

Landbouwverkeer in de provincie Groningen

Bijdrage voor het Nationaal Verkeerskunde Congres op 3 november 2022
auteurs: Gilbert Mulder (Royal HaskoningDHV) en Cor van der Klaauw (docent mobiliteit NHL Stenden hogeschool en voormalig beleidsadviseur mobiliteit provincie Groningen)

1. Aanleiding

In de provincie Groningen is landbouw (akkerbouw, veeteelt) een belangrijke bedrijfstak. Dit betekent dat landbouwverkeer van de provinciale en gemeentelijke wegen gebruik maakt. Regelmatig komt dit onderwerp in de politiek en de media aan de orde, vooral wanneer er sprake is van verkeersonveilige situaties, de leefbaarheid in het geding is, of als de doorstroming van het overige verkeer in het geding is.

Ook wordt het onderwerp landbouwverkeer regelmatig aan de orde gesteld in het Verkeer en Vervoerberaad (VVB). De vraag om landbouwverkeer uit dorpskernen te weren en gebruik te laten maken van de provinciale wegen die langs de betreffende dorpskernen zijn gelegen, is een terugkerend thema. Gedeputeerde Staten van Groningen hebben besloten om, gelet op de gesprekken over landbouwverkeer in het VVB, het VVB te vragen een onderzoek uit te voeren naar de (toekomstige) functie van het landbouwverkeer op de wegen in de provincie Groningen.

In opdracht van het VVB is adviesbureau Royal HaskoningDHV in januari 2021 gestart met het *Onderzoek Landbouwverkeer Groningen*. De studie moet antwoord geven op onderstaande vragen:

- a. Wat is de problematiek in de provincie m.b.t. de agrologistiek?
- b. Wat is het effect van landbouwverkeer op de leefbaarheid in dorpskernen, de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid, de bereikbaarheid (doorstroming van het verkeer), het fietsverkeer (utilitair en recreatief netwerk) en de infrastructuur (plattelandswegen, gemeentelijke en provinciale wegen)?
- c. Hoe kan kentekening van landbouwvoertuigen helpen bij het vinden van een oplossing voor de in b. genoemde aspecten? Hierbij moet onderscheid worden gemaakt in het type voertuig.
- d. Is de invoering van de snelheidsverhoging van landbouwverkeer tot max. 40 km./uur een reden om een 80 km.-weg wel of niet open te stellen voor landbouwverkeer?

2. Uitgevoerde werkzaamheden januari - zomer 2021

In het eerste half jaar van 2021 is met enthousiasme en grote inhoudelijke betrokkenheid door alle partijen en de stakeholders gewerkt aan de studie. Naast een enquête, gekoppeld aan landelijk onderzoek naar de invoering van de Wet kentekening en snelheidsverhoging, zijn in maart 2021 gesprekken gevoerd met zowel gemeenten, brancheorganisaties (Cumela, NMV en LTO), landbouwers en loonbedrijven.

Voor het krijgen van inzicht in de landbouwroutes die veel worden gereden zijn deze geïnventariseerd op basis van kadastrergegevens (ritten van boerderij naar percelen die in eigendom zijn van de landbouwer). Ook zijn door

landbouwers en vertegenwoordigers van de gemeenten en de loonbedrijven knelpunten aangedragen. Maar ook zijn goede situaties en referentiesituaties aangedragen die een oplossingen kunnen bieden voor knelpunten, o.a. gericht op betere voorlichting en het creëren van begrip voor elkaar.

Er is overleg gevoerd met de provincies Fryslân en Drenthe, de gemeente Achtkarspelen, de Fietzersbond en de politie om informatie op te halen en vraagpunten voor te leggen. Bij de gemeente Achtkarspelen en de provincie Fryslân is gevraagd naar de ervaringen met landbouwpasseerstroken bij de N358 (De Skieding) en de N369 (Twijzel-Drachten). Daarnaast is regelmatig met vertegenwoordigers van de brancheorganisaties Cumela, NMV en LTO-Noord gesproken.

Met enkele gemeenten en de verkeersadviseurs van de politie zijn in juni verdiepende gesprekken gevoerd om voor een aantal provinciale wegen de consequenties van het openstellen voor landbouwverkeer te bespreken. Zowel de bijeenkomsten in maart als de verdiepende gesprekken hebben veel informatie opgeleverd. Om de door de diverse stakeholders aangegeven knelpunten "met eigen ogen te bezien", is eind maart 2021 een rondrit langs de knelpunten gemaakt en zijn foto's genomen.

