweg omdat dan elders het probleem kan worden ervaren of dat een oplossing complex of duur is. Daar komt bij dat het wonen in een landelijk gebied betekent dat hier landbouwverkeer bij hoort. Dat betekent dat een bepaalde mate van landbouwverkeer geaccepteerd zal moeten worden.

Acceptatie en meedenken over oplossingen is een onderdeel dat de bewoners zelf inbrengen. Hierbij moet ook nagedacht worden over de eigen rol of bijdrage in het probleem en in de oplossing.

Vervolgtraject

De vervolgaanpak kan bestaan uit het onderzoeken en beoordelen van de knelpunten en monitoren van de aanpak ervan. Bijvoorbeeld via de dynamische kaart. Het bouwen van een netwerk is in een latere fase alsnog mogelijk en wellicht wenselijk. Dit komt mede doordat het RDW de ontheffingen gaat verlenen en dat daarom aan wegbeheerders gevraagd gaat worden op welke wegen ze ontheffing willen gaan verlenen aan motorrijtuigen met beperkte snelheid, die breder zijn dan 3.00 m. Die wegen dienen dan tussen de gemeentes c.q. diverse wegbeheerders op elkaar aan te sluiten. Hier ontstaat dus automatisch een netwerk dat dan uitgewerkt gaat worden.

Overzicht bijlagen

Bijlage 1: Knelpunten genoemd door wegbeheerders

Bijlage 2: Knelpunten genoemd door landbouwsector

Bijlage 1

Knelpunten genoemd door wegbeheerders

Knelpunten wegbeheerders

Per deelgebied zijn de aandachtspunten van de wegbeheerders in beeld gebracht. In onderstaande tabellen per deelgebied zijn deze weergegeven.

Deelgebied 1. Bergen op Zoom, Steenbergen, Moerdijk, Halderberge, Drimmelen

Nr.	Knelpunt	Wegbeheerder	Genoemde maatregel
1	Dorpsstraat, Lage Zwaluwe. Gaat om bereikbaarheid van de Brugdam	Drimmelen	Nieuwe weg
2	Doorgaande route Hooge Zwaluwe	Drimmelen	Rondweg
3	Doorgaande route door Wagenberg en Terheijden als enige toegang naar het achterland, tussen de A59, N285 en water	Drimmelen	?
4	Watertorenstraat Made te smal	Drimmelen	Verbreden
5	Doorgaande route door Klundert	Moerdijk	Randweg
6	Doorgaande route door Zevenbergen	Moerdijk	N389 open stellen
7	Ringersweg en Lelyweg Bergen op Zoom	Bergen op Zoom	?
8	Randweg west	Bergen op Zoom	?
9	Tracé N641, tussen A17 en Oudenbosch	Halderberge	Gebruik rondweg
10	Doorgaande route Zegge is te smal	Steenbergen	3,50 faciliteren
11	Bredasebaan Sprundel is te smal	Steenbergen	3,50 faciliteren

Deelgebied 2. Breda, Alphen-Chaam, Baarle-Nassau

De gemeente Breda was niet aanwezig tijdens de sessie. Vanuit de gemeente is het vraagstuk landbouwverkeer niet belangrijk en weinig actueel. De gemeente Alphen-Chaam en Baarle-Nassau werken samen met Gilze en Rijen in de ABG-gemeenten. Daarom hebben de twee participerende gemeenten dezelfde vertegenwoordiger. Deze heeft aangesloten tijdens de sessie van deelgebied vier. De ontvangen input is hieronder weergegeven.

Nr.	Knelpunt	Wegbeheerder	Genoemde maatregel
1	Doorgaande route door Galder leidt tot knelpunten vanuit de school	Alphen-Chaam	?
2	Doorgaand landbouwverkeer door Chaam, met name tijdens seizoenspieken	Alphen-Chaam	?
3	Doorgaande route door Alphen, levert problemen op. Gebruik van de randweg (provinciale weg)	Alphen-Chaam	Gebruik randweg toestaan?
4	Landbouwverkeer in de kernen	Baarle-Nassau	?

Deelgebied 3. Werkendam, Woudrichem, Aalburg, Geertruidenberg, Oosterhout

Nr.	Knelpunt	Wegbeheerder	Genoemde maatregel
1	Parallelweg Wijk en Aalburg, trillingshinder elementenverharding	Aalburg	Opnieuw straten van de weg
2	Baan, Meeuwen, zorgt voor verkeersonveiligheid	Aalburg	?
3	Hagoort, Drongelen, te smalle weg	Aalburg	?
4	Doorgaand verkeer door kern Raamsdonk	Geertruidenberg	?
5	Kom Dussen ervaart trillingshinder	Werkendam	?
6	Kerkweg/Kildijk in Nieuwendijk, smal dijklint met parkeren en ervaren van trillingshinder	Werkendam	?
7	Buitendijk in Hank, eveneens een dijklint met parkeren, het ervaren van trillingshinder en gedrag	Werkendam	Gezamenlijk overleg partijen
8	Buitendijk Noorddijk, vergelijkbare problemen	Werkendam	?
9	Sasdijk in Werkendam, vergelijkbare problemen	Werkendam	Monnikenhoef
10	Provincialeweg Noord in Almkerk, klachten over gedrag van landbouwverkeer	Woudrichem	Aanpassen gedrag
11	Uitwijks Dijkje in Uitwijk, is te smal	Woudrichem	?
12	Hoge Maasdijk in Andel, te smalle bocht voor landbouwverkeer	Woudrichem	Bocht verbreden?
13	Kern Oudendijk geeft klachten over gedrag landbouwverkeer	Woudrichem	?
14	Giessensesteeg in Giessen, klachten over gedrag landbouwverkeer	Woudrichem	?
15	Brugdam in Almkerk is te smal voor landbouwverkeer	Woudrichem	?
16	Locatie de 'Bromtol', hier rijdt relatief veel landbouwverkeer dat straks niet meer is toegestaan. Dit zorgt voor omrijafstanden.	Oosterhout (of provincie?)	Aansluiting en route behouden

Deelgebied 4. Woensdrecht, Roosendaal, Rucphen, Zundert, Etten-Leur

Nr.	Knelpunt	Wegbeheerder	Genoemde maatregel
1	Doorgaande route Zegge is te smal	Rucphen	3,50 faciliteren
2	Bredasebaan Sprundel is te smal	Rucphen	3,50 faciliteren
3	Zundertseweg – Sprundelsedijk Rucphen	Rucphen	randweg
4	N638 is soms te smal voor landbouwverkeer, bijvoorbeeld tussen Schijf en Klein-Zundert	Provincie (Zundert)	?
5	Bocht Watermanseweg te krap	Zundert	Via Baantjespad
6	Bredasebaan/ N263 in Rijsbergen te smal door bomen	Zundert	?
7	Route Onyxdijk – Flintdijk, conflicteert met omgeving, deels gedrag	Roosendaal	Overleg met partijen, geen alternatief
8	Route Thorbeckelaan, conflicteert met omgeving, deels gedrag	Roosendaal	
9	Route Bergsebaan, conflicteert met omgeving, deels gedrag	Roosendaal	
10	Gedrag landbouwverkeer binnen de bebouwde kom	Etten-Leur	?
11	N640 levert problemen op de hoofdrijbaan op	provincie	Andere route
12	Overlast in de kleine kernen, vaak geen alternatieven	Roosendaal	?

Bijlage 2

Knelpunten genoemd door landbouwsector

Knelpunten landbouwsector

Nadat de gegevens zijn opgehaald bij de wegbeheerders, zijn ook sessie belegd met de landbouwsector. In onderstaande tabellen is de input verwerkt.

Deelgebied 1. Bergen op Zoom, Steenbergen, Moerdijk, Halderberge, Drimmelen

Tijdens deze bijeenkomst op het gemeentehuis in Oudenbosch (gemeente Halderberge) zijn vertegenwoordigers aanwezig geweest van ZLTO, loonwerkers en landbouwbedrijven. Aanwezigen zijn werkzaam in het deelgebied, maar ook daar buiten.

Nr.	Knelpunt	Wegbeheerder	Genoemde maatregel
1	De geslotenverklaring van de N268 zorgt voor door de kern rijden in Zegge en Oudenbosch. Daarnaast de route ook langer dan gebruik van de provinciale weg.	Provincie Rucphen Halderberge	Gebruik N268
2	N285 bij Zevenbergen mag niet gebruikt worden	provincie	Gebruik N285
3	Verbinding van Wagenberg naar Hooge Zwaluwe, Dorpsstraat Wagenberg	Drimmelen	Alternatieve route maken
4	Route door Zevenbergschen Hoek levert minder hinder op dan buiten de kern om.	Drimmelen en Moerdijk	Versmallingen i.p.v. drempels
5	Route naar Brugdam in Lage Zwaluwe, krap. Lintbebouwing.	Drimmelen	Alternatieve route maken
6	Van Gilsaan – Crullaan Made is te smal ingericht.	Drimmelen	Voorkeur voor overrijdbare drempels
7	Situatie De Bromtol (Weststadweg). Bij voorkeur niet via Den Hout.	Drimmelen Oosterhout	Passeerstroken Landbouwverkeer inpassen
8	N257/Zeelandweg Oost en route naar Halsterseweg is te smal	Steenbergen	Rondweg Koperslagerij - Molenweg
9	Doornedijkje is te smal als verbinding tussen Aanwas en Zeelandweg Oost.	Steenbergen	Parallel aan A4 route maken
10	Steenbergseweg – Westvoorstraat als route naar de haven gaat door de kern. Er is geen alternatief.	Steenbergen	Parallel aan A4 route maken

