

Advies Weren Doorgaand Vrachtverkeer Waalre-Dorp

Gemeente Waalre

6 juli 2023

Contactpersoon



Arcadis Nederland B.V.
Postbus 1018
5200 BA 's-
Hertogenbosch
Nederland

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Uitgangspunten	7
3	Probleemanalyse	8
3.1	Werkwijze	8
3.2	Resultaten	10
3.3	Vergelijking met uitgangspuntennotitie	13
3.4	Conclusie	14
4	Context kentekenonderzoek	16
4.1	Vergelijking met verkeerstellingen	16
4.2	Vergelijking met resultaten model	16
4.3	Conclusie	17
5	Input stakeholders	18
6	Advies	20
	Bijlagen	32
	Colofon	41

1 Inleiding

De gemeente Waalre werkt momenteel aan het project Duurzaam door Waalre. Een onderdeel hiervan is de herinrichting van de voormalige N69 (Eindhovenseweg), die dwars door de kern van Aalst loopt. Om doorgaand (vracht-)verkeer te ontmoedigen gebruik te blijven maken van de Eindhovenseweg en te verleiden gebruik te maken van de nieuwe N69 (Westparallel) voert de gemeente Waalre een aantal maatregelen uit. Een van deze maatregelen is een vrachtwagenverbod, middels een hoogtebeperking voor vrachtverkeer op de Valkenswaardseweg net ten zuiden van de Lissevenlaan.

Vrachtverkeer wordt middels bebording gewaarschuwd over de naderende hoogtebeperking. Vrachtverkeer uit de richting van Valkenswaard ken voor de kernen middels een keevoorziening. Vrachtverkeer uit noordelijke richting heeft drie mogelijkheden om te keren voor de hoogtebeperking: bij de nieuw aan te leggen verkeerspleinen op de kruispunten met de Brabantialaan en de Koningin Julianalaan of net voor de hoogtebeperking via de Lissevenlaan om vervolgens via de Koningin Julianalaan weer terug te rijden naar de Eindhovenseweg. Aan de zuidkant van de hoogtebeperking op de Valkenswaardseweg moet vrachtverkeer gebruik maken van een keerlus



Figuur 1: Locatie geplande fysieke hoogtebeperking Valkenswaardseweg met de routes voor 'vastgelopen' vrachtwagens.

In Waalre-Dorp wordt, net als op de Valkenswaardseweg, het doorgaand verkeer als hinderlijk en onveilig ervaren. Het is daarom de wens om al het doorgaand vrachtverkeer ook uit de kern van Waalre-Dorp te weren. Dit onderzoek maakt inzichtelijk in hoeverre sprake is van doorgaand vrachtverkeer door de kern van Waalre-Dorp en het omliggende gebied en welke maatregelen hiertegen genomen kunnen worden en in hoeverre deze maatregelen wenselijk en/of effectief zijn.

Achtergrond

De vraag over het vrachtverkeer heeft met name betrekking op de leefbaarheid in de dorpen Aalst en Waalre-Dorp. Door het doorgaande vrachtverkeer te weren uit de kernen is de verwachting dat de leefbaarheid hier zal verbeteren. Ter verbetering van de bereikbaarheid is als ambitie gesteld om het aantal motorvoertuigen per etmaal op de

Leeswijzer

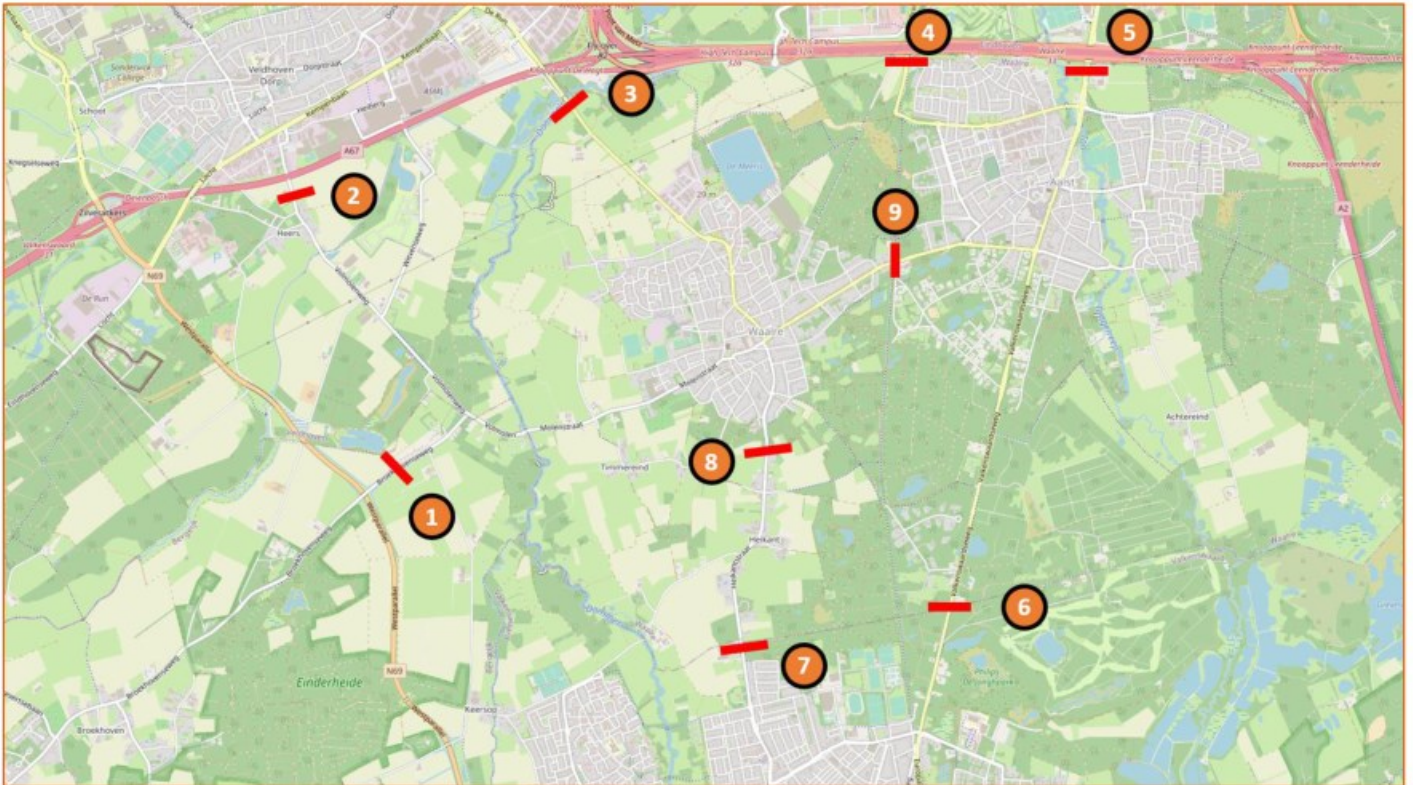
In hoofdstuk 2 worden de uitgangspunten beschreven. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 ingegaan op het kentekenonderzoek. In hoofdstuk 4 worden de verkeersstromen als geregistreerd in het kentekenonderzoek geanalyseerd. Hoofdstuk 5 geeft een overzicht van de input van de stakeholders die zijn gesproken gedurende het proces. In hoofdstuk 6 zijn de mogelijke maatregelen weergegeven.

2 Uitgangspunten

Om de uitgangspunten die ten grondslag liggen van deze studie op een transparante wijze vast te leggen is een uitgangspuntennotitie opgesteld. Deze notitie is vervolgens besproken met een afvaardiging van de gemeenteraad van Waalre tijdens een werksessie op het gemeentehuis op 21 maart 2023. Op basis van de opgehaalde input op deze avond is de notitie aangepast. De belangrijkste uitgangspunten die ten grondslag liggen zijn samengevat in tabel 1. De onderbouwing van de totstandkoming van deze uitgangspunten is nader toegelicht in bijlage 1 van deze rapportage.

Vraag	Uitgangspunt
Wat wordt geclassificeerd als doorgaand (vracht-) verkeer?	Doorgaand vrachtverkeer zijn de voertuigen met een massa van meer dan 3.500 kg die van buiten het studiegebied komen en vervolgens binnen een vooraf bepaalde maximale tijd (10 minuten) een volgend telpunt passeren en uiteindelijk weer het studiegebied verlaten.
Wat is een acceptabele hoeveelheid (doorgaand) vrachtverkeer door de kern van Waalre-Dorp?	De maximale hoeveelheid vrachtverkeer is 5% van de totale hoeveelheid verkeer op de weg in kwestie. Voor doorgaand vrachtverkeer geldt dat het acceptabel wordt geacht dat 10% van de totale hoeveelheid vrachtverkeer doorgaand is. In absolute aantallen zijn maximaal 50 doorgaande vrachtbewegingen per werkdagemaal acceptabel.
Wanneer is sprake van een 'probleem'?	Wanneer de waarden van het voorgaande uitgangspunt worden overschreden is sprake van een probleem waarop geacteerd zou moeten worden. Het betreft de volgende waarden: <ul style="list-style-type: none"> • Maximaal 5% van de totale hoeveelheid verkeer is vrachtverkeer; • Maximaal 10% van de totale hoeveelheid vrachtverkeer is doorgaand; • Maximaal 50 doorgaande vrachtbewegingen per etmaal.
Wat zijn acceptabele alternatieve routes indien de kern van Waalre-Dorp moet worden vermeden?	De acceptabele alternatieve routes voor het doorgaande vrachtverkeer zijn via het hoofdwegennet (N69, A2 en A67). Routes door de kernen van Waalre-Dorp en Aalst zijn niet wenselijk. Maatregelen om doorgaand vrachtverkeer te weren moeten geen overlast veroorzaken op andere locaties in het studiegebied.
Welke soort maatregelen achten wij acceptabel om het doorgaand verkeer te reduceren?	De meeste kansrijke maatregelen, als beschreven in het rapport 'Onderzoek vrachtverkeer Traverse, Waalre' zijn: <ul style="list-style-type: none"> • Dosering verkeer middels een doseerlicht; • Instellen venstertijden voor vrachtverkeer; • Benaderen van de bedrijven die door Waalre rijden (als doorgaand verkeer). In deze vervolgstudie worden ook de gevolgen in kaart gebracht van maatregelen die in een eerder stadium als minder wenselijk zijn beschouwd. Het betreft: <ul style="list-style-type: none"> • Het realiseren van een fysieke hoogtebeperking; • Het instellen van een geslotenverklaring voor doorgaand vrachtverkeer.
Welke eisen zijn gesteld aan de bevoorrading van winkels in Waalre, Valkenswaard en het tussenliggende gebied?	De eisen/randvoorwaarden voor de bevoorrading van de winkels (en andere bedrijven) in Waalre, Valkenswaard en het tussenliggende gebied zijn op dit moment niet duidelijk. Het ligt voor de hand dat de bevoorrading van deze winkels (en bedrijven) mogelijk moet zijn en moet kunnen gebeuren op een efficiënte wijze. Tijdens de gesprekken met de relevante stakeholders is dit één van de bespreksthema's geweest. Uit deze gesprekken is met name naar voren gekomen dat de voornaamste eis m.b.t. bevoorrading is dat het bevoorradingsverkeer zonder grote afstanden om te hoeven rijden bij de winkels en bedrijven in en rond Waalre-Dorp kan komen. Daarnaast moeten de verkeersregels (o.a. welke bedrijven wel of geen bestemmingsverkeer zijn) ook duidelijk zijn voor chauffeurs die niet regelmatig door het gebied rijden.

Tabel 1: Uitgangspunten voor de studie (bron: Uitgangspuntennotitie Onderzoek Doorgaand Vrachtverkeer Waalre-Dorp).



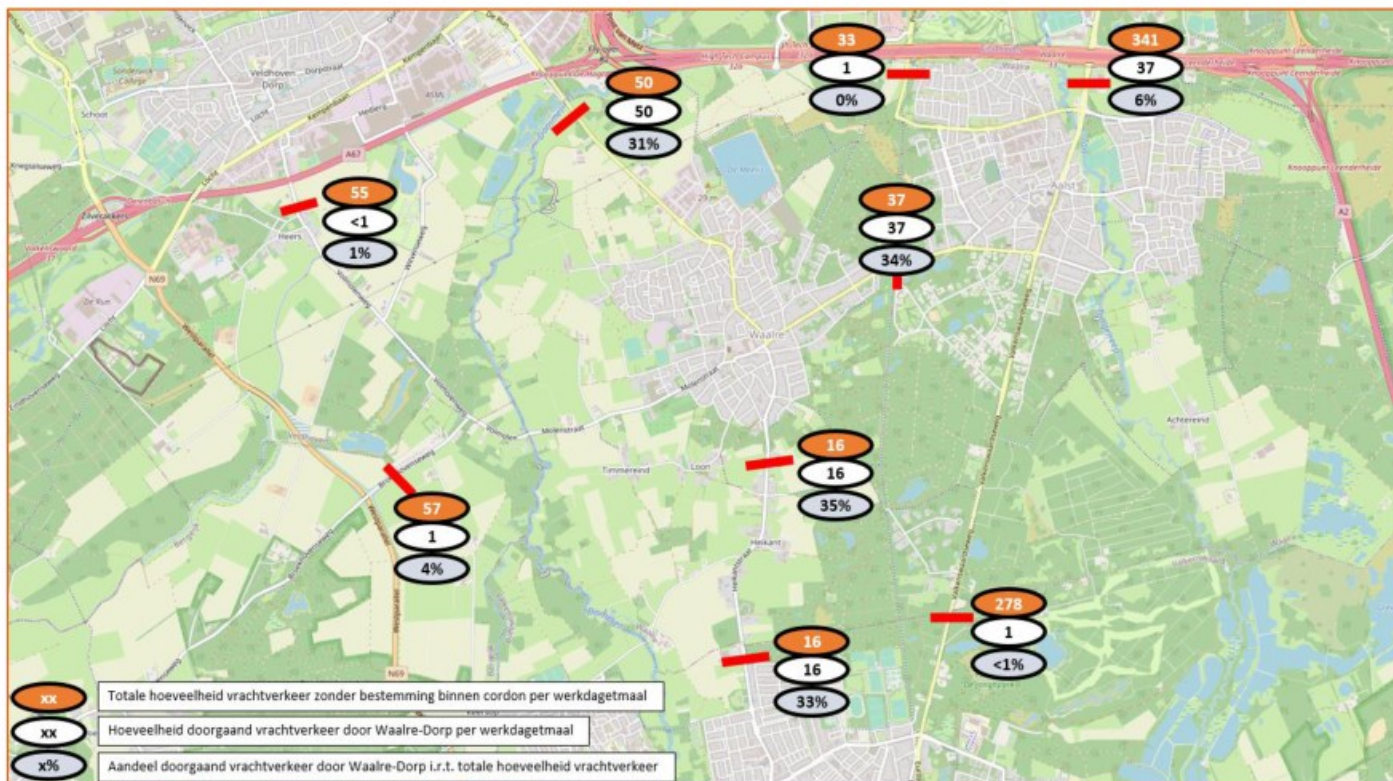
Figuur 3: Locaties van de camera's t.b.v. kentekenonderzoek.

De locaties in figuur 3 zijn als volgt:

#	Straatnaam	Locatie
1	Broekhovenseweg	Ter hoogte van huisnummer 19
2	Heerseweg	Wegvak tussen de onderdoorgang van de A67 en Westervelden
3	Onze Lieve Vrouwedijk	Ter hoogte van brug over de Dommel
4	Burgemeester Mollaan	Ter hoogte van bushalte Dirck van Hornelaan
5	Eindhovenseweg	Ter hoogte van huisnummer 124
6	Valkenswaardseweg	Ter hoogte van huisnummer 37
7	Nieuwe Waalreseweg	Wegvak tussen de Mahonia en De Hazelaar
8	Heikantstraat	Ter hoogte van huisnummer 17B
9	Willibrorduslaan	Ter hoogte van de fietsoversteek Oude Spoorbaan

Tabel 2: Locaties camera's t.b.v. kentekenonderzoek.

De camera's registreren de kentekens van de passerende voertuigen en de tijd waarop het kenteken de camera passeert. Software vergelijkt vervolgens de verzamelde kentekens op alle camera's. Door te zien door welke camera's een bepaald kenteken is vastgelegd is de route van dit kenteken vast te stellen. Op basis van de registratietijd kan gekeken worden hoe lang dit voertuig heeft gedaan over een bepaalde route. Als een kenteken er meer dan 10 minuten over doet om een tweede camera te passeren kan ervan worden uitgegaan dat deze een bestemming gehad heeft binnen het gebied. In het geval van vrachtverkeer is het hebben van een bestemming vaak het laden en lossen bij een winkel of ander soort bedrijf. De maximale tijd die kan zitten tussen de registratie van een kenteken is bepaald op basis van de tijd die het duurt om normaalgesproken te rijden tussen de twee cameraposities.



Figuur 7: Totaal aantal doorgaande vrachtbewegingen (in oranje zonder bestemming binnen studiegebied, in wit met een route via de kern van Waalre-Dorp).

De resultaten voor deze locaties dienen echter genuanceerd te worden. De aantallen vrachtbewegingen op deze wegen is voor de meeste van deze locaties ruim onder de maximaal acceptabel geachte 50 vrachtbewegingen. Alleen op de Onze Lieve Vrouwedijk zijn exact 50 doorgaande vrachtbewegingen geregistreerd. De conclusie op basis met de vergelijking met de uitgangspunten uit de uitgangspuntennotitie is dat alleen telpunt 3 op de Onze Lieve Vrouwedijk een aandachtspunt is.

Doorgaande vrachtbewegingen die bij dit telpunt zijn waargenomen gaan met name richting telpunt 5 (Eindhovenseweg) of richting telpunt 7 (Heikantstraat). Met name de vrachtbewegingen richting de Eindhovenseweg zijn bijzonder. Deze hangen naar verwachting samen met de huidige werkzaamheden aan de Kempenbaan nabij de aansluiting 32 (Veldhoven Zuid) van de A2/N2, ten tijde van het kentekenonderzoek. Ten tijde van het kentekenonderzoek was de Kempenbaan niet volledig afgesloten, maar waarschijnlijk ondervond het verkeer toch hinder van de werkzaamheden aan de Kempenbaan of verwachtte het verkeer hinder van de werkzaamheden en is zodoende gekozen voor een route via Waalre en Aalst.

De route tussen telpunten 3 (Onze Lieve Vrouwedijk) en 7 (Heikantstraat) is de andere regelmatig gebruikte route voor doorgaand vrachtverkeer door de kern van Waalre-Dorp. Dit betreft echter slechts 14 vrachtbewegingen per etmaal. Uitgaande van het feit dat het grootste deel van het verkeer gedurende de dag rijdt is dit ongeveer 1 vrachtbeweging per uur.

3.4 Conclusie

Om te bepalen of sprake is van een probleem met betrekking tot (doorgaand) vrachtverkeer is het van belang om de resultaten uit het kentekenonderzoek te vergelijken met de uitgangspunten uit de uitgangspuntennotitie.

Op niet alle wegen wordt voldaan aan de gestelde voorwaarden in uit de uitgangspuntennotitie. Op de Onze Lieve Vrouwedijk, de Koningin Julianalaan en de Heikantstraat is het aandeel doorgaand vrachtverkeer ten opzichte van de totale hoeveelheid vrachtverkeer hoger dan de 10% die in de uitgangspuntennotitie is vastgesteld. De gestelde grenzen met betrekking tot het aandeel vrachtverkeer ten opzichte van de totale hoeveelheid verkeer of het absolute aantal doorgaande vrachtbewegingen, worden op geen enkel wegvak overschreden.

Op basis van de overschrijding van de voorwaarden uit de uitgangspuntennotitie is te concluderen dat een probleem bestaat in Waalre-Dorp met betrekking tot doorgaand vrachtverkeer.

Ondanks dat de procentuele grenswaarden worden overschreden, worden de grenswaarden voor absolute aantallen niet overschreden. Enkel op de Onze Lieve Vrouwedijk wordt exact de vastgestelde grenswaarde behaald. Op de andere wegen met een overschrijding van de procentuele grenswaarde, worden lagere aantallen doorgaande vrachtbewegingen waargenomen. De Onze Lieve Vrouwedijk is dan ook een aandachtspunt.

Het vermoeden is echter dat de werkzaamheden aan de Kempenbaan hebben gezorgd voor een zwaardere belasting op de route via de Onze Lieve Vrouwedijk – Koningin Julianalaan en de Eindhovenseweg, als sluiproute tussen Veldhoven en de A2. Wij vermoeden dan ook dat de hoeveelheid doorgaand vrachtverkeer op deze route in de praktijk doorgaans lager ligt.

Rekening houdend met de werkzaamheden aan de Kempenbaan en het feit dat de absolute aantallen van de doorgaande vrachtbewegingen meevallen lijkt de problematiek met betrekking tot doorgaand vrachtverkeer toch mee te vallen.

kentekenonderzoek 34 doorgaande vrachtbewegingen tussen deze twee locaties heeft waargenomen. De werkzaamheden aan de Kempenbaan kunnen hebben bijgedragen aan de aantrekkelijkheid van deze route.

Belangrijkste conclusie met betrekking tot de selected link analyses is dat het op basis van het verkeersmodel niet te verwachten is dat de fysieke hoogtebeperking op de Valkenswaardseweg gaat leiden tot significant meer vrachtverkeer over de Traverse door Waalre-Dorp.

4.3 Conclusie

Op basis van de verkeerstellingen op de Wollenbergstraat en de Onze Lieve Vrouwedijk is geen goede vergelijking te maken over het aantal vrachtbewegingen op deze wegen. Gezien het feit dat sommige voertuigen van langer dan 7,00m een massa van minder dan 3.500 kg hebben en dus geen vrachtwagen zijn, is naar onze mening de massa van het voertuig een betere wijze om de hoeveelheid vrachtverkeer te meten.

In hoofdstuk 3 is aangegeven dat op de Eindhovenseweg, tussen Eindhoven en Valkenswaard veel doorgaand vrachtverkeer rijdt in de huidige situatie. Op korte termijn wordt op de Valkenswaardseweg een fysieke hoogtebeperking ingevoerd, waardoor de doorgaande route voor vrachtverkeer tussen Eindhoven en Valkenswaard via de Eindhovenseweg niet meer mogelijk is. De selected link analyses die in het kader van de verkennende studie uit 2022 zijn uitgevoerd, laten zien dat de fysieke hoogtebeperking op de Valkenswaardseweg niet zullen zorgen voor meer doorgaand vrachtverkeer door de kern van Waalre-Dorp. Het vrachtverkeer dat nu op de Eindhovenseweg rijdt, zal daarentegen gebruik gaan maken van de Westparallel en A2/A67.

voorwaarde is dat de bevoorrading van de winkels en horecagelegenheden in en rond het dorp in stand gehouden moet blijven. Men is ook met elkaar eens dat bedrijven aan de Heikantstraat (zoals [redacted] hierin niet vergeten moeten worden. Een hoogtebeperking ten zuiden van Coppelmans is geen optie, omdat dit gelegen zou zijn in de gemeente Valkenswaard.

Het instellen van venstertijden wordt ook gemengd ontvangen. Men gaat ervan uit dat de bevoorrading van de bedrijven met name overdag, buiten de spitstijden om, gebeurt. Deze ontwikkeling moet echter ook in groter perspectief gezien worden. Wanneer meer dorpskernen dergelijke maatregelen gaan nemen wordt het voor transportbedrijven die de bevoorrading van meerdere horecazaken (Hanos/Sligro) of meerdere filialen van de AH en Lidl achter elkaar doen. Wanneer zij met de venstertijden in verschillende dorpen rekening moeten gaan houden, kan dat voor logistieke moeilijkheden gaan leiden. [redacted] JONG! Waalre is bang dat dit in de transportkosten gaat worden doorberekend aan hen als klant.

[redacted]
Op 26 mei 2023 heeft een digitaal overleg plaatsgevonden [redacted]
[redacted]

Problematiek rondom vrachtverkeer

Er wordt niet ervaren dat er veel doorgaand vrachtverkeer rijdt door de kern van Waalre-Dorp of over de Heikantstraat. Men is wel bang dat de hoogtebeperking op de Valkenswaardseweg ervoor gaat zorgen dat meer verkeer gebruik gaat maken van de Heikantstraat, om zo de hoogtebeperking te omzeilen.

Eisen/Wensen bevoorrading

[redacted] geeft aan dat het aantal vrachtbewegingen naar [redacted] sterk verschilt [redacted]. Gemiddeld komt het neer op ongeveer 20 vrachtbewegingen per werkdag. [redacted] Vrachtverkeer richting [redacted] komt veelal vanuit noordelijke richting. Het komt vanaf [redacted] of van andere filialen [redacted]. [redacted] geeft aan dat [redacted] vrachtwagens via de Eindhovenseweg en de kern van Valkenswaard laat rijden, omdat [redacted] de met name de verkeersveiligheidssituatie rondom het kruispunt Wollenbergstraat – Bergstraat onveilig acht. Dit ondanks dat dit (vanuit het noorden gezien) een kortere route is.

De hoogtebeperking die wordt gerealiseerd op de Valkenswaardseweg maakt deze route straks echter onmogelijk voor vrachtverkeer. [redacted] is hierdoor gedwongen om toch een route via Waalre-Dorp te kiezen of via de A2 (afrit 34 Valkenswaard). Gezien de forse verschillen in reistijd is het aannemelijk dat ondanks de verkeersveiligheidsbezwaren toch een route via Waalre-Dorp gekozen wordt.

Gevolgen vrachtwagenverbod

Een fysieke hoogtebeperking in Waalre-Dorp is onacceptabel voor [redacted]. Een alternatieve route via Dommelen is niet wenselijk omdat ook hier vrachtverkeer geweerd wordt door de gemeente Valkenswaard. Niet alleen [redacted] wordt in dat geval geraakt, maar ook de andere ondernemers in het gebied tussen Waalre en Valkenswaard.

Ook het realiseren van een verbod voor doorgaand vrachtverkeer middels alleen het plaatsen van bebording ziet [redacted] niet zitten. Leveranciers van [redacted] hebben geen vaste chauffeurs en veel chauffeurs zijn dan ook onbekend met de lokale situatie. De bebording zal voor verwarring zorgen bij de chauffeurs, omdat [redacted] natuurlijk buiten de gemeente Waalre gelegen is, maar wel als bestemmingsverkeer te bestempelen is.

[redacted] is bang dat [redacted] bedrijf een slechte naam krijgt in het dorp, omdat men [redacted] vrachtwagens door het dorp zien rijden. Maar dat de bewoners van Waalre niet in de gaten hebben dat [redacted] formeel bestemmingsverkeer is.

6 Advies

Op basis van de uitgangspuntennotitie is in hoofdstuk 3 geconstateerd dat sprake van een probleem met doorgaande vrachtbewegingen in Waalre-Dorp.

In dit hoofdstuk worden verschillende maatregelen beschouwd die genomen kunnen worden om de hoeveelheid doorgaand vrachtverkeer door Waalre-Dorp te reduceren. Voor een aantal relevante aspecten is een trade-off matrix opgesteld. Hierin is gekeken in hoeverre de maatregelen een positief of negatief effect hebben op deze relevante aspecten. Het effect van de maatregelen is beoordeeld ten opzichte van de huidige situatie. De maatregelen zijn niet ten opzichte van elkaar vergeleken. De verschillende beoordelingsmogelijkheden zijn weergegeven in Tabel 5.

Score	Beoordeling
++	Sterk positief effect
+	Positief effect
0	Geen effect
-	Negatief effect
--	Sterk negatief effect

Tabel 5: Beoordelingstabel

De effecten van de maatregel op het doorgaand vrachtverkeer en de gevolgen die de desbetreffende maatregel heeft op derden (omgeving, bedrijven en winkels) zijn nader tekstueel toegelicht. Dit omdat deze aspecten het belangrijkste zijn met betrekking tot de eventueel te kiezen maatregel.

Welke maatregelen zouden getroffen kunnen worden?

Fysieke hoogtebeperking

Een fysieke hoogtebeperking is ingrijpend voor het vracht- en landbouwverkeer in Waalre en haar omgeving. De locaties waarop een fysieke hoogtebeperking te realiseren is, is dan ook beperkt.

