



**Kwaliteitsnetwerk Landbouwerker Zeeland 2022**

Titel: Kwaliteitsnetwerk Landbouwverkeer Zeeland 2022

Datum: 12 mei 2022

Kenmerk: SDS08/Jk/021

Opdrachtgever: Waterschap Scheldestromen i.s.m. provincie Zeeland, ROVZ

Contactpersoon: Lotte Blom, ROVZ

Contactpersoon Westzuidwest: Jaap Kik

**Westzuidwest**

adviesbureau  
verkeer en mobiliteit

1.	Het Kwaliteitsnetwerk Landbouwverkeer Zeeland	4
2.	Aanleiding en proces actualisatie	5
3.	Relevante ontwikkelingen	6
4.	Toepassing van het Kwaliteitsnetwerk Landbouwverkeer	8
5.	Uitwerking per deelgebied	9

# 1. Het Kwaliteitsnetwerk Landbouwverkeer Zeeland

## Het belang van landbouwverkeer en de reikwijdte van het begrip landbouwverkeer

De agrarische sector in Zeeland is van groot economisch en maatschappelijk belang. Het betreft duizenden bedrijven, op een groot deel van het grondgebied van de provincie, van akkerbouw tot fruitteelt en van tuinbouw tot veehouderij. Landbouwverkeer hoort bij die agrarische sector.

Maar landbouwverkeer omvat meer dan alleen de werkzaamheden in de agrarische sector. Het betreft naast agrarische (loon)werkzaamheden, ook cultuurtechnische werkzaamheden, grondverzet, mestaanwending, infrastructurele projecten, bewerking en verwerking van meststoffen, compostering en aanleg en onderhoud van (openbare) groenvoorzieningen, houtopstanden, natuurgebieden en oppervlaktewater. Deze werkzaamheden worden voor een groot gedeelte ook verricht met landbouwvoertuigen.

Onder landbouwverkeer verstaan we alle voertuigen variërend van landbouwtrekkers, zelfrijdende landbouwwerktuigen, shovels, kranen en vrachtverkeer, die nodig zijn voor de het uitvoeren van al deze activiteiten.

## Doel van het Kwaliteitsnetwerk Landbouwverkeer

In 2011 is het Kwaliteitsnetwerk Landbouwverkeer Zeeland (KLZ) vastgesteld. Het doel van het KLZ is dat het landbouwverkeer zich over grotere afstanden vlot en veilig kan verplaatsen. Dat is niet altijd makkelijk: ze zijn vaak groot, zwaar en breed en dat verhoudt zich niet altijd goed tot de beschikbare ruimte en de andere verkeersdeelnemers op die weg. Daarmee is het doel: gezien het belang van het landbouwverkeer aangeven waar we dat op een vlotte en veilige manier willen afwikkelen. Deze Zeeuwse aanpak, met inbreng van en onderschreven door alle Zeeuwse wegbeheerders en belangenorganisaties Cumela en ZLTO is uniek in Nederland.

Met het KLZ ontstaat inzicht in het netwerk voor het doorgaande landbouwverkeer en daarmee ook waar knelpunten in dat netwerk zitten. Niet alle wegen voldoen immers aan de eisen die aan het kwaliteitsnetwerk worden gesteld. Denk aan drukke 80 km/u-wegen waar landbouwverkeer gebruik maakt van de hoofdrijbaan, smalle plattelandswegen (60 km/u) waar landbouwverkeer en fietsers niet gescheiden zijn en routes door de bebouwde kom, waar het landbouwverkeer niet altijd genoeg ruimte heeft en niet altijd gescheiden is van het fietsverkeer en voetgangers.

## Actualisatie

In het KLZ-2011 is het netwerk voor het doorgaande landbouwverkeer voor het eerst vastgelegd, met inbreng van alle Zeeuwse wegbeheerders en ZLTO en Cumela, en is vervolgens aangegeven aan welke eisen dat netwerk moet voldoen. Op basis daarvan zijn er 45 prioritaire knelpunten benoemd.

In 2017 is het KLZ geactualiseerd: er zijn wegen/routes toegevoegd of komen te vervallen en de lijst met prioritaire knelpunten is geactualiseerd en bijgesteld naar een lijst van 30 knelpunten. Voorliggende versie betreft de tweede actualisatie van het KLZ, uitgevoerd in 2021.

In de volgende hoofdstukken wordt achtereenvolgens ingegaan op:

- De aanleiding en het proces van de actualisatie (hfd. 2)
- Relevante ontwikkelingen (hfd. 3)
- De werking en toepassing van dit KLZ (hfd. 4)
- De uitwerking van het netwerk en de knelpunten (hfd. 5)

## 2. Aanleiding en proces actualisatie

### Samenwerkende partijen

De betrokken partijen, wegbeheerders en ZLTO en Cumela (samenwerkend binnen de *Coördinatiecommissie Landbouwverkeer*) werken voortdurend aan het oplossen van de knelpunten in het kwaliteitsnetwerk. Afgelopen jaren zijn verschillende projecten geïnitieerd, voorbereid of inmiddels uitgevoerd, waarmee eerder in het KLZ geïdentificeerde knelpunten zijn/worden opgelost.

### Behoeftte aan een actueel KLZ

Het kwaliteitsnetwerk is dus aan verandering onderhevig. Een aantal punten is opgelost (uitgevoerd of in voorbereiding) maar mogelijk zijn er ook nieuwe punten bijgekomen. Die kunnen infrastructureel van aard zijn, maar ook ruimtelijk; te denken valt aan een uitbreiding of vestiging (of juist opheffing of verplaatsing) van bedrijvigheid die veel landbouwverkeer genereert.

Hierin ligt de aanleiding om het KLZ voor een tweede keer te actualiseren. Het doel is een actualisatie van zowel het netwerk als de (prioritaire) knelpunten zodat het nieuwe KLZ zoveel mogelijk aansluit bij de huidige stand van zaken en op die manier door alle partijen kan worden gebruikt als het “up-to-date” beleid.

### Bottom up benadering

In deze actualisatie is gekozen voor een bottom up benadering. Voor de actualisatie is de vraag welke relevante ontwikkelingen spelen en welke wijzigingen in zowel het netwerk als de (prioritaire) knelpunten er zijn.

De wegbeheerders (gemeenten, waterschap, provincie en Rijk) en de leden van ZLTO en Cumela hebben hiervan zelf de beste kennis. Daarin ligt de basis voor de actualisatie. Zij zijn gevraagd om input voor de actualisatie en hun inbreng vormt de basis voor de actualisatie. Het KLZ-2017 geldt daarbij als vertrekpunt. Het beleidsmatige kader, de eisen die aan de landbouwroutes worden gesteld en de opbouw van het KLZ zijn goed onderbouwd en opgeschreven in het KLZ-2011. Dit is nog steeds van toepassing en om voorliggende actualisatie compact te houden, wordt hiernaar verwezen.

### Aanbeveling: KLZ onder de aandacht (blijven) brengen

Door de wegbeheerders en de branche wordt de waarde van het KLZ benadrukt. Daarbij wordt ook opgemerkt dat de bekendheid en het gebruik van de landbouwroutes beter kunnen. Beter bekendheid kan leiden tot beter gebruik en daarmee vermindering van overlast op routes die minder geschikt zijn voor het doorgaande landbouwverkeer. Het onder de aandacht (blijven) brengen van het netwerk onder de doelgroep is daarmee een aanbeveling.

### Proces actualisatie

De actualisatie is tot stand gekomen onder regie van de Coördinatiecommissie Landbouwverkeer. Voorjaar 2021 is opdracht verleend voor de actualisatie aan adviesbureau Westzuidwest. Vanuit de bottom up benadering zijn alle wegbeheerders en leden/afdelingen van Cumela en ZLTO door middel van een uitvraag om hun inbreng gevraagd. Met de tien Zeeuwse afdelingen van ZLTO is daaropvolgend in drie bijeenkomsten de actualisatie van het KLZ besproken en de inbreng vanuit ZLTO behandeld. Daarbij is ook het Zeeuws Agrarisch Jongeren Kontakt (ZAJK) aangehaakt.

Alle door wegbeheerders en gebruikers genoemde inbreng is verwerkt in een eerste concept van het nieuwe, geactualiseerde KLZ. Deze conceptversie is in het najaar van 2021 weer voorgelegd aan de wegbeheerders, ZLTO/ZAJK en Cumela. Op basis van de reactie op dat concept is het KLZ-2022 eerste kwartaal 2022 aangepast en definitief gemaakt.

### 3. Relevante ontwikkelingen

Wijzigingen in het Kwaliteitsnetwerk kunnen het gevolg zijn van infrastructurele aanpassingen – als gevolg waarvan de route voor het landbouwverkeer wijzigt, een knelpunt wordt opgelost of juist ontstaat – maar er zijn ook andere ontwikkelingen waarvan het landbouwverkeer invloed ondervindt en die kunnen leiden tot wijzigingen in het KLZ. Uit zowel de inbreng van de wegbeheerders als ZLTO en Cumela komen deze naar voren; bredere (maatschappelijke) ontwikkelingen – anders dan aanpassingen aan de infrastructuur – die ook gevolgen hebben voor het gebruik van de openbare weg door het landbouwverkeer.

#### **Een nog steeds groeiende automobiliteit**

Statistische gegevens en verkeersmodelprognoses laten zien dat ook de komende jaren moet worden uitgegaan van een verdere (autonome) groei van de automobiliteit. Concreet: op veel wegen zal de verkeersdruk van het autoverkeer nog verder toenemen. Dat gaat geleidelijk maar over meerdere jaren leidt dat tot significante toenames. Het gevolg: landbouwverkeer en autoverkeer komen elkaar meer tegen. Op smallere wegen is het dan vaak lastiger passeren. Op gebiedsontsluitingswegen waar landbouwverkeer gebruik maakt van de hoofdrijbaan kan als gevolg hiervan de noodzaak voor een alternatief groter worden.

#### **Kentekening en snelheidsverhoging landbouwverkeer**

Per 1 januari 2021 is de wetswijziging ingegaan waarmee de maximumsnelheid voor landbouwvoertuigen is verhoogd van 25 naar 40 km/u en waarmee er een registratie- en kentekenplicht voor (in eerste instantie nieuwe) landbouwvoertuigen is ontstaan. Vanaf 1 januari 2022 moeten alle registratie plichtige (land)bouwvoertuigen zijn geregistreerd bij de RDW en beschikken over een kentekenbewijs. Met name de snelheidsverhoging leidt tot de vraag of dit wijzigingen in het KLZ tot gevolg heeft.

In principe verandert er niets met deze wijzigingen met betrekking tot de wegen waarop het landbouwverkeer al dan niet is toegestaan. De geslotenverklaringen voor landbouwverkeer (op wegen waar dit geldt), blijven van kracht. Ook is de conclusie dat de wetswijziging niet opeens tot aanpassingen in het netwerk leidt: de routes voor het doorgaande landbouwverkeer, waar het KLZ uit bestaat, blijven dezelfde.

De wetswijziging leidt dus niet direct tot aanpassingen in het KLZ zelf. Wel kan het zo zijn dat in de afweging met betrekking tot specifieke knelpunten en oplossingen deze wijziging doorwerkt – bijvoorbeeld in een situatie waarin wordt overwogen om landbouwverkeer toe te staan op een rondweg c.q. gebiedsontsluitingsweg.

#### **Ontwikkelingen recreatie**

Recreatief zien we een steeds breder seizoen (recreatie gedurende een groter deel van het jaar) maar ook een grotere verspreiding van het recreatieve langzaam verkeer. Het aandeel e-bikes neemt nog steeds toe en er verschijnen ook nieuwe vormen van elektrische fietsen. Daarmee neemt het bereik van recreanten toe en dus de omvang van het gebied waar landbouwers en fietsers elkaar tegen komen. Als dit verkeer elkaar vaker tegenkomt, neemt ook het aantal conflictsituaties toe. Op die manier kunnen knelpunten ontstaan waar die er eerst niet of in mindere mate waren.

## 3. Relevante ontwikkelingen

### Ruimtelijke ontwikkelingen

Ruimtelijke ontwikkelingen kunnen bestaan uit woningbouw of ontwikkeling van bedrijventerrein, maar ook van ontwikkeling van recreatiewoningen, horeca of het ontwikkelen en toegankelijk maken van natuur in het buitengebied. In veel gevallen verandert het gebruik door het landbouwverkeer dan niet (dat was er al), maar door deze ontwikkelingen verandert wel het gebruik door andere weggebruikers.

Het gevolg kan zijn een toename van autoverkeer en/of fietsverkeer op die wegen, waardoor dat vaker in conflict komt met het aanwezige landbouwverkeer. Of denk aan ontwikkelingen met een verkeersaantrekkende werking, zonder dat parkeren goed is opgelost en deze auto's half in de berm en half op de weg terechtkomen en op die manier een vlotte en veilige doorgang van het landbouwverkeer hinderen.

### Toenemende maatschappelijke weerstand

De maatschappij in bredere zin verandert. Burgers zijn mondiger geworden, met social media is het niet meer aan de conventionele media voorbehouden om nieuws en meningen (breed) te verspreiden en individueel belang wordt anders gewogen te opzichte van het algemeen belang. Mensen komen op voor hun leefomgeving en laten meer van zich horen.

Dit uit zich onder meer in een toenemende maatschappelijke weerstand (die ook makkelijker kan worden geuit) tegen groot en zwaar verkeer in de leefomgeving en daar hoort ook het landbouwverkeer bij. Routes door de stad of door de kern van dorpen staan hierdoor steeds meer onder druk. We zien dat de betreffende knelpunten uit het vorige KLZ daarom prioriteit houden als ze nog niet zijn opgelost en in prioriteit alleen maar zwaarder gaan wegen.

### Wijzigingen in de onderliggende agrarische infrastructuur

Zeeland kent een omvangrijke agrarische infrastructuur. Daarmee wordt niet bedoeld op de wegen, maar op de onderliggende voorzieningen voor de agrarische sector: innamepunten, weegbruggen, locaties voor opslag en verwerking, et cetera. Vaak zijn dit de locaties waar het landbouwverkeer zich bundelt omdat ze een functie hebben voor het hele omliggende agrarische gebied. Dat betekent ook dat wijzigingen in deze voorzieningen gevolgen kunnen hebben voor de verdeling van het verkeer over het netwerk.

### Aanpassingen overwegen

Met als doel het verbeteren van de (spoor)veiligheid, is het (landelijke) beleid gericht op het beveiligen of verwijderen van overwegen (gelijkvloerse kruisingen van de weg met het spoor). Relatief rustige overwegen kunnen echter op juist voor het landbouwverkeer belangrijke routes liggen. Afsluiting kan leiden tot grote omrijdbewegingen en overlast op de alternatieve routes. Het is belangrijk dat het belang voor het landbouwverkeer in deze ontwikkelingen goed wordt meegenomen.

## 4. Toepassing van het Kwaliteitsnetwerk Landbouwverkeer

De werking van dit geactualiseerde Kwaliteitsnetwerk Landbouwverkeer Zeeland is drieledig.

### 1. Als agenderingsinstrument voor het oppakken van projecten

Op basis van het KLZ is er een geactualiseerd overzicht van het netwerk en van de prioritaire knelpunten daarin. Het KLZ geeft daarmee een overzicht van het netwerk en de knelpunten, maar nog niet van (mogelijke) oplossingsrichtingen voor die knelpunten. In het vastgestelde netwerk en knelpunten kan voor wegbeheerders de aanleiding liggen om hier actie op te ondernemen en hiervan een project te maken, met als doel om het knelpunt op te lossen. Op deze manier zijn op basis van de twee voorgaande versies van het KLZ al verschillende knelpunten opgepakt en opgelost.

### 2. Het Kwaliteitsnetwerk als input voor een integrale benadering

Als duidelijk is waar de routes voor het doorgaande landbouwverkeer lopen en deze zijn vastgelegd in beleid, kan hiermee rekening worden gehouden in de integrale voorbereiding van (andere) plannen en projecten. Te denken valt aan zowel verkeerskundige projecten als ruimtelijke plannen in de vorm van ontwikkeling van woningbouw, recreatie en natuur.

### 3. Als kader voor het beoordelen en toekennen van subsidie

Het KLZ kan dienen als beoordelingskader voor het toekennen van subsidies gericht op aanpassing van infrastructuur, zoals het verbreden van wegen, aanleg van fietspaden, aanpassing van kruispunten en andere maatregelen die tot doel hebben om de verkeersveiligheid (mede in relatie tot landbouwverkeer) te verbeteren. Met het voorliggende geactualiseerde KLZ ligt er een door de wegbeheerders en de branche gedragen en actueel overzicht van de prioriteiten in het netwerk.



## 5. Uitwerking per deelgebied

In dit hoofdstuk is het Kwaliteitsnetwerk Landbouwverkeer uitgewerkt, in de vorm van een kaart met de weergave van het netwerk en een overzicht van de knelpunten. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen de prioritaire knelpunten en overige knelpunten.

Het KLZ onderscheidt een aantal verschillende soorten knelpunten:

- Drukke gebiedsontsluitingswegen (80 km/u) (met meer dan 7.000 mvt/etmaal), waar landbouwverkeer gebruik maakt van de hoofdrijbaan.
- Smalle 60 km/u wegen (smaller dan 5,50 meter) zonder scheiding van landbouwverkeer en fietsverkeer.
- 30 en 50 km/u wegen (binnen de bebouwde kom) zonder scheiding van landbouwverkeer en fietsverkeer.

Daarbij wordt meer prioriteit toegekend:

- Aan knelpunten binnen de bebouwde kom, in verband met aanwezigheid van fietsers en voetgangers en de impact van groot en zwaar verkeer op de leefbaarheid.
- Aan knelpunten op hoofdfietsroutes c.q. het hoofdnetwerk Fiets, gezien de kwetsbaarheid van fietsers ten opzichte van landbouwverkeer. De doelstellingen met betrekking tot een veilige en vlotte afwikkeling van het landbouwverkeer raken hier nadrukkelijk aan de doelstellingen voor het fietsverkeer, zoals beschreven in het Nationaal Toekomstbeeld Fiets en de Zeeuwse vertaling daarvan.
- Aan knelpunten op het hoofdwegennet, gezien het gevolg van landbouwverkeer op de hoofdrijbaan van een drukke gebiedsontsluitingweg, op zowel doorstroming als verkeersveiligheid.

Met deze criteria en op basis van de inbreng van de wegbeheerders en de branche en met het KLZ-2017 als vertrekpunt is gekomen tot de lijst met knelpunten en de onderverdeling in prioritaire knelpunten en overige knelpunten. De prioritaire knelpunten gelden daarbij, om de hierboven genoemde reden als meest zwaarwegend, maar ook de overige knelpunten moeten worden gezien als knelpunten in het landbouwnetwerk, met als doel om die weg te nemen.

De uitwerking, in de vorm van de netwerkkaart en knelpuntenlijst, is gedaan per deelgebied. Op die manier staat alle informatie voor ieder deelgebied bij elkaar met een meer gedetailleerde kaart.

De opbouw per deelgebied is steeds hetzelfde:

- Een korte omschrijving van relevante ontwikkelingen.
- De kaart van het Kwaliteitsnetwerk. In de bijlage is op één kaart aangeven welke verbindingen zijn toegevoegd en welke zijn vervallen ten opzichte van het vorige KLZ.
- Een overzicht van de knelpunten, zowel de prioritaire knelpunten als de overige.

Dit is achtereenvolgens uitgewerkt voor:

- Schouwen-Duiveland
- Tholen en Sint-Philipsland
- Noord-Beveland
- Walcheren
- Zuid-Beveland
- West Zeeuws-Vlaanderen en Terneuzen
- Oost Zeeuws-Vlaanderen

## Relevante ontwikkelingen

- Aanleg Recreatieverdeelweg fase 3 Scharendijke. Met deze weg wordt het doorgaande verkeer en ook het landbouwverkeer om Scharendijke heen geleid. De nieuwe route is opgenomen op de geactualiseerde kaart.
- De verkeersstructuur rond Serooskerke wijzigt met het doortrekken van de N57 en de aanleg van rotondes in de N59-N57. De routing voor het landbouwverkeer blijft met deze wijzigingen wel in stand.
- Verschuiving in graanopslag CZAV: minder naar Zierikzee en Brouwershaven en meer naar Sirjansland. De noordelijke oost-westverbinding over het eiland, via Brouwershaven-Zonnemaire-Sirjansland wordt hierdoor drukker. Landbouwers kiezen ook vaker voor deze route om de N57 en N59 te mijden.
- Verbindingen met Goeree-Overflakkee, Tholen en Noord-Beveland zijn van groot belang. De openstelling (in konvooi) van de Zeelandbrug is daarin een belangrijke stap. De wens van een verbinding via de Oosterscheldekering blijft bestaan.

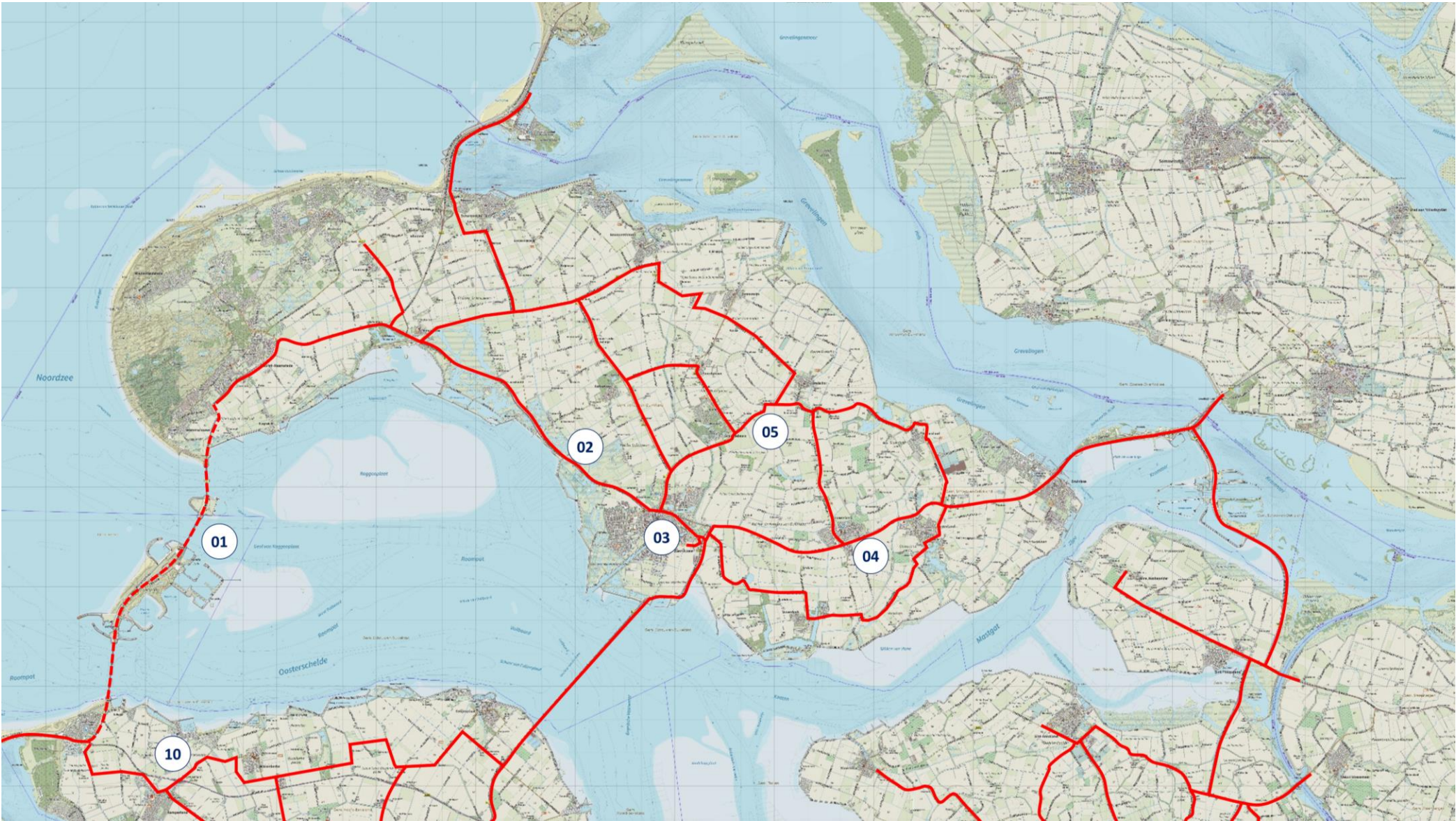
## Prioritaire knelpunten

1. **Oosterschelde-verbinding**  
Gebruik van de Zeelandbrug is een belangrijke stap voor het landbouwverkeer tussen de eilanden. De wens van een verbinding via de Oosterscheldekering blijft.
2. **N57 en N59 tussen Zierikzee en Burgh-Haamstede**  
Geen parallelweg en landbouwverkeer op een drukke hoofdrijbaan.
3. **Zierikzee: route door Malta**  
De landbouwroute loopt via de bebouwde kom via de Grachtweg, Calandweg en Trambaan: 30 km/u en menging met langzaam verkeer. De oorzaak ligt in het ontbreken van een directe schakel in het netwerk voor landbouwverkeer. Dit leidt ook op de smalle Bettewaardsedijk tot doorgaand landbouwverkeer.
4. **N59 tussen Bruinisse en Zierikzee**  
Parallelwegen zijn zeer smal en met veel fietsverkeer; schoolfietsroute van en naar Zierikzee. Ook toenemend autoverkeer op de parallelwegen door ontwikkelingen.
5. **Roterijdkijk en Zuidijk tussen Schuddebeurs en Dreischor**  
Drukke landbouwroute i.c.m. een smalle weg en fietsers op de rijbaan. Betreft de (school)fietsroute tussen Dreischor en Zierikzee. Aanpassing van de Zuid Langeweg is onderdeel van de oplossing zodat landbouwverkeer om Dreischor heen kan rijden.

## Overige knelpunten

- N59 Grevelingensluis, Bruinisse: bypass lange wachttijden omdat bussluis niet op landbouwverkeer reageert.
- Stapelsweg tussen Zonnemaire en Dreischor. Smalle weg, met bomen kort op de weg en geen grasbeton in de berm.

# Schouwen-Duiveland



## Relevante ontwikkelingen

- Aanleg van een parallelweg langs de rondweg Poortvliet (N286). Dit lost een belangrijk knelpunt in het netwerk op. Deze maatregel is in voorbereiding maar nog niet gerealiseerd dus het knelpunt blijft vooralsnog wel staan.
- Rondweg Oud-Vossemeer. Dit project is in voorbereiding (planvorming). Realisatie mogelijk op een termijn van enkele jaren. Daarom nu nog geen gevolgen op het netwerk. Het is belangrijk om in de planontwikkeling het belang van het landbouwverkeer goed mee te nemen.
- Nieuwe aansluiting van bedrijventerrein Welgelegen (Tholen) en uitbreiding van het bedrijventerrein in combinatie met het autoluw maken van de Langeweg. Dit leidt tot enkele wijzigingen in het netwerk die zijn verwerkt op de geactualiseerde kaart.

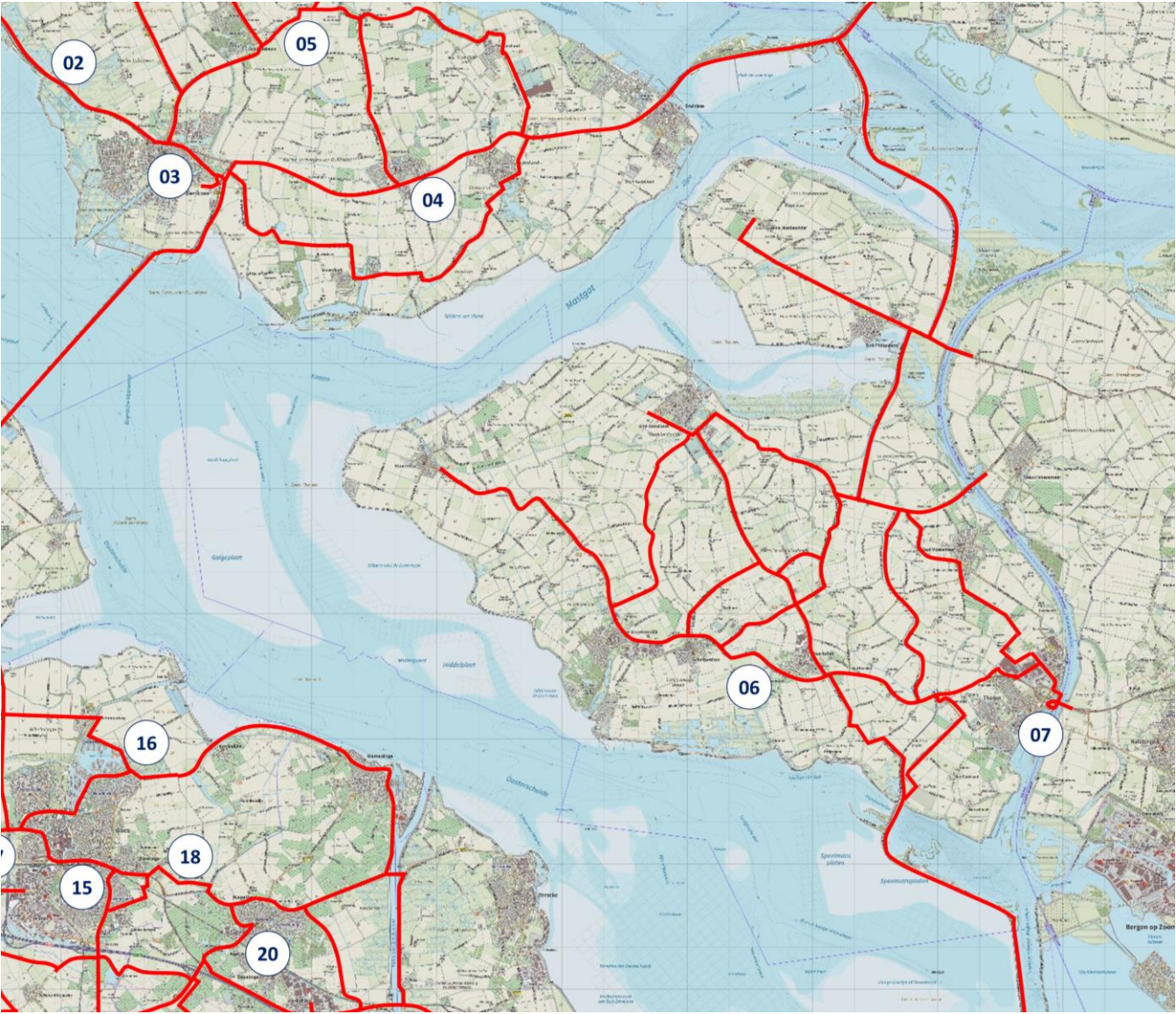
## Prioritaire knelpunten

6. **N286 Poortvliet**  
Gebruik van de hoofdrijbaan van een drukke gebiedsontsluitingweg.
7. **Thoolsebrug - Eendachtsweg**  
Landbouwverkeer en fietsverkeer maken gemengd gebruik van de parallelweg op de brug en de aansluitboog naar de Schelde-Rijnweg. Door de helling en de bocht onoverzichtelijk en hoge snelheden van fietsers.

## Overige knelpunten

- Rijksweg op Sint Philipsland: hier zijn de knotwilgen een gevaar als gevolg van het belemmeren van het zicht.
- Paasdijkweg Poortvliet (binnen de kom): smal profiel
- Parallelweg Oesterdam: smal profiel in combinatie met veel recreatieverkeer (betreft Reimerswaal en Tholen).
- Oude Zeedijk en Veilingweg Sint-Annaland: geen goede doorgang voor landbouwverkeer door parkeren langs de weg.
- De route vanaf de Oesterdam naar Poortvliet: Gortzakweg, Kettingdijk, Vermuydenweg en Geerweg. Veel sluijverkeer, drukke weg die meer onderhoud nodig heeft dan nu het geval is. Conflicten met landbouwverkeer.
- Route N286 richting Philipsdam via Vrouwendijk Roolandseweg/dijk. Veel sluijverkeer, drukke weg die meer onderhoud nodig heeft dan nu het geval is. Conflicten met landbouwverkeer.

# Tholen en Sint-Philipsland



## Relevante ontwikkelingen

- Planvorming N256 Deltaweg, inclusief de Zandkreeksluis. Onder initiatief van de provincie wordt er een planstudie uitgevoerd naar de Deltaweg; capaciteit en verkeersveiligheid. De parallelweg van de Deltaweg is een belangrijke verbinding voor zowel landbouwverkeer als fietsers, die nu gemengd worden afgewikkeld.
- Groei van recreatie bij Colijnsplaat: de Klaverweg wordt daardoor door steeds meer verkeer gebruikt als verbinding van en naar de Oost Westweg (N255).
- In 2020/2021 zijn er aanpassingen gedaan rond Kamperland. Daarmee is een knelpunt uit het vorige KLZ opgelost. Komende periode in beeld brengen wat de gevolgen zijn op de routing van het landbouwverkeer.

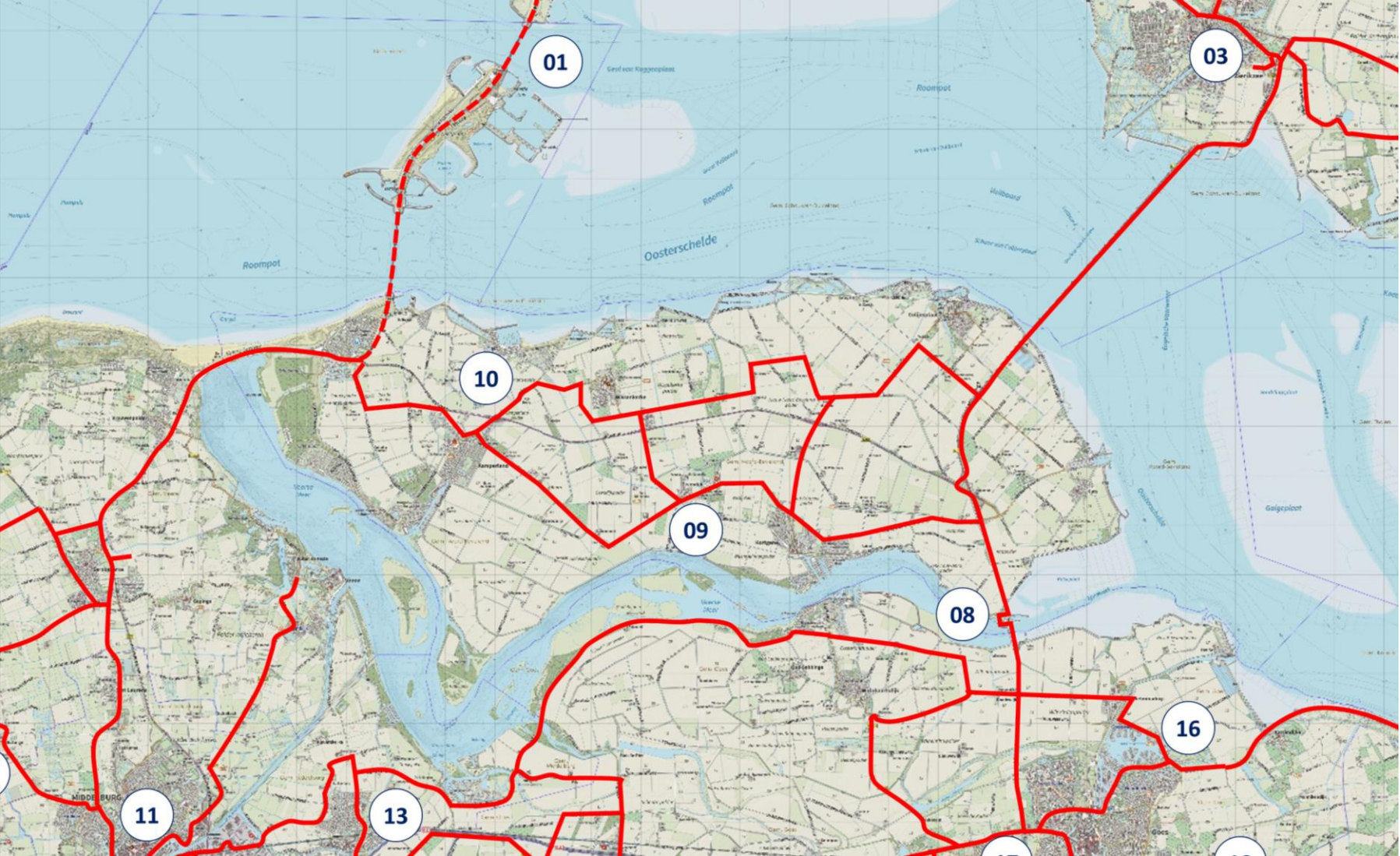
## Prioritaire knelpunten

8. **Zandkreeksluis**  
Lange wachttijden voor landbouwverkeer omdat bij opening van de primaire brug het autoverkeer via de bypass wordt geleid, die dan niet voor landbouwverkeer beschikbaar is. Realisatie van de aanpassing waarmee dit knelpunt wordt opgelost is in voorbereiding.
9. **Route door Geersdijk**  
De route loopt via de Provincialeweg door de bebouwde kom van Geersdijk. Geen scheiding van fietsverkeer en veel landbouwverkeer in verband met het depot CZAV.
10. **Nieuweweg-Campensenieuwlanddijk, Kamperland**  
Kruispunt met een oversteek voor fietsverkeer. Onveilig door onoverzichtelijke situatie.

## Overige knelpunten

- Noordlangeweg, Colijnsplaat: smalle weg met menging van fietsverkeer en landbouwverkeer.
- Stekeldijk, Kamperland: smalle weg met menging van fietsverkeer en landbouwverkeer.
- Boomdijk, Wissekerke: smalle weg met menging van fietsverkeer en landbouwverkeer.

# Noord-Beveland



## Relevante ontwikkelingen

- Gebiedsvisie Veerse Meer Zuid. Met als doel een goede en verkeersveilige bereikbaarheid van het gebied Veerse Meer Zuid vindt er studie plaats naar een nieuwe ontsluitingsstructuur. Aanpassingen kunnen gevolgen hebben op de landbouwroutes. Mede naar aanleiding van dit proces is de Muidenweg toegevoegd aan het netwerk. Aanpassingen bieden ook kansen om bestaande knelpunten, zoals de route door Arnemuiden, op te lossen.
- De wegbeheerders op Walcheren werken structureel samen aan de uitwerking van de Mobiliteitsvisie Walcheren 2019. Aan de hand van deze visie met gewenste wegenstructuur kunnen aanpassingen aan landbouwroutes doorgevoerd worden om bestaande knelpunten op te lossen.
- Bedrijventerrein Trekdiijk Nieuw- en Sint Joosland. De gezamenlijke wegbeheerders waterschap Scheldestromen, North Sea Port en de gemeenten Borsele en Middelburg onderzoeken op dit moment of de route door de kern van Nieuw- en St Joosland (knelpunt) ontlast kan worden door een alternatieve route tussen Nieuwdorp en Middelburg via de Binnendijk en de Trekdiijk.
- De Marie Curieweg in Vlissingen is de verbinding tussen de Sloeweg en de N662 Ritthemsestraat. De komst van het JVC kan gevolgen hebben op het landbouwverkeer. Dit belang dient daarin goed te worden geborgd.

## Prioritaire knelpunten

### 11. Middelburg, centrum

Centrum: Blauwedijk, Rouaansekaai: 30km/u, menging met fietsverkeer op een drukke hoofdfietsroute. Westzijde centrum, Looierssingel, het Groene Woud, Schroebrug: landbouwverkeer door de bebouwde kom, weinig ruimte.

### 12. Nieuw- en St. Joosland

Oude Rijksweg, Nieuw- en St. Joosland: smal, parkerende auto's, bomen; ook de verbinding richting Europaweg Noord gaat door het dorp.

### 13. Nieuwlandseweg, Arnemuiden

Route via de bebouwde kom, zonder scheiding van fietsers.

### 14. Middelburgseweg, Buttinge

Na reconstructie is het profiel erg smal geworden. Het aanliggende fietspad suggereert een scheiding van fietsverkeer en landbouwverkeer, maar om elkaar te passeren moeten voertuigen uitwijken en gebruik maken van het fietspad.

## Overige knelpunten

- Grijskerke: Schuitvlotstraat: drukke route voor landbouwverkeer, door de bebouwde kom, smal profiel.
- Aagtekerke: Pekelingseweg en Prelaatweg. Het huidige drukke doorgaande verkeer in combinatie met landbouwverkeer kan leiden tot problematiek doorstroming/ verkeersveiligheid.



# Walcheren



## Relevante ontwikkelingen

- Planvorming N256 Deltaweg, inclusief de Zandkreeksluis. Onder initiatief van de provincie wordt er een planstudie uitgevoerd naar de Deltaweg.
- Gebiedsvisie Veerse Meer Zuid. Met als doel een goede en verkeersveilige bereikbaarheid van het gebied Veerse Meer Zuid vindt er studie plaats naar een nieuwe ontsluitingsstructuur. Aanpassingen kunnen gevolgen hebben op de landbouwroutes. Mede naar aanleiding van dit proces is de Muidenweg toegevoegd aan het netwerk.
- Randweg Hoedekenskerke. Netwerk loopt nu via Langeweegje en Fransjesweg naar Baarland. Mogelijk treedt een verschuiving op naar de nieuwe Randweg maar dat is nog niet zeker. Het gebied rond Baarland blijft een belangrijke agrarische bestemming.
- Masterplan Wemeldinge: herinrichting Boulevard, Binnendijk en Nieuwendijk. Recreatief gebruik binnen de kom maar ook belangrijk voor het landbouwverkeer. In planvorming moet dit belang goed worden geborgd.
- Zanddijk Yerseke. Aanpassingen zullen gevolgen hebben voor het netwerk voor landbouwverkeer. Het gebruik en de functie voor landbouwverkeer behoeven nader onderzoek; daarom gestippeld opgenomen op de kaart.
- Reimerswaal: afsluiten van routes voor landbouwverkeer rond Woensdrecht leidt tot verschuivingen in het netwerk: meer gebruik van de route via de Bathseweg en Putkilweg.

## Prioritaire knelpunten

15. **Goes, doorgaande route door de stad**  
Doorgaande route door Goes via 's-Gravenpolderseweg, Buys Ballotstraat, Piet Heinstraat en Westwal. Niet overal vrijliggende fietsvoorzieningen, beperkte ruimte en gevolgen op de leefbaarheid (bijv. door trillingen).
16. **Goes, noord**  
De Brugstraat-Brug-Oosthavendijk-Goese Meerlaan blijft een knelpunt.
17. **'s-Heer-Hendrikskinderen**  
Omrijdroute (noord-zuid) voor landbouwverkeer en conflicten in en om dorp.
18. **Kapelseweg, Kloetinge**  
Drukke schoolroute. Verkeer gemengd op een smalle weg.
19. **Hoofdstraat, Ovezande**  
Smal, menging met fietsers en lastig passeren.
20. **Kapelle, doorgaande route door de kom**  
Route door Kapelle via Dijkwelsestraat en Goessestraatweg. Verkeer rijdt ook via de Verlorenweg en Oostweg naar de N670. Dit zijn echter ook smalle wegen die niet geschikt zijn voor doorgaand landbouwverkeer.
21. **Lewedorp, Postweg**  
De Postweg is zowel onderdeel van het hoofdfietsnetwerk als van het kwaliteitsnet, met menging van fietsers en landbouwverkeer.

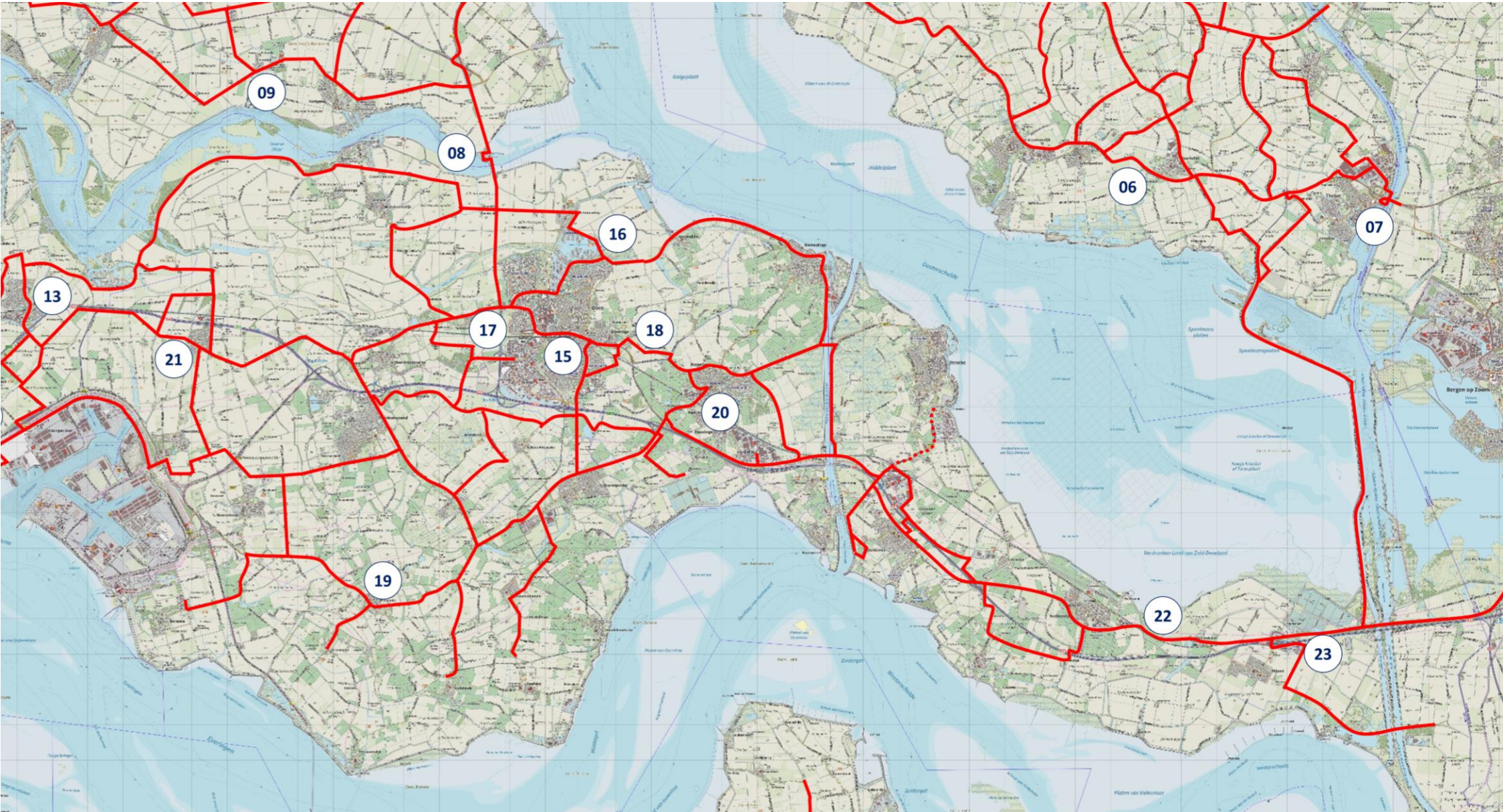
22. **N289-Koedijk en N289–Rillandseweg**  
Onoverzichtelijke kruispunten.

23. **Valckenisseweg, Putkilweg en Bathseweg, Rilland**  
Smalle weg en onoverzichtelijke situatie. Mogelijke samenhang dat landbouwverkeer niet deze route rijdt, maar via de kom van Rilland.

## Overige knelpunten

- Parallelweg Oesterdam: smal profiel in combinatie met veel recreatieverkeer (betreft Reimerswaal en Tholen).
- Beeldhoeveweg ('s-Heerenhoek). Hier zijn passeerstroken aangebracht, wat de situatie heeft verbeterd, maar conflicten tussen landbouwverkeer en fietsverkeer op de smalle delen zijn hiermee niet volledig opgelost.
- Kraaijertsedijk (Lewedorp); hoge/steile drempels.
- Langeweg en Kaaidijk, Wolphaartsdijk: veel landbouwverkeer en menging met fietsverkeer.
- Kwistenburg, Wolphaartsdijk: smalle weg met fietsers.
- Halsweg, Nieuwdorp: smalle weg.
- Zanddijk Kruiningen: verkeer gemengd met fietsers.
- Oomshoekseweg en Wittesteeweg: belangrijk voor het doorgaande landbouwverkeer, maar smalle wegen.

# Zuid-Beveland



## Relevante ontwikkelingen

In het KLZ loopt de landbouwroute tussen Hoek en de brug Sluiskil, ten noorden van de N61 via de Binnendijk en de Nieuw Westenrijkdijk (knelpunt). ZLTO geeft aan dat dit verschuift naar de route ten zuiden van de N61 via de Langeweg. Reden is dat de noordelijke route steeds slechter wordt en de Langeweg een redelijk rechte weg is en in betere staat.

## Prioritaire knelpunten

### 24. Koegorsstraat, Terneuzen

Ter hoogte van de spooroverweg is de weg versmald en dit is ook precies het punt waar fietsers op de rijbaan zitten. Daardoor te smal en conflicten tussen landbouwverkeer en fietsers.

### 25. N290 Terneuzensestraat

Landbouwverkeer op de hoofdrijbaan van een drukke gebiedsontsluitingsweg.

### 26. Binnendijk – Zevenaardijk – Nieuwe Westenrijkdijk

Door het ontbreken van een parallelweg langs de N61 loopt de route voor het landbouwverkeer nu via deze wegen. Het tracé is bochtig en smal en het is een drukke landbouwroute met veel fietsers.

## Prioritaire knelpunten

### 27. Kersenlaan/Schoolstraat, Hoofdplaat

Kruispunt erg krap.

### 28. Dorpsstraat Schoondijke

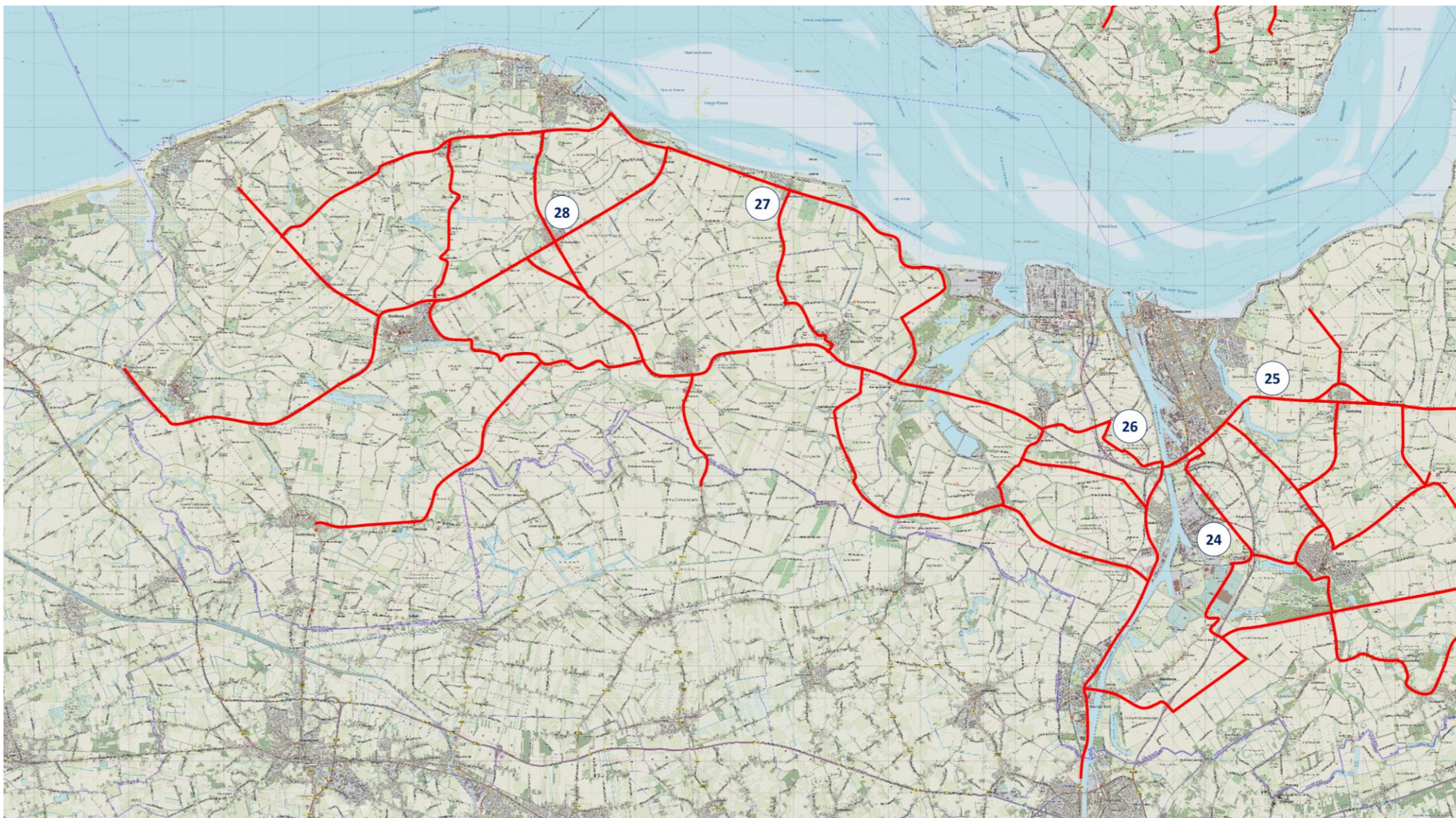
Landbouwverkeer richting Breskens door de kern; geen parallelweg voor landbouwverkeer langs de randweg en landbouwverkeer mag niet op de hoofdrijbaan. Doorgaand landbouwverkeer rijdt zowel via Schoondijke als via het buurtschap Tragel ten westen van Schoondijke.

## Overige knelpunten

- Brug Sluiskil: aan de zijde van Terneuzen zit na de brug een overgang van beton naar asfalt die voor het landbouwverkeer zeer hinderlijk is.
- Verbinding Oostburg-Groede: veel landbouwverkeer. Bomen staan op korte afstand van de weg waardoor hinder en schade kunnen ontstaan.
- Ter hoogte van Draaibrug loopt de landbouwroute over de parallelweg van de N253. Dit stuk wordt druk bereden. Tegelijkertijd is het een smalle parallelweg waardoor conflicten ontstaan met het autoverkeer.

- Zuidzande: route loopt hier via de bebouwde kom. Is smal/krap en op een deel maken fietsers gebruik van de rijbaan.
- Route door Groede is smal.
- Axelsestraat, Zaamslag. Smalle weg, door de bebouwde kom en menging met fietsverkeer.
- De parallelwegen van de N253 met name tussen Oostburg en Schoondijke: de breedte van de parallelweg is te smal en het ontbreken van bermverhardingen (grastegels).
- N253 tussen rotonde Nieuwstraat en Maaidijk nabij Oostburg (rondweg Oostburg). Hier is maar één parallelweg langs de N253 en geen fietspaden. En relatief gezien een druk stuk.
- Reuzenhoek: doorgaand landbouwverkeer door het buurtschap Reuzenhoek.
- Dijkmeesterweg (ten westen) en Zandstraat (ten oosten van Philippine): landbouwverkeer op de hoofdrijbaan van een gebiedsontsluitingsweg 80 km/u.

## West Zeeuws-Vlaanderen en Terneuzen



## Relevante ontwikkelingen

- Gemeente Hulst heeft in voorbereiding de aanleg van een (oostelijke) randweg rond Vogelwaarde. Daarmee wordt ook voor landbouwverkeer een belangrijk knelpunt opgelost. Gezien de fase waarin dit project verkeert, is deze al op de netwerkkaart opgenomen.
- In het kader van project Versterk de Schedelkust worden er vier dijkovergangen aangepakt / opgewaardeerd: Paal, Emmadorp, Walsoorden en Zeedorp. Mogelijk trekt dit meer mensen. Als dat het geval is, is parkeren hier van belang zodat wordt voorkomen dat (ook hier) langs de dijk wordt geparkeerd en de doorgang voor het landbouwverkeer wordt belemmerd.
- Een concreet voorbeeld van bovenstaande is groei van recreatieverkeer in Paal. Sinds opening van café/restaurant “t Schor” wordt er veel geparkeerd langs de Zeedijk. Dit belemmert de doorgang van het landbouwverkeer.

## Prioritaire knelpunten

29. [N290 tussen Stoppeldijk en Ter Hole](#)  
Geen landbouwvoorziening, in combinatie met een hoge intensiteit en gebruik van de hoofdrijbaan.
30. [Havendijk, Ter Hole](#)  
Smal en veel fietsers. In samenhang met aansluiting fietsroute Ter Hole onderzoeken.
31. [Kuitaart, Hulsterweg](#)  
Doorgaande landbouwroute binnen de bebouwde kom van Kuitaart. Fietsers zijn niet gescheiden maar op een aanliggend fietspad en gebruik van de rijbaan.
32. [Route door de kom van Lamswaarde](#)  
Frederik Hendrikstraat en Jacobus de Waalstraat in Lamswaarde zijn beide 30 km zones met langzaam verkeer op de rijbaan.

## Overige knelpunten

- Kruispolderhaven: Drempels zijn lastig te nemen met LBV. Parkeeroverlast door bezoekers ontnemt de ruimte voor goede doorstroming.
- Gebruik van de hoofdrijbaan van de N689.
- Dorpsstraat, Graauw: landbouwverkeer blijft liever uit de dorpskern weg, alleen als zij niet door Paal kunnen dan moet het landbouwverkeer door Graauw of Zandberg. Bomen, versmallingen en geparkeerde auto's maken doorgang moeilijk.
- Hulst, Parallelweg West: Parallelweg is vrij smal en heeft veel beplanting en bomen kort langs de weg. Op de weg komen veel fietsers en wandelaars. Het is wel verbreed met doorgroeiblokken her en der maar hier rijden de fietsers niet overheen. Door de vele fietsers en wandelaars kunnen deze nauwelijks worden gepasseerd. Ook het passeren van (landbouw)verkeer onderling is lastig.

# Oost Zeeuws-Vlaanderen

