

Inhoudsopgave

Samenvatting

1. Inleiding
2. Aanleiding/achtergrond
3. Instelling werkgroep
4. Handboek CROW
5. Beleidskader/referentiekaders
6. Bestaand beleid
7. Kwaliteitseisen
8. Oplossingen
9. Uitvoeringsplan en kosten

Samenvatting en conclusies.

Binnen het project is voor de gemeenten Loppersum, de Marne en Eemsmond nagegaan op welke wijze er mogelijkheden zijn om het landbouwverkeer en het vrachtverkeer van en naar de agrarische bedrijven dusdanig vorm te geven dat er geen overlast voor burgers is, de smalle polderwegen niet dan wel aanzienlijk minder worden beschadigd en waarbij zowel transporteur als agrariër tevreden zijn.

Uit het project blijkt dat voor de korte termijn oplossingen kunnen worden gevonden in een aantal fysieke maatregelen, maar dat gaat niet voor alle drie pilotgemeenten op. Zo kan in de gemeente Eemsmond reeds vrij snel gescoord worden door middel van een aantal fysieke maatregelen aan de polderwegen, het beschikbaar stellen van routekaarten etc. De reden is dat in deze gemeente de polderwegen weliswaar smal zijn, maar goed zijn gefundeerd. Voor de gemeente Loppersum ligt dit beduidend anders, terwijl voor de gemeente de Marne geldt dat de provinciale weg niet benut mag worden voor landbouwverkeer, waardoor een routing door de dorpen noodzakelijk is.

Voor de lange termijn, mede door de steeds verder optredende agrarische schaalvergroting in Noord Groningen, zou de agri-logistiek in zijn totaliteit moeten worden beschouwd. Onlangs is hierover een minisymposium gehouden met (bestuurlijke) vertegenwoordigers van gemeenten Loppersum, de Marne en Eemsmond, de provincie, de LTO, Transport en Logistiek Nederland en het Ministerie van LNV. Daar is geconcludeerd dat het in beeld brengen van de agri-logistiek in Noord Groningen over de volle breedte een goed vervolgproject zou kunnen zijn om in Noord-verband op te zetten.

1. Inleiding.

De landbouw in het noorden van Groningen ondergaat de laatste tijd een schaalvergroting. Sommige bedrijven stoppen er mee, waardoor er een kans ontstaat voor een ander bedrijf om de grond over te nemen. Landbouwbedrijven exporteren meer en beginnen steeds vaker activiteiten op het gebied van afzet en verwerking waardoor er moderne grootschalige bedrijven ontstaan, die steeds meer ketenactiviteiten hebben.

Als we kijken naar de logistieke transportbewegingen die bij dit soort bedrijven horen, dan kunnen we vaststellen dat de kwalitatieve staat van veel van onze polderwegen niet bestand is tegen dit zware en vaak ook intensieve landbouw- en vrachtverkeer. Dit - ook veelal buitenlands - vrachtverkeer door de dorpen zorgt tevens voor overlast en soms gevaarlijke situaties. De verkeersveiligheid is bij het intensievere gebruik in het geding.

Deze situaties spelen niet alleen in de gemeente Eemsmond, maar eveneens sterk in de gemeenten De Marne en Loppersum. De gemeente Eemsmond heeft daarom het initiatief genomen om deze problemen aan te kaarten bij de Stuurgroep Noord. Naar aanleiding hiervan heeft de Stuurgroep Noord besloten het projectplan "Landbouwverkeer" (agrarische logistieke transportstromen in Noord Groningen) op te nemen in het regioprogramma. De Stuurgroep wilde door middel van dit project nagaan op welke manier op korte termijn een aantal passende oplossingen kunnen worden geboden voor zowel de verbetering van de verkeersveiligheid, als een efficiënte bereikbaarheid van de agrariërs.

De raad van de gemeente Eemsmond heeft in december 2005 de Nota Mobiliteit vastgesteld. Daarin heeft de raad gevraagd om een vervolgnota "verkeersafwikkeling landbouw- en vrachtverkeer. Daarom is in overleg tussen de drie gemeenten besloten om dit onderwerp in bredere zin uit te werken.

