



Notitie Halderberge

Landbouwverkeer in Halderberge, Drimmelen en Baarle-Nassau



Inhoudsopgave

| | |
|---|-----------|
| Inleiding | 3 |
| Beschrijving knelpunten | 3 |
| Leeswijzer | 4 |
| Beleidskader gemeente Halderberge | 5 |
| Toetsing aan beleid | 8 |
| Voorgaande studies | 8 |
| Waarom is de huidige route een probleem? | 15 |
| Alternatieve oplossingsrichtingen | 16 |
| Conclusies en advies | 23 |
| Bijlagen | 26 |
| Nadere analyse route Langenbergsestraat e.v. | 27 |
| Intensiteit verkeer N640 | 30 |

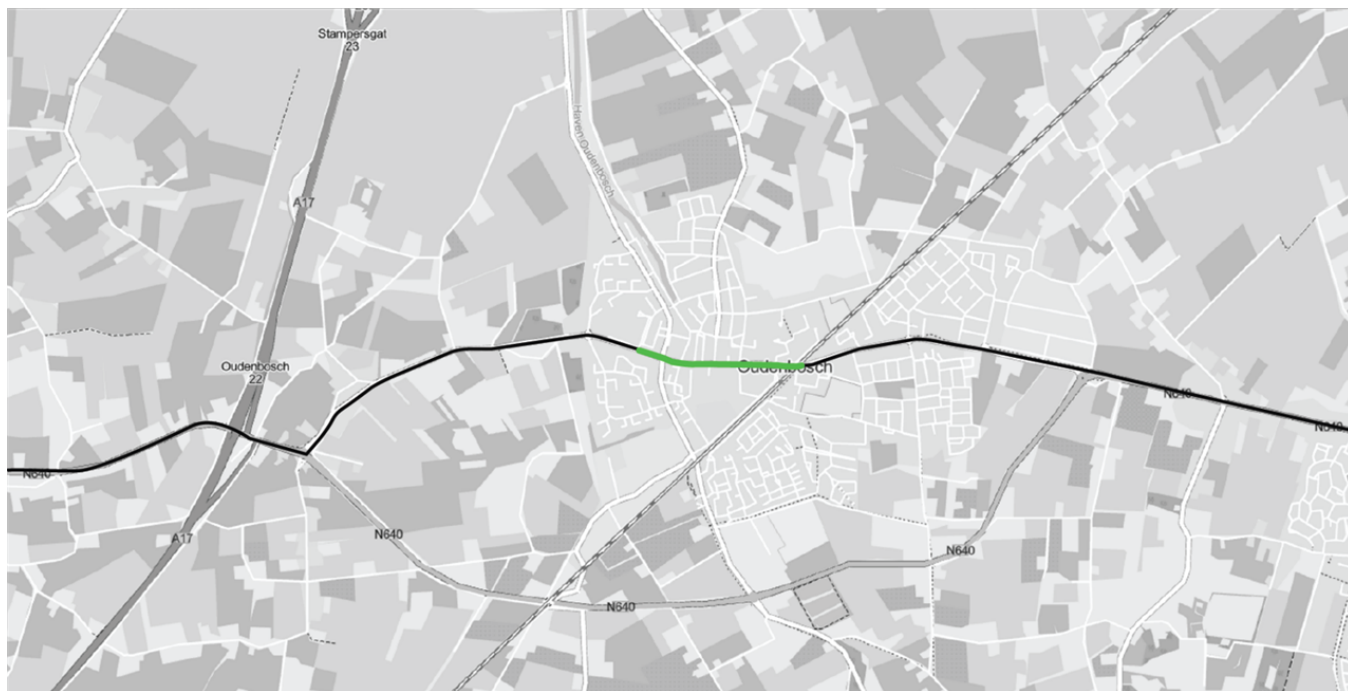
Inleiding

Naar aanleiding van het overleg van de kopgroep landbouwverkeer, is aan de gemeenten die problemen ervaren het verzoek gedaan om de toetsing van de eigen knelpunten uit te voeren. In deze notitie leest u welk probleem in de gemeente Halderberge speelt en is onderzoek gedaan naar mogelijke alternatieven voor de afwikkeling van het landbouwverkeer.

Beschrijving knelpunten

In de kern van Oudenbosch rijden regelmatig grote landbouwvoertuigen, waarvan er vele zijn met omvangrijke aanhangers (dumpers). De combinatie van grote tractoren en machines met andere, kwetsbare verkeersdeelnemers op één rijbaan is een knelpunt op het gebied van verkeersveiligheid in verband met verschil in grootte en massa.

Het hierboven genoemde probleem speelt met name op de doorgaande route door het dorp Zandeweg-Markt-St. Bernaertsstraat-Boschdijk (van west naar oost), zie onderstaande figuur. De Zandeweg, Markt en St. Bernaertsstraat behoren tot de 30 km/uur-zone in het dorp, en deze wegen zijn ingericht volgens de principes van het landelijke beleid Duurzaam Veilig Verkeer (zie groene lijn in onderstaande afbeelding). Dit betekent dat alle bestuurders, dus ook fietsers en bromfietzers, gezamenlijk gebruikmaken van één rijbaan. De route Zandeweg-Markt-St. Bernaertsstraat is gecategoriseerd als hoofd fietsroute, en deze wordt ook als zodanig gebruikt. Onder de talrijke fietsers zijn er veel jonge fietsers, die dagelijks fietsen over dit traject op weg naar het Markland College of Prinsentuin College in Oudenbosch (circa 1.200 scholieren).



Doorgaande route landbouwverkeer door het dorp Oudenbosch

Legenda:

- Doorgaande route landbouwverkeer
- 30 km/u-zone in Oudenbosch met gemengde verkeer

Toelichting knelpunt Zandeweg, Markt, St. Bernaertsstraat

Het doorgaande landbouwverkeer in oost-westelijke richting (en v.v.) moet gebruikmaken van de route door de kern van Oudenbosch. Uit verkeersveiligheidsoogpunt is de aanwezigheid van deze tractoren en machines niet gewenst op deze 30 km/u-wegen, waar de talrijke fietsers als kwetsbare verkeersdeelnemers geconfronteerd worden met grote landbouwvoertuigen. Bovendien wordt er direct langs de rijbaan geparkeerd, en door de 'schrikafstand' die fietsers aanhouden om niet tegen de geparkeerde voertuigen te rijden, dreigen zij klem komen te zitten tussen de geparkeerde voertuigen en de passerende landbouwvoertuigen. Verschillende chauffeurs van landbouwvoertuigen hebben aangegeven het zelf niet prettig te vinden om de route door het dorp te rijden.

Naast het verkeersveiligheidsprobleem zorgt het landbouwverkeer door het ontstaan van trillingen en geluid ook voor hinder voor de inwoners langs de route. Met het oog op het voorgaande wil gemeente Halderberge het doorgaande landbouwverkeer zoveel als mogelijk weren in de kern van Oudenbosch.



Beelden van de route door Oudenbosch in de 30 km/uur-zone

Leeswijzer

In de volgende hoofdstukken wordt ingegaan op de vigerende beleidskaders van onder andere provincie en gemeente. Vervolgens zijn resultaten uit eerder uitgevoerde onderzoeken beschreven en is het beleid getoetst in relatie tot de gestelde knelpunten. Op basis hiervan zijn mogelijke alternatieve routes/ oplossingsrichtingen nader onderzocht.

Beleidskader gemeente Halderberge

In het onderdeel 'Aanpak en beleidskader' is achtereenvolgens het volgende beleid beschreven (klik op onderstaande links om naar het desbetreffende beleid te gaan):

- [Wetswijziging landbouwverkeer](#)
- [Landbouwontheffing brede voertuigen](#)
- [Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030](#)
- [Provinciaal beleid](#)

In dit hoofdstuk wordt verder ingegaan op het gemeentelijk beleid van Halderberge ten aanzien van landbouwverkeer.

Gemeentelijk verkeersbeleid Halderberge

Het gemeentelijk verkeersbeleid van Halderberge is vastgelegd in de Mobiliteitsvisie 2019-2022. Hier zijn bijvoorbeeld de netwerken voor verschillende modaliteiten opgenomen, waaronder het fietsnetwerk.

In het hoofdstuk over langzaam verkeer staat opgenomen: “De fiets is een belangrijk vervoermiddel in Halderberge. Daarnaast is het een kwetsbare groep verkeersdeelnemers. We zetten zoveel mogelijk in op de verkeersveiligheid voor fietsers. Binnen de gemeente Halderberge streven we continu naar kwaliteitsverbetering van fietsinfrastructuur. Door zorg te dragen voor goede fietspaden wordt het aantal fietsverplaatsingen vergroot.” Op de belangrijkste schoolroutes wordt gezocht naar de best haalbare oplossing om de verkeersveiligheid voor deze kwetsbare fietsers te borgen.

In het oude centrum van Oudenbosch trekken de Basiliek en de andere gebouwen behorende bij het Religieus Erfgoed veel toeristen aan. Deze bewegen zich in het centrum vaak voort per fiets of als voetganger. In dat kader willen we de kwaliteit en veiligheid van het fiets- en wandelnetwerk verbeteren.

Overzicht hoofdfietsroutes in gemeente Halderberge

In onderstaande figuur staat een overzicht van de hoofdfietsroutes in gemeente Halderberge. Oudenbosch is als centraal gelegen kern een belangrijke schakel in de fietsverbindingen tussen de omliggende dorpen. Bovendien is er sprake van veel bestemmingsfietsverkeer van en naar de middelbare scholen Markland College en Prinsentuin College, zie ook [school-thuisroutes](#).



