

Collegevoorstel

Onderwerp	portefeuillehouder: Marcel Roelofs
onderzoek vrachtwagenproblematiek Beesel	cluster/team: Staf / Gemeentelijk Management Team
	opsteller: Sandra Amory
	datum vergadering: 7 februari 2023
	zaaknummer: 0889293767

Samenvatting

Al langere tijd zijn er vanuit verschillende straten klachten en meldingen over het forse aandeel vrachtverkeer en de snelheid van weggebruikers. Het bureau Grenspaal 12 heeft opdracht gekregen om de situatie te onderzoeken. We hebben daarbij gekozen voor een gemeentebreed onderzoek. Enerzijds vanwege de complexe situatie in de huidige infrastructuur tussen de industrieterreinen in Reuver en Beesel. Anderzijds omdat maatregelen om de huidige ervaren overlast aan te pakken, altijd effect zullen hebben op omliggende wegen (waterbedeffect). Zo heeft een maatregel op de Mariastraat effect op de Rijksweg en de shared space, en heeft een maatregel op de Heerstraat effect op de Bussereindseweg/Nieuwstraat en vice versa.

Het onderzoek wijst uit dat het aandeel vrachtverkeer op de Mariastraat net boven de verkeerskundige waarden ligt. Het aandeel vrachtverkeer op de Heerstraat en Bussereindseweg blijft hier net op of onder. Op de Rijksweg ligt het aandeel vrachtverkeer onder de verkeerskundige uitgangspunten.

Vanwege de herinrichting van het centrum Reuver in 2021 en de keuze voor een shared space, is een verplaatsing van alle vrachtverkeer naar de Rijksweg geen wenselijk alternatief. Ook in de situatie naar bedrijventerrein Maasveld leidt het weghalen van vrachtverkeer op de Heerstraat tot een onwenselijk situatie op de Bussereindseweg / Nieuwstraat. Ook de mogelijkheden van een randweg of een verkeershuis zijn op dit moment niet haalbaar. Om die reden is het voorstel om de overlast te verminderen door het beter verdelen van het vrachtverkeer enerzijds passend binnen de wegcategory, en het nemen van maatregelen gericht op snelheidsreductie en verbetering van verkeersveiligheid. Hiervoor stellen we de Raad de volgende aanpak voor:

1. In overleg met bedrijven reduceren we de overlast waar mogelijk. Daarbij kan gedacht worden aan het optimaliseren van verkeersstromen en afspraken over verkeersgedrag.
2. We gaan over tot fysieke verkeersmaatregelen om de gereden snelheden te verminderen en de verkeersveiligheid te verbeteren.
3. De verkeerssituatie wordt gemonitord op basis van tellingen, ongevalldata en snelhededata.
4. Lange termijn oplossingen zoals mogelijke herontwikkeling van bedrijventerreinen worden afgewogen in het traject omgevingsvisie.

Voorstel / advies

De Raad voorstellen conform bijgevoegd voorstel:

1. In te stemmen met het scenario het vrachtverkeer terug te brengen op benoemde straten naar de binnen de functie van deze wegen verkeerskundige uitgangspunten (max. 5% zwaar vrachtverkeer en max. 10-12 % vrachtverkeer).
2. Hiertoe de volgende aanpak in gang te laten zetten door het College:
 - In overleg met bedrijven reduceren we de overlast waar mogelijk. Daarbij kan gedacht worden aan het optimaliseren van verkeersstromen en afspraken over verkeersgedrag.
 - We gaan over tot fysieke verkeersmaatregelen om de gereden snelheden te verminderen en de verkeersveiligheid te verbeteren.
 - De verkeerssituatie wordt gemonitord op basis van tellingen, ongevallendata en snelhedendata.
 - Lange termijn oplossingen zoals mogelijke herontwikkeling van bedrijventerreinen worden afgewogen in het traject omgevingsvisie.
3. Benodigde bedrag verkeersmaatregelen Mariastraat en Heerstraat verder uitwerken en opnemen in 1^e berap 2023.

