

MEMO

Aan : Gemeente Heeze-Leende
Van : D.F.P. (Dirk) van der Heijden
Kopie : -/-
Bijlagen : -/-
Datum : 11 februari 2021
Vestiging : Valkenswaard
Onze referentie : 20079.1 D14 mem01-G dhe

RA infra BV Valkenswaard

Den Dries 4
5552 CL Valkenswaard
T 040 207 61 63

RA infra BV Sittard

Geerweg 7
6135 KB Sittard
T 046 400 04 00

RA infra BV Vught

Baarzenstraat 47
5262 GD Vught
T 073 220 00 55

Betreft : Advies vrachtwagenverbod kern Heeze

1. Introductie

Door de kern van Heeze (Geldropseweg – Kapelstraat – Jan Deckersstraat) rijden dagelijks ruim 11.000 motorvoertuigen. Hiervan is een gedeelte doorgaand (vracht)verkeer. De weg door het centrum was tot voor kort het enige alternatief voor dit verkeer om door Heeze te rijden. Om een alternatief te bieden voor het doorgaand (vracht)verkeer heeft de gemeente Heeze-Leende een randweg aangelegd welke aansluit op de Muggenberg en de Leenderweg. De Randweg – opengesteld in het voorjaar 2020 – ontsluit tevens de nieuwbouwwijk De Bulders ten zuiden van de kern Heeze.

De gemeente Heeze-Leende heeft een pakket aan flankerende maatregelen vastgesteld om ervoor te zorgen dat het doorgaand verkeer wordt gestimuleerd om over de randweg te gaan rijden (vrachtverkeer verplicht) en niet door de kern van Heeze. Het uiteindelijke doel is het verminderen van (vracht)verkeer in het centrum van Heeze om de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de kern te vergroten. Onderdeel van het pakket aan maatregelen is het instellen van een vrachtwagenverbod op de route door het centrum. Dit in combinatie met het completeren van de 30 km/uur zone met bijbehorende maatregelen op de Jan Deckersstraat/Kapelstraat (fase II) en een mogelijke afwaardering van de maximum snelheid op de Geldropseweg (van 50 naar 30 km/uur) met bijbehorende maatregelen.

In voorliggende memo zijn de resultaten opgenomen naar de verkenning van de mogelijkheden voor invoering van het vrachtwagenverbod in de kern van Heeze.

2. Bestaande situatie

In het voorjaar is de randweg rondom de kern van Heeze voltooid waardoor een alternatief ontstaat voor doorgaand (vracht)verkeer op de route door Heeze.

De gemeente Heeze-Leende heeft in de afgelopen jaren meerdere verkeersstellingen verricht om onder andere zicht te krijgen op de omvang van het (vracht)verkeer op de gemeentelijke 'hoofdwegen'. Op zowel de Kapelstraat als de Jan Deckersstraat is geteld met de volgende resultaten verdeeld naar de voertuigcategorieën licht, middelzwaar en zwaar verkeer:

MEMO

Straat	intensiteiten 2018 - werkdag (doorsnede)				intensiteiten 2019 - werkdag (doorsnede)			
	li. verkeer	mz. verkeer	zw. verkeer	totaal	li. verkeer	mz. verkeer	zw. verkeer	totaal
Kapelstraat	10.934	490	350	11.774	11.619	237	161	12.017
Jan Deckersstraat	10.614	483	391	11.488	11.737	240	163	12.140

Voor de voertuigcategorieën geldt de volgende classificatie:

- Licht verkeer (asafstand <3,7m): motoren (brommers), personenauto's en bestelauto's;
- Middelzwaar verkeer (asafstand 3,7m - 7,0m): (kleine) vrachtauto's, bussen en personenauto's met aanhangwagen;
- Zwaar verkeer (asafstand >7,0m): vrachtauto's met oplegger of aanhanger en verlengde bussen;

Uit de tabel blijkt dat de omvang van het vrachtverkeer in 2019 is afgenomen ten opzichte van 2018. Dit in tegenstelling van de toename van de totale verkeersomvang. Resultaten uit een andere telling op de Jan Deckersstraat uit 2019 sluiten voor het zwaar verkeer beter aan bij bovenstaande resultaten uit 2018. In 2019 zijn er gemiddeld ruim 12.000 motorvoertuigen per werkdag geteld en 325 vrachtwagens met trailer (= zwaar verkeer). Voor de omvang van het zwaar verkeer wordt op werkdagen uitgegaan van 300 tot 400 voertuigbewegingen.

3. Uitgangspunten gesloten verklaring

Op basis van de mogelijkheden zijn de mogelijkheden verkend voor invoering van een gesloten verklaring voor doorgaande vrachtverkeer.

- Een gesloten verklaring voor het vrachtverkeer kan conform het RVV 1990 worden ingesteld door toepassing van verkeersbord C7. Een vrachtauto wordt in het RVV 1990 gedefinieerd als: 'motorvoertuig, niet-ingericht voor het vervoer van personen, waarvan de toegestane maximum massa, meer bedraagt dan 3.500 kg'. Dit bord geldt niet voor bussen en landbouwverkeer. Een verbod kan ook zonaal worden ingesteld. Een aanduiding met C7 heeft de voorkeur ten opzichte van het instellen van een lengtebeperking (bord C17). Het verbod is voor de meeste weggebruikers duidelijker en een vrachtautoverbod kan nog beter in de navigatiesystemen opgenomen worden.



Gesloten verklaring voor het vrachtverkeer instellen met bord C7

- Het bord C7 wordt toegepast om het vrachtverkeer te weren. Om eventuele belanghebbenden niet te treffen, kan op een onderbord een uitzondering worden aangegeven bestemmingsverkeer (onderbord OB108). Het RVV 1990 omschrijft bestemmingsverkeer als volgt: 'bestemmingsverkeer: bestuurders wier reisdoel één of meer bepaalde percelen betreft die zijn gelegen aan of in de directe nabijheid van een weg met een door verkeerstekens aangegeven geslotenverklaring voor bepaalde categorieën bestuurders en die slechts via deze weg zijn te bereiken alsmede bestuurders van lijnbussen'

MEMO

Bij toepassing van geslotenverklaringen, die aan een begin van de weg worden geplaatst, kan slechts worden opgetreden tegen bestuurders die de betrokken weg aan die zijde inrijden of ingaan. Tegen het gebruik van de weg kan op grond van de geslotenverklaring dan niet worden opgetreden. Voor de handhaafbaarheid van de gesloten verklaring is het voorwaardelijk dat het bestemmingsverkeer zelf kan aantonen waarom het verbod moet passeren. Omdat met het begrip 'uitgezonderd bestemmingsverkeer' geen volledige handhaving kan worden gegarandeerd wordt aanbevolen om het besluit uit te voeren met toevoeging van een onderbord met daarop de tekst 'uitgezonderd aantoonbaar bestemmingsverkeer'. Door gebruik te maken van het woord aantoonbaar dient de betrokken bestuurder iets aantoonbaar te maken / te kunnen bewijzen dat hij / zij toestemming heeft op het betrokken weggedeelte. Als voorbeeld kan worden gedacht aan het tonen van een (vracht)brief of een mail met een adres. Deze (schriftelijke) mededeling of aantoonbaar bescheiden kunnen bijvoorbeeld ook via de 'digitale' weg af te lezen zijn op een display van een mobiele telefoon en/of tablet.

Een uitzondering voor bestemmingsverkeer wordt aangeduid door een onderbord met de aanduiding 'uitgezonderd aantoonbaar bestemmingsverkeer'

- Het handhaven van dergelijke gesloten verklaringen maakt onderdeel uit van de basiswerkzaamheden van de politie. De politie heeft aangegeven dat dit momenteel een lage prioriteit heeft in het takenpakket. Een aanvulling op de handhavingsinzet van de politie kan de inzet van een BOA zijn, mits deze hiervoor is bevoegd via een aanwijzings- en aanstellingsbesluit. In het domein 'openbare ruimte', waarin een BOA actief kan zijn, is handhaving op negatie van C-borden (RVV 1990) toegestaan in relatie tot de openbare orde [Beleidsregel BOA].
Naast fysieke handhaving kunnen gesloten verklaringen ook (digitaal) met vaste camera's worden gehandhaafd. Om hiervoor in aanmerking te kunnen komen dient te worden voldaan aan het 'Beleidskader digitale handhaving' van het Openbaar Ministerie. Bij digitale handhaving dient voor de toegang van het bestemmingsverkeer een systeem van ontheffinghouders te worden opgezet en bijgehouden.

Handhaving van de gesloten verklaring kan zowel door de politie als een BOA plaatsvinden.

4. Voorstel kern Heeze

Voor de situatie in Heeze wordt voorgesteld om een permanent vrachtwagenverbod in te stellen uitgezonderd (aantoonbaar) bestemmingsverkeer. De volgende argumenten liggen hieraan ten grondslag:

- Het vrachtwagenverbod wordt ingesteld via een gesloten verklaring voor vrachtverkeer (bord C07);
- Een uitzondering voor bestemmingsverkeer wordt gemaakt om toegang te verlenen aan onder andere het bevoorradingsverkeer voor voorzieningen in/rondom het centrum (detailhandel en horeca);

MEMO

- Het instellen van een vrachtwagenverbod tijdens venstertijden draagt onvoldoende bij aan de doelstelling om vooral de verkeersveiligheid en leefbaarheid in het centrum te vergroten. Zowel in de bestaande als de toekomstige situatie (bij een verdere afwaardering en inrichting van de route door het centrum, inclusief Geldropseweg) is sprake van menging van verkeer. Menging van verkeer is mogelijk wanneer de verkeersomvang beperkt is, er weinig verschillen in massa zijn (conflicten tussen fiets en vrachtverkeer) en de gereden snelheden laag zijn. Vanuit deze achtergrond is (doorgaand) vrachtverkeer door het centrum niet gewenst voor de verkeersveiligheid. Aanwezigheid van vrachtverkeer leidt ook tot negatieve effecten voor de leefbaarheid vanwege de toename van geluidshinder, uitstoot en trillingen. Bij een tijdsvenster is in bepaalde tijdsperioden altijd toegang voor doorgaand vrachtverkeer;
- De (nieuwe) randweg biedt een veilig alternatief voor doorgaand vrachtverkeer. Langzaam verkeer is gescheiden van het snelverkeer;
- Het vrachtwagenverbod wordt zonaal ingesteld om ongewenste routes en neveneffecten elders te voorkomen. In de bijlage is op kaart een voorstel gedaan voor deze zone. Deze zone is dan alleen toegankelijk voor aantoonbaar bestemmingsverkeer. Bijna de gehele kern van Heeze valt in de zone uitgezonderd het zuidoostelijke gedeelte nabij de Ginderover, Somerenseweg en Sterkselseweg. Deze wegen vormen in de bestaande situatie de ontsluiting van het bedrijventerrein De Poortmannen in de richting van Geldrop/A67 en Someren.
- De realisatie van de Centrale As – een nieuwe wegverbinding tussen de Somerenseweg in Heeze en de A2 – is een ontwikkeling voor de lange termijn. Daarbij wordt het bedrijventerrein De Poortmannen beter gefaciliteerd in de ontsluiting. In combinatie met het doortrekken van de Centrale As naar de Somerenseweg en het verbinden van de Randweg Heeze op de Centrale As ontstaat een wegverkeerssysteem dat zorgt dat de doorgaande verkeersstromen geheel buiten de kernen wordt afgewikkeld [www.heeze-leende.nl]. Op dat moment is er een alternatief voor het (doorgaand) vrachtverkeer aanwezig en kan het vrachtwagenverbod aan de zuidkant van Heeze worden uitgebreid op de: Somerenseweg binnen de bebouwde kom, Ginderover, Nieuwendijk, Oude Stationsstraat en gedeeltelijk op Leenderweg.



5. Aandachtspunten

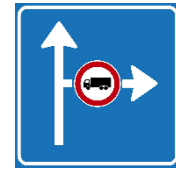
Bij de invoering van het vrachtwagenverbod in de kern van Heeze zijn de volgende aandachtspunten aanwezig:

- Van de politie is vernomen dat de BOA in Heeze en Leende per week 4 uren aan capaciteit tot zijn beschikking heeft. Naast handhavingsinzet van de politie is naar verwachting weinig aanvullende inzet te verwachten door de BOA (mits bevoegd).
- Op het moment dat de maatregel van kracht is, dient ook de bewegwijzering op straat aangepast te zijn. Voorkomen moet worden dat bestuurders een fuik inrijden en daardoor bijna gedwongen worden de geslotenverklaring te negeren. Om dit te vermijden zijn op strategische locaties vooraankondigingen van de geslotenverklaring voorzien – zie afbeelding met een voorbeeldtoepassing.

MEMO

Aanpassingen in de bewegwijzering zijn voorzien op de volgende locaties:

- rotonde Geldropseweg;
- kruispunt Leenderweg – Randweg;
- rotonde Wilhelminaplein;



Recent is met de openstelling van De Randweg de bebording aangepast of wordt op korte termijn aangepast. Bij de opmaak van het bebordingsplan voor het vrachtwagenverbod wordt deze bewegwijzering nogmaals gecheckt.

- Naast fysieke maatregelen zoals bewegwijzering wordt aangeraden om de maatregel door te voeren in de kaarten van navigatiesystemen zodat deze ook actueel zijn.
- Het instellen van het vrachtwagenverbod in de kern van Heeze leidt tot een toename van vrachtverkeer op de route: Muggenberg, Randweg, Leenderweg en Oude Stationsstraat. Op de Muggenberg en Randweg zijn vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig voor de scheiding snel- en langzaam verkeer. Op de Leenderweg en Oude Stationsstraat zijn de fietsvoorziening veelal aanliggend gesitueerd of zijn fietsstroken aanwezig. Door het brede(re) profiel van de rijbaan hebben de fietsers hier min of meer een eigen voorziening. Weliswaar niet fysiek gescheiden. De aanwezigheid van geparkeerde voertuigen is op de Oude Stationsstraat wel een aandachtspunt doordat de fietsstroken geen juridische status kennen en daarmee is parkeren op de rijbaan/fietsstrook toegestaan. De alternatieve route, via onder andere De Randweg, biedt een veiligere oplossing voor de afwikkeling van het doorgaand vrachtverkeer ten opzichte van de bestaande route door het centrum van Heeze.

Belangrijk aandachtspunt betreft de rotonde Wilhelminaplein. Het gaat hier vooral om de verkeersveiligheid van fietsers in conflict met vrachtverkeer. Bij het instellen van het vrachtwagenverbod is dit vooral van toepassing tussen fietsers die vanuit de Oude Stationsstraat de rotonde naderen en (rechts)afslaand vrachtverkeer naar de Nieuwendijk. Fietsers moeten gebruik maken van de fietsstrook op de rotonde waardoor zij in de dode hoek van de vrachtwagen terecht (kunnen) komen.



Bij het instellen van het vrachtwagenverbod wijzigt het aantal verkeersbewegingen op deze locatie niet, wel de verkeersbewegingen van het vrachtverkeer (van/naar). De mogelijkheden zijn verkend om de verkeersveiligheid van deze rotonde te vergroten. Een oplossing moet gezocht worden in het scheiden van de verkeersstromen tussen vrachtverkeer en fietsers. Een totale reconstructie van het kruispunt is de beste oplossing. Naast dat een reconstructie een kostbare ingreep is, die de gemeente Heeze-Leende niet begroot heeft, is deze oplossing niet optimaal. De oplossing moet dan gezocht worden in een verbinding tussen De Randweg en De Poortmannen.

MEMO

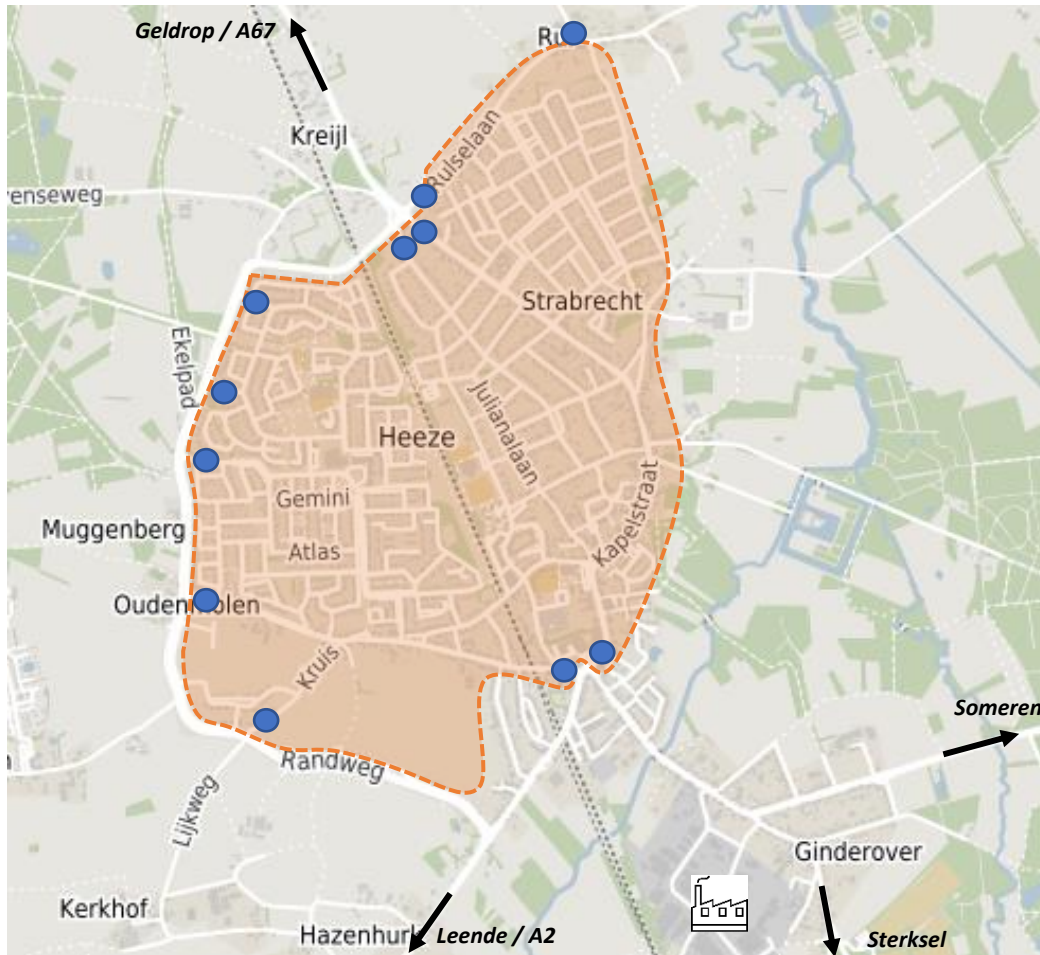
Een by-pass voor fietsers van de Oude Stationsstraat naar de Nieuwendijk draagt bij aan het op korte termijn verbeteren van de verkeersveiligheid van fietsers. In de bijlage van deze memo is een ontwerp voor deze by-pass opgenomen. Voor fietsers vanaf de Oude Stationsstraat naar de Nieuwendijk ontstaat een veiligere verbinding op de rotonde.



Gezien dit aandachtspunt wordt voorgesteld om in ieder geval weggebruikers en vooral fietsers te attenderen op de gevaarlijke situatie. Dit kan met borden en markeringen op het fietspad. Onderstaand zijn enkele afbeeldingen opgenomen om fietsers te waarschuwen. Het gaat hier om zowel borden als brochures en stickers. Alleen aandacht vragen om de 'dode hoek' is naar verwachting onvoldoende. Een aanbeveling om achter de vrachtauto te blijven geeft dan meer concrete informatie hoe met de situatie om te gaan.



MEMO

Bijlage 1 – Zone vrachtwagenverbod kern Heeze



-  zone vrachtwagenverbod
-  Locaties bebording

MEMO

Bijlage 2 – Aanpassing rotonde Wilhelminaplein