Hoofdfietsroutes in gemeente Halderberge

Legenda:

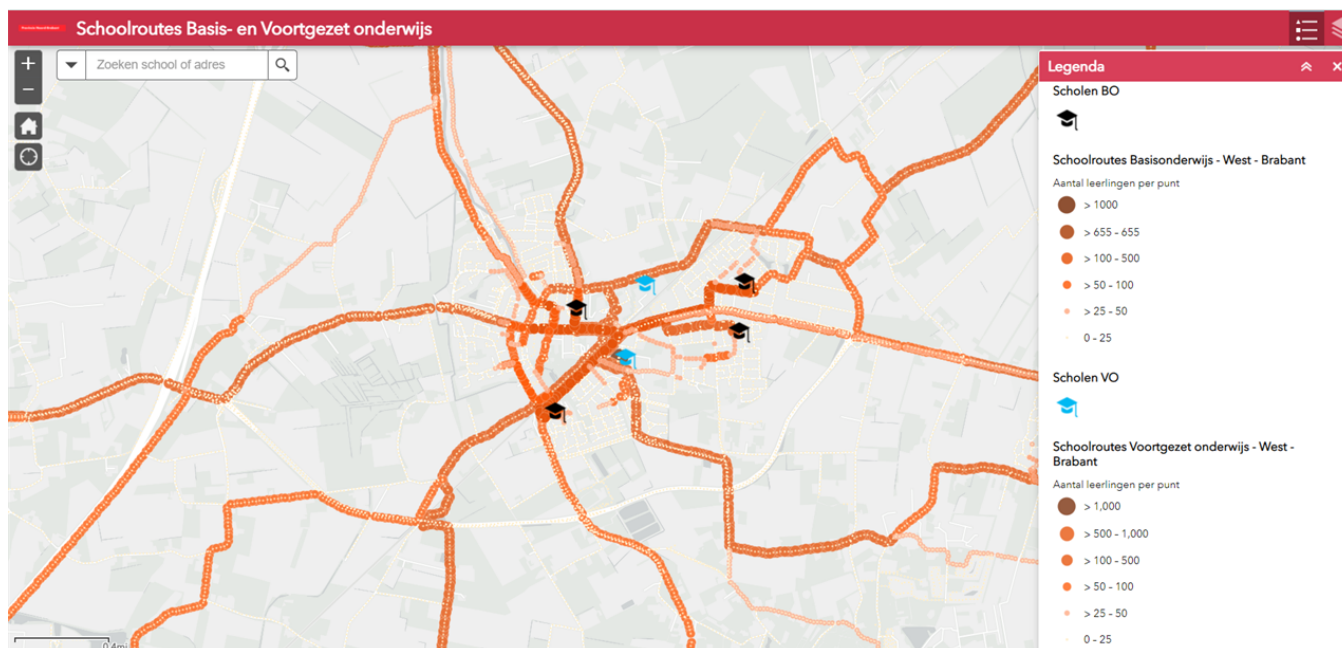


Locaties middelbare scholen

School-thuisroutes

Op de belangrijkste school-thuisroutes wordt gezocht naar de best haalbare oplossing om de verkeersveiligheid voor deze kwetsbare fietsers te borgen. In onderstaande figuren zijn de school-thuisroutes voor het basisonderwijs en voortgezet onderwijs in en rondom Oudenbosch in beeld gebracht. Er zijn meerdere basisscholen en scholen in het voortgezet onderwijs aanwezig. Het basisonderwijs leidt tot schoolroutes in de kern van Oudebosch op Zandeweg-Markt-Sint Bernaertsstraat-Bosshendijk en ook aanliggende wegen zoals de Spoorlaan.

Het voortgezet onderwijs trekt ook scholieren uit de regio, naar het Markland College en Prinsentuin College, waardoor er schoolroutes in alle windrichtingen te zien zijn. Deze komen bij elkaar in de kern van Oudenbosch.



Schoolroutes basisonderwijs en voortgezet onderwijs in en rondom Oudenbosch. Bron: Schoolroutes Basis- en Voortgezet onderwijs (arcgis.com).

Toetsing aan beleid

In dit hoofdstuk staat een overzicht met uitkomsten van eerdere studies naar landbouwverkeer m.b.t. de problematiek in Oudenbosch. Het gaat hier om meer inzicht in de problematiek en gegevens en mogelijke oplossingsrichtingen die eerder zijn benoemd. Vervolgens is de huidige route door Oudenbosch getoetst aan de hand van het beleid en vervolgens naar mogelijke alternatieve routes. Hiervan zijn de voor- en nadelen naast elkaar gezet.

Voorgaande studies

In de afgelopen jaren zijn er verschillende studies verricht die betrekking hadden op de problematiek van het landbouwverkeer. In deze paragraaf worden deze op een rij gezet. Het betreft de volgende studies waarbij knelpunten, mogelijke oplossingsrichtingen en nader onderzoek naar landbouwverkeer is beschreven:

- [Studie door adviesbureau Ligtermoet & partners \(april 2013\)](#)
- [Studie Accent Adviseurs in opdracht van RWB 'Landbouwverkeer West-Brabant; Knelpuntenaanpak' \(oktober 2017\)](#)
- [Onderzoeksrapport van RHDHV 'Landbouwverkeer Regio West-Brabant; Van standpunten via belangen naar oplossingen' \(november 2018\)](#)
- [Rapport van RHDHV "Verkeersmetingen RWB; vracht-, landbouw- en fietsverkeer" \(mei 2020\)](#)

Studie door adviesbureau Ligtermoet & partners (april 2013)

Op verzoek van de Provincie Noord-Brabant heeft adviesbureau Ligtermoet & Partners in 2013, voorafgaand aan de openstelling van de zuidelijke rondweg, onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om wel/geen landbouwverkeer toe te staan op de Oudenbossche Koepelbaan (N640, tussen de aansluitingen met de Kralen en Bosschendijk). Hierbij is onderzocht in welke mate de rondweg een oplossing kan zijn. Hierbij is geconstateerd dat de rondweg een oplossing is voor 25-30% van het landbouwverkeer dat door Oudenbosch rijdt, voor 70-75% is het dus geen alternatief.

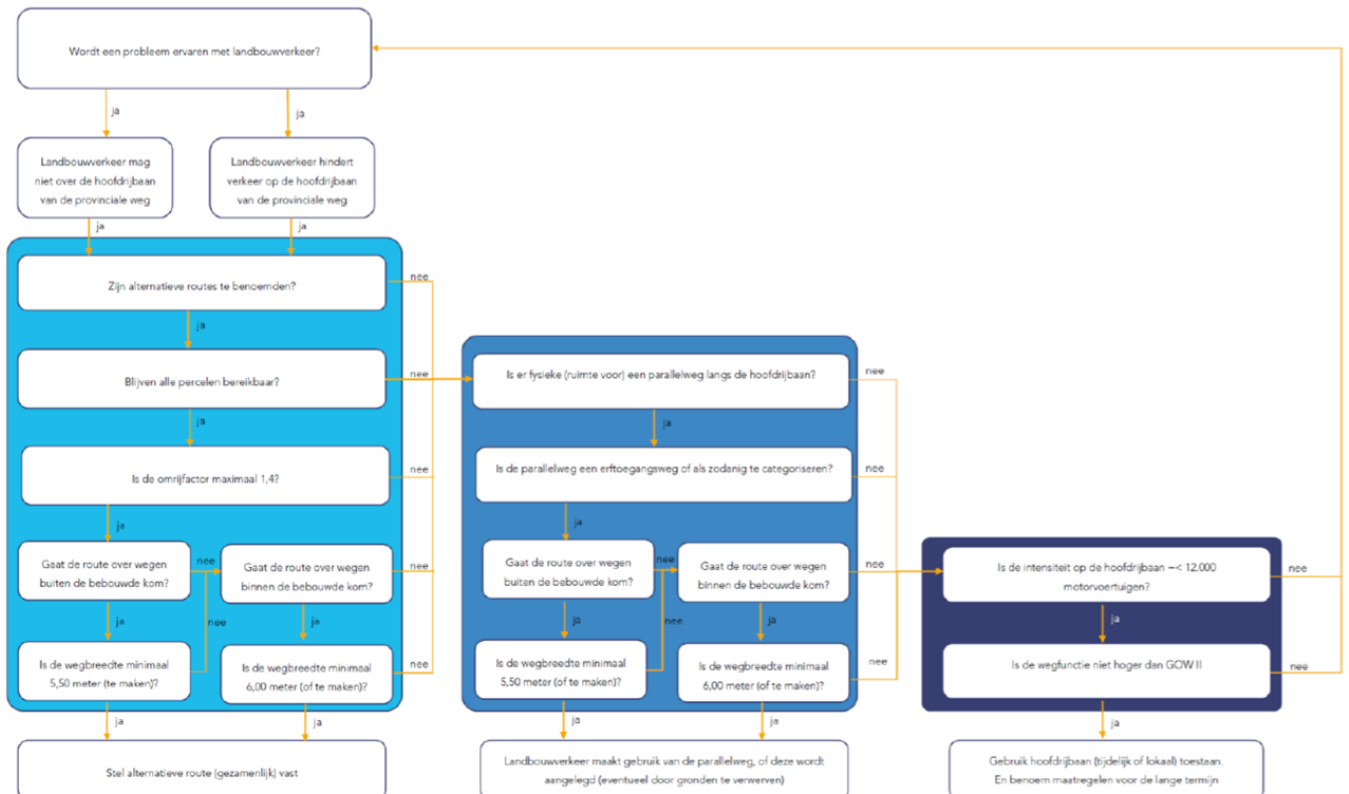
De conclusie van het onderzoek was dat de route door Oudenbosch geschikt is voor de afwikkeling van landbouwverkeer, met de beoogde herinrichting van wegen in het centrum (snelheidsregime deels 30 km/u, instellen eenrichtingscircuit en meer ruimte voor goede fietsvoorzieningen en bredere trottoirs) en de provincie heeft als gevolg daarvan besloten om geen landbouwverkeer op de rondweg toe te laten.

Echter, in het adviesrapport ging men er van uit dat in het centrum van Oudenbosch een netwerk met eenrichtingsverkeer gerealiseerd zou worden. Deze aanname is echter niet aan de orde gebleken, want dit zou leiden tot grote omrijafstanden in het verblijfsgebied, en bovendien zouden veel routes zich verplaatsen naar onderliggende routes die daar niet geschikt voor zijn. Het eenrichtingsverkeer is daarom niet uitgevoerd in het centrum van Oudenbosch. Voor provincie is het aanpassen van het gemeentebestuur geen reden om de rondweg alsnog open te stellen voor landbouwverkeer.

Studie Accent Adviseurs in opdracht van RWB ‘Landbouwverkeer West-Brabant; knelpuntenaanpak’ (oktober 2017)

De eerste studie in regionaal verband naar landbouwverkeer betrof de studie van Accent. In deze studie werden de knelpunten benoemd en een beoordeling gegeven van mogelijke maatregelen. Hierbij is zoveel mogelijk voor ieder knelpunt gezocht naar een individuele oplossing. Maar vooral generieke maatregelen hebben de aandacht gekregen. In de studie is de aanbeveling gedaan: onderzoek doen middels het stappenplan, zie onderstaand stappenplan.

