

Module 5. Vracht- en Landbouwverkeer

Inleiding

Modulaire opbouw GVVP

Het GVVP van Reusel-De Mierden kent een flexibele, modulaire opbouw. Er is een inventarisatie en evaluatiedocument opgesteld. Vervolgens is een verkeersvisie opgesteld en vastgesteld door de gemeenteraad. De verkeersvisie krijgt een doorvertaling in acht modules, waarin het beleid is uitgewerkt. Er zijn vervolgens maatregelen benoemd, die worden samengevoegd in een integraal maatregelenpakket. Module 9 bevat het integraal beleid en maatregelen uit de acht modules.

Module vracht- en landbouwverkeer

Binnen dit onderwerp is er in de visie onderscheid gemaakt tussen landbouwvoertuigen en vrachtverkeer, zwaar verkeer genoemd. Landbouwvoertuigen rijden vooral lokaal en beperktere afstanden. Vrachtverkeer (inclusief landbouw gerelateerd vrachtverkeer) rijdt langere afstanden en is vooral iets dat in samenwerking met de regio opgepakt moet worden. Hier ligt nadrukkelijk ook een rol voor de Belgische overheden.

Situatiebeschrijving

Er wordt in alle kernen hinder ondervonden van zwaar verkeer. Dit speelt met name in de centra, waarbij in de kleine kernen ook de schoolomgevingen hinder ondervinden. Het zware verkeer zorgt voor (gevoelens van) verkeersonveiligheid en leidt tot trillings- en geluidhinder.

In Reusel rijdt er veel verkeer over de oost-westroute via de Wilhelminalaan. Dit moet worden teruggebracht in aantal, waarbij het verminderen van zwaar verkeer de hoogste prioriteit heeft.

Beleid

Vrachtverkeer

We willen het doorgaande zware vrachtverkeer en het landbouwverkeer weren uit de vier dorpskernen. Hierin streven we naar zo goed mogelijk benutten van de daarvoor geschikte hoofdroutes in de regio en het maken van nieuwe geschikte routes (geen randwegen) om de kernen heen naar de bedrijven in het buitengebied.

Het doorgaande zwaar verkeer heeft veelal een bestemming over de Belgische grens en in Reusel-zuid. Omdat in de kern Arendonk een tonnagebeperving geldt voor verkeer zwaarder dan 7,5 ton, maakt dit verkeer gebruik van het Reuselse wegennet. We zullen ongewenste routes ontmoedigen voor vrachtverkeer. Doel is om zwaar verkeer de daarvoor bedoelde routes via het hoofdwegennet in België en Nederland te laten gebruiken. Het gebruik van de Wilhelminalaan door vrachtverkeer wordt niet langer toegestaan. Alleen bestemmingsverkeer in het centrum wordt hier toegelaten.

We werken aan SMART Mobility-oplossingen en maken afspraken met de bedrijven en vervoerders, zodat er minder probleem veroorzakend verkeer is en de bedoelde routes beter gebruikt worden.

Twee routes worden geschikt gemaakt voor gebruik door vrachtverkeer. De route 'Kattenbos – Ziekleek' ontlast de Zeegstraat en Schoolstraat en daarmee het centrum van Reusel. Aan de zuidzijde van Reusel is de route Weijereind – Sleutelstraat op dit moment het meest geschikt voor de afwikkeling van zwaar verkeer. Het is wenselijk dit profiel door te trekken naar de N284 west, via de route 'Scheperswijer – Pikoreistraat'. Niet als doorgaande route, maar wel voor herkomst en bestemmingsverkeer.

Realisatie van nieuwe infrastructuur of opwaardering van bestaande wegen hangt nauw samen met gewenste ontwikkelingen in Reusel-zuid. De gemeente streeft hier naar de ontwikkeling van de High Tech Agro Campus. Afhankelijk van de haalbaarheid hiervan en de termijn waarop ontwikkelingen plaatsvinden, moet worden nagedacht over bijbehorende infrastructuur. Daarbij zal er ook aandacht zijn voor de verbinding richting de E34/A67, over Nederlands of Belgisch grondgebied. In Kempisch verband is afgesproken eerst de provinciale weg N284 op te waarderen en pas op termijn (10 jaar na nu) en indien de High Tech Agro Campus hierom vraagt te zoeken naar een verbinding tussen de N284 en de E34/A67.

Landbouwverkeer

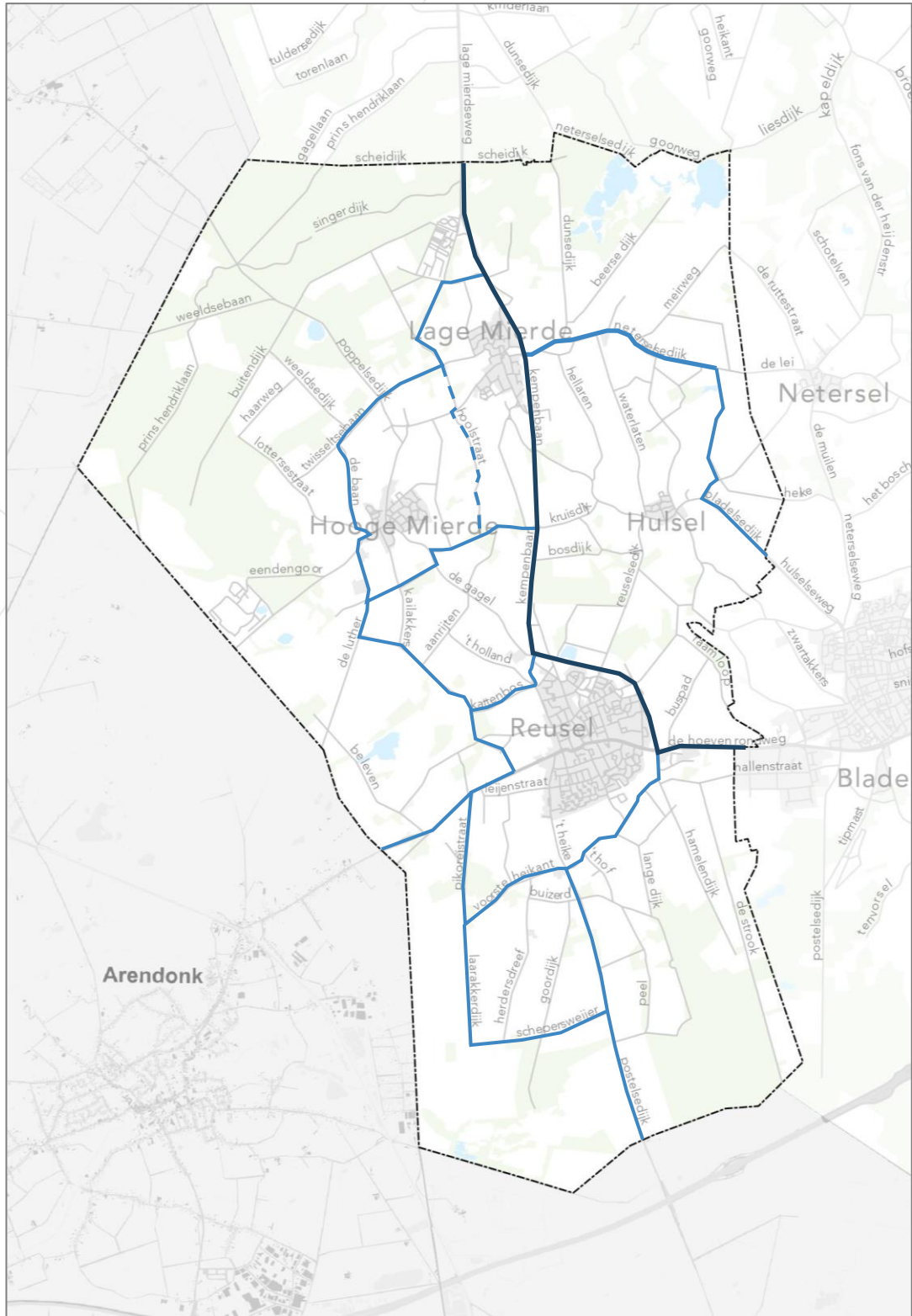
Lokaal zwaar verkeer bestaat veelal uit landbouwvoertuigen. Dit verkeer rijdt vaak korte afstanden en moet percelen kunnen bereiken. Verboden zijn daarom moeilijk te realiseren, omdat bestemmingsverkeer mogelijk moet blijven en handhaving dan lastig is. Gebruik van wegen door de kern ontmoedigen. Dit doen we met infrastructurele maatregelen en door in overleg te gaan met de landbouwsector. Samen met hen benoemen we de wegen die niet geschikt zijn en weren hier het landbouwverkeer, overige wegen maken we geschikt voor gebruik door landbouwverkeer.

Routes die geschikt gemaakt moeten worden

De basis voor de routes voor het zware en landbouwverkeer buiten de kern om staat in figuur 1. Hier moet de verharding breed genoeg zijn, moeten bochten gemaakt kunnen worden en hierover moeten afspraken gemaakt worden met de sector.

Op een aantal locaties zijn sturingsmaatregelen wenselijk. Voorbeelden zijn het gebruik van N269 in plaats van de route naar Hulsel, bij Vloeiend en de Kruisdijk. Anders voorbeelden zijn het afslaan vanuit noordelijke richting komend voor Lage Mierde en het duidelijk maken van de routes buiten de kernen om, als het zware verkeer daar eenmaal op zit. Hierbij kan gedacht worden aan bewegwijzeringen voor lokaal zwaar verkeer.

Door routes aan te wijzen voor zwaar verkeer, betekent dit dat een aandachtspunt ontstaat als daar ook fietsers gebruik van maken. Het is bij voorkeur wenselijk om dan vrijliggende fietsvoorzieningen te realiseren. Daarbij is de gemeente in sommige gevallen afhankelijk van omwonenden, bijvoorbeeld voor grondverwerving. Hier is aandacht voor in de verdere uitwerking.



figuur 1: routes voor zwaar verkeer buiten de kernen om

Overleg en lobby richting Belgische gemeenten

Zwaar verkeer wordt ontmoedigd om door de kernen te rijden. Overleg met de Belgische buurgemeenten is hiervoor nodig, om te voorkomen dat Reusel het alternatief vormt voor het Belgische vrachtverkeer. Onderzocht wordt wat de meest geschikte oplossing is voor de Belgische vrachtwagens, waarbij gemeente Reusel-De Mierden het uitgangspunt hanteert dat de Nederlandse grensoverschrijdende wegen niet geschikt zijn (onder andere N284/Wilhelminalaan en wegen in Reusel-zuid). Gezamenlijk met de Belgische gemeente onderzoeken we een idee om nabij de locatie van Ravago (Laarakkerdijk) een doorsteek over de grens aan te leggen, die wel geschikt is voor zwaar verkeer.

In de module autoverkeer is aangegeven dat een onderzoek wordt uitgevoerd naar de hoeveelheid en typen doorgaand verkeer. Op basis daarvan wordt bepaald welke aanpassingen waar nodig zijn om wegen geschikt te maken. Dit kan aanpassen van bestaande wegen betekenen, maar ook nieuwe infrastructuur wordt op termijn niet uitgesloten.

De gewenste realisatie van het centrumplan versterkt de wens om doorgaand verkeer te weren. Met het inzicht in aantallen en het type doorgaand verkeer kunnen maatregelen benoemd worden.

Beperkt aantal aandachtspunten rondom landbouwverkeer

Er is afstemming wenselijk tussen routes voor het landbouwverkeer en (recreatieve) fietsers. Daar waar beide doelgroepen gebruik maken van dezelfde infrastructuur moet deze daarvoor zijn ingericht. Dit betekent dat de wegen voldoende breedte moeten hebben om een goede passeersituatie mogelijk te maken.

Inhoudelijke praktische uitgangspunten zijn:

- Maatvoering bochtstralen afstemmen op gebruik door het landbouwverkeer.
- Rijbaanbreedte: het verbreden van de weg, bijvoorbeeld door een strook van grasbetontegels op de erftoegangswegen type 1. Op erftoegangswegen type 2 leidt dit vanwege het lage verkeersaanbod mogelijk tot te hoge rijnsnelheid. Hier kunnen passeerhavens gerealiseerd worden.
- Onderhoud van bomen voor het handhaven van een doorrijhoogte van 4,0 meter.
- Wegversmallingen hebben een minimale breedte van 3,50 meter, zodat landbouwverkeer altijd kan passeren.
- Om routes duidelijk te maken aan de weggebruiker, wordt er budget gereserveerd voor het aanbrengen van bewegwijzering/bebording.

Onderdeel verkeerscampagnes

Kenmerkend voor de problematiek van het landbouwverkeer is dat die zich toespitst op specifieke gebieden en vooral een conflict kan opleveren 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 daarvoor gebruikt worden. In de module verkeersveiligheid is dit verder uitgewerkt.

Beleidskeuzes

Voor het landbouwverkeer gelden de volgende beleidskeuzes:

- Vracht- en landbouwverkeer wordt geweerd uit de kernen. In overleg met de sector wordt bepaald welke wegen gebruikt kunnen en moeten worden en welke aanpassingen eventueel nodig zijn. Voorbeelden van aanpassingen zijn verbreding van bochtstralen en aanleg van passeerhavens.
- Bewegwijzering van de routes voor zwaar (bestemmings-)verkeer.
- Afstemming met de landbouwsector, ten aanzien van het geschikt maken van routes voor landbouwverkeer.
- Aandacht voor de verkeersveiligheid van fietsers op wegen waar ook landbouwverkeer gebruik van maakt. Maatregelen worden uitgevoerd door werk-met-werk te maken.
- Vraag aandacht voor landbouwverkeer en te gebruiken routes via campagnes.
- Lobby en overleg met de Belgische gemeentes, over de routes voor het vrachtverkeer.
- Rekening houden met en toepassen van de uitgangspunten voor het gebruik van wegen door landbouwverkeer.
- Inzetten op verkeerscampagnes rondom aandacht voor landbouwverkeer (in de seizoenspieken).

Maatregelen

De volgende maatregelen moeten worden uitgevoerd om het beleid te effectueren, zie tabel 1.

Nr.	Actie/maatregel	Kosten/tijdsbesteding	
1	Afstemming maatregelen vracht- en landbouwverkeer buiten de kern om (SMART Mobility oplossingen)	€ 200.000,-	Eenmalig (subsidieproject)
2	Aanpassen infrastructuur op gebruik door vrachtverkeer	€ 1.500.000,- / 80 uur	Eenmalig
3	Bewegwijzering/bebording routes zwaar verkeer	€ 15.000,- / 40 uur	Eenmalig
4	Landbouwverkeer onderdeel uit laten maken van campagnes	Module verkeersveiligheid	
5	Lobby en overleg met Belgische gemeenten	80 uur	Jaarlijks
6	Toepassen uitgangspunten gebruik landbouwverkeer	Geen, werk-met-werk maken	
Totaal		80 uur € 1.715.000,- / 140 uur	Jaarlijks Incidenteel

tabel 1: acties en maatregelen module vracht- en landbouwverkeer