

Gemeente Halderberge
Postbus 5
4730 AA OUDENBOSCH

Brabantlaan 1
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch
Telefoon (073) 681 28 12
Fax (073) 614 11 15
info@brabant.nl
www.brabant.nl
IBAN NL86INGB0674560043



Onderwerp

Beleid landbouwverkeer provinciale wegen.

Datum

04 februari 2014

Ons kenmerk

3534663

Uw kenmerk

-

Contactpersoon

H.C. Schipper

Cluster

Mobiliteit en Infra

Telefoon

06-55686966

Fax

-

Bijlage(n)

-

E-mail

HSchipper@brabant.nl

Geachte college,

In diverse ambtelijke en bestuurlijke overleggen over de aanleg van de Zuidelijke Omlegging Oudenbosch is het onderwerp 'landbouwverkeer toestaan op de randweg?' aan de orde gekomen. Om helderheid te scheppen over dit onderwerp kunnen wij u het volgende mededelen:

De provincie hanteert voor wat betreft het toelaten van landbouwverkeer op haar wegen conform ons vastgesteld beleid het zogenaamde "nee, tenzij" beleid. Dat houdt in dat geen landbouwverkeer op provinciale wegen wordt toegestaan tenzij aangetoond is dat geen andere oplossing mogelijk is en mits de verkeersintensiteiten op betreffende weggedeeltes dat toestaan.

In uw gemeente is met alle belanghebbende partijen (provincie, gemeente, ZLTO, VVN en Cumela) op basis van netwerkbenadering gekeken naar bestaande routes voor het landbouwverkeer, mogelijk nieuwe routes, knelpunten binnen het bestaande netwerk en de mogelijke oplossingen daarvoor. Uit dit onderzoek is gebleken dat er een geschikt netwerk voor de afwikkeling van het landbouwverkeer in de gemeente Halderberge is. Landbouwverkeer zal daarom niet worden toegelaten op de nieuwe Zuidelijke Omlegging Oudenbosch.

Het provinciehuis is vanaf het centraal station bereikbaar met stadsbus, lijn 61 en 64, halte Provinciehuis, met de NS Zonetaxi en met de OV-fiets.



Wij verwachten u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd,

Datum

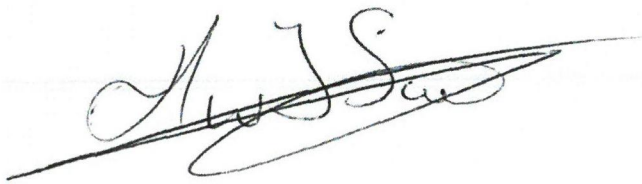
4 februari 2014

Ons kenmerk

3534663

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,
namens deze,

ing. H.W.J. Swaans, afdelingshoofd Verkeersmanagement

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'H.W.J. Swaans', written over a horizontal line.

In verband met geautomatiseerd verwerken is dit document
digitaal ondertekend



Landbouwverkeer Oudenbosch

door kern of via rondweg?

- eindrapportage -

april 2013



Documentbeschrijving

Titel	Landbouwverkeer Oudenbosch
Ondertitel	door kern of via rondweg?
Pagina's	19
Publicatienr.	899
Verschijningsdatum	april 2013
Auteur	Koos Louwerse Saskia Silkens-Menger
Opdrachtgevers	Provincie Noord-Brabant
contactpersoon	Joop Broecks

Uitgave:

 **LIGTERMOET
& PARTNERS**
adviseurs in verkeersbeleid

Stationsplein 7a - 2810 AK Gouda
T: +31(0)182 520870 - I: www.ligpart.nl

Ons bedrijf in België:

 **Timenco**
Richting in mobiliteitsbeleid

Martelarenplein 3 bus 7 - 3000 Leuven
T: +32(0)1624 2270 - I: www.timenco.be

Landbouwverkeer Oudenbosch

door kern of via rondweg?

april 2013

in opdracht van:
Provincie Noord-Brabant
Joop Broecks

■ □ □ LIGTERMOET
■ □ □ & PARTNERS
adviseurs in verkeersbeleid

Inhoudsopgave

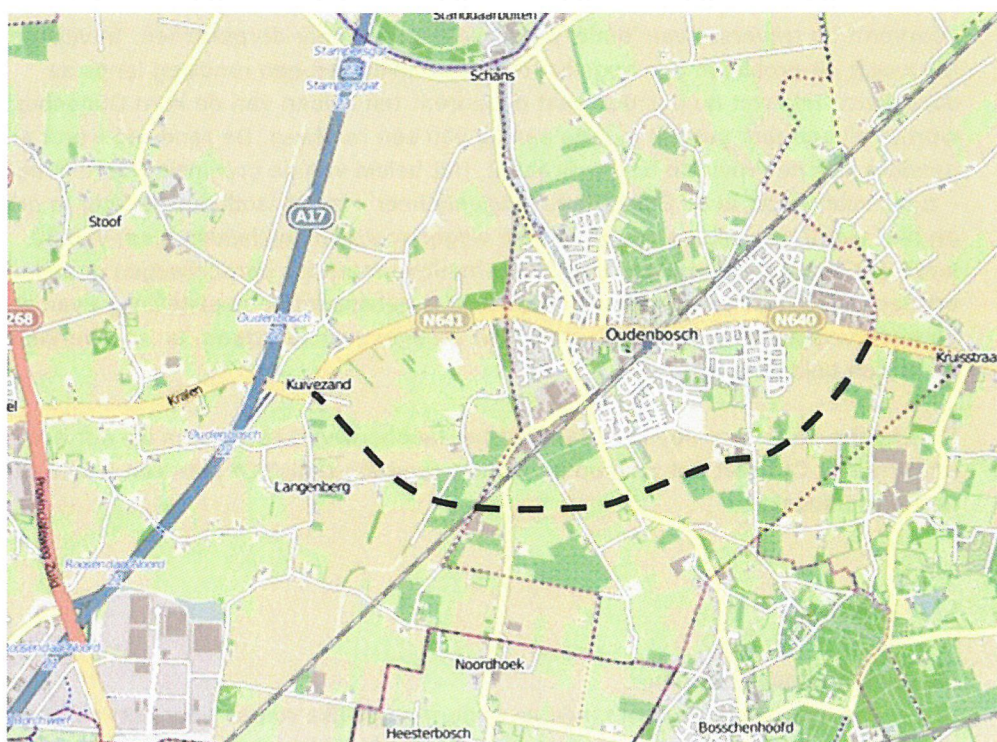
1. Inleiding	- 7 -
1.1 Aanleiding	- 7 -
1.2 Opdracht	- 8 -
1.3 Werkwijze	- 8 -
1.4 Leeswijzer	- 9 -
2. Huidige situatie	- 10 -
2.1 Hoofdroutes landbouwverkeer	- 10 -
2.2 Omvang landbouwverkeer in kern Oudenbosch	- 11 -
2.3 Knelpunten landbouwverkeer	- 13 -
3. Toekomstige situatie	- 14 -
3.1 Aanleg Rondweg	- 14 -
3.2 Verkeersstructuur kern Oudenbosch	- 15 -
4. Afweging oost-west landbouwverkeer	- 17 -
4.1 Welke alternatieven zijn er?	- 17 -
4.2 In welke mate kan de rondweg een oplossing zijn?	- 17 -
4.3 Biedt de beoogde herinrichting van de wegen een goede oplossing?	- 18 -
4.4 Wat is er nodig om toch landbouwverkeer op rondweg toe te laten?	- 19 -

■ □ □ LIGTERMOET
■ □ □
■ □ ■ & PARTNERS
adviseurs in verkeersbeleid

1. Inleiding

De gemeente Halderberge en de provincie Noord-Brabant worstelen met de afwikkeling van het landbouwverkeer op het wegennet in en rond Oudenbosch. In samenwerking met de andere partners (CUMELA, ZLTO, VVN e.a.) is besloten een project te starten om tot een keuze te komen. Ons adviesbureau, Ligtermoet & Partners, is gevraagd om de problematiek in kaart te brengen en een advies uit te brengen over mogelijke oplossingen.

1.1 Aanleiding



Kaart 1 Huidige situatie met globaal tracé geplande rondweg

In de huidige situatie rijdt het doorgaand landbouwverkeer tussen het gebied rond Steenberg (westelijk van de A17) en het gebied rond Etten-Leur (oostelijk van de A17) via de provinciale weg N640/N641 door de kern van Oudenbosch. De N640/N641 is buiten de kom een provinciale gebiedsontsluitingsweg met een regiem met een maximumsnelheid van 80 km/u en binnen de kom van Oudenbosch een gemeentelijke gebiedsontsluitingsweg met een snelheidsregiem van 50 km/u. Binnen de kom - op het deel tussen de N640 en de N641 - is officieel geen vrachtverkeer toegestaan, uitgezonderd bestemmingsverkeer. Dit verbod wordt echter niet gehandhaafd, waardoor toch sprake is van enig doorgaand vrachtverkeer.

Vanuit het westen het centrum naderend wordt het wegprofiel krappier door de dicht bij de weg staande bebouwing en is er geen ruimte meer voor vrij liggende fietspaden: de fietsers komen op smalle fietsstroken op de rijbaan in de knel en op som-

mige plaatsen wordt ook het voetpad erg smal. In het gebied rond het centrum - De Markt - zijn, daar waar het wegprofiel toch wat breder is, langs de weg ook parkeerplaatsen aangebracht voor auto's van bezoekers van aanwezige winkels en voorzieningen. Uiteraard vinden er hier ook veel oversteekbewegingen van voetgangers plaats. Over een afstand van ongeveer 700 meter blijven de fietsers op de rijbaan tot direct na de spoorwegovergang, waar er ruimte is voor een vrijliggend en een aanliggend fietspad. Op dit ongeveer 700 meter lange weggedeelte kan de menging van landbouwverkeer met fietsers en overstekende voetgangers tot verkeersonveilige situaties leiden.

Feitelijk is hier sprake van een menging van een verkeers- en verblijfsfunctie van de weg, waarmee het een typisch voorbeeld is van een 'grijze' weg, hetgeen vaker voorkomt bij traverses van 'oude' provinciale wegen door dorpskernen. In veel gevallen wordt dit probleem dan opgelost door de aanleg van een rondweg langs de dorpskern. Iets wat nu dus ook gaat gebeuren: ten zuiden van de kern Oudenbosch wordt volgend jaar gestart met de aanleg van een rondweg. De rondweg wordt eigendom van de Provincie Noord-Brabant. Het beleid van de provincie Noord-Brabant - zoals vastgelegd in de Beleidsnota Wegenbeheer - is dat landbouwverkeer in principe niet wordt toegestaan op provinciale wegen met een snelheidsregiem van 80 km/u (GOW's), tenzij er geen goede alternatieve route via parallelwegen of andere erftoegangswegen voorhanden is. Dit beleid is gebaseerd op doelstellingen van zowel verkeersveiligheid als bereikbaarheid: het scheiden van langzaam en snel verkeer dient dan beide doelen.

De kwestie nu is: wat doen we dan met het landbouwverkeer? Laten we dat door de kern rijden? Of hoort het toch op de nieuwe rondweg thuis? Of is er een ander alternatief te bedenken?

1.2 Opdracht

De opdracht luidde als volgt:

- Inventariseer de bestaande en andere mogelijke routes voor het doorgaand landbouwverkeer tussen het gebied rond Steenberg (westelijk van de A17) en het gebied rond Etten-Leur (oostelijk van de A17).
- Beoordeel deze routes op huidige en toekomstige knelpunten en mogelijke oplossingen.
- Maak een zo objectief mogelijke afweging tussen deze routes (incl. kosten).

1.3 Werkwijze

Er is een projectgroep geformuleerd waarin alle belanghebbenden zijn vertegenwoordigd; Gemeente, Provincie, CUMELA, ZLTO en VVN. De Fietsersbond is benaderd, maar heeft zich afgemeld wegens het ontbreken van actieve leden in de regio.

De werkwijze bestond uit drie achtereenvolgende stappen:

1. inventarisatie van feiten en meningen
2. bespreking van mogelijke oplossingen

3. opstellen definitief rapport

Stap 1. Inventarisatie van feiten en opvattingen

Op een startbijeenkomst met de projectgroep (6 februari 2013) zijn de beschikbare relevante feiten geïnterpreteerd en is informatie uitgewisseld over de achtergrond van het project, over relevante ontwikkelingen en over bestaande opvattingen over de voor- en nadelen van mogelijke oplossingen. Door middel van een workshop met de landbouwsector (19 februari 2013) is vervolgens inzicht gekregen in huidige en mogelijke routes van het landbouwverkeer. Ook zijn huidige en toekomstige knelpunten voor het landbouwverkeer geïnterpreteerd. De resultaten van de workshop zijn ingetekend op een gebiedskaart, vastgelegd in een workshopverslag en integraal verwerkt in het eindrapport.

Stap 2. Bespreken mogelijke oplossingen

Alle informatie die is verzameld in de eerste stap, is in de tweede stap aan de hand van kaartmateriaal uitvoerig besproken met de projectgroep (27 februari 2013).

Stap 3. Opstellen definitief rapport

Op basis van de uitkomsten van de besprekingen is een concept-rapport opgesteld, met een zo geobjectiverend mogelijke afweging van de verschillende oplossingsmogelijkheden. Dit eerste concept is besproken met de projectgroep (28 maart 2013). Het commentaar is verwerkt in een tweede concept, dat per mail is voorgelegd aan de projectgroep, waarna het definitief is gemaakt.

1.4 Leeswijzer

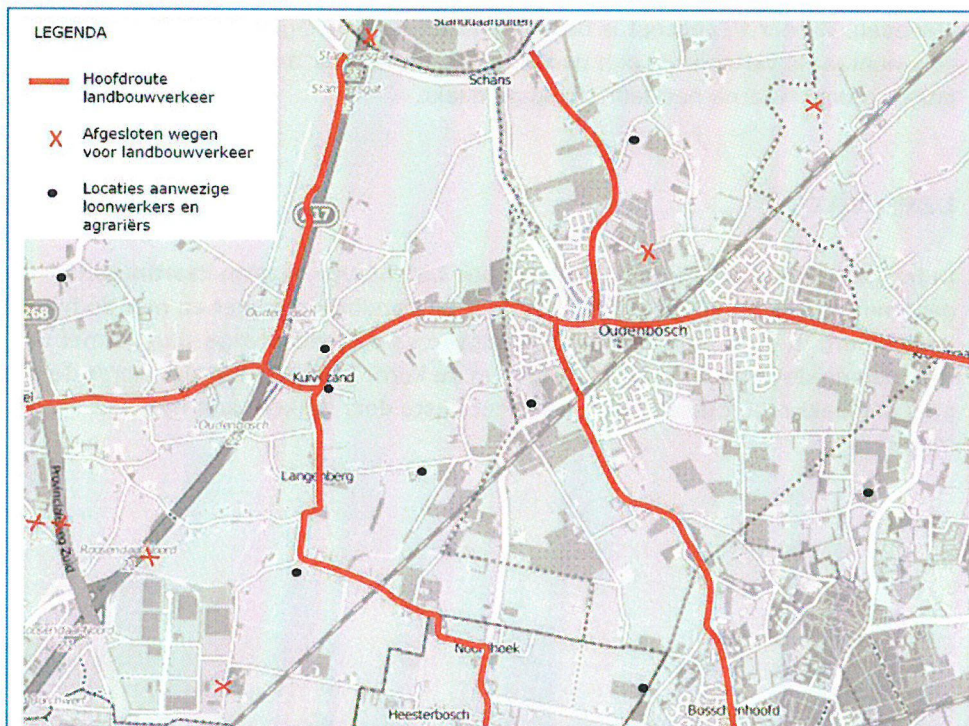
In hoofdstuk twee wordt de huidige situatie beschreven, waarin kaartmateriaal is opgenomen met de huidige hoofdroutes voor het landbouwverkeer en met de huidige knelpunten. In hoofdstuk drie wordt ingegaan op de toekomstige situatie met de rondweg en de herinrichting van wegen in de kern. In hoofdstuk vier wordt de afweging gemaakt of het landbouwverkeer het beste door de kern kan rijden of via de rondweg.

