

Memo van de gedeputeerde

C.A. van der Maat

Gedeputeerde Mobiliteit, Financiën en Organisatie

Onderwerp

Tegengaan vrachtverkeer door dorpskernen

Datum

31 augustus 2020

Documentnummer

4753151

Aan

Provinciale Staten van
Noord-Brabant

Kopie aan

Van

Telefoon

(073) 681 20 54

Email

cvdmaat@brabant.nl

Bijlage(n)

-

Geachte Statenleden,

Via deze memo wil ik u graag informeren over de afhandeling van [Motie M61-2020 "Vrachtverkeer uit dorpen"](#) aangenomen in uw vergadering van 15 mei 2020. In deze motie verzoekt u ons College om de mogelijkheden te onderzoeken om sluiproutes door dorpskernen te blokkeren voor doorgaand vrachtverkeer en hiertoe met betrokken gemeenten te overleggen.

Er is begrip voor de overwegingen in de motie. Deze sluiten aan op het streven van het college van GS om zo min mogelijk doorgaand vrachtverkeer te hebben op wegen die daar niet voor bedoeld of geschikt zijn. Hierbij hebben dorpskernen uiteraard de aandacht vanwege de leefbaarheid in de Brabantse dorpen, die hierdoor onder druk staat. Het treffen van maatregelen om – met name doorgaand – vrachtverkeer te kunnen tegengaan is echter niet eenvoudig. Zo is het lastig onderscheid te maken tussen doorgaand en bestemmingsverkeer en is handhaving daarop daarom erg moeilijk. Daarnaast kunnen maatregelen tegen het doorgaande vrachtverkeer ook ernstig nadelige gevolgen hebben voor het bestemmingsverkeer, wat weer nadelige consequenties kan hebben voor de economie in een dorp en daarmee de concurrentiekracht van Brabant. Ook is er mogelijk sprake van een "waterbed-effect". Een verbod op de ene plaats kan leiden tot meer of ernstigere overlast elders.

In de motie wordt ook aangegeven dat door middel van kentekenscan een verbod op doorgaand vrachtverkeer eenvoudig te handhaven is. Door o.a. voorwaarden vanuit de Algemene verordening gegevensbescherming en de onmogelijkheid om een concrete definitie te maken van wat valt onder 'doorgaand' is dit in praktijk echter niet het geval.

Doorgaand vrachtverkeer via het hoofdwegennet

Als wegbeheerder heeft de provincie een wettelijke zorgplicht voor haar wegen. De provincie richt haar wegen Duurzaam Veilig in, conform de landelijk breed geaccepteerde richtlijnen van het CROW. Binnen deze richtlijnen geldt dat (doorgaand) verre afstandsverkeer gebruik maakt van de auto(snel)wegen. Uitgangspunt is dan ook dat doorgaand vrachtverkeer gebruik moet maken van het auto(snel)wegennet. Dit netwerk wordt voor regionale en lokale ontsluiting aangevuld met provinciale en gemeentelijke wegen. Om te voorkomen dat (landelijk) doorgaand vrachtverkeer andere routes kiest, werkt de provincie samen met het Rijk aan een verbetering van de doorstroming op de Brabantse auto(snel)wegen, zoals voor de A67, A58 en N65. Hierdoor blijft het ook voor

(doorgaand) vrachtverkeer aantrekkelijk om de hoofdwegen te nemen en geen gebruik te maken van onderliggende regionale routes.

De provincie treft daarnaast ook aanvullende maatregelen als dat nodig is. In samenwerking met het Rijk zijn er bijvoorbeeld op de Randweg A2/N2 bij afslag Waalre/Valkenswaard borden geplaatst waarop vermeld is dat de doorgaande hoofdroute voor vrachtverkeer naar België via de A2/N2 loopt in plaats van via de N69 die door verschillende kernen ligt. Dit geldt uiteraard niet voor het vrachtverkeer met één of meerdere bestemmingen in de regio en daardoor geen andere optie heeft dan het onderliggende wegennet te gebruiken.

Datum

31 augustus 2020

Documentnummer

4753151

Komomleggingen ten behoeve van leefkwaliteit

Dit neemt niet weg dat op sommige plekken in Brabant alsnog de leefbaarheid en omgevingskwaliteit onder druk staat als gevolg van doorgaand (vracht)verkeer dat rijdt op een (provinciale) weg die door de dorpskern ligt. Van oudsher zijn deze dorpen langs een doorgaande weg gesitueerd, maar door de stevige toename van verkeer in de laatste decennia zijn problemen ontstaan ten aanzien van de leefbaarheid. Uiteraard monitort de provincie continu of de normen ten aanzien van geluid en trillingen niet worden overschreden, maar dit neemt de zorgen bij omwonenden niet weg. Een oplossing kan in dat geval zijn om de (provinciale) weg om de dorpskern heen te leggen. Goede voorbeelden hiervan die de laatste jaren zijn gerealiseerd of de komende jaren worden gerealiseerd zijn de komleggingen bij Oudenbosch, Baarle-Nassau, Zevenbergen en Boekel.

Leefbaarheid in de Brabantse kernen heeft mijn volle aandacht. De provincie doet daar dan ook verder onderzoek naar, waarbij in eerste instantie gekeken wordt naar maatregelen in de kommen zelf. Maar in de uiterste gevallen kunnen ook komomleggingen een oplossing zijn voor verbetering van de leefbaarheid. Zo lopen er momenteel gesprekken en enkele onderzoeken over de kommen in Chaam, Volkel, Sint Hubert en Nuenen. Uitgangspunt hierbij is dat de plannen op draagvlak moeten kunnen rekenen van de betreffende gemeente.

Slim verkeersmanagement om vrachtverkeer te sturen

Één van de ambities van ons programma SmartwayZ.NL is om steeds beter te kunnen voorspellen wat op het wegennetwerk in Brabant gebeurt en vervolgens daarop gericht te kunnen acteren. Zowel proactief (voorspellen) als reactief (actie als gevolg van verstoringen). Goed verkeersmanagement en goede informatievoorziening richting de weggebruikers over de actuele beschikbaarheid van wegen in Brabant en de gewenste routes in geval van bijvoorbeeld files, werkzaamheden, evenementen en dergelijke, draagt daaraan bij.

De provinciale aanpak is erop gericht om in 2023 te werken met regionale regelscenario's én met een gestandaardiseerde netwerkvisie. Beide moeten geschikt zijn voor gebruik door serviceproviders (inclusief IT-leveranciers voor de logistieke sector), zodat weggebruikers multimodaal en persoonlijk (maar wel anoniem) kunnen worden geïnformeerd en om hen op die wijze te kunnen geleiden en sturen. Zowel tijdens reguliere situaties als in geval van incidenten en wegomleidingen. Serviceproviders spelen een belangrijke rol in het verkeersmanagementbeleid, vanwege de mogelijkheid om reizigers op maat en locatie-onafhankelijk te bedienen. De provincie ambieert in samenwerking met hen en met het Rijk en gemeenten de regelaanpak in 2023 multimodaal (inclusief vrachtverkeer) op orde te

hebben en streeft ernaar dat deze door minimaal twee serviceproviders standaard gebruikt wordt. In de tussentijd blijft de provincie in overleg met gemeenten en bieden we maatwerk in samenwerking met gemeenten en het Rijk. Indien in de praktijk alsnog blijkt dat er in bepaalde dorpskernen sprake is van te veel doorgaand vrachtverkeer, dan gaat de provincie daarover in gesprek met betreffende gemeenten om te bezien of er maatwerkmogelijkheden zijn.

Datum

31 augustus 2020

Documentnummer

4753151

Vrachtwagenheffing in Nederland

Het kabinet heeft een wet in voorbereiding waarin geregeld wordt dat er ook in Nederland vanaf 2024 sprake is van een vrachtwagenheffing op (bijna) alle autosnelwegen in Nederland. Dit zou negatieve gevolgen kunnen hebben voor het aandeel vrachtverkeer op het onderliggend wegennet, en dus voor de Brabantse dorpen en steden. Daarom is op voorhand modelmatig onderzocht waar bovenmatig uitwijkgedrag te verwachten is. Wegen waarvan verwacht wordt dat dat zo zal zijn, worden ook opgenomen in het heffingsnetwerk. Dit geldt voor de volgende provinciale wegen die bij ons in beheer zijn:

- N279 (tussen de A50 en A67)
- N324 (Paalgraven-Grave)
- N321 (Grave-A73)
- N640 (Etten-Leur-Oudenbosch)
- N641 (Oudenbosch-Oud-Gastel)
- N268 (A17 en A4)
- N285 (A59-A17)
- N263 (A16-Belgische grens)
- N282 en N260A (A27-A58).

Het Ministerie is in samenwerking met de overige wegbeheerders bezig een uitgebreide monitoringssystematiek op te stellen, zodat mogelijke negatieve gevolgen op het onderliggend wegennet voortkomend uit de introductie van de vrachtwagenheffing tijdig in beeld gebracht kunnen worden. Op die manier kunnen daar waar mogelijk, in overleg tussen het Ministerie en de betrokken wegbeheerders snel extra maatregelen worden genomen om negatieve gevolgen te beheersen.

Met vriendelijke groet,

C.A. van der Maat