Beslissing BenW

Toelichting BenW-nota

1. Aanleiding

Al langere tijd zijn er vanuit verschillende straten klachten en meldingen over o.a. het forse aandeel vrachtverkeer en de snelheid van weggebruikers. Mede op basis van een toezegging van de portefeuillehouder verkeer tijdens de raadsbehandeling van de verkeersproef begin 2021 zijn we aan de slag gegaan met een aanpak om de overlast van het vrachtverkeer te laten afnemen. We hebben daarbij gekozen voor een gemeentebreed onderzoek. Enerzijds vanwege de complexe situatie in de huidige infrastructuur tussen de industrieterreinen in Reuver en Beesel. Anderzijds omdat maatregelen om de huidige ervaren overlast aan te pakken, altijd effect zullen hebben op omliggende wegen (waterbedeffect).

Proces Mariastraat

In 2021, na het 'terugdraaien' van de toenmalige verkeersproef, zijn gesprekken opgestart met bewoners uit de Mariastraat. Bij de aanvang van deze gesprekken hebben we bewoners gevraagd oplossingen voor te dragen. Daaruit is een aantal oplossingen naar voren gekomen, zowel voor de korte als de lange termijn. Vooruitlopend op het onderzoek naar (middel)lange termijn maatregelen is de gemeente aan de slag gegaan met korte termijn maatregelen zoals bloembakken, gedragsaanpak, handhaving (op snelheid en onafgedekte lading) en zijn bedrijven aangesproken op hun gedrag. Over de aangedragen lange termijn oplossingen heeft de gemeente aangegeven een gemeentebreed onderzoek te doen. In dit voorstel lichten wij de resultaten van het onderzoek van Grenspaal12 nader toe, waarna een uiteindelijke keuze wordt voorgesteld voor de aanpak van overlastgevend vrachtverkeer.

2. Doelstelling

Dit voorstel heeft tot doel om een besluit te nemen over de routing voor vrachtverkeer in de gemeente Beesel, en met name van en naar de industrieterreinen Maasveld, Molenveld en Roversheide.

3. Uitgangssituatie

Historische ontwikkeling Reuver/Offenbeek en de gevolgen op verkeer

Van oudsher is de industrie in Reuver/ Offenbeek met name gericht geweest op de grondstoffen- en keramiekindustrie. Een deel daarvan is na de sluiting van de greswarenfabriek nog steeds gevestigd in Reuver/ Offenbeek.

Na sluiting van de greswarenfabriek is besloten Oppe Brik en omgeving te gaan ontwikkelen. Dat terwijl de onderlinge relaties tussen bedrijven op het aaneengesloten industrieterrein ten oosten van de spoorlijn bleven bestaan. Het aaneengesloten industrieterrein is door de realisatie van woningbouw feitelijk opgeknipt in twee industrieterreinen.

Maasveld

Ook het industrieterrein Maasveld kent op het gebied van vestiging van bedrijven een rijke historie. Frumaco is de enige siroopleverancier in Nederland, met een historie die teruggaat tot 1852. Bij Thijssen-Emans is, door de aankoop van de malerij, de basis gelegd voor de sloop- en recyclingprocessen die ze vandaag de dag uitvoeren. Sint Joris heeft een relatie met de tradities binnen onze gemeente en heeft door de verkoop van kunstzinnig vormgegeven keramische gebruiksmaterialen een grote invloed gehad op de architectuur. Deze bedrijven zitten hier dus al van oudsher en genereren vrachtverkeer.

Gereedkomen A73

In 2008 is de realisatie van de A73 afgerond. Voorheen lag op dit tracé de Streekweg (N567), die een ontsluitende functie had tussen de kernen Venlo/Tegelen, Belfeld, Reuver/ Offenbeek en Swalmen. De A73 heeft die ontsluitende functie tussen de kernen niet, waardoor de verkeerskundige aantrekkingskracht van de A73 is vergroot en de ontsluitende functie tussen genoemde kernen is verdwenen. Ook is de Rijksweg daardoor veel minder druk geworden. De realisatie van de A73 heeft een enorme invloed gehad op de verkeersstromen in de kernen van onze gemeente. Waar voorheen het verkeer vanuit Kessel, Belfeld en Swalmen kwam, komt dat nu met name vanuit de aansluiting met de A73. Vanuit deze zuidelijke richting vindt op dit moment de aanvoer van vrachtverkeer en toeristen (o.a. Lommerbergen) plaats. Hierdoor is vanaf 2008 het (vracht)verkeer op de Bussereindseweg,

Heerstraat/Kesselseweg, Bergerhofweg en de Mariastraat toegenomen. De aantrekkingskracht van bedrijfs-, woon- en recreër-locaties in de gemeente, zoals de industrieterreinen en Lommerbergen, heeft invloed op de groei van het (vracht)verkeer.

