

**AAN:** Hans Erkelens  
**VAN:** Willy Sweers  
**ONDERWERP:** Monitoring Kwaliteitsnet Landbouwverkeer  
**DATUM:** 22 december 2011  
**CC:**

---

De beleidsnota Kwaliteitsnet Landbouwverkeer bevat drie doelen:

I. Hoofddoel (zonder einddatum):

landbouwverkeer over grotere afstanden kan zich vlot en veilig verplaatsen, 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.

II. Doel tot 2020:

oplossing van 114 knelpunten op het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer, waarvan er 45 als prioritair zijn benoemd.

III. Aanvullend doel:

verbetering van de kwaliteit van de wegen van het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer door het aanbrengen van verbeteringen via de onderhoudsprogramma's van wegbeheerders.

Daarnaast beschrijft de beleidsnota elf instrumenten om o.a. het Kwaliteitsnet in te bedden in de uitvoeringsplannen van de wegbeheerders en de aanpalende beleidsvelden.

Deze notitie verkent de mogelijkheden om hoofddoel, tussendoel, aanvullend doel en de instrumenten te monitoren, door het kiezen van indicatoren en het bepalen van de meetinstrumenten.

## I. Hoofddoel

De monitoring van het hoofddoel vergt zeker de nodige doordenking. Enige doordenking qua indicatoren: "vlot" heeft te maken met rijtijden en oponthoud en "veilig" met scheiding van verkeerssoorten en snelheidsverschillen. Bij nadere beschouwing betreft het hoofddoel niet alleen het landbouwverkeer zelf maar de vlotte en veilige afwikkeling van het overige verkeer. Daarbij moet autoverkeer onderscheiden worden van fietsverkeer want in relatie tot landbouwverkeer gaat het daarbij om verschillende kwesties. Schematisch betreft het dus twee subdoelen voor drie verkeerssoorten, waarin we negentien aandachtspunten zien.

| <i>aspect</i>        | <i>vlot: direct en doorstromend</i>                                                                           | <i>veilig</i>                                                                                                                                           |
|----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>verkeerssoort</i> |                                                                                                               |                                                                                                                                                         |
| landbouwverkeer      | (1) oponthoud achter fietsers<br>(2) oponthoud oversteken<br>(3) oponthoud met tegenliggers<br>(4) directheid | (5) veiligheid tractor                                                                                                                                  |
| autoverkeer          | (6) oponthoud achter tractoren<br>(7) oponthoud trekker als tegenligger (breedte weg)                         | (8) inhalen van tractoren<br>(9) overstekende tractoren<br>(10) kop-staart ongevallen<br>(11) links afslaan<br>(12) trekker uit uitrit<br>(13) frontaal |
| fietsers             | (14) oponthoud achter tractoren<br>(15) oponthoud trekker als tegenligger (breedte weg)                       | (16) achterop en tegemoet komende tractoren<br>(17) voort laten trekken<br>(18) overstekende tractoren<br>(19) trekker uit uitrit                       |

## Algemene opmerkingen

### **Vlot**

Of de verschillende verkeerssoorten op landbouwwegen elkaar oponthoud bezorgen is sterk afhankelijk van de kans dat ze elkaar ontmoeten. Van de wegen buiten de bebouwde kom in Zeeland zijn wel intensiteiten bekend, maar dan alleen motorvoertuigen en niet gespecificeerd naar landbouwverkeer of fietsverkeer. In 2012 gaat de provincie op uitgebreide schaal verkeerstellingen houden en ontstaat daar meer zicht op. Dat voortschrijdend inzicht kan aanleiding vormen om de indicatoren voor oponthoud opnieuw te bekijken. Daar waar wij aangeven dat kwesties rond oponthoud niet zwaarwegend genoeg zijn voor opname in de monitor, doen wat met het voorbehoud dat de in 2012 uit te voeren verkeerstellingen dit alsnog bevestigen.

