

Geacht College,

Waalre, 14 augustus 2023.

Hartelijk dank voor de nog net voor het zomerreces toegezonden Raads Informatie Brief (RIB) en het onderzoeksrapport over het vrachtverbod op de Traverse.

ZW14 heeft na bestudering bijgevoegd een aantal Artikel 39 vragen die zij graag schriftelijk (ruim) voor de bespreking van het onderwerp op 10 oktober a.s. beantwoord ziet.

Met vriendelijke groet,

Nan Zevenhek, fractievoorzitter ZW14

***** Artikel 39 vragen ZW14 n.a.v. de RIB d.d. 20 juli 2023 over het vrachtwagenverbod op de Traverse ***

Eventuele paginanummers verwijzen naar het onderzoeksrapport uit 2023, bij de RIB van 20 juli 2023.

ER IS NOG EEN DIEPGAANDER ONDERZOEK NODIG

Pag. 5. vermeldt "... Een diepgaander onderzoek is ook wenselijk om eventueel te treffen maatregelen juridisch correct te onderbouwen "

Vraag 1: Klopt het dat dit in tegenspraak is met wat de wethouder heeft toegezegd n.a.v. een vraag van de VVD in de bijeenkomst met de gemeenteraad op 22 maart j.l. dat dit het laatste onderzoek is?

GEBRUIK EINDHOVENSWEG/N69 DOOR VRACHTVERKEER

Pag. 11 vermeldt: "... te zien is dat de voormalige N69 het meest gebruikt wordt voor vrachtverkeer. Uit pag. 39 blijkt dat in zuidelijke richting er 124 doorgaande vrachtwagens zijn, en in noordelijke richting 150

Constatering uit de RIB van 12 juli 2022: *'Omdat vrachtverkeer in z'n algemeenheid de snelste comfortabelste route wenst te nemen, is de verwachting dat er zich nagenoeg geen of zeer beperkte toename van vrachtverkeer in Waalre-Dorp manifesteert.'*

*Vreemd genoeg is bij het reistijdenonderzoek in het rapport van 2022 als **doellocatie** niet opgenomen een locatie in het centrum van Valkenswaard (omgeving Markt). Vrachtverkeer vanuit/naar het noorden naar/van ondernemers daar zullen namelijk langer moeten rijden bij een afsluiting van de Eindhovenseweg/oude N69 voor vrachtverkeer. De route door Waalre-Dorp zal veel aantrekkelijker worden als daar geen verbod is voor doorgaand vrachtverkeer en routeplanners daar geen rekening mee hoeven te houden als het niet via een verkeersbesluit wettelijk is vastgelegd.*

ZW14 heeft daarom via Google maps de reistijden en reisafstanden onderzocht voor/na afsluiting van de Eindhovenseweg/oude N69 voor doorgaand vrachtverkeer met een bestemming in het centrum van Valkenswaard (rond de Markt). Tevens is gekeken naar het verschil in reistijd en afstand vanaf Veldhoven naar het centrum van Valkenswaard. Met als resultaat:

Vanaf afslag bij Aalst naar het winkelcentrum van Valkenswaard (rondom de Markt)

Vanaf afslag Aalst over de oude N69 10 minuten 6,6 km

Na afsluiting van de oude N69 voor doorgaand vrachtverkeer:

Vanaf afslag Aalst via Waalre-Dorp 15 minuten 8,4 km

Vanaf afslag Aalst via nieuwe N69 21 minuten 20,5 km

Vanaf Veldhoven naar het centrum van Valkenswaard (rondom de Markt)

Via Waalre-Dorp 17 min 9 km

Via nieuwe N69 18 min 15 km

Vraag 2: Waarom zijn in het onderzoek van 2023 en het onderzoek behorend bij de RIB van 22 juni 2022, de effecten van de extra reistijd/reiskm vanuit Aalst naar het winkelcentrum Valkenswaard / Markt door afsluiting van de Eindhovenseweg/oude N69 voor vrachtverkeer, niet meegenomen? Zeker gezien de grote aantallen vrachtwagens die dit betreft.

MEEST SNELLE EN COMFORTABELE ROUTE

Geïnterviewden en andere constatering in het onderzoeksrapport van 2023 bevestigen dat ‘...vrachtverkeer in z’n algemeenheid de snelste en comfortabelste route wenst te nemen...’.

Pag. 19 vermeldt: “Ook Coppelmans is bang dat door de hoogtebeperking op de Valkenswaardseweg er meer verkeer gebruik gaat maken van de route via Waalre-Dorp.” En “... Door de hoogtebeperking op de Valkenswaardseweg ... wordt hij gedwongen de route via Waalre-Dorp te kiezen....gezien de forse verschillen in reistijd...”

pag. 22 vermeldt: “... vrachtwagens bij een fysieke hoogtebeperking flinke afstanden om dienen te rijden. Ook brandweerwagens dienen via de Heikantstraat te rijden vanwege de fysieke afsluiting op de Eindhovenseweg.”

Pag. 22 vermeldt: ‘Een fysieke hoogtebeperking leidt echter tot een verplaatsing van de stromen vrachtwagens’.

Vraag 3: Is het een juiste conclusie dat de fysieke hoogtebeperking op de Eindhovenseweg tot een verplaatsing van de huidige stroom van (274 gemeten stuks) doorgaand vrachtverkeer op de Eindhovenseweg zal leiden?

KLEIN AFWEREND EFFECT

Pag. 16 vermeldt: ‘Maatregelen op Traverse Noord hebben mogelijk een klein afwerend effect’

Vraag 4: Is deze uitspraak (‘klein afwerend effect’) gebaseerd op de ervaringen met de Traverse Zuid?

Vraag 5: Is het gezien het verwachte “kleine afwerend effect”, dat zonder een verbod op doorgaand vrachtverkeer, de route via de Traverse aantrekkelijk blijft/aantrekkelijker wordt na afsluiting van de Eindhovenseweg voor vrachtverkeer?

Vraag 6: Worden op basis van deze constatering (‘verwachte maatregelen hebben een klein afwerend effect’) de maatregelen op de Traverse Noord aangescherpt?

Vraag 7: Wordt de kruising op de Willibrorduslaan met de Wollenbergstraat en de Bergstraat (vracht)auto onvriendelijker wordt gemaakt?

Vraag 8: Wordt deze informatie ingebracht bij en gebruikt door de Denktank Duurzaam door Waalre?

PREVENTIEVE WERKING JURIDISCHE STATUS VERKEERSBESLUIT

Pag. 25. vermeldt: ‘...wanneer logistieke bedrijven hun routes moeten aanpassen en deze (hogere) kosten vervolgens doorberekenen...’

Pag. 27 vermeldt: ‘..._Een vrachtwagenverbod m.u.v. bestemmingsverkeer zou moeilijk zijn voor nieuwe chauffeurs’

Uit onderzoek van ZW14 blijkt dat logistieke bedrijven en transporteurs routeplanners gebruiken om de meest optimale route te bepalen en die routeplanners verkeersbesluiten -die altijd rechtsgeldig en openbaar gemaakt worden via de Staatscourant-, als masterdata gebruiken..

Vraag 9: De juridische status en openbaar making van een verkeersbesluit waarmee uitvoering gegeven wordt aan een officieel vrachtwagenverbod is dus van grote invloed op de effectiviteit van de maatregel. Waarom is het belang van dit preventieve aspect niet aangegeven en meegenomen in het onderzoek?

ADVIES POLITIE

Pag. 27 ‘Het is dan ook niet aannemelijk dat de politie positief zal adviseren over het verkeersbesluit dat aan deze maatregel ten grondslag moet liggen.’

Vraag 10: Wat is de status van een dergelijk advies van de politie: is dat een veto?

Vraag 11: Of kan de gemandateerde wethouder/college na opdracht van de gemeenteraad het besluit toch gewoon nemen?

ACCEPTABELE HOEVEELHEID VRACHTVERKEER

Pag. 33 'Wat is een acceptabele hoeveelheid (doorgaand) vrachtverkeer'

Geadviseerd wordt bij de uitgangspunten om m.n. het percentage te gebruiken als norm (dus strikter dan Deurne hanteert).

Vraag 12: Is bij de normstelling rekening gehouden met de soort woonstraat waarop het doorgaand vrachtverkeer terecht komt?

Vraag 13 n.a.v. pag. 36: Welk effect wordt verwacht van het "Afwaarderen Heikantstraat (buiten de bebouwde kom)." op het doorgaand (vracht)verkeer?