



# GENNEP

**Datum** : 13 februari 2018  
**Zaaknummer** : 267964  
**Onderwerp** : Verkeerssituatie Zwarteweg Milsbeek

Geachte raad,

Bij besluit van 15 december 2014 heeft uw raad geweigerd het bestemmingsplan "Rondweg Milsbeek" vast te stellen. Na dit raadsbesluit van december 2014 is er op veel verschillende vlakken aan dit dossier gewerkt.

In 2015, 2016 en 2017 zijn er diverse overleggen gevoerd met de Werkgroep Geen Zand Erover. Dit heeft niet tot concreet resultaat geleid. De Werkgroep Geen Zand Erover heeft meerdere malen aangegeven alleen de aanleg van een rondweg als enige reële optie te zien. Dat het overleg niet tot resultaat heeft geleid is één van de redenen dat met dit voorstel een totaaloverzicht aan uw raad wordt voorgelegd. Wel is er inmiddels overeenstemming met Teunesen Zand en Grint bereikt over de financiële afwikkeling van dit dossier.

Vanwege het voorgaande wordt in voorliggend voorstel een overzicht gegeven van de zaken die zijn uitgevoerd, zaken die nog worden uitgevoerd en potentiële (fysieke) maatregelen die uitgevoerd zouden kunnen worden op de Zwarteweg.

Gelet op het voorgaande, stelt ons college uw gemeenteraad voor:  
Buiten de reeds genomen en geplande maatregelen op de Zwarteweg geen extra maatregelen te nemen.

## **ARGUMENTEN**

### **Wat hebben we al gedaan? Genomen maatregelen**

#### Gesprekken met Werkgroep Geen Zand Erover

In 2015, 2016 en 2017 zijn er diverse overleggen gevoerd met de Werkgroep Geen Zand Erover. Dit heeft niet tot concreet resultaat geleid.

#### Flitspaal en handhaving

In 2016 is discussie gevoerd over de flitspaal op de Zwarteweg die in opdracht van het Openbaar Ministerie is weggehaald. Gebleken is dat het Openbaar Ministerie vindt dat een flitspaal niet noodzakelijk is omdat ter plaatse (relatief) weinig ongevallen en relatief weinig snelheidsovertredingen plaatsvinden. De gemeente Gennep is niet bevoegd om zelf flitspalen te plaatsen. Tenslotte heeft de Politie Gennep te weinig capaciteit om structureel te handhaven op eventuele snelheidsovertredingen.

### Permanente tellus

Begin 2017 is een oude, aanwezige, tellus op de Zwarteweg opnieuw geactiveerd. Dit om permanent actuele informatie over het verkeer op de Zwarteweg te kunnen genereren. Uit de telcijfers van het afgelopen halfjaar blijkt dat er ongeveer tussen de 4.500 en 5.200 motorvoertuigen per etmaal rijden over de Zwarteweg. Daarvan is 14% á 15% vrachtverkeer. Wat betreft de snelheid: de V85 waarde (85% van het verkeer rijdt niet harder dan deze snelheid) bedraagt 58 á 59 km/u. Deze snelheid wordt door de politie als "redelijk" gekwalificeerd.

### Nieuwe smiley

Begin 2017 is een oude smiley vervangen door een nieuwe smiley. Deze is aan een lantaarnpaal opgehangen aan het begin van de Zwarteweg. De smiley attendeert de weggebruiker op zijn snelheid.

### Onderzoeken geluid, trillingen en lucht Akoestisch onderzoek (berekeningen)

In het voorjaar 2017 is een nieuw akoestisch onderzoek naar de woningen op de Zwarteweg uitgevoerd op grond van de meest recente verkeersgegevens op de Zwarteweg. Dit onderzoek bestaat uit berekeningen die zijn uitgevoerd conform de landelijke voorschriften voor dergelijke onderzoeken.

In het akoestisch onderzoek is letterlijk de volgende conclusie getrokken:

*"Uit de resultaten valt af te leiden dat de geluidbelasting varieert tussen de 45 en 62 dB na toepassing van de aftrek van 5dB conform artikel 110g. Om deze geluidbelastingen te kunnen duiden, kan naar de diverse beschermingswaarden uit de Wet geluidhinder worden gekeken. De belangrijkste waarde in deze wet is de voorkeurswaarde van 48 dB. Als een (nieuwe) woning aan deze waarde voldoet, kan de woning zonder verder voorwaarden voor geluid worden gebouwd. De maximale ontheffingswaarde uit de Wet geluidhinder bedraagt 63 dB (bij woningen binnen de bebouwde kom). Op basis van de resultaten van het onderzoek en de daaruit berekende geluidsbelastingen kan worden geconcludeerd dat de huidige geluidbelasting op de woningen langs de Zwarteweg boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB ligt, maar nog onder de maximale ontheffingswaarde van 63 dB."*

In andere woorden: de geluidbelasting op de woningen varieert per woning en ligt bij veel woningen boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, maar bij alle woningen onder de maximale ontheffingswaarde van 63 dB. Dit is bijvoorbeeld vergelijkbaar met de locaties Hoofdstraat in Heijen en Kleefseweg in Ven-Zelderheide waar ook sprake is van woningen waar de berekende geluidbelasting boven de voorkeurswaarde van 48 dB ligt.

### Akoestisch onderzoek (metingen)

Op 31 januari 2018 waren metingen bij 6 woningen aan de Zwarteweg ingepland. Het betrof de adressen Zwarteweg 4, 5, 18, 29, 49 en 57 in Milsbeek. Er zouden metingen van de optredende piekniveaus van geluid, binnen in huis en buiten op de gevel, worden uitgevoerd. De metingen zouden worden uitgevoerd door een gerenommeerd bureau

(RoyalHaskoningDHV). Er is uitvoerig gecommuniceerd met de bewoners en Geen Zand Erover en vragen zijn beantwoord. Op het laatste moment is de toestemming geweigerd. Vanuit de bewoners en Geen Zand Erover is geen toestemming verleend omdat zij eerst de opzet/aanpak van het onderzoek wilden bespreken. De metingen hebben uiteindelijk dan ook niet plaatsgevonden.

#### *Kaarten geluidsbelasting*

Er zijn kaarten voor de hele gemeente Gennep gemaakt waarop de geluidbelasting zichtbaar is. Hieruit blijkt dat op vele locaties in de gemeente Gennep de geluidbelasting vergelijkbaar is met die op de Zwarteweg in Milsbeek. Als voorbeeld noemen we de Ottersumseweg/St. Janstraat in Ottersum, de Niersweg, Zuid-Oostwal, Zandstraat, Spoorstraat en Brugstraat in Gennep en de Hoofdstraat in Heijen. De kaarten van de kernen Milsbeek, Ottersum, Ven-Zelderheide, Heijen en Gennep zijn bijgevoegd bij dit voorstel. Op de kaarten zijn in verschillende kleuren de verschillende geluidbelastingen zichtbaar. De grenswaarde van 48 dB is de voorkeurswaarde; 53 dB is maximale grenswaarde buiten de bebouwde kom en 63 is maximale grenswaarde binnen de bebouwde kom. Alle waarden zijn opgenomen in de Wet geluidhinder.

#### *Onderzoek luchtkwaliteit*

Er is in 2017 een onderzoek naar luchtkwaliteit uitgevoerd conform de landelijke voorschriften voor dit soort onderzoeken. Uitkomst van het onderzoek is dat het aspect luchtkwaliteit, net als bij het onderzoek uit 2012, aan de wettelijke normen voldoet.

#### *Onderzoek trillingen*

Naar trillingen is in 2012 uitgebreid onderzoek gedaan. Uit het onderzoek uit 2012 bleek dat wordt voldaan aan de zogenaamde bovenste streefwaarden die hiervoor gelden.

In oktober 2017 is ter plaatse van de woning Zwarteweg 10 opnieuw onderzoek naar trillingen gedaan. Deze woning is gekozen omdat deze het dichtst bij de weg ligt. Uit de resultaten van de metingen blijkt dat de grenswaarden voor trillingen conform de SBR richtlijn A trillingssnelheden ter plaatse van het pand aan de Zwarteweg 10 niet worden overschreden. Derhalve is het onwaarschijnlijk dat schade ontstaat ten gevolge van de gemeten trillingen veroorzaakt door verkeer aan het pand waaraan is gemeten. Door het onderzoeksbureau wordt opgemerkt dat hoewel de kans op schade onwaarschijnlijk is, er wel sprake kan zijn van hinder voor de bewoners.

Uit de onderzoeken uit 2012 en 2017 blijkt geen overschrijding van de landelijke grenswaarden. Dat de grenswaarden niet overschreden worden, betekent niet dat er geen hinder ervaren wordt maar er wordt voldaan aan de regelgeving.

#### *Onderhoud en verbreding Ringbaan-Leembaan, inclusief 60 km/u maatregelen*

Onderdeel van de afspraken met Teunesen was het onderhoud en de verbreding van de Ringbaan en Leembaan. Dit is in september/oktober 2017 uitgevoerd in combinatie met de 60 km/u maatregelen die gepland waren op de Ringbaan. Het onderhoud aan deze wegen is eerder dan gepland uitgevoerd en de weg is verbreed hetgeen tot een betere, veiligere situatie op deze wegen leidt. De gemeentelijke kosten van het onderhoud zijn circa € 200.000,-.

## **Wat gaan we doen? Geplande maatregelen**

### Extra smiley

Begin 2018 zal een tweede smiley geplaatst worden. Deze zal aan de andere zijde van de Zwarteweg, komende vanuit buitengebied, geplaatst worden. Deze maatregel is puur ter attentie van de weggebruiker op zijn eigen snelheid.

### Instellen 60 km/u zone buiten de bebouwde kom Zwarteweg, Holleweg en Neutraleweg

In 2017 heeft de raad besloten om in 2020 een 60 km/u zone in te stellen op de Zwarteweg buiten de bebouwde kom in combinatie met groot onderhoud van de Holleweg en de Neutraleweg. Hierbij zullen snelheidsverlagende maatregelen worden getroffen. De voorbereidingen voor deze werkzaamheden starten in 2019 en globale kosten voor het totale project worden geraamd op circa € 400.000,-.

### Bewustwordingscampagne bij chauffeurs

We zijn voornemens om, samen met Teunesen Zand en Grint die dit nu ook al doen, nog meer bewustwording te gaan creëren bij de vrachtwagenchauffeurs. Door de chauffeurs meer bekend te maken met de problematiek kan wellicht ook de verkeerssituatie verbeterd worden.

Tot zover de reeds genomen en geplande maatregelen. Om het gevoel van overlast en onveiligheid te verkleinen zijn ook andere potentiële maatregelen denkbaar. Die maatregelen zijn in het navolgende in beeld gebracht.

## **Overige potentiële maatregelen**

### Vrachtwagenverbod Neutraleweg/Holleweg/Zwarteweg (buiten de bebouwde kom)

Een vrachtwagenverbod instellen is in theorie denkbaar, maar op grond van de Algemene wet bestuursrecht is echter een zorgvuldige belangenafweging nodig als onderdeel van het te nemen verkeersbesluit om een vrachtwagenverbod in te stellen. Dit betekent dat een dergelijk voorstel onder andere besproken moet worden met de gemeentes Berg en Dal en Mook en Middelaar, de provincie Gelderland en de vele belanghebbende bewoners en bedrijven in de directe omgeving. Hierbij dient met name ook de nut en noodzaak goed onderbouwd te worden. Op basis van de actuele verkeersgegevens en de uitgevoerde onderzoeken ontbreekt hiervoor een goede motivatie.

Het instellen van een vrachtautoverbod stuit bovendien op een aantal praktische bezwaren, te weten: Er is geen geschikte alternatieve route aanwezig voor vrachtverkeer tussen Groesbeek en de Rijksweg N271, waardoor de overlast van het vrachtverkeer wordt verplaatst naar elders. Denk hierbij aan de route Mooksebaan-Groesbeekseweg of de route via de N291 door de kernen Ottersum en Ven-Zelderheide. Een vrachtautoverbod heeft bovendien negatieve consequenties voor veel lokale bedrijven met een herkomst of bestemming in het gebied tussen Groesbeek en Gennep/Milsbeek. Daarnaast is een vrachtautoverbod lastig te beborden en lastig te handhaven.

De Holleweg-Neutraleweg gaat op Groesbeeks grondgebied over in een provinciale weg, waarbij de provincie Gelderland het bevoegd gezag betreft. Verwacht wordt dat de provincie Gelderland en de overige bevoegde gezagen bezwaar hebben tegen dit voorstel en derhalve ook niet mee zullen meewerken aan een vrachtautoverbod en het plaatsen van bewegwijzeringsborden in Mook en Groesbeek. Het kan zelfs leiden tot een bestuurlijk conflict met de buurgemeenten en eventueel tot gezichtsverlies van het college van B&W indien het verkeersbesluit uiteindelijk in de bezwaar/beroepsprocedure geen stand houdt.

Op basis van voorgaande bedenkingen en overwegingen wordt nadrukkelijk geadviseerd om geen vrachtautoverbod in te stellen op de Zwarteweg/Holleweg/Neutraleweg.

#### Alternatieve route voor het zandverkeer

Op dit moment is er geen alternatieve route. Alle bestaande wegen in het buitengebied tussen de Ringbaan en de N271 zijn niet geschikt vanwege de beperkte breedte. Wel is de afgelopen periode – tijdens de werkzaamheden aan de Ringbaan-Leembaan – tijdelijk een andere route ingesteld. Deze liep (in één richting) via de Hondsiepsebaan, Aaldonksestraat en de Driekronenstraat. Dit is door de aanwonenden geaccepteerd vanwege het tijdelijk karakter van deze route maar is als structurele oplossing niet acceptabel, vanwege de beperkte wegbreedtes en de aanwezigheid van fietsers.

#### Eenrichtingsverkeer

Er is onderzoek gedaan naar éénrichtingsverkeer richting N271 en éénrichtingsverkeer richting Ringbaan voor vrachtverkeer.

Het instellen van eenrichtingsverkeer leidt niet tot een totaaloplossing.

Zo geldt voor beide varianten dat het vrachtwagenverbod op de Zwarteweg zorgt voor een toename van vrachtverkeer in de kern van Milsbeek. Deze routes leiden door woonwijken en Milsbeek en zijn dus niet gewenst en niet geschikt voor vrachtverkeer. Verwachting is dat hoewel deze routes niet gewenst zijn, dit een realistische voorspelling is. In werkelijkheid rijden vrachtwagenchauffeurs die niet bekend zijn in een gebied dikwijls via geleiding van GPS. Als blijkt dat deze de straat niet in mogen zullen deze een zijstraat proberen in te rijden om de omrijdtijd en -afstand te minimaliseren. Ook wanneer het vrachtverbod reeds door de GPS gekend is, bestaat de mogelijkheid dat deze een alternatief geeft dat door de kern van Milsbeek leidt. Chauffeurs die bekend zijn in de omgeving zullen weten dat de route via de kern van Milsbeek niet geschikt is voor vrachtwagens en zullen een ander alternatief volgen, zoals de route via Groesbeek en Mook. Voor een deel zijn de gevolgen ook vergelijkbaar met hetgeen eerdere beschreven is inzake het vrachtwagenverbod.

Bij het instellen van eenrichtingsverkeer voor het overige verkeer, zoals bijvoorbeeld het verkeer van en naar sportpark Milsbeek, is het de verwachting dat dit sluiproutes door het buitengebied en door de kern Milsbeek (Heiveld, Verloren Land) met zich meebrengt. Deze negatieve consequenties zijn niet wenselijk. Het instellen van eenrichtingsverkeer heeft ook nog andere negatieve consequenties, zoals hogere snelheden en de verminderde bereikbaarheid van de aanwonenden.

#### Instellen 30 km/u zone Zwarteweg binnen bebouwde kom

Bij het instellen van een 30 km/u zone hoort, conform de landelijke richtlijnen van Duurzaam Veilig en de voorkeurskenmerken uit het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP), een bepaalde weginrichting, zoals de toepassing van klinkers, de aanleg van drempels en gelijkwaardige kruispunten. Deze fysieke weginrichting leidt tot ongewenste neveneffecten zoals een toename van geluids- en trillinghinder, omdat de hoeveelheid vrachtverkeer niet of nauwelijks zal veranderen. Vrachtverkeer van en naar de groeve van Teunesen zal niet wijzigen omdat dit de verplichte route is en alternatieven niet aanwezig zijn.

*Bronmaatregel: aanpassing asfaltconstructie (aanbrengen stil asfalt)*

Het is mogelijk om stil asfalt toe te passen op de Zwarteweg. Stil asfalt leidt tot minder geluid naar de omgeving. Het effect in de afname van geluid is afhankelijk van het precieze type asfalt. In zijn algemeenheid gaat het om enkele dB's.

Deze maatregel zal echter niet leiden tot minder (vracht)verkeer en is een relatief kostbare zaak voor zowel de aanleg van stil asfalt als het onderhoud ervan. Bij de toepassing van stil asfalt is het noodzakelijk om vaker groot onderhoud te plegen om de geluidsreductie te behouden. Onze inschatting is dat de aanleg van stil asfalt op de Zwarteweg circa € 200.000,- zal kosten en dat het structureel na 6 á 7 jaar vervangen dient te worden. Regulier asfalt wordt na circa 10 tot 12 jaar vervangen.

Daarnaast kan deze maatregel leiden tot vervolgvragen van bewoners aan soortgelijke belaste wegen (zoals eerder opgesomd en zichtbaar op de bijgevoegde kaarten) binnen de gemeente.

*Maatregelen overgangsgebied: maatregel tussen Zwarteweg en woningen (in de tuinen)*

In theorie is het mogelijk om tussen de bron (de Zwarteweg) en de ontvangers (de woningen) zogenaamde overdrachtsmaatregelen te nemen. Vaak gaat het daarbij om een geluidscherm. In dit geval lijkt dat echter geen reële optie vanwege de ligging van de woningen ten opzichte van de weg. Een geluidscherm in de voortuinen heeft niet de voorkeur, omdat dit praktisch onuitvoerbaar is. Nog los van aspecten als de redelijke eisen van welstand en stedenbouwkundige overwegingen.

*Maatregelen bij de ontvangers: treffen van maatregelen aan woningen (aan de gevels)*

Het is mogelijk om maatregelen bij de ontvangers te treffen. Dit zijn feitelijk maatregelen aan de woningen, meestal aan de gevels. Op dit moment is het lastig te bepalen welke maatregelen bij welke woningen getroffen kunnen worden. Dit omdat alleen onderzoek gedaan kon worden met theoretisch berekende waarden en die waarden per woning nogal verschillen.

Zoals reeds blijkt uit de geciteerde tekst over het akoestisch onderzoek overstijgt het wegverkeerslawaai niet de maximale ontheffingswaarde uit de Wet geluidhinder. Deze waarden zijn bovendien niet substantieel hoger dan op diverse andere locaties in Gennep. Ook hiervoor geldt dus in grote mate het risico van vervolgvragen van bewoners aan soortgelijke belaste wegen (zoals eerder opgesomd en zichtbaar op de kaarten) binnen de gemeente.

Verder wordt gewezen op de relatief hoge kosten omdat het om een groot aantal woningen aan de Zwarteweg gaat, en dit wellicht tot vervolgvragen vanuit andere locaties binnen de gemeente gaat leiden. Afhankelijk van het geluidsniveau zal per woning de aard en omvang van de maatregelen verschillen. Dit varieert van relatief kleine bedragen tot wellicht tienduizenden euro's per woning. Wellicht is het interessant om de mogelijkheden te verkennen om een subsidieregeling te ontwikkelen voor bewoners die gevelisolierende maatregelen gaan treffen aan hun woning. Dat is nu niet gedaan omdat er geen metingen gedaan konden worden en daardoor geen inzicht is verkregen in de eventueel benodigde maatregelen. Omdat de berekende geluidsniveaus op veel locaties in de gemeente vergelijkbaar zijn met de Zwarteweg kan in zijn algemeenheid wel gesteld worden dat dit om substantiële bedragen zal gaan. Maatregelen treffen aan honderden woningen is zeer kostbaar. N.B. In het verleden hebben de bewoners van de Zwarteweg reeds een financiële bijdrage ontvangen van Teunesen om maatregelen aan hun woning te treffen.