### **Veilig**

In absolute aantallen uitgedrukt neemt het slachtofferschap gerelateerd aan landbouwverkeer geen ernstige vormen aan. De afgelopen jaren lag het aantal ernstige slachtoffers (MAIS2+ en dodelijk) voortdurend onder de tien per jaar met sterke schommelingen tussen 0 en 7 (laagste en hoogste). Enerzijds maakt dit veiligheid tot een kwestbaar argument voor het Kwaliteitsnet (waarom doorgaan met het beleid als er vrijwel geen slachtoffers zijn?). Anderzijds maakt dat het aantal daadwerkelijke slachtoffers tot een onbetrouwbare indicator. Door de sterke schommelingen van jaar tot jaar is het aantal slachtoffers niet maatgevend voor het succes van het beleid. De aanpak die de Beleidsnota feitelijk bepleit is om voor veiligheid niet te sturen op ongevallen maar op indirecte prestatie-indicatoren: kwaliteit van de infrastructuur. Dit werkt dus ook door in de keuzen om voor veiligheid niet te monitoren op ongevallen en slachtoffers.

## Kwesties voor het landbouwverkeer

### **(1) oponthoud voor landbouwverkeer achter fietsers**

Snelheidsverschil tussen fietsers (15 km/u) en landbouwverkeer (40 km/u) is niet zodanig groot dat er bij passeerproblemen aanzienlijk tijdverlies optreedt. Bovendien

is de frequentie waarmee tractoren fietsers tegenkomen op een smalle weg zo laag dat er geen sprake is van meetbare *voertuigverliesuren*. Pas als een tractor over een lengte van meer dan 400 meter fietsers niet kan passeren, ontstaat meer dan 1 minuut vertraging. In tijd uitgedrukt is dit probleem verwaarloosbaar, wat onverlet laat dat de volgtijd niettemin als hinderlijk wordt ervaren. De mogelijkheid om fietsers vlot te passeren is afhankelijk van de wegbreedte. De kwaliteitseisen die aan de infrastructuur worden gesteld, worden binnenkort nader uitgewerkt. Vanwege de relatief geringe ontmoetingskans op de meeste wegen van het Kwaliteitsnet in combinatie met het relatief geringe tijdverlies achten we dit aspect niet zwaarwegend genoeg om te monitoren. Op wegen met veel fietsers, bijvoorbeeld schoolroutes tussen woonkernen, kan er wel sprake zijn van herhaaldelijk oponthoud en daarmee gepaard gaande hinder en irritatie. Daarom wijst de Beleidsnota op deze routes aan als knelpunt als er geen scheiding van fiets- en landbouwverkeer is. De *omvang* van het oponthoud is echter niet goed bruikbaar als indicator voor de vlotheid.

### **(2) oponthoud voor landbouwverkeer bij oversteken**

Waar landbouwvoertuigen een (ongeregelde) kruising met een gebiedsontsluitingsweg moeten oprijden of oversteken, ontstaat oponthoud als gevolg van de voorrangssituatie. De tractor moet de mogelijkheid afwachten om veilig te kunnen oprijden. Gezien de beperkte verkeersintensiteiten op de meeste Zeeuwse wegen, gaat het qua omvang om relatief gering oponthoud. Daarom achten we dit niet zwaarwegend genoeg om in de monitor op te nemen. Het is wel relevant om na te gaan hoeveel voorrangskruispunten met gebiedsontsluitingswegen voorkomen in het Kwaliteitsnet (dit is geen voorkeursoplossing voor Duurzaam Veilig). Dit is een maat voor de kans op oponthoud bij oversteken.

### **(3) oponthoud met tegenliggers**

Landbouwvoertuigen hebben soms moeite met het vlot passeren van tegenliggers. De mate waarin tegenliggers voor elkaar moeten inhouden en uitwijken, is afhankelijk van de breedte van de weg. Daarom zal breedte van het wegprofiel een belangrijke rol spelen bij het bepalen van de kwaliteitseisen van het Kwaliteitsnet. De *omvang* van het oponthoud is echter in tijd uitgedrukt verwaarloosbaar en niet zwaarwegend genoeg om in de monitor op te nemen. Het kwaliteitsaspect wegbreedte kan worden toegepast bij het beoordelen van knelpunten en prioriteren van maatregelen.

### **(4) directheid van routes voor landbouwverkeer**

Het zoveel mogelijk in stand houden van directe verbindingen naar voor de landbouw belangrijke locaties (zowel als herkomst als bestemming) is een belangrijke drijfveer voor het Kwaliteitsnet. De toegang tot diverse wegen voor landbouwverkeer staat onder druk van de wens landbouwverkeer te weren uit de bebouwde kom en van hoofdwegen. Dat dwingt landbouwers om te rijden via langere routes. De *omrijfactor* van het kwaliteitsnet mag de komende jaren niet verslechteren; waar wegvakken gesloten worden, moeten alternatieve, zo direct mogelijke routes beschikbaar komen. Daarom achten we de *omrijfactor* een bruikbare indicator voor het hoofddoel vlotheid. Daarnaast is het van belang dat alle in de Beleidsnota genoemde locaties aangesloten blijven op het Kwaliteitsnet. Het aantal landbouwlocaties in het Kwaliteitsnet is daarmee een indicator om te monitoren.

**(5) Veiligheid voor tractor (bestuurder)**

Landbouwvoertuigen zijn per afgelegde kilometer vaker bij ongevallen betrokken dan andere voertuigen. Echter, de slachtoffers zijn doorgaans bij de botspartners van tractoren te betreuren en niet bij bestuurders van tractoren. Voor de monitoring van het Kwaliteitsnet achten we dit daarom niet zwaarwegend genoeg om in de periodieke rapportage op te nemen. Enkelvoudige ongevallen met landbouwvoertuigen kennen zelden (ernstige) slachtoffers en komen in de registraties amper voor (in Zeeland 1 à 2 per jaar). Bij verdere scheiding van verkeerssoorten is de verwachting (en het oogmerk van het beleid) dat de rijnsnelheid van het landbouwverkeer zal toenemen. De kans op enkelvoudige ongevallen kan als gevolg daarvan ook stijgen. Maar gezien de geringe omvang van dit soort ongevallen, vinden we dit niet zwaarwegend genoeg om in de monitor op te nemen.

**Kwesties autoverkeer****(6) oponthoud voor autoverkeer door tractoren**

Het tijdsverlies van het niet kunnen passeren van tractoren moet niet worden overschat. De beleving van het oponthoud is veel groter dan de feitelijke vertraging van het enige tijd moeten volgen van de tractor. Op een 60-km weg moet een auto minimaal 2 kilometer een tractor volgen voordat meer dan 1 minuut vertraging optreedt. Onderzoek van DHV in opdracht van provincie Friesland<sup>1</sup> op de N358 (80-km gebiedsontsluitingsweg) heeft uitgewezen dat de kans op oponthoud door een tractor 25% is, waarbij dan het verlies aan reistijd gemiddeld 40 seconden is. De *omvang* van dit oponthoud vinden we daarom niet zwaarwegend genoeg om in de monitor op te nemen.

**(7) oponthoud trekker als tegenligger**

Autoverkeer kan soms moeite met het vlot passeren van tegemoet komende landbouwvoertuigen. De mate waarin tegenliggers voor elkaar moeten inhouden en uitwijken, is afhankelijk van de breedte van de weg. Daarom zal breedte van het wegprofiel een belangrijke rol spelen bij het bepalen van de kwaliteitseisen van het Kwaliteitsnet. De *omvang* van het oponthoud is echter in tijd uitgedrukt verwaarloosbaar en niet zwaarwegend genoeg om in de monitor op te nemen. Het kwaliteitsaspect wegbreedte kan worden toegepast bij het beoordelen van knelpunten en prioriteren van maatregelen.

