

Beleidskader

Landbouwverkeer in Drimmelen, Halderberge en Baarle-Nassau



Inhoudsopgave

Inleiding	3
Project aanpak	4
Relevant beleid	5
Wetswijziging landbouwvoertuigen	5
Brede (land)bouwvoertuigen	6
Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030	6
Provinciaal beleid	8
Gemeentelijk beleid	10
Algemene conclusies en aanbevelingen	11

Inleiding

Landbouwverkeer is geen eenvoudig thema in de verkeerskunde. Doordat de voertuigen in beginsel rijdende werkvoertuigen of machines zijn wijken ze op diverse punten af van regulier verkeer. Niet alleen de grootte en de beperkte snelheid waarmee het landbouwverkeer zich kenmerkt, maar ook de veiligheidseisen aan het voertuig zijn anders dan andere voertuigen op de openbare weg. Gelukkig is er steeds meer aandacht voor het landbouwverkeer. Na de introductie van het T-Rijbewijs is tevens de kentekenplicht voor landbouwvoertuigen en mobiele machines ingevoerd. Met de kentekening van de landbouwvoertuigen mag ook de snelheid omhoog en mogen ze 40 km/u rijden. Doel van de regering is om hiermee het landbouwverkeer uit de bebouwde kommen te kunnen weren en over de randwegen af te wikkelen.

Deze wetswijziging lost de problematiek helaas niet op. Duurzaam Veilig zegt immers dat vanwege de beperkte snelheid menging op gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom moet worden vermeden. Anderzijds blijkt wederom uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid dat ook binnen de bebouwde kom de aanwezigheid van landbouwverkeer een belangrijk risicothema is. Menging met fietsverkeer op (te) smalle wegen wordt uit verkeersveiligheidsoogpunt ontmoedigt.

Maar waar moet het landbouwverkeer zich dan over afwikkelen? Alternatieven ontbreken vaak of zijn niet voorzien op de afmetingen van het landbouwverkeer. Daarnaast leidt het gebruik van alternatieven tot omrijbewegingen. Door de beperkte snelheid van landbouwvoertuigen is dat voor agrariërs en loonwerkers geen wenselijk perspectief.

In dit hoofdstuk worden achtereenvolgens ten aanzien van landbouwverkeer het nationale (SPV en wetgeving), het provinciale, en het gemeentelijk beleid uiteengezet.

In dit hoofdstuk behandelen we de diverse beleidskaders en uitgangspunten die de verschillende wegbeheerders hanteren. Duidelijk is dat een verandering van toelatingsbeleid leidt tot een kwaliteitsbeperking op een andere locatie. Vergelijk tussen voor- en nadelen is daarbij subjectief. We hebben in deze rapportage getracht om objectief de voor- en nadelen tegen elkaar af te wegen. Het is vervolgens aan de politiek om een afweging hierin te maken.

Project aanpak

Royal HaskoningDHV is door de Regio West Brabant gevraagd drie gemeenten te ondersteunen bij het uitwerken van de problematiek rondom het landbouwverkeer. De gemeenten Baarle - Nassau, Drimmelen en Halderbergen ervaren al vele jaren overlast van landbouwverkeer door respectievelijk de kernen Baarle, Wagenberg en Terheijden en Oudenbosch. Zij willen deze problematiek oplossen door middel van het openstellen van de provinciale weg die langs de kernen heen loopt.

Samen met de gemeenten hebben we de situatie van het landbouwverkeer onderzocht. Duidelijk is dat de wegen waar het landbouwverkeer zich nu over afwikkelt niet berekend zijn op de aanwezigheid van deze voertuigen. Om te zien welke oplossingsmogelijkheden er bestaan is de volgende aanpak doorlopen.

Alternatieven

Per kern is gekeken naar de diverse alternatieve routes langs de kernen. Niet alleen de provinciale weg, maar ook andere erftoegangswegen zijn bekeken. Soms zijn er alternatieven denkbaar die weliswaar nu niet geschikt zijn, maar met aanvullende maatregelen wel geschikt te maken zijn. De investering gepaard met de maatregelen kan worden afgezet tegen de kosten die de provincie Noord - Brabant moet maken teneinde de provinciale weg geschikt te maken voor openstelling landbouwverkeer. Een minimale maatregel is het aanleggen van landbouwpasseerhavens waarmee per haven een investering gemoeid is van circa € 75.000,-

Kadastermethode

Door het ontbreken van kentekens was het lange tijd niet mogelijk om een goed beeld te krijgen van de routes en ritten van het landbouwverkeer. Ook laat het landbouwverkeer zich lastig modelleren in verkeersmodellen. Om toch een beeld te krijgen van het landbouwverkeer heeft Royal HaskoningDHV samen met Kadaster de 'Kadastermethode landbouwverkeer' ontwikkeld. Met deze methode is het mogelijk een **indicatie** te geven van de routes van het landbouwverkeer en het aantal ritten dat over de routes rijdt.

Hoe werkt de methode?

Bij het Kadaster is bekend waar de agrariërs hun bedrijf hebben en welke percelen ze in eigendom of in pacht hebben. Ook is bekend wat er op de percelen wordt verbouwd. Op basis van deze gegevens kan berekend worden hoeveel ritten per seizoen noodzakelijk zijn voor een goede bedrijfsvoering. Door middel van een GIS-analyse wordt vervolgens de kortste route tussen de thuislocatie van de agrariër en de velden berekend. Wegen die gesloten zijn voor landbouwverkeer worden niet meegenomen in het netwerk.

Beperkingen

De methode kent helaas ook beperkingen. Zo worden alleen maar de ritten van de agrariërs meegenomen, de ritten van loonbedrijven worden niet in beeld gebracht. Daarnaast worden combinatieritten en ritten van en naar opslaglocaties en mestverwerkers niet meegenomen in het model. Tevens is bekend waar de percelen liggen, maar niet waar de toegang tot het perceel is. Tot slot ontbreekt in het model het oneigenlijk gebruik van landbouwverkeer door bouwbedrijven. Desalniettemin geeft de Kadastermethode een goede indicatie van de wegen die niet, engszins of veel gebruikt worden door landbouwverkeer. Zeker bij het vergelijken tussen scenario's, zoals bij dit project is gedaan, geeft de methode aanvullend inzicht.

Varianten

Voor deze studie zijn een viertal situaties in beeld gebracht.

- Huidige situatie. In deze variant wordt berekend hoe het landbouwverkeer zich momenteel afwikkelt. Deze variant is besproken met de agrariërs van de gemeente Drimmelen die zich herkenden in de routes.
- Sluiten van de kernen: in deze variant worden de wegen die de overlast ervaren gesloten voor het landbouwverkeer. Hierdoor ontstaat inzicht in de nieuwe routes die het landbouwverkeer moet gaan rijden.
- Openstellen van de provinciale weg: Er zijn in deze variant geen beperkingen meer voor het landbouwverkeer waardoor inzicht ontstaat in de meest gewenste route voor het landbouwverkeer.
- Openstellen van de provinciale weg met sluiten van kernen: Wat gebeurt er als we beide voorgaande varianten combineren?

Relevant beleid

Wetswijziging landbouwvoertuigen

Op 20 mei 2020 is de wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna Wvw 1994) gepubliceerd (STB-2020-167). Het betreft de invoering van registratie- en kentekenplicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers (LBT), motorvoertuigen met beperkte snelheid (MMBS), mobiele machines (MM) en aanhangwagens (LBTA') die uitsluitend bestemd zijn om daardoor te worden voortbewogen. Met het wetsvoorstel wordt tevens de basis gelegd voor de door de Tweede Kamer gewenste snelheidsverhoging voor LBT's en een betere toegang tot gebiedsontsluitingswegen en rondwegen. Ook wordt een eind gemaakt aan de vlucht van gekentekende voertuigen naar landbouw- of bosbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid.

Het betreft de volgende wijzigingen (zie ook [memorie van toelichting](#) en nota naar aanleiding van het verslag):

- Registratie van LBT's, MMBS'en en MM's. Voor bestaande voertuigen geldt een conversieperiode van 12 maanden (1 januari 2021 t/m 31 december 2021).¹ Bestaande LBTA's waarvan de maximumconstructiesnelheid niet meer dan 25 kilometer per uur bedraagt, hoeven niet te worden geregistreerd, maar moeten voor gebruik op de openbare weg worden voorzien van een witte volgplaat.
- Voor voertuigen die niet op de openbare weg komen, geldt geen APK-, registratie en kentekenplicht. Ook wordt een aantal voertuigen uitgezonderd, omdat ze zijn uitgezonderd van de rijbewijsplicht vanwege de medische geschiktheid van een groot gedeelte van de bestuurders. Bovendien zijn enkele specifieke voertuigen, die zeer sporadisch gebruikmaken van de weg en nauwelijks in aanraking komen met het overige, reguliere verkeer, uitgezonderd.
- De bestaande systematiek voor goedkeuring, toelating tot de weg, inschrijving, tenaamstelling, kentekening, modificatie en uitschrijving wordt ook toegepast op LBT's, MM's en LBTA's.
- Voor kentekening van het bestaande wagenpark geldt een overgangsregeling. Deze overgangstermijn stopt op 31-12-2024: alle voertuigen die op de openbare weg willen, hebben dan een kentekenplaat nodig. Voor deze overgangstermijn is de voeren van een eigen kentekenplaats vrijwillig, met uitzondering van de volgende gevallen:
 - Het betreft een LBT waarvoor de apk-plicht geldt;
 - Met het voertuig wordt harder dan 25 km/u gereden;
 - Het voertuig is ontheffingsplichtig, omdat het zonder ontheffing niet is toegelaten tot de weg (ongeacht de maximumconstructiesnelheid), omdat het bijvoorbeeld te lang of te breed is.
- Nieuwe voertuigen krijgen meteen een kentekenplaatverplichting.
- APK-plicht zal gelden voor landbouwtrekkers met maximumconstructiesnelheid hoger dan 40km/u. Overeenkomstig de APK-richtlijn is er een uitzondering voor landbouw- of bosbouwtrekkers op wielen die worden gebruikt voor landbouw-, tuinbouw-, bosbouw-, veeteelt- of visserijdoeleinden en die hoofdzakelijk rijden op het terrein waar zulke activiteiten plaatsvinden, met inbegrip van landwegen, bospaden of akkers.
- RDW gaat op termijn een loket inrichten voor centrale ontheffingverlening van breedte-, lengte-, hoogte- of maximummassa-eisen aan tractoren en landbouwaanhangwagens, zodat die toegelaten kunnen worden tot bepaalde wegen. Ontheffingverlening zal alleen plaatsvinden op basis van kenteken. Dit wordt via een ander wetsvoorstel geregeld.
- 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. Het is met bebording mogelijk om onderscheid te maken tussen voertuigen die harder mogen dan 25 km/uur en voertuigen die dat niet kunnen.

¹ Er geldt een coulanceperiode van 1 januari tot 1 juli 2022. Tijdens die periode delen het Openbaar Ministerie en de politie geen boetes uit als blijkt dat een (land)bouwvoertuig nog niet is geregistreerd in het kentekenregister en de bestuurder geen kentekenbewijs bij zich heeft.

Brede (land)bouwvoertuigen

(Land)bouwvoertuigen tot 3,0 meter kunnen zonder ontheffing op de openbare weg rijden. Voor brede (land)bouwvoertuigen, tussen 3 en 3,5 meter, dient een ontheffing bij RDW aangevraagd te worden of bij de desbetreffende gemeente (indien door de gemeente geen mandaat is verleend aan RDW). Gemeente Halderberge, Baarle-Nassau en Drimmelen hebben mandaat verleend aan RDW om landbouwontheffingen te verstrekken.

Gemeentes die RDW mandaat hebben verleend om een ontheffing te geven, kunnen aangeven op welke wegen in de gemeente brede (land)bouwvoertuigen zijn toegestaan. Dit wordt geregistreerd in de [digitale wegenkaart ontheffingen \(DWO\)](#). Deze ontheffing is geldig voor een periode van 3 jaar.

Is een voertuig breder dan 3,5 meter of valt deze met andere afmetingen of massa buiten de wettelijke maten, dan dient een ontheffing aangevraagd te worden bij de betreffende wegbeheerder.

Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030 kent een nul-ambitie: elk verkeersslachtoffer is er één te veel. Overheden willen samen met maatschappelijke partners een maximale inspanning leveren om risico's in kaart te brengen en vervolgens inzetten op maatregelen om die risico's te verkleinen. Dit vraagt om een impuls voor verkeersveiligheidsbeleid waar het gaat om structurele aandacht, een proactief beleid en een brede samenwerking met partijen.

