

Per e-mail: [redacted] ² [redacted] ⁴

Reuver: 14 mei 2024
uw kenmerk:
zaaknummer: 0889368890
onderwerp: Beschikking

verzenddatum: 14 mei 2024

Geachte [redacted] ²

Op 24 april 2024 ontvingen wij van u een verzoek op grond van de Wet open overheid (de Woo) naar de totale kosten van de snelheidsbeperkende maatregelen in de Mariastraat en Heerstraat in de jaren 2023 en 2024.

Regelgeving

Uw verzoek hebben wij beoordeeld aan de hand van artikel 4.1 van de Wet open overheid en artikel 4:5 van de Algemene wet bestuursrecht.

Inventarisatie

Op basis van uw verzoek zijn er 3 documenten aangetroffen.

- 2024.04.10, RIB, update en vervolgstappen vrachtverkeeraanpak
- Collegevoorstel over het vervolg van de aanpak vrachtverkeer 2024.
- Mail aan de raad van 25 april 2024 over de kosten van het weghalen van de verkeersremmende maatregelen.

Besluit

Stukken die al openbaar zijn, kunnen we niet een tweede keer openbaar maken. Dit geldt voor de raadsinformatiebrief (RIB). Deze is al openbaar: u kunt deze vinden op onze website via <https://beesel.bestuurlijkeinformatie.nl>. Onder overzichten, en vervolgens raadsinformatiebrieven, vindt u alle raadsinformatiebrieven. Voor het gemak treft u deze brief als bijlage bij dit besluit aan.

We hebben besloten om het collegevoorstel en de mail openbaar te maken met uitzondering van informatie die erin staat waarop uitzonderingsgronden van toepassing zijn. U kunt hierbij denken aan namen van medewerkers, persoonlijke mailadressen of doorkiesnummers. In de overwegingen leest u hierover meer.

Overwegingen

Iedereen mag vragen om informatie openbaar te maken. Het uitgangspunt is dat overheidsinformatie openbaar is, tenzij er uitzonderingsgronden zijn die dit beperken. De uitzonderingsgronden staan in hoofdstuk 5 van de Woo. Wij wegen hierbij het algemeen belang van de overheid af tegen de belangen die de uitzonderingsgronden beschermen. Het belang van bescherming van de levenssfeer wanneer het gaat om namen van medewerkers, persoonlijke mailadressen of rechtstreekse telefoonnummers weegt zwaarder dan openbaarmaking. Daarom zijn deze gegevens weggelakt.

Kijk voor
actuele openingstijden
op onze website
www.beesel.nl

Raadhuisplein 1
5953 AL Reuver

Postbus 4750
5953 ZK Reuver

T 077 474 92 92
F 077 474 58 88

www.beesel.nl
info@beesel.nl

BNG 28.50.00.780
IBAN: NL50BNGH0285000780
BIC: BNGHNL2G
KvK nummer: 14130743

Ontbrekende documenten?

Wij benadrukken dat het onze bedoeling is om **alle** documenten waarover wij beschikken, toe te zenden. U kunt contact opnemen via info@beesel.nl met team Ruimtelijke Ontwikkeling als u van mening bent dat documenten ontbreken. Als wij over deze documenten beschikken, maken we deze alsnog openbaar.

Wijze van openbaarmaking

Dit besluit sturen wij conform uw verzoek naar uw e-mailadres.

Publicatie

Dit besluit en de documenten die voor iedereen (gedeeltelijk) openbaar worden, publiceren we geanonimiseerd op onze website.

Met vriendelijke groet,
namens burgemeester en wethouders van Beesel,



beleidsmedewerker team Ruimtelijke Ontwikkeling

Bezwaarclausule

Als u het niet eens bent met dit besluit en u bent belanghebbende, dan kunt u binnen 6 weken na de verzenddatum van dit besluit, een bezwaarschrift indienen bij het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Beesel, Postbus 4750, 5953 ZK in Reuver. Het bezwaarschrift moet zijn ondertekend en bevat uw naam, adres, dagtekening, het besluit waartegen het gericht is en de reden waarom u bezwaar maakt.

Toelichting rollen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Bij deze vlakken is in sommige gevallen ingevuld welke rol wordt vervuld door het betreffende gegeven. Het cijfer dat hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende rol in onderstaand overzicht.

2 Verzoeker

4 Mailadres

14 Handtekening

Collegevoorstel

Onderwerp	portefeuillehouder: Marcel Roelofs
Vervolg aanpak vrachtverkeer 2024	cluster/team: Ruimtelijke Ontwikkeling / Ruimtelijke Ontwikkeling
	opsteller: [REDACTED]
	datum vergadering: 17 april 2023
	zaaknummer: 293767

Samenvatting

In dit voorstel wordt vervolg gegeven aan de vrachtverkeer aanpak. Naar aanleiding van klachten en meldingen nadat verkeerskussens zijn gerealiseerd is besloten een geluidsmeting uit te voeren. Daarbij is een geluidsmeting uitgevoerd naar maximale geluidsniveau's, die met name een slaap verstorend en hinderlijk karakter hebben. De resultaten van de geluidsmetingen geven aanleiding om de nu al getroffen verkeersmaatregelen te evalueren en een besluit te nemen over het vervolg.

Er is gekozen om de verkeerskussens te gaan verwijderen. De overige verkeersmaatregelen, zoals de wegversmalling en het omdraaien van de voorrangregeling, blijven in stand. Daarnaast wordt er ingezet op het veranderen van het vrachtverkeer om anders te rijden. We zetten opnieuw in op een gedragsaanpak met een communicatie strategie. Ook wordt er ingezet op lange termijn oplossingen aangezien de verkeerskundige maatregelen uitgeput zijn.

Voorstel / advies

1. In te stemmen met de vervolgaanpak voor wat betreft de aanpak vrachtverkeer
 - a. Waarbij de verkeerskussens op korte termijn worden weggehaald;
 - b. Andere sporen binnen de aanpak vrachtverkeer te continueren
 - c. Daarnaast besteden we extra aandacht aan een gedragsaanpak met een communicatiestrategie
2. In te stemmen met bijgevoegde raadsinformatiebrief

Beslissing BenW

Toelichting BenW-nota

1. Aanleiding

Nadat verkeersmaatregelen op de Heerstraat en Mariastraat zijn gerealiseerd, in de vorm van verkeerskussens en het toevoegen van een wegversmalling, heeft de gemeente meerdere klachten en meldingen gekregen over geluids- en trillingen overlast. Deze overlast wordt volgens bewoners veroorzaakt door de verkeerskussens en weggebruikers er te hard overheen rijden. Vanwege de vele meldingen en klachten is besloten het evaluatiemoment naar voor te halen.

2. Doelstelling

Dit collegevoorstel heeft tot doel om een besluit te nemen over het vervolg van de aanpak vrachtverkeer.

3. Uitgangssituatie

Vrachtverkeeraanpak - historie

Reeds langere tijd ontvangen we vanuit verschillende straten klachten en meldingen over het forse aandeel vrachtverkeer en de gereden snelheid van alle weggebruikers. Dit is aanleiding geweest 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 (uitgevoerd in 2022) heeft uitgewezen dat ten tijde van het uitvoeren van het onderzoek het aandeel vrachtverkeer op de Mariastraat net boven de verkeerskundige waarden lichtelijk overschrijdt. 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.

Daarnaast bleek uit tellingen dat de maximumsnelheid van 30 km/u vaak wordt overschreden en zorgt voor (het gevoel van) verkeersonveilige situaties.

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 gebleken. 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 verkeershubs zijn niet haalbaar gebleken. Om die reden is in de vrachtverkeeraanpak ertoe besloten om de overlast te verminderen door het beter verdelen van het vrachtverkeer enerzijds passend binnen de wegategorisering, en het nemen van maatregelen gericht op snelheidsreductie en verbetering van verkeersveiligheid.

Hiertoe is op 6 maart 2023 door de Raad ingestemd met het scenario het vrachtverkeer terug te brengen op Heerstraat en de Mariastraat naar de binnen de functie van deze wegen verkeerskundige uitgangspunten (max. 5% zwaar vrachtverkeer, en max. 10-12 % vrachtverkeer). Daarnaast is ervoor gekozen om door middel van verkeersmaatregelen de gereden snelheden te reduceren en de verkeerssnelheid te verbeteren..

Er is besloten de volgende aanpak in gang te zetten:

1. In overleg met bedrijven reduceren we de overlast waar mogelijk. Daarbij kan gedacht worden aan het optimaliseren van routing naar vestigingen (van bedrijven), 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.

Rekening houdend met de tijd die nodig is om te komen tot uitvoering van bovengenoemde aanpak en te komen tot aanpassing van verkeersgedrag, is opgenomen om ca. een half jaar na realisatie van de

maatregelen te evalueren of we erin geslaagd zijn het aandeel vrachtverkeer terug te brengen tot de verkeerskundige uitgangspunten. 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.

Uitvoering aanpak

Spoor 1: is in gang gezet en er zijn intentieverklaringen getekend met verschillende bedrijven voor het reduceren van de overlast. In deze overeenkomst is opgenomen dat bedrijven de last verdelen tussen de routes van en naar Molenveld en Maasveld. Voor Molenveld kan dit via de Mariastraat of Rijksweg, naar Maasveld kan dit via de Heerstraat/Kesselseweg of via de Bussereindseweg/Sint Jorisstraat.

Spoor 2: Naar aanleiding van het raadsbesluit is Grenspaal 12 gevraagd advies uit te brengen over de te nemen verkeersmaatregelen. Dit is tijdens twee bewonersavonden toegelicht en gepresenteerd. Deze verkeersmaatregelen zijn het plaatsen van verkeerskussens en het toevoegen van een wegversmalling. Ook is op twee plekken de voorangsregeling in huidige wegversmallingen omgedraaid. De maatregelen zijn gerealiseerd waarbij het doel is om een lagere snelheid af te dwingen bij weggebruikers.

Spoor 3: Zie hierna.

Spoor 4: V.w.b. lange termijn worden er in het op te stellen mobiliteitsplan randvoorwaarden voor intensiteit en aandeel vrachtverkeer gesteld, in relatie tot de netwerkstructuur. Lange termijn oplossingen zoals transformatie van bedrijventerreinen zijn onderwerp in diverse sporen c.q. oplossingsrichtingen:

- Economische visie: Een van de actiepunten in de economische visie is het uitvoeren van een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) waarin wordt onderzocht wat de (maatschappelijke) prijs en toegevoegde waarde is van de bedrijventerreinen Maasveld en Molenveld, inclusief het doorrekenen van verschillende scenario's. Dit moet input geven bij het bepalen van de toekomstige ontwikkelrichting van de bedrijventerreinen. Op basis hiervan stellen we een actieplan op per bedrijventerrein met daarin een verdiepingsslag op de ontwikkelrichting en het gewenste profiel wat in de visie is opgenomen.
- Omgevingsvisie: ruimtelijke keuzes worden verankerd in het spoor van de omgevingsvisie, waarbij een brede integrale afweging gemaakt wordt.
- Towndeal: we willen dit gebied op een toekomstbestendige, duurzame manier transformeren en dit in goede processtappen vertalen. In de afwegingen die hier gemaakt moeten worden, speelt ook de vrachtverkeerproblematiek een rol.
- Nota grondbeleid: de rol die de gemeente wil spelen in de grondpolitiek vormt onderwerp van gesprek in het kader van het opstellen van de nota grondbeleid. Dit geeft handvatten voor het bepalen van de rol in de transformatie van bedrijventerreinen.

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

Klachten en meldingen

Nadat verschillende verkeersmaatregelen op de Mariastraat en Heerstraat in Reuver zijn gerealiseerd in het kader van de vrachtverkeer aanpak komen er meer meldingen en klachten i.r.t. geluidsoverlast die verkeerskussens veroorzaken door verkeer dat er (veel te hard) overheen rijdt. Dit is met name bij grote voertuigen, zoals (middelzwaar en zwaar) vrachtverkeer, waarvan de aanhanger of bijvoorbeeld bakwagen leeg is. Dit komt doordat voertuigen niet voldoende afremmen en doordat sommige voertuigen dubbel lucht hebben en daardoor (deels) over de verkeerskussens rijden. Dit komt ook voor bij middelzwaar verkeer (bijv. werkbusjes of bakwagens) die met aanhanger rijden. Des te hoger de snelheid, inclusief losse lading, des te groter de geluidsoverlast. De overlast hiervan zorgt ervoor dat bewoners gedurende het etmaal veel geluids- en trillingenhinder ondervinden. Daar kan vermeld worden dat bewoners 's nachts en 's ochtends (erg) vroeg worden gewekt aangezien vrachtverkeer al vanaf 3.00u in de nacht voorbij komt.

Effect verkeerskussens

De verkeerskussens zijn uitgevoerd in vulkanisch rubber die geluids- en trillings- absorberend zijn. Wanneer (grote) voertuigen hier overeen rijden met een aanzienlijke snelheid zijn het de voertuigen en de stoot van de banden die voor de geluidsoverlast en trillingen zorgen.

Niettemin valt op te merken dat de verkeerskussens voor een aanzienlijke snelheidsreductie zorgen voor wat betreft het merendeel van de voertuigen wat eroverheen rijdt.

Tabel 3: Overzicht klachten tot nu toe

Straat	Aantal klachten	
	Geluid	Trillingen
Heerstraat	20	19
Mariastraat	17	4

Naar aanleiding van deze klachten is besloten om eerder dan het afgesproken evaluatie moment (half jaar) al geluidsmetingen uit te voeren.

Geluidsmeting:

Om een vergelijk te kunnen maken tussen de geluidssituatie voor realisatie verkeerskussens is er gebruikt gemaakt van een indicatieve berekening. Uit deze indicatieve berekening, tezamen met de geometrische positie van de geluidsmeter en de verkeerskussens, blijkt dat grenswaarde voor het maximaal geluidsniveau bedraagt conform het Besluit activiteiten leefomgeving in de nachtperiode (23:00 – 07:00 uur) 60 dB(A) en is in de avondperiode (19:00-23:00) 65 dB(A). In de dagperiode (07:00-19:00) is de norm 70 dB(A) echter hierop zijn diverse uitzonderingen van kracht. Voor woningen op bedrijventerreinen geldt een 5 dB(A) hogere grenswaarde. De technische toelichting hierop staat beschreven in bijlage 1.

Er is gemeten van 26 maart tot en met 2 april (rondom het paasweekende). In de volgende twee tabellen zijn de resultaten van de geluidsmetingen voor de nachtperiode weergegeven.

Meetresultaten nachtperiode

Tabel 1: Overzicht geluidmetingen Heerstraat 31
26 maart tot en met 2 april 23:00-07:00

Locatie	L _{A,max} [dB(A)]	referentiew aarde [dB(A)]	overschrijding referentiewaar de [dB(A)]	Aantal overschrijdingen referentiewaarde
Heerstraat 31	71-73	65	6 – 8	58
Heerstraat 31	74-76	65	9 – 11	24
Heerstraat 31	77-79	65	12 – 14	11
Heerstraat 31	80-82	65	15 – 17	3
Heerstraat 31	86	65	19	3
Heerstraat 31	92	65	27	1

Tabel 2: Overzicht geluidmetingen Mariastraat 17
26 maart tot en met 2 april 23:00-07:00

Locatie	L _{A,max} [dB(A)]	referentiew aarde [dB(A)]	overschrijding referentiewaar de [dB(A)]	Aantal overschrijdingen referentiewaarde
Mariastraat 17	71-73	70	1 – 3	40
Mariastraat 17	74-76	70	4 – 6	20

Mariastraat 17	77-79	70	7 – 9	6
Mariastraat 17	80-82	70	10 - 12	7
Mariastraat 17	83-87	70	13 - 17	5
Mariastraat 17	88-91	70	18 - 21	5w

Meetresultaten voor dag- en avondperiode

Aangezien het aantal verkeersbewegingen en overig omgevingsgeluid in dag- en avondperiode meer is, is het gezien het tijdsbestek waarin het onderzoek is uitgevoerd niet mogelijk om al deze fragmenten terug te beluisteren. De piekgeluiden in de dag- en avondperiode zullen doorgaans als minder storend worden ervaren echter zijn goed hoorbaar en duidelijk aanwezig en kunnen hiermee ook de nodige hinder veroorzaken. Om iets te kunnen rapporteren over de gemeten piekgeluiden van het verkeer in de dag- en avondperiode zijn verkeerstellingen van de Mariastraat en Heerstraat gebruikt van begin 2023 aangeleverd door de gemeente Beesel. Zie tabel 3 en 4 voor een overzicht hiervan.

Tabel 3: verkeerstellingen Heerstraat begin 2023

Totaal verkeer in beide richtingen tussen Burgemeester Moorenstraat en Pastoor Vranckenlaan				
Tijd	Klassen			
	<i>Lengte (m)</i>	< 3,5	3,5 - 7,0	> 7,0
Tot. 7-19		2.238	233	119
Tot. 19-23		447	22	10
Tot. 23-7		146	14	3

De grootste pieken worden veroorzaakt door de grotere voertuigen. Uit de verkeerstellingen van de Heerstraat blijkt dat er ten opzichte van de nachtperiode veel meer voertuigen passeren in de dag- en avondperiode. Daarmee zal naar verhouding het aantal pieken ook toenemen.

Tabel 4: verkeerstellingen Mariastraat begin 2023

Totaal verkeer in beide richtingen tussen Chamottestraat + Keulseweg (geen wegdek vrachtverkeer)				
Tijd	Klassen			
	Lengte (m)	< 3,5	3,5 - 7,0	> 7,0
Tot. 7-19		2.367	291	163
Tot. 19-23		407	20	10
Tot. 23-7		193	23	16

De grootste pieken worden veroorzaakt door de grotere voertuigen. Uit de verkeerstellingen van de Mariastraat blijkt dat er ten opzichte van de nachtperiode veel meer voertuigen passeren in de dag- en avondperiode. Daarmee zal naar verhouding het aantal pieken ook toenemen.

Volgens de geluidspecialist van de Gemeente Roermond kan worden geconcludeerd dat de maximale geluidsniveau ten gevolge van de verkeerskussens bij de omliggende woningen hoger is indien deze worden vergeleken met de (theoretische) referentiewaarde. Dit geldt voor geluidsniveaus overdag en 's nachts.

Vervolg

De resultaten van de geluidsmetingen geven aanleiding om de nu al getroffen verkeersmaatregelen te evalueren en een besluit te nemen over het vervolg.

Gezien de overlast die omwonenden ervaren is eerder getracht om door middel van korte termijn verkeersmaatregelen de situatie te verbeteren op het gebied van snelheid en verkeersveiligheid. De geluidsmetingen ondersteunen dit door de overschrijdingen in relatie tot de referentiewaarden, zoals weergegeven in tabel 1 en 2. De praktijk laat zien dat de genomen maatregelen juist weer tot nieuwe vormen van overlast leiden (geluid/trillingen). Dit maakt nogmaals de complexiteit van het vraagstuk duidelijk. Welk scenario ook wordt gekozen, de overlast blijft (ergens).

Vervolgscenario's:

- 1. Vasthouden aan het afgesproken evaluatiemoment en nu geen wijzigingen aanbrengen**
Gezien de geluidsoverlast die wordt ervaren alsook de trillingen die de huidige verkeerskussens veroorzaken lijkt het onwenselijk nu geen wijziging aan te brengen. De geluidsmetingen, met daarbij de overschrijdingen vergelijke met de referentiewaarde, objectiveren dit. Het draagvlak voor de betreffende verkeerskussens daalt aanzienlijk gezien de (toename van) klachten.
- 2. Verkeerskussens verwijderen en situatie met betrekking tot vrachtverkeerstromen in stand laten, dus accepteren dat vrachtverkeer over Mariastraat/Heerstraat blijft rijden.**
Gezien de (korte termijn) maatregelen die inmiddels uitgeput zijn tezamen met feit dat de (vracht)verkeerrelaties blijven bestaan, over de Heerstraat en Mariastraat, en het willen voorkomen van vergelijkbare (geluids)overlast op de andere routes naar Molenveld (via Rijksweg) en Maasveld (via Beesel) lijkt dit een reële optie. De overlast, die gepoogd is op te lossen onder de noemer vrachtverkeeraanpak, op de Mariastraat en Heerstraat blijft hierdoor wel in stand. Daarnaast zou ingezet kunnen worden op flankerende maatregelen zoals extra inzet op een gedragsaanpak of een gedegen communicatiestrategie.
- 3. Verkeerskussens verwijderen en vrachtverkeer via andere routes leiden en daarmee spoor 1 intensiveren(Rijksweg en Bussereindseweg/Nieuwstraat);**
Deze oplossing is een variant op oplossing 2. Hiermee wordt getracht toch enigszins een oplossing te bieden voor de oudere problematiek zoals het aandeel vrachtverkeer op de Heerstraat en Mariastraat.
- 4. Verkeerskussens handhaven en vrachtverkeer via andere routes leiden (Rijksweg en Bussereindseweg/Nieuwstraat);**

Deze oplossing zorgt ervoor dat de overlast van het vrachtverkeer verplaatst gaat worden. Bij verplaatsing van het vrachtverkeer zal dit onherroepelijk op andere wegen/routes tot problematiek en overlast gaan leiden. Verder impliceert het raadsbesluit van 6 maart 2023 dat dit niet wenselijk is en dat toegewerkt moet worden naar de verkeerskundige uitgangspunten i.p.v. het verplaatsen van overlast. Verder zal de overlast ook ergens geaccepteerd dienen te worden.

5. Tijdslot invoeren om vrachtverkeer in de nachtelijke uren via de Rijksweg (en Bussereindseweg/ Nieuwstraat?) te laten rijden;

Deze oplossing zorgt ervoor dat de geluidsoverlast in de nachtelijk uren op de Heerstraat en Mariastraat (grotendeels) verdwijnt. Niettemin is er ook overlast van voertuigen met aanhangwagens. De overlast blijft overdag hiermee bestaan.

Daarnaast zal de overlast van (zwaar) vrachtverkeer verplaatst worden naar de Rijksweg en naar Bussereindseweg/Nieuwstraat. Dit zal onherroepelijk daar tot overlast. In het centrum van Reuver zal de geluidsoverlast door de weginrichting (steenstrips en elementenverharding) door grote voertuigen, zoals (middelzwaar en zwaar) vrachtverkeer, waarvan de aanhanger of bijvoorbeeld bakwagen leeg is, vergelijkbaar zijn als bij de verkeerskussens. Een uitgangspunt bij deze oplossing is dat handhaving noodzakelijk is, voor zowel het verbod op vrachtverkeer als het mogelijk verbod op aanhangers (in de nachtelijke uren).

In alle scenario's is het noodzakelijk om in te blijven zetten op de (midden) lange termijn aanpak, zoals bij het kopje historie is beschreven. Dit houdt in dat we via diverse sporen de transformatie van bedrijventerreinen of verplaatsing van bedrijven onderzoeken.

Voorgestelde oplossing/vervolg

Geen enkele van de voorgestelde oplossing hiervoor zullen volledig soelaas bieden voor de problematiek. De huidige situatie is echter niet meer houdbaar, zowel 's nachts als overdag, blijkens de meldingen, klachten en geluidsmetingen. Ook het verplaatsen van het probleem, zowel qua locatie als in de tijd is niet wenselijk. Dit lijdt immers onherroepelijk tot klachten elders, zowel qua locatie als in tijd.

Het advies is om de verkeerskussens te verwijderen en vrachtverkeer meer te verleiden om te (over)last te verdelen (oplossing 3). Daarbij zou ook extra aandacht kunnen zijn voor een gedragsaanpak met een communicatiestrategie en (digitale) bewegwijzering.

6. Visie Blij in Beesel

Fijn wonen en bedrijvig

7. Integrale afstemming

a. Collegeprogramma
n.v.t.

b. Financieel

Het is op dit moment nog niet duidelijk wat de kosten zijn voor het weghalen van verkeerskussens. De huidige realisatiekosten van de verkeerskussens inclusief wegversmalling waren €133.000,-. Daarvan zijn de daadwerkelijke kosten voor de verkeerskussens, inclusief aanleg, €56.400,-. Deze verkeerskussens blijven behouden voor de gemeente en kunnen op termijn elders toegepast worden.

Wat	Kosten (exclusief BTW)	Opmerkingen
Wegversmalling Mariastraat	€14.000,-	Exclusief verkeerskussens
Gedragsaanpak (nog uit te voeren)	€5.000	
Materialen (verkeerskussens)	€56.400	Inclusief aanleg

Overige aanpassingen	€11.000	Aanpassingen zebrapad, op- en afritjes voor minder valide.
Overig	€32.300	Kosten zoals ontwerp, omleidingen en inzet verkeersregelaars.
Verplaatsing verkeerskussens	€14.300,-	
Totaal	€133.000,-	

- c. Juridisch
Er is geen verkeersbesluit nodig voor het weghalen van verkeerskussens, de functie van de weg verandert immers niet.
- d. Risico's
Dat opnieuw dezelfde klachten zoals voor de realisatie van de verkeersmaatregelen terug komen.
- e. Communicatief
Alle bewoners aan zowel de Heerstraat als Mariastraat worden per brief over het besluit en vervolg geïnformeerd. Indien noodzakelijk zal persoonlijke nazorg worden geleverd. Verder wordt de gemeenteraad middels een Raadsinformatie geïnformeerd.

8. Toegankelijkheid

N.v.t.

9. Duurzaamheid

N.v.t.

Bijlagen

1. Memo onbemande geluidsmeters wegverkeer Reuver
2. Raadsinformatiebrief vervolg aanpak Vrachtverkeer

Van: griffie@beesel.nl

Verzonden: 25-04-2024 16:28

Aan: [REDACTED]@beesel.nl>

Onderwerp: Kosten weghalen verkeerskussens

Beste raadsleden,

Op verzoek van portefeuillehouder Roelofs stuur ik u het onderstaande bericht:

Geachte raadsleden,

Zoals gevraagd doe ik u bij deze de kosten voor het weghalen van de verkeerskussens op de Heerstraat en Mariastraat toekomen.

De kosten voor het laten weghalen van de verkeerskussens waren €2.679,- exl. BTW.

Hopende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED] **Raadsadviseur / plaatsvervangend griffier | Gemeente Beesel**

Postbus 4750, 5953 ZK Reuver | Raadhuisplein 1, 5953 AL Reuver | T 077-4749292 | [REDACTED] | werkdagen: maandag, dinsdag, donderdag en vrijdagochtend



Toelichting rollen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Bij deze vlakken is in sommige gevallen ingevuld welke rol wordt vervuld door het betreffende gegeven. Het cijfer dat hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende rol in onderstaand overzicht.

4 Mailadres

5 Telefoonnummer

15 Medewerker gemeente

Aan de gemeenteraad van Beesel

10 APR. 2024

Reuver: 9 april 2024
zaaknummer: 0889293767
onderwerp: Raadsinformatiebrief update en vervolgstappen vrachtverkeeraanpak

Geachte leden van de raad,

Via deze brief informeren wij u over Vervolg aanpak vrachtverkeer 2024

Aanleiding

Nadat verkeersmaatregelen op de Heerstraat en Mariastraat zijn gerealiseerd, in de vorm van verkeerskussens en het toevoegen van een wegversmalling, heeft de gemeente meerdere klachten en meldingen gekregen van omwonenden. De klachten en meldingen focussen zich op overlast door geluid en trillingen. De omwonenden geven aan dat de overlast wordt veroorzaakt door de verkeerskussens. Eerder waren we voornemens om de maatregelen na een half jaar te evalueren. Vanwege de vele meldingen en klachten is besloten het evaluatiemoment naar voor te halen.

Toelichting

De genoemde overlast wordt veroorzaakt door verkeer dat over de verkeerskussens heen rijdt. De overlast wordt voornamelijk ervaren bij grote voertuigen, zoals (middelzwaar en zwaar) vrachtverkeer, waarvan de aanhanger of bijvoorbeeld bakwagens leeg is. De bestuurders van deze voertuigen remmen vaak niet voldoende af en bovendien wordt er door voertuigen die dubbellucht hebben (deels) over de verkeerskussens heen gereden. Dubbellucht is de aanduiding voor een as van een wielvoertuig, waar vier in plaats van twee wielen op gemonteerd zijn. De overlast komt ook voor bij middelzwaar verkeer (bijv. werkbusjes of bakwagens) die met aanhanger rijden. Des te hoger de snelheid, inclusief losse lading, des te groter de geluidsoverlast. De veroorzaakte overlast zorgt ervoor dat bewoners 's nachts en 's ochtends (erg) vroeg worden gewekt: vrachtverkeer komt al vanaf 3.00uur in de nacht voorbij.

Op dit moment heeft het college hier 36 klachten over ontvangen. Naar aanleiding van deze klachten is besloten om eerder dan het afgesproken evaluatie moment (half jaar) al geluidsmetingen uit te voeren.

Effect verkeerskussens

De verkeerskussens zijn uitgevoerd in vulkanisch rubber die geluids- en trillings-absorberend zijn. Wanneer (grote) voertuigen hier overeen rijden met een aanzienlijke snelheid zijn het de voertuigen en de stoot van de banden die voor de geluidsoverlast en trillingen zorgen.

Kijk voor
actuele openingstijden
op onze website
www.beesel.nl

Raadhuisplein 1
5953 AL Reuver

Postbus 4750
5953 ZK Reuver

T 077 474 92 92
F 077 474 58 88

www.beesel.nl
info@beesel.nl

BNG 28.50.00.780

IBAN: NL50BNGH0285000780

BIC: BNGHNL2G

KvK nummer: 14130743

Niettemin valt op te merken dat de verkeerskussens voor een aanzienlijke snelheidsreductie zorgen voor wat betreft het merendeel van de voertuigen wat eroverheen rijdt.

Geluidsmeting

Naar aanleiding van klachten en meldingen is besloten een geluidsmeting uit te voeren. Bij deze meting is gekeken naar maximale geluidsniveaus (deze zijn typerend voor het slaapverstorende en extra hinderlijke karakter), de zogenaamde piekgeluiden. Er is gemeten rondom het paasweekende: van 26 maart tot en met 2 april. Uit de resultaten blijkt dat de maximale geluidsniveaus ten gevolge van de verkeersdrempels bij de omliggende woningen hoger is dan de referentiewaarde.

Vervolg

De resultaten van de geluidsmetingen geven aanleiding om de nu al getroffen verkeersmaatregelen te evalueren en een besluit te nemen over het vervolg. Gezien de overlast die omwonenden ervaren is eerder getracht om door middel van korte termijn verkeersmaatregelen de situatie te verbeteren op het gebied van snelheid en verkeersveiligheid. De praktijk laat echter zien dat de genomen maatregelen juist weer tot nieuwe vormen van overlast leiden (geluid/trillingen). Dit maakt nogmaals de complexiteit van het vraagstuk duidelijk.

Oplossingsrichting

Er is geen sluitende oplossing die de problematiek volledig oplost. De huidige situatie, zowel overdag als 's nachts, is gezien de klachten en geluidsmetingen niet wenselijk en houdbaar. Daarnaast is het verplaatsen van het probleem, door bijvoorbeeld het invoeren van een vrachtverkeerverbod (in de nacht), ook niet wenselijk gebleken.

Daarom is ervoor gekozen de verkeerskussens op korte termijn te verwijderen. De overige verkeersmaatregelen, zoals de wegversmalling en het omdraaien van de voorrangsregeling, blijven in stand. Er wordt ingezet op het verleiden van het vrachtverkeer om anders te rijden. We zetten opnieuw in op een gedragsaanpak met een communicatie strategie.

Flankerende maatregelen en lange termijn

Naast verkeerskundige oplossingen was het college gestart met gesprekken met bedrijven die vastgelegd zijn in een intentieverklaring over het verdelen van vrachtverkeer van/naar de bedrijventerreinen. Deze gaan we intensiveren met andere bedrijven.

Maatregelen voor wat betreft de lange termijn, zoals (gedeeltelijke) transformatie van bedrijventerreinen (15 tot 20 jaar) en mogelijke aanpassingen van de netwerkstructuur in het kader van het huidige proces inzake het mobiliteitsplan, zijn onderwerp in diverse sporen c.q. oplossingsrichtingen.

Gemaakte kosten

Voor de vrachtverkeer aanpak zijn verschillende kosten gemaakt voor de realisatie van de verkeersmaatregelen op de Heerstraat en Mariastraat, waaronder de verkeerskussens. Hieronder staan de kosten toegelicht. De kosten voor het laten weghalen van verkeerskussens is op dit moment niet duidelijk. De verkeerskussens blijven behouden voor de gemeente en kunnen op termijn elders toegepast worden.

Wat	Kosten (exclusief BTW)	Opmerkingen
Wegversmalling Mariastraat	€14.000,-	Exclusief verkeerskussens
Gedragsaanpak (nog uit te voeren)	€5.000	
Materialen (verkeerskussens)	€56.400	Inclusief aanleg
Overige aanpassingen	€11.000	Aanpassingen zebra-pad, op- en

		afritjes voor minder valide.
Overig	€32.300	Kosten zoals ontwerp, omleidingen en inzet verkeersregelaars.
Verplaatsing verkeerskussens	€14.300,-	
Totaal	€133.000,-	

Uitvoering werkzaamheden

In verband met de komende spoorwegovergang afsluitingen, vanaf zondag 14 april tot en met 18 april, wordt donderdag 11 april gestart met het verwijderen van de verkeerskussens.

Vragen

Heeft u vragen, neem dan contact op met Rene Huijs, bereikbaar via de Klantenbalie van het gemeentehuis: 077-4749292 of info@beesel.nl.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Beesel,

Rick Nillesen,
secretaris

Bob Vostermans,
burgemeester