

Over de hinder van landbouwverkeer wordt veel geschreven en geroepen, maar hoe groot zijn de gevolgen voor de doorstroming en de impact op de verkeersveiligheid nu concreet? Dat bleek nog nooit onderzocht, dus lieten verschillende provincies Royal HaskoningDHV een onderzoek uitvoeren. Met een opvallende uitkomst. Zelfs in de spits ondervindt gemiddeld maximaal één procent van de weggebruikers hinder van landbouwverkeer.

Trekkers en fietsers samen is niet gelukkig

Niels Bosch en Debbie Ammerlaan, Royal HaskoningDHV

Af en toe googelt Niels Bosch van Royal HaskoningDHV wel eens op 'hinder landbouwverkeer' of op 'trekkerfile' om snel inzichtelijk te krijgen hoe weggebruikers denken over het langzaam verkeer. "Weer achter een trekker die de hele weg voor me bleef rijden." Of: "Wat doen die graafmachines op de weg tijdens de spits?" Het zijn de bekende klachten die je hoort op verjaardagsfeestjes of bij de koffieautomaat weet Niels Bosch. Hij herkent de klachten wel. "Ik woon zelf in Zuid-Limburg, en als ik naar mijn werk rijd, zit ik ook wel eens achter een trekker of graafmachine. En al is dat maar over een korte afstand, bijna onbewust ga je je toch ergeren." Samen met zijn collega Debbie Ammerlaan geldt Bosch inmiddels als één van de kenners van landbouwverkeer. Niet van oudsher, want een opleiding tot landbouwverkeersdeskundige is er nu eenmaal niet. Bosch heeft een opleiding gevolgd als planoloog en Ammerlaan is civieltechnisch ingenieur. De echte kennis van het landbouwverkeer hebben ze opgedaan in de praktijk.

"Uiteindelijk blijkt overal de hinder door trekkers mee te vallen."

Inmiddels hebben beiden voor hun werkgever Royal HaskoningDHV veel opdrachten uitgevoerd op het gebied van landbouwverkeer. Zo maakte Bosch in samenwerking met de LLTB en CUMELA Nederland een analyse van het landbouwverkeer op de Limburgse wegen waarbij per wegvak een oplossingsrichting werd uitgewerkt. Daarnaast hebben Ammerlaan en Bosch diverse malen de meetmethode mogen uitvoeren in Groningen en Friesland. De provincie Groningen wilde weten hoe groot de hinder van het landbouwverkeer op de N360 nu echt was voordat ze geld ging uitgeven om maatregelen voor het landbouwverkeer te nemen. Vorig jaar september zijn gedurende een week door een aantal camera's alle voertuigen geregistreerd die over de weg tussen Groningen en Ten Post reden. Door kentekenerkenning is het mogelijk om de auto's te scheiden van het overige verkeer. Daarbij is het ook mogelijk om vast te stellen of een auto een landbouwvoertuig heeft ingehaald. Het resultaat is gepresenteerd op het verkeerscongres

van CUMELA Nederland (zie ook pag 8 tem 11. Opvallend was dat het landbouwverkeer goed was voor slechts één procent van de voertuigbewegingen, zelfs in een oogstperiode. Daardoor valt het tijdverlies voor automobilisten erg mee. Zelfs als je achter een trekker komt, wordt je reistijd daar gemiddeld maar een factor 1,2 en in de spits 1,3 langer door. We hebben het dan over een reistijdverlies van maximaal een minuut. "Vervelend als je erachter zit, maar geen reden om altijd al het landbouwverkeer van de weg te laten verdwijnen", stelt Ammerlaan.

Inmiddels hebben de beide onderzoekers ook op een aantal andere wegvakken de invloed van het verkeer met beperkte snelheid onderzocht. In de provincies Friesland, Flevoland en Drenthe is het onderzoek feitelijk herhaald om te bekijken of daar dezelfde effecten te zien zijn. "Dat was deels het geval", aldus Ammerlaan. "Natuurlijk zijn er wel verschillen, want elke situatie is anders. Uiteindelijk blijkt overal de hinder door trekkers mee te vallen." Voor de provincie Groningen waren de resultaten van het onderzoek reden om af te zien van maatregelen voor het landbouwverkeer. De provincie vond de kosten daarvan uiteindelijk te hoog in relatie tot het effect dat dit zou opleveren. Ze besloot om de situatie zo te laten. In Friesland was de uitkomst iets anders. Daar was een aantal passeerstroken gepland, maar de provincie besloot uiteindelijk slechts een deel hiervan aan te leggen. "Maar dat had ook te maken met de wensen van de bewoners", benadrukt Ammerlaan. "Die vonden het prima dat het landbouwverkeer op de weg reed, omdat dit ook een natuurlijke snelheidsremmende werking heeft.

"Je moet je afvragen of de remedie niet erger is dan de kwaal."

Bosch en Ammerlaan zien dat het onderzoek voldoende aanleiding geeft om nog eens kritisch naar het beleid rond het landbouwverkeer te kijken. Ze constateren dat het huidige beleid, waarbij het de bedoeling is om het landbouwverkeer van de doorgaande gebiedsontsluitingswegen te laten verdwijnen, averechts kan werken voor de veiligheid. "Zeker als de maximumsnelheid omhoog gaat,

creëer je heel andere problemen op de parallelwegen. Het betekent dat je grote, zware voertuigen samenbrengt met fietsers, ook een kwetsbare groep verkeersdeelnemers. Dat levert dus nieuwe risico's op. Het onderlinge snelheidsverschil is dan wel kleiner, tenminste als je rekent met de wettelijke maximumsnelheid van 25 km/u, maar het verschil in massa is enorm. Als de snelheid dan ook nog ligt op ongeveer 40 km/u, waar het nu naar toe lijkt te gaan, wordt het voor kwetsbare verkeersdeelnemers als fietsers en voetgangers nog gevaarlijker."

Beiden constateren daarbij dat er vaak voor een halve oplossing wordt gekozen. "Op papier is de parallelweg een ideale oplossing, maar dan moet hij wel voldoende breed zijn. Daar zit het probleem, want dat is die weg meestal niet. En verbreden is duur, dan krijg je dus toch vaak een halve oplossing. Dan moet je je afvragen of de remedie niet erger is dan de kwaal."

In de vele discussies die beiden daarover hebben meegemaakt, merken ze dat de politiek zich ervan bewust wordt dat dit geen gelukkige oplossing is voor de positie van het landbouwverkeer. "Al verschilt dat wel per provincie. In meer landelijke gebieden zie je dat er meer begrip is voor het landbouwverkeer, terwijl dat in dichtbevolkte gebieden veel moeilijker ligt. Daar is het toch vooral ruim baan voor de auto, zeker in de spits."

Toch zijn voor dergelijke gebieden ook wel oplossingen te bedenken, menen beide deskundigen. "In heel verkeersrijke gebieden zou je bijvoorbeeld kunnen werken met venstertijden. Dan verbied je landbouwverkeer tijdens de spits en heb je het grootste deel van de problemen al opgelost. Uit de meetmethode blijkt namelijk dat het oponthoud en de filevorming achter de trekker in de ochtendspits plaatsvinden. Dit kan goed in combinatie met passeerhavens, want ook daarin is al veel geleerd. We weten nu dat je die niet midden in de weg moet aanleggen, want als het druk is, kom je er als trekkerchauffeur nooit meer tussen. Dan gebruik je ze dus één keer en nooit weer. In Limburg liggen ze jdaarom uist vlak na een verkeerslicht. Dan kun je verkeer langs laten en weet je zeker dat er altijd een moment is dat je weer kunt invoegen door de hiaten die ontstaan bij de verkeerslichten. Buiten de spits, op goed gekozen locaties, zijn dit prima maatregelen, die bovendien zowel financieel als ruimtelijk minder ingrijpend zijn dan parallelwegen."

Wat beide deskundigen hebben geleerd in de paar jaar dat ze nu bezig zijn met landbouwverkeer is dat er veel begrip te kweken is. "Er is gewoon veel onbekendheid en dat merk je aan allerlei maatregelen. Tegelijk zie je dat als je er maar goed over nadenkt, er veel goede oplossingen mogelijk zijn. Als je er maar bewust mee aan de gang gaat."

Zo reed Bosch bij loonbedrijf Hoedemakers mee op de bietenrooi en ontdekte hij hoe onlogisch borden soms zijn geplaatst als er geen rekening wordt gehouden met dit soort voertuigen. De rit op de rooimachine maakte dat wel duidelijk. "Dan snap je waarom borden niet direct langs de berm moeten staan."

Tekst & foto: Toon van der Stok