2. Huidige situatie

In de huidige situatie rijdt het landbouwverkeer tussen het gebied Steenberg (westelijk van de A17) en het gebied rond Etten-Leur (oostelijk van de A17) door de kern Oudenbosch. In de eerste paragraaf wordt ingegaan op de huidige hoofdroutes van het landbouwverkeer. In de tweede paragraaf wordt de omvang van het landbouwverkeer in de kern van Oudenbosch besproken. In de derde paragraaf komen de huidige knelpunten voor het landbouwverkeer aan de orde.

2.1 Hoofdroutes landbouwverkeer

Aan de workshop met de landbouwsector is deelgenomen door in totaal 10 loonwerkers en agrariërs uit de omgeving van Oudenbosch (zie stippen in kaart 2). Zij hebben de belangrijkste bestaande hoofdroutes voor het landbouwverkeer aangegeven op de kaart (zie kaart 2). Het betreft één oost-west en twee noord-zuid verbindingen. Daarnaast is op de kaart aangegeven welke wegen niet toegankelijk zijn voor het landbouwverkeer. De aangegeven hoofdroutes en afsluitingen zijn in de projectgroep besproken en daar bevestigd.

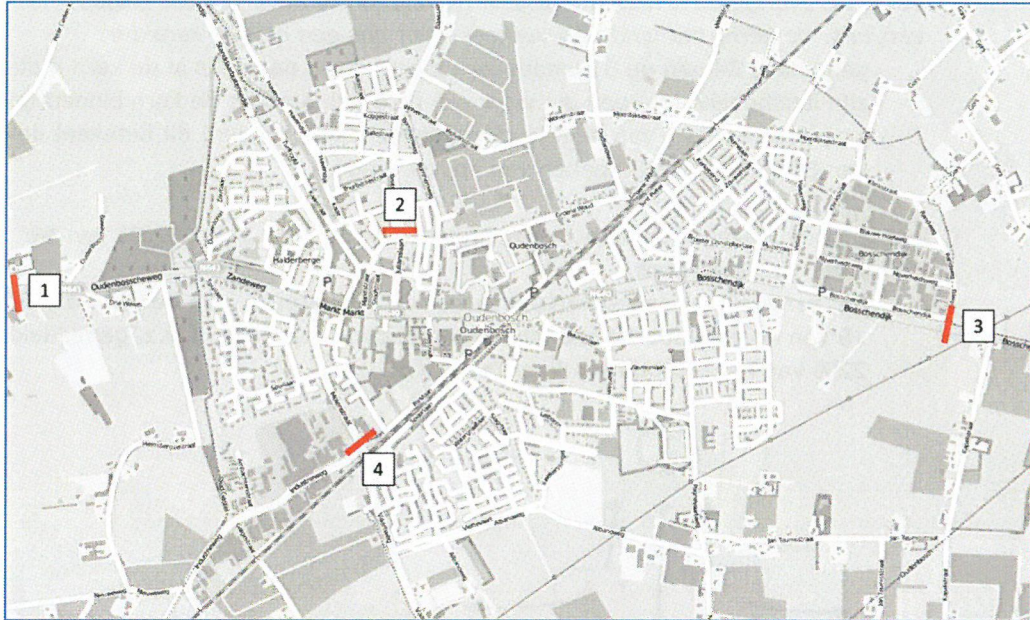


Kaart 2: Huidige hoofdroutes landbouwverkeer Oudenbosch en omgeving

Ook is aan de loonwerkers en agrariërs gevraagd of er (behalve de geplande rondweg) andere mogelijke alternatieven zijn voor de oost-west route door de kern van Oudenbosch. Zij zagen echter geen ander alternatief. Ook dit is door de projectgroep bevestigd. Hetzelfde geldt voor de huidige noord-zuid route door de kern: ook daarvoor bestaat geen alternatief.

2.2 Omvang landbouwverkeer in kern Oudenbosch

In opdracht van de gemeente Halderberge heeft eind oktober 2012 een herkomst- en bestemmingsonderzoek naar landbouwverkeer door de kern Oudenbosch plaatsgevonden. Van maandag 22 oktober tot en met zaterdag 27 oktober is op 4 verschillende dagen tussen 06.00-16.00 uur (maandag en donderdag) en 10.00-20.00 uur (dinsdag en zaterdag) op 4 vaste tellocaties gedurende 10 uren door waarnemers het landbouwverkeer geregistreerd.



Kaart 3: Tellocaties onderzoek landbouwverkeer gemeente Halderberge

In het onderzoek zijn op bovenstaande telpunten de volgende aantallen ritten met landbouwvoertuigen waargenomen¹:

Landbouwverkeer in de kern van Oudenbosch	maan dag	dins dag	donder dag	zater dag	gemid deld
totaal aantal ritten:	55	164	66	38	81
waarvan doorgaand verkeer tussen de vier telpunten...	14	87	19	17	34
Oudenboscheweg (1) - Wilhelminaplein (2)	0	4	0	0	1
Oudenboscheweg (1) - Bosschedijk (3)	4	52	8	9	18
Oudenboscheweg (1) - Molenstraat (4)	5	17	0	0	6
Wilhelminaplein (2) - Bosschedijk (3)	0	2	6	0	2
Wilhelminaplein (2) - Molenstraat (4)	3	8	3	7	5
Bosschedijk (3) - Molenstraat (4)	2	4	2	1	2

Tabel 1: Aantal landbouwvoertuigen van/naar de kern Oudenbosch

¹ De waargenomen aantallen op dinsdag wijken sterk af van de andere dagen. Hiervoor is geen duidelijke verklaring.