Daarnaast is in mei een intern brainstormoverleg met diverse stakeholders (Cumela, LTO, politie, ANWB, provinciale collega's en de adviseurs van RHDHV) gehouden, waarvan de resultaten zijn meegenomen in het RHDHV onderzoeksrapport.

In augustus 2021 is het landbouwonderzoek besproken in de ambtelijke vergadering van het VVB. De aanwezige gemeenten, politie en maatschappelijke organisaties (o.a. ANWB) hebben hun waardering uitgesproken over de gedegen studie die is uitgevoerd. Ook hebben zij ingestemd met de conclusies zoals die in het rapport zijn opgenomen.

3. Onderzoek landbouwverkeer Groningen

Het "Onderzoek landbouwverkeer Groningen" heeft een aantal knelpunten opgeleverd. Naast informatie over provinciale wegen zijn door de sector en de gemeenten knelpunten op het gemeentelijk wegennet aangegeven.

In de volgende paragrafen zijn de belangrijkste uitkomsten opgenomen. Dit betreft zowel de kwaliteiten als knelpunten (3.1.) als de relatie met verkeersveiligheid (3.2.). Ook is aangegeven waar zowel fiets- als landbouwverkeer van dezelfde weg gebruik maakt (3.3.).

Daarnaast is aangegeven wat de relatie met de Wegenvisie van de provincie Groningen is, het Beleidsplan verkeersveiligheid voor de provinciale wegen en het Programma Mobiliteit (3.4.).

3.1. kwaliteiten en knelpunten

Uit de enquêtes, de knelpuntenanalyse, de gesprekken in maart en juni, en de VVB-vergaderingen zijn algemene en regiospecifieke kwaliteiten en knelpunten naar voren gekomen. Ook zijn door de gemeenten en de brancheorganisaties (LTO, Cumela) en

de Fietzersbond knelpunten aangedragen, zowel voor het gemeentelijke als provinciale wegennet.

In hoofdlijnen zijn de volgende knelpunten genoemd:

- doorstroming provinciale 80 km/h wegen
- hinder, verkeersonveiligheid, leefbaarheid en ruimtegebrek in kernen (dorpstraverses)
- geen goede alternatieve routes voor landbouwverkeer
- smalle wegen en slechte bermen
- conflicten (veiligheid) met fietsverkeer (recreatief, scholieren, etc.)
- gebrek aan begrip voor landbouwverkeer
- (meer) provinciale wegen open stellen voor landbouwverkeer



Naast knelpunten zijn er ook een aantal positieve punten naar voren gekomen, zoals de aanleg van een rondweg (bij Middelstum), het aanbrengen van bermverharding langs wegen en provinciale wegen die al eerder voor landbouwverkeer zijn opengesteld.

In het rapport komt ook het onderwerp "*wederzijds begrip*" aan de orde. Knelpunten en klachten zijn niet altijd met infrastructuur op te lossen, maar vaak kan communicatie en voorlichting helpen om begrip voor elkaars standpunten te hebben. *Verkeerswijzer Groningen* (samen met Cumela, LTO en ANWB) kan hierin een belangrijke rol vervullen. Open dagen die door landbouwers en loonbedrijven worden georganiseerd leveren hierin een belangrijke bijdrage.

3.2. verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid van zowel het landbouwverkeer als het overige verkeer (automobilisten, voetgangers en fietsers) is een steeds terugkerend thema. Daarom is hier in het onderzoek landbouwverkeer uitgebreid aandacht aan besteed. Er zijn geen specifieke ongevals cijfers met landbouwverkeer bekend; uit landelijk onderzoek blijkt dat slechts bij 1 á 2 % van de ongevallen landbouwverkeer betrokken is. In het onderzoek wordt ook ingegaan op de subjectieve verkeersveiligheid.

Daarnaast is in het onderzoek een relatie gelegd en heeft afstemming plaatsgevonden met de *Uitvoeringsagenda verkeersveiligheid VVB Groningen 2021 - 2024* (de regionale vertaling van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid SPV2030), het *VVB Beleidskader Verkeerseducatie 2030* en de *Voorverkenning Fiets*. Uit beide rapportages is de vraag om bepaalde provinciale wegen (o.a. N361) voor landbouwverkeer open te stellen, naar voren gekomen.

Uit de risicoanalyse die voor de Uitvoeringsagenda is opgesteld zijn in vijf regio's van de provincie in totaal veertien wegen naar voren gekomen die als risicovol zijn aangegeven als gevolg van het landbouwverkeer op de weg: Eemsdelta, Het Hogeland en Groningen, Veendam en Pekela, Westerkwartier en de regio Zuidoost-Groningen.

3.3. afstemming voorverkenning fiets

In afbeelding 1 is aangegeven van welke routes zowel fiets- als landbouwverkeer gebruik maakt en waarbij *geen* eigen fietsinfrastructuur aanwezig is. Dit zijn potentiële knelpunten voor zowel het fiets- als landbouwverkeer.



afbeelding 1.: knelpunten landbouwverkeer en fietsverkeer

3.4. afstemming met de Wegenvisie, Beleidsplan verkeersveiligheid provinciale wegen en programma Mobiliteit

Bij de uitvoering van het “Onderzoek landbouwverkeer Groningen” heeft afstemming plaatsgevonden met de Wegenvisie provincie Groningen; de wegenvisie is een uitwerking van de Omgevingsvisie. Ook is het landbouwonderzoek afgestemd met het Programma Mobiliteit en het Beleidsplan verkeersveiligheid Provinciale wegen.

Het Programma Mobiliteit bestaat uit 8 opgaven waarbij een integrale afweging is gemaakt tussen diverse onderdelen van mobiliteit: openbaar vervoer, fiets, autoverkeer, goederenvervoer, verkeersveiligheid etc. Eén van de 8 opgaven is “verkeersveiligheid: iedereen veilig onderweg”, waarbij het streefbeeld is: Nul verkeersslachtoffers in 2050. Het programma Mobiliteit bestaat uit 7 thema's waarbij het thema “veiligheid” een harde randvoorwaarde is voor de aanpak van de 8 opgaven.

4. Huidig beleid landbouwverkeer op provinciale wegen

In deze paragraaf zijn de huidige uitgangspunten voor het toelaten van landbouwverkeer op provinciale wegen opgenomen (4.1.) en het op basis van deze uitgangspunten vastgestelde netwerk voor het landbouwverkeer (4.2.).

4.1. uitgangspunten landbouwverkeer op provinciale wegen

De provincie Groningen hanteert op dit moment (2021) de volgende uitgangspunten voor landbouwverkeer op haar wegen:

1. Met flankerend beleid wordt getracht bewegingen van landbouwverkeer op de openbare weg te voorkomen;
2. Stroomwegen (N7, N370, N46, N33, N366, N368 en de N387) zijn altijd gesloten voor landbouwverkeer. De N7 en N33 zijn rijkswegen, de overige N-wegen zijn provinciale wegen;
3. Op een gebiedsontsluitingsweg met parallelweg rijdt landbouwverkeer op de parallelweg;
4. Op gebiedsontsluitingswegen met intensiteiten boven de 12.000 mvt./etmaal wordt landbouwverkeer in principe niet toegestaan in verband met hinder voor het verkeer (doorstroming) gevolgen voor hulpdiensten en (hoogwaardig) openbaar vervoer;
5. Op gebiedsontsluitingswegen zonder parallelweg met intensiteiten onder de 8.000 mvt./etmaal kan landbouwverkeer worden toegestaan, wanneer dit "de kortste route" voor landbouwverkeer is;
6. Voor de drukkere gebiedsontsluitingswegen zonder parallelweg of met parallelweg met hoge fietsintensiteiten wordt in eerste instantie gezocht naar alternatieve routes voor landbouwverkeer.

Er is gekozen om de "toelatingsgrens" bij 8.000 mvt./etmaal te leggen op basis van ervaringen in andere provincies met veel landbouwverkeer, o.a. Fryslân. De ervaring leert dat automobilisten op wegen met een intensiteit van minder dan 8.000 mvt./etmaal het landbouwverkeer veilig kunnen inhalen. Het gebruik van de weg is zodanig dat er voldoende hiaten in de verkeersstromen zijn dat de doorstroming voldoende wordt gewaarborgd en de veiligheid van zowel het landbouwverkeer als het overige verkeer niet in gevaar wordt gebracht.

Het ideale plaatje om het landbouwverkeer beter af te wikkelen is dat iedere provinciale weg een (brede) parallelweg heeft. Als van een parallelweg veel fietsverkeer (bijvoorbeeld een schoolroute) en landbouwverkeer gebruik maakt, gaat de voorkeur uit naar het scheiden van het landbouwverkeer en het fietsverkeer, bijvoorbeeld met een vrijliggend fietspad langs de parallelweg (voorbeeld: wegverbinding Leeuwarden - Stiens: zie onderstaande afbeeldingen). Dit is in veel situaties geen realistisch streefbeeld, omdat de maatregel niet kosteneffectief is of niet inpasbaar is. Daarom zal maatwerk nodig zijn en zullen alternatieve oplossingen gevonden moeten worden.



4.2. huidig netwerk landbouwverkeer

Op afbeelding 2 is het huidige netwerk voor landbouwverkeer op provinciale wegen in Groningen weergegeven. De groen gekleurde wegen zijn opengesteld voor landbouwverkeer, op de rode wegen is geen landbouwverkeer op de hoofdrijbaan toegestaan. Op de gele wegvakken is een beperking van toepassing (venstertijden). Landbouwverkeer is op die wegvakken niet toegestaan met uitzondering van maandag tot en met vrijdag tussen 9:00 en 16:00 uur en 18:00 - 7:00 uur



Afbeelding 2.: huidig beleid landbouwverkeer op provinciale wegen (2020)

5. Afwegingskader nieuw beleid landbouwverkeer

Om te kunnen bepalen of een provinciale weg wel/niet opengesteld kan worden voor landbouwverkeer is een *afwegingskader* opgesteld. De huidige uitgangspunten voor het toelaten van landbouwverkeer op een provinciale weg (zie 4.1.) zijn gebaseerd op de wegcategorisering (Duurzaam Veilig) en de daaruit voortkomende functie van de weg. Het afwegingskader omvat, naast deze uitgangspunten, een aantal andere criteria, zoals intensiteiten, breedte van de weg, perceelaansluiting en het wel/niet aanwezig zijn van alternatieve routes voor het landbouwverkeer. Ook is bij het afwegingskader uitgegaan van de Wet kentekening landbouwverkeer, waarbij de snelheid van landbouwverkeer is verhoogd van 25 km./u naar maximaal 40 km./uur.

Dit afwegingskader is uitgewerkt voor de *volgende situaties*:

- a. wegen die in de huidige situatie opengesteld zijn voor landbouwverkeer;
- b. wegen waarvan de verkeersintensiteit groter dan 8.000 motorvoertuigen per etmaal is;
- c. geen stroomwegen (100 km. wegen) zijn, zoals N46 (Eemshavenweg) en N387 (tussen A7 Hoogezand en N33 bij Siddeburen);
- d. wegen of weggedeelten waar op basis van verzoeken vanuit de landbouwsector, gemeenten, de risico-analyse regionaal uitvoeringsprogramma SPV en de Voorverkenning Fiets, voorgesteld wordt om de gesloten verklaring te wijzigen in een openstelling voor landbouwverkeer.

In het afwegingskader zijn *niet* opgenomen:

- a. wegen met een intensiteit lager dan 8.000 motorvoertuigen per etmaal;
- b. wegen die op dit moment gesloten zijn voor landbouwverkeer en er voor deze wegen geen verzoeken zijn gedaan cq klachten zijn ontvangen mbt openstelling voor landbouwverkeer.

Het afwegingskader is samengesteld uit de volgende onderdelen:

- functie van de weg: is het een stroomweg (SW), gebiedsontsluitingsweg (GOW) of erftoegangsweg (ETW)
- inrichting van de weg (breedte, parkeerplaatsen, etc.)
- aanwezigheid van een parallelweg en/of vrijliggend fietspad
- huidige situatie voor landbouwverkeer: open, gesloten, inhaalverbod, passeerstroken
- intensiteiten: auto's, vrachtverkeer
- intensiteit landbouwverkeer (indien beschikbaar)
- intensiteit fietsverkeer: schoolroutes, recreatieve routes
- aantal perceelaansluitingen
- zijn er alternatieve routes voor landbouwverkeer?
- ritlengte landbouwverkeer; is het realiseren van een kortsluitende verbinding mogelijk waardoor landbouwverkeer minder over de hoofdrijbaan gebruik hoeft te maken
- communicatie en voorlichting
- bebouwing, beplanting, voorzieningen: scholen, ouderenhuisvesting, winkels
- ruimte (beschikbaarheid)
- kosten van de maatregel

6. Nieuw netwerk landbouwverkeer

Op basis van de in paragraaf 5 beschreven afwegingskader is een nieuw netwerk voor het landbouwverkeer ontwikkeld, in eerste instantie voor de provinciale wegen. Dit netwerk is ontwikkeld op basis van onderstaande *criteria*.

beoordelingscriteria:

- uitgangspunten toelating landbouwverkeer op provinciale wegen (4.1.)
- afwegingskader provinciale wegen (5.)
- huidige routes landbouwverkeer (4.2.)
- enquêteresultaten, knelpuntenanalyse, bijeenkomsten in maart en juni, brainstormsessie 28 mei, klachten en meldingen, kwaliteiten (2.)
- verkeersveiligheid en afstemming met regionaal uitvoeringsprogramma SPV, Voorverkenning Fiets, Wegenvisie, Beleidsplan verkeersveiligheid provinciale wegen en het Programma Mobiliteit (3.2.; 3.3.; 3.4.)



December 2021

Afbeelding 3: netwerk landbouwverkeer provincie Groningen (2021)

Toepassing van het afwegingskader leidt ook tot situaties waarbij enkele wegen/wegvakken voor landbouwverkeer gesloten moeten worden omdat de intensiteit hoger is dan 12.000 mvt/etm. Toch is besloten om de huidige situatie te handhaven en landbouwverkeer toe te staan. Dit is bijvoorbeeld het geval op het wegvak Groningen – Zuidhorn (N355) (80 km/uur) en de verbinding tussen Leek en de A7 (N372). Landbouwverkeer blijft op deze wegen toegestaan omdat er geen alternatieve routes aanwezig zijn. In de komende jaren wordt, in fasen, langs de N355 een parallelweg aangelegd, o.a. voor het landbouwverkeer, zodat op termijn de N355 voor landbouwverkeer gesloten kan worden verklaard. De snelheid op de N372 bedraagt 50 en 60 km/uur, zodat er geen sprake is van een groot snelheidsverschil tussen landbouwverkeer en het overige verkeer. Bovendien is het een kort wegvak, ca. 1 km.

7. Voorlichting en educatie

Naast het treffen van (juridische) verkeersmaatregelen en/of infrastructuurmaatregelen zijn voorlichting en educatie belangrijke instrumenten om het wederzijds begrip tussen verkeersdeelnemers te stimuleren. Eén van de negen SPV-thema's, *heterogeniteit in het verkeer*, is gericht op landbouwverkeer, nieuwe voertuigtypen en de toename van verschillende soorten gebruikers van het fietspad en plattelandswegen (E-bike, Cargobike, speedpedelec, etc.).

Verkeerswijzer Groningen organiseert voorlichtingscampagnes voor leerlingen van groep 7 en 8 over de gevaren van (land)bouwverkeer op de weg en hoe je daarmee om moet gaan. Onderdeel van de voorlichting is een praktijkles op een loonbedrijf in de buurt van een basisschool. De leerlingen kunnen op het landbouwvoertuig eigen ervaring opdoen met o.a. de dode hoek. Zo kunnen ze zelf ervaren waar ze wel en niet moeten fietsen.

Campagnes gericht op "ik zie jou, zie je mij" en "begrip voor elkaar" dragen bij aan het bevorderen van de verkeersveiligheid van (land)bouwverkeer en overige weggebruikers (voetgangers, automobilisten, paardrijders, etc.).

Veilig Omgaan Met Opvallend Landbouwverkeer



8. Conclusies

Het onderzoek naar de functie van het landbouwverkeer op wegen in de provincie Groningen leidt tot een aantal conclusies:

1. Algemeen

Groningen is een landbouwprovincie. Dit betekent dat de landbouw een belangrijke bedrijfstak is en een sterke economische factor voor zowel de Groningse als (inter)nationale economie is.

Weggebruikers moeten het belang van de landbouw beseffen hetgeen betekent dat zij bij het gebruik van de weg, rekening met elkaar moeten houden. Bestuurders van landbouwvoertuigen, automobilisten, fietsers en overige weggebruikers hebben een gelijkwaardige positie op de weg.