	Score	Toelichting
Verkeersveiligheid	+	Een fysieke hoogtebeperking leidt tot een afname van de hoeveelheid doorgaand vrachtverkeer door Waalre-Dorp. Minder vrachtverkeer over de wegen waar ze gemengd rijden met fietsers is positief voor de verkeersveiligheid. Groot aandachtspunt is echter wel dat vrachtverkeer dat zichzelf 'vast heeft gereden' mogelijk rare manoeuvres gaat maken om of te keren óf de hoogtebeperking toch te passeren.
Reductie hoeveelheid doorgaand vrachtverkeer	++	De hoogtebeperking zorgt ervoor dat al het doorgaande vrachtverkeer op de weg in kwestie niet door kan rijden. Dit maakt dat doorgaand vrachtverkeer op deze weg niet meer zal bestaan.
Effect op bevoorrading	--	Het uiteindelijke effect is afhankelijk van de locatie van de hoogtebeperking. De weg die de hoogtebeperking kent, is echter helemaal niet meer toegankelijk voor vrachtverkeer. Dit heeft dus niet alleen effect op de bevoorrading en/of bedrijfsvoering van de bedrijven en winkels in en rond Waalre-Dorp maar ook op onder andere de lijnbussen, vuilniswagens en brandweer.
Draagvlak stakeholders	--	De mening van de stakeholders is dat de winkels en bedrijven van Waalre geen last moeten ondervinden van de maatregelen. Doordat deze maatregel al het vrachtverkeer treft, wordt het draagvlak voor een dergelijke maatregel als laag ingeschat.
Kosten	Hoog	Deze maatregel vereist fysieke ingrepen in de ruimte. Er dient een keerfaciliteit te worden gerealiseerd om 'vastgelopen' vrachtverkeer de mogelijkheid te bieden om te keren. Afhankelijk van de locatie is hier mogelijk grondaankoop voor nodig.
Doorlooptijd realisatie	Lang	Er dienen (naar verwachting) verschillende ruimtelijke procedures te worden doorlopen om de realisatie van de maatregel mogelijk te maken. Zaken waaraan gedacht moet worden zijn een omgevingsvergunning en het verkeersbesluit.

Tabel 6: Trade-off matrix maatregel fysieke hoogtebeperking

Effecten doorgaand vrachtverkeer

De effecten van een fysieke hoogtebeperking zijn sterk afhankelijk van de locatie van de hoogtebeperking. Wat altijd het geval is, is dat door een fysieke hoogtebeperking helemaal geen vrachtverkeer mogelijk is op deze locatie. Dit leidt echter tot een verplaatsing van de stromen vrachtwagens. De resultaten van het kentekenonderzoek laten namelijk zien dat relatief weinig doorgaand vrachtverkeer gebruik maakt van de wegen door Waalre-Dorp, maar wel een redelijke hoeveelheid bestemmingsverkeer. Dit bestemmingsverkeer zal een andere route naar/door Waalre-Dorp moeten vinden, wat het risico op sluipverkeer op wegen die hier niet voor zijn ingericht, toeneemt.

Uit de resultaten van het kentekenonderzoek komen twee routes die per werkdag meer dan 5 keer worden gebruikt door doorgaand vrachtverkeer. Op deze route zou een fysieke hoogtebeperking mogelijk effect kunnen hebben. Dat zijn de routes tussen het Maxima MC (telpunt 3) en Afrit Aalst (telpunt 5) en tussen het Maxima MC (telpunt 3) en Valkenswaard bij Coppelmans (telpunt 7). De route tussen het Maxima MC en de afrit Aalst wordt gedurende een werkdagemaal 34x gebruikt door een vrachtwagen gebruikt. De route tussen het Maxima MC en Valkenswaard 14x per werkdagemaal. Een fysieke hoogtebeperking op de Koningin Julianalaan ter hoogte van het gemeentehuis zou de 34 vrachtbewegingen tussen Maxima MC en Afrit Aalst kunnen wegnemen. Een groot deel van het bestemmingsverkeer (92 vrachtbewegingen per werkdagemaal) maakt echter ook gebruik van de Koningin Julianalaan. Dit verkeer zou dan een andere route moeten nemen. Hieronder valt ook buslijn 7 (Eindhoven Centraal – Veldhoven MMC).

Een fysieke hoogtebeperking op de Heikantstraat in de buurt van Coppelmans maakt het onmogelijk voor de 14 doorgaande vrachtbewegingen die deze route per werkdagemaal gebruiken. De overige 29 vrachtbewegingen die wel een bestemming/herkomst in het gebied hebben dienen hierdoor flinke afstanden om te rijden (zeker gezien het vrachtverbod op de Valkenswaardseweg in Aalst).

Gevolgen derden

Door een fysieke hoogtebeperking kan ook bestemmingsverkeer geen gebruik meer maken van deze weg en zullen ze om moeten rijden. Dit heeft ingrijpende gevolgen voor onder andere de bereikbaarheid en responstijden van de brandweer. Ook regulier vrachtverkeer, afvaldienst, verhuishagens, landbouwvoertuigen et cetera, dienen om te rijden. Waardoor op andere wegen in het gebied meer vrachtverkeer komt.

Met name voor landbouwvoertuigen kan omrijden problematisch zijn gezien de lagere snelheid van deze voertuigen en het feit dat deze voertuigen bepaalde wegen niet mogen gebruiken (o.a. de Westparallel en de rijkswegen).

Een maatregel die genomen kan worden om het bestemmingsverkeer, brandweer etc. te ontlasten is het aanleggen van een bypass. Deze bypass dient echter ook ruimtelijk inpasbaar te zijn. Daarnaast zijn aan deze ruimtelijke ingreep kosten verbonden voor aanleg en mogelijk ook voor grondaankoop. Ook kan de bypass oneigenlijk gebruikt worden door doorgaand verkeer.

Advies

De fysieke hoogtebeperking kan op een aantal verschillende locaties worden gerealiseerd. De effecten hiervan verschillen ook per locatie:

- **Heikantstraat:** Een fysieke hoogtebeperking op de Heikantstraat resulteert in een reductie van 14 doorgaande vrachtbewegingen door Waalre-Dorp per werkdag (circa 1 vrachtbeweging per uur). De 29 vrachtbewegingen met bestemming in dit gebied dienen echter grote afstanden (via de Westparallel of de A2) om te rijden. Naast de belemmeringen voor het bestemmingsverkeer, belemmert de hoogtebeperking ook de brandweer en vuilnisdienst. Vanwege het geringe effect op het doorgaande vrachtverkeer en de impact op de omgeving wordt een fysieke hoogtebeperking hier niet geadviseerd.
- **Onze Lieve Vrouwedijk:** Een fysieke hoogtebeperking op de Onze Lieve Vrouwedijk resulteert in de grootste reductie van de hoeveelheid doorgaand vrachtverkeer. De afname van de hoeveelheid doorgaand vrachtverkeer is namelijk 50 vrachtbewegingen per werkdag (circa 4 per uur). Echter is de Onze Lieve Vrouwedijk ook de belangrijkste route voor bevoorradingsverkeer voor de winkels en andere bedrijven in Waalre-Dorp en het omliggende gebied. Ook de route van buslijn 7 wordt onmogelijk gemaakt door realisatie van de fysieke hoogtebeperking. De impact van de hoogtebeperking op de bevoorrading van de winkels en andere bedrijven is dermate groot dat wij afraden om deze te realiseren op de Onze Lieve Vrouwedijk.
- **Koningin Julianalaan:** Een fysieke hoogtebeperking op de Koningin Julianalaan resulteert in een reductie van 37 doorgaande vrachtbewegingen door Waalre-Dorp per werkdag (circa 3 vrachtbewegingen per uur). Het zorgt echter wel voor een fysieke scheiding tussen de twee dorpen, aangezien dit de enige direct verbinding

tussen Waalre en Aalst is. Ook de route van buslijn 7 wordt onmogelijk gemaakt door realisatie van de hoogtebeperking. De fysieke scheiding tussen Waalre en Aalst en het relatief kleine effect die de hoogtebeperking op de hoeveelheid doorgaande vrachtbewegingen, maken dat wij ook deze locatie voor de hoogtebeperking niet adviseren.

Als aangegeven adviseren wij op geen van de locaties om over te gaan tot realisatie van de fysieke hoogtebeperking. Wij achten de reductie van het aantal vrachtbewegingen niet opwegen tegen de nadelen die de maatregel zou hebben voor de bevoorrading van winkels en bedrijven en de bereikbaarheid voor hulpdiensten en lijnbussen.

Venstertijden gedurende de spits

Een andere maatregel die in de verkennende studie is aangedragen als kansrijk is het instellen van venstertijden gedurende de spits. Dat betekent dat tussen 07:00 en 09:00 en tussen 16:00 en 18:00 geen vrachtverkeer door Waalre-Dorp mag rijden. Deze maatregel gaat uit van het plaatsen van bebording (C07 met onderborden die de desbetreffende venstertijden aangeven, zie figuur 8). Deze maatregel is met name bedoeld om sluipverkeer voor files op de rijkswegen en de Westparallel onmogelijk te maken.



Figuur 8: Bebording ten behoeve van venstertijden

	Score	Toelichting
Verkeersveiligheid	0	Hoewel de wegen in de spitsstijden minder druk zullen worden met vrachtverkeer, wordt het naar verwachting drukker op de tijden dat vrachtverkeer wel is toegestaan. Het effect zal gezien over de dag redelijk neutraal zijn.
Reductie hoeveelheid doorgaand vrachtverkeer	+	Op basis van de resultaten van het kentekenonderzoek is een reductie van 14 vrachtbewegingen per etmaal te verwachten. Dit is een lichte reductie, maar dit is minder dan de reductie die andere maatregelen op zouden leveren.
Effect op bevoorrading	-	Op basis van de stakeholdergesprekken is geen duidelijk beeld te krijgen van de exacte tijdstippen waarop bevoorrading momenteel plaatsvindt. De bevoorrading en bedrijfsvoering van bedrijven en winkels zal in ieder geval rekening moeten houden met de geslotenverklaring tijdens deze tijdstippen.
Draagvlak stakeholders	+	Tijdens de stakeholdergesprekken werd overwegend positief gereageerd op deze maatregel. Wel werd het aandachtspunt opgebracht dat eventuele aanpassing van de bevoorrading niet aan de ondernemer doorgerekend moet worden.
Kosten	Laag	De kosten bestaan met name uit maatschappelijke kosten (i.v.m. handhaving van de venstertijden).
Doorlooptijd realisatie	Gemiddeld	Afstemming met stakeholders is nodig en het proces rondom het doorlopen van het verkeersbesluit kost mogelijk extra tijd door de bezwaarprocedure.

