

Onderwerp

Vrachtverkeer Dorpenweg

Datum	22 februari 2022	Naam en telefoon	Ellen Neelen
Afdeling	LWE	Portefeuillehouder	Joop van Orsouw

Wat adviseer je te besluiten? (=concept-besluit)

1. Uitgebreide procedure op te starten voor het invoeren van een verbod voor vrachtverkeer, met uitzondering van bestemmingsverkeer (zie concept-verkeersbesluit in bijlage 1), op:
 - a. de Dorpenweg tussen de aansluiting met de Megensebaan (N329) en de rotonde op de Dorpenweg/Peperstraat/Lietingstraat in Haren
 - b. de Luistenstraat tussen de aansluiting met de Lietingstraat en de Noord-Zuid
 - c. de Bossekampstraat tussen de aansluiting met de Megensebaan (N329) en de Berghemseweg

Wat is de aanleiding voor dit advies?

De Dorpenweg ontsluit het landelijk gebied en de kernen aan de noordkant van Oss. De Dorpenweg verbindt ook de A50 met de Megensebaan/N329. Omdat de Dorpenweg daardoor een directe verbinding is met de industriegebieden in het noorden van Oss, maakt het vrachtverkeer van en naar de industriegebieden gebruik van de Dorpenweg. Na de reconstructie van de N329 (2010-2013) was de verwachting dat het vrachtverkeer op de Dorpenweg zou afnemen. Het vrachtverkeer is echter niet substantieel afgenomen en de overlast ten gevolge van vrachtverkeer is gebleven.

Aan welke opdracht draagt dit advies bij?

- In het coalitieakkoord 2018-2022 Kansen zien, kansen pakken heeft het college aangegeven dat nu de N329 klaar is, de industriegebieden van Oss goed bereikbaar zijn vanaf de snelweg. Omdat de bereikbaarheid van de industrieterreinen via de N329 is verbeterd en omdat de overlast van vrachtverkeer op de Dorpenweg nog steeds aanwezig is, zoeken we naar mogelijkheden om het vrachtverkeer op de Dorpenweg terug te dringen. We maken een uitzondering voor bestemmingsverkeer.

Welk resultaat willen we bereiken?

- We willen de overlast ten gevolge van vrachtverkeer (trillingen en geluidhinder) verminderen en daarmee een bijdrage leveren aan de leefbaarheid voor aanwonenden aan de Dorpenweg.

Welke argumenten zijn er voor dit advies?

1.1 Hierdoor dragen we bij aan de ambities uit het coalitieakkoord.

In het coalitieakkoord is opgenomen dat we de mogelijkheden om het vrachtverkeer op de Dorpenweg terug te dringen onderzoeken. We hebben samen met de Dorpsraden van Ravenstein, Megen-Haren-Macharen en Lith verschillende mogelijkheden geïnventariseerd en via

een enquête de mening opgehaald van de inwoners van Oss, en specifiek die van de kernen en aanwonenden aan de Dorpenweg. In totaal hebben 657 mensen de vragenlijst geheel of gedeeltelijk ingevuld. Deze hoge respons levert een betrouwbaar beeld op van de mening van de betrokken inwoners. Bijna driekwart (73%) vindt dat de gemeente iets moet doen om het aantal vrachtwagens op de Dorpenweg te verminderen en 64 % van de respondenten spreekt een voorkeur uit voor een verbod voor vrachtverkeer, met uitzondering van bestemmingsverkeer. In bijlage 2 zijn de resultaten van de enquête opgenomen. In bijlage 3 worden de resultaten meer geduid en in verband gebracht met andere feiten, zoals de intensiteit van (vracht)verkeer op de dorpenweg en de verkeersongevallen.

1.2 Hierdoor sturen we het vrachtverkeer om gebruik maken van de A50/A59 en de N329.

Met de reconstructie van de N329 (2010-2013) realiseerden we een comfortabele en snelle verbinding tussen de A50-A59 en de industriegebieden van Oss. Hiermee werden de industriegebieden aan de oostkant van Oss goed bereikbaar via het (rijks)hoofdwegennet. De verwachting was dat het vrachtverkeer op de Dorpenweg hierdoor zou afnemen. Het vrachtverkeer is echter niet substantieel afgenomen. Het percentage vrachtverkeer ligt nog steeds ruim boven de 10%. Dagelijks rijden ca. 700 vrachtauto's op de Dorpenweg ter hoogte van Haren. Vóór de reconstructie van de N329 waren dat er ca. 900 (zie ook bijlage 3). Om het vrachtverkeer te sturen via het hoofdwegennet zijn aanvullende maatregelen nodig. Met het invoeren van een verbod voor vrachtverkeer op de Dorpenweg wordt het vrachtverkeer naar de A50/A59 gestuurd.

1.3 Hierdoor verbeteren we de leefbaarheid voor de bewoners aan de Dorpenweg en in de kernen.

Omdat het vrachtverkeer op de Dorpenweg, na de reconstructie van de N329, niet substantieel is afgenomen, is ook de overlast ten gevolge van vrachtverkeer gebleven. Er is overlast van geluid- en trillingshinder (zie ook bijlage 2). De normen van geluidoverlast worden niet overschreden. Met het verbod op vrachtverkeer verbeteren we de leefbaarheid voor bewoners aan de Dorpenweg.

1.4 Hierdoor anticiperen we op de invoering van een vrachtwagenheffing

Vrachtwagens op de Nederlandse snelwegen gaan naar verwachting in de loop van 2026 een heffing per kilometer betalen. Op die manier betalen vrachtwagens uit binnenland en buitenland voor het gebruik van de weg. Hiervoor is een wetsvoorstel in ontwikkeling. Het wetsvoorstel regelt dat vrachtwagens een heffing per gereden kilometer betalen op de snelwegen en een aantal lokale en regionale wegen. De heffing op lokale en regionale wegen is bedoeld om uitwijkend vrachtverkeer tegen te gaan.

Zoals de plannen nu voorliggen wordt de Dorpenweg niet gezien als een lokale weg die onder deze regeling komt te vallen. Dat kan betekenen dat het vrachtverkeer op de Dorpenweg nog verder toe zal nemen. Met het invoeren van een vrachtwagenverbod op de Dorpenweg lopen we vooruit op deze heffing en voorkomen we dat het vrachtverkeer verder toeneemt.

1.5 Met het opstarten van een uitgebreide procedure willen we alle zienswijzen in beeld brengen

Het nemen van maatregelen tegen vrachtverkeer op de Dorpenweg kent een lange geschiedenis. Al voor de herindeling met Ravenstein was dit een discussiepunt. Met de reconstructie van de N329 zijn de verwachting niet waargemaakt en is het vrachtverkeer op de Dorpenweg een knelpunt gebleven. Er is regelmatig overleg over geweest met Dorpsraden en ook in het Bedrijvenoverleg Oss is dit een terugkerend agendapunt. Met de enquête (bijlage 2) hebben we meningen van met name inwoners opgehaald en ook daaruit blijkt dat er verschillende belangen spelen. Om de procedure zorgvuldig te voeren is er gekozen voor een uitgebreide procedure zodat alle belanghebbenden hun zienswijze op het concept-verkeersbesluit kunnen indienen. Met het ophalen van alle zienswijzen kan vervolgens een definitief verkeersbesluit genomen worden.

Wat zijn kanttekeningen, tegenargumenten of risico's?

1.1 De Dorpenweg is een gebiedsontsluitingsweg

De Dorpenweg heeft in het beleidsplan de functie van een gebiedsontsluitingsweg. Een gebiedsontsluitingsweg is een weg met gelijkvloerse kruisingen die is bedoeld om landelijk of stedelijk gebied, en ook de industrieterreinen, te ontsluiten. De wegvakken hebben hierbij een doorstroomfunctie, terwijl de gelijkvloerse kruispunten uitwisseling van verkeer mogelijk maken met lagere orde wegen. Het invoeren van een verbod voor vrachtverkeer op een gebiedsontsluitingsweg staat op gespannen voet met de ontsluitende functie van een dergelijke weg voor het stedelijke gebied.

Het aandeel vrachtverkeer op de Dorpenweg varieert tussen 10 en 18%. Sinds de reconstructie van de N329 is het aandeel vrachtverkeer gemiddeld 13% (zie bijlage 3). De richtlijn voor een gebiedsontsluitingsweg is 10% vrachtverkeer. Het aandeel vrachtverkeer op de Dorpenweg is dus aan de hoge kant. Vanuit het bedrijvenoverleg is aangegeven dat er weerstand is tegen het invoeren van een verbod voor vrachtverkeer omdat dit in strijd zou zijn met de ontsluitende functie van de Dorpenweg.

Echter met de reconstructie van de N329 is er een goed alternatief gekomen voor de ontsluiting en bereikbaarheid van het stedelijk gebied en de industrieterreinen. De Dorpenweg houdt een ontsluitende functie maar dan vooral voor de kernen en het achterliggende (buiten)gebied en niet voor van de industrieterreinen in Oss.

1.2 De Dorpenweg is een directe en korte verbinding naar de A50

Voor verkeer naar het oosten, richting Nijmegen, is de Dorpenweg een directe en korte verbinding van en naar de A50. De route via de N329/Paalgraven is circa 6 kilometer langer dan via de Dorpenweg. Deze extra kilometers veroorzaken meer uitstoot van fijnstof en stikstof. En in combinatie met vertraging op de A50 (zie kanttekening 1.3) is de Dorpenweg vooral voor zakelijk verkeer en vrachtverkeer vanuit economisch perspectief een aantrekkelijk alternatief.

1.3 De verkeersafwikkeling op de A50 is niet optimaal en zorgt voor vertraging

De A50 heeft op het traject Ewijk-Bankhoef-Paalgraven onvoldoende capaciteit. De drukte en files hebben economische gevolgen en veroorzaken ongevallen. Dit is mede de aanleiding dat het vrachtverkeer gebruik maakt van de Dorpenweg.

Echter de doorstroming op de A50 zal op termijn verbeteren. In het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) is de aanpak van de A50 opgenomen. Uit het MIRT-onderzoek 2018 blijkt dat er een capaciteitsknelpunt is op het traject Ewijk-Bankhoef-Paalgraven van de A50, wat zich uit in structurele filevorming op de knooppunten en op het traject. Door economische groei en arbeidsmarktmarktonwikkelingen zal het capaciteitstekort toenemen. In het Bestuurlijk Overleg MIRT van 2019 is besloten om een MIRT-verkenning uit te voeren. De MIRT-verkenning is in 2020 uitgewerkt in oplossingsrichtingen en dit zal dit jaar leiden tot een voorstel voor aanpassingen aan de A50 waardoor de doorstroming op termijn zal verbeteren. Dit is een uitgebreid traject dat nog 5 tot 10 jaar duurt.

1.4 Een verbod voor vrachtverkeer, met uitzondering van bestemmingsverkeer, is moeilijk te handhaven

Voor het handhaven van een verkeersmaatregelen is de politie verantwoordelijk. Er is overleg geweest met de politie over het voornemen van dit besluit. De politie geeft aan dat een vrachtwagenverbod niet handhaafbaar is (zie bijlage 4). Dit heeft vooral te maken met de uitzondering voor bestemmingsverkeer. Volgens het Reglement Verkeersregels en verkeerstekens zijn dit bestuurders die bij een perceel moeten zijn dat gelegen is aan of in de directe nabijheid van de weg ligt, waar de geslotenverklaring geldt. Dit is nagenoeg niet te handhaven omdat de handhaver het voertuig moet volgen of de bestuurder moet vragen wat de bestemming is en dat dan vervolgens controleren.

Echter een dergelijk verbod wordt wel opgenomen in de navigatiesystemen waardoor het in de loop der tijd wel effect zal hebben.

1.5 Er is een risico dat het vrachtverkeer zich verplaatst naar andere (ongewenste) routes

Wanneer een verbod voor vrachtverkeer wordt ingevoerd is het risico dat vrachtverkeer zich verplaatst naar andere ongewenste routes groot. Daarom wordt er naast de Dorpenweg ook een verbod voor vrachtverkeer ingevoerd op de wegen die parallel aan de Dorpenweg liggen. Het betreft de Luistenstraat en de Bossekampstraat. Mogelijk dat het vrachtverkeer ook een alternatieve route zoekt via Herpen en Berghem. Deze vrees is uitgesproken door de dorpsraad van Herpen. We gaan er echter vooralsnog van uit dat deze route niet echt een alternatief is voor de Dorpenweg vanwege de inrichting van de dorpskern van Herpen en de geldende snelheid van 30 km/uur. We zullen met verkeerstellingen monitoren of er sluipverkeer via Herpen en Berghem ontstaat. Indien nodig worden ook daar maatregelen getroffen.

Waar moeten we rekening mee houden?

a. Financiën

De kosten voor deze maatregel zijn beperkt. Het gaat alleen over het plaatsen van verkeersborden. Dit kan gedekt worden uit het reguliere budget voor verkeersborden.

b. Privacy

n.v.t.

c. Communicatie

Het verkeersbesluit moet gecommuniceerd worden via de gebruikelijke kanalen.

We zullen het ook actief communiceren met de dorpsraden en het bedrijvenoverleg.

d. Uitvoering

Met dit besluit wordt een concept-verkeersbesluit vastgesteld, waar vervolgens zienswijzen op kunnen worden ingediend. De volgende stap is het beoordelen en afwegen van de zienswijzen waarna het college een definitief verkeersbesluit moet vast stellen.

e. Overlegd met

Dit voorstel is overlegd met de afdeling IBOR, Wijkzaken en met Politie.

Ook is er overleg geweest met de dorpsraden.

Bijlagen

1. Concept Verkeersbesluit verbod vrachtverkeer
2. Enquête Dorpenweg
3. Memo Dorpenweg
4. Advies Politie

Samenvatting (=korte inhoud)

De Dorpenweg ontsluit het landelijk gebied en de kernen aan de noordkant van Oss. De Dorpenweg verbindt de A50 met de Megensebaan/N329 en ontsluit het landelijk gebied en de kernen aan de noordkant van Oss. Omdat de Dorpenweg ook een directe verbinding is met de industriegebieden van Oss, maakt het vrachtverkeer van en naar de industriegebieden gebruik van de Dorpenweg. Met de reconstructie van de N329 (2010-2013) was de verwachting dat het vrachtverkeer op de Dorpenweg zou afnemen. Het vrachtverkeer is echter niet substantieel afgenomen en de overlast ten gevolge van vrachtverkeer is gebleven. Daarom wordt een uitgebreide procedure opgestart voor het invoeren van een verbod voor vrachtverkeer, met uitzondering van bestemmingsverkeer.