**(8) inhalen van tractoren**

Het inhalen van tractoren kan tot gevaarlijke situaties leiden. Bovengenoemd praktijkonderzoek in Friesland heeft uitgewezen dat tractoren relatief vaak worden ingehaald en dat dit met enige regelmaat tot gevaarlijke manoeuvres leidt. In welke mate dit daadwerkelijk tot ongevallen leidt, kan niet worden vastgesteld. Daarvoor zijn de aantallen ongevallen (gelukkig) te laag om per deelgebied een betrouwbaar beeld te schetsen. Het aantal gebiedsontsluitingswegen (weglengte) zonder scheiding van auto- en landbouwverkeer achten we een bruikbare indicator voor de inhaalveiligheid van het Kwaliteitsnet.

---

1 G. Hegeman en H. Dijkstra, *Gemeten effecten landbouwverkeer op doorstroming en verkeersveiligheid op gebiedsontsluitingswegen*. Nationaal Verkeerskunde Congres 2011, Bijdrage 58.

**(9) onveiligheid voor autoverkeer door overstekende tractoren**

Als tractoren met hun lading bij een ongeregelde kruising een gebiedsontsluitingsweg oprijden of oversteken, kunnen plotseling grote verschillen in snelheid en massa optreden. Dit kan tot ernstige ongevallen leiden. Volgens de Duurzaam Veilig principes zouden deze kruisingen een regeling met rotonde of verkeerslichten moeten hebben. Ook hier geldt dat het feitelijk aantal ongevallen te laag is voor een betrouwbare indicator. Daarom stellen we voor het aantal ongeregelde kruisingen op gebiedsontsluitingswegen op het Kwaliteitsnet als indicator voor deze kwestie te hanteren.

**(10) kop-staart ongevallen****(11) links afslaan****(12) trekker uit uitrit****(13) frontaal**

Deze typen ongevallen hangen samen met de aspecten rondom passeren, inhalen en oversteken. De indicatoren voor verkeersscheiding en ongeregelde kruisingen hebben hier ook betrekking op en kunnen deze aspecten voldoende afdekken.

**Kwesties voor fietsers****(14) Oponthoud voor fietsers achter landbouwverkeer**

Als fietsers achter landbouwverkeer rijden, worden zij in hun doorstroming doorgaans niet belemmerd. Verreweg de meeste landbouwvoertuigen halen een snelheid die hoger is dan de doorsnee fietssnelheid. Dit aspect behoeft geen nadere uitwerking.

**(15) oponthoud trekker als tegenligger**

Als fietsers tegemoet komend landbouwverkeer ontmoeten, kan het voorkomen dat er oponthoud is vanwege uitwijken en passeren. Hierbij zijn de kwaliteitskenmerken wegbreedte en verkeersscheiding van belang. De *omvang* van het oponthoud voor fietsers is echter verwaarloosbaar en zal daarom niet in de monitor worden opgenomen.

**(16) onveiligheid voor fietsers door achterop en tegemoet komende tractoren**

Dit kan conflicten met fietsverkeer opleveren, met gevaarlijke situaties tot gevolg. Het aantal ongevallen is laag en daarom geen betrouwbare indicator voor de veiligheid van fietsers. We kunnen wel indicaties geven voor de kenmerken van de infrastructuur. Daarbij maakt het verschil of er een vrijliggend fietspad is en hoe breed de rijweg is. Bovendien speelt mee of er sprake is van veel of weinig fietsers op de betreffende weg. We kunnen ons een indicator voor de *fietsveiligheid* van het Kwaliteitsnet voorstellen door voor elke kilometer weg een bepaalde waardering toe te kennen. Naarmate de weg minder breed is en een fietspad ontbreekt, zou deze waardering slechter moeten zijn. Naarmate de route meer fietsers kent zou de waardering ook slechter moeten zijn. De combinatie van beide aspecten werken we verder uit bij de meetinstrumenten.