Als dit stappenplan wordt gevolgd, dan kom je op een alternatieve oost-west verbinding bij Oudenbosch uit op ‘gebruik hoofdrijbaan N640 toestaan, en benoem maatregelen voor de lange termijn’.



Stappenplan voor bepalen oplossingsrichtingen landbouwverkeer (bron: Accent Adviseurs). Klik rechtsboven op de X om een grotere versie te zien.

Onderzoeksrapport van RHDHV ‘Landbouwverkeer Regio West-Brabant; Van standpunten via belangen naar oplossingen’ (november 2018)

In 2018 heeft RHDHV een knelpuntenstudie opgeleverd in opdracht van Regio West-Brabant. Hierin is het knelpunt met landbouwverkeer door Oudenbosch benoemd (zie ook tabel 4.1 en bijlage B van de studie). Hierbij is aangegeven dat de route van landbouwverkeer door het centrum van Oudenbosch loopt en de Oudenbossche Koepelbaan (N640) ter hoogte van Oudenbosch is gesloten voor landbouwverkeer. De route in het centrum is gereconstrueerd. Wens van de gemeente Halderberge is om de kern van Oudenbosch te ontlasten en het voorkomen van schade, zie ook onderstaande afbeelding.

Halderberge, N640 Oudenbossche Koepelbaan

- Op gehele tracé (Oud Gastel-Vosdonk) is landbouwverkeer toegestaan, m.u.v. Oudenbossche Koepelbaan
- Landbouwverkeer door centrum Oudenbosch
- Centrum van Oudenbosch is gereconstrueerd
- Wens van gemeente ontlasten kern Oudenbosch + voorkomen schade



Knelpunt Oudenbosch met landbouwverkeer

Kansrijke oplossingsrichtingen

In het onderzoek zijn verschillende kansrijke oplossingsrichtingen benoemd, waaronder direct toepasbare oplossingsrichtingen voor de korte termijn en maatregelen waar nader onderzoek naar gedaan moet worden naar haalbaarheid. De kansrijke oplossingsrichtingen die zijn benoemd zijn hieronder weergegeven.

Direct toepasbaar:

Op het gebied van gedragsbeïnvloeding/ communicatie/ bewustwording acceptatie is op korte termijn veel mogelijk. Te denken valt aan:

- A1. Les op de basisschool/ voortgezet onderwijs over landbouwverkeer/ meerijddag
- A2. Verkeersdag in de kern waarbij landbouwers + bewoners samen komen
- A3. Verbeteren communicatie tussen ZLTO/ CUMELA met inwoners (o.a. tijdens oogstseizoen)
- A4. Maandelijks media-aandacht over gewenst gedrag (en belonen goed gedrag)
- A5. Handhaving/ houden aan de verkeersregels/ elkaar aanspreken op gedrag
- A6. Acceptatie/ begrip voor elkaar creëren
- A7. Opfriscursus na 5 jaar of bij nieuwe werkgever
- A8. Gedragsregels bij passeren landbouwverkeer-fietsers
- A9. Cursussen bij loonbedrijven/ voor bestuurders landbouwvoertuigen

Ook bij fysieke maatregelen op routes of aan landbouwvoertuigen kan vandaag begonnen worden met maatregelen:

- A15. Obstakels direct langs wegen/ bij kruispunten verwijderen (goed zicht en voldoende breedte), toepassen schrikstroken parkeerplaatsen.

Tot slot zijn er enkele organisatorische elementen die toegepast kunnen worden:

- A23. Zichtbaarheid/ herkenbaarheid van landbouwverkeer vergroten en aanpassingen aan landbouwvoertuigen zelf (innovatieve spatborden, tractorbumper verplicht).
- A24. Evenementen niet tijdens oogst (vergunning)
- A26. Arbeidstijden aanpassen (t.b.v. buiten spits rijden)
- A27. Heldere verkeersregels, bebording, etc.
- A28. Handhaving/ toezicht op huftergedrag

Bovenstaande maatregelen zetten weinig zoden aan de dijk en lossen het probleem niet op. Kunnen wel als aanvullend gelden.

Nader te onderzoeken maatregelen:

De volgende onderwerpen zijn genoemd die kansrijk zijn, maar waarvoor nader onderzoek gewenst is.

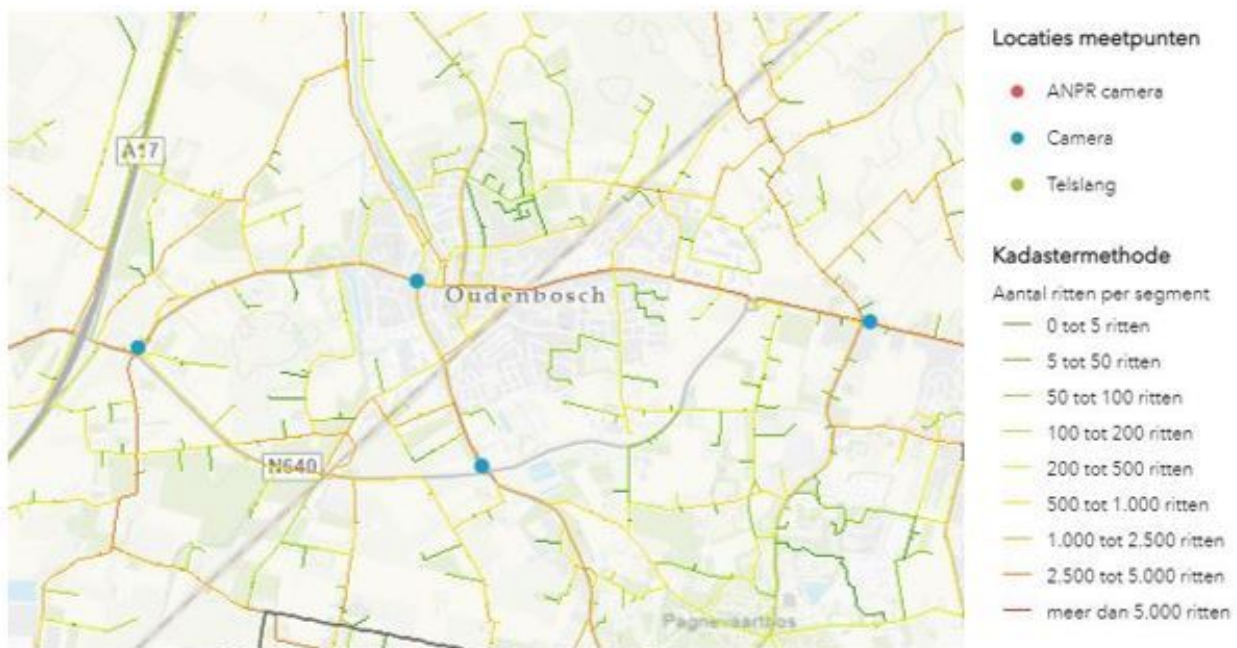
- B1. Scheiden van verkeer (voornamelijk fietsverkeer met landbouwverkeer). O.a. gescheiden fietspaden, aanleg fietspaden (met subsidie) en fietsers van routes met landbouwverkeer halen.
- B2. Vaste routes duiden voor landbouwverkeer op basis van herkomsten en bestemmingen landbouwverkeer (voorkeursroute zowel binnen als buiten kern en verbod op overige wegen)/ netwerken voor verschillende functies benoemen.
- B3. Venstertijden/ afspraken over rijtijden landbouwverkeer (buiten spits/ schooltijden), inclusief kentekening.
- B8. Weer doorgaand verkeer (sluipverkeer) op de landbouwroute door de kern.
- B9. Alleen gebruik maken van ontsluitingswegen (50km/u / 70 km/u), beperk gebruik wegen met veel of een mix van functies.
- B14. Parallelweg aanleggen, indien alleen voor landbouwverkeer dan semi-verhard.

Onderzoeksrapport van RHDHV ‘Verkeersmetingen RWB; vracht-, landbouw- en fietsverkeer’ (mei 2020)

In 2020 zijn routes van landbouwverkeer in beeld gebracht met de Kadastermethode en zijn tellingen uitgevoerd om inzicht te krijgen in de hoeveelheid landbouwvoertuigen die door de kern van Oudenbosch rijden inzichtelijk te maken.

Kadastermethode

De Kadastermethode geeft een indicatie waar landbouwverkeer rijdt op de openbare weg. Het betreft routes van landbouwverkeer tussen huis- en veldkavels. Resultaten hiervan in en om Oudenbosch zijn weergegeven in onderstaand figuur (te raadplegen via [Regio West Brabant Resultaat tellingen \(arcgis.com\)](https://arcgis.com)).

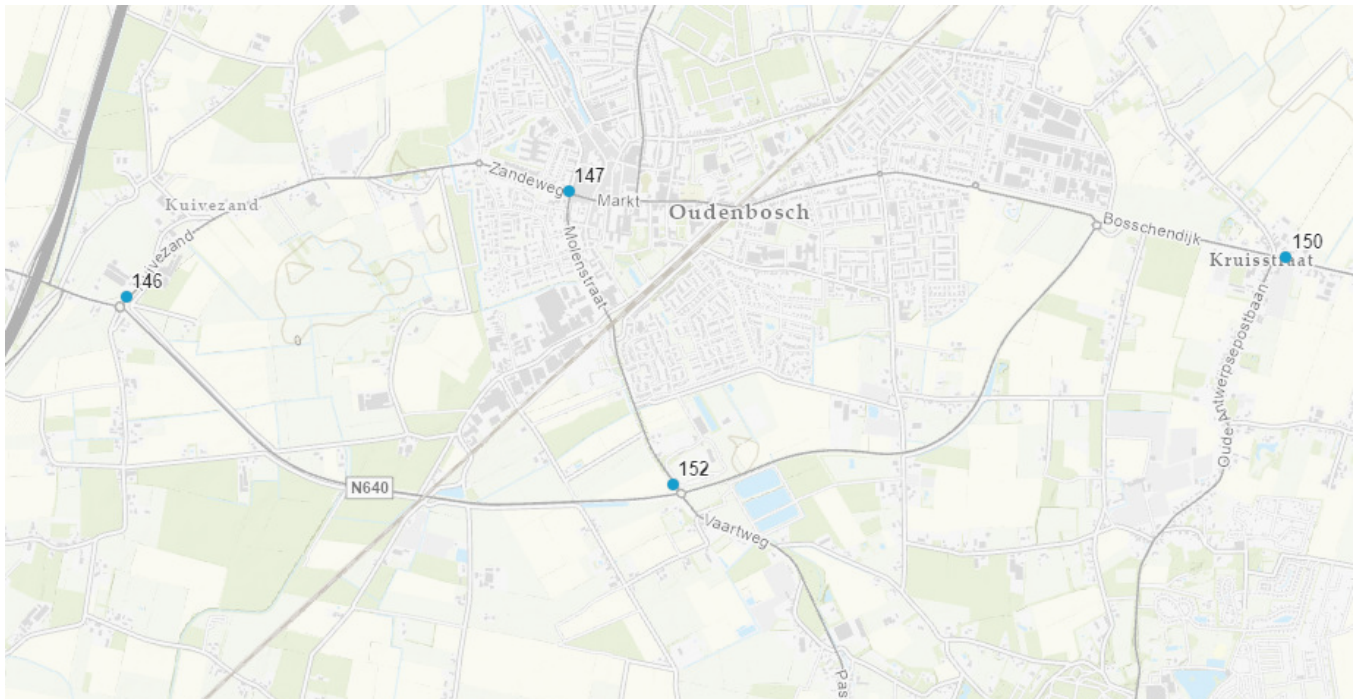


Routes landbouwverkeer o.b.v. Kadastermethode in en om Oudenbosch

Tellingen landbouwverkeer

Met de Kadastermethode is niet exact te zeggen hoeveel landbouwvoertuigen er op bepaalde wegen rijden. Daarom zijn er ook tellingen uitgevoerd om inzichtelijk te maken om hoeveel landbouwverkeer het gaat. Met behulp van reguliere camera's zijn op drie punten (zie de drie bolletjes) op de route door Oudenbosch het aantal landbouwvoertuigen en de rijrichting van het landbouwverkeer gemeten.

Intensiteiten landbouwverkeer door Oudenbosch zijn weergegeven in onderstaande tabellen. Hierbij is voor de ochtendspits, avondspits en per etmaal weergegeven wat het minimaal en maximaal aantal waargenomen voertuigen tijdens deze periodes was. 'Tot' geeft het totaal aan gedurende deze periodes die zijn geteld gedurende een week (telling van 14 september t/m 20 september 2019).



Locaties tellingen landbouwverkeer

| Nr. | Van | Naar | OS min | OS max | OS tot | AS min | AS max | AS tot | Etm min | Etm max | Etm tot |
|-----|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|
| 150 | Noord | West | 0 | 9 | 9 | 0 | 1 | 2 | 0 | 20 | 27 |
| 150 | Noord | Zuid | 0 | 3 | 7 | 0 | 2 | 3 | 0 | 8 | 24 |
| 150 | Noord | Oost | 0 | 2 | 9 | 0 | 3 | 8 | 2 | 19 | 54 |
| 150 | Oost | Noord | 0 | 1 | 3 | 0 | 5 | 12 | 2 | 15 | 45 |
| 150 | Oost | West | 0 | 3 | 6 | 0 | 2 | 7 | 5 | 22 | 60 |
| 150 | Oost | Zuid | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 7 |
| 150 | Zuid | Oost | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 3 | 0 | 3 | 11 |
| 150 | Zuid | Noord | 0 | 3 | 3 | 0 | 3 | 6 | 0 | 11 | 21 |
| 150 | Zuid | West | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 4 |
| 150 | West | Zuid | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 3 |
| 150 | West | Oost | 0 | 5 | 14 | 0 | 4 | 10 | 2 | 19 | 60 |
| 150 | West | Noord | 0 | 6 | 7 | 0 | 1 | 1 | 0 | 10 | 17 |
| 147 | Noord | West | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 147 | Noord | Zuid | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Overzicht intensiteiten landbouwverkeer door Oudenbosch

| | | | | | | | | | | | | |
|-----|-------|-------|---|----|----|---|---|----|---|----|----|---|
| 147 | Noord | Oost | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 147 | Oost | Noord | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 147 | Oost | West | 0 | 9 | 17 | 0 | 2 | 7 | 3 | 27 | 73 | |
| 147 | Oost | Zuid | 0 | 1 | 5 | 0 | 3 | 4 | 0 | 11 | 31 | |
| 147 | Zuid | Oost | 0 | 2 | 3 | 0 | 1 | 2 | 0 | 10 | 28 | |
| 147 | Zuid | Noord | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 | |
| 147 | Zuid | West | 0 | 2 | 2 | 0 | 4 | 8 | 1 | 6 | 26 | |
| 147 | West | Zuid | 0 | 1 | 2 | 0 | 4 | 6 | 0 | 14 | 21 | |
| 147 | West | Oost | 0 | 8 | 13 | 0 | 4 | 12 | 0 | 28 | 61 | |
| 147 | West | Noord | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 146 | Noord | West | 0 | 5 | 9 | 0 | 6 | 11 | 1 | 17 | 66 | |
| 146 | Noord | Zuid | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 0 | 13 | 21 | |
| 146 | Noord | Oost | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 4 | |
| 146 | Oost | Noord | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 5 | |
| 146 | Oost | West | 0 | 14 | 17 | 0 | 2 | 3 | 0 | 24 | 51 | |
| 146 | Oost | Zuid | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 3 | |
| 146 | Zuid | Oost | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 4 | |
| 146 | Zuid | Noord | 0 | 2 | 3 | 0 | 1 | 2 | 0 | 15 | 25 | |
| 146 | Zuid | West | 0 | 10 | 17 | 0 | 3 | 8 | 2 | 32 | 79 | |
| 146 | West | Zuid | 0 | 8 | 13 | 0 | 3 | 6 | 3 | 31 | 76 | |
| 146 | West | Oost | 0 | 11 | 18 | 0 | 1 | 1 | 1 | 21 | 57 | |
| 146 | West | Noord | 0 | 4 | 8 | 0 | 6 | 11 | 0 | 17 | 49 | |

Overzicht intensiteiten landbouwverkeer door Oudenbosch

De resultaten van camera 146, gelegen aan de westzijde van Oudenbosch ter hoogte van de N640, laten zien dat ondanks het verbod, relatief veel landbouwvoertuigen richting het zuiden rijden en vanuit het zuiden komen.

Het verkeer dat op alle drie de cameralocaties de oost-west of west-oost verbinding maakt, en dus parallel rijdt aan de provinciale weg N640, ligt redelijk gelijk rond een gemiddelde van 60 landbouwvoertuigen. Enkel ter hoogte van camera 147, vanuit het oosten richting het westen ligt dit aantal hoger, op 73.

Uit de resultaten blijkt daarnaast dat de minimale en maximale aantallen voor de ochtendspits, avondspits en per etmaal laten zien dat de drukte qua landbouwvoertuigen verschilt per dag.

Tijdens de metingen is niet bepaald welke van de voertuigen de gehele route door de kern rijdt en wat bestemmingsverkeer is. Uit het onderzoek van [Ligtermoet & Partners in 2013](#) is bepaald dat voor 20-25% van het landbouwverkeer dat door Oudenbosch rijdt, de rondweg een oplossing. Uit het telonderzoek van 2019 is niet exact te bepalen wat de hoeveel doorgaand landbouwverkeer is in de kern van Oudenbosch. In de tellingen is te zien dat aan de oost- en westkant van de kern van Oudenbosch vergelijkbare aantallen landbouwvoertuigen te zien zijn (punt 146 en 150), maar het aantal doorgaande voertuigen is onbekend. Wel is uit de tellingen te zien dat circa 75% van het landbouwverkeer op de Markt/ Zandeweg ter hoogte van de Molenstraat rechtdoor rijdt. Ongeveer een kwart slaat af naar de Molenstraat (en hetzelfde aantal komt ook uit die richting). Landbouwvoertuigen die richting noorden rijden zijn niet geteld. In de Kadastermethode is te zien dat deze route er wel is.

Waarom is de huidige route een probleem?

Op basis van de beleidskaders zoals weergegeven in hoofdstuk 2, is de route door Oudenbosch om de volgende redenen een probleem.

SPV

Ieder thema binnen het SPV bevat risico's voor verkeersveiligheid. In Oudenbosch zijn er op basis van de risico's benoemt in het SPV de volgende mogelijke risico's.

- Veilige infrastructuur: er is sprake van een gedeelde infrastructuur tussen landbouwverkeer en fietsers
- Heterogeniteit van voertuigen in het verkeer zorgt voor andere risico's: door het delen van de infrastructuur tussen fietsers en landbouwverkeer is er sprake van een groot verschil in massa en omvang. Dit leidt zonder maatregelen tot een hoger risico voor lichtere en langzamere verkeersdeelnemers.
- Kwetsbare verkeersdeelnemers: kwetsbare verkeersdeelnemers lopen een verhoogd ongevalsrisico in het verkeer. In het centrum van Oudenbosch is sprake van menging/ interactie tussen kwetsbare verkeersdeelnemers en (land)bouwverkeer in de kern op het fietsnetwerk en schoolroutes.
- Onervaren verkeersdeelnemers: de route van landbouwverkeer in de kern van Oudenbosch overlapt en met schoolroutes van zowel basisscholen als middelbare scholen. Deze lopen een verhoogd ongevalsrisico.

Wetswijziging landbouwverkeer

Bij het invoeren van de registratie- en kentekenplicht voor landbouwverkeer is een motie aangenomen waarin is opgenomen dat wegbeheerders streven een "ja, tenzij" beleid na: in principe worden de wegen vrijgegeven behalve als er redenen zijn vanuit het oogpunt van - in ieder geval - verkeersveiligheid om dat niet te doen. Er dient te worden onderzocht welke maatregelen genomen kunnen worden om de kansen die deze wetswijziging biedt, optimaal in te zetten voor een vergroting van de verkeersveiligheid.

Provinciaal beleid

De provincie Noord-Brabant heeft de beleidsregel 'langzaam gemotoriseerd verkeer op wegen Noord-Brabant' opgesteld. Het uitgangspunt is dat provincie geen langzaam gemotoriseerd verkeer op stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen type I toestaat. Daarnaast is uitgangspunt dat gebiedsontsluitingswegen type II en erftoegangswegen gesloten worden verklaard voor langzaam rijdend verkeer, tenzij er geen alternatieve routes beschikbaar zijn of nieuwe routes kunnen worden aangelegd. De provincie heeft hiervoor een afwegingkader opgesteld. Dit is van toepassing wanneer een provinciale weg wordt gesloten. Er is geen beleid voor het openstellen van provinciale wegen, omdat in principe de provinciale weg is gesloten voor landbouwverkeer.

De Oudenbossche Koepelbaan, die is gesloten voor landbouwverkeer, sluit aan bij het beleid van de provincie.

Voor de aanleg van de Oudenbossche Koepelbaan is [onderzoek gedaan](#) naar routes voor landbouwverkeer. De conclusie van het onderzoek was dat de route door Oudenbosch geschikt is voor de afwikkeling van landbouwverkeer, met de beoogde herinrichting van wegen in het centrum en de provincie heeft als gevolg daarvan besloten om geen landbouwverkeer op de rondweg toe te laten. Echter, in het adviesrapport ging men er van uit dat in het centrum van Oudenbosch een netwerk met eenrichtingsverkeer gerealiseerd zou worden. Deze aanname is echter niet aan de orde gebleken, want dit zou leiden tot grote omrijafstanden in het verblijfsgebied, en bovendien zouden veel routes zich verplaatsen naar onderliggende routes die daar niet geschikt voor zijn. Het eenrichtingsverkeer is daarom niet reëel gebleken en niet uitgevoerd in het centrum van Oudenbosch. Voor provincie is het aanpassen van het gemeentebeleid (behouden tweerichtingsverkeer in centrum Oudenbosch) voorsnog geen reden om de rondweg alsnog open te stellen voor landbouwverkeer.

Gemeentelijk beleid

In de Mobiliteitsvisie 2019-2022 van gemeente Halderberge is opgenomen dat zoveel mogelijk wordt ingezet op de verkeersveiligheid voor fietsers, waaronder op schoolroutes. Ook de kwaliteit en veiligheid van het wandelnetwerk dient verbeterd te worden in het centrum. De routes van het doorgaande landbouwverkeer overlapt met het hoofd fietsnetwerk en school-thuisroutes van zowel basisscholieren als middelbare scholieren, tevens gaat de route door het centrum van Oudenbosch. Hiermee sluit de route van het landbouwverkeer niet aan bij het beleid van de gemeente Halderberge.

Conclusie route door Oudenbosch

De route door Oudenbosch (Zandeweg-Markt-St.Bernaertsstraat) kan **niet** gezien worden als veilige route voor het landbouwverkeer aangezien deze route grotendeels door de bebouwde kom loopt (sluit niet aan bij motie voor nieuwe wetgeving landbouwverkeer), geen landbouwherkomsten en -bestemmingen heeft, geen gescheiden afwikkeling met fietsverkeer kent (risico's voor zwakkere verkeersdeelnemers) en overlast veroorzaakt bij omwonenden (oudere panden direct aan de weg). Verbreding van de smalle routes of scheiden van verkeer is in de kern niet mogelijk vanwege bebouwing die aan beide zijden van de straten aanwezig is. De route sluit hiermee niet aan bij het SPV, de wetwijziging voor landbouwverkeer die is ingevoerd en bij het gemeentelijk beleid. De provinciale weg (Oudenbossche Koepelbaan) is gesloten voor landbouwverkeer en sluit daarmee wel aan bij het beleid van de provincie. Vanwege de problematiek in de kern van Oudenbosch worden mogelijke alternatieven onderzocht.

Alternatieve oplossingsrichtingen

Uit voorgaande studies en op basis van beschikbare gegevens zijn er mogelijke alternatieve oplossingsrichtingen/ routes voor landbouwverkeer, zodat het landbouwverkeer niet meer door de kern van Oudenbosch hoeft te rijden als het daar niet hoeft te zijn voor werkzaamheden/ specifieke bestemmingen. Deze zijn hieronder kort beschreven. In de volgende paragrafen zijn consequenties van deze routes beschreven.

Alternatieve routes buiten de bebouwde kom zijn beperkt. Mogelijke alternatieve routes zijn:

- A. Route ten zuiden van Oudenbosch: Langenbergsestraat-Nieuwe Weg-Spijperstraat-Industrieweg-Galgestraat-Vaartweg-Geijzestraat-Nattestraat-Jan Teunisstraat-Kapelstraat (*blauw*)
- B. Route ten noorden van Oudenbosch: Kluivezand, Wildertstraat, Peeter Ceelen Keetweg, Standdaarbuitensedijk, Havendijk, Oudlandsedijk, Bornhemweg, Oudlandweg, Moerdijksestraat, Klinkstraat, Nijverheidsweg, Bosschendijk (*paars*).

Mogelijkheden voor alternatieve routes met nieuwe verbindingen:

- C. Parallelweg langs de Oudenbossche Koepelbaan (N640, *groen op kaart*)

Aanpassen toelatingsbeleid (sluit niet aan bij beleid van provincie):

- D. Route via Oudenbossche Koepelbaan (gelijk aan tracé van C, zie groene lijn in onderstaande figuur).

Overige maatregelen (niet op kaart):

E. Gedragsmaatregelen, communicatie en bewustwording: het gaat om onder andere gedragsmaatregelen, communicatie en bewustwording ([zie ook eerder onderzoek](#)). Dit zijn aanvullende maatregelen die al op korte termijn kunnen worden uitgevoerd. Deze maatregelen dragen bij aan het verbeteren aan onder andere verkeersveiligheid, onderling begrip, etc. Deze maatregelen leiden niet tot een alternatieve route voor het doorgaande landbouwverkeer en zijn geen structurele oplossing. Deze aanvullende maatregelen dienen naast mogelijke, structurele oplossingen uitgevoerd te worden.



Alternatieve routes

Legenda:

- **Huidige route landbouwverkeer**
- Alternatieve route A, ten zuiden van Oudenbosch
- Alternatieve route B, ten noorden van Oudenbosch
- Alternatieve/deel nieuwe route C, parallelweg N640 complementeren
- Mogelijke variant op alternatieve route

Toets afweegkader

Provincie Noord-Brabant heeft criteria opgesteld voor het onderzoeken of alternatieve routes beschikbaar zijn (of geschikt gemaakt kunnen worden) of dat mogelijkheden voorhanden zijn om een nieuwe route aan te leggen voor landbouwverkeer. Dit afwegingskader is opgesteld voor situaties wanneer een provinciale weg wordt gesloten voor landbouwverkeer, niet voor het openen van provinciale wegen.

In onderstaande tabel hebben we een exercitie uitgevoerd, waarbij we nagaan aan welke criteria de alternatieve routes voldoen, indien wordt gezocht naar alternatieve routes/ nieuwe mogelijke routes. De voor- en nadelen van de verschillende oplossingsrichtingen zijn in een volgende paragraaf naast elkaar gezet.

Tabel: resultaten van de alternatieven weergegeven op basis van criteria uit het afwegingskader van de provincie (dat gebruikt wordt bij sluiten van provinciale wegen).

| | Huidige route door Oudenbosch | A: Langenbergsestraat - Nieuwe Weg e.v. | B: Noordzijde Oudenbosch | C: Aanleg parallelweg Oudenbossche Koepelbaan (N640) | D. Route via Oudenbossche Koepelbaan (N640) |
|---------------------------------|---|---|---|---|---|
| Afstand | 4,5 km | 7,4 km | 8,4km | 5,1 km | 5,1 km |
| Omrijfactor (t.o.v. N640) | 0,9 | 1,5 | 1,6 | 0 | n.v.t. overige routes mee vergeleken |
| Herkomst/bestemmingen? | nee | ja | nee (Bosschenkdijk-Oudlandweg) | nee | nee |
| Buiten de bebouwde kom? | nee | ja | ja | ja | ja |
| Rijbaanbreedte | < 6,0 meter (bibeko) | < 5,5 meter (bubeko) | <5,5 meter (bubeko) | > 5,5 meter (bubeko) | > 5,5 meter (bubeko) |
| Doorrijhoogte | voldoet | voldoet | voldoet | voldoet | voldoet |
| Gescheiden afwikkeling fietsers | nee | nee | nee | afhankelijk van inrichting | ja |
| Overige opmerkingen | Knelpunten in 30-km/u-zone (smal, overlap hoofd fietsroute en school-thuisroutes) | Diverse knelpunten op route, tevens drukke recreatieve fietsroute | Knelpunten in 30 km/u-zone (smal, overlap hoofd fietsroute en school-thuisroutes). Hoofd fietsroute: Standaard buitendijk, Bornhemweg; school-thuisroute: Standaard buitensedijk, Moerdijksestraat, Klinkstraat). Wegen in het buitengebied smal (<5,5 meter). | Niet maakbaar in verband met noodzakelijke ruimte | Sluit niet aan bij beleid provincie. Impact op verkeersveiligheid en doorstroming. Geen oplossing voor al het landbouwverkeer in kern Oudenbosch, zie Kadastermethode. Het biedt wel een mogelijke route voor doorgaand landbouwverkeer (o.a. loonwerkers). |

Consequenties wijzigen toelatingsbeleid landbouwverkeer op routes (Kadastermethode)

Met de Kadastermethode zijn een aantal scenario's in beeld gebracht:

- Variant 0: Huidige situatie
- Variant 1: sluiten route door de kern van Oudenbosch voor landbouwverkeer.
- Variant 2: provinciale weg (Oudenbossche Koepelbaan) is opengesteld voor landbouwverkeer.
- Variant 3: provinciale weg (Oudenbossche Koepelbaan) is opengesteld voor landbouwverkeer en de route door de kern van Oudenbosch is gesloten voor landbouwverkeer.

In onderstaande figuren zijn de resultaten te zien van de analyse met Kadastermethode, waarbij verschuiving van routes is te zien. In de huidige situatie is de kern Oudenbosch het kruispunt van diverse routes in alle windrichtingen. Het sluiten van de kern van Oudenbosch (variant 1), laat duidelijke routes aan zuidkant en oostkant van Oudenbosch zien. Het openstellen van de Oudenbossche Koepelbaan (variant 2) lost het probleem in Oudenbosch niet volledig op; er zijn nog steeds routes van landbouwverkeer die door de kern van Oudenbosch lopen. Wel zal landbouwverkeer gebruik maken van de provinciale weg (westelijk deel van Oudenbossche Koepelbaan) en lopen er minder routes door de kern van Oudenbosch via de doorgaande weg. Het openstellen van de Oudenbossche Koepelbaan zal ertoe leiden dat doorgaand landbouwverkeer van o.a. loonbedrijven niet meer door de kern van Oudenbosch rijdt, omdat de route korter is en beter berijdbaar is. Deze routes zijn niet (volledig) met de Kadastermethode inzichtelijk te maken.

Wanneer de provinciale weg wordt opengesteld en de kern van Oudenbosch wordt gesloten voor landbouwverkeer (variant 3), dan worden de routes rondom Oudenbosch meer gebruikt door landbouwverkeer. De provinciale weg tussen Kuivezand en Vaartweg wordt gebruikt door het lokale landbouwverkeer, ten westen van de Vaartweg zijn geen routes van landbouwverkeer op de provinciale weg te zien. Dit betekent niet dat er helemaal geen gebruik gemaakt van zal worden gemaakt (zie eerdere opmerking over doorgaand landbouwverkeer), maar laat wel zien dat het openstellen van de provinciale weg maar gedeeltelijk leidt tot oplossen van de problematiek.

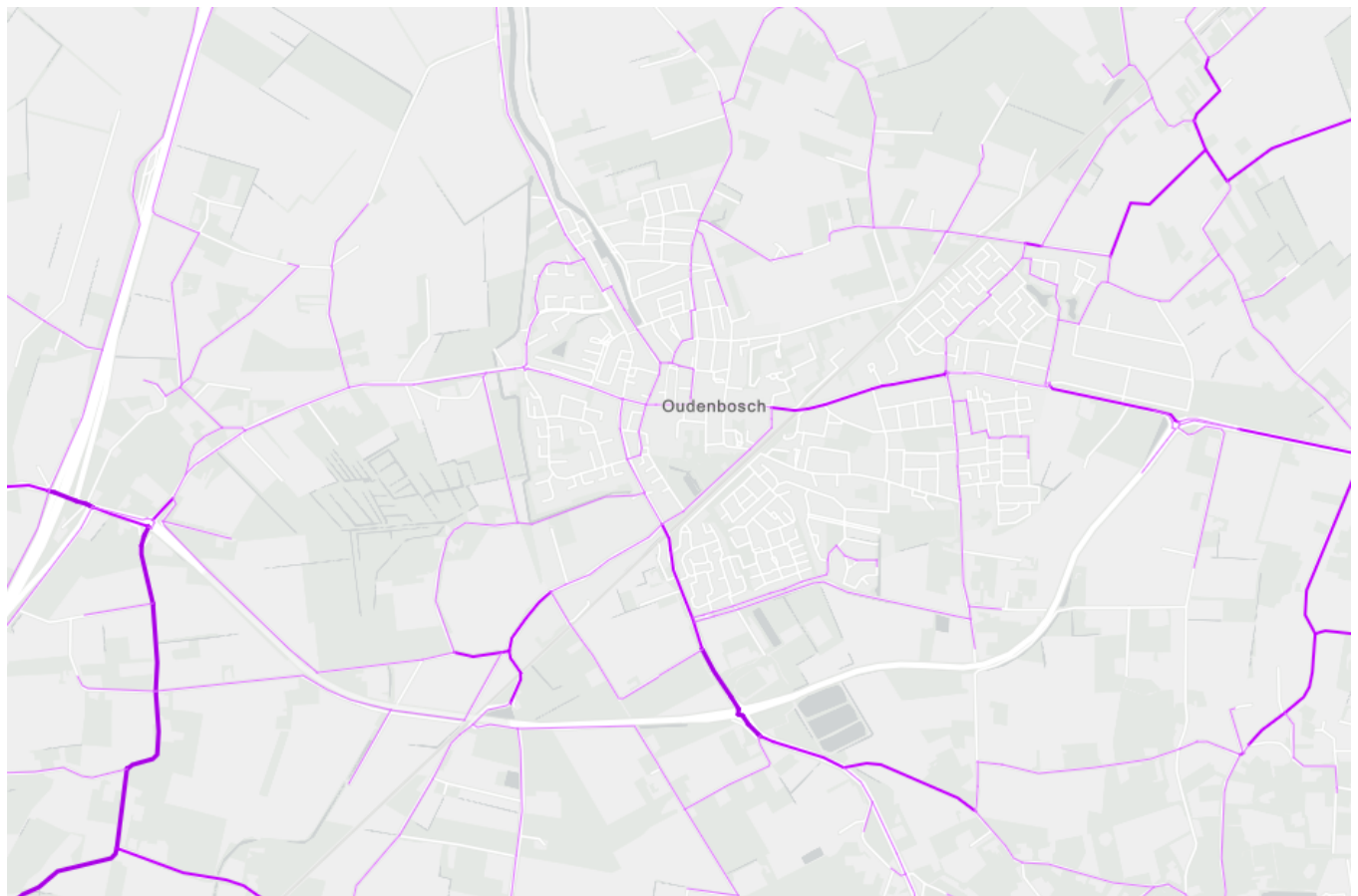
Uit de analyse volgt dat het sluiten van de route door de kern van Oudenbosch en/of het openstellen van de provinciale weg, niet leidt tot grote wijzigingen in de lengte van de routes voor landbouwverkeer (die door de gemeente lopen), zie onderstaande tabel. Het sluiten van de route door de kern leidt tot iets langere routes voor landbouwverkeer. Het openstellen van de provinciale weg tot iets kortere routes van landbouwverkeer door de gemeente.

Tabel 1 Gemiddelde lengte routes landbouwverkeer die door gemeente Halderberge lopen

| Variant | Gemiddelde lengte route (km) |
|---|-------------------------------------|
| 0: huidige situatie | 8.0 |
| 1: Route door kern Oudenbosch gesloten | 8.2 |
| 2: Oudenbossche Koepelbaan open voor landbouwverkeer | 7.9 |
| 3: Oudenbossche Koepelbaan open voor landbouwverkeer, route door kern Oudenbosch gesloten | 7.7 |

[Zie ook de digitale kaart.](#)

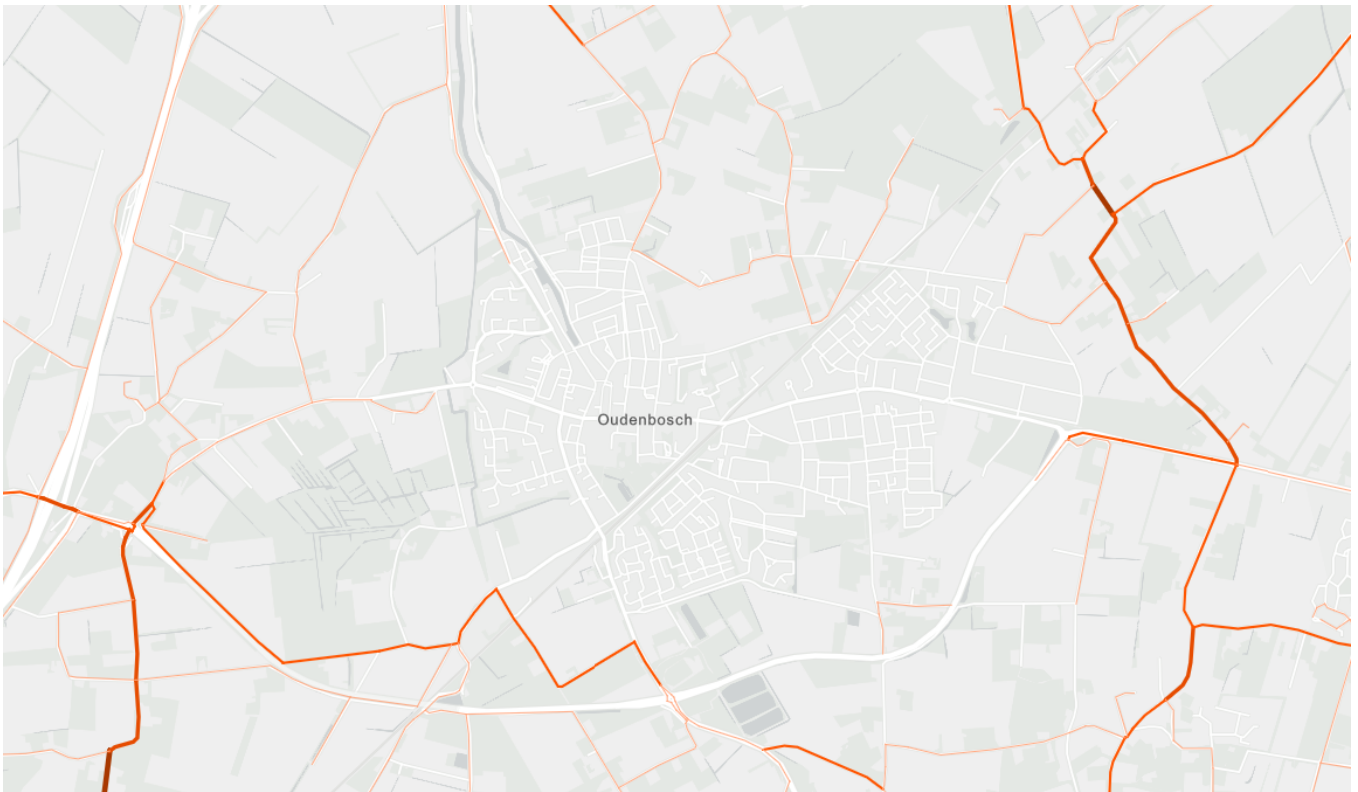
Variant 0: Huidige situatie



Routes landbouwverkeer huidige situatie (variant 0)

In de huidige situatie is de kern Oudenbosch het kruispunt van diverse routes in alle windrichtingen. Hierdoor wordt met name de route over de Bosschendijk relatief zwaar belast met landbouwverkeer. Ook de routes via de Vaartweg en de Indsutrieweg kennen een relatief zware belasting.

Variant 1: Sluiten kern Oudenbosch



Routes landbouwverkeer bij sluiten route door kern Oudenbosch (variant 1)

Zodra de kern Oudenbosch wordt afgesloten voor het landbouwverkeer komen duidelijk de wegen in beeld waar het landbouwverkeer zich gaat afwikkelen. De eerste route gaat via Kuivezand - Nieuweweg - Industrieweg - Galgestraat, de tweede via Gors en de Oude Antwerpsepostbaan.

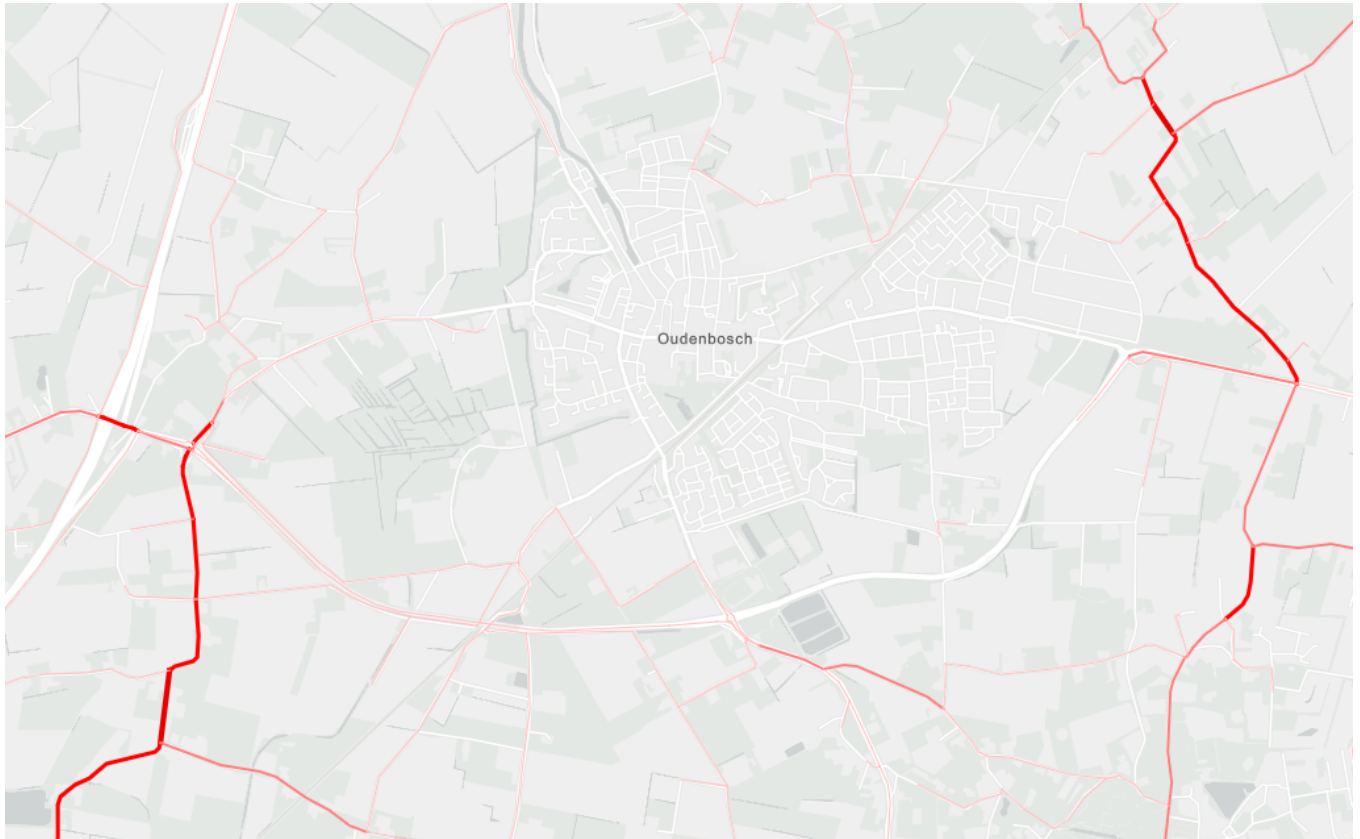
Variant 2: Openstellen N640



Routes landbouwverkeer bij openstellen bij openstellen N640 (variant 2)

Het openstellen van de N640 heeft zonder aanvullende maatregelen een beperkt effect. Het deel tussen de Bosschendijk en de rotonde aan de Vaartweg genereert zelfs geen landbouwverkeer.

Variante 3: Openstellen N640 en sluiten kern Oudenbosch



Routes landbouwverkeer bij sluiten route door kern Oudenbosch en openstellen N640 (variant 3)

Ook met het sluiten van de gehele kern Oudenbosch lijkt de meerwaarde van het openstellen van de N640 maar een beperkt effect te hebben. Vooral de routes die ook al in variant 1 naar voren kwamen worden zwaarder belast.

Noot

Bij de berekeningen is het noodzakelijk om de [beperkingen van de methode](#) in acht te nemen. Naar verwachting zal met name loonwerkverkeer wel gebruik maken van de Oudenbossche Koepelbaan, omdat dit verkeer zich vaak over langere afstanden verplaatst.

Conclusies en advies

Knelpunt route landbouwverkeer door Oudenbosch

De route door Oudenbosch (Zandeweg-Markt-St.Bernaertsstraat) kan niet gezien worden als veilige route voor het landbouwverkeer aangezien deze route grotendeels door de bebouwde kom loopt (sluit niet aan bij motie voor nieuwe wetgeving landbouwverkeer), geen landbouwherkomsten en -bestemmingen heeft, geen gescheiden afwikkeling met fietsverkeer kent (risico's voor zwakkere verkeersdeelnemers) en overlast veroorzaakt bij omwonenden (oudere panden direct aan de weg). Verbreding van de smalle routes of scheiden van verkeer is in de kern niet mogelijk vanwege bebouwing die aan beide zijden van de straten aanwezig is. De route sluit hiermee niet aan bij het SPV, de wetswijziging voor landbouwverkeer die is ingevoerd¹ en bij het gemeentelijk beleid. De provinciale weg (Oudenbossche Koepelbaan) is gesloten voor landbouwverkeer en sluit daarmee wel aan bij het beleid van de provincie. Vanwege de problematiek in de kern van Oudenbosch zijn mogelijke alternatieven onderzocht.

Mogelijke alternatieve routes/ oplossingsrichtingen

Onderzocht is wat mogelijke alternatieve routes of oplossingsrichtingen zijn voor de route door Oudenbosch en wat consequenties daarvan zijn. Het betreft:

- A. Route ten zuiden van Oudenbosch
- B. Route ten noorden van Oudenbosch
- C. Parallelweg langs Oudenbossche Koepelbaan (deels nieuwe verbinding)
- D. Openstellen Oudenbossche Koepelbaan
- E. Overige maatregelen, zoals gedragsmaatregelen, communicatie en bewustwording.

In de onderstaande figuur is het huidige tracé en mogelijke alternatieve routes/ nieuwe routes weergegeven voor landbouwverkeer.



Legenda:

- **Huidige route landbouwverkeer**
- Alternatieve route A, ten zuiden van Oudenbosch
- Alternatieve route B, ten noorden van Oudenbosch
- Alternatieve/deel nieuwe route C, parallelweg N640 complementeren/ route via N640
- - - - Mogelijke variant op alternatieve route

Voor deze alternatieven zijn consequenties beschreven voor verkeersveiligheid, doorstroming, kosten, oplossend vermogen, onzekerheden en beleid zijn consequenties per mogelijke oplossingsrichting benoemd. Deze zijn samengevat in [deze tabel](#), waarbij in rood is aangegeven als het een negatieve consequentie is, met groen positief en grijs maakt geen verschil of dient nader onderzocht te worden.

Alternatieve routes voor de route via de kern van Oudenbosch, die lopen buiten de bebouwde kom (niet via de provinciale weg) - aan de noordzijde of zuidzijde van Oudenbosch - leiden tot lange omrijafstanden. Dit heeft te maken met beperkt beschikbare wegen in oost-westelijke richting. Daarnaast zijn er op deze routes diverse knelpunten aanwezig (smalle wegen) en overlap met hoofd fietsroutes/ schoolroutes op wegen met gemengd verkeer. De alternatieve routes zijn met het oog op de verkeersveiligheid niet geschikt. Verbreding van de routes is niet mogelijk door de aanwezigheid van bomen, water- en groenvoorzieningen, geluidswallen en eigendomsgrenzen.

Als alternatief op de mogelijke bestaande alternatieve routes, is onderzocht of het mogelijk is om een nieuwe verbinding te maken. Eerder onderzocht is of het mogelijk is om de parallelweg langs de Oudenbossche Koepelbaan te complementeren. Los van investeringen die gedaan moeten worden is dit is echter niet mogelijk vanwege de noodzakelijke ruimte voor water- en groenvoorzieningen langs het tracé (Ligtermoet, april 2013).

Het openstellen van de provinciale weg N640 voor landbouwverkeer is ook naast de alternatieve routes en nieuwe routes geplaatst. Beleid van de provincie is om geen landbouwverkeer toe te laten op provinciale wegen. Er is een afwegingskader voor het onderzoek naar geschikte alternatieve routes of nieuwe routes bij het sluiten van een provinciale weg, niet voor het openen van een provinciale weg. Het openstellen van de provinciale weg heeft positieve en negatieve consequenties. Het openstellen van de provinciale weg zal het probleem in Oudenbosch niet volledig oplossen, er zullen landbouwvoertuigen door de kern blijven rijden (tenzij deze helemaal wordt afgesloten voor landbouwverkeer). Het leidt wel tot een vermindering van het aantal routes van landbouwverkeer in de kern en het kan een oplossing zijn voor het doorgaande landbouwverkeer (o.a. loonbedrijven die over langere afstanden rijden). Het openstellen van de Oudenbossche Koepelbaan zal ertoe leiden dat doorgaand landbouwverkeer van o.a. loonbedrijven niet meer door de kern van Oudenbosch rijdt, omdat de route korter is en beter berijdbaar is. Deze routes zijn niet (volledig) met de Kadastermethode inzichtelijk te maken. Het openstellen van de provinciale weg gaat ook in tegen eerder gemaakte afspraken die er zijn gemaakt voor aanleg van de Oudenbossche Koepelbaan, waarbij maatregelen in de kern van Oudenbosch genomen zouden worden, zodat landbouwverkeer daar op een veilige manier doorheen zou kunnen rijden.

Op korte termijn kunnen onder andere gedragsmaatregelen, communicatie en bewustwording worden uitgevoerd. Deze maatregelen dragen bij aan het verbeteren van onder andere verkeersveiligheid, onderling begrip, etc. Deze maatregelen leiden niet tot een alternatieve route voor het doorgaande landbouwverkeer en zijn geen structurele oplossing. Deze maatregelen dienen naast mogelijke, structurele oplossingen uitgevoerd te worden.

Advies

Ons advies met betrekking tot het landbouwverkeer in Oudenbosch is als volgt (uitgesplitst naar maatregelen voor de korte en lange termijn):

Korte termijn

- *De kern van Oudenbosch per direct sluiten voor breed landbouwverkeer aangezien alle percelen via alternatieve routes bereikbaar zijn.*
- *In overleg te treden met de lokale agrariërs en loonwerkers of zij zich herkennen in deze conclusies.*
- *Inzetten op gedrags- en communicatiemaatregelen om op korte termijn de verkeersveiligheid te verbeteren en creëren van meer onderling begrip tussen verschillende weggebruikers en bewoners. Deze maatregelen leiden niet tot een alternatieve route voor het doorgaande landbouwverkeer en zijn geen structurele oplossing. Deze maatregelen dienen naast mogelijke, structurele oplossingen uitgevoerd te worden.*

- *Nader onderzoeken van mogelijke routes en maatregelen op andere verbindingen (dan de oostwestelijke verbinding), zoals de noordzuid-verbinding voor landbouwverkeer door Oudenbosch (o.a. Peeter Ceelen Keetweg) en noordoostelijke verbinding (onderzoeken alternatief voor Gors, Oude Antwerpsepostbaan)*
- *Inzichtelijk maken doorgaand landbouwverkeer (m.n. loonwerkers) door kern Oudenbosch.*

Lange termijn

Inzetten op verbetering van de alternatieve routes zodat deze door agrariërs eenvoudiger zijn te gebruiken. Het gaat hier met namen om de route A en de nog niet onderzochte route via Gors en de Oude Antwerpsepostbaan. Het openen van de provinciale weg lost lang niet alle problemen op, het oost-westverkeer door Oudenbosch is een klein aandeel. Het oostelijke deel doet zelfs helemaal niets.

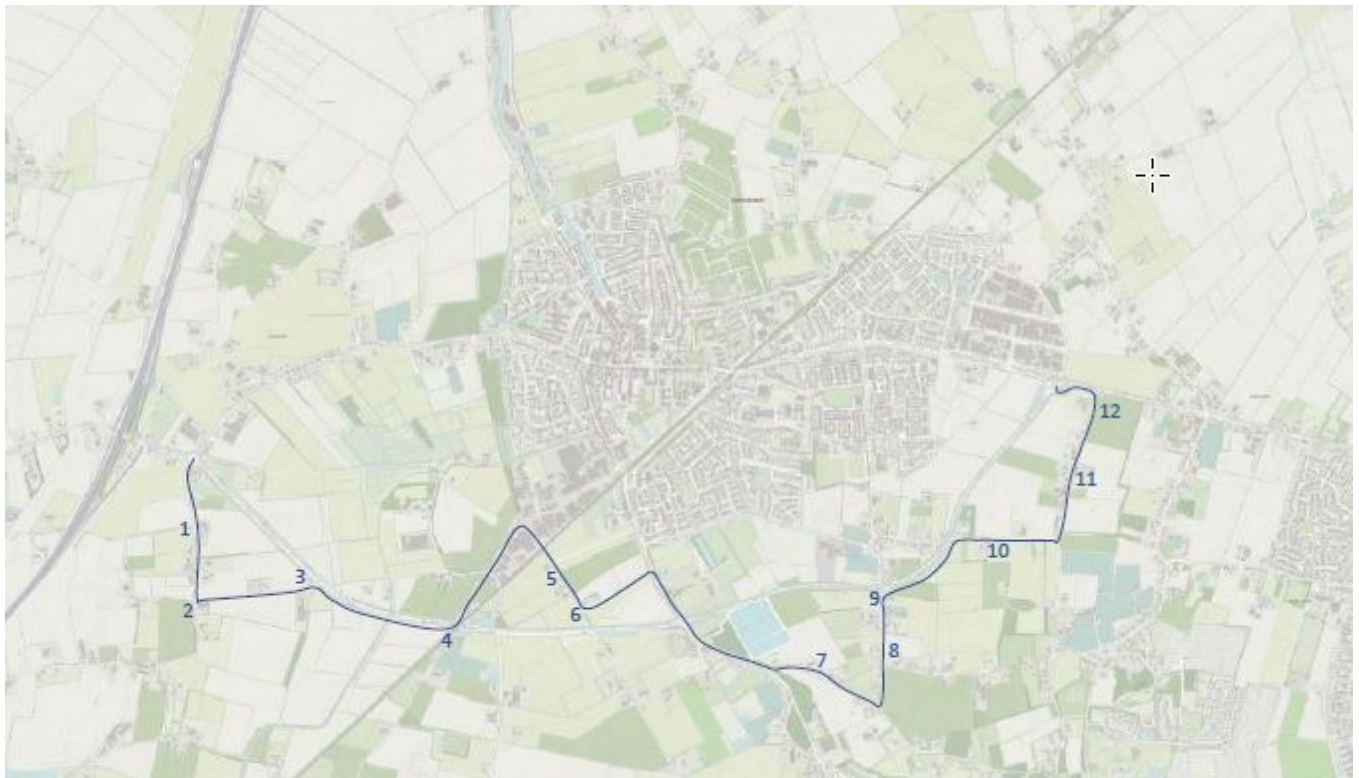
- 1 Wegbeheerders streven een "ja, tenzij" beleid na: in principe worden de wegen vrijgegeven behalve als er redenen zijn vanuit het oogpunt van - in ieder geval - verkeersveiligheid om dat niet te doen. Er dient te worden onderzocht welke maatregelen genomen kunnen worden om de kansen die deze wetswijziging biedt, optimaal in te zetten voor een vergroting van de verkeersveiligheid.*

Bijlagen



Nadere analyse route Langenbergsestraat e.v.

In het kader van het voorgaande wordt in deze paragraaf de 'blauwe' route onder de loep genomen.



Hierboven ziet u een overzicht van de onderzochte route Langenbergsestraat-Nieuwe Weg-Spijperstraat-Industrieweg-Galgestraat-Vaartweg-Geijzestraat-Nattestraat-Jan Teunisstraat-Kapelstraat.

De nummers langs de route betreffen locaties die een knelpunt vormen voor landbouwverkeer.

1. *Langenbergsestraat*: zeer smal profiel, rijbaanbreedte 4,0 á 4,5 meter;
2. *Kruispunt Langenbergsestraat-Nieuwe Weg*: krappe kruising met woning zeer dichtbij gelegen;
3. *Nieuwe Weg*: zeer smal profiel, rijbaanbreedte 3,5 á 4,0 meter en erg krappe bocht nabij N640;
4. *Aansluiting Nieuwe Weg-Spijperstraat*: zeer krappe bocht voor landbouwvoertuigen;
5. *Galgestraat*: zeer krap profiel, rijbaanbreedte circa 3,0 meter. Ook geen uitwijkmogelijkheid in verband met bomen aan beide zijden van de rijbaan;
6. *Galgestraat*: zeer krappe bocht voor landbouwvoertuigen;
7. *Geijzestraat*: zeer smal profiel, rijbaanbreedte circa 4,0 meter. Daarnaast geen uitwijkmogelijkheden;
8. *Nattestraat*: zeer smal profiel, rijbaanbreedte circa 4,0 meter. Ook geen uitwijkmogelijkheid in verband met bomen aan beide zijden van de rijbaan;
9. *Nattestraat*: zeer krappe bocht, gelegen tussen geluidswal en tunnelbak fietspad;
10. *Jan Teunisstraat*: zeer smal profiel, rijbaanbreedte circa 3,5 meter;
11. *Kapelstraat*: zeer smal profiel, rijbaanbreedte circa 3,5 meter. Ook geen uitwijkmogelijkheid in verband met bomen aan beide zijden van de rijbaan;
12. *Kapelstraat*: zeer krappe bocht voor landbouwvoertuigen.

Toetsing van deze route aan de hand van de criteria:

1.a. Ja

1.b. voldoet hier niet aan, de omrijfactor is 1,64 (7,4 km versus 4,5 km) ten opzichte van de route door Oudenbosch, en 1,45 (7,4 km versus 5,1 km) ten opzichte van de route over de Oudenbossche Koepelbaan.

1.c. voldoet grotendeels, de wegen liggen - op een deel van de Vaartweg en de Industrieweg na - buiten de bebouwde kom.

2.a. voldoet hier niet aan, met uitzondering van de Vaartweg is de rijbaanbreedte nergens minimaal 5,5 meter. Sterker nog, op het grootste gedeelte is de rijbaan slechts 3,5 meter tot 4,0 meter breed (op een paar locaties zelfs 3,0 meter), zonder dat er uitwijk- of passeermogelijkheden aanwezig zijn.

2.b. de doorrijhoogte voldoet.

2.c. voldoet hier niet aan, er is geen gescheiden afwikkeling met het fietsverkeer. De v85- snelheid van het verkeer ligt op meerdere locaties boven de 60 km/uur.



Nieuwe Weg (1)



Nieuwe Weg (2)




Galgestraat



Jan Teunisstraat

Intensiteit verkeer N640

| Intensiteit (motorvoertuigen, werkdag, etmaal) 2017 - Telvak provinciale wegen  | |
|--|--------|
| A640 - Oud-Gastel - Rijksweg 17 | 6.383 |
| N640 - Omlegging Oudenbosch Oost | 6.456 |
| N640 - Omlegging Oudenbosch West | 8.678 |
| A640 - Rijksweg 17 - Oudenbosch | 12.144 |
| N640 - Hoevenseweg - Hermelijnweg | 8.088 |
| N640 - Hermelijnweg - Oude Kerkstr... | 9.366 |
| N640 - Roosendaalseweg - Mon Plaisir | 14.318 |
| N640 - Mon Plaisir - Lokkerdreef | 18.336 |
| N640 - Gors - Hoeven | 8.976 |
| N640 - Hoeven - Ind. terr. Vosdonk | 9.487 |
| N640 - Ind. terr. Vosdonk - Oude Rijk... | 9.971 |
| N640 - Oudenbosch - Gors | 10.542 |

Bron: brabant.databank.nl