Tenslotte is van belang dat deze maatregelen de geluidbelasting in de woning verminderen maar niet tot een oplossing buiten (zoals in de tuin) leiden.

#### Meer oversteekplaatsen en automatische voetgangersoversteekplaatsen (avop)

Op dit moment is de oversteekbaarheid van de Zwarteweg acceptabel. Extra oversteekplaatsen zijn niet noodzakelijk omdat er relatief weinig oversteekbewegingen plaatsvinden. Hoewel de noodzaak dus ontbreekt kan overwogen worden om een extra oversteekplaats toe te voegen, bijvoorbeeld op de kruising Gildenstraat – Kempkenstraat - Zwarteweg. Daarnaast kunnen de oversteekplaatsen ingericht worden als een avop hetgeen betekent dat er signaleringsbakken boven de weg gehangen worden, om de weggebruiker extra te attenderen op de aanwezigheid van een voetgangersoversteekplaats. Opgemerkt dient te worden dat indien er nauwelijks gebruik wordt gemaakt van een voetgangersoversteekplaats, er snel sprake zal zijn van schijnveiligheid.

#### **Conclusie**

De conclusie is dat er sinds de besluitvorming van december 2014 reeds zaken zijn uitgevoerd. Daarnaast staan er nog zaken op de planning. En tenslotte is er een aantal opties die in dit voorstel zijn beschreven. Al deze opties zijn niet noodzakelijk omdat de huidige en toekomstige situatie aan de wettelijke eisen voldoet en er geen noodzaak is waarom deze situatie anders beoordeeld zou moeten worden dan andere situaties binnen de gemeente Gennep. Indien politiek-bestuurlijk toch de noodzaak voor maatregelen bestaat, dan ligt het toepassen van stil asfalt het meest voor de hand.

#### **KANTTEKENINGEN EN RISICO'S**

Zoals aangegeven heeft dit besluit betrekking op een bestuurlijke afweging. Sec juridisch voldoet de huidige en toekomstige situatie namelijk aan de wettelijke eisen en normen.

#### **WAT BETEKENT DIT VOORSTEL VOOR DE INWONERS?**

Voor de inwoners van de gemeente betekent dit voorstel dat het college en de raad nogmaals een afweging maakt over de afwikkeling van het zandverkeer en in breder verband de afwikkeling van al het verkeer over de Zwarteweg in Milsbeek en de omgeving daarvan.

#### **EXTERN ADVIES, INSPRAAK EN DRAAGVLAK**

Zoals eerder aangegeven heeft er de afgelopen tijd contact plaatsgevonden met veel verschillende partijen en belanghebbenden over deze casuïstiek, expliciet kunnen hier Geen Zand Erover en Teunesen Zand en Grint benoemd worden.

#### **COMMUNICATIEPARAGRAAF**

Na het besluit door het college en de gemeenteraad zullen Geen Zand Erover en de bewoners van de Zwarteweg geïnformeerd worden.

#### **JURIDISCHE PARAGRAAF**

Dit besluit heeft op zich zelf geen juridische gevolgen. Wel kan dit besluit leiden tot vervolgbesluiten zoals verkeersbesluiten. Tegen dergelijke besluiten staat separaat bezwaar-en beroep open.

#### **FINANCIËLE PARAGRAAF**

De precieze kosten worden, afhankelijk van de bestuurlijke keuze, exact in beeld gebracht.

#### **UITVOERING**

Na het besluit door het college en de gemeenteraad zullen Geen Zand Erover en de bewoners van de Zwarteweg geïnformeerd worden.

Hoogachtend,  
Burgemeester en Wethouders van Gennepe,  
De secretaris,



Mevrouw J.M. Nijland

De burgemeester,



De heer P.J.H.M. de Koning

#### **BIJLAGEN**

1. Akoestisch onderzoek Meurs Geluid d.d. mei 2017
2. Onderzoek Luchtkwaliteit Windmill d.d. 2 oktober 2017
3. Trillingsonderzoek aan de Zwarteweg te Milsbeek d.d. 31 oktober 2017
4. Kaartmateriaal kernen van de gemeente Gennepe