Tabel 7: Trade-off matrix maatregel venstertijden

Effecten doorgaand vrachtverkeer

In Tabel 4 is weergegeven dat ongeveer een kwart van de totale hoeveelheid doorgaand vrachtverkeer door Waalre-Dorp tijdens de spitsperiode rijdt. Dit zou betekenen dat de hoeveelheid doorgaand vrachtverkeer met een kwart wordt gereduceerd door het instellen van venstertijden. Op basis van het totaal aantal doorgaande vrachtbewegingen resulteert dit in een afname van ongeveer 14 vrachtbewegingen door Waalre-Dorp per werkdagemaal.

Bij het bepalen van het effect van de venstertijden is ervanuit gegaan dat bestemmingsverkeer dat nu tijdens de spijstijden rijdt, na het instellen van venstertijden, buiten de venstertijden nog steeds naar Waalre-Dorp gaat rijden. Dit maakt dus dat het tijdens de spijstperiode rustiger wordt, maar dat het voor of na de venstertijden wat drukker gaat worden met vrachtverkeer dan momenteel het geval is.

Gevolgen derden

Tijdens de gesprekken met stakeholders klonken gemengde signalen over de gevolgen van het instellen van venstertijden op hun bevoorrading en/of bedrijfsvoering. Meerdere respondenten gaven aan dat zij voornamelijk buiten de spijstijden worden bevoorrad. Voor hen is het dan ook niet een probleem. Zij geven echter ook aan dat wanneer logistieke bedrijven hun routes moeten aanpassen en deze (hogere) kosten vervolgens gaan doorberekenen aan hen, zij dit niet wenselijk achten.

Ook de opbouw van evenementen in Waalre-Dorp zouden door het instellen van venstertijden mogelijk in het geding komen. Om dergelijke incidentele vrachtbewegingen mogelijk te maken, zou de gemeente kunnen overwegen om te gaan werken met ontheffingen.

Van belang voor het effect van deze maatregel is handhaving. Handhaving van deze maatregel is eenduidiger (en daarmee gemakkelijker) dan een algeheel vrachtverbod met uitzondering van bestemmingsverkeer. Dit omdat in principe helemaal geen vrachtverkeer tijdens de spijst door Waalre-Dorp mag rijden en er dus geen uitzondering is voor bestemmingsverkeer. Belangrijk aandachtspunt is echter dat de politie in een eerder stadium al heeft aangegeven dat handhaving op dergelijke overtredingen geen prioriteit voor hen heeft (*gesprek [redacted] Politie, 23-05-2022*). Daarnaast is de pakkans voor overtredingen laag. Beide komt de geloofwaardigheid van de maatregel niet ten goede.

Advies

Het resultaat van de venstertijden is dat geen vrachtverkeer meer door Waalre-Dorp rijdt tijdens de spijst, maar juist meer (naar verwachting alleen bestemmingsverkeer) buiten de spijst om. Er is dus wel een daling in de totale hoeveelheid vrachtverkeer door Waalre-Dorp te verwachten naar aanleiding van de venstertijden. Deze afname is echter dermate klein dat deze niet opweegt tegen de nadelen voor bevoorrading en/of bedrijfsvoering van bedrijven in en rond Waalre-Dorp. Het instellen van venstertijden heeft naar verwachting een beperkt effect op de daadwerkelijke hoeveelheid vrachtverkeer door Waalre-Dorp. Per etmaal gaat het waarschijnlijk om 14 vrachtbewegingen (circa 1 per uur).

Verbod middels bebording

Deze maatregel gaat uit van het plaatsen van bebording (bord C07 met onderbord OB108) als weergegeven in figuur 9. Voor de effectbeschrijving is gekeken naar een verbod voor doorgaand vrachtverkeer voor het volledige gebied van de bebouwde kom Waalre aan de noordzijde tot en met tuincentrum Coppelmans aan de zuidzijde.



Figuur 9: Bebording t.b.v. vrachtverbod

	Score	Toelichting
Verkeersveiligheid	+	Deze maatregel leidt in principe tot geen doorgaand vrachtverkeer, wat een reductie betekent van de totale hoeveelheid vrachtverkeer. Of de maatregel daadwerkelijk leidt tot geen doorgaand vrachtverkeer is afhankelijk van de handhaving van de maatregel. Dit is positief voor de verkeersveiligheid in Waalre-Dorp.
Reductie hoeveelheid doorgaand vrachtverkeer	+	In principe zou deze maatregel ervoor moeten zorgen dat er geen doorgaand vrachtverkeer meer is door Waalre-Dorp. Om dit volledig af te kunnen dwingen is handhaving echter nodig.
Effect op bevoorrading	0	De bevoorrading zou in principe niet geraakt moeten worden door deze maatregel.
Draagvlak stakeholders	+	Deze maatregel sluit aan bij het standpunt van de stakeholders dat het dorp bereikbaar moet blijven voor bevoorradersverkeer en dat doorgaand vrachtverkeer geweerd zou moeten worden. Wel is [redacted] bang dat [redacted] vrachtwagens ten onrechte worden aangezien voor doorgaand verkeer door de bewoners van Waalre-Dorp, terwijl ook zij bestemmingsverkeer zijn. Duidelijke communicatie is dan ook van groot belang.
Kosten	Laag	De kosten bestaan met name uit maatschappelijke kosten (i.v.m. handhaving door politie).
Doorlooptijd realisatie	Gemiddeld	Afstemming met stakeholders is en er dient rekening te worden gehouden met het doorlopen van het proces rondom het verkeersbesluit en een mogelijk bezwaarprocedure die daarop volgt.

Tabel 8: Trade-off matrix maatregel verbod middels bebording

Effecten doorgaand vrachtverkeer

In totaal rijden 54 doorgaande vrachtwagens per werkdagemaal door Waalre-Dorp. De invoering van deze maatregel zou betekenen dat deze niet meer door Waalre-Dorp mogen rijden. Ervan uitgaande dat al deze vrachtbewegingen overdag (tussen 07:00-19:00) plaatsvinden, betekent dit in een tijdsspanne van 12 uur dat 4,5 vrachtbewegingen per uur minder binnen dit hele gebied. Niet al het vrachtverkeer rijdt echter overdag. Op basis van de verkeerstelling van februari 2023 op de Onze Lieve Vrouwedijk valt op te maken dat ongeveer 90% van het vrachtverkeer tussen 07:00 en

19:00 rijdt. De reductie van het weren van doorgaand vrachtverkeer voor het totale gebied is weergegeven in Tabel 9. In deze tabel is ook weergegeven wat de reductie in de beide scenario's is voor de belangrijkste wegen in Waalre.

	Best case scenario: 100% binnen 07:00 en 19:00		Realistisch scenario: 90% binnen 07:00 en 19:00	
	Totaal	Per uur	Totaal	Per uur
Totaal	54	4,5	49	4,1
Onze Lieve Vrouwedijk	50	4,17	46	3,8
Koningin Julianalaan	38	3,2	34	2,8
Heikantstraat	15	1,25	14	1,2

Tabel 9: Aantal doorgaande vrachtbewegingen door Waalre-Dorp in twee scenario's.

Gevolgen derden

Deze maatregel heeft minder grote invloed op derden dan een fysieke hoogtebeperking. Waalre-Dorp blijft toegankelijk voor vrachtverkeer met een bestemming in/rond Waalre-Dorp. Het is echter van cruciaal belang dat helder wordt gecommuniceerd wat bestemmingsverkeer is en wat niet. Wanneer het vrachtverbod alleen voor de hele bebouwde kom van Waalre-Dorp zou gelden zou dit gemakkelijker te communiceren zijn. Omdat ook bedrijven in het buitengebied van Waalre tot bestemmingsverkeer behoren, kan het zijn dat de scheidslijn van wat bestemmingsverkeer is en wat niet onduidelijk is.

is bang dat de dorpsbewoners niet zullen begrijpen dat vrachtverkeer ook tot bestemmingsverkeer worden gerekend. Men is bang dat wanneer de vrachtwagens door Waalre-Dorp rijden, dit tot irritatie van de bewoners leidt omdat men het gevoel heeft dat zij het vrachtverbod overtreden.

Daarnaast is bang dat chauffeurs die niet bekend zijn met de lokale situatie, niet goed weten of ze door Waalre-Dorp mogen rijden, wat tot verwarrende situaties kan leiden. Het bevoorradingsverkeer van hen (en andere bedrijven in het buitengebied) wordt namelijk niet per definitie door vaste chauffeurs gedaan, maar dat kan iedere keer een andere chauffeur zijn.

Advies

Het instellen van een algeheel verbod voor doorgaand vrachtverkeer kan resulteren in een afname van ongeveer 4 doorgaande vrachtbewegingen per uur gedurende een werkdag in de gehele kern van Waalre-Dorp. Met name op de Onze Lieve Vrouwedijk is deze afname te merken. Op de Heikantstraat gaat het bijvoorbeeld maar om ongeveer 1 vrachtbeweging per uur op een werkdag. Een belangrijke kanttekening hierbij is echter wel dat hierbij wordt uitgegaan van volledige naleving van het vrachtverbod. Voldoende handhaving op het vrachtverbod door politie of boa's is echter niet waarschijnlijk gezien de beperkte capaciteit van de beide organisaties om extra handhavingstaken op te pakken. De Politie heeft in een eerder stadium reeds aangegeven niet veel prioriteit te geven aan de handhaving van een dergelijk vrachtverbod. Ook is de pakkans van overtreders van het verbod laag. Op het oog is het namelijk niet mogelijk om na te gaan of een vrachtwagen bestemmingsverkeer is of niet. Dit betekent dat voor handhaving een vrachtwagen altijd stilgezet zal moeten worden om na te gaan of ze daadwerkelijk bestemmingsverkeer zijn of niet (*gesprek Politie, 23-05-2022*). Het is dan ook niet aannemelijk dat de politie positief zal adviseren over het verkeersbesluit dat aan deze maatregel ten grondslag moet liggen.

Positief aan de maatregel is dat deze het niet onmogelijk maakt om met een vrachtwagen of landbouwvoertuig door Waalre-Dorp te rijden. De bedrijven in en rond het dorp worden nog steeds bevoorrad door vrachtverkeer en landbouwverkeer kan nog steeds gebruik maken van de wegen in het dorp. Dit is nog steeds het merendeel van het vrachtverkeer in het dorp.

Doseerlichten

Doseerlichten kunnen worden ingezet om het verkeer te vertragen en daardoor een route minder aantrekkelijk te maken voor verkeer. In de gemeente Waalre zijn de afgelopen jaren al twee doseerlichten gerealiseerd. Één op de Heikantstraat (ter hoogte van de fietsoversteek Veldbraakseweg) en één op de Burgemeester Mollaan (ter hoogte van de fietsoversteek van de Oude Spoorbaan).

	Score	Toelichting
Verkeersveiligheid	--	Door het gebrek aan draagvlak onder de bewoners voor de bestaande doseerlichten wordt aangegeven dat regelmatig door rood wordt gereden. Dit is zeer slecht voor de verkeersveiligheid.
Reductie hoeveelheid doorgaand vrachtverkeer	+	Het is de verwachting dat een langere reistijd zal resulteren in een afname van het aantal doorgaande vrachtbewegingen. Het daadwerkelijke effect is echter lastig te bepalen, gezien het feit dat nog steeds doorgaande vrachtbewegingen zijn waargenomen op de wegen waar momenteel al doseerlichten zijn gerealiseerd.
Effect op bevoorrading	-	Bevoorrading wordt niet onmogelijk gemaakt, maar de rijtijden voor dit vrachtverkeer worden wel langer. Mogelijk worden deze langere rijtijden doorberekend aan de klant (d.w.z. de winkels en bedrijven van Waalre).
Draagvlak stakeholders	--	Tijdens de stakeholdergesprekken is naar voren gekomen dat veel frustratie bestaat onder de bewoners van Waalre over de bestaande doseerlichten. Het plaatsen van nieuwe doseerlichten zal naar verwachting dan ook niet positief worden ontvangen.
Kosten	Gemiddeld	De kosten voor het plaatsen van het doseerlicht zijn te overzien.
Doorlooptijd realisatie	Gemiddeld	Het plaatsen van een doseerlicht kan relatief snel worden geregeld. Er dienen geen verkeersbesluiten voor deze maatregel genomen te worden.

Tabel 10: Trade-off matrix maatregel doseerlicht

Effecten doorgaand verkeer

Op basis van de resultaten van het kentekenonderzoek is het lastig een inschatting te maken van de effecten van doseerlichten. Omdat geen gegevens over doorgaand vrachtverkeer bekend zijn van vóór de plaatsing van de doseerlichten is het effect niet goed in te schatten. Op de wegen waar reeds doseerlichten zijn geplaatst (de Heikantstraat en de Burgemeester Mollaan) is namelijk nog steeds doorgaand vrachtverkeer waargenomen tijdens het kentekenonderzoek. Dit betekent dat de doseerlichten niet zorgen voor het volledig ontmoedigen van het doorgaand vrachtverkeer.

Gevolgen derden

Tijdens de gesprekken met stakeholders zijn de huidige doseerlichten meermaals ter sprake gekomen. Er lijkt echter weinig draagvlak te bestaan voor de doseerlichten. De overheersende opinie over de doseerlichten was dat ze niet geloofwaardig zijn, wanneer geen fietsers naderen. Dit leidt tot veel frustratie bij de weggebruiker, met roodlichtnegatie als gevolg. De roodlichtnegatie zorgt voor verkeersonveilige situaties, wat uiteraard niet wenselijk is. Ook de wachtrijen die ontstaan, met name op de Heikantstraat worden als onprettig ervaren door de vertegenwoordigers.

De enige wegen waar meer dan 5 doorgaande vrachtbewegingen per etmaal rijden, zonder doseerlicht zijn de Onze Lieve Vrouwedijk en de Koningin Julianalaan. Deze wegen worden echter ook gebruikt door lijnbussen. Doseerlichten zouden dan ook een grote impact hebben op deze busdienst, mogelijk met opheffen van de lijn tot gevolg.

Advies

Gezien het gebrek aan draagvlak onder de bewoners voor de bestaande doseerlichten, achten wij het niet wenselijk om een extra doseerlicht te realiseren. Daarnaast zijn de positieve effecten met betrekking tot het reduceren van het doorgaande vrachtverkeer niet goed in te schatten op basis van de beschikbare gegevens.

Benaderen bedrijven

Deze maatregel gaat uit van het principe van nudging. Door bedrijven wiens vrachtwagens wordt waargenomen als zijnde doorgaand verkeer te benaderen en met hen in gesprek te gaan over het vinden van alternatieve routes, welke voor minder overlast zorgen.

	Score	Toelichting
Verkeersveiligheid	0	Dit is volledig afhankelijk van het aantal vrachtbewegingen dat niet meer door Waalre-Dorp zal gaan. Dit is momenteel niet goed in te schatten. Een afname van het aantal vrachtbewegingen is in ieder geval positief voor de verkeersveiligheid.
Reductie hoeveelheid doorgaand vrachtverkeer	+0	Het effect van de maatregel is momenteel niet goed in te schatten. De uitkomst gaat in ieder geval niet zorgen voor meer doorgaand vrachtverkeer.
Effect op bevoorrading	0	Deze maatregel heeft geen invloed op de bevoorrading van de bedrijven en winkels in Waalre-Dorp.
Draagvlak stakeholders	++	Deze maatregel raakt de stakeholders niet en draagvlak zal dan ook geen probleem zijn.
Kosten	Laag	Deze maatregel vereist enige inspanning vanuit de gemeente. De kosten hiervan zijn echter beperkt.
Doorlooptijd realisatie	Kort	De gesprekken met de bedrijven in kwestie kunnen op korte termijn worden opgestart. Eerst dient wel inzichtelijk te worden gemaakt welke bedrijven door Waalre-Dorp rijden zonder bestemming.

Tabel 11: Trade-off matrix maatregel benaderen bedrijven.

Effecten doorgaand verkeer

Het gewenste gedrag is niet hard af te dwingen van de bedrijven, wanneer dit de enige maatregel is die getroffen wordt. Effect van de maatregel is dan ook volledig afhankelijk van de bereidwilligheid van de ondernemers om te kiezen voor alternatieve routes. Op basis van ervaringen elders is het niet de verwachting dat de effecten van deze maatregel hoog zullen zijn.

Gevolgen derden

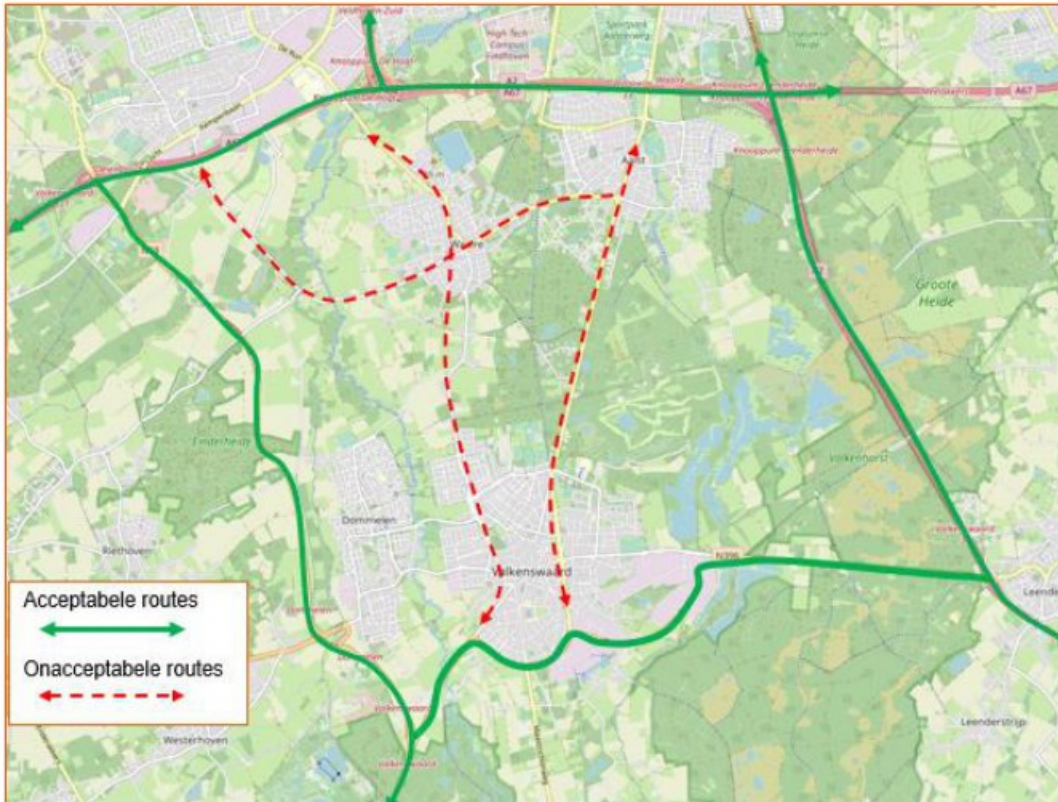
Deze maatregel heeft alleen gevolgen voor de bedrijven die (vrijwillig) een andere route kiezen. Dit heeft geen directe negatieve gevolgen voor derden, behalve een afname van het aantal doorgaande vrachtbewegingen op de weg.

Advies

Deze maatregel kan dienen als maatregel, wanneer gekozen wordt om voor de rest niets te doen. Deze maatregel vereist relatief weinig inspanning, maar naar verwachting ook geen grote afname in de hoeveelheid doorgaand vrachtverkeer.

Het benaderen van de bedrijven die door Waalre-Dorp rijden met vrachtwagens is een goede aanvullende maatregel, die kan helpen bij het versterken van het effect van een van de andere maatregelen. Als losstaande maatregel wordt het echter niet aangeraden om dit uit te voeren, vanwege het beperkte effect op de hoeveelheid doorgaande vrachtbewegingen die het naar verwachting zal hebben.

De afgelopen jaren is de Westparallel aangelegd als nieuw tracé voor de N69, welke eerst door Aalst liep. Het is de bedoeling dat het doorgaande vrachtverkeer gebruik maakt van de Westparallel.



Figuur 12: Overzicht (on-)acceptabele routes voor doorgaand (vracht-)verkeer

Het moet niet zo zijn dat maatregelen om doorgaand vrachtverkeer te weren/ontmoedigen, leiden tot toename van overlast op andere locaties in het studiegebied. Vrachtverkeer moet niet door (andere) woonstraten gaan sluipen om de maatregelen tegen het doorgaande vrachtverkeer te ontlopen.

Uitgangspunt

De acceptabele alternatieve routes voor het doorgaande vrachtverkeer is via het hoofdwegennet (N69, A2 en A67). Routes door de kernen van Waalre-Dorp en Aalst zijn niet wenselijk. Maatregelen om doorgaand vrachtverkeer te weren moeten geen overlast veroorzaken op andere locaties in het studiegebied.

Welke soort maatregelen achten wij acceptabel om het doorgaand verkeer te reduceren?

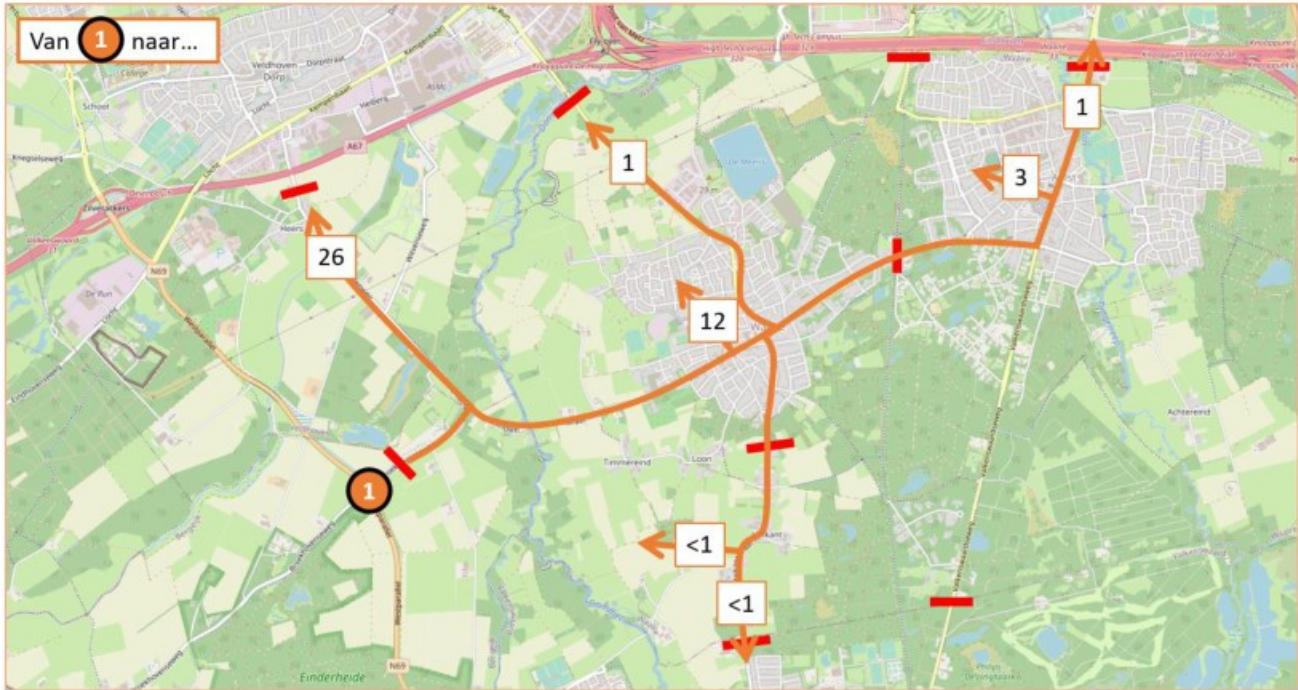
Het rapport 'Onderzoek vrachtverkeer Traverse, Waarle' (Arcadis, 29-06-2022) adviseert een aantal maatregelen die als meest kansrijk geacht worden voor het beperken van het (doorgaande) vrachtverkeer door Waalre-Dorp.

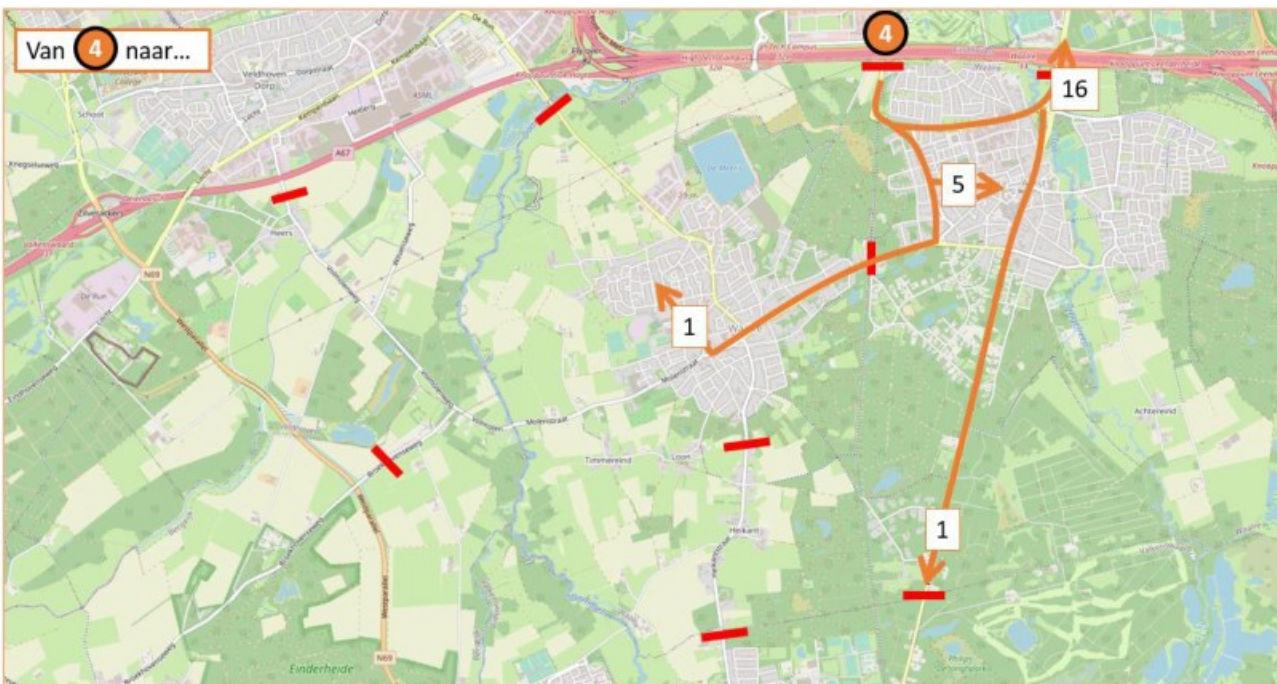
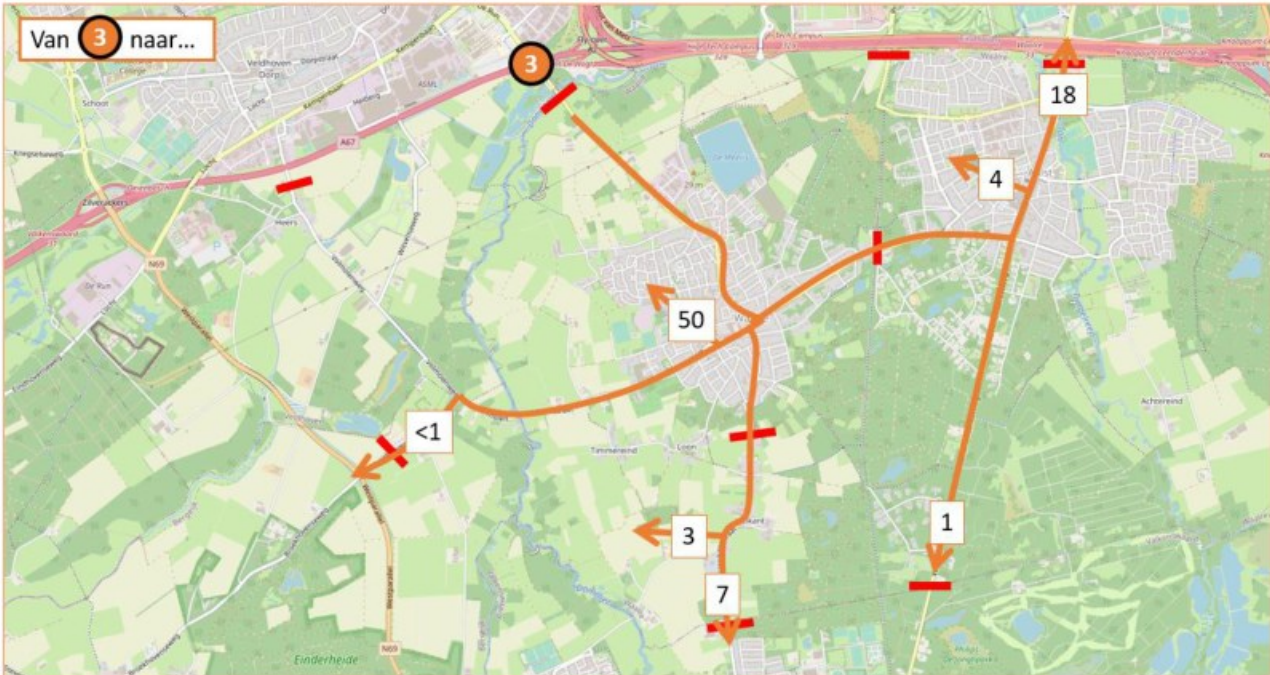
- Dosering verkeer middels een doseerlicht. De aanbevolen locatie in het rapport van vorig jaar is de Koningin Julianalaan. Deze locatie kan op basis van de resultaten van het uit te voeren kentekenonderzoek worden bepaald.
- Instellen venstertijden voor vrachtverkeer
- Benaderen van de bedrijven die door Waalre rijden (als doorgaand verkeer)

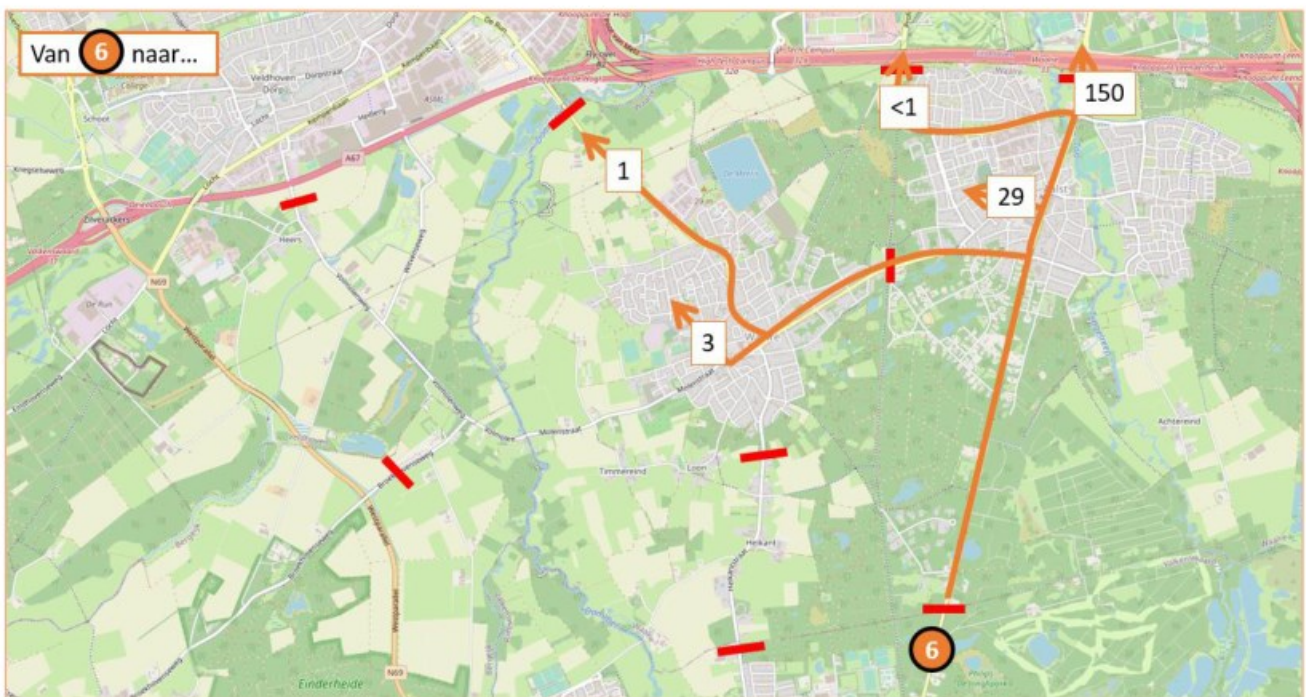
Een aantal maatregelen zijn in dit rapport als onwenselijk aangemerkt op basis van de op dat moment beschikbare gegevens. Wanneer het probleem echt groot blijkt te zijn zouden deze maatregelen toch te overwegen zijn.

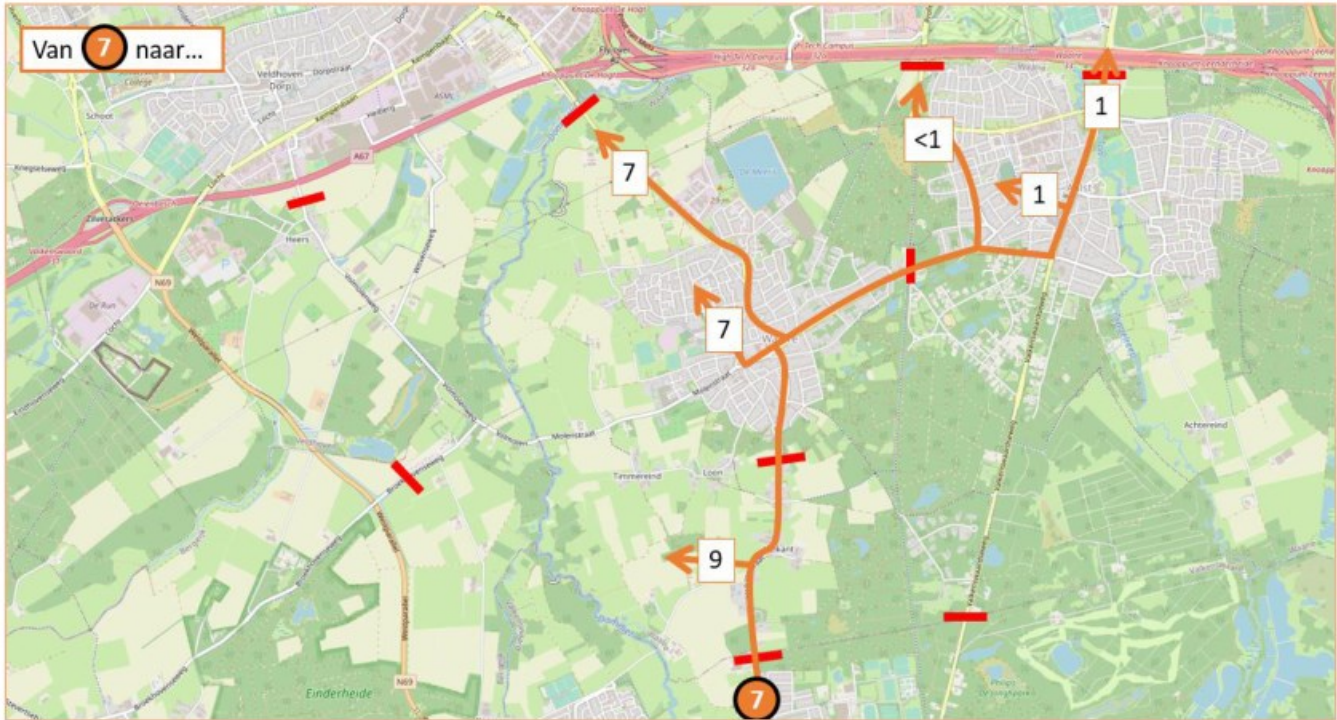
- Geslotenverklaring voor doorgaand vrachtverkeer

Bijlage 2: Routes vrachtverkeer









Colofon

ADVIES WEREN DOORGAAND VRACHTVERKEER WAALRE-DORP

KLANT

Gemeente Waalre

AUTEUR

[REDACTED]

PROJECTNUMMER

30155377

ONZE REFERENTIE

[REDACTED]

DATUM

30 juni 2023

STATUS

Concept

GECONTROLEERD DOOR

[REDACTED]

Projectleider

Over Arcadis

Arcadis is de leidende wereldwijd opererende ontwerp- en consultancyorganisatie op het gebied van de natuurlijke en gebouwde omgeving. Wij helpen onze klanten en de maatschappij met doeltreffende, duurzame en digitale oplossingen. Wij zijn met 36.000 mensen actief die in ruim zeventig landen meer dan €4,2 miljard aan omzet genereren. Wij helpen UN-Habitat met onze mensen, die kennis en expertise leveren om de moeilijke leefomstandigheden te verbeteren in gebieden die lijden onder de gevolgen van klimaatverandering.

www.arcadis.com



Arcadis Nederland B.V.

Postbus 1018
5200 BA 's-Hertogenbosch
Nederland

T +31 (0)88 4261 261