

Verkeersbesluit voor het afsluiten van de straat voor doorgaand verkeer aan Brugstraat te Mierlo

VKB2022-09

Burgemeester en wethouders van de gemeente Geldrop-Mierlo

Gelet op

- artikel 2, lid 2 sub a en artikel 2, lid 3 sub a van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna WVV1994) kunnen de krachtens deze wet vastgestelde regels respectievelijk strekken tot het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer en het bevorderen van een doelmatig of zuinig energieverbruik;
- artikel 15, lid 1 van de WVV 1994 moet een verkeersbesluit worden genomen voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) genoemde verkeerstekens, alsmede voor onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd;
- artikel 18, lid 1 onder d van de WVV 1994 ingevolge verkeersbesluiten worden genomen door burgemeester en wethouders voor zover zij betreffen het verkeer op wegen, welke niet in beheer zijn bij het Rijk, de provincie of een waterschap;
- het college van burgemeester en wethouders, overeenkomst artikel 18, lid 1 onder d van de WVV 1994, het bevoegd gezag is voor het nemen van dit verkeersbesluit
- artikel 15, lid 1 van de WVV 1994 moet een verkeersbesluit worden genomen voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) genoemde verkeerstekens, alsmede voor onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd;
- artikel 24 van het BABW ingevolge verkeersbesluiten worden genomen na overleg met de korpschef van de politie

en nemen het volgende in overweging

Binnen de kern van Mierlo is de Brugstraat gelegen. Deze weg is van oudsher de meest directe route voor het verkeer tussen Helmond en Lierop, Someren, Asten en de rijksweg A67. De Brugstraat wordt dagelijks door ongeveer 6.500 motorvoertuigen gebruikt¹. De weg is beleidsmatig niet de aangewezen rijroute voor doorgaand verkeer². Desalniettemin laat de praktijk zien dat de weg door een fors aantal automobilisten desondanks als zodanig wordt gebruikt.

De leefbaarheid en verkeersveiligheid in de Brugstraat staat al vele jaren onder druk, met name als gevolg van de dagelijkse grote hoeveelheid verkeersbewegingen en de snelheid van het verkeer. Dit uit zich in een groot aantal overlastklachten.

De hoeveelheid verkeersbewegingen en de hoge snelheid van het verkeer heeft ook gevolgen voor de verkeersveiligheid van het langzaam verkeer. Met name fietsers voelen zich nog wel eens onveilig op de Brugstraat en worden gehinderd of van de weg gedrukt door het autoverkeer, terwijl de Brugstraat deel uitmaakt van het regionaal fietsnetwerk.

Met de voorgestelde maatregel beogen wij de verkeersveiligheid en de leefbaarheid van de aanwonenden te verbeteren.

De afgelopen jaren zijn enkele maatregelen doorgevoerd om de situatie op de Brugstraat te verbeteren:

1) Verkeersanalyse beperken verkeersdruk Brugstraat in Mierlo, Goudappel Coffeng, 15 februari 2019

2) Herijking beleid Duurzaam Veilig, gemeente Geldrop-Mierlo, 3 juni 2013

Een algehele herinrichting in 2011 (besluit gemeenteraad 12 juli 2010) waarbij de Brugstraat is ingericht conform de uitgangspunten van Duurzaam Veilig, passend bij een erftoegangsweg. Hierbij zijn de volgende verkeersremmende maatregelen genomen:

- aanpassing van het snelheidsregime van 50 km/uur naar 30 km/uur op het gedeelte van de weg tussen de Industrieweg en het Eindhovens kanaal / de bebouwde komgrens. Dit overeenkomstig de wegcategorisering van Geldrop-Mierlo;
- aanbrengen van snelheidsremmende maatregelen in de vorm van plateaus, versmallingen en wegasverspringingen;
- aanwijzing van fietsstroken op de gehele Brugstraat, ter bevordering van de veiligheid van fietsers.

Besluit van 23 januari 2013 waarbij een verbod voor vrachtwagens, met uitzondering van bestemmingsverkeer, is ingevoerd om de verkeersveiligheid te verbeteren en het aantal verkeersbewegingen op de Brugstraat te verminderen.

Besluit van 13 april 2017 waarbij het verbod voor vrachtwagens, met uitzondering van bestemmingsverkeer, is gewijzigd in een algeheel vrachtwagenverbