

## Kwaliteitsnet Landbouwverkeer

Regio West Brabant



# Inhoudsopgave

<b>1 Aanleiding en doel studie</b>	<b>3</b>
1.1 Doel van de studie naar een kwaliteitsnetwerk (land)bouwverkeer	3
1.2 Proces	4
<b>2 Toelichting kwaliteitsnetwerk (land)bouwverkeer</b>	<b>5</b>
2.1 Een kwaliteitsnetwerk: wat is dat?	5
2.2 Een kwaliteitsnetwerk: voor wie?	5
2.3 Landbouwverkeer: toekomstperspectief	5
<b>3 Opzet kwaliteitsnet (land)bouwverkeer</b>	<b>6</b>
3.1 Geslotenverklaringen voor (land)bouwverkeer	6
3.2 Wensnetwerk kwaliteitsnetwerk (land)bouwverkeer	7
3.3 Overzicht knelpunten	8
3.4 Prioritering knelpunten	9
3.5 Knelpunten in relatie tot provinciale wegen	11
<b>4 Richtlijnen</b>	<b>12</b>
4.1 1. Netwerkbenadering - type weg	12
4.2 2. Fysieke inrichting	13
4.3 3. Kwalitatieve eisen	14
4.4 4. Overige aspecten	15
<b>5 Controle kwaliteitsnetwerk op randvoorwaarden</b>	<b>16</b>

# 1 Aanleiding en doel studie

Het (land)bouwverkeer is in de Regio West-Brabant een al lang lopend dossier. Conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig dient het (land)bouwverkeer geweerd te worden van gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom. Dit is formeel ook de beleidslijn die Provincie Noord-Brabant volgt. Dit leidt echter tot knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid in dorpskernen die veelal niet zijn ingericht voor deze voertuigen.

Anno 2022 is er sprake van een diffuus wegbeeld in de provincie. Dit komt mede door de historische oorsprong van de provincie (agrarische provincie, ruilverkaveling en schaalvergroting). De onduidelijkheid in het wegbeeld komt naar voren op drukke wegen waar het landbouwverkeer is toegestaan, terwijl op relatief rustige wegvakken soms juist een volledige geslotenverklaring aanwezig is. Ook is er sprake van gefragmenteerde openstelling waardoor bepaalde wegvakken toegankelijk zijn en andere niet.

Deze rapportage wordt ondersteund door een online iReport dat tot medio 2025 beschikbaar is via <https://landbouwverkeerrwb.ireport.royalhaskoningdhv.com/>

## Verandering in wetgeving

De wetgeving rondom landbouwverkeer is in de laatste jaren veranderd:

**T-rijbewijs.** Door de invoering van het T-rijbewijs (per 1 januari 2015) voor bestuurders van landbouwvoertuigen zal de voertuigbeheersing en het verkeerskundig inzicht van de bestuurder vergroot worden. Naar verwachting zal dit een positief effect op de verkeersveiligheid hebben.

**Registratieplicht.** Per 1 januari 2021 dienen alle land- en bosbouwtrekkers (LBT's) en motorrijtuigen met beperkte snelheid (MMBS'en), ongeacht het gebruik, waarmee de eigenaar op de openbare weg wil rijden, moeten worden geregistreerd. Indien de voertuigen harder willen rijden dan 25 km/u dienen zij voorzien te zijn van een kenteken. Vanaf 2025 moeten alle voertuigen zijn voorzien van een kenteken.

**Verhoging maximale snelheid.** Gekoppeld aan de registratieplicht is de verhoging van de maximale snelheid voor landbouwvoertuigen. Landbouwvoertuigen met kenteken mogen met een snelheid van 40 km/u rijden. In praktijk betekent dit een formalisatie van de praktijk.

Naast een veranderende wetgeving heeft de Tweede Kamer tevens een motie aangenomen waarbij de ontheffing verlening voor brede landbouwvoertuigen (de categorie voertuigen met een breedte tussen de 3,00 en 3,50 meter) centraal geregeld dient te gaan worden. Nu dient de aanvrager bij elke wegbeheerder een ontheffing te vragen, in de toekomst volstaat de aanvraag van de ontheffing bij de RDW.

## 1.1 Doel van de studie naar een kwaliteitsnetwerk (land)bouwverkeer

Het doel van de studie is om een kwaliteitsnetwerk (land)bouwverkeer op te stellen. Daarbij zijn de volgende zaken inzichtelijk gemaakt, welke zijn te vinden in deze rapportage:

- Kaart van Regio West Brabant waarop staat weergegeven waaruit blijkt waar [geslotenverklaringen](#) voor (land)bouwverkeer zijn (zowel gemeentelijk als provinciaal) en wat het [kwaliteitsnetwerk \(land\)bouwverkeer](#) (wensnetwerk) is.
- Inzicht in [knelpunten](#) en ontbrekende schakels op het kwaliteitsnetwerk. De ontbrekende schakels zijn weergegeven op de [kaart met het kwaliteitsnetwerk \(land\)bouwverkeer](#) (wensnetwerk).
- [Richtlijnen](#). Overeenstemming over de kwaliteitseisen van de alternatieve infrastructuur en fasering waarop dit gaat plaatsvinden.