Ook overheden nemen nieuwe initiatieven. Provincies verkennen in toenemende mate hoe ze proactief verkeersveiligheidsrisico's kunnen wegnemen. Een aantal gemeenten heeft verkeersveiligheid specifiek benoemd als aandachtspunt in hun coalitieakkoord.

Door het in kaart brengen van risico's en vervolgens maatregelen te nemen om de grootste risico's te verminderen wordt de verkeersveiligheid verbeterd. Hierbij wordt ingezet op vijf kernelementen:

- meer structurele aandacht voor verkeersveiligheid;
- meer verbondenheid en samenwerking tussen overheden en maatschappelijke organisaties;
- risicogestuurd beleid door analyse van de grootste risico's;
- bevorderen van integraal verkeersveiligheidsbeleid;
- monitoren en bijsturen van de uitvoering in overleg.

Meer structurele aandacht en samenwerking tussen overheden

De verkeersveiligheid kan verbeteren als overheden er meer structurele aandacht en prioriteit aan geven en elkaar daarin ook aanvullen. De samenwerking tussen en binnen overheden kan sterker door het koppelen van lokaal, regionaal en landelijk beleid. Dit vraagt duidelijke afspraken wat van elkaar mag worden verwacht en welke resultaten moeten worden bereikt. Alleen gezamenlijk kunnen de overheden zorgen voor meer verkeersveiligheid.

Er is meer aandacht nodig voor een proactieve aanpak, waarmee ongevallen worden voorkomen. De Duurzaam Veilig-aanpak had deze insteek en leverde goede resultaten op. Modernisering van die aanpak kan daarbij een nieuwe impuls geven aan het verkeersveiligheidsbeleid.

Op weg naar nul verkeersslachtoffers

Het menselijk leed dat gevolg is van verkeersongevallen is ethisch onacceptabel. Daarom stellen overheden en maatschappelijk partners zichzelf als doel dat elk slachtoffer in het verkeer moet worden voorkomen. Risico's zijn echter nooit volledig onder controle te brengen, waardoor een daadwerkelijk nul-scenario onrealistisch is.

Om te kunnen zorgen voor een trendbreuk is het nodig zo effectief mogelijk de risico's aan te pakken. Door de belangrijkste risico's in kaart te brengen kunnen overheden de meest effectieve maatregelen nemen om het aantal verkeersslachtoffers te minimaliseren. Dit is het leidend principe voor het SPV 2030.

Resultaten 2030: Vertalen van ambitie naar doelstellingen

Per thema zijn **(meetbare) resultaten** voor 2030 geformuleerd. Wegbeheerders bepalen voor hun grootste risico's welke doelen zij willen formuleren en welke maatregelen zij willen nemen. Overheden streven ernaar om hun beleid steeds meer op basis van risico-indicatoren vorm te geven door het **ontwikkelen van verkeersveiligheidsindicatoren** (zogenaamde safety performance indicatoren, SPI's. Zo wordt verkeersveiligheid structureel verbeterd.

Acties 2019-2021: Concrete eerste stappen

Om de resultaten in 2030 te halen, worden op korte termijn acties in gang gezet, op basis van bestaande inzichten en kennis. In uitvoeringsprogramma's geven wegbeheerders aan welke concrete maatregelen zij op korte termijn nemen. Daarnaast wordt de komende jaren vormgegeven aan de transitie richting risicogestuurd beleid.

Het SPV 2030 kijkt naar de hele keten en alle ontwikkelingen die aan een ongeval vooraf kunnen gaan. Op basis hiervan kunnen partijen analyseren waar in de keten de risico's het grootst zijn. Door risico's systematisch in kaart te brengen en zoveel mogelijk te verminderen kunnen ongevallen worden voorkomen. Dit vergt een aanpak waarbij lokaal, regionaal en landelijk verkeersveiligheidsrisico's worden geïnventariseerd en op basis daarvan maatregelen worden genomen.

Welke thema's hebben prioriteit?

Belangrijkste risico's aanpakken op basis van onderlinge afspraken en gestelde doelen

Het SPV geeft voor negen thema's aan wat de belangrijkste risico's zijn voor verkeersveiligheid. Per thema is een toekomstbeeld geschetst waarin de grootste risico's teruggedrongen zijn. Wegbeheerders nemen dit toekomstbeeld als uitgangspunt bij het formuleren van beleid.