2. Draagvlak

Er is voor gekozen om veel tijd en energie te besteden aan het creëren van een groot draagvlak bij de diverse stakeholders. Er zijn niet alleen gesprekken gevoerd met de reguliere stakeholders zoals Cumela, LTO en Fietzersbond, maar ook met individuele landbouwers, loonbedrijven en verkeersadviseurs van de politie en agenten van de surveillancediensten. Uit de individuele gesprekken is veel praktische informatie opgehaald die hebben geleid tot een afgewogen advies dat op voldoende draagvlak kon rekenen. Het concept-advies is aan 100 “insprekers” gestuurd maar heeft nauwelijks geleid tot reacties; er zijn slechts zeven reacties ontvangen. Kortom: investeren “aan de voorkant” levert draagvlak op voor de maatregelen om landbouwverkeer op meer provinciale wegen toe te staan.

Loonbedrijven houden regelmatig een “open dag”, zodat inwoners uit de plaats waar het bedrijf gevestigd is, maar ook andere geïnteresseerden kennis kunnen maken

met de landbouwvoertuigen en haar plaats op de weg. Dit draagt bij aan het creëren van wederzijds begrip tussen landbouwbestuurders en overige weggebruikers.

3. Integraal beleid

Het onderzoek landbouwverkeer is niet als een op zichzelf staand onderzoek uitgevoerd, maar is afgestemd met een aantal aanpalende beleidsdossiers. Dit betreft o.a. de Wegenvisie, welke onderdeel vormt van de Omgevingsvisie. Ook is het landbouwonderzoek integraal onderdeel van het thema verkeersveiligheid, zoals de regionale vertaling van het SPV2030, de voor de wegen in de provincie uitgevoerde risico-analyse, het beleidskader voor de verkeerseducatie en het beleidsplan voor de verkeersveiligheid van de provinciale wegen. Tenslotte is het landbouwonderzoek één-op-één afgestemd met het provinciale fietsbeleid en het uitvoeringsprogramma voor de komende jaren.

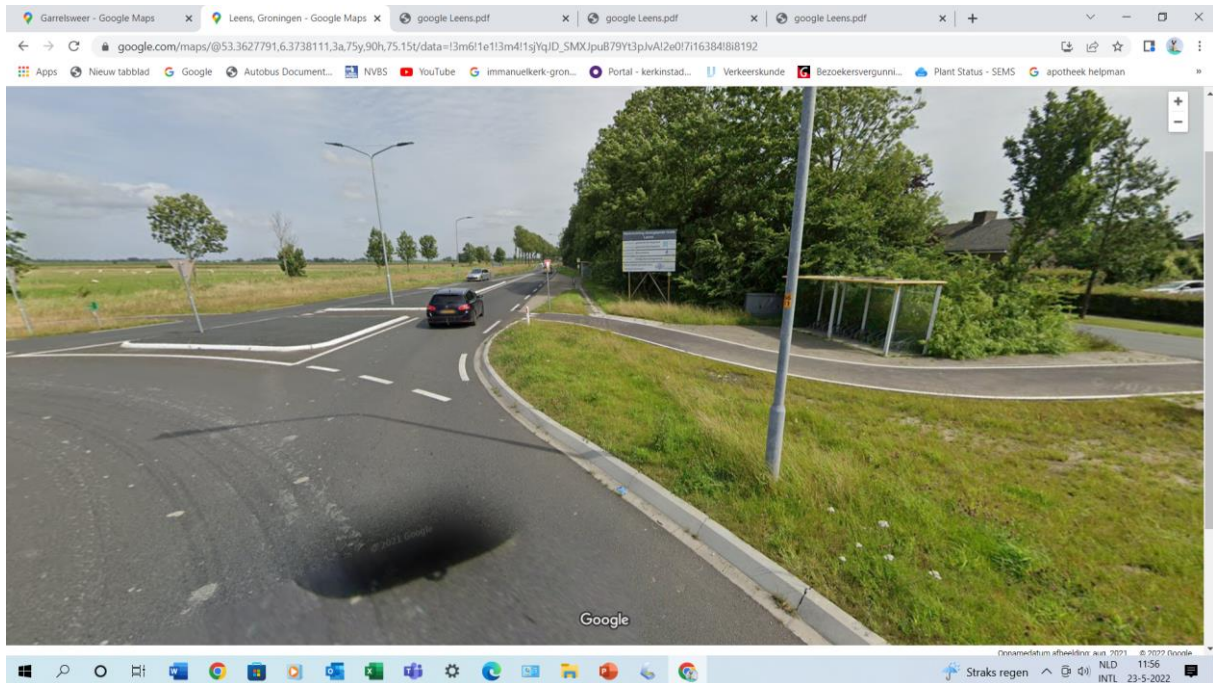
Daarnaast zijn de Groninger gemeenten, de brancheorganisaties Cumela en LTO en VVN, ANWB, Fietzersbond, OV Bureau etc. direct en vaak op individuele basis bij het onderzoek betrokken. Er heeft afstemming plaatsgevonden met de buurprovincies, Fryslân en Drenthe.