2. Aanleiding/achtergrond.

Noord Groningen wordt ontsloten door een aantal hoofdwegen, zoals de N33, de N46 en de N363. Zodra men deze wegen verlaat ontstaan er knelpunten. De bewegwijzering naar de polders en de afgelegen boerderijen is veelal matig. Veel buitenlandse en ook steeds meer Nederlandse transporteurs maken gebruik van navigatiesystemen om via de kortste route ter plaatse te komen. Met name het vrachtverkeer rijdt daardoor dwars door woonwijken en komt vaak "vast" te zitten door geparkeerde auto's, te krappe bochten enz.

Dit betekent dat trottoirs en bermen worden verreden, bempalen en Amsterdammertjes kapot of omver worden gereden, of dat men soms een hele weg achteruit moet rijden met alle gevaarlijke situaties van dien. Een ander punt van belang zijn de routes die door de immense landbouwmachines en het (zware) vrachtverkeer gebruikt worden. Door de schaalvergroting van de agrarische bedrijven heeft de agrariër vaak zijn percelen grond niet meer aaneengesloten, maar liggen deze her en der verspreid. Om van het ene perceel naar het andere te komen moet nu gebruik worden gemaakt van de openbare weg, waarbij het rijden door de dorpen noodzakelijk lijkt. Het laatste probleem is de "te hoge snelheid" waarmee zwaar landbouw- en vrachtverkeer door de dorpen rijdt.

De burgers ervaren dit als zeer hinderlijk, mede wegens geluid- en trillingsoverlast. De voetgangers, (brom)fietzers en ook automobilisten ervaren het zware verkeer als gevaarlijk en bedreigend door de “te hoge snelheid” en de grote massa van de voertuigen. Met name in de oogsttijd hebben de landbouwers haast en rijden de tractoren zelden de maximaal toegestane snelheid van 25km per uur.

Op grond van het bovenstaande zijn er vier probleemstellingen:

- a) de verkeersveiligheid;
- b) de onderhoudstoestand van de wegen, deze zijn amper geschikt voor het zware en brede verkeer;
- c) de rijroutes;
- d) mentaliteit en gedragsbeïnvloeding;

3. Instelling werkgroep.

Er is besloten om een breed samengestelde werkgroep in het leven te roepen.

In de werkgroep hebben vertegenwoordigers van de volgende instanties zitting gehad:

- gemeente De Marne
- gemeente Loppersum
- gemeente Eemsmond
- Provincie Groningen, Verkeer en Vervoer Beraad
- Transport Logistiek Nederland
- Land- en Tuinbouw Organisatie Noord (Groningen, Friesland, Drenthe)
- Land- en Tuinbouw Organisatie, afdeling De Marne
- Land- en Tuinbouw Organisatie, afdeling Loppersum
- Land- en Tuinbouw Organisatie, afdeling Het Hoogeland

De Regiopolitie is bij de slotvergadering aanwezig geweest.

4. Handboek CROW.

Het CROW (kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte) is bezig met het schrijven van een handboek “verkeer op het platteland”. In de werkgroep van het CROW zit ook een vertegenwoordiger van Transport Logistiek Nederland, die ook aan de werkgroep “landbouw- en vrachtverkeer” heeft deelgenomen. Oorspronkelijk zou het handboek van het CROW in januari 2006 uitkomen. Omdat ook in werkgroep van Regio Noord over mogelijke oplossingen van de problematiek met betrekking tot landbouw- en vrachtverkeer wordt gesproken heeft het CROW besloten te wachten met het publiceren van het handboek. Op deze wijze kon de input en mogelijke oplossingen in de werkgroep van het CROW worden meegenomen. De conceptrapportage van het CROW is inmiddels ook beschikbaar.

5. Beleidskader/referentiekaders

De gemeenten Eemsum, de Marne en Loppersum hebben voor het onderhoud van hun openbare wegen beheersplannen opgesteld. Hierbij is uitgegaan van een bepaalde categorisering van wegen. Ook de onderhoudsnormen zijn hierop gebaseerd. De wegen in de dorpskernen zijn veelal geschikt voor het berijden met zware vrachtwagens en andere voertuigen. De oude polderwegen zeker niet.

Landelijk zijn er geen duidelijke referentiekaders anders dan maximale maten en gewichten voor vrachtwagens en landbouwmachines. Voor de laatste categorie kan vermeld worden dat steeds vaker een ontheffing wordt verleend om met deze machines de openbare weg te berijden. Ondanks het feit dat het platteland de afgelopen decennia ingrijpend is veranderd door onder meer deze al ingezette schaalvergroting in de agrarische sector en ook de toename van recreatie, heeft het wegennet in het buitengebied nog altijd dezelfde structuur als in de tijd dat we ons verplaatsten met paard en wagen. De verkeersveiligheidsproblematiek die hiervan het gevolg is heeft dan ook zeker aandacht nodig.

6. Bestaand beleid.

In de drie gemeenten Eemsum, De Marne en Loppersum zijn veel polderwegen aanwezig die de kernen verbinden met de boerderijen. Deze polderwegen vragen veel onderhoud waardoor deze kostenpost behoorlijk zwaar drukt in de begroting. Veel van deze polderwegen zijn niet geschikt om goed te kunnen passeren. Dit levert vaak gevaarlijke situaties op voor o.a. de vrachtwagens en het landbouwverkeer en zeker ook voor fietsers. Bij het passeren van vrachtwagens en het grote landbouwverkeer krijgen de bermen en de kanten van de wegen het zwaar te verduren, waardoor deze beschadigd worden. Een aantal van deze wegen is hierdoor zodanig ernstig beschadigd dat er gevaarlijke situaties ontstaan voor het verkeer. In de afgelopen jaren zijn hier en daar passeerstroken aangebracht, waardoor de wegen ter plaatse minder kapot gereden worden en tevens is de verkeersveiligheid hierdoor verbeterd.

7. Kwaliteitseisen.

De smalle wegen door de landerijen hebben niet alleen een functie om van een dorp naar een boerderij te komen, ze worden eveneens veel gebruikt als recreatieve verbindingsroutes. Veelal zijn deze wegen aangelegd op oude structuren in het landschap en hebben zij als zodanig ook een functie. In het kader van het behoud van dit landschappelijke karakter moet wel gekeken worden naar deze kwaliteiten en de landschappelijke inpassing.

8. Oplossingen.

Voor de korte termijn kan een aantal oplossingen worden aangegeven.

1. Hoofdroute en aanpassen weggedeelte.

Als eerste moet de hoofdroute bepaald worden voor het vrachtverkeer. Waar nodig moeten bochtstralen worden aangepast en passeerstroken worden aangebracht. Als richtlijn voor het aantal aan te brengen passeerstroken wordt een onderlinge afstand van ca 200 meter aangehouden.

Hierbij is het uitgangspunt dat de aangewezen hoofdroutes goed en gemakkelijk te berijden zijn voor het landbouw- en vrachtverkeer. Chauffeurs zijn dan eerder bereid deze routes te volgen. Veel van deze polderwegen zijn echter te smal om passeerstroken aan te leggen. Een oplossing voor dit probleem is om sommige dammen, die naar de percelen gaan, te verbreden en/of te verharderen. Hierdoor creëer men “kleine passeerstroken” op de smalle polderwegen, waardoor de beschadiging aan de wegen sterk zal verminderen. Dit levert in ieder geval meerdere voordelen op. De veiligheid van het passeren wordt hierdoor verhoogd, de wegen worden minder beschadigd en voor het uitrijden van de percelen door de agrariërs levert dit ook voordelen op. Er is in den lande een aantal voorbeelden te noemen waar op deze manier passeerstroken zijn aangelegd en waar dit uitstekend werkt. Deze ingrepen dienen vooral de verkeersveiligheid en geven minder bermonderhoud.

2. Het instellen van een goed bewegwijzeringsstelsel.

Hierbij kan aansluiting gezocht worden bij het stelsel dat geldt voor de havens van Delfzijl en de Eemshaven, waarbij gewerkt wordt met bedrijfsnummers. Elk (landbouw)bedrijf dat vervoerders ontvangt krijgt een eigen nummer. De bedrijven geven het nummer door aan de vervoerders. Op deze manier kan het vrachtverkeer naar de bedrijven gestuurd worden langs de wegen die het meest geschikt zijn.

3. Beschikbaar stellen routekaart.

Het uitgangspunt is om het de chauffeurs zo gemakkelijk mogelijk te maken om het te bezoeken adres te vinden zodat ze niet gaan zwerven, maar de hiervoor bedoelde routes volgen. Als service kan aan elk (landbouw)bedrijf eenmalig een routekaart in kleur verstrekt worden met de route welke genomen moet worden om vanaf de verschillende invalswegen (N33, N46, N363, N998 en N999) het betreffende bedrijf te bereiken. De bedrijven kunnen een kopie van de routekaart opsturen of faxen naar hun vervoerders. Door dit stelsel wordt getracht te voorkomen dat chauffeurs op hun navigatieapparaat rijden. Tevens bepaalt de gemeente dan welke route het meest geschikt is om het bedrijf te bereiken.