4. Rol gemeente

De gemeente is verantwoordelijk voor de aanleg en het beheer van wegen, en voor de verkeersbesluiten betreffende de functie van wegen. Weggebruikers hebben zelf ook invloed op de beleving van het verkeer, bijv. in snelheid en het naleven van verkeersregels.

5. Toelichting

Aanleiding voor het onderzoek

Na het terugdraaien van de verkeersproef in 2021 zijn er gesprekken gevoerd met een aantal bewoners uit de Mariastraat. Uit de gesprekken bleek dat bewoners veel overlast ervaren door het verkeer. Hun klachten gaan met name over het aandeel vrachtverkeer en de (geluids)overlast ervan, en over de hoeveelheid autoverkeer met weinig respect voor de maximumsnelheid van 30 km/u. In de eerste bijeenkomst is de problematiek opgehaald en een procesvoorstel voor het vervolg bekrachtigd. De bewoners hebben oplossingsrichtingen aangedragen, hetgeen heeft geleid tot een stappenplan voor korte termijn maatregelen zoals bloembakken, gedragsaanpak en handhaving door de politie, en middellange termijn maatregelen zoals een vrachtverkeerverbod. De korte termijn maatregelen zijn door de gemeente uitgevoerd. Voor het onderzoek van de middellange en lange termijn maatregelen is aan het bureau Grenspaal12 gevraagd advies te leveren. Grenspaal12 heeft daarbij vanuit de verkeerskundige theorie het verkeer- en vervoerssysteem onder de loep genomen. Dat is gedaan op basis van o.a. tellingen, weginrichting en de hiërarchie van het netwerk.

Ondertussen is de problematiek niet onopgemerkt gebleven in andere straten waar vergelijkbare klachten zijn. Deze straten zijn de Heerstraat, Kesselseweg en Bussereindseweg. Gezien deze klachten en het besef van vervoersstromen van bedrijven van en naar de industrieterrein is besloten de klachten aangaande vrachtverkeer gemeentebreed te gaan onderzoeken. Dit heeft geresulteerd in een opdracht voor adviesbureau Grenspaal12, om onderzoek te doen naar de regulering van vrachtverkeer in de gehele gemeente.

Onderzoek aanpak vrachtverkeer

Het onderzoek van Grenspaal 12 (zie bijlage 1 voor uitgebreide informatie) behelst de volgende onderdelen:

1. *Analyse feitelijke situatie*
2. *Ophalen beleving bedrijven/bewoners*
3. *Uitwerking scenario's en effecten bepalen*
4. *Conclusies/aanbevelingen*

1. *Analyse feitelijke situatie*

Binnen de verkeerskunde in Nederland wordt gebruik gemaakt van de principes van Duurzaam Veilig. Daarin is de functie van de weg de basis voor een veilige inrichting en gebruik van wegen.

Volgens het ontwerpprincipe functionaliteit is het wegennet idealiter een hiërarchische en doelmatige opbouw van de verkeersfuncties, bestaande uit drie typen wegen:

1. stroomwegen (zoals A73),
2. gebiedsontsluitingswegen (GOW) (zoals Rijksweg) en
3. erftoegangswegen.
 - a. ETW-1 (met licht ontsluitende functie)
 - b. ETW-2 (woonstraten)

Daarnaast gelden wat betreft de intensiteit voor (vracht)verkeer de volgende verkeerskundige uitgangspunten:

Type weg	Intensiteiten (vtg/etm)	Percentage vrachtverkeer	Percentage zwaar vrachtverkeer
Stroomweg	20.000	Hoog, geen beperkingen	Geen beperkingen
GOW BiBeko	10.000-12.000	10-12%	7%
GOW BuBeKo	12.000-18.000	10-12%	7%
ETW-1	5.000-6.000	10-12%	Max. 5%
ETW-2	Max. 3.500	Zo laag mogelijk	Zo laag mogelijk

Tabel 1: Verkeerskundige itgangspunten i.r.t. intensiteit, type weg en aandeel vrachtverkeer op basis van principes Duurzaam Veilig

In de Gemeente Beesel zijn de categorisering, intensiteiten en aandeel vrachtverkeer als volgt:

	Categorisering	Intensiteiten	Aandeel vrachtverkeer	Aandeel zwaar vrachtverkeer	Aandeel mid-zwaar
Rijksweg	GOW	4.751	8,6%	3,1%	5,5%
Mariastraat	ETW-1	2.947	12,7%	5,1%	7,6%
Heerstraat / Kesselseweg	ETW-1	4.074	10,4%	4%	6,4%
Bussereindseweg / Nieuwstraat	ETW-1	1.501	11,8%	5%	6,8%

Op basis van de tellingen zoals weergegeven in tabel 2 hierboven, in vergelijking met de uitgangspunten uit tabel 1, blijkt dat de Heerstraat, Bussereindseweg/Nieuwstraat en Mariastraat op of net over de kritische waarden aangaande vrachtverkeer liggen. Op de Rijksweg is nog restcapaciteit voor meer (vracht)verkeer. In het onderzoek in Bijlage 1 is dit verder toegelicht. De bovenstaande kritische waarden zijn ook in het onderzoek van Veilig Verkeer Nederland aan bod gekomen, waarbij er geen verschil is aangebracht tussen vrachtverkeer en zwaar vrachtverkeer. In het onderzoek van Grenspaal 12 is dit wel gedaan. De conclusies over het aandeel vrachtverkeer in de onderzoeken van VVN en Grenspaal 12 komen overeen.

2. Ophalen beleving bedrijven/bewoners

Tijdens vier verschillende overleggen zijn de resultaten van de feitelijke analyse gedeeld met bewoners en bedrijven. Vanuit de Mariastraat, Heerstraat/Kesselseweg en Bussereindseweg/Nieuwstraat zijn betrokken bewoners aangesloten. Buiten de toelichting op de feitelijke analyse is informatie opgehaald aangaande ieders belang. In Bijlage 1 is een toelichting opgenomen op de opgehaalde beleving. Kort samengevat komt het erop neer dat bewoners overlast ervaren van verkeersonveiligheid door grote vrachtvoertuigen in hun straat, in combinatie met een ervaren (te) hoge snelheid. Daarbij wordt ook aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid van de zwakkere verkeersdeelnemers (fietsers en voetgangers). De bewoners doen zelf ook suggesties voor oplossingsrichtingen. De geconsulteerde bedrijven zijn zich bewust van de impact die die hun voertuigen hebben op de verkeersbeleving. Ze geven aan dat de verkeersstructuur zo gegroeid is en dat ze nu eenmaal gebruik moeten maken van bepaalde routes.

3. Uitwerking scenario's

Grenspaal12 heeft een aantal (extreme) scenario's doorberekend. Daarbij zijn de volgende scenario's uitgewerkt voor zowel Reuver als Beesel:

1. Afsluiting straten voor vrachtverkeer
2. Sturen en/of routeren van vrachtverkeer.

Voor een uitgebreide beschrijving van de doorgerkende scenario's wordt verwezen naar bijlage 1.

4. *Conclusies/aanbevelingen Grenspaal 12:*

In het onderzoek zijn theoretische doorrekeningen gemaakt van de implementatie van extreme maatregelen. Deze geven inzicht wat verkeerskundig mogelijk is. Echter is dit niet het enige wat belangrijk is in de afweging. Zo is van belang in te schatten wat de gevolgen van het doorvoeren van deze theoretische mogelijkheden zijn op het gebied van beleving en subjectiviteit, vooral in de straten en wegen waar het drukker wordt. Denk hier bijvoorbeeld aan het toepassen van maatregelen in de Mariastraat of de Heerstraat. Dit heeft direct gevolgen op de Rijksweg en route St.Jorisstraat - Bussereindseweg.

Zo ontstaat (in het voorbeeld Rijksweg) extra druk in het centrumgebied, waar recentelijk het Raadhuisplein is heringericht met een shared space gebie.. De inrichting tot shared space heeft plaatsgevonden ter verbetering van de beleving in het centrum. Het verplaatsen van verkeersstromen naar de Rijksweg heeft invloed op deze beleving en de vraag is of dit gevolg wenselijk is. Vergelijkbaar is de situatie in Beesel, waar het drukker gaat worden indien ingrijpende maatregelen getroffen worden in de Heerstraat. De belasting van de alternatieve route via de St.Jorisstraat en Nieuwstraat/Bussereindseweg zal door de aanwonenden niet gelijk als positief worden ontvangen. Daarnaast ondervinden vrachtwagenchauffeurs hier nu ook al de nodige problemen met betrekking tot het veilig passeren van de kruisingen op de Mgr. Theelenstraat.

Als men met bovenstaande gevolgen en subjectieve belevingen rekening houdt, is het de vraag of de theoretische oplossingsrichtingen voor nu de meest realistische denkrichting is. Uitgaande dat met beleving wel rekening gehouden wordt, concludeert Grenspaal12 dat het voor de hand ligt om te zoeken naar alternatieve maatregelen die ook een positief effect kunnen hebben op de routing van vrachtverkeer en het verkeersgedrag. Dit kan op verschillende manieren, bijvoorbeeld door een goed communicatietraject op te zetten of het fysiek implementeren van (extra) verkeersmaatregelen die weggebruikers verleiden of dwingen een beter verkeersgedrag te laten zien.

Andere oplossingsrichtingen

Naast op dit moment toetsbare scenario's zijn nog enkele oplossingen vanuit de samenleving en de gemeenteraad aangedragen. Deze opties hebben we bekeken en op basis hiervan komen we tot de volgende conclusies:

- **Randweg**

De aanleg van een randweg is op dit moment niet aan de orde. Er is namelijk nog capaciteit op het bestaande wegennet, er zijn forse ruimtelijke beperkingen bij benadering van Reuver/ Offenbeek en Molenveld vanuit het oosten, en de aanlegkosten van een randweg zijn enorm. We zijn daarom van mening dat een dergelijke grote investering niet gerechtvaardigd is.

- **Distributiehub**

Verder is de vraag gesteld of een distributiehub een oplossing kan zijn. Een distributiehub is erop gericht ervoor te zorgen dat de 'last mile' naar de ontvanger van goederen efficiënt en elektrisch gebeurt. Goederen worden op een centrale plek langs steden/dorpen ontvangen en vanuit daar gebundeld naar winkels en andere detailhandel vervoerd op elektrische e-cars met aanhanger, elektrische transportfietsen of elektrische boten. Het is niet de verwachting dat 'overlastgevers' gebruik gaan maken van een distributiehub omdat het met name grondstoffen- en keramiekgerelateerde industrie betreft, die veelal gebruik maakt van specifieke voertuigen. Daar is nog geen sprake van een elektrificatie van voertuigen. Ook is een deel van de transporten van bijvoorbeeld Thijssen Emans intern transport tussen verschillende locaties in Beesel, Reuver en Belfeld. Verder is een distributiehub geen oplossing voor de korte termijn.

Conclusie

Met de bovenstaande conclusies als uitgangspunt wordt de complexiteit en het dilemma inzichtelijk. Uit het onderzoek komt naar voren dat het een vrachtverkeerverbod op de Mariastraat leidt tot een verschuiving

van deze vervoersstromen naar de Rijksweg. Hoewel de Rijksweg gelet op de functie als gebiedsontsluitingsweg verkeerskundig ruimte biedt voor deze verkeersstromen, is een toename van vrachtverkeer van invloed op de beleving in het centrum en het functioneren van de shared space.

In 2022 is na een lang proces het centrum van Reuver heringericht. De herinrichting en de keuze voor shared space is gebaseerd op de wens om te komen tot meer beleving in het centrum. Met de nieuwe inrichting van het Raadhuisplein is de beleving in het centrum verbeterd en de ruimtelijke kwaliteit toegenomen. In het proces om te komen tot de nieuwe inrichting is overwogen om vrachtverkeer uit het centrum van Reuver te weren. De implicaties hiervan waren dat vrachtverkeer toenam in woonstraten. Daarom is er destijds voor gekozen het tijdelijke vrachtwagenverbod terug te draaien. In de praktijk heeft dit wel ertoe geleid dat bedrijven de route over de Mariastraat zijn blijven gebruiken.

In de situatie in Beesel zien we ook een dilemma. Het weghalen van verkeer op de Heerstraat leidt tot nieuwe problemen op de Bussereindseweg/ Nieuwstraat en bij de splitsing St. Jorisstraat/ Mgr. Theelenstraat.

Een scenario waarbij het vrachtverkeer volledig naar een andere route wordt verplaatst, adviseren we niet. Dit leidt onherroepelijk tot problemen en klachten op andere straten, zoals hierboven geschetst. Géén maatregelen treffen is ook niet wenselijk, gezien de overlast die omwonenden ervaren. Echter, we realiseren ons ook dat die overlast niet volledig weggenomen kan worden.

We stellen dan ook voor aan de Raad om te kiezen voor het scenario waarbij de overlast van het vrachtverkeer wordt verdeeld – binnen de verkeerskundige uitgangspunten behorende bij de functie van een weg. Het uitgangspunt wordt dan om het aandeel vrachtverkeer terug te brengen naar een acceptabele bandbreedte passend bij de richtlijnen passend bij de verkeerskundige uitgangspunten behorende bij functie van de weg. In het geval van een ETW-1 betekent dat dus dat we uitgaan van maximaal 10-12 % vrachtverkeer en maximaal 5% zwaar vrachtverkeer.

Hiervoor wordt voorgesteld om aan de Raad de volgende aanpak voor te leggen:

1. In overleg met bedrijven reduceren we de overlast waar mogelijk. Daarbij kan gedacht worden aan het optimaliseren van verkeersstromen en afspraken over verkeersgedrag.
2. We gaan over tot fysieke verkeersmaatregelen om de gereden snelheden te verminderen en de verkeersveiligheid te verbeteren.
3. De verkeerssituatie wordt gemonitord op basis van tellingen, ongevallendata en snelhedendata
4. Lange termijn oplossingen zoals mogelijke herontwikkeling van bedrijventerreinen worden afgewogen in het traject omgevingsvisie.

Wanneer voorgestelde maatregelen onvoldoende doeltreffend blijken en het aandeel vrachtverkeer boven de verkeerskundige uitgangspunten blijft of komt, zullen we alsnog overwegen over te gaan tot een van de andere scenario's. Daarbij is onvermijdelijk dat verkeersstromen verplaatsen naar andere straten

Met deze aanpak wordt de huidige overlast op de betreffende straten niet weggenomen maar hoogstens verzacht. Gezien de conclusies van het onderzoek zijn wij echter van mening dat deze aanpak zowel verkeerskundig de meest passende is, als ook zoveel mogelijk recht doet aan de verschillende betrokken belanghebbenden.

Ad 1: Overleg met bedrijven

Vooruitlopend op de besluitvorming is het gesprek met bedrijven gestart om vervoersstromen te analyseren en te bespreken waar we kunnen bijsturen om de overlast te verminderen. Daarbij kan een beperkte toename van vrachtverkeer worden verwacht op de Rijksweg en de Bussereindseweg. Hiermee wordt de last – op maat én op vrijwillige basis – toch wat verdeeld. Een voorbeeld: meer vrachtverkeer in de vroege ochtenduren over de Rijksweg heeft minder effect op de beleving in het centrum, maar draagt wel in positieve zin bij aan de leefbaarheid in woonstraten.

Daarnaast is blijvend ook aandacht voor het rijgedrag van vrachtverkeer. Dit heeft niet alleen betrekking op gereden snelheden maar ook een veilige inpassing van maatregelen. Dit om bijvoorbeeld het aantal stuurbewegingen van zwaar verkeer omwille van verkeersveiligheid te voorkomen.

Ad 2: Verkeersmaatregelen

In samenspraak met bewoners en bedrijven worden doeltreffende verkeersmaatregelen getroffen die ertoe bijdragen dat de snelheid van weggebruikers teruggebracht wordt en de verkeersveiligheid verbetert. Daarbij houden we rekening met het perspectief van alle weggebruikers. Voor wat betreft verkeersmaatregelen denken we aan wegversmallingen met een smalle drempel tussen de versmalling. Na besluitvorming van de Raad werken we de maatregelen verder uit en starten we het participatieproces met de omgeving. Uitgangspunt daarbij is om zo snel mogelijk tot realisatie van de maatregelen over te gaan.

Een eerste inschatting is dat er op de Mariastraat twee of drie maatregelen nodig zijn en op de Heerstraat één of twee. Rekening houdende met een gemiddelde investering van € 20.000 – € 25.000 per maatregel, verwachten we een financiële investering van ca. 75.000- € 125.000. We starten met de maatregelen op de Mariastraat en Heerstraat, en bekijken daarna ook wat er nodig is in aanpalende straten zoals de Bergerhofweg en Klaashofweg.

Als blijkt dat genoemde maatregelen onvoldoende effect hebben om de verkeersstromen terug te brengen tot de verkeerskundige uitgangspunten, zullen meer aanvullende (meer dwingende) maatregelen afgewogen worden.

Ad. 3. Monitoring situatie

De verkeerssituatie wordt gemonitord op basis van tellingen (intensiteit en aandeel [zwaar] vrachtverkeer) ongevalldata en snelhededata vanuit openbare bronnen.

Ad 4: Lange termijn oplossingen

De historisch gegroeide ligging van de bedrijventerreinen ten opzichte van de woonkernen is de oorzaak van de huidige problematiek. Dit is ook benoemd in het rapport van Veilig Verkeer Nederland. Deze situatie is niet makkelijk op te lossen. In de omgevingsvisie wordt een lange termijn visie op de ontwikkeling van bedrijventerreinen afgewogen. Kansen gericht op bedrijfsverplaatsing en verbetering van bedrijfsprocessen waardoor vervoersbewegingen verminderen of wijzigen nemen we mee in de gesprekken die we voeren met bedrijven. Daarnaast wordt dit jaar gestart met het opstellen van een mobiliteitsplan. Daarin zal op strategisch niveau en op de langere termijn ook aandacht zijn voor dit probleem.

Rekening houdende met een gemiddelde investering van € 20.000 – € 25.000 per maatregel, verwachten we een financiële investering van ca. 75.000- € 125.000. We starten met de maatregelen op de Mariastraat en Heerstraat, en bekijken daarna ook wat er nodig is in aanpalende straten zoals de Bergerhofweg en Klaashofweg.

6. Visie Blij in Beesel

Fijn wonen en bedrijvig.

7. Integrale afstemming

a. Collegeprogramma

De aanpak van verkeersknelpunten is een van de actiepunten uit het coalitieakkoord.

b. Financieel

In de begroting voor 2023 zijn middelen voor verkeersmaatregelen overgeheveld vanuit de begroting 2022 (in totaal € 44.000, waarvan nog ca € 24.000 beschikbaar is voor verkeersmaatregelen vrachtverkeeraanpak). Op dit moment voorzien we dat voor maatregelen op de Mariastraat en Heerstraat een bedrag nodig is van ca. € 75.000 - € 125.000. Het precieze investeringsbedrag is afhankelijk van de verdere uitwerking van de verkeersmaatregelen, die we oppakken in overleg met bewoners en bedrijven. Tegenover de investering staat mogelijk ook een subsidiebijdrage. In de 1^e berap 2023 nemen we het definitieve investeringsbedrag 2023 e.v. en bijbehorende kapitaallasten (vanaf 2024) op voor de maatregelen op de Mariastraat en Heerstraat. Maatregelen op andere straten verwachten we pas in 2024 te kunnen nemen. Benodigde middelen hiervoor nemen we na verdere uitwerking op in de begroting 2024.

c. Juridisch

Aangezien de gemeente het bevoegde gezag is aangaande het beheer van wegen is het te verwachte juridisch risico laag.

d. Risico's

Met deze aanpak wordt de huidige overlast op de betreffende straten niet weggenomen maar hoogstens verzacht. Gezien de conclusies van het onderzoek zijn wij echter van mening dat deze aanpak zowel verkeerskundig de meest passende is, als ook zoveel mogelijk recht doet aan de verschillende betrokken belanghebbenden.

e. Communicatief (denk aan: Gemeente Info, pers, website, klantenbalie)

Bij openbaarmaking van dit collegebesluit worden bewoners en pers proactief geïnformeerd, direct na publicatie aan de raad.

Bij besluitvorming wordt opnieuw proactief gecommuniceerd richting bewoners en pers. Hierbij worden ook eigen communicatiekanalen ingezet.

8. Toegankelijkheid

Bij de realisatie van verschillende verkeersmaatregelen wordt er naar een zo hoog mogelijke toegankelijkheid voor zwakkere verkeersdeelnemers gestreefd, met behoud van de wegfunctie.

9. Duurzaamheid

De verkeersmaatregelen zullen op een zo duurzaam mogelijke wijze worden gerealiseerd.

Bijlagen

1. Raadsvoorstel
2. Raadsbesluit
3. Onderzoek Grenspaal 12