## 1.2 Proces

Voor het opstellen van het kwaliteitsnetwerk (land)bouwverkeer is het volgende proces gevoerd:

- **November 2022:**
  - kick-off kwaliteitsnetwerk voor de werkgroep landbouwverkeer
  
- **Januari/ februari 2023:** bespreking wensen en knelpunten per gemeente
  - Per gemeente afvaardiging van sector en gemeentes
  - Gezamenlijk intekenen gewenst netwerk
  - Inventarisatie geslotenverklaringen
  
- **Maart 2023:**
  - Bijeenkomst randvoorwaarden (werkgroep van gemeentes, RWB en sector)
  - Gezamenlijke workshop voor het aanvullen van het netwerk en knelpunten en prioritering daarvan (gemeentes, RWB en sector)
  - Mogelijkheid om reacties op kaart te plaatsen (iedereen)
  
- **Mei 2023:**
  - Bijeenkomst kwaliteitsnetwerk: bespreken stand van zaken kwaliteitsnetwerk en het maken van vervolgfafspraken (gemeentes, RWB, sector en provincie)
  
- **Juni 2023:**
  - Rapportage gereed
  - Overleg met Provincie Noord – Brabant over provinciale knelpunten
  
- **Oktober - november 2023:**
  - Overleg over inhoud intentieverklaring
  - Diverse kleine tekstuele aanpassingen
  
- **December 2023:**
  - Vaststellen van intentieverklaringstekst
  - Ondertekening door wegbeheerders en sector

# 2 Toelichting kwaliteitsnetwerk (land)bouwverkeer

---

## 2.1 Een kwaliteitsnetwerk: wat is dat?

Een kwaliteitsnetwerk of routenet (land)bouwverkeer is een aaneenschakeling van wegen waarop het doorgaande (land)bouwverkeer wordt afgewikkeld. Herkomst en bestemming zijn via het routenet aan elkaar gekoppeld. Aangezien zowel herkomsten als bestemmingen diffuus zijn, worden alleen de doorgaande wegen opgenomen. Het gaat daarbij om een gesloten net zonder open eindes. Het faciliteert het doorgaande (land)bouwverkeer. Dit betekent niet dat andere wegen worden gesloten voor (land)bouwverkeer.

## 2.2 Een kwaliteitsnetwerk: voor wie?

(Land)bouwverkeer is momenteel een containerbegrip. Voor de opbouw van het routenet is het van belang een differentiatie te maken. Grofweg kan het (land)bouwverkeer in drie categorieën verdeeld worden:

- Categorie 1: de kleine langzame (land)bouwvoertuigen die niet harder kunnen dan 25 km/u en waarvan toelating op erftoegangswegen vanwege hun afmetingen niet tot problemen leidt.
- Categorie 2: de grote (land)bouwvoertuigen die die technisch in staat zijn om 40 km/u te rijden. Deze voertuigen leiden vanwege hun afmetingen al snel tot knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid wanneer de infrastructuur krap is vormgegeven.
- Categorie 3: bovenwettelijke voertuigen. Dit zijn de brede (land)bouwvoertuigen die de maximale breedte van 3,00 meter overschrijden en alleen met een ontheffing mogen rijden op door de wegbeheerder gereden wegen. Deze ontheffingsplichtige voertuigen mogen met ontheffing maximaal 3,50 meter breed zijn.

Het netwerk is bedoeld voor (land)bouwvoertuigen die 40 km/u mogen rijden.

## 2.3 Landbouwverkeer: toekomstperspectief

Het (land)bouwverkeer is in ontwikkeling. Niet alleen de wet- en regelgeving voor deze groep weggebruikers is veranderd maar ook het gebruik van de voertuigen.

Toekomstperspectief van (land)bouwverkeer:

- Ontheffingen breed (land)bouwverkeer: de Tweede Kamer heeft een motie aangenomen waarbij de ontheffing verlening voor brede landbouwvoertuigen (de categorie voertuigen met een breedte tussen de 3,00 en 3,50 meter) centraal geregeld dient te gaan worden. Nu dient de aanvrager bij elke wegbeheerder een ontheffing te vragen, in de toekomst volstaat de aanvraag van de ontheffing bij de RDW. Hiervoor dient de wegbeheerder aan te geven op welke wegen breed (land)bouwverkeer is toegestaan. Het kwaliteitsnetwerk (land)bouwverkeer dient geschikt te zijn voor deze categorie voertuigen.
- Voertuigen worden gemiddeld gezien kleiner: in de afgelopen jaren zijn (land)bouwvoertuigen steeds groter geworden. Echter lopen deze voertuigen ook tegen de wettelijke grenzen aan van wat mag. De verwachting is daarom dat (land)bouwvoertuigen niet groter worden, eerder kleiner.
- (Land)bouwverkeer blijft relevant: door schaalvergroting worden loonbedrijven ingezet, waardoor de rijafstand toe gaat nemen. Tevens zien we een ontwikkeling waarbij bouwbedrijven en transporteurs steeds vaker (land)bouwvoertuigen inzetten in de reguliere bedrijfsvoering. Anderzijds worden reguliere vrachtwagens meer en meer ingezet om de levering van het land naar fabriek efficiënt te laten verlopen.

# 3 Opzet kwaliteitsnet (land)bouwverkeer

## 3.1 Geslotenverklaringen voor (land)bouwverkeer

Op onderstaande kaart zijn de huidige geslotenverklaringen op het wegennet in Regio West-Brabant weergegeven. Dit zijn onder andere wegen die gesloten zijn voor (land)bouwverkeer met C08 of C09 verkeersbord, zie onderstaande afbeeldingen.