**(17) fietsers laten zich voort trekken**

Boeren hebben vaak hinder van fietsers die na gepasseerd te zijn aan hun voertuigen hangen om zich te laten voort trekken. Bij verkeersscheiding zal dit niet meer voorko-

men, omdat fietser dan in principe niet meer op de hoofdrijbaan komen. Dit aspect vergt geen aparte indicator.

### **(18) overstekende tractoren**

Voor dit aspect geldt hetzelfde als voor kruispuntontmoetingen met autoverkeer (aspect 9). De indicatort 'ongeregelde GOW-kruisingen' dekt ook dit aspect af.

### **(19) trekker uit uitrit**

Erfaansluitingen zijn volgens Duurzaam Veilig alleen toegestaan op 60-wegen. Directe aansluitingen op 80-wegen zijn een aanzienlijk risico bij alle soorten verkeer, niet alleen bij het oprijden van trekkers. Sanering is een belangrijk aandachtspunt voor de verkeersveiligheid in het algemeen en speelt dus ook een grote rol in het BVZ en de Duurzaam Veilig Audit. Het heeft ook zwaar meegewogen in de prioritering van de aan te pakken knelpunten in de Beleidsnota. Het volgen van de uitvoering van het programma voorziet voldoende in het volgen van dit aspect. Er is geen aanvullende indicator nodig.

## **Indicatoren**

Voor het hoofddoel "vlotte en veilige verkeersafwikkeling voor landbouw- en overig verkeer" hebben we de volgende indicatoren gevonden:

| <b>indicator</b>                                                              | <b>beleidsdoel</b>                                             |
|-------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| <b>omrijfactor voor landbouwverkeer</b>                                       | maximaal in stand houden van directheid routes landbouwverkeer |
| <b>aantal landbouwlocaties</b>                                                | effectief ontsluiten van relevante bestemmingen                |
| <b>scheiding autoverkeer en landbouwverkeer (km weglengte) op 80-km wegen</b> | voorkomen van inhalen van tractoren door auto's                |
| <b>ongeregelde GOW kruispunten (aantal)</b>                                   | voorkomen oversteken en invoegen tractoren                     |
| <b>fietsveiligheidscore</b>                                                   | voorkomen conflicten met fietsers                              |

## **Meetinstrumenten indicatoren hoofddoel**

Bij elke indicator moeten meetinstrumenten worden benoemd of ontwikkeld om de periodieke monitoring te kunnen uitvoeren. In deze paragraaf geven we hiertoe een aanzet.

### **omrijfactor voor landbouwverkeer**

Het bepalen van de directheid van een wegennet is een complexe opgave. Centraal daarin staat het vaststellen van de maatgevende verplaatsingen. Daarna kan een vergelijking gemaakt worden tussen de feitelijk route en de korts mogelijke route. Die vergelijking moet volgens ons zijn tussen de routelengte via het landbouwnet en die via het reguliere wegennet. Omdat een aantal wegen en bebouwde kommen gesloten zijn voor landbouwverkeer, zal de landbouwroute meestal langer zijn. De mate waarin dit het geval is, is de omrijfactor.

Omdat de doelstelling is ingegeven door de wens de directheid van routes zoveel mogelijk te handhaven, is ook een eenvoudigere methode voor het monitoren mogelijk, namelijk het in beeld brengen van de effecten van mutaties in het Kwaliteitsnet. Wanneer bestaande routes voor het landbouwverkeer gesloten worden, wordt het effect daarvan op de routelengte bepaald (bijvoorbeeld in plaats van 2 km in de oude situatie nu 5 kilometer vanwege omrijden; omrij-effect is +3 km). Bij aanvullingen op het Kwaliteitsnet, bijvoorbeeld een parallelweg bij een nu gesloten 80-km weg, wordt de directheid verbeterd. In plaats van bijvoorbeeld de oude omrijroute van 5 km nu 2 km; d.w.z. omrij-effect is -3 km). Voor elk deelgebied wordt in beeld gebracht hoeveel omrijlengte is toegevoegd en bespaard en wat het saldo is. Dit wordt per deelgebied in beeld gebracht om zichtbaar te houden of er geen deelgebieden zijn met vooral veel verslechtingen, terwijl de verbeteringen in de andere deelgebieden optreden. Deze exercitie wordt eens in de drie jaar uitgevoerd, bij elke actualisatie van het Kwaliteitsnet. Frequenter is niet nodig, aangezien wijzigingen in het wegennet (in het bijzonder: geslotenverklaringen voor het landbouwverkeer) ook niet frequent voorkomen.

Bij het bepalen van de omrijfactor moeten we niet louter van kilometers uitgaan. Toch kan een iets langere route toch sneller zijn. Het passeren van een woonkern via de rondweg kan tijdswinst opleveren ten opzichte van een kortere maar langzamere route door de kern (die ook nog eens meer conflictsituaties kent). Als een langere route toch sneller is, is de omrijfactor alsnog 0.

#### ***scheiding autoverkeer en landbouwverkeer (km weglengte)***

Deze informatie kan ontleend worden aan het wegenbestand van de wegbeheerders. Deze inventarisatie heeft in eerste instantie als plaatsgevonden bij de inventarisatie en prioritering van de knelpunten in de beleidsnota (80-km wegen met gemengd auto- en landbouwverkeer). Op basis van de voortgang van het uitvoeringsprogramma, kan het aantal kilometer weglengte worden geactualiseerd. Deze score geeft een maat voor de opgave die er nog in het Kwaliteitsnet resteert voor het aspect scheiden van landbouw- en autoverkeer op 80km wegen.

#### ***ongeregelde GOW kruispunten (aantal)***

Deze informatie kan verzameld worden in het kader van de Duurzaam Veilig Audit die in de loop van 2012 zal plaatsvinden op het Zeeuwse wegennet.

#### ***fietsveiligheidscore***

De indicator fietsveiligheid kunnen we uitwerken door alle wegvakken van het Kwaliteitsnetwerk te categoriseren naar wegbreedte i.c.m. aanwezigheid van vrijliggend fietspad en de het aantal fietsers dat van de route gebruik maakt. Als we beide aspecten in drie categorieën verdelen, dan levert dat een tabel met negen cellen op. Aan elk aspect kan voor iedere categorie een weefactor worden toegekend die de relatieve mate van risico voor fietsers weerspiegelt. De vermenigvuldiging van rij en kolomweging levert de celwegingen om. Voor elke cel wordt geïnventariseerd hoeveel kilometer weglengte van het Kwaliteitsnet zich in deze combinatie van categorieën voorkomt. Dit wordt vermenigvuldigd met de gecombineerde weefactor. Voor de totaalscore worden de uitkomsten van de negen cellen bij elkaar opgeteld.

### *Bepaling van de fietsveiligheid van het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer*

| <i>fietsintensiteit</i>                | <i>veel fietsers:</i><br><i>(bijv. &gt; 250/etm.)</i> | <i>weinig fietsers</i><br><i>(bijv. 50 -250):</i><br><i>factor 2</i> | <i>amper fietsers</i><br><i>(bijv. &lt; 50):</i><br><i>factor 1</i> |
|----------------------------------------|-------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|
| <i>wegkenmerk</i>                      |                                                       |                                                                      |                                                                     |
| <i>breedte &lt; 5,5 m: factor 2</i>    | kilometers<br>weglengte x 8<br>(2 x 4)                | kilometers<br>weglengte x 4<br>(2 x 2)                               | kilometers<br>weglengte x 2<br>(2 x 1)                              |
| <i>breedte &gt; 5,5 m: factor 1</i>    | kilometers<br>weglengte x 4<br>(1 x 4)                | kilometers<br>weglengte x 2<br>(1 x 2)                               | kilometers<br>weglengte x 1<br>(1 x 1)                              |
| <i>fietspad: factor 0</i>              | kilometers<br>weglengte x 0<br>(0 x 4)                | kilometers<br>weglengte x 0<br>(0 x 2)                               | kilometers<br>weglengte x 0<br>(0 x 1)                              |
| <i>totaalscore: som van subtotalen</i> | subtotaal                                             | subtotaal                                                            | subtotaal                                                           |

De weegfactoren en fietsintensiteiten zijn hierbij als illustratie genoemd en kunnen nader worden uitgewerkt. De totaalscore geeft een maat voor de opgave die er nog in het Kwaliteitsnet resteert voor het aspect scheiden van landbouwverkeer en fietsers. Naarmate meer routes zijn voorzien van vrijliggende fietspaden, zal de score lager worden.

#### **'Landbouwbalans'**

We hebben de inzet overwogen van een geïntegreerd meetinstrument naar analogie van de Fietsbalans, een door de Fietsersbond ontwikkelde methodiek voor het beoordelen van de kwaliteit van het lokale fietsnetwerk. Daarbij wordt met een speciale Meetfiets een groep van maatgevende routes in de betreffende gemeente gefietst. De Meetfiets verzamelt informatie over diverse aspecten als directheid, snelheid, veiligheid, wachttijd bij oversteken etc. Voor de meting van de indicatoren voor het landbouwverkeer achten we deze methode echter niet goed bruikbaar. De waarnemingen op het landbouwnet, bijvoorbeeld het aantal ontmoetingen met autoverkeer en met fietsers zullen veel lager in aantal zijn dan bij de metingen die de Fietsbalans verricht. Daardoor zouden de uitkomsten veel sterker beïnvloed worden door toevallige omstandigheden die zich tijdens de meetritten voordoen. De uitkomsten zullen daardoor niet betrouwbaar genoeg zijn om als meetmethode voor het Kwaliteitsnet te gebruiken. Als in de toekomst meer inzicht beschikbaar komt over intensiteiten van landbouw-, auto- en fietsverkeer op het Kwaliteitsnet, zou deze benadering alsnog overwogen kunnen worden.

## **II Tussendoel**

Het tussendoel tot 2020 is zoveel mogelijk voorkomen dat landbouwverkeer gebruik moet maken van drukke 80-km wegen, smalle 60-km wegen zonder vrijliggende fietspaden en 30- en 50 km wegen met menging met fietsverkeer. Op minder drukke 80-km wegen, op brede 60-km wegen en 30/50-km wegen met fietspaden wordt voor de middellange termijn het landbouwverkeer zonder aanvullende maatregelen gehandhaafd. Voor de beleidsnota zijn alle routes van het Kwaliteitsnet al geïnventariseerd en op deze criteria beoordeeld. Dat leverde 114 knelpunten op, waarvan zijn er 45 als prioritair benoemd. Het programma is daarmee bekend. Voor de monitoring

hoeft alleen nog gevolgd te worden hoe het staat met de aanpak van de knelpunten. We verwachten dat de voortgang redelijk goed waarneembaar zal zijn, omdat de beleidsnota uitgaat van integrale, verkeersbrede en gebiedsgerichte oplossingen, waarbij ook niet-infrastructurele oplossingen mogelijk zijn. Bij deze aanpak zal een zekere mate van planmatig werken aan de orde zijn, zodat mijlpalen zichtbaar zijn in documenten en (verkeers-)besluiten. We onderscheiden de volgende mijlpalen in het traject van knelpunt naar oplossing:

1. studie naar oplossing / ontwerp gestart;
2. oplossing / ontwerp vastgesteld;
3. financiële dekking geregeld;
4. uitvoering opgenomen in de planning;
5. uitvoering gestart, maatregel in uitvoering;
6. uitvoering gereed, maatregel opgeleverd.