De belangrijkste conclusies die getrokken kunnen worden over de aantallen landbouwvoertuigen in de kern van Oudenbosch zijn:

A. Het totaal aantal landbouwvoertuigen wisselt sterk:

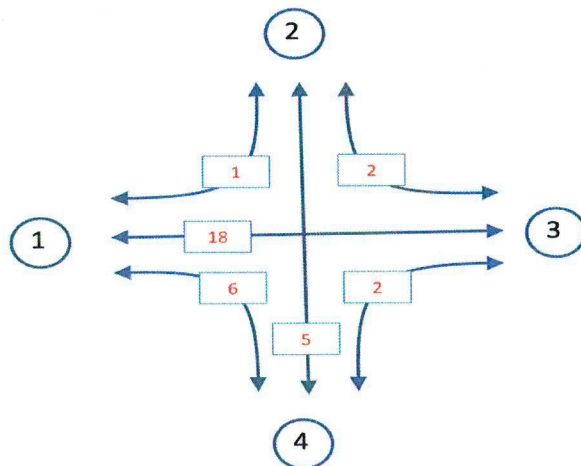
dagelijks rijden er gemiddeld 81 landbouwvoertuigen in Oudenbosch, maar het aantal wisselt sterk: tussen de 40 en de 160 landbouwvoertuigen per dag, d.w.z. tussen de 3 en 12 landbouwvoertuigen per uur.

B. Het aandeel doorgaand landbouwverkeer op de 4 hoofdroutes door de kern is ca. 40%: de overige 60% maakt ook gebruik van een of meer andere wegen van/naar de kern; het landbouwverkeer heeft dus een diffuus karakter:

gemiddeld 34 van de 81 landbouwvoertuigen die dagelijks in de kern rijden, zijn landbouwvoertuigen die via 1 van de 4 hoofdroutes de kern binnenrijden en ook weer via 1 van de 4 hoofdroutes de kern uitrijden; dit betekent dat 47 van 81 (ook) gebruik maken van andere wegen.

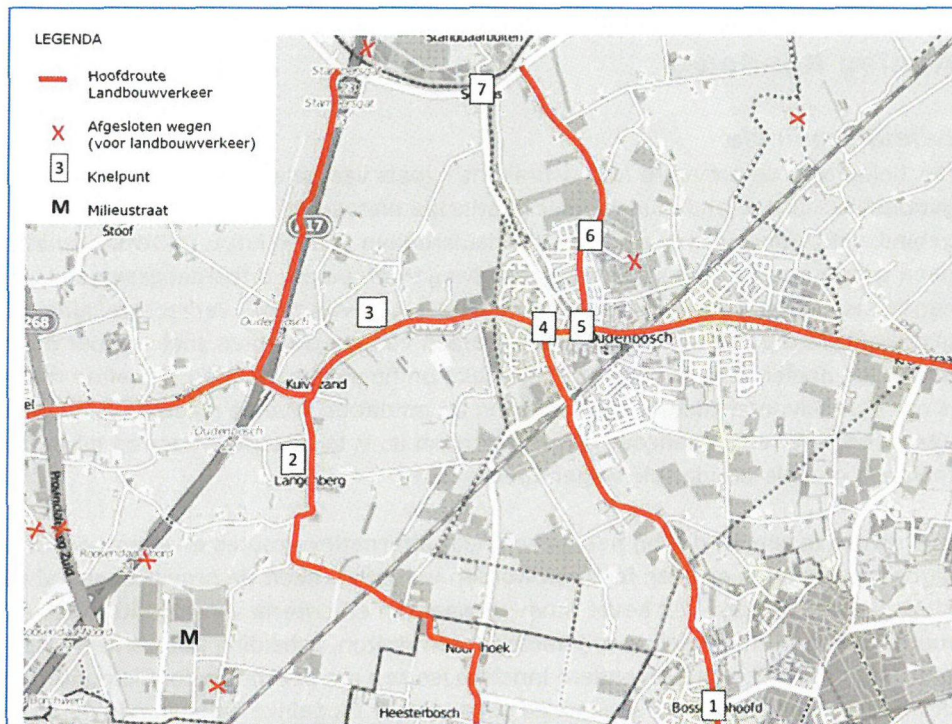
C. Het landbouwverkeer op de oost-west route door de kern betreft 22% van het landbouwverkeer in de kern:

het aandeel doorgaand verkeer tussen de telpunten 1 en 3 betreft gemiddeld 18 van de gemiddeld 81 landbouwvoertuigen in de kern, d.w.z. gemiddeld 22% van het landbouwverkeer in de kern.



Figuur 1: Verdeling van de gemiddeld 34 doorgaande landbouwvoertuigen per dag over de hoofdroutes door de kern

2.3 Knelpunten landbouwverkeer



Kaart 4: Knelpunten op hoofdroutes landbouwverkeer

Door de vertegenwoordigers van de landbouwsector zijn op de eerder aangegeven hoofdroutes van het landbouwverkeer in totaal zeven knelpunten genoemd:

1. Door de kern van Bosschenhoofd zijn diverse versmallingen achter elkaar, die lastig zijn voor landbouwverkeer.
2. Door de wegafsluiting van Rietvaartstraat voor al het autoverkeer, rijdt veel autoverkeer (met aanhangers) over de oude Roosendaalsebaan naar de gemeentelijke Milieustraat. Het wegprofiel is smal voor landbouwverkeer in combinatie met tweerichtingen autoverkeer (met aanhangers) en fietsers.
3. Op de Kuivezand ligt plaatselijk het fietspad dicht tegen de rijbaan, waardoor een onveilige situatie voor fietsers bestaat.
4. Het kruispunt Molenstraat/Markt is in de huidige situatie vaak erg druk en lastig oversteeikbaar; daardoor wordt dit kruispunt regelmatig vermeden en rijdt het landbouwverkeer dan door omliggende woonstraten.
5. Wegprofiel in kern Oudenbosch is smal, waardoor verkeersonveilige situaties ontstaan.
6. De Julianalaan, Wilhelminalaan Beatrixlaan en Borneweg zijn in slechte staat van onderhoud.
7. De Havendijk heeft een te smalle brug voor landbouwverkeer.