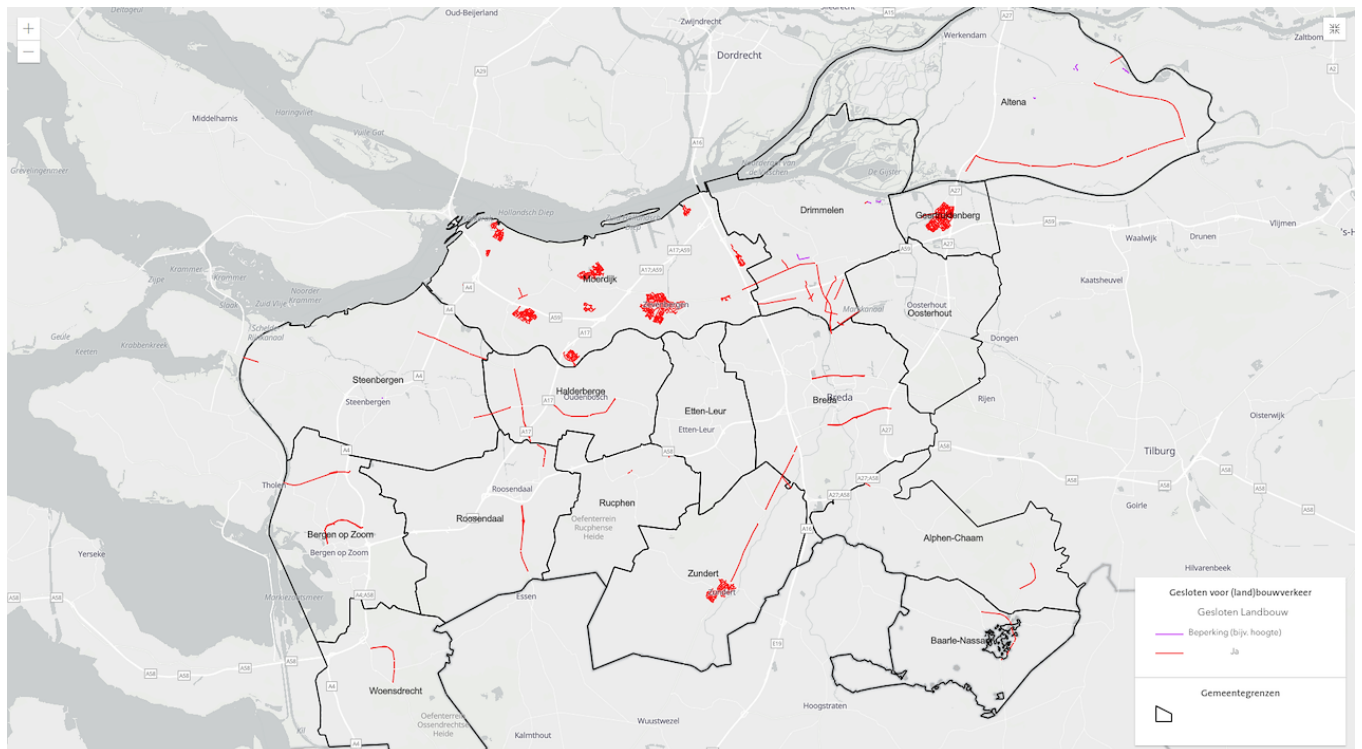


Verkeersbord RVV C08



Verkeersbord RVV C09

Kaart met geslotenverklaringen voor (land)bouwverkeer:

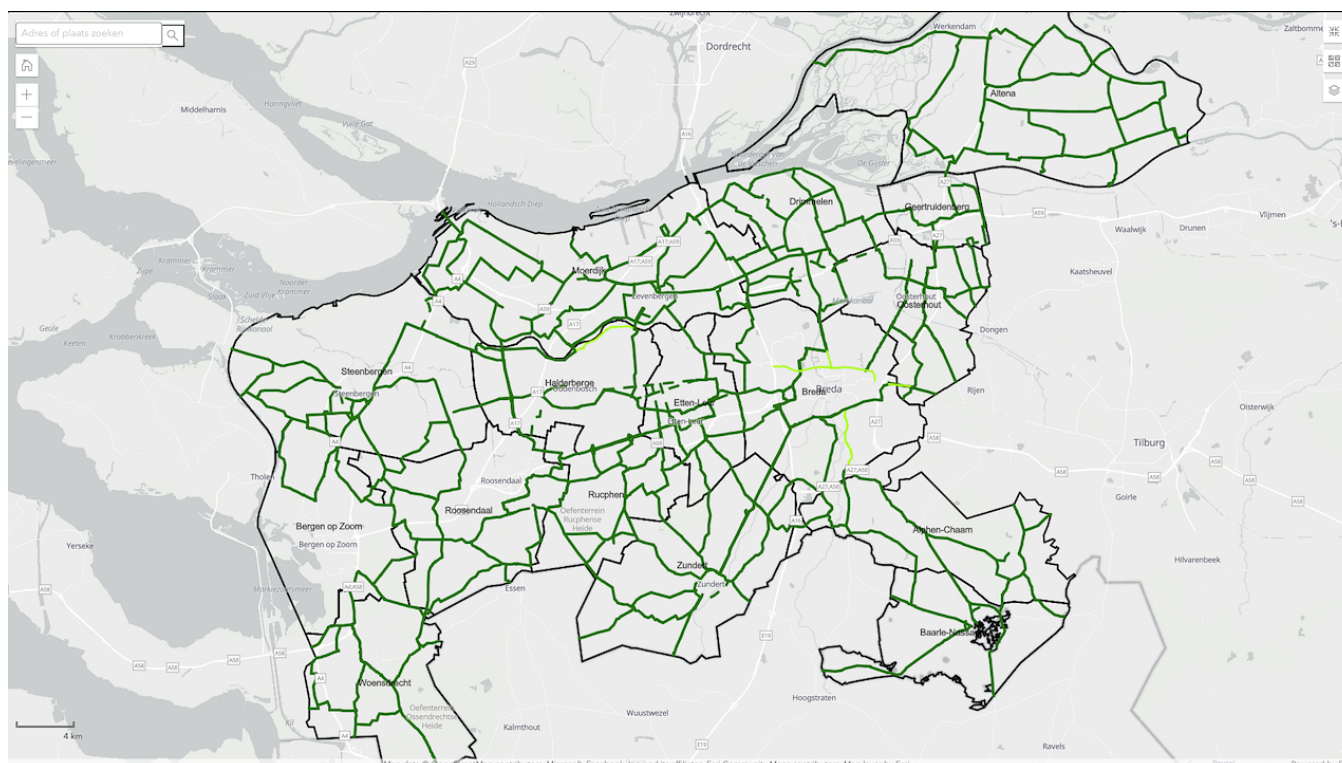


## 3.2 Wensnetwerk kwaliteitsnetwerk (land)bouwverkeer

Op onderstaande kaart is het wensnetwerk weergegeven zoals deze met wegbeheerders en de sector is besproken. Hierop is het volgende weergegeven:

- Groene doorgetrokken lijn: wensnetwerk via bestaande verbindingen.
- Groene stippellijn: ontbrekende schakel in het netwerk, wens om daar een verbinding voor (land)bouwverkeer te realiseren. In enkele gevallen betreft het ook toekomstige rondwegen of verbindingen waar onderzoek naar gedaan wordt.
- Lichtgroene lijnen: mogelijke alternatieve verbindingen voor het wensnetwerk.

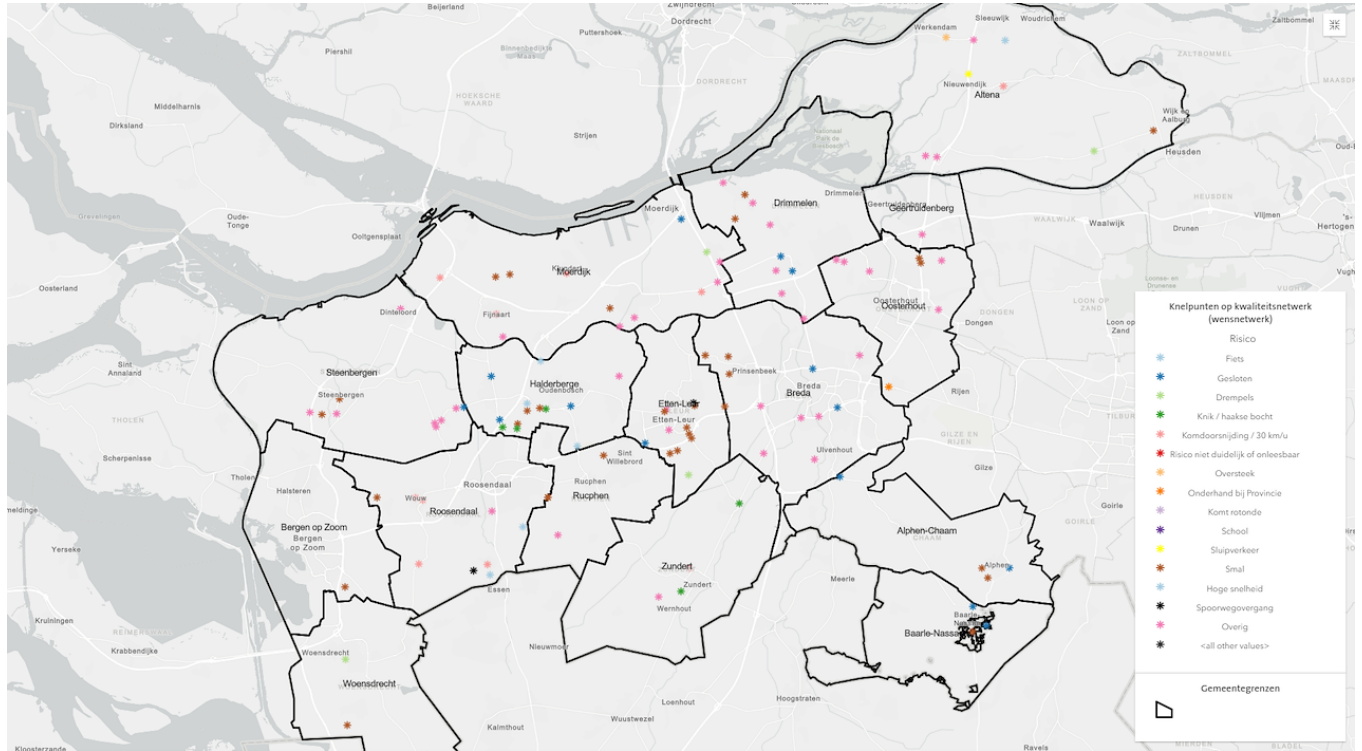
Deze kaart geeft nog niet de knelpunten en ongewenste verbindingen namens de wegbeheerders weer. Deze zijn te zien bij de [knelpunten](#).



### 3.3 Overzicht knelpunten

Op onderstaande kaart zijn de knelpunten weergegeven die zijn benoemd tijdens de verschillende bijeenkomsten en op basis van de opmerkingen die zijn gemaakt op de kaart. In de volgende paragraaf zijn de belangrijkste knelpunten benoemd. Het betreft de knelpunten die op het wensnetwerk voor het kwaliteitsnetwerk (land)bouwverkeer liggen. [Klik hier](#) om alle knelpunten met (land)bouwverkeer in Regio West-Brabant te zien.

In de online viewer kunt u een verdere omschrijving vinden van de knelpunten.