Idealiter zou je verwachten dat de knelpunten stapsgewijs opschuiven van 1 naar 6 en dat 45 prioritaire knelpunten het eerste worden aangepakt. De monitoring zou zich in eerste instantie daartoe kunnen beperken. Het is echter niet uit te sluiten dat er zich bij sommige van de niet-prioritaire knelpunten mogelijkheden voordoen om mee te liften met bijvoorbeeld reeds geplande werkzaamheden of groot onderhoud. We stellen daarom voor om alle 114 knelpunten in het programma te volgen.

### III Aanvullend doel

Het derde niveau van doelen in de beleidsnota is het verbeteren van de kwaliteit van de wegen van het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer door het aanbrengen van verbeteringen via de onderhoudsprogramma's van wegbeheerders. Een aantal verbeteringsrichtingen zijn wel genoemd maar deze vergen nog nadere concretisering naar vormgeving en toepasbare situaties. Hiervoor loopt een afzonderlijke studie naar kwaliteitseisen van landbouwroutes.

Verbeteringen die in het kader van groot onderhoud worden meegenomen, worden uiteraard door de wegbeheerder planmatig voorbereid. Daarmee zijn ze goed waarneembaar in de uitvoeringsprogramma's. Regulier onderhoud kent een veel minder omvangrijke planvoorbereiding, wat onverlet laat dat dit soort maatregelen in de praktijk nuttig en waardevol kunnen zijn. Voor zover kleine verbeteringen voortkomen uit de wegenschouw, kunnen ze worden bijgehouden en gerapporteerd door de contactpersoon landbouwverkeer.

In 2012 zal een nadere uitwerking plaatsvinden van de eisen voor netwerk en weginrichting die aan het Kwaliteitsnet zullen worden gesteld. De hieruit voortkomende kwaliteitseisen zullen worden meegenomen in de algemene Duurzaam Veilig Audit van het Zeeuwse wegennet. Dit levert dan ook voor de wegen die onderdeel zijn van het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer verbeterpunten op. Deze kunnen worden gemonitord vanuit de uitkomsten van deze audit en de opvolging daarvan in de uitvoeringsprogramma's.

## IV Instrumenten

De elf in de beleidsnota genoemde instrumenten zijn activiteiten die nodig zijn om het Kwaliteitsnet tot stand te brengen. Met het vaststellen van de Beleidsnota zijn het feitelijk werkopdrachten geworden die moeten worden opgestart en uitgevoerd.

- a. inbedding in plannen en programma's en plannen van wegbeheerders
- b. inbedding in plannen van andere sectoren
- c. betrekken van landbouwsector bij oplossen van knelpunten
- d. intensivering van samenwerking met grondruilbank
- e. driejaarlijkse wegenschouw samen met landbouwsector
- f. herijking provinciaal ontheffingenbeleid
- g. stimuleren landelijke beleidsontwikkeling
- h. opzetten monitoringprogramma
- i. driejaarlijkse herijking landbouwrouthenetwerk
- j. meenemen netwerkkaart bij herziening categoriseringsplan
- k. aanstellen coördinatoren bij wegbeheerders

Deze activiteiten/werkopdrachten vallen in drie groepen acties uiteen:

- het inbedden van het Kwaliteitsnet in andere plannen en beleidsprogramma's (acties a, b en j)
- het organiseren van de uitvoering en vormgeven van samenwerking (acties c, d en k)
- uitwerkingen van het beleid en actualisering van het Kwaliteitsnet (acties e, f, h en i).

Vanuit het karakter van deze acties ligt het niet voor de hand deze middel *monitoring* te volgen. Het gaat hierbij niet om 'barometers' waarvan kan worden afgelezen of de ontwikkeling gunstig of zorgelijk is. Het betreft veel meer werkafspraken over beleidsuitvoering waarvan het toezicht op de nakoming volgens ons thuis hoort in managementrapportages en verantwoording. We stellen daarom voor om de instrumenten niet in de monitoring op te nemen.