11	Parallelweg Gastelseweg, menging met fietsers.	Bergen op Zoom provincie	?
12	Doorgaande Bosschenhoofd	Halderberge	?

Deelgebied 2. Breda, Alphen-Chaam, Baarle-Nassau

Nr.	Knelpunt	Wegbeheerder	Genoemde maatregel
1	Rithsestraat in Brede is een sluiproute. Hier rijden fietsers op de rijbaan, gemengd met landbouwverkeer.	Breda	N263 en vervolgens Princenhagelaan

Deelgebied 3. Werkendam, Woudrichem, Aalburg, Geertruidenberg, Oosterhout

De bijeenkomst vond plaats in Werkendam. ZLTO Altena – Biesbosch en ZLTO Waalwijk – Geertruidenberg waren vertegenwoordigd. Verder waren twee loonwerkers aanwezig, uit Werkendam en Oosterhout.

Nr.	Knelpunt	Wegbeheerder	Genoemde maatregel
1	Brugovergangen rondom de A27, met de werkzaamheden graag landbouwverkeer meenemen.	Rijkswaterstaat	Landbouwverkeer inpassen
2	Bromtol Oosterhout, dit probleem wordt met het huidige voorstel groter, omdat landbouwverkeer niet goed is meegenomen in de plannen.	Oosterhout provincie	Open houden voor landbouwverkeer
3	Pont tussen Heusden en Altena kan onvoldoende zwaar verkeer meenemen	?	Pont voor zwaarder verkeer
4	Route Nieuwendijk – Hank is te smal voor landbouwverkeer.	Werkendam	?
5	Kruising Zandsteeg – Dijkgraaf Den Dekkerweg – Schans is lastig/moeilijk.	Werkendam	Grote rotonde of VRI
6	Parkeren bezoekers fort Altena op rijbaan Parallelweg.	Werkendam	?

7	Gelderland: enkele locaties zijn voor landbouwverkeer te smal (Van Heemstraweg, brug afgedamde Maas, N322 – Vleugeldijk.	Gelderland	N322 open stellen
8	Keizersveersebrug, vanaf Made betekent dit veel omrijden en veel drempels.	Geertruidenberg	Drempels aanpassen
9	Kern Raamsdonk krap en smal.	Geertruidenberg	?
10	Menging met fietsers op Vissersweg – Beelaertsweg.	Oosterhout	Passeerstroken

	Algemeen	Wegbeheerder	Genoemde maatregel
	De vele drempels.	Alle	Busdrempels toepassen
	Vrije ruimte langs de rijbaan	Alle	Grotere afstand obstakels
	Waspikseweg, gebruik parallelweg is niet wenselijk vanwege menging met fietsers.	Dongen	Hoofdrijbaan blijven gebruiken

Deelgebied 4. Woensdrecht, Roosendaal, Rucphen, Zundert, Etten-Leur

In dit deelgebied zijn er vertegenwoordigers geweest van ZLTO (Rijsbergen), Cumela en een aantal loonwerkers. Daarnaast was er vertegenwoordiging van het hoofdkantoor van ZLTO.

Nr.	Knelpunt	Wegbeheerder	Genoemde maatregel
1	Rucphenseweg (N638) tussen Schijf en Zundert is onveilig.	Provincie Zundert	?
2	Parallelweg N263 is onveilig door mening met fietsers. Versmallingen zijn te smal.	Zundert	Gebruik hoofdrijbaan
3	Tuindersweg, ingericht als woonstraat maar met landbouwverkeer	Etten-Leur	Objectafstand vergroten, drempels aanpassen
4	Moerdijkse Postbaan, te smal voor landbouwverkeer	Etten-Leur	?
5	Langs de Lage Vaartkant komt een fietssnelweg te liggen. Hiervoor wordt de rijbaan versmald. Dit levert problemen op.	Etten-Leur	?
6	Couperuslaan heeft te krappe versmallingen.	Etten-Leur	Doorrijruimte vergroten.
7	Donkerstraat, is te smal uitgevoerd, met te kleine objectafstand in de bermen.	Etten-Leur	Bochtverbreding maken.
8	Sander, Etten-Leur is te smal. Hier zitten vijf melkveebedrijven. Enige route naar de polder.	Etten-Leur	?
9	Doorgaande route door de kern in Woensdrecht levert problemen op.	Woensdrecht	Gebruik N289/rondweg (Bunkerbaan). Passeerstroken.
10	Langeweg – Grindweg is te krap. Hier staat een terras tot op de rijbaan.	Woensdrecht	?
11	Sprangweg in Hoeven heeft krappe passeersituatie, vooral bij toegankelijk gemaakt bushaltes. Weinig zicht in de lange bocht.	Halderberge	?



ACCENT adviseurs

Luchthavenweg 13E T 040 - 3030095
5657 EA Eindhoven I accentadviseurs.nl