- B. Rotonde bij Rijsbergen (bij Risten)
  - Deze rotonde is een knelpunt in de huidige situatie, maar complex op te lossen. Alternatieve routes zijn minder geschikt dan de huidige situatie en op het kruispunt zelf is het probleem ook lastig op te lossen. Op termijn is wellicht een rondweg om Rijsbergen een optie, maar zowel aan de oostkant (natuur) als de westkant (veel bebouwing/ bedrijvigheid) van Rijsbergen lijkt dit lastig in te passen. Vandaar dat er geen rondweg op de kaart is getekend.
- C. Bereikbaarheid gebied ten noorden van Breda
  - In het huidige netwerk is het gebied tussen de N285, Markkanaal en Oosterhout – Teteringen niet goed bereikbaar voor landbouwverkeer. De bruggen zijn hier smal. Mogelijk kan de route vanuit Oosterhout worden doorgetrokken, maar vanuit het westen blijft de bereikbaarheid van dit gebied lastig. Een directe oplossing hebben we hier niet voor gevonden. Het doortrekken van de verbinding vanuit Oosterhout lijkt goed haalbaar
- D. Rondweg Zundert/ Klein-Zundert
  - De Rondweg Zundert heeft wel knelpunten in het dorp opgelost voor landbouwverkeer. De route door Klein-Zundert is ongewenst. Een alternatief hiervoor is de route via de Pastoor van Vessemstraat. Daarnaast is het zeer wenselijk dat de rondweg volledig wordt gemaakt (zoals ook al geschetst op de kaart met het concept netwerk).
- E. Landbouwverkeer op enkele locaties via de hoofdrijbaan in plaats van parallelweg, omdat op de parallelweg veel fietsers zijn:
  - N263 Zundert – Breda
  - N285 bij Breda

### 3. Steenbergen, Roosendaal, Bergen op Zoom, Woensdrecht

- A. (Land)bouwverkeer door kern Steenbergen (Burgemeester van Loonstraat), Kruisland en Dinteloord
  1. Onderzoek naar rondweg.
- B. Ontbrekende schakel in Roosendaal
- C. Bergen op Zoom: route door Heimolen is een groot knelpunt.
  - Er wordt gewerkt aan een oplossing, maar daar is geld voor nodig.
- D. Woensdrecht: in Huijbergen wordt (land)bouwverkeer gedoogd (geen groot knelpunt).

### 4. Halderberge, Moerdijk, Etten-Leur, Rucphen

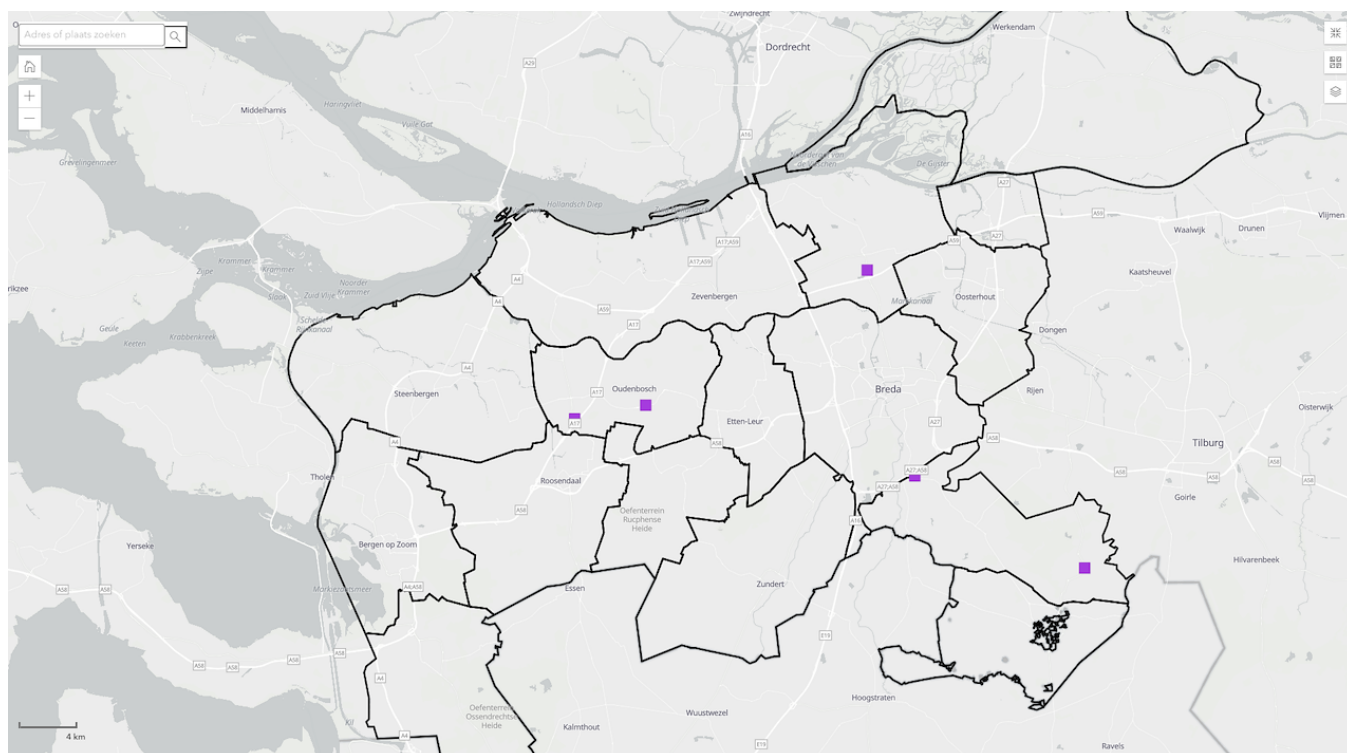
- A. Knelpunt in kern van Oudenbosch: aanwezigheid van fietsverkeer en 30 km/u-zone. Geen alternatieve routes om Oudenbosch aanwezig (die zijn ook smal en het zijn veelal ook fietsroutes). Wens om de gehele N640 (Oudenbosche Koepelbaan) open te stellen voor landbouwverkeer met op een aantal plaatsen grote passeerstroken zoals in Zeeland. Een vlotte en veilige doorstroming en ontlasting van dorpskern Oudenbosch.
- B. N268 bij Oud Gastel: hoofdrijbaan gesloten voor (land)bouwverkeer, parallelweg toegankelijk voor (land)bouwverkeer. Vanwege verkeersveiligheid en drukte is het wenselijk om dit traject N268 open te stellen voor landbouwverkeer. Alternatieve routes zijn smal, slecht te rijden en erg druk met fietsers en schoolgaande kinderen.
- C. Knelpunt in kern Etten-Leur: (land)bouwverkeer rijdt door de kern van Etten-Leur. Onder andere Rode Poort en Beiaard zijn smal met aanliggende fietspaden. Ook de route door Sander en via de Aletta Jacobslaan/ Statenlaan leidt tot overlast voor omwonenden.
- D. Ontbreken van een verbinding aan de zuidkant van Klundert, waardoor (land)bouwverkeer door de kern van Klundert rijdt.
- E. Vanuit sector de wens om een noord-zuidverbinding tussen Zevenbergen en Halderberge (Hoeven), de gemeente vindt deze verbinding niet wenselijk. Tevens onbetreft er een route om Zevenbergen.

## 3.5 Knelpunten in relatie tot provinciale wegen

Op onderstaande kaart is een overzicht te zien van knelpunten met een relatie tot provinciale wegen, waar de provincie in mee moet denken. Het gaat om:

- N268 (Provincialeweg Noord-A17)
- N640 (Oudenbosch)
- N285 (Terheijden-Wagenberg)
- N639 (oversteek A58)
- N260 (rondweg Alphen)

Gemeentes, provincie en sector gaan hier verder over in gesprek, waarbij de gemeentes het initiatief nemen.



# 4 Richtlijnen

Doel van het kwaliteitsnetwerk (land)bouwverkeer is dat aan de hand van een 'streefbeeld' inzichtelijk wordt welke wegen gebruikt kunnen worden door (land)bouwverkeer en welke wegen hiervoor niet geschikt zijn.

Voor het vergroten van het draagvlak en de acceptatie van de maatregelen is het van belang vooraf af te stemmen aan welke eisen het kwaliteitsnetwerk en eventuele alternatieve routes moeten voldoen, zodat deze door de sector zijn te gebruiken. Dit is vastgelegd in een intentieverklaring over ontwerpeisen en gebruik.

De wegbeheerders zorgen er voor dat er een alternatief is dat voldoet aan de eisen uit de intentieverklaring voordat een weg gesloten wordt, en omgekeerd; zorgen bij opengestelde wegen dat het onderliggend wegennet voldoet aan de verkeersveiligheids- en (verkeers)leefbaarheidskaders die daaraan gesteld worden.

Indien daaraan wordt voldaan kan de wegbeheerder rekenen op commitment van de sector, zij zullen zoveel mogelijk gebruik maken van het kwaliteitsnetwerk.

De richtlijnen waaraan het kwaliteitsnetwerk dient te voldoen bestaat uit de volgende onderdelen:

1. Netwerkbenadering
2. Fysieke inrichting
3. Kwalitatieve eisen
4. Overige aspecten

De richtlijnen van deze onderdelen zijn beschreven in de volgende paragrafen.

Deze richtlijnen zijn op 21 maart tijdens een werkatelier besproken met de sector (CUMELA en ZLTO), Regio West-Brabant en een afvaardiging van gemeentes uit Regio West-Brabant. Op basis van daarvan zijn de richtlijnen verder aangescherpt. Deze richtlijnen zijn in de intentieverklaring vervolgens vastgelegd.

## 4.1 1. Netwerkbenadering - type weg

De richtlijnen voor het kwaliteitsnetwerk (land)bouwverkeer Regio West-Brabant met betrekking tot de netwerkbenadering zijn de volgende:

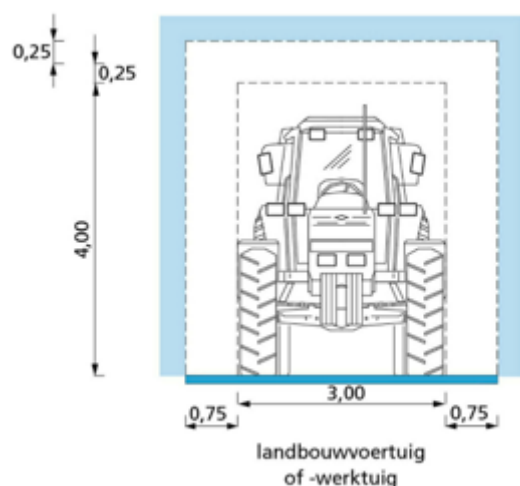
- (Land)bouwverkeer dient zoveel als mogelijk op de hoogst beschikbare wegcategorie te worden afgewikkeld.
- Op stroomwegen (100/120/130 km/uur) worden (land)bouwvoertuigen niet toegelaten (wettelijk geregeld).
- Indien een gebiedsontsluitingsweg gesloten is of wordt gesloten, worden de volgende alternatieven stap voor stap bekeken:
  - Is een parallelvoorziening direct naast de rijbaan beschikbaar of inpasbaar?
    - Conform de eisen uit 2. Fysieke inrichting? Ook in relatie tot fietsnetwerk en schoolroutes.
  - Is een alternatieve route op een gebiedsontsluitingsweg beschikbaar (te maken) conform de eisen uit 2. Fysieke inrichting?
  - Is een alternatieve route op een erftoegangsweg type 1 beschikbaar (te maken) conform de eisen uit 2. Fysieke inrichting?
- Kan de gebiedsontsluitingsweg worden opengesteld?
- Indien bovenstaande niet realiseerbaar is wordt overgegaan tot realisatie van een landbouwpad conform de eisen uit 2. Fysieke inrichting.