Overigens zijn er in de laatste jaren in de kern van Oudenbosch geen ongevallen met landbouwvoertuigen geregistreerd.

3. Toekomstige situatie

3.1 Aanleg Rondweg

Beleid provincie

Het beleid van de provincie Noord-Brabant - zoals vastgelegd in de Beleidsnota Wegenbeheer - is dat landbouwverkeer in principe niet wordt toegestaan op provinciale gebiedsontsluitingswegen met een snelheidsregiem van 80 km/u (GOW's), tenzij er geen goede alternatieve route via parallelwegen of andere erftoegangswegen voorhanden is. Dit beleid is gebaseerd op doelstellingen van zowel verkeersveiligheid als bereikbaarheid en doorstroming: het scheiden van langzaam en snel verkeer dient dan beide doelen. Omdat het om ruimtelijke en financiële redenen niet altijd mogelijk is om parallelvoorzieningen aan te leggen en omdat op diverse plaatsen geen goed alternatief over erftoegangswegen voorhanden is, is landbouwverkeer op dit moment toch nog op vele provinciale wegen toegestaan.

Om ervoor te zorgen dat bij het zoeken naar alternatieve routes en eventueel benodigde maatregelen er geen factoren worden vergeten, heeft de provincie een afwegingskader opgesteld. Dit bevat randvoorwaarden en criteria voor de alternatieve route t.a.v. bijv. maximale omrijdfactor, intensiteiten, scheiding fietsverkeer, wegbreedte, doorrijdhoogte en andere inrichtingseisen om potentiële conflictpunten te vermijden. Ook worden er suggesties gedaan voor mogelijke aanvullende maatregelen om landbouwverkeer toch toe te staan op alternatieve routes of juist toe te (blijven) staan op GOW's.

Met gebruikmaking van het afwegingskader kunnen problemen met de routekeuze voor landbouwverkeer op een eenduidige manier worden behandeld. Het is de bedoeling dat het afwegingskader gezamenlijk door de betrokken wegbeheerders en eventuele belangenbehartigers wordt gebruikt, zodat de uiteindelijk te maken keuze voldoende gedragen wordt.

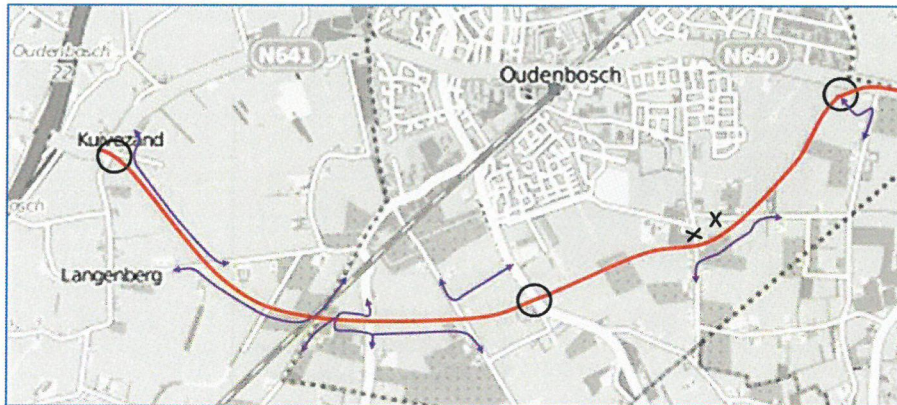
Intensiteiten

Op basis van ontvangen intensiteitsgegevens van de gemeente Halderberge kan geconcludeerd worden dat de aanleg van een rondweg zorgt voor een forse afname van het (doorgaand) autoverkeer van oost naar west (vice versa) door de kern van Oudenbosch, zie tabel 2.

Wegvakken	Intensiteiten			
	2004	2020	rondweg	verschil
1. N641 thv afslag A17	11.930	24.765	28.693	+16%
2. N641 Oudenboscheweg	12.388	21.593	8.460	-61%
3. Zandeweg	10.765	16.490	2.539	-85%
4. Markt	9.983	15.294	5.113	-67%
5. Bosschendijk	8.916	13.484	8.812	-35%

Tabel 2: Intensiteiten autoverkeer bij aanleg rondweg (op basis van het gemeentelijk verkeersmodel).

Ontwerp rondweg



Kaart 5: Schematisch ontwerp rondweg

De rondweg heeft een lengte van circa 5,5 km. Er komen (turbo)rotondes bij de aansluitingen met de Kuivezand (westelijk op bovenstaande kaart), Vaartweg (in het midden) en Bosschendijk (oostelijk).