4. Afwegingskader

Vernieuwend onderdeel van de studie landbouwverkeer is het Afwegingskader. Naast de gebruikelijke aspecten als lengte van het wegvak, intensiteit, snelheid en ongevallen is ook rekening gehouden met het wel/niet aanwezig zijn van een parallelweg, de aanwezigheid van fietsvoorzieningen en of van een alternatieve route gebruik kan worden gemaakt. Ook zijn discussiepunten opgenomen in het afwegingskader.

5. Infrastructuur

Uitgangspunt voor infrastructurele maatregelen voor het landbouwverkeer is het beter benutten principe. Eerst wordt gekeken naar het benutten van bestaande infrastructuur alvorens tot de aanleg van nieuwe infrastructuur wordt besloten. Een voorbeeld hiervan is het gebruik maken van bushaltes direct na een rotonde: zie voorbeeld rotonde Leens op de wegverbinding Groningen – Lauwersoog (N361).



Landbouwverkeer kan na de rotonde op de bushaltehaven wachten tot het overige verkeer is gepasseerd en kan daarna weer invoegen. Hierdoor wordt zowel de verkeersveiligheid als de doorstroming van het verkeer bevorderd. Ook wordt hierdoor gevaarlijk inhaal-verkeersgedrag voorkomen.

6. Gedrag en beleving

Ruim 20 jaar geleden waren landbouwvoertuigen afgestemd op de bedrijfsvoering van het landbouwbedrijf. Er was sprake van kleinschalige landbouwbedrijven zodat landbouwtrekkers en machines ook gering van omvang waren en de snelheid laag was. De drukte op de wegen was minder en trekkers reden niet harder dan 18 á 20 km/uur, zodat automobilisten de trekkers relatief makkelijk konden inhalen.

De huidige landbouwvoertuigen rijden 50 á 60 km/uur en zijn fors in omvang. Kortom: de perceptie op landbouwverkeer is veranderd; landbouwverkeer moet worden gezien als een volwaardige verkeerscategorie op de provinciale wegen, zoals het personen- en vrachtverkeer en openbaar busvervoer. Dit betekent dat weggebruikers moeten leren omgaan met landbouwvoertuigen op de weg.

Extra aandacht moet er zijn voor de combinatie van landbouwverkeer en recreatieve- en schoolfietsroutes. Maatwerk moet mogelijk zijn.

9. Aanbevelingen

Op basis van de resultaten en conclusies uit het onderzoek zijn de volgende aanbevelingen geformuleerd.

1. Creëer draagvlak

Investeer aan de voorkant en voer persoonlijke gesprekken met landbouwers, loonbedrijven en politiefunctionarissen. Zorg voor begrip kweken en vervul de rol van “verbinder”.

2. Evaluatie onderzoek

Vergeet niet om de maatregelen te evalueren. Dit betreft zeker ook de juridische maatregelen: wat is het effect van het verkeersbesluit dat is genomen? Beoordeel de maatregelen op de aspecten veiligheid, doorstroming en leefbaarheid.

Onderdeel van het evaluatie-onderzoek is ook het ophalen van ervaringen en meningen bij wegbeheerders en weggebruikers. Dit betreft zowel landbouwers, maar ook de hulpdiensten, politie en het openbaar vervoersbedrijf.



3. Houdt elkaar vast!

Zorg ervoor dat het proces rond het landbouwverkeer op provinciale én gemeentelijke wegen structureel wordt. Dit betekent één of twee keer per jaar overleg met vertegenwoordigers van de landbouwsector, de politie, wegbeheerders en Verkeerswijzer Groningen.