

Memo: Verkeerskundige overwegingen rond rapportage 'Onderbouwing verkeer Bolle Akker II Bakel'.

Aanleiding

Tijdens de procedure voor het bestemmingsplan Bolle Akker II, het realiseren van een bedrijventerrein in Bakel, werd door bewoners van de weg Hilakker aandacht gevraagd voor de verkeerssituatie in hun straat. De bewoners vreesden dat het sluipverkeer en daarmee de verkeersonveiligheid in hun straat zou toenemen als de bedrijventerreinen Papenrijt/Bolle Akker I zouden worden uitgebreid. Op hun verzoek is onderzocht wat de gevolgen zouden zijn van realisatie van Bolle Akker II. Dit onderzoek is uitgevoerd door verkeersadviesbureau Mobycon.

Conclusie Mobycon

In hun rapport 'Onderbouwing verkeer 'Bolle Akker II' Bakel' concludeert Mobycon dat er, qua verkeerskundige impact weinig aanleiding bestaat voor het sluiten van de Hilakker/Bolle Akker voor vrachtverkeer vanuit het bedrijventerrein. Mobycon geeft aan dat hun voorkeur voor een afsluiting gelegen is bij de inrichting van deze wegen.

Stelling

Feitelijk stelt Mobycon dat de beperkte toename van het verkeer op de Hilakker en Bolle Akker geen issue is, maar dat de weginrichting van beide wegen niet overeenkomt met de functie(s) die deze wegen inmiddels vervullen. Gelet de resultaten van het onderzoek, schetst deze stellingname dat er al sprake is van een verkeerssituatie die qua weginrichting nu al niet voldoet.

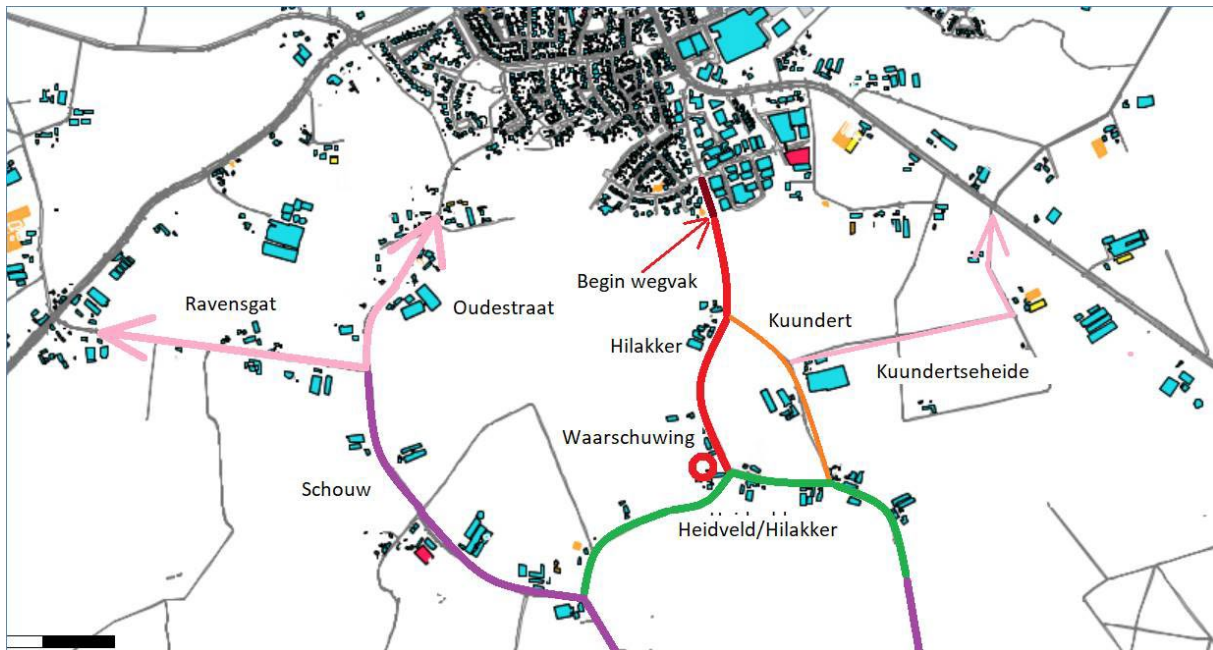
Overweging

In beschouwing genomen wat de verkeerskundige gevolgen zouden zijn van een verkeersmaatregel, is bovenstaande stellingname goed te volgen. De verkeerskundige nadelen van een afsluiting zijn namelijk aanzienlijk groter dan de 'winst' voor de bewoners en het risico dat blijft bestaan als de inrichting van beide wegen niet verandert.

Als we kijken naar wat de gevolgen van het weren van het vrachtverkeer of het afsluiten van de toegang tot beide wegen, het volgende:

Weren vrachtverkeer van Hilakker

Rond het weren van het vrachtverkeer van de Hilakker is het volgende te overwegen:



Ligging wegvak (bruin) en de kans op sluipverkeer

Zoals hierboven weergegeven, voert de Hilakker het verkeer al ver vanuit het buitengebied naar Bakel (rood). Om verkeer van het betreffende wegvak te weren, zou al ver voor het wegvak begint een maatregel moeten ingaan/worden afgedwongen om 'fout' vrachtverkeer te weren. Gelet het aanzienlijk aantal agrarische- en anderszins bedrijfspercelen, wat concreet slechts een verschil van 21 voertuigen bewerkstelligt, lijkt de maatregel niet afdwingbaar zonder verregaande handavingsmaatregelen zonder handhaving aan het begin en het einde van het wegvak;

Keuze/informatiepunt

Gelet de ligging van het wegvak en het beperkte aantal alternatieve routes, ligt het enig bruikbare punt waar chauffeurs nog enige keuze hebben om hun route te wijzigen ligt bij de aansluiting van Hilakker bij het Heidveld (groen). De informatie over het bestemmingsverkeer zou al moeten worden geplaatst aan de aansluiting waar Hilakker aansluit op het Heidveld (rode cirkel). Dit punt is het enige punt waar voldoende ruimte is om terug te keren naar waar het vandaan kwam. Verderop in de Hilakker is het enige keerpunt nog de smalle Kuundert;

Alternatieve (sluip-)routes en gevolgen voor Bakel

Als vrachtverkeer alternatieve routes naar de kom van Bakel gaat zoeken, ligt het voor de hand dat het andere wegen berijdt voor het de doorgaande wegen bereikt. De meest voor de hand liggende route is de Oudestraat omdat deze, in tegenstelling tot de Kuundertseheide wél verhard is. Van deze straat is echter ook bekend dat er klachten zijn over verkeer dat 'er niet thuishoort';

Handhaving

Gelet het voorgaande, mag worden verwacht dat vele chauffeurs het verbod negeren. Aangezien dat handhaving op bestemmingsverkeer geen prioriteit heeft bij de politie en de gemeentelijke BOA's beperkt capaciteit hebben om te handhaven, zal het effect van het verbod nihil zijn maar de klachten hierover toenemen omdat het aantal vrachtauto's niet aanmerkelijk/waarneembaar afneemt. Vanuit handhaving wordt de voorkeur uitgesproken voor maatregelen en oplossingen waarin handhaving op toegang niet nodig is.

Verkeersintensiteit/beeldvorming

De te verwachten toename van het verkeer na uitbreiding van het bedrijventerrein met de ontwikkeling Bolle Akker II is marginaal, slechts 21 voertuigen per etmaal (5% van wat er over de Hilakker en Bolle Akker rijden) waarvan slechts een deel uit vrachtverkeer bestaat. De 21 voertuigen van- en naar het bedrijventerrein zijn nauwelijks te onderscheiden van de overige hoeveelheid (95%) voertuigen die toeneemt als gevolg van de autonome groei van het verkeer. Dat onderscheid is aan de weg niet te maken en kan dan ook nooit worden gebruikt om aan te tonen dat een verbod een succes was of heeft gefaald. Dit leidt onherroepelijk tot aanhoudende verzoeken om wat te doen aan de wegvakken omwille van de verkeersveiligheid.

Het afsluiten van Hooieeuwsels

Het adviesbureau heeft deze vorm niet belicht, waarschijnlijk omdat, als je overweegt om de doorgang tussen Hilakker en de Hooieeuwsels af te sluiten voor het vrachtverkeer, dat alleen effect heeft als dat gebeurt d.m.v. een fysieke afsluiting. Iedere andere vorm van een verkeersmaatregel, die afhankelijk is van de pakkans c.q. handhaving, leidt zelden tot het gewenste effect.

Fysieke afsluitingen, uitsluitend voor vrachtverkeer, worden echter zelden geplaatst omdat dit erg lastig is voor de wegbeheerder. De reden is dat daarvoor de doorgang moet worden beperkt en dit vaak tot schade en claims leidt van bestuurders. Een uitzondering daarop zijn wijken/terreinen waar bouwwerkzaamheden plaatsvinden in de buurt van woonwijken en bouwverkeer ongewenst is. Op deze plaatsen worden nog wel eens barriers of betonbuizen geplaatst waardoor de breedte van een doorgang beperkt is. Elders, worden naast vrachtverkeer, ook andere motorvoertuigen geweerd. Bijvoorbeeld door het plaatsen van palen of barriers aan het einde van een wegvak.

En dát is feitelijk de enig effectieve maatregel. Omdat die zich echter tegen álle gemotoriseerde verkeer richt, zal dit ook verregaande gevolgen hebben voor de 'normale' weggebruikers die, als zij de gevolgen hiervan rechtstreeks ondervinden, denk aan bewoners van het bedrijventerrein, zich daartegen teweer kunnen en veelal ook zullen stellen. De vraag is dan ook of zo'n maatregel redelijk dan wel billijk zal zijn als je de negatieve gevolgen daarvan overweegt voor zowel degenen die achter de afsluiting komen als degenen voor wie je ze opricht tegenover de geringe positieve 'winst' van zo'n maatregel.

Rond een voornemen voor het plaatsen van een afsluiting in Hooieeuwsels het volgende:
Beperkte werking

Wat gold voor het weren van vrachtverkeer van de Hilakker, geldt ook voor het afsluiten van Hooieeuwsels. Het effect van de afsluiting is slechts een verschil van 10% naar 5% van het aandeel verkeer dat nu al over de Hilakker rijdt.

Vrijheid van het verkeer

Het verschil met het weren van vrachtverkeer van de Hilakker in vergelijking met een afsluiting van Hooieeuwsels is echter dat een fysieke maatregel veel meer ingrijpt op de zgn. 'vrijheid van het verkeer' dan louter het plaatsen van verkeersborden. En daarbij wordt de verkeersdruk op de Auerschootseweg/Overschot een belangrijke factor. Nu verdeelt het verkeer zich over twee wegvakken die het bedrijventerrein ontsluiten.



Bij een fysieke afsluiting echter:

- Is ook het wegvak naar de bedrijven aan Hilakker, vanuit Hooieeuwsels niet langer bereikbaar voor vrachtverkeer tussen deze bedrijven en moeten deze via Papenrijt en Auerschootseweg/Overschoot gaan rijden;
- Kan ook het vrachtverkeer vanaf de Auerschootseweg/Overschoot niet langer de Hilakker gebruiken om het Hooieeuwsels te bereiken en moet over de Papenrijt gaan rijden;
- Kan ook vrachtverkeer vanuit het buitengebied over de Hilakker kan niet langer bij Hooieeuwsels afdraaien naar het bedrijventerrein Papenrijt en Bolle Akker II, maar daarvoor naar de Auerschootseweg/Overschoot rijden om deze vervolgens naar de Papenrijt weer te verlaten;

Extra verkeer op kruisingen

E.e.a. leidt tot extra verkeersbewegingen van grotere voertuigen tussen beide kruisingen van de Auerschootseweg/Overschoot;

Beperking bij calamiteiten

Een ander belangrijk punt is dat een fysieke afsluiting ook bij calamiteiten of stremmingen in het verkeer het bedrijventerrein slecht bereikbaar maakt. 'Calamiteiten' zijn niet altijd zaken waarbij hulpdiensten worden ingezet, ook stremmingen als gevolg van oponthoud door verkeersongevallen of werkzaamheden aan de weg.

Uit het voorgaande is op te maken dat zowel het weren van het vrachtverkeer van het zuidelijk deel van Hilakker als afsluiten van Hooieeuwsels geen substantieel 'voordeel' opleveren voor de verkeersdruk op Hilakker. In het eerste geval mag worden verwacht dat het vrachtverkeer alternatieve routes gaat zoeken die ook door de kom van Bakel voeren. En in het laatste geval blijft het vrachtverkeer vanaf het buitengebied ongehinderd toegang krijgen tot de Hilakker binnen de kom.

Meer concreet, leidt het afsluiten van Hooieeuwsels tot méér verkeersbewegingen, maar dan met name op het noordelijk deel van de Hilakker en de wegen van het bedrijventerrein Papenrijt en over de kruisingen van de Auerschootseweg/Overschoot. Iets wat, gelet het geringe 'profiel' voor de Hilakker, en de al geconstateerde verkeersdruk op de ontsluitende wegen, een negatief effect heeft op de verkeersafwikkeling op de kruisingen c.a. de verkeersveiligheid. Iets wat zeer negatief uitpakt bij het overwegen van een verkeersbesluit over dit voornemen.

Gevoelens van onveiligheid

Op grond van wat we weten rond de klachten van bewoners zijn de klachten voornamelijk ontstaan door de gevoelens van onveiligheid als gevolg van het veranderde gebruik van de wegvakken van deze voormalige landbouwweg in zijn huidige vorm. Gelet de aard van de klachten, wordt niet verwacht dat deze gevoelens zijn weg te nemen als de hoeveelheid verkeer niet drastisch (waarneembaar) afneemt of de inrichting van de wegvakken (waarneembaar) veiligheid biedt voor degenen die er sinds een aantal jaren medegebruik van zijn gaan maken (fietsers en voetgangers).

Samenvattend

De klachten over vrachtverkeer richten zich slechts ten dele over 'vreemd' verkeer. Dat lijkt ook voor de hand te liggen gelet het feit dat het aandeel verkeer vanaf Bolle Akker slechts een verschil van 10% naar 5% bedraagt waarbij geenszins vaststaat dat dit allemaal vrachtverkeer is. Het merendeel van de klachten gaat in op de onveilige situatie waarbij wordt geklaagd over te hard rijden en de beperkte ruimte in het wegprofiel die met name voor kinderen als onveilig wordt geacht.

Het voorgaande in overweging nemende is er reden genoeg om af te zien van verkeersmaatregelen om vrachtverkeer vanaf het bedrijventerrein tegen te gaan. In lijn met wat Mobycon stelt, is het beter om wat te doen aan de inrichting van de wegen Hilakker en Bolle Akker zodat deze wegen instaat worden gebracht om hun nieuwe verkeersfuncties op een goede en veilige manier te vervullen. Situaties, enigszins vergelijkbaar met wegen als Fliere, en De Vroede Vrouwenlaan in Gemert waar sprake is van wegvakken met brede(re) rijbanen en voetpaden.

In lijn hiermee zijn mogelijke oplossingen:

1. Af te zien van een verbod voor het vrachtverkeer op de Hilakker;
2. Het wegvak Hilakker, binnen de kom aan te passen zodat dit voldoet aan de verkeersfunctie van wijkontsluitende weg door de volgende maatregelen:
 - a. De snelheid van het gemotoriseerde verkeer bij de entree van de kom met een fysieke maatregel wordt teruggebracht naar 30 km/uur. Nu zijn dat slechts een bord met 2 strepen op de rijbaan;



- b. Dat de rijbaan van Hilakker wordt uitgebreid zoals bij zijn nieuwe functie als wijkontsluitende weg hoort. Ingericht voor het passeren van vrachtwagens, personenauto's en fietsers zonder dat deze gebruik moeten maken van de bermverharding (6,00 meter);
 - c. De aanleg van een pad achter de bomen in de berm van de Hilakker waarover voetgangers en kleine kinderen op de fiets een veilige route vinden naar de Dorpsstraat.

Met deze maatregelen wordt bereikt wat Mobycon beschrijft als de enige aanleiding om de wegvakken af te sluiten voor vrachtverkeer en borgt tevens dat het merendeel van de klachten over vermeende verkeersonveiligheid op een robuuste wijze worden weggenomen.