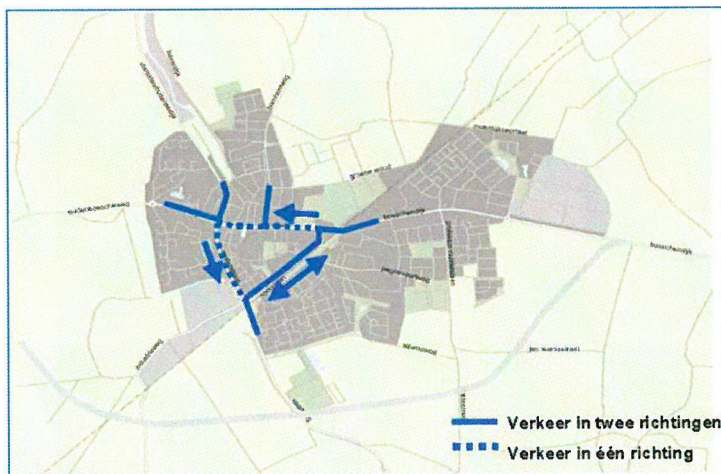
In het huidige ontwerp is er van uitgegaan dat er geen landbouwverkeer van de rondweg gebruik zal maken. Er is dan ook geen doorgaande parallelweg naast de rondweg gepland voor het landbouwverkeer van oost naar west (vice versa). Noch wordt de rondweg zelf voorzien van landbouwpasseerstroken.

Wel zullen hier en daar enkele stukjes parallelweg worden aangelegd, teneinde verbindingen die door de rondweg worden doorsneden, zonder al te veel omrijdtijd toch in stand te houden.

Alleen aan de oostelijke kant, tussen de Vaartweg en Sint Bernardusstraat, worden twee wegen doorsneden zonder dat er een alternatieve verbinding voor gemotoriseerd verkeer voor in de plaats komt: de Jan Teunisstraat en de Nattestraat.

3.2 Verkeersstructuur kern Oudenbosch

De hoofdlijnen van het verkeersbeleid van de gemeente Halderberge zijn vastgelegd in het *Verkeersstructuurplan (VSP) 2010-2015*, dat is gebaseerd op drie pijlers: bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Binnen het VSP vormt de komtraverse een bijzonder aandachtspunt. Na realisatie van de rondweg is de gemeente voornemens om het snelheidsregime in een deel van de kern naar 30 km/u terug te brengen en deels eenrichtingswegen in te stellen, waardoor een circuit ontstaat wat de "rotonde-variant" wordt genoemd (zie kaart 6). Hiermee wil de gemeente ruimte scheppen voor het verbeteren van de voorzieningen voor voetgangers en fietsers in de kern en ook (eventueel na aanleg van de rondweg resterend) sluipverkeer door de kom ontmoedigen.



Kaart 6: Rotonde-variant kern Oudenbosch (VSP)

Verder is in de *Gebiedsvisie Oudenbosch 2012*, die het College van B&W in maart heeft vastgesteld en die op 25 april in de Gemeenteraad wordt behandeld, aangegeven dat het gebied voor de Basiliek, incl. de weg ter plekke, een "shared space"-achtige inrichting moet krijgen, teneinde het deel ten noorden en ten zuiden van de straat meer met elkaar te verbinden en voetgangers meer oversteekmogelijkheden te bieden.

4. Afweging oost-west landbouwverkeer

Door de kern of via de rondweg?

In dit hoofdstuk vindt een afweging plaats van de twee mogelijke oost-west landbouwroutes: de bestaande route door de kern versus een eventuele nieuwe route via de rondweg. Bij die afweging wordt uitgegaan van de toekomstige situatie na aanleg van de rondweg en na herinrichting van de wegen in de kern van Oudenbosch. De afweging vindt plaats in het licht van de bredere inventarisatie van het landbouwverkeer die heeft plaatsgevonden - via de workshop met de landbouwsector (inventariseren hoofdroutes en knelpunten) en via de analyse van het eerder verrichte onderzoek naar landbouwverkeer (omvang en aard van het landbouwverkeer in de kern van Oudenbosch) - waarvan de resultaten zijn weergegeven in hoofdstuk 2.

4.1 Welke alternatieven zijn er?

Alleen de rondweg is een mogelijk oost-west alternatief

De opdracht is het afwegen van alternatieven voor het doorgaand landbouwverkeer tussen het gebied rond Steenberg (westelijk van de A17) en het gebied rond Eten-Leur (oostelijk van de A17). We hebben de projectgroep en de 10 vertegenwoordigers namens de agrarische sector gevraagd wat - buiten de huidige route door de kern van Oudenbosch - mogelijke alternatieven zijn voor dit doorgaand landbouwverkeer. Duidelijk is dat er geen alternatief is, behalve de rondweg.

4.2 In welke mate kan de rondweg een oplossing zijn?

De rondweg is een oplossing voor 25-30% van het landbouwverkeer dat door Oudenbosch rijdt; voor 70-75% is het geen alternatief

Het landbouwverkeer in/door de kern van Oudenbosch heeft een diffuus karakter: naast het oost-west landbouwverkeer is ook sprake van landbouwverkeer vanuit en naar diverse andere richtingen door de kern van Oudenbosch. In de workshop met de agrarische sector en de besprekingen in de projectgroep is duidelijk geworden dat er geen alternatief is voor het noord-zuid landbouwverkeer door de kern. En uit het eerder uitgevoerde onderzoek naar de omvang van het landbouwverkeer in de kern van Oudenbosch, is duidelijk geworden dat het doorgaand oost-west landbouwverkeer slechts een beperkt deel van het landbouwverkeer in de kern van Oudenbosch betreft: 18 van de 81 landbouwvoertuigen, d.w.z. 22%. Indien het landbouwverkeer zou worden toegestaan om gebruik te maken van de rondweg, zullen deze landbouwvoertuigen uit de kern verdwijnen. Verder mag verwacht worden dat de rondweg ook een alternatief kan zijn voor enkele landbouwvoertuigen die thans uit het oosten of westen de kern binnenrijden en vervolgens naar het zuiden afslaan. Indien deze erbij opgeteld worden zal het in totaal gemiddeld per dag om 20 à 25 landbouwvoertuigen gaan, op een totaal van gemiddeld 81. Kortom: duidelijk is dat de rondweg voor 25-30% van het landbouwverkeer in de kern van Oudenbosch een oplossing kan zijn; voor 70-75% is het geen alternatief.