4. De aanhanger vroegtijdig parkeren.

Een probleem is soms dat vrachtwagens met aanhangers naar bedrijven gaan, terwijl het niet noodzakelijk is om de aanhanger mee te nemen. Dit geeft dan een onnodige extra belasting van de wegen. Het is dus te overwegen om goede opstelplaatsen te creëren, waar het vertrouwd is om de aanhanger achter te laten.

5. Hoogte- breedtebeperking.

Als alle hiervoor genoemde maatregelen in de praktijk onvoldoende effect sorteren kan overwogen worden om een ingrijpende maatregel te nemen. Als wegen, die qua breedte en fundering totaal ongeschikt zijn om te berijden met zwaar landbouw- en vrachtverkeer, nog steeds gebruikt worden door dat verkeer, kan overwogen worden om die wegen (tijdelijk) fysiek af te sluiten. Dit kan b.v. gebeuren door boven de weg op zodanige hoogte obstakels aan te brengen dat landbouwbouw- en vrachtverkeer er niet meer langs kan, maar personenauto's en (brom)fietsen nog wel. Ook kan (tijdelijk) een fysieke breedtebeperking worden aangebracht.

6. Mentaliteit en gedragsbeïnvloeding.

Het verrijden van bermen wordt veelal ook veroorzaakt door dat de automobilist niet genegen is om een moment te wachten tot zijn tegenligger passeert. Het duidelijk markeren van passerstroken kan de automobilist alerter maken. Ook bestaat er een mogelijkheid van vrijwillig eenrichtingsverkeer door middel van voorkeurroutes. Hierdoor wordt zoveel mogelijk voorkomen dat er tegemoet komend vrachtverkeer is, waardoor de wegen en bermen worden gespaard. Veel vervoerders hanteren tijdens de bietencampagne van september tot en met december al zo'n onderling afgesproken vrijwillig eenrichtingsverkeer. Daarnaast dient men meer alert te zijn op de snelheid van met name tractoren en dergelijke.

7. Aanleg van transferia

Per gemeente zou bekeken kunnen worden of de mogelijkheid bestaat om op eenvoudige wijze een aantal transferia aan te leggen waarvan de agrariër vooral tijdens de oogstperiode gebruik van kan maken.

9. Uitvoeringsplan.

Uit de inventarisatie van de problematiek blijkt dat deze in de drie genoemde gemeenten aanzienlijk verschillend is. Voor de gemeente Loppersum zal eerder voor een lange termijn oplossing gekozen moeten worden, omdat de maatregelen die daar nodig zijn veel ingrijpender zijn, vanwege de staat waarin de polderwegen daar zijn. Het maken van een hoofdstructuur, het mogelijk verplaatsen van wegaansluitingen, maken transferia liggen daar meer voor de hand. Voor de gemeente de Marne geldt dat men bezig is met het ontwikkelen van een Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP). Naar verwachting zal de raad het GVVP in 2007 vaststellen. Het onderdeel zwaar en breed verkeer zal in het GVVP een belangrijk onderwerp zijn.

Voor de gemeente Eemsmond zullen de maatregelen voor de korte termijn bestaan uit:

Maatregelen:	Eenheidsprijs:	Kosten:
Verwijzingspalen 50 st. (paal + bord)	€ 100,00	€ 5.000,00
Borden t.b.v. de bedrijven 180 st. (paal + bord)	€ 150,00	€ 27.000,00
Aanbrengen passerstroken 13 st.	€ 5.000,00	€ 65.000,00
Bochtverbredingen 11 st.	€ 5.000,00	€ 55.000,00
Aanbrengen bermverharding 650 meter	€ 20,00	€ 13.000,00

De totale kosten bedragen € 165.000,00.

De gemeente Eemsmond heeft voor bovengenoemde maatregelen budget om in 2007 tot uitvoering over te gaan.

Voor de lange termijn kan het onderzoek naar de totale agrarische logistieke stromen mede in relatie tot verdere schaalvergroting van de landbouw uitwijzen dat een agrificatieterrein als reeds genoemd in de Strategische Visie van deze gemeente de beste oplossing is. Dit tevens gerelateerd aan het opkomende short sea shipping vanuit de Eemshaven.