## 4.2 2. Fysieke inrichting

De richtlijnen voor het kwaliteitsnetwerk (land)bouwverkeer Regio West-Brabant met betrekking tot fysieke inrichting zijn de volgende:

### Profiel van vrije ruimte:

- Een regulier (land)bouwvoertuig is maximaal 3 meter breed. Een ontheffing kan worden verleend voor brede voertuigen van 3-3,5 meter. Bij het kwaliteitsnetwerk houden we rekening met deze brede voertuigen.
- De benodigde horizontale verkeersruimte voor een (land)bouwvoertuig is afhankelijk van de ontwerpsnelheid. Het profiel van vrije ruimte is 4,50 meter (breedte 3 meter + veiligheidsmarge +0,75m aan beide zijden).
- Wettelijk gezien mogen (land)bouwvoertuigen maximaal 4 meter hoog zijn. Gelet op de verticale verkeersruimte ten behoeve van bewegingen tijdens het rijden is een additionele ruimte van minimaal 0,25 meter nodig, wat op een totale hoogte komt van minimaal 4,25 meter (CROW). De lengte van (land)bouwvoertuigen is gemaximaliseerd op 18,75 meter (combinatie met aanhanger) en 20,75 meter voor een motorrijtuig met beperkte snelheid of mobiele machine (indien de lading op de aanhangwagen een verwisselbaar uitrustingsstuk is, wele voor het gebruik van het zelfdrijvende werktuig noodzakelijk is of indien de aanhanger onbeladen is).



### Minimale breedte van de weg:

- Om twee voertuigen elkaar te laten passeren is een minimale ruimte nodig van 5,50 meter. Dit is de totaal beschikbare breedte, niet de asfaltbreedte. In gebieden waar aantoonbaar veel voertuigen komen met een voertuigonthefing is het wenselijk de beschikbare breedte aan te houden van 6,00 meter.
- Conform Duurzaam Veilig kan landbouwverkeer gecombineerd te worden met fietsverkeer. Het samenvoegen van deze verkeersstromen leidt echter tot een groot massaverschil zodat de fysieke ruimte daarop moet worden afgestemd. In de ideale situatie dient het landbouwverkeer afgewikkeld te worden op wegen met aparte fietsvoorzieningen. Dit zal in veel gevallen niet mogelijk zijn. In dat geval dienen aanvullende eisen gesteld te worden aan de minimale rijbaanbreedte.
- Voor de breedte worden de volgende maten aangehouden:

	Enrichting fiets	Twee richtingen fiets	Geen fiets
Parallelweg enrichting lbv	4,50	5,50	3,50
Parallelweg tweerichting lbv	5,50	5,50	5,50
GOW (bubeko)	nvt		
ETW 1	5,50 - 6,00	5,50 - 6,00	4,50

- Bij parallelwegen met tweerichtingen landbouwverkeer en bij smalle ETW1, dient tussen de 500 en 750 meter een verharde passeermogelijkheid te worden gerealiseerd. Deze passeermogelijkheid heeft een minimale lengte van 18,75 meter exclusief in- en uitrijhoeken. Ter plaatse van de passeermogelijkheden bedraagt de totale profielbreedte (verharding) minimaal 6 meter (CROW, HWO).

**Wegconstructie:**

Landbouwverkeer mag wettelijk gezien een maximum gewicht hebben van 50 ton. De totale massa van motorrijtuigen met beperkte snelheid en mobiele machines, die ingericht zijn voor het uitvoeren van werkzaamheden, is nu 60 ton. De verharding van de route moet hierop voorzien zijn. Dit geldt ook voor eventuele passeershavens/ -stroken.

**Passeershavens:**

Bij 'overgangssituaties' (bijv. voor een tijdelijke situatie) of bij 'maatwerk' kunnen passeershavens toegepast worden.

## 4.3 3. Kwalitatieve eisen

De kwalitatieve richtlijnen voor het kwaliteitsnetwerk (land)bouwverkeer Regio West-Brabant zijn de volgende:

**Omrijdtijd:**

Conform de stappen beschreven onder [1. netwerkbenadering](#), dient de omrijdtijd voor (land)bouwverkeer zo minimaal mogelijk te zijn. We stellen de volgende omrijdfactor voor als uitgangspunt voor het bepalen van een al dan niet acceptabele omrijdafstand:

Lengte gesloten wegvak	Omrijdtijd
< 1 km	Factor 1,5
1-10 km	Factor 1,3
>10 km	Factor 1,2

**Bebouwd gebied:**

Alternatieven dienen zo veel mogelijk de bebouwd gebied (bebouwde kom, buurtschap) te vermijden. Zodra een bebouwde kom/ buurtschap onvermijdelijk is dient het landbouwverkeer over de gebiedsontsluitingswegen afgewikkeld te worden. Afwikkeling van 'doorgaand landbouwverkeer' wordt (indien een gebiedsontsluitingsweg beschikbaar is) niet via 30 km zones afgewikkeld.

**School-thuisroutes:**

Mengen van (land)bouwverkeer met drukke school-thuisroutes moet zoveel mogelijk worden vermeden. Indien dit technisch niet mogelijk is, dient de verharde wegbreedte minimaal 5,5 meter te zijn.

**Kosten:**

Kosten voor aanleg dienen in overeenstemming te zijn met het doel waarvoor het dient. Daarvoor geldt dat alle maatregelen tegen realistische kosten gerealiseerd moeten kunnen worden. Indien bepaalde maatregelen aantoonbaar dermate kostenverhogend zijn om uitvoering conform de eisen aan te leggen kan de wegbeheerder afwijken van de voorkeursoplossing.

## 4.4 4. Overige aspecten

### Gedrag:

Om andere weggebruikers/ scholieren bewust te maken van de risico's met betrekking tot (land)bouwverkeer en het verkrijgen van meer begrip is het zinvol om campagnes en verkeerseducatie in te zetten. In Regio West-Brabant worden al campagnes ingezet tijdens o.a. de oogstperiode en wordt verkeerseducatie op scholen gegeven over (land)bouwverkeer. Hiervoor zijn de volgende mogelijkheden die op regelmatige basis ingezet dienen te worden:

- **Veilig met (land)bouwverkeer:** educatieprogramma voor basisschoolleerlingen om bewustzijn te creëren rondom het veilig omgaan met landbouwverkeer op de openbare weg. Dit wordt gedaan in samenwerking met ervaren én toekomstige trekkerchauffeurs. Hiermee werkt het programma tweeledig: leerlingen leren veilig omgaan met landbouwvoertuigen en de chauffeurs leren hoe andere weggebruikers tegen hun machines aankijken én opkijken. Het programma bestaat uit een praktijkdag en e-learning.

### Tijdelijke situaties:

Het kan voorkomen dat er tijdelijk niet aan de richtlijnen voldaan kan worden, bijvoorbeeld tijdens werkzaamheden of wanneer er voor de lange termijn een oplossing is, maar tot die tijd nog niet. In overleg met elkaar (wegbeheerders en sector) dienen hiervoor (tijdelijke) maatwerkoplossingen te worden opgesteld.

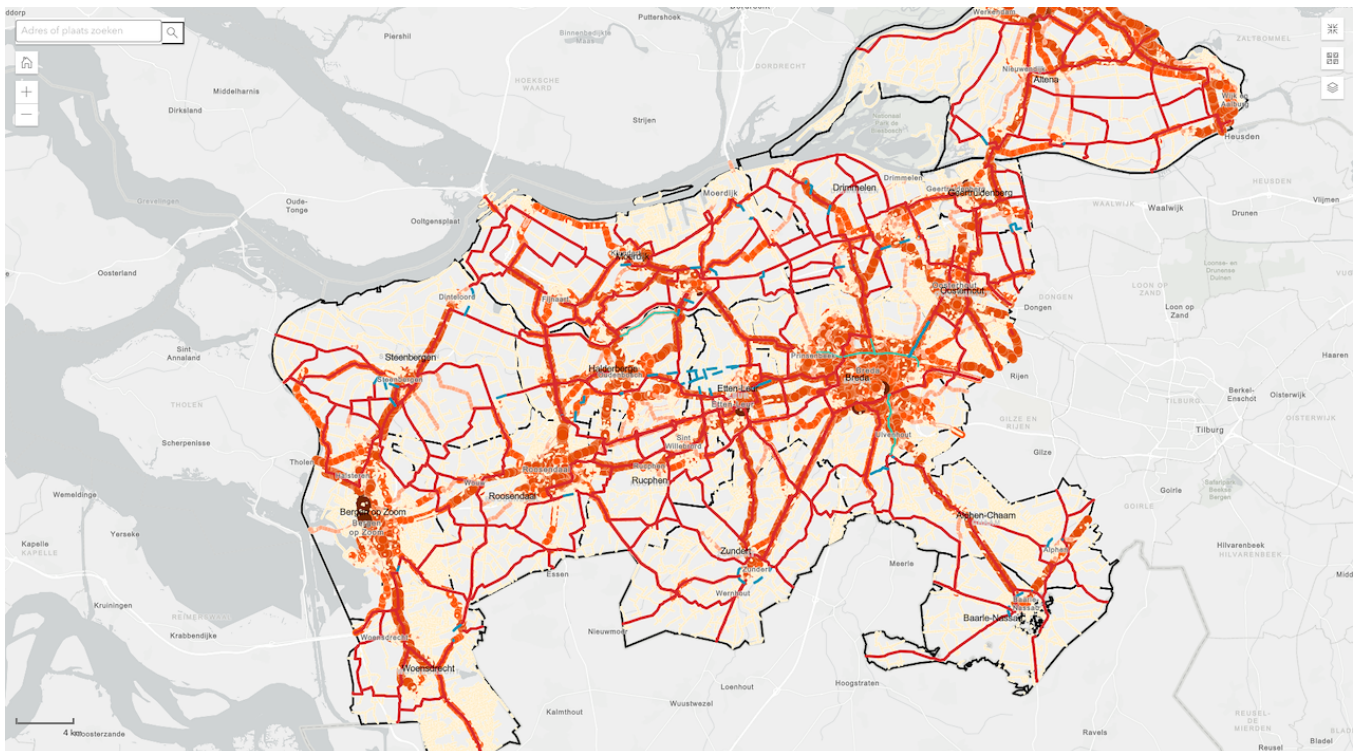
# 5 Controle kwaliteitsnetwerk op randvoorwaarden

De opzet van het kwaliteitsnetwerk is getoetst op basis van een aantal randvoorwaarden die zijn opgesteld. Het gaat in dit geval om de breedte van de wegen en de aanwezigheid van school-thuisroutes. Resultaten van deze analyses volgen hieronder.

## Schoolroutes op kwaliteitsnetwerk (land)bouwverkeer

Op onderstaande kaart zijn de schoolroutes van het basisonderwijs en voortgezet onderwijs in regio West-Brabant samen met het kwaliteitsnetwerk (land)bouwverkeer weergegeven. Dit laat zien waar het netwerk en de fietsroutes met elkaar samen vallen.

In de online rapportage kunt u inzoomen op de kaart zodat een beter inzicht kan worden verkregen.



## Breedtes kwaliteitsnetwerk (land)bouwverkeer

Op onderstaande kaart is het kwaliteitsnetwerk (land)bouwverkeer getoetst aan de breedtes zoals opgenomen in de randvoorwaarden.

In de online rapportage kunt u inzoomen op de kaart zodat een beter inzicht kan worden verkregen.