4.3 Biedt de beoogde herinrichting van de wegen een goede oplossing?

Ja, mits daarvoor voldoende middelen beschikbaar komen

De nieuw aan te leggen rondweg wordt een weg met een snelheidsregiem van 80 km/u weg. Op een dergelijke weg is landbouwverkeer in principe niet toegestaan:

- vanwege de beoogde doorstroming: scheiden van langzaam en snel verkeer
- vanwege de beoogde verkeersveiligheid: scheiden van langzaam en snel verkeer en scheiden van grote verschillen in massa is

Het beleid van de provincie is dat er geen landbouwverkeer wordt toegestaan op 80 km/u wegen, tenzij er geen goed alternatief is. In de huidige situatie rijdt het landbouwverkeer door de kern, hetgeen door het smalle wegprofiel en de aanwezigheid van fietsers op de rijbaan geen ideale situatie is, hoewel er in de laatste jaren geen ongevallen met landbouwvoertuigen hebben plaatsgevonden.

Zoals gezegd blijft ook bij een situatie waarin het landbouwverkeer gebruik zou mogen maken van de rondweg, het merendeel van het landbouwverkeer gewoon gebruik maken van de wegen door de kern van Oudenbosch. Maar in de toekomstige situatie - na de beoogde herinrichting van de wegen in het centrum - zal dit weinig problemen meer hoeven opleveren. Het snelheidsregiem is dan deels aangepast tot 30 km/uur en door het instellen van het beoogde eenrichtingscircuit is er meer ruimte voor goede fietsvoorzieningen en bredere trottoirs. Zo ontstaat een veel veiliger en aantrekkelijker situatie voor voetgangers en fietsers in de kern van Oudenbosch, ook indien het landbouwverkeer geen gebruik mag maken van de rondweg, mits hiermee bij de herinrichting van de wegen in de kern rekening gehouden wordt². Alleen op de Parklaan wordt in de huidige rotonde-variant nog uitgegaan van tweerichtingenverkeer. Als tweerichtingenverkeer echt nodig is, zullen forse ingrepen nodig zijn (overigens niet alleen vanwege het landbouwverkeer): herinrichting parkeerplaatsen (thans grotendeels haaks op rijbaan), aanleg fietspad (thans afwezig) en herinrichting bocht voor station (thans te krap voor vracht- en landbouwverkeer).

Kijken we naar de knelpunten die het landbouwverkeer thans ervaart op de oost-west route - zie de nummers 3, 4 en 5 op kaart 4 - dan kunnen de knelpunten 4 en 5 met de herinrichting van de wegen binnen de kern gelijk worden opgelost. Wat punt 3 betreft: na aanleg van de rondweg zal de Oudenboscheweg worden heringericht tot 60 km/u weg en zal er meer ruimte worden gecreëerd tussen het fietspad en de rijbaan.

Duidelijk is dat de beoogde herinrichting van de wegen in de kern van Oudenbosch kan zorgen voor een goede en veilige afwikkeling van alle verkeer, ook het landbouwverkeer. Uiteraard staat of valt dit met het verkrijgen van voldoende politieke steun en het beschikbaar komen van voldoende financiële middelen (incl. de noodzakelijke co-financiering, o.a. BDU).

² Overigens zal er bij de herinrichting van de wegen in de kern ook rekening gehouden moeten worden met het feit dat ook bevoorradende vrachtwagens en hulpdiensten in de toekomst van deze wegen gebruik moeten kunnen blijven maken.

4.4 Wat is er nodig om toch landbouwverkeer op rondweg toe te laten?

Dan moeten er landbouwpasseerstroken worden aangelegd

Indien er toch landbouwverkeer zou worden toegestaan op de rondweg, dan moeten er vanwege de aanwezige snelheidsverschillen tussen landbouwverkeer en overig gemotoriseerd verkeer op een 80 km/u weg, idealiter parallelwegen worden aangelegd. Als dit niet kan, moeten er in ieder geval passeerstroken voor landbouwverkeer worden aangebracht (zie de CROW-publicatie nr. 315 - *Basiskenmerken Wegontwerp*).

Het aanleggen van parallelwegen is langs de rondweg niet mogelijk vanwege de noodzakelijke ruimte voor water- en groenvoorzieningen langs het tracé.

Met passeerstroken voor landbouwverkeer zijn in Nederland wisselende ervaringen opgedaan. Relatief goede ervaringen zijn er in de provincie Zeeland met passeerstroken met een lengte van ca. 150 meter en een breedte van 3 meter die om de kilometer à anderhalve kilometer aan weerszijden van de weg worden aangebracht. Bij een totale lengte van het traject van circa 5,5 km, zouden er dan vier à vijf passeerstroken per rijrichting aangebracht moeten worden. De kosten voor het aanleggen van een passeerstrook bedroegen in Zeeland circa € 50.000 per stuk. Daarmee zouden de totale kosten voor de aanleg van 8 à 10 passeerstroken komen op € 400.000 à € 500.000. Indien de aanleg van de landbouwpasseerstroken direct met de aanleg van de weg zou kunnen worden meegenomen, zullen de kosten waarschijnlijk beduidend lager uitvallen.

■ □ □ LIGTERMOET
■ □ □ & PARTNERS
adviseurs in verkeersbeleid

Stationsplein 7a
2801 AK Gouda
T 0182 520 870
F 0182 520 877
E info@ligpart.nl
I www.ligpart.nl