1. Veilige infrastructuur
2. Heterogeniteit in het verkeer
3. Technologische ontwikkelingen
4. Kwetsbare verkeersdeelnemers
5. Onervaren verkeersdeelnemers
6. Rijden onder invloed
7. Snelheid in het verkeer
8. Afleiding in het verkeer
9. Verkeersovertreders

Ieder thema bevat risico's voor verkeersveiligheid. Per thema wordt een toekomstbeeld geschetst voor 2030 en daarbij oplossingsrichtingen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. In relatie met de situatie in Terheijden en Wagenberg zijn daarbij de volgende aspecten uit het SPV relevant.

Bij 1: Veilige infrastructuur

Een veilige inrichting van wegen en fietspaden is een voorwaarde voor een veilige afwikkeling van het verkeer.

Op gemeentelijke wegen komen in absolute zin de meeste ongevallen voor. In 2016 viel 61% van de verkeersdoden binnen de bebouwde kom. De hoge mate van interactie tussen verkeersdeelnemers en de (toename van de) hoeveelheid kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals fietsers, speelt hierbij een rol.

De mate waarin de inrichting van infrastructuur van invloed is op het beperken van het aantal ongevallen en de ernst van de afloop verschilt per (type) ongeval. Bij het ontstaan van ongevallen spelen altijd meerdere factoren een rol. Maar een veilige en voor de weggebruiker geloofwaardige inrichting van wegen en fietspaden is een essentiële voorwaarde voor een veilige afwikkeling van

het verkeer.

Bij 2: Heterogeniteit van voertuigen in het verkeer zorgt voor andere risico's

De verschillen in snelheid, massa en omvang van vervoersmiddelen zijn groot. Dat werpt de vraag op welke modaliteiten, afmetingen, snelheidsregimes, mate van bescherming en plaats op de weg veilig samengaan of gescheiden moeten worden en welke regels hiervoor nodig zijn.

Verschillen in vervoerwijzen (heterogeniteit van modaliteiten, en daarmee verschillen in massa, snelheid, omvang en bescherming) in het verkeer leidt zonder maatregelen tot een verhoogd ongevalsrisico voor verkeersdeelnemers. Bovendien neemt het risico op letsel en de ernst daarvan toe voor de lichtere en langzamere verkeersdeelnemers naarmate de massa- en snelheidsverschillen tussen verkeersdeelnemers groter zijn. Bijvoorbeeld wanneer landbouwverkeer en vrachtverkeer van dezelfde infrastructuur gebruikmaken als kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals fietsers.

Deze toenemende complexiteit zorgt voor nieuwe uitdagingen. Groepen als fietsers blijven oververtegenwoordigd in de ongevalscijfers. Zo valt ongeveer twee derde van de geregistreerde verkeersdoden onder fietsers in gevallen met gemotoriseerd verkeer.

Bij 4: Kwetsbare verkeersdeelnemers

Als een verkeersdeelnemer kwetsbaarder is dan anderen in het verkeer, brengt dit risico's met zich mee die effect hebben op de kans op en de ernst van ongevallen. Onbeschermde modaliteiten (ongeacht de gebruiker) en kwetsbare groepen kennen een verhoogd ongevalsrisico in het verkeer. De overheid heeft een rol om kwetsbare groepen te beschermen.

Het zijn de onbeschermde verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers en gemotoriseerde tweewielers) die aantoonbaar een veel hoger risico per gereden kilometer lopen. Het absolute aantal verkeersdoden is bij deze modaliteiten dan ook hoger dan bij de meeste andere vervoerswijzen.

Bij 5: Onervaren verkeersdeelnemers

Ook kinderen kennen een verhoogd ongevalsrisico, met name rond de leeftijd dat ze voor het eerst zelfstandig naar school fietsen. De risico's die deze kinderen lopen worden veroorzaakt door onervarenheid op de weg of onbekendheid met de route en omgeving. Fietsers van 6-14 jaar zijn daarom relatief vaak bij ernstige ongevallen betrokken. Ze lopen extra risico's door beperkte bescherming en doordat hun blootstelling aan risico's relatief groot is door het hoge aantal jonge fietsers. In absolute aantallen ligt het grootste veiligheidsprobleem bij kinderen in de groep fietsers van 10-14 jaar. Dit komt doordat ze op die leeftijd vaker zelfstandig als fietser aan het verkeer deelnemen.

Provinciaal beleid

Het provinciale beleid is erop gericht om een afweging te maken hoe om te gaan met het landbouwverkeer op Provinciale Wegen. De kaders die erin worden gesteld dienen gelezen te worden als afweging wanneer een weg gesloten kan worden voor landbouwverkeer.

De provincie Noord-Brabant heeft geen beleidskader hoe om te gaan met het openen van provinciale wegen voor het landbouwverkeer. Logisch, want dat gaat rechtstreeks in tegen de kern van het beleid.

Dat wil echter niet zeggen dat in voorkomende gevallen toch overwogen kan worden om wegen weer (deels) te openen voor het landbouwverkeer. Er dient dan echter wel een goede afwegingsnotitie gemaakt te zijn waaruit blijkt dat het openen van de provinciale weg de enige en beste oplossing is voor het landbouwverkeer.

Provinciaal beleid Noord-Brabant

Het provinciale beleid rond landbouwverkeer staat opgenomen in de 'Beleidsregel langzaam gemotoriseerd verkeer op wegen Noord-Brabant'. Deze beleidsregel is geldig sinds 9 april 2020

Geen langzaam verkeer gemotoriseerd verkeer op provinciale gebiedsontsluitingswegen

In het provinciale beleid is opgenomen dat de provincie in het kader van de verkeersveiligheid zoveel mogelijk ontmoetingen met grote snelheidsverschillen, massaverschillen en richtingsverschillen probeert te voorkomen. Op een gebiedsontsluitingsweg geldt doorgaans een maximumsnelheid van 80km/uur. Het dwarsprofiel van een gebiedsontsluitingsweg bevat idealiter parallelwegen, onder meer bestemd voor de afwikkeling van landbouwverkeer.

Omdat het voor de provincie om financiële en ruimtelijke redenen niet altijd mogelijk is om parallelvoorzieningen aan te leggen is langzaam gemotoriseerd verkeer vaak genoodzaakt om gebruik te maken van gebiedsontsluitingswegen of erftoegangswegen. Op gebiedsontsluitingswegen zorgt dat verkeer voor een aantal problemen:

- doorstromingsproblemen vanwege de lage snelheid;
- verkeersveiligheidsproblemen vanwege snelheids-, grootte- en massaverschillen, onveilig of verboden inhaalgedrag en het in- en uitrijden bij zij- of uitwegen;
- schade aan (kanten van) wegverhardingen en bermen vanwege de steeds groter, breder en zwaarder wordende landbouwvoertuigen;
- het bevuilden van de weg doordat een gedeelte van de lading eraf valt of doordat de grond van de (tractor)wielen op de weg terecht komt en de weg glad wordt.

Gelet op bovenstaande problematiek is als uitgangspunt gekozen om geen langzaam gemotoriseerd verkeer op provinciale gebiedsontsluitingswegen toe te laten. Hiertoe zijn in het verleden op basis van verkeersbesluiten geslotenverklaringen ingesteld. Het gesloten zijn of verklaren van gebiedsontsluitingswegen betekent dat het langzaam gemotoriseerd verkeer zich verplaatst naar het gemeentelijk wegennet. Dit verkeer kan daar soortgelijke problemen veroorzaken of de leefbaarheid aantasten. Dat is niet de bedoeling en om die reden is het wenselijk om te zorgen dat bij het zoeken naar alternatieve routes en eventueel benodigde maatregelen geen factoren worden vergeten, heeft de provincie een afwegingskader opgesteld. Met gebruikmaking van het afwegingskader kunnen problemen met de routekeuze voor landbouwverkeer op een eenduidige manier worden behandeld. In hoofdstuk 3 wordt verder ingegaan op dit afwegingskader.

Afwegingskader

In het belang van doorstroming en verkeersveiligheid vinden Gedeputeerde Staten (GS) het wenselijk om op uniforme wijze om te gaan met het gebruik van de weg door langzaam gemotoriseerd verkeer.

Hoofdwet van het beleid is dat GS geen langzaam gemotoriseerd verkeer toestaat op:

- Stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen type I;
- Op gebiedsontsluitingswegen type II en erftoegangswegen die een etmaalintensiteit hebben van meer dan 12.000 voertuigen.

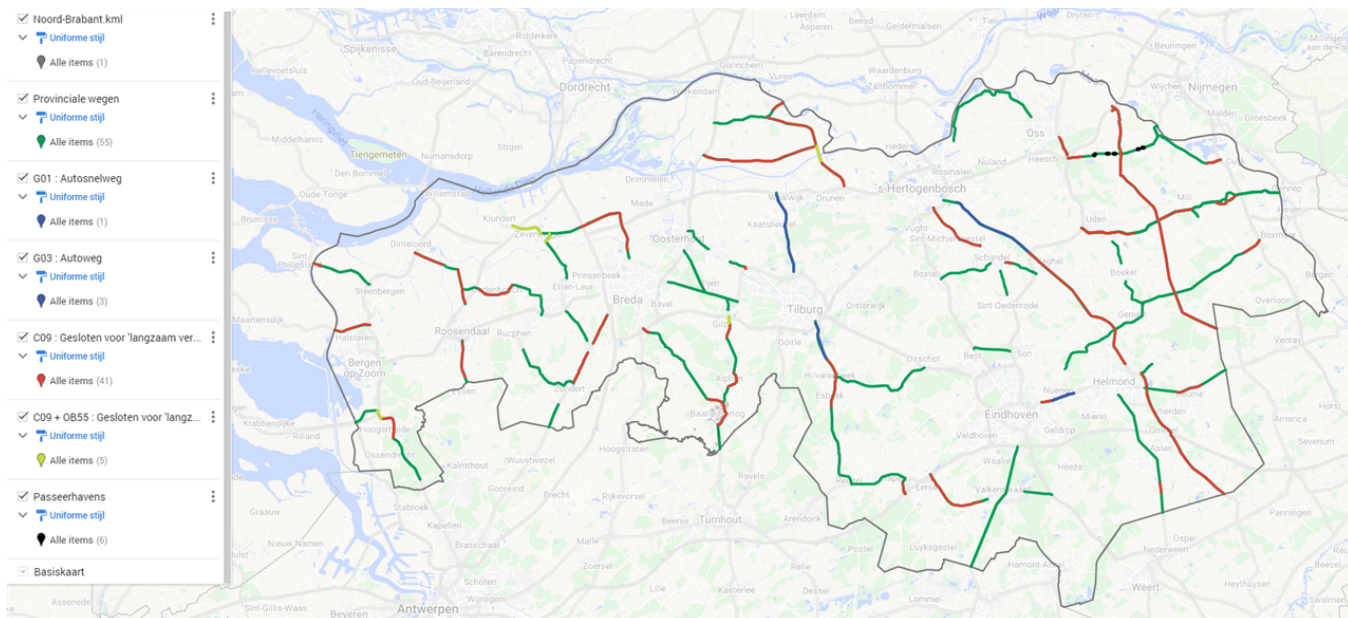
Alvorens een gebiedsontsluitingsweg type II of erftoegangsweg wordt gesloten voor langzaam gemotoriseerd verkeer, dient onderzocht te worden of er:

- a. alternatieve routes beschikbaar zijn of geschikt gemaakt kunnen worden voor landbouw- of bosbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid;
- b. mogelijkheden voorhanden zijn om een nieuwe route aan te leggen die geschikt is voor landbouw- of bosbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid.

Verder staan in deze beleidsregels criteria voor alternatieve routes. In hoofdstuk 3 volgt een toetsing aan het beleid.

Geslotenverklaringen voor langzaam gemotoriseerd verkeer

In onderstaande figuur zijn de huidige geslotenverklaringen weergegeven op provinciale wegen in en rondom Halderberge. Hierin is te zien op welke wegen landbouwverkeer is toegestaan (groen) en waar niet (rood). Het gedeelte van de N640 is open voor landbouwverkeer ten oosten van de kern van Oudenbosch. Dit geldt ook voor de N641 ten westen van Oudenbosch. Ter hoogte van de kern van Oudenbosch is de provinciale weg gesloten voor landbouwverkeer. Langs een deel van de N640 is een parallelweg aanwezig.



Geslotenverklaringen voor langzaam gemotoriseerd op provinciale wegen in en rondom gemeente Halderberge

Legenda:

	C09	Gesloten voor ruiters, vee, wagens, motorvoertuigen die niet sneller kunnen of mogen rijden dan 25 km/h en brommobielen alsmede fietsen, bromfietsen en gehandicapten-voertuigen	
	C09 + OB55	Gesloten voor ruiters, vee, wagens, motorvoertuigen die niet sneller kunnen of mogen rijden dan 25 km/h en brommobielen alsmede fietsen, bromfietsen en gehandicapten-voertuigen, UITGEZONDERD LANDBOUWVERKEER	
	F11	Verplicht gebruik passeerstrook, uitsluitend bestemd voor motorvoertuigen die niet sneller kunnen of mogen rijden dan 25 km/h.	
-	-	Geén geslotenverklaring	

Gemeentelijk beleid

In de notitie per gemeente is het gemeentelijk beleid beschreven. Hierin wordt ingegaan op o.a. het vigerende mobiliteitsbeleid, hoofdfietsroutes en school-thuisroutes. Klik op onderstaande links om naar het beleid van de desbetreffende gemeente te gaan:

- [Beleid gemeente Drimmelen](#)
- [Beleid gemeente Halderberge](#)
- [Beleid gemeente Baarle-Nassau](#)

Algemene conclusies en aanbevelingen

Uit de onderzoeken naar mogelijke oplossingen voor het landbouwverkeer in de gemeentes Drimmelen, Halderberge en Baarle-Nassau volgt dat het opheffen van geslotenverklaringen op provinciale wegen voor landbouwverkeer niet dé oplossing is van het probleem. Uit alle onderzoeken volgt dat er altijd landbouwverkeer in de kernen zal blijven rijden doordat er routes blijven bestaan waar de provinciale weg geen oplossing is. Er is daarom een combinatie van maatregelen nodig om alle routes te faciliteren en te komen tot de meest verkeersveilige situatie. Dit vergt maatwerk per situatie.

Belangrijke aspecten daarbij zijn de volgende:

- **Kennisdeling.** Een belangrijk aspect om te komen tot passende oplossingen voor het landbouwverkeer is kennisdeling. Hierbij gaat het erom dat partijen in de regio met elkaar delen wat er speelt en welke oplossingsmogelijkheden er zijn. Denk hierbij aan de mogelijkheden met betrekking tot ontheffingverlening van brede (land)bouwvoertuigen (3-3,5m breed). Gemeentes hebben hiermee mogelijkheden om te sturen op de afwikkeling van breed landbouwverkeer. In praktijk blijkt dat veel wegbeheerders de wetgeving onvoldoende kennen en daarmee niet bewust zijn van hun sturingsmogelijkheden.
- **Nader onderzoek noodzakelijk.** Uit de onderzoeken volgt dat de Kadastermethode een eerste inzicht geeft welke routes landbouwverkeer rijden. Echter, geeft dit nog niet aan waar loonwerkers rijden en welke routes wenselijk zijn die worden gereden. Locatiegerichte onderzoeken kunnen verder inzicht geven. In 2019 is reeds cameraonderzoek gedaan dat een goede basis biedt voor deze analyse. Door diverse omstandigheden is met de uitkomsten vooralsnog weinig gedaan.
- **Kwaliteitsnet Landbouwverkeer.** Door gezamenlijk (met o.a. gemeentes, provincie en sector) een kwaliteitsnetwerk voor landbouwverkeer op te stellen, wordt een netwerk opgesteld met routes die geschikt zijn voor (doorgaand) landbouwverkeer of geschikt gemaakt kunnen worden voor landbouwverkeer (o.a. door nieuwe verbindingen te maken bij ontbrekende schakels en het nemen van maatregelen bij knelpunten).
- **Strategisch Plan Verkeersveiligheid.** Uit de onderzoeken volgen locaties waar een verhoogd verkeersveiligheidsrisico aanwezig is door de aanwezigheid van (land)bouwverkeer. Deze risico's dienen meegenomen te worden in de risico-analyse van het SPV. Hiermee kan aanspraak worden gemaakt op de investeringsimpuls verkeersveiligheid, waarmee maatregelen kunnen worden genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren.