

Kwaliteitsnet landbouwverkeer steeds nuttiger

Door een kwaliteitsnet landbouwverkeer wordt het voor landbouwverkeer mogelijk zich vlot en veilig over grotere afstanden te verplaatsen, via een aaneengesloten net van wegen. Het draagt zo bij aan de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Knelpunten worden continu geïnventariseerd en met voorrang opgelost. Elk landbouwperceel moet immers bereikbaar zijn.

Landbouwverkeer is (relatief) onveilig, want landbouwvoertuigen worden gemaakt voor het verrichten van werkzaamheden op het land, maar moeten zich wel verplaatsen via de openbare weg. Veel wegen waarvan landbouwers en loonwerkers intensief gebruik maken, zijn niet geschikt voor een veilige afwikkeling van het landbouwverkeer. Dat geldt zeker voor de drukkere landbouwroutes waarop ook veel fietsers rijden. Wegbeheerders vinden landbouwverkeer vaak een probleem. Gemeenten hebben liever geen landbouwverkeer in hun woonkernen. Waterschappen hebben liever geen landbouwverkeer op hun smallere 60-kilometerwegen. Provincies en Rijkswaterstaat hebben landbouwverkeer liever niet op hun 80-kilometerwegen en ook niet op hun smallere parallelwegen, waar vaak veel (groepen) fietsers rijden. Wegbeheerders zien dus het liefst dat landbouwverkeer op de wegen van collega-wegbeheerders gaat rijden. Dat is natuurlijk geen oplossing en vraagt om actie.

Feestelijke opening van de eerste landbouwverkeersweg in Zeeland.

Kwaliteitsnetwerk

Op 8 juli 2011 hebben Provinciale Staten van Zeeland het Kwaliteitsnetwerk Landbouwverkeer Zeeland ingesteld. Dit netwerk is nu dus bijna acht jaar in gebruik. Ook buiten de provincie Zeeland zijn inmiddels een aantal landbouwnetwerken ontwikkeld. Landbouwverkeer afwikkelen met behulp van een kwaliteitsnetwerk heeft een paar belangrijke voordelen:

- Door tijdens de opzet en na ingebruikname van het netwerk input te blijven vragen van de belanghebbenden creëer je draagvlak en begrip.

- Vanwege het intensieve contact worden zienswijzen in een vroeg stadium besproken, wat leidt tot minder vertraging in de procedures.
- Door er regelmatig samen naar te kijken, ontstaat er structuur in de aanpak en grip op de knelpunten. Dit is een uitermate efficiënte manier van werken.

In Zeeland rijdt veel agrarisch verkeer, omdat het een agrarische provincie is. De komende jaren gaat de hoeveelheid landbouwverkeer nog verder toenemen, zo is de verwachting. Twee ontwikkelingen liggen hieraan ten grondslag: de schaalvergroting in de landbouw en de tendens naar specialisatie en nieuwe producten. Tegelijkertijd groeit, met name in de zomer, het auto- en fietsverkeer op het platteland, dit vanwege het toenemende aantal toeristen dat Zeeland bezoekt.

Aanpak

Begeleid door een verkeerskundig adviesbureau hebben vertegenwoordigers van de betrokken wegbeheerders en van CUMELA Nederland en ZLTO het netwerk van landbouwroutes in kaart gebracht. Per eiland is met de kaart op tafel door loonwerkers en landbouwers op de kaart ingetekend waar ze knelpunten en verkeersonveilige situaties ervaren. Hierbij is ook zoveel mogelijk rekening gehouden met verkeersintensiteiten en toekomstige ontwikkelingen (bijvoorbeeld de bouw van een graanontvangstpunt). In aparte bijeenkomsten is ook afstemming gezocht met zaken als ruimtelijke ordening, landschap, milieu, economie, recreatie en toerisme.



Bij een dergelijke aanpak is het belangrijk om los te komen van de eigen belangen en te stoppen met denken in termen van eigen wegen. Centraal staan de belangen van de weggebruikers en de inwoners (woonkernen). Dat houdt in: gezamenlijk problemen inventariseren, die vervolgens ook gezamenlijk analyseren en gezamenlijk gebiedsgewijs zoeken naar de beste oplossing. Het overleg vond hier plaats op basis van een zogenaamd poldermodel. Een belangrijk voordeel van deze manier van aanpakken is dat er een breed draagvlak voor de resultaten ontstaat.

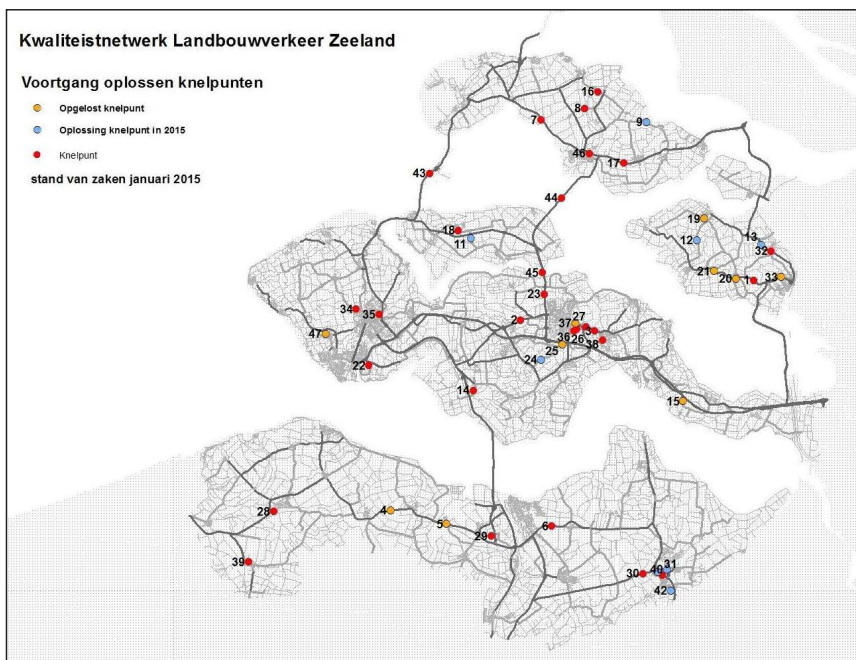
Knelpuntenlijst

Binnen het vastgestelde netwerk zijn vervolgens de belangrijkste probleempunten vastgesteld. Op basis van objectieve criteria is een nadere prioritering aangebracht en is bepaald welke knelpunten als eerste zouden kunnen worden opgepakt. Dit leidt tot een knelpuntenlijst. Om ervoor te zorgen dat deze knelpuntenlijst up-to-date blijft, is het belangrijk om deze met enige regelmaat te bespreken. In Zeeland is daarvoor de coördinatiegroep logistieke landbouwroutes opgericht. Deze groep bestaat uit de drie grootste wegbeheerders (Waterschap Scheldestromen, provincie Zeeland en Rijkswaterstaat) plus een vertegenwoordiger van zowel CUMELA Nederland als ZLTO. Deze groep overlegt twee tot drie keer per jaar, waardoor nieuwe knelpunten aan de lijst kunnen worden toegevoegd en opgeloste knelpunten worden afgevoerd.

“De hoeveelheid landbouwverkeer gaat verder toenemen”

Vooruitzichten

Half april stuurde de regering het wetsvoorstel voor registratie en kentekening van (land)bouwvoertuigen naar de Tweede Kamer. Wat inhoudt dat deze behandeld kan gaan worden. Als het wetsvoorstel wordt aangenomen, heeft dat een paar zeer positieve gevolgen voor het landbouwverkeer. De maximumsnelheid voor gekentekende (land)bouwvoertuigen wordt dan formeel verhoogd naar 40 kilometer per uur. Dat betekent dat er meer wegen kunnen worden opgesteld voor het landbouwverkeer. Meer gebruik door landbouwverkeer van rondwegen rond woonkernen verbetert de verkeersveiligheid en leefbaarheid in die plaatsen. In een landbouwnetwerk zijn eventuele wijzigingen natuurlijk prima in te passen. Met de komst van het kenteken gaat daarnaast de afgifte van breedteonthefingen centraal gebeuren door de RDW (afdeling Ontheffingen). Het is natuurlijk nuttig dat de wegen waarop een vrijstelling voor de breedte is afgegeven ook netjes op elkaar aansluiten. Ook hier kan een netwerk voor brede landbouwvoertuigen handig zijn.



POP3-regeling

Het oplossen van knelpunten in een wegennet kost geld. Dat staat los van het feit of de knelpunten zich in een netwerk bevinden. Een netwerk kan echter leiden tot de verbetering van de leefbaarheid op het platteland. Om de leefbaarheid te bevorderen, zijn door de Europese Unie zogenaamde POP3-gelden beschikbaar gesteld. Sommige provincies overwegen om deze gelden (deels) te gebruiken voor het verbeteren van het landbouwnetwerk. Daarmee los je meer en sneller knelpunten op en verklein je het concurrentievervalsende effect van de POP3-regeling, want van een landbouwnetwerk kunnen zowel agrariërs als loonwerkers gebruik maken.

Niet het enige meer

Het Zeeuwse netwerk was het eerste, maar inmiddels al lang niet meer het enige landbouwnetwerk. Ook zeventien gemeenten in West- en Midden-Brabant hebben gezamenlijk de knelpunten voor het landbouwverkeer in kaart gebracht. Het begeleidende verkeersbureau heeft geadviseerd om gezamenlijk een netwerk voor landbouwverkeer op te zetten en periodiek regionaal overleg (twee keer per jaar) met de diverse belanghebbende partijen ter bespreking van knelpunten en oplossingen te organiseren. Deze aanpak is inmiddels ook bestuurlijk besproken en vastgesteld. Wanneer blijkt dat ook in West- en Midden-Brabant het instellen van een landbouwnetwerk nuttig is, kan de rest van de provincie volgen. En dat is een heel mooi vooruitzicht.

Een kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer functioneert als een prima hulpmiddel om structuur aan te brengen en grip te krijgen op verkeerszaken. Bovendien bevordert het de verkeersveiligheid. Het is de investering in tijd en geld daarmee meer dan waard.



TEKST: John Augustijn, *bedrijvenadviseur*

FOTO: CUMELA Nederland