

Module 8: Landbouwverkeer

Inleiding

Modulaire opbouw GVVP

Het Astense GVVP kent een flexibele, modulaire opbouw. Het beleidsplan bestaat uit een kop met de verkeersvisie, een middendeel met uitwerking van de onderdelen van het beleid en een staart met integraal beleid en een maatregelenpakket.

De visie in de kop zet in op actieve, leefbare en duurzame mobiliteit en omgeving, waarin iedereen zich veilig kan verplaatsen. De uitwerking van het verkeersbeleid vindt plaats in losse modules, die eenvoudig geactualiseerd kunnen worden. Ook is het op deze manier eenvoudig om modules toe te voegen.

Landbouwverkeer

Het thema 'landbouwverkeer' heeft in de verkeersvisie een lage prioriteit gekregen. Deze module beschrijft de visie en het beleid voor landbouwverkeer en sluit aan op 'gemotoriseerd verkeer' (module 5).

Situatiebeschrijving

De gemeente Asten kent een uitgestrekt landelijk gebied, met een sterke aanwezigheid van land- en (glas)tuinbouw, met name in het zuidelijke deel van het grondgebied. Deze agrarische bedrijvigheid heeft directe invloed op het gebruik en de belasting van het gemeentelijke wegennet.

Landbouwvoertuigen, vaak voorzien van aanhangers en zware ladingen, zijn groot en traag. Dit staat op gespannen voet met de uitgangspunten van het programma Duurzaam Veilig Wegverkeer. Het gebruik van gebiedsontsluitingswegen door deze voertuigen is vanwege hun lage snelheid en omvang niet wenselijk vanuit verkeersveiligheid en doorstroming.

Hoewel er in het verleden werd uitgegaan van ontwikkelpotentie in glastuinbouwgebieden, blijkt de uitbreidingsruimte in de praktijk beperkt. Tegelijkertijd is er binnen de intensieve veehouderij sprake van schaalverkleining en functieverandering. Deze transities leiden doorgaans tot minder verkeersbewegingen, al kan het type verkeer wel wijzigen.

Ondanks deze ontwikkelingen blijft een aanzienlijk deel van de agrarische sector actief in de akkerbouw. Hierdoor blijft het gebruik van zware landbouwvoertuigen op het gemeentelijke wegennet grotendeels bestaan. Dit vraagt om een zorgvuldige afstemming van het mobiliteitsbeleid op de specifieke kenmerken en behoeften van het buitengebied.

Visie

Land- en tuinbouw vormen een essentiële pijler van de economie in Asten. We streven naar een evenwicht tussen het ondersteunen van landbouwactiviteiten en het behoud van een veilige en leefbare omgeving. Uitgangspunt is dat landbouwverkeer zoveel mogelijk wordt geleid over erftoegangswegen buiten de dorpskernen om, om de verkeersveiligheid te waarborgen. Waar landbouwvoertuigen de weg delen met andere weggebruikers, zoals fietsers, zorgen we voor een veilige weginrichting.

Beleid

Op basis van de visie op het thema 'landbouwverkeer' is het volgende beleid opgesteld:

Landbouwroutes

Hoewel landbouwverkeer geen beleidsmatige prioriteit heeft binnen het mobiliteitsbeleid, blijft het een relevant aandachtspunt gezien de verkeersveiligheid en het landelijke karakter van de gemeente Asten. Landbouwvoertuigen zijn groot, zwaar en traag, en passen qua schaal en snelheid niet goed binnen de dorpskernen. In combinatie met de groei van Asten leidt dit tot toenemende overlast en verkeersonveiligheid, vooral voor langzaam verkeer zoals fietsers en voetgangers.

Daarnaast ontvangen we steeds vaker meldingen over het verkeersgedrag van landbouwverkeer, wat de urgentie onderstreept om hier beleidsmatig op te sturen. Er is behoefte aan een herinrichting van de hoofdroutes richting landbouwgronden, zodat landbouwverkeer zoveel mogelijk buiten de kernen en drukke verkeersaders wordt geleid.

In samenwerking met agrarische ondernemers en de provincie Noord-Brabant willen we onderzoeken hoe landbouwroutes beter kunnen worden ingepast in het wegennet. Doel is om de verkeersveiligheid te verbeteren, de leefbaarheid in de kernen te versterken en tegelijkertijd de bereikbaarheid van agrarische percelen te waarborgen.

Afstemming langzaam verkeer

Daar waar (recreatief) fietsverkeer en landbouwvoertuigen gebruikmaken van dezelfde infrastructuur moet deze daarvoor zijn ingericht. Aandachtspunten op de wegvakken waar beide netwerken samenkomen, moeten nog in beeld worden gebracht. Door werk-met-werk te maken kunnen aanpassingen worden doorgevoerd. Dat geldt met name voor de huidige (bewegwijzerde) routes voor de glastuinbouwgebieden en voor kleine verbetermogelijkheden op andere routes.

Inhoudelijke praktische uitgangspunten zijn:

- Maatvoering bochtstralen afstemmen op gebruik door het landbouwverkeer.
- Afspraken over onderhoud van bomen zodat een doorrijhoogte van 4,20 meter beschikbaar is.
- Wegversmallingen hebben een minimale breedte van 3,50 meter, zodat landbouwverkeer altijd kan passeren.

Onderdeel verkeerscampagnes

Kenmerkend voor de problematiek van het landbouwverkeer is dat die zich toespitst op specifieke gebieden en momenten. Dit levert vooral een conflict op met (recreatief) fietsverkeer. Daarom is het logisch om dit onderwerp onderdeel te laten zijn van verkeerscampagnes. De aanpak VOMOL (Veilig Omgaan Met Opvallend Landbouwverkeer) zoals die in Gelderland is ontwikkeld, kan daar bijvoorbeeld voor gebruikt worden. Verder zetten we in op educatie, op scholen is aandacht voor dit onderwerp. Aansluitend geven lokale agrariërs jaarlijks op 'landbouwdagen' uitleg over landbouwvoertuigen en de rol in het verkeer.

Beleidskeuzes

Voor het thema 'landbouwverkeer' zetten we in op:

- **Verhogen verkeersveiligheid** op wegen waar landbouwverkeer de ruimte deelt met andere weggebruikers, met name met (recreatief) fietsverkeer.
- **Herindelen landbouwroutes** om overlast te voorkomen.
- Inzet van **verkeerscampagnes** om aandacht te geven aan de verkeersveiligheid.
- Inzetten op **verkeerseducatie** op scholen om bewustwording van verkeersveiligheid bij kinderen te vergroten. Door kinderen al op jonge leeftijd te leren over veilig gedrag in het verkeer, dragen we bij aan een veiliger verkeersklimaat en stimuleren we verantwoord verkeersgedrag op de lange termijn.

Maatregelen

p.m.