

Op weg naar een

Kwaliteitsnet Landbouwverkeer Zeeland

Beleidsnota

Vastgesteld door Provinciale Staten van Zeeland 8 juli 2011

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

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

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

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

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

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

1. De aanleidingen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

BELANGRIJK UITGANGSPUNT

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



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

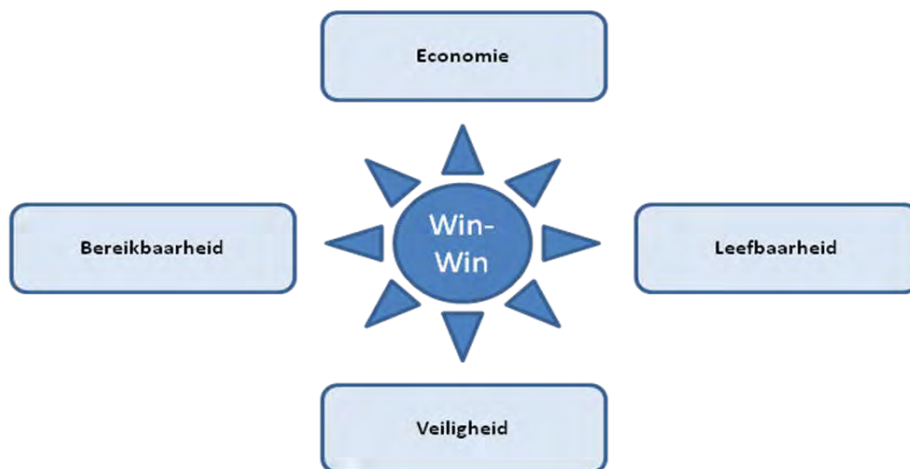
2. De beleidsdoelen

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

Ter toelichting:

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

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

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

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

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

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

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

3. De aanpak

Uitgangspunt: samenwerking verkeerssector en landbouwsector

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

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

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

FASE I: inventarisatie routes en knelpunten

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

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

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

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

Belangrijke bestemmingen zijn:

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

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

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

FASE II: bepalen netwerk en knelpunten

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

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

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

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

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

FASE III: samen bepalen belangrijkste knelpunten en benoemen mogelijke oplossingen

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

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

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

FASE IV: afstemming met aanpalende beleidssectoren

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

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

Het doel van deze bijeenkomsten was drieledig:

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

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

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

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

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

FASE V: voorleggen concept-eindrapport aan alle gesprekspartners

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

4. Het netwerk

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

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

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

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

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

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

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

(N.B. Onderstaande kaarten zijn in A4 formaat opgenomen in de bijlage 1, evenals een legenda ter verklaring van de op de kaarten vermelde afkortingen van bestemmingen en loonbedrijven.)

Zuid-Beveland



Zeeuws-Vlaanderen



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

5. De knelpunten

STAP 1: Inventarisatie probleemwegen

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

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

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

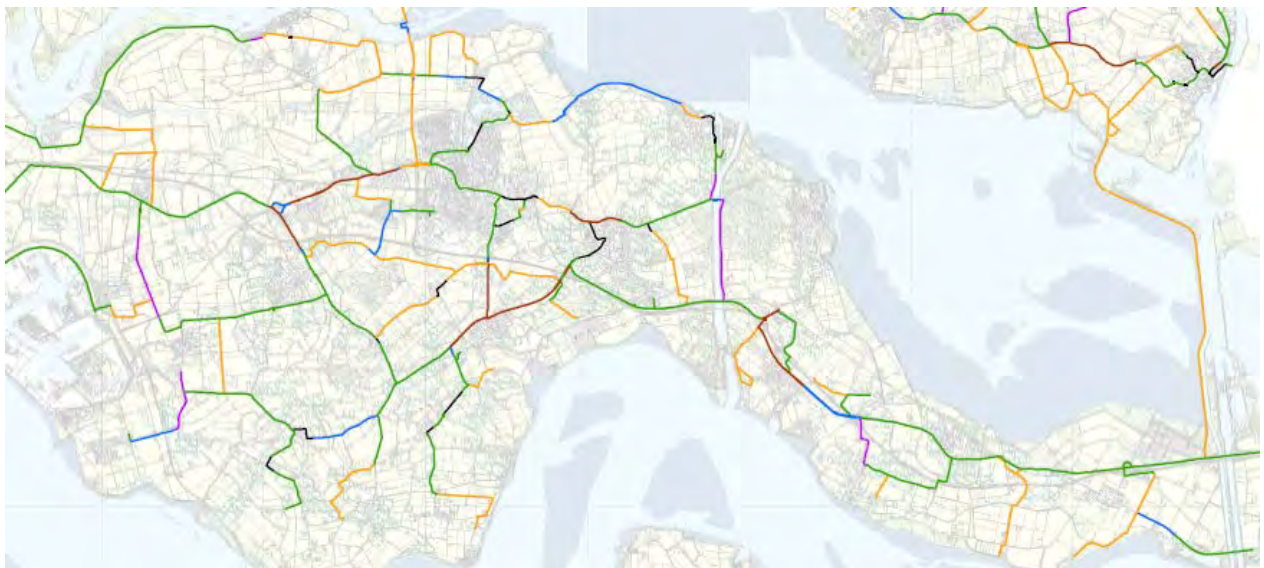
Aan de hand van deze wegkenmerken zijn vervolgens kaarten samengesteld waarop - gegeven de gestelde tussendoelen (zie hoofdstuk 2) - vier categorieën probleemwegen zichtbaar werden:

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

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

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

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



Toelichting:

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

Groen: voorlopig acceptabel (zie uitleg hierboven)

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

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

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

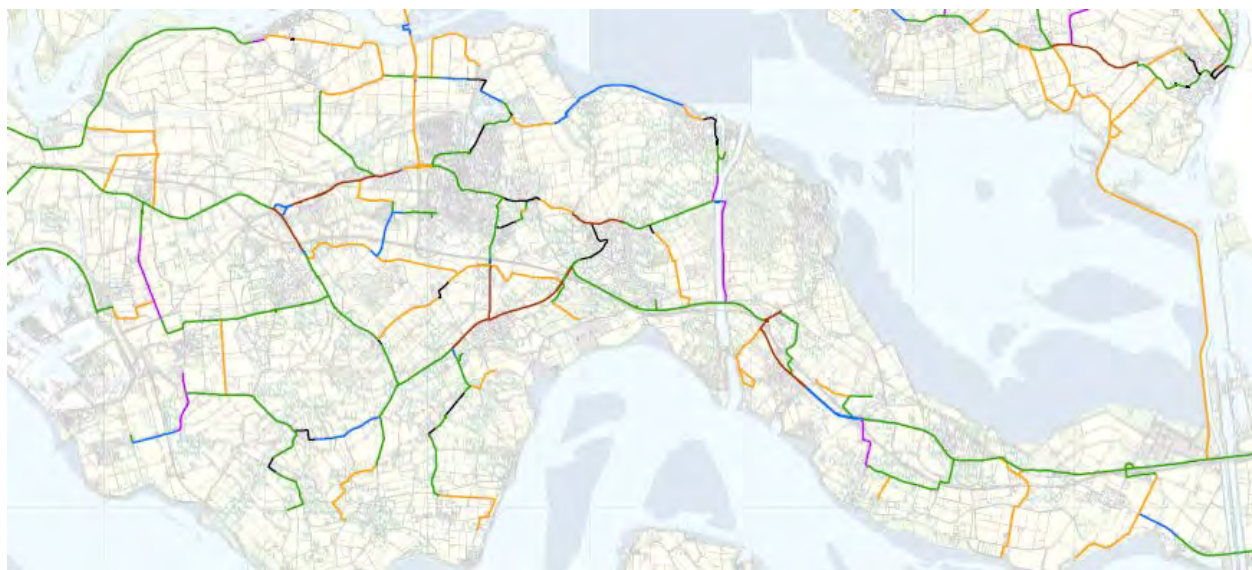
Zwart: (d) 30 of 50km wegen, zonder scheiding van landbouwverkeer en fietsverkeer

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

STAP 2: Aanwijzen van knelpunten

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

Zuid-Beveland (probleemwegen)



Zuid-Beveland (belangrijkste knelpunten)



Toelichting:

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

Groen: voorlopig acceptabel (zie uitleg hierboven)

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

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

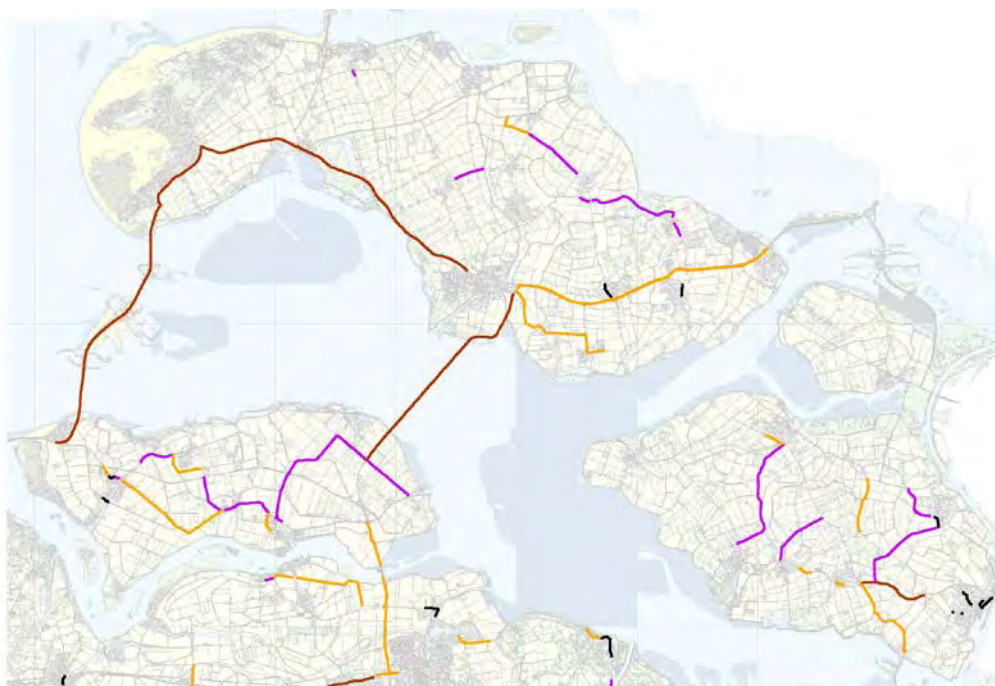
Geel: (c) 60km wegen < 5,5 meter, zonder scheiding van landbouwverkeer en fietsverkeer

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

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



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



Walcheren (probleemwegen)



Walcheren (belangrijkste knelpunten)



Toelichting:

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

Groen: voorlopig acceptabel (zie uitleg hierboven)

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

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

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

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

Zeeuws-Vlaanderen (probleemwegen)



Zeeuws-Vlaanderen (belangrijkste knelpunten)



Bovenstaande kaarten maken duidelijk dat de problematiek per regio verschilt:

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

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

STAP 3: Prioritering van knelpunten

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a. drukke 80km wegen zonder scheiding landbouwverkeer en autoverkeer

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

b. 80km wegen zonder scheiding landbouwverkeer en fietsverkeer

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

c. smalle 60km wegen zonder scheiding landbouwverkeer en fietsverkeer

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

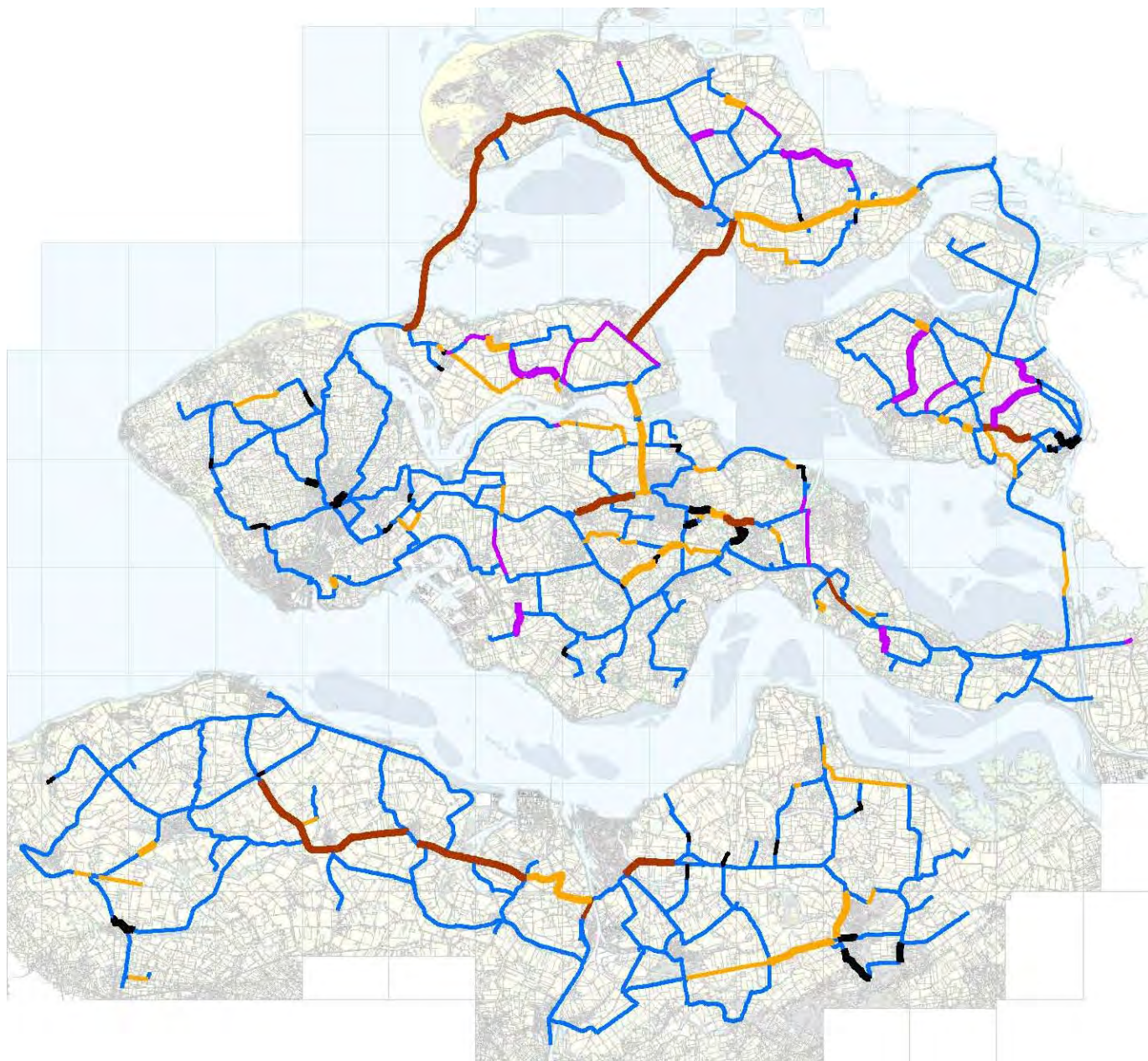
d. 50 en 30km wegen zonder scheiding landbouwverkeer en fietsverkeer

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

e. overige knelpunten

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

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



Toelichting:

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

STAP 4: Beoordeling realisatiekansen

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

- A. Geprogrammeerde realisatie:
Is er al een oplossing voor het knelpunt voorzien en ingepland, d.w.z. bestaat er al een project dat is opgenomen in een actieplan en is voorzien van een geprogrammeerde realisatiedatum?
- B. Synergie tussen knelpunten onderling:
Is er sprake van synergie door meerdere knelpunten te combineren in één project?
 - a. omdat 2 of meer knelpunten onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn: a doen zonder b doen heeft geen zin
 - b. omdat het oplossen van 2 of meer knelpunten een oplossing biedt voor meer knelpunten: wanneer je a en b goed oplost, vallen c en d ook weg
 - c. omdat het in 1 keer oplossen van 2 of meer knelpunten aanzienlijk goedkoper is dan nu de ene doen en pas later de andere
- C. Integraliteit met andere (verkeers)problemen:
Is een knelpunt door de betrokken wegbeheerder(s) al in een ander kader/verkeersplan expliciet als op te lossen knelpunt benoemd?
- D. Quick win:
Kan een knelpunt relatief snel worden opgelost: gemakkelijk ruimtelijk inpasbare- en relatief goedkope oplossing mogelijk?

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

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

6. Aan de slag

Vlot en veilig gaan samen!

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

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

a. Zorgen voor inbedding in verkeer&vervoerplannen

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

b. Zorgen voor inbedding in plannen van andere sectoren

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

c. Betrekken van de landbouwsector bij oplossingen

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

d. Samenwerking met de bestaande grondruilbank intensiveren

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

e. Driejaarlijkse wegenschouw samen met landbouwsector

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

f. Herijking provinciaal ontheffingenbeleid

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

g. Stimuleren landelijke beleidsontwikkeling

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

h. Opzetten monitoringprogramma

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

i. Driejaarlijkse herijking landbouwroutenetwerk

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

j. Netwerkkkaart meenemen in herziening van categoriseringplan

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

k. Aanstellen coördinatoren kwaliteitsnet landbouwverkeer bij wegbeheerders

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

Van knelpunten naar oplossingen!

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

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

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

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

Legenda bestemmingen op kaart landbouwroutes

AA	aardappel-opslag/verwerking
CZAV	
DV	diervoeder-distributie
FR	fruit-opslag/verwerking
GD	grasdrogerij
GR	graan-opslag/verwerking
GZ	graszaad-distributie/verwerking
KB	koelbedrijf
KM	kunstmest-distributie
LB	loonbedrijf
MB	mechanisatiebedrijf
ME	mest-opslag/distributie
UI	uien-opslag/verwerking
VE	veiling
WB	weegbrug
WO	wortelen-opslag/verwerking
ZH	zaadhandel











Snelheidsregime op landbouwroutes



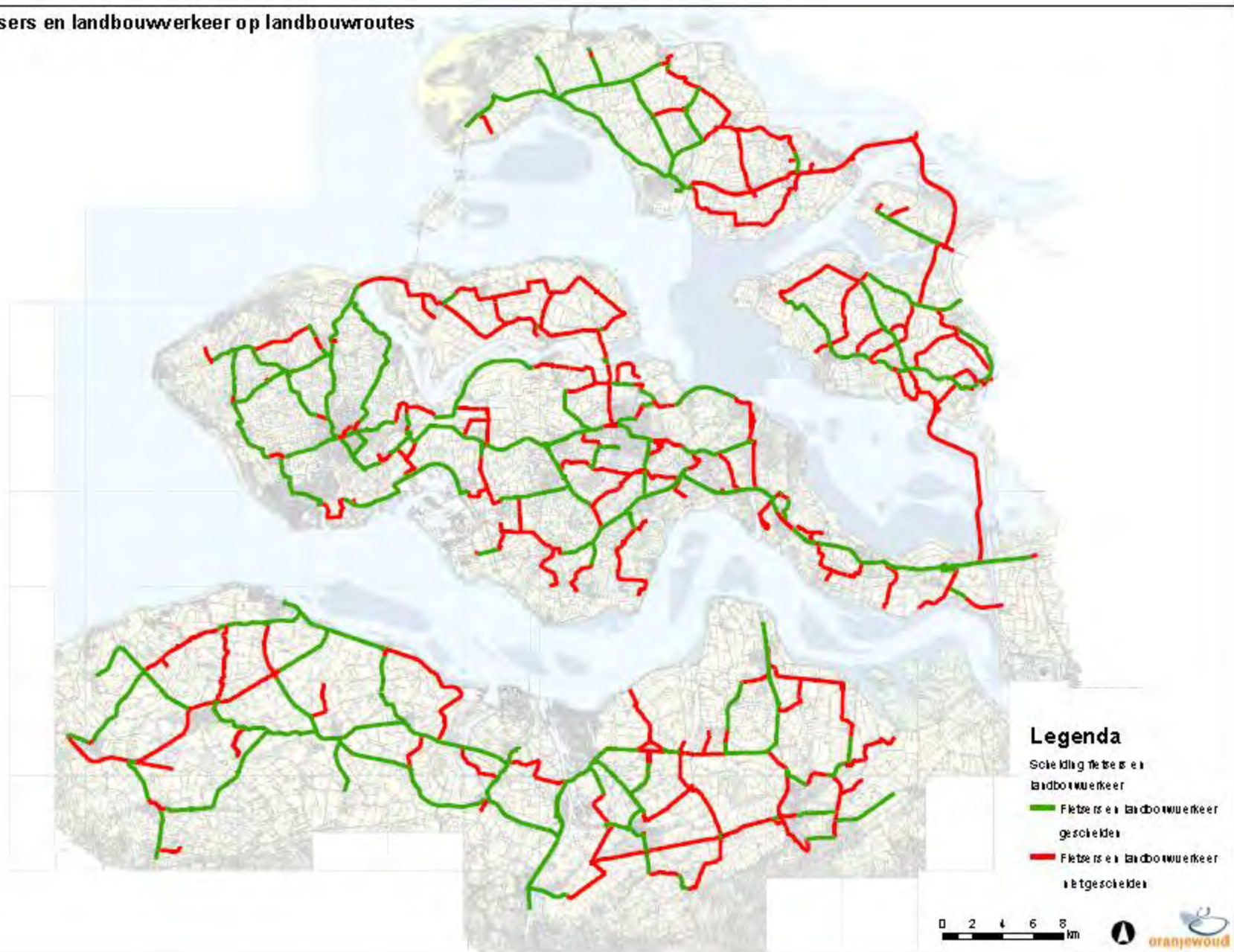
Intensiteit autoverkeer op landbouwroutes



Landbouwroutes binnen of buiten de bebouwde kom



Scheiding fietsers en landbouwverkeer op landbouwroutes



Wegbreedte van landbouwroutes



PRIORITERING KNELPUNTEN

(a) knelpunten op drukke 80 km wegen

	aantal mvt
N286 Poortvliet (Paasdijkweg) - Tholen (Reimerswaalseweg)	9 à 10.500
N664 Nieuwe Rijksweg	9 à 10.000
N670 Noordweg	7.000,0
N289 Oude Rijksweg	8.500,0
N61 Schoondijke-Biervliet	8 à 12.500
N61: Biervliet-Hoek	11 à 12.000
N252: Terneuzen-Sluis	8.500,0
N290: Terneuzen-Zaamslag	10.000
N258: Absdaalseweg tussen rotonde Australiëweg en kruispunt N258-N290	10.000
N59: Burgh-Zierikzee	8 à 13.000

lengte traject	bochtige weg	aantal kruisingen erfaansl.	prior	
3.000	ja	10	2	
4.700	beetje	41	2	
2.200	ja	24	2	
2.400	nee	13	3	
11.000	beetje	200	1	
7.500	beetje	100	1	
1.400	nee	0	3	
3.200	beetje	22	2	
500	nee	4	3	
16.000	beetje	> 200	1	

gepland

(b) 80 km wegen zonder fietspad

		S=schoolroute				
	aantal mvt	aantal fietsers	breedte weg	lengte traject	bochtige weg	prior
Elkerzeeseweg, van Elkerzee tot rotonde Scharendijke	1.200	100	ok	300	nee	3
Kakkersweelweg (Kerkwerve-Noordgouwe)	1.300	S 200	ok	1.600	nee	1
Kruisweg-Gaanderseweg (Zonnemaire-Dreischor)	1.800	50	ok	3.000	nee	3
Zuidlijk-Zuidijkweg-Weg door het Dijkwater-Dillingsweg (Dreischor)	1.000	50	niet ok	4.500	ja	1
Brede Weg (Sirjansland)	1.000	50	ok	400	nee	3
Nieuweweg (Sofiaweg-Boomdijk, Wissenkerke)	2.700	100	ok	2.800	beetje	2
Provincialeweg (Wissenkerke-Geersdijk dorp)	1.500	150	ok	2.300	nee	1
Provincialeweg (Geersdijk dorp-Kortgene dorp)	1.600	150	ok	1.800	nee	1
Kortgeenseweg-Emelissedijk-Colijnsplaatseweg (Kortgene-Colijnsplaat)	1.700	50	ok	5.000	nee	3
Noordlangeweg (Colijnsplaat-N256)	2.500	100	ok	1.500	nee	3
Noordlangeweg (N256-Kats)	500	50	niet ok	2.300	nee	2
Plaatweg-Vierde Dijk-Oude Sint Annalandseweg-Oudelandseweg (StM-StA)	800	100	niet ok	5.000	ja	1
Veerdijkseweg-Krokkeweg-Bitterhoekseweg (Scherpenisse)	1.100	50	niet ok	2.500	nee	2
Hiksedijk-Mareweg-Molendijk (N656 Oud-Vossemeer)	3.500	S 250	ok	1.900	ja	1
Kadijk-Hogeweg-Duivekeetseweg (Poortvliet-Oud-Vossemeer)	800	50	ok	3.700	beetje	3
Stoofweg (Lewedorp-'S-Heerenhoek)	1.200	100	niet ok	3.800	nee	2
s-Heerenhoeksedijk ('s-Heerenhoek)	2.200	S 200	ok	2.000	beetje	1
Muidenweg (Wolphaartsdijk)	1.100	100	ok	800	nee	3
Westelijke Kanaalweg (Wemeldinge)	3.100	100	ok	1.700	nee	3
Oostelijke Kanaalweg (Wemeldinge-Kruiningen)	2.000	100	ok	3.500	nee	2
Havenoordseweg (Waarde)	1.500	S 250	ok	1.700	ja	1

(c) knelpunten op smalle 60 km wegen

	S=schoolroute				
	aantal mvt	aantal fietsers	breedte weg	kom ontlasting	prior
Zuiddijk-Roterijdkijk (Dreischor)	800	S 150	4,5		2
Boogerdweg-Stapelsweg (Zonnemaire)	800	50	3-4,5	ja	1
Kon. Julianastraat-Visserweg-Zuid Hogeweg--> verder richting Zierikzee	500	100	4-4,5		3
Parallelwegen N59 (Bruinisse-Zierikzee)	250	S100-300	3-3,5		1
Campensnieuwlandweg - Burgemeester de Moorweg	50	50	3,5-3		3
Stekeldijk (Kamperland)	500	50	5,0		3
Boomdijk-Westmolenweg (Wissenkerke)	250	50	3,0	ja	1
Westdijk-Torendijk (Kortgene)	450	50	3,8		3
Krukweg (parallelweg langs N256 richting Goes)	50	250	4-4,5		3
Stoofweg (Sint Annaland)	1.200	200	4,8	ja	1
Langeweg (Scherpenisse)	300	S350	3,0		1
Lange Zandweg (Poortvliet)	800	S350	5,0		1
Bartelmeetweg (Poortvliet-Oud-Vossemeer)	1.000	50	4,8		3
Geerweg-Vermuydenweg-Kettingsijk-Gortzakweg (Poortvliet-Oesterdam)	350	100	3,3		3
Hoge Duvekotseweg (Serooskerke-Aagtekerke)	150	200	3,8		2
Zandweg (Ritthem)	750	S300	5,1		1
Boomdijk-Vlackeweg (Nieuw- en Sint Joosland)	450	200	3,1		2
Nieuwe Kraaijertsedijk (Lewedorp)	2.400	200	4,5-5,5		3
Aardebollenweg-Kwistenburg (Wolphaarsdijk)	600	150	4,5		2
Parallelweg N256 (Katsebrug - Goes)	100	S450	4-4,5		1
Westhofse Zandweg-Noordhoekweg (Heinkenszand-Goes)	800	S250	4,1		2
Noordhoekweg ('-s-Heer Abtskerke-Goes)	300	200	5,0		3
s-Heer Hendrikskinderendijk ('s-HHK-Goes)	100	100	4,5		3
Gerbenesseweg-Kloetingseweg (Nisse-Goes)	1.200	S200	4,5		1
Kloetingseweg (Nisse-Goes)	1.600	S300	5,6		1
Groeweg-Wrangeweg-Spaanweg (Goes-Kapelle)	1.500	50	5-5,5		3
Oostmolenweg (Kloetinge)	1.500	S500	3,0		1
Kapelseweg (Goes-Kapelle)	500	S1500	4,8		1
Kattendijksedijk (Kattendijke-Goes)	2.000	S250	4,9		3

Binnendijk (Wemeldinge)	800	200	4,5		2
Oostambachtweg (Kapelle)	450	50	3,8		3
Hansweertse Straatweg (Kruiningen)	350	50	4,5		3
Oomshoekseweg (Oostdijk)	350	S100	3,5		2
Parallelweg N659: Oesterdam	50	150	4,0		2
Parallelweg N253: rondweg Sluis-Draaibrug	50	100	4,5		3
Langeweg (Draaibrug)	100	50	4,5		3
Paralelweg N253: Nieuwstraat (Draaibrug-Oostburg)	50	S350	4,5		1
Brieversweg (Eede)	150	100	5,0		3
Zevenhofstedenstraat-Oranjedijk viaduct over N61 (Ijzendijke)	100	100	6,5		3
Binnendijk-Zevenaardijk-Nieuwe Westenrijkdijk (Hoek-Terneuzen)	150	S350	4-4,5		1
Parallelwegen N258: Langeweg (Axel-Hulst)	100	S150	4,0		3
Parallelweg N258: Tolweg (zuidzijde)	100	S100	5,0		3
Parallelwegen N258: Riet en Wulfsdijkweg (noordzijde)-Tolweg (Hulst)	100	S300	5,0		1
Parallelweg N290: Hogeweg - Parallelweg West (Hulst)	100	S300	4,0	ja	1
Zandstraat (Hulst)	150	S100	5,0		3
Plattedijk (bajonetaansluiting-Hengstdijk)	100	50	3,0		3
Meloweg-Langenieuwstraat-Pres. Rooseveltstraat-Parallelweg II (Kloosterzande)	500-2000	100	4,5		3

(d) knelpunten met landbouwverkeer binnen bebouwde kom

Nieuwerkerk: Stolpweg (30 km)
Oosterland: Oud-Heiligeweg (30km)
Kamperland: Molenweg-Molenpad (30km)
Kamperland: Westhavendijk-Oosthavendijk (30km)
Oud-Vossemeer: Molenweg (30 en 50 km)
Tholen: rotondes Postweg (50km) en Ten Ankerweg (50km), Molenvlietsedijk (30 en 50km), Eendrachtsweg (30km), Grindweg (50km)
Meliskerke: Torenstraat (30km)
Koudekerke: Duinstraat-Middelburgsestraat (toek. 30km)
Middelburg: Walcherseweg (50km)
Serooskerke: Oostkapelseweg (toek. 30km)
Middelburg: Kaairoute-Stationsstraat-Blauwe Dijk (50km)
Middelburg: Schroebrug afslag (50km)
Nieuw en Sint Joosland: Veerstraat-Oude Rijksweg (30km)
Arnemuiden: Nieuwlandseweg (50km)
Driewegen: Smitsweg-Van Tilburghstraat (30km)
Nisse: Driewegstraat (50km)
s-Heer Abtskerke: Polderweg-Kerkring-Kloetingseweg (30km)
Wilhelminadorp: Brugstraat-Oosthavendijk (30km)
Kloetinge: Oostmolenweg (30km)
Kloetinge: Kon. Wilhelminastraat (30km)
Kapelle: Dijkwelseweg-Dijkwelsestraat-Goesestraat (30 en 50km)
Wemeldinge: Binnendijk-Nieuwedijk-Westelijke Kanaalweg (30km)
Retranchement: Molenstraat-Zwinstraat (30km)
Aardenburg: Peursensstraat-Boogaardstraat (30km)
Schoondijke: Prinses Beatrixstraat (30km)
Zaamslag: Axelsestraat (50km)
Reuzenhoek: Zaamslagsedijk (30km)
Zaamslagveer: Veer-Genderdijkeweg (30km)

S=schoolroute		
aantal fietsers	breedte weg	prior
30 of 50 km		
+	< 5,5	30 3
S+	< 5,5	30 2
+	<5,5	30 3
+	< 5,5	30 3
S++	< 5,5	30 en 50 1
S+++	> 5,5	30 en 50 1
S+	< 5,5	30 2
S+	> 5,5	30 2
S+++	> 5,5	50 1
S+	> 5,5	30 2
S+++	> 5,5	50 1
+	> 5,5	50 3
S+	> 5,5	30 2
+	< 5,5	50 2
+	< 5,5	30 3
+	> 5,5	50 3
S+	< 5,5	30 2
S+	> 5,5	30 2
S+++	> 5,5	30 1
S+++	< 5,5	30 1
S+++	> 5,5	30 en 50 1
+	< 5,5	30 3
+	< 5,5	30 3
S+++	> 5,5	30 1
S+	> 5,5	30 2
+	> 5,5	50 3
+	< 5,5	30 3
+	< 5,5	30 3

Vogelwaarde: Rapenburg-Vogelweg (50km)
Lamswaarde: Frederik Hendrikstraat-Dreef-J. de Waalstraat (30km)
Hulst: Rotonde Australiëweg -Absdaalseweg-Van der Maelstedeweg (50km)
St Jansteen: verbinding Brouwerijstraat - Hogeweg (30 en 50km)
Clinge: 's-Gravenstraat (50km)

+	> 5,5
+	> 5,5
S+++	> 5,5
S++	> 5,5
S++	< 5,5

50	3
30	3
50	1
30 en 50	1
50	1

(e) overig

Oosterscheldekering
Zeelandbrug
Brug bij Kats

1
1
1

BIJLAGE 4: Beoordeling realisatiekansen

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

A. Geprogrammeerde realisatie:

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

B. Synergie tussen knelpunten onderling:

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

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

C. Integraliteit met andere (verkeers)problemen:

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

D. Quick win:

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

A. Geprogrammeerde realisatie

Voor 5 van de 45 knelpunten geldt dat het knelpunt al als project is opgenomen in een actieplan met een geprogrammeerde realisatiedatum.

1. Provincialeweg Wissenkerke-Geersdijk dorp	2012
2. Hiksedijk-Mareweg-Molendijk (N656 Oud-Vossemeer)	2012
3. Peursenstraat-Boogaardstraat (N251 rondweg Aardenburg)	2012
4. N61 (Schoondijke-Biervliet)	2014
5. N61 (Biervliet-Hoek)	2014

B. Synergie tussen knelpunten onderling

Er zijn drie clusters aan te wijzen van knelpunten die nauw met elkaar verbonden zijn:

I. Kloetinge-Kapelle

1. Oostmolenweg 30 km (Kloetinge)
2. Oostmolenweg 60 km (Kloetinge)
3. Kon. Wilhelminastraat (Kloetinge)
4. Kapelseweg (Goes-Kapelle)
5. N670 Goes-Kapelle (Noordweg)

Oost-West rijdt het landbouwverkeer nu door de Wilhelminastraat (30 km woonstraat zonder fietspad) en de Kapelseweg (60 km weg, 4,8 meter breed, zonder fietspad, met ca. 1500 (!) fietsende scholieren en forenzen). Noord-Zuid rijdt het landbouwverkeer nu door Oostmolenweg (30 en 60 km, 3 meter breed, zonder fietspad, met ca. 500 fietsende scholieren en forenzen). Openstelling van Patijnweg en Noordweg (onder voorwaarden) zou de Wilhelminastraat, Kapelseweg en Oostmolenweg kunnen ontlasten.

II. N61 Schoondijke-Terneuzen

- | |
|---|
| 1. N61 (Schoondijke-Biervliet) - geplande realisatie 2014 |
| 2. N61 (Biervliet-Hoek) - geplande realisatie 2014 |
| 3. Binnendijk-Zevenaardijk-Nieuwe Westenrijkdijk (Hoek-Terneuzen) |

De N61 wordt de komende jaren heringericht en tussen Schoondijke en Hoek voorzien van parallelwegen voor landbouwverkeer. Tussen Hoek en Terneuzen (brug over kanaal) ontbreekt echter een parallelweg, waardoor landbouwverkeer over smalle wegen moet, zonder fietspad, samen met fietsende scholieren en forenzen. Het gelijk doortrekken van de parallelweg op dit stuk zou dit knelpunt oplossen.

III. Hulst-Sint Jansteen-Clinge

- | |
|---|
| 0. Abdaalseweg tussen Australiëweg en kruispunt N258-N290 (Hulst) |
| 1. Parallelwegen N258: Riet en Wulfsdijkweg (N)-Abdaalseweg (Hulst) |
| 2. Parallelweg N290: Hogeweg - Parallelweg West (Hulst) |
| 3. Absdaalseweg-Van der Maelstedeweg (Hulst) |
| 4. Brouwerijstraat - Hogeweg (Sint-Jansteen) |
| 5. s-Gravenstraat (Clinge) |

Het landbouwverkeer maakt gebruik van de parallelweg langs de N258 (Riet en Wulfsdijkweg - Abdaalseweg). Daar fietsen ook veel scholieren en forenzen, terwijl er geen fietspad is. Vanaf de Australiëweg ontbreekt er een parallelweg en moet het landbouwverkeer de hoofdrijbaan op en via de Van Maelstedeweg door Hulst heen verder richting het oosten. Naar het noorden toe ontbreekt een aansluiting op de westelijke parallelweg N290 (Hogeweg - Parallelweg West). Naar het zuiden toe ontbreekt een parallelweg langs de N290. Het landbouwverkeer moet dan via de Brouwerij-straat dwars door Sint-Jansteen en vervolgens via de Molenstraat en 's-Gravenstraat dwars door Clinge. Het doortrekken van de parallelweg langs het laatste stukje van langs de N258, het aansluiten daarvan op de bestaande westelijke parallelweg langs de N290 (Hogeweg e.v.) en het realiseren van een nieuwe parallelle structuur langs de N290 tot aan de Grote Kreekweg, zou de kom-problemen in Hulst, Sint-Jansteen en Clinge oplossen. Op de kruising N258-N290 is een rotonde gepland (realisatie 2011) - een mooie gelegenheid om naar de aansluitingen en parallelstructuur te kijken.

C. Integraliteit met andere (verkeers)problemen / bestuurlijke prioriteit

Er zijn 9 knelpunten en 3 knelpuntenclusters die door de betrokken wegbeheerder(s) al in een ander kader/verkeersplan expliciet als knelpunt zijn benoemd en waarbij soms ook sprake is van bestuurlijke prioriteit:

1. Kakkersweelweg (Kerkwerf-Noordgouwe)	Wegenbeleidsplan 2011-2020, waterschap Scheldestromen
2. Provincialeweg (Wissenkerke-Geersdijk dorp)	Wegenbeleidsplan 2011-2020, waterschap Scheldestromen
3. Stoofweg (Sint-Annaland)	Wegenbeleidsplan 2011-2020, waterschap Scheldestromen
4. N286 (Poortvliet-Tholen)	Verkenning uitgevoerd door provincie
5. Div wegen Tholen kern (parallelweg N286)	Verkenning uitgevoerd door provincie, div. gronden aangekocht; bestuurlijke prioriteit gemeente Tholen
6. Kaaen-Stationstraat-Blauwedijk (Middelburg)	Verkenning fietsvriendelijk en autoluw maken route in het kader van Europees project "Bike Friendly City"; de Kaaenroute-problematiek kent al langer bestuurlijke prioriteit in Middelburg
7. 's-Heerenhoeksedijk ('s-Heerenhoek)	Wegenbeleidsplan 2011-2020, waterschap Scheldestromen
8. N664 Nieuwe Rijksweg ('s-HeerArendskerke-Goes)	Verkenning uitgevoerd door provincie; afwaardering gekoppeld aan gereedkomen nieuwe aansluiting op A58 bij

	Heinkenszand; bestuurlijke prioriteit vanuit 's-Heer Arendskerke en 's-Heer Hendrikskinderen
9. Kloetingseweg (Nisse-Goes)	Wegenbeleidsplan 2011-2020, waterschap Scheldestromen, druk vanuit gemeente Borsele
10. Cluster problemen Kloetinge-Kapelle	Patijnweg en Noordweg en Oostmolenweg maken onderdeel uit van project "Goes Bereikbaar"; bestuurlijke prioriteit van gemeente Kapelle voor veilige school-thuisroute Kapelseweg
11. Cluster N61 Schoondijke-Terneuzen	De N61 wordt de komende jaren heringericht tussen Schoondijke en Biervliet; Tracébesluit is inmiddels genomen; aansluiting/afwikkeling vanaf Hoek richting Terneuzen hoort onderdeel uit te maken van project
12. Cluster problemen Hulst-Sint Jansteen-Clinge	Op de kruising N258-N290 is een rotonde gepland (realisatie 2011) - een mooie gelegenheid om naar de aansluitingen en parallelstructuur te kijken.

Conclusie

5 van de 45 knelpunten worden de komende jaren al opgelost: zij maken onderdeel uit van een project met een geprogrammeerde realisatiedatum.

Van de overige 40 knelpunten zijn er 11 die nauw met elkaar verbonden zijn in 3 clusters. Zo blijven er (40-11+3) 32 knelpunten over, waarvan er 12 als kansrijk project kunnen worden aangemeld, omdat de betrokken wegbeheerder(s) deze 12 al in een ander kader/verkeersplan expliciet als knelpunt hebben benoemd en waarbij soms ook sprake is van bestuurlijke prioriteit.

1. Kakkersweelweg (Kerkwerve-Noordgouwe)
2. Provinciaalseweg (Wissenkerke-Geersdijk dorp)
3. Stoofweg (Sint-Annaland)
4. N286 (Poortvliet-Tholen)
5. Div wegen Tholen kern (parallelweg N286)
6. Kaaien-Stationstraat-Blauwedijk (Middelburg)
7. 's-Heerenhoeksedijk ('s-Heerenhoek)
8. N664 Nieuwe Rijksweg (Heinkenszand-Goes)
9. Kloetingseweg (Nisse-Goes)
10. Cluster problemen Kloetinge-Kapelle
11. Cluster N61 Schoondijke-Terneuzen
12. Cluster problemen Hulst-Sint Jansteen-Clinge

D. Quick win

Twee van deze 12 kunnen worden aangemerkt als een mogelijke quick win: relatief gemakkelijk ruimtelijk inpasbaar en relatief goedkoop te realiseren:

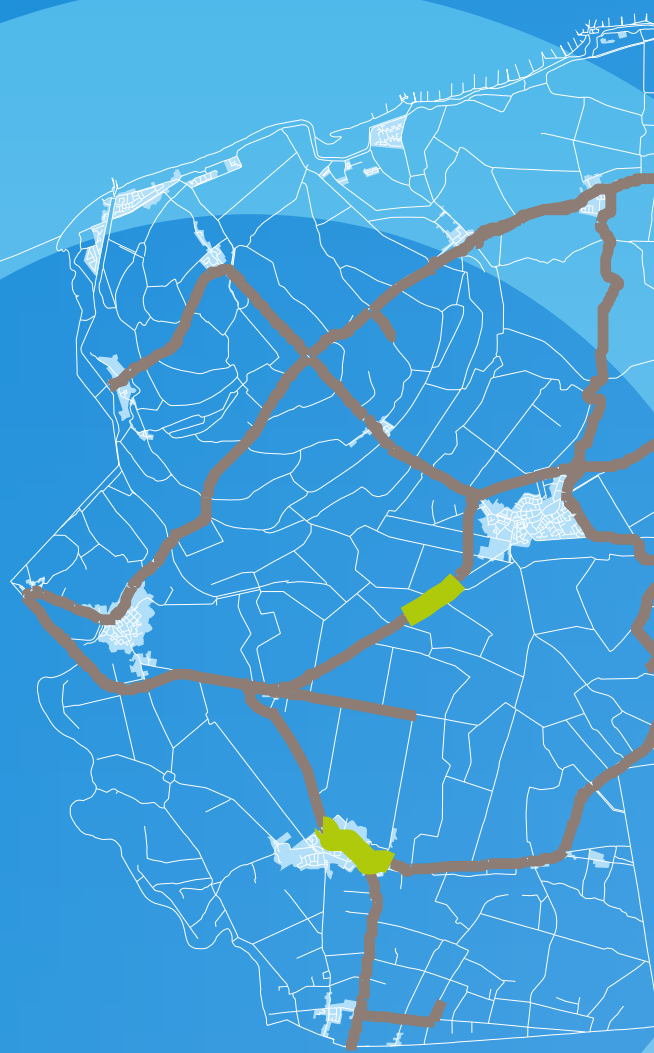
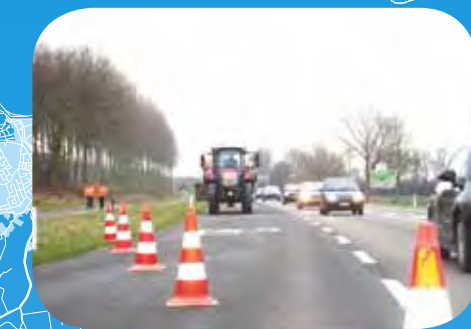
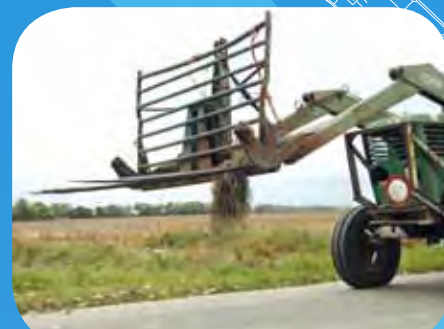
- de aanpak van de Stoofweg bij Sint Annaland
- een parallelweg langs de Postweg ter ontlasting van de kern Tholen

Op weg naar een vlotte en veilige doorstroming

Zeeland is een **agrarische provincie**: driekwart van de Zeeuwse grond is op een of andere manier verbonden met land- en tuinbouw. Niemand in Zeeland kijkt dan ook op van een **landbouwvoertuig in het dagelijks verkeer**. Desondanks levert de combinatie van landbouw- en overig verkeer regelmatig ergernis en onveiligheid op. **Samen werken aan een vlotte en veilige doorstroming voor de landbouw levert winst op voor iedereen!**

Deze kaart is een populaire samenvatting van de beleidsnota "Op weg naar een Kwaliteitsnet Landbouwverkeer Zeeland".

De beleidsnota en deze kaart zijn te downloaden via: www.rovz.nl/programma_s/infrastructuur/landbouwverkeer



Landbouwroutes
45 Prioritaire problemen



Groter, sneller, zwaarder

Trekkers met volgeladen aanhangers, dorsmachines en bieten-roolers zijn een vertrouwd aanblik in het Zeeuwse verkeer. Toch werd er tot nu toe maar weinig rekening gehouden met het landbouwverkeer bij de aanleg of aanpassing van wegen. Veel wegen waar boeren en loonwerkers gebruik van maken, zijn niet ontworpen voor de landbouwvoertuigen van tegenwoordig. Wegbeheerders weten eigenlijk te weinig over het landbouwverkeer en kunnen er moeilijk mee uit de voeten. Maatregelen die landbouwvoertuigen weren van de ene weg, verschuiven de problemen soms naar een andere.

Ondertussen verandert de landbouw. Bedrijven worden groter, akkers en weilanden liggen verder verspreid van de boerderij, boeren gaan nieuwe producten telen en andere methodes toepassen. Landbouwvoertuigen worden groter, sneller en zwaarder en leggen langere afstanden af. Door de teelt van producten voor de voedingsmiddelen- en biobased industrie, verschuiven zaai- en oogstmomenten en ontstaat extra landbouwverkeer op het wegennet. Tegelijkertijd rijden er ook meer auto's en fietsen richting het platteland, door de opkomst van minicampings, boerderijwinkels en zorgboerderijen, en door de aanleg van toeristische fietsroutes.

In Zeeland wordt hard gewerkt om de landbouw te behandelen als een volwaardige verkeersdeelnemer. Net als andere weggebruikers heeft ook het landbouwverkeer recht op een vlotte en veilige doorstroming op de belangrijkste routes. Wegbeheerders werken daarom samen met boeren en loonwerkers aan het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer Zeeland: een inventarisatie van de meest gebruikte landbouwroutes, de knelpunten en de oplossingen.

De komende tien jaar zullen wegen met veel landbouwverkeer waar nodig worden aangepast, afgesloten of juist opengesteld, zodat Zeeuwse landbouwvoertuigen zich vlot en veilig kunnen verplaatsen. Tegelijkertijd kan ook het overige verkeer probleemloos doorrijden en neemt de leefbaarheid in de dorpen toe. Te mooi om waar te zijn? Door samen de beste oplossing te zoeken, kan het!

Iedereen wint

Een wegennet dat op de hoofdroutes rekening houdt met landbouwverkeer levert voor iedereen winst op. Allereerst op het gebied van de economie: tijd is geld. Boeren en loonwerkers willen hun percelen vlot en veilig kunnen bereiken; met name tijdens de oogst, als afnemers staan te wachten op hun producten. Minder omrijden betekent bovendien minder brandstofverbruik.

Daarnaast betekent een goed netwerk van landbouwroutes meer verkeersveiligheid en leefbaarheid. Hoe je het wendt of keert: landbouwverkeer is (relatief) onveilig. Per afgelegde kilometer zijn landbouwvoertuigen vaker betrokken bij een verkeersongeval dan andere weggebruikers en de gevolgen zijn vaak ernstig.

Het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer Zeeland wil het landbouwverkeer op de drukst bereden routes zoveel mogelijk scheiden van het overige verkeer. Door landbouwvoertuigen en kwetsbare verkeersdeelnemers als fietsers uit elkaar te halen, is de kans op ongelukken een stuk kleiner. Datzelfde geldt wanneer landbouwverkeer wordt gescheiden van sneller verkeer. Door landbouwvoertuigen zoveel mogelijk buiten dorpen en steden te houden, neemt ook de overlast door lawaai en trillingen af. Uiteindelijk zal het landbouwverkeer zoveel mogelijk te vinden zijn op 60km-wegen met vrijliggende fietspaden, en zo min mogelijk in woonkernen of op 80km-wegen.

Samen aan het werk

Een uniek project als het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer Zeeland kan alleen op een unieke manier tot stand komen. Vertegenwoordigers van alle Zeeuwse wegbeheerders, de landbouw (ZLTO) en de loonwerkers (CUMELA Nederland) hebben samen de belangrijkste landbouwroutes in kaart gebracht. Boeren, loonwerkers, leveranciers en afnemers gaven aan welke wegen zij hoofdzakelijk gebruiken, en wegbeheerders legden hun ervaringen daarnaast.

Ook gaf iedereen aan waar de problemen lagen: waar de doorstroming werd gehinderd, welke plekken moeilijk bereikbaar zijn, of welke wegen vanwege de veiligheid vermeden worden. Ook de Fietsersbond en de recreatie- en toerismebranche hebben een steentje bijgedragen. Daarna is bepaald welke knelpunten als eerste worden aangepakt.

Dit bijzondere proces heeft niet alleen veel waardevolle informatie opgeleverd, maar bovendien een breed draagvlak gecreëerd. Doordat iedereen kon meedenken over problemen en oplossingen, is er meteen veel steun voor de uitvoering.

Een oplossing op maat

De wegbeheerders, de landbouw en de loonbedrijven hebben samen 114 punten gevonden op de Zeeuwse wegen, waar de doorstroming of veiligheid te wensen overlaat. Daarvan zijn er 59 'voorlopig acceptabel', de andere 45 moeten de komende tien jaar worden aangepakt.

Voor deze 45 knelpunten wordt gezocht naar creatieve manieren om ze zo snel mogelijk op te lossen. Misschien is er een bestaand herinrichtingsplan waarin een knelpunt kan worden meegenomen, of is er een gemakkelijke en goedkope (tijdelijke) oplossing mogelijk, die snel kan worden uitgevoerd. Ook de minder dringende knelpunten kunnen op deze manier sneller worden aangepakt. Waar mogelijk wordt elke gelegenheid aangegrepen om problemen zo snel en eenvoudig mogelijk op te lossen.

Het uitgangspunt is dat de knelpunten door de wegbeheerders en de landbouwsector samen worden aangepakt. Elke oplossing wordt maatwerk. De kosten worden gedeeld door de wegbeheerders en andere betrokken partijen. Voor het verbreden van wegen en het aanleggen van fietspaden is naast geld ook grond nodig. Landbouwers staan liever geen land af, maar zijn vaak wel bereid om een stuk te ruilen. De provinciale grondruilbank kan daar een belangrijke rol in spelen.

Bouwsteen

Bij een omvangrijk en langlopend project als dit is het van groot belang dat iedereen meewerkt. Met alle partijen is afgesproken dat het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer een bouwsteen is voor andere plannen, zoals het Provinciaal Omgevingsplan, de Gebiedsagenda van het Rijk, de regionale ontwikkelingsplannen voor de landbouw en plannen voor fiets- en wandelroutes. Ook kan het plan overheden helpen te bepalen welke punten in hun investeringsprogramma's het eerst moeten worden uitgevoerd. Daarnaast dient het als basis bij de aanvraag van landelijke en Europese subsidies.

Tien jaar vooruit

Het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer moet uiteindelijk zorgen voor een vlotte en veilige doorstroming, waarbij landbouwverkeer zoveel mogelijk gescheiden wordt van kwetsbare en snellere verkeersdeelnemers en buiten de dorpen en steden blijft. Dat lukt natuurlijk niet in één keer, maar zal geleidelijk via tussenstapjes binnen tien jaar worden gerealiseerd.

Voor de komende vier jaar wordt een actieprogramma opgesteld, waarin wordt benoemd welke van de 45 belangrijkste knelpunten het eerst worden opgepakt. De volgorde wordt onder meer bepaald door de ernst van het probleem, de beschikbaarheid van financiële middelen en of het project onderdeel kan worden van een gebiedsgerichte aanpak.

Het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer zoals het er nu ligt, is niet in beton gegoten, maar wordt aan de hand van voortschrijdende inzichten uitgevoerd. De komende tien jaar wordt regelmatig bekeken op welke punten de plannen eventueel moeten worden bijgesteld. Wegbeheerders en vertegenwoordigers van de landbouw voeren om de drie jaar een wegenschouw uit en een coördinatieteam houdt driejaarlijks het routenet tegen het licht.

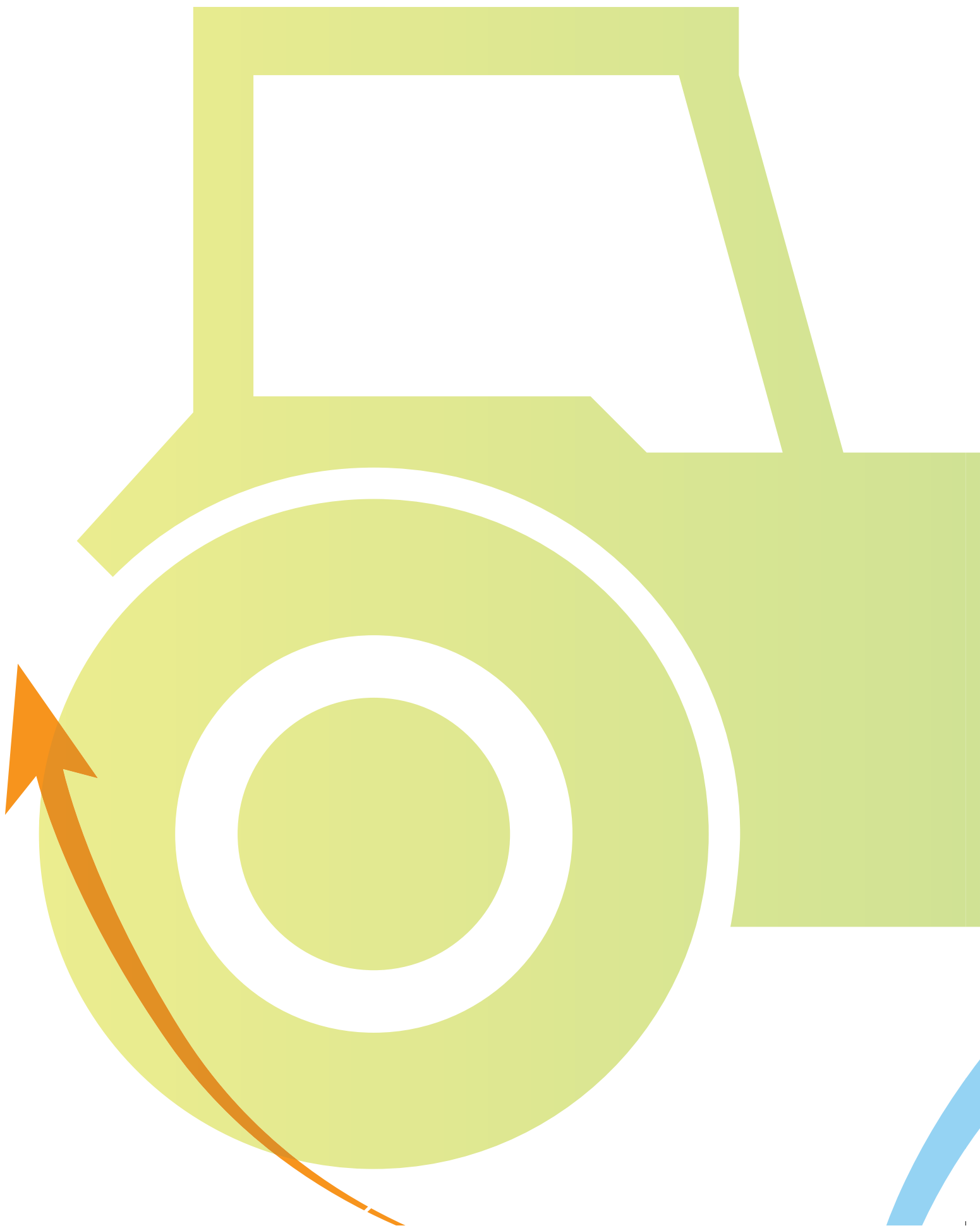
Door nieuwe inzichten en ontwikkelingen in de landbouwsector (bijvoorbeeld de teelt van nieuwe gewassen) of op het wegennet (groei van het auto- of fietsverkeer op een bepaalde weg) kan het nodig zijn het Kwaliteitsnet aan te passen. Via een monitoringprogramma wordt de ontwikkeling van het landbouwverkeer intensief gevolgd en wordt waardevolle informatie verzameld die kan helpen het kwaliteitsnet te optimaliseren.

Een vlotte en veilige doorstroming voor iedereen staat voorop!



Intentieverklaring

Kwaliteitsnet Landbouwverkeer Zeeland



Het doel van een Kwaliteitsnet Landbouwverkeer Zeeland is dat landbouwverkeer zich over grotere afstanden vlot en veilig kan verplaatsen, terwijl het tevens een verbetering biedt voor de verkeersveiligheid en doorstroming van het overige verkeer en de leefbaarheid in kernen. De beleidsuitgangspunten, hoe om te gaan met landbouwverkeer, staat in het bijgevoegde Kwaliteitsnet weergegeven. Het maken van zo'n Kwaliteitsnet op papier is stap één. De daadwerkelijke invulling van het netwerk is stap twee. Met het ondertekenen van deze intentieverklaring wordt een start gemaakt met stap twee.



De partijen:

Rijkswaterstaat Zeeland, te dezen vertegenwoordigd door mevrouw E. Visser (directeur wegen en verkeer)

Provincie Zeeland, te dezen vertegenwoordigd door de heer C. van Beveren (gedeputeerde landbouw, infrastructuur en verkeersveiligheid)

Waterschap Scheldestromen, te dezen vertegenwoordigd door mevrouw S.M. van 't Westeinde (portefeuillehouder wegen, groenbeheer en verkeersveiligheid)

Vereniging Zeeuwse Gemeenten, te dezen vertegenwoordigd door de heer R.J. van der Zwaag (Burgemeester gemeente Veere)

ZLTO, te dezen vertegenwoordigd door de heer J.A.M. Huijbers (voorzitter ZLTO)

CUMELA Nederland, te dezen vertegenwoordigd door de heer J. Maris (directeur CUMELA Nederland)

Overwegende dat:

- de landbouwsector in Zeeland een aanmerkelijk grondgebruik kent, en dat het daarmee gepaard gaande landbouwverkeer en het overige gerelateerde verkeer tot het dagelijks wegbeeld op vrijwel alle wegen in de provincie behoort;
- zowel de omvang van het materieel, de snelheid ervan en de ermee afgelegde afstanden toenemen;
- de door het landbouwverkeer gebruikte wegen ook door andere, soms kwetsbare, doelgroepen worden gebruikt;
- de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en de doorstroming op deze wegen, nu en in de toekomst, in ieders belang is;
- er reeds door de gezamenlijke wegbeheerders, te weten Rijkswaterstaat, Waterschap, Provincie en Gemeenten, in nauwe samenwerking met de landbouwsector (ZLTO en CUMELA Nederland) de beleidsnota "Op weg naar een Kwaliteitsnet Landbouwverkeer Zeeland d.d. 8 juli 2011" is opgesteld;
- er, ook door het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de wens is uitgesproken hieraan een vervolg te geven, en de methodiek, de werkwijze en het proces landelijk meer bekendheid te geven;
- een Kwaliteitsnet Landbouwverkeer Zeeland bijdraagt aan acceptatie van het landbouwverkeer als volwaardige verkeersdeelnemer.

Spreekt de intentie uit:

1. dat partijen gezamenlijk actief en naar vermogen, zorg dragen voor realisatie van het kwaliteitsnet van wegen ten behoeve van landbouwverkeer, zoals verwoord in genoemde beleidsnota (bijgevoegd). Hiertoe wordt een gezamenlijk uitvoeringsprogramma van wegen opgesteld.
2. genoemde beleidsnota expliciet te laten meewegen bij afwegingen en keuzes aangaande investeringen in en verbeteringen aan het wegennet van partijen die het betreft (gezamenlijke wegbeheerders), en expliciet te verwerken in plannen aangaande verkeer en vervoer.
3. er naar te streven dat het kwaliteitsnet ook wordt ingebed in plannen van andere sectoren, met name in de Gebiedsagenda van het Rijk, het MIRT, het Provinciaal Omgevingsplan, Regionale Landbouwgebied Ontwikkelingsplannen en plannen voor recreatieve fiets- en wandelroutes.
4. nu en in de toekomst in een gezamenlijke aanpak te werken aan vraagstukken aangaande landbouwverkeer, en daarbij ook andere relevante partijen te betrekken uit de sectoren landbouw, verkeer, transport, ruimtelijke ordening, landschap, milieu, economie, recreatie en toerisme.
5. dat de partijen gezamenlijk zorg dragen voor het uitdragen van de methodiek, werkwijze en proces, zoals gehanteerd bij het samenstellen van de beleidsnota.
6. dat Rijkswaterstaat Zeeland, provincie, waterschap, ZLTO en CUMELA Nederland ieder minimaal één (ambtelijk) coördinator "Kwaliteitsnet landbouwverkeer" uit de eigen organisatie aanstellen die zitting neemt in de op te richten coördinatiegroep. Het voorzitterschap van deze coördinatiegroep wordt het eerste jaar door de provincie ingevuld.
7. dat de coördinatiegroep jaarlijks de ontwikkeling voortvloeiend uit het Kwaliteitsnet naar het Provinciaal Overleg Verkeer en Vervoer (POVV) en naar alle betrokken partijen meldt.
8. gezamenlijk een programma voor monitoring van de ontwikkeling en evaluatie van het kwaliteitsnet en van het landbouwverkeer op te zetten en uit te voeren.
9. iedere drie jaar het Kwaliteitsnet, inclusief de daarbij behorende processen en organisatie, te herijken. Deze herijking wordt vervolgens gerapporteerd aan het POVV en de betrokken partijen.

Ondertekend te Goes,
22 september 2011



Rijkswaterstaat Zeeland

te dezen vertegenwoordigd door:

Waterschap Scheldestromen

te dezen vertegenwoordigd door



mevrouw drs. E. Visser (directeur wegen en verkeer)

mevrouw mr. S.M. van 't Westeinde (portefeuille-
houder wegen, groenbeheer en verkeersveiligheid)



Provincie Zeeland

te dezen vertegenwoordigd door



Vereniging Zeeuwse Gemeenten

te dezen vertegenwoordigd door

de heer C. van Beveren (gedeputeerde landbouw,
infrastructuur en verkeersveiligheid)

de heer drs. R.J. van der Zwaag
(burgemeester gemeente Veere)

ZLTO

te dezen vertegenwoordigd door



de heer J.A.M. Huijbers (voorzitter ZLTO)

CUMELA Nederland

te dezen vertegenwoordigd door



de heer J. Maris (algemeen directeur CUMELA
Nederland)



Vereniging van
Nederlandse Gemeenten



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu



Waterschap Scheldestromen



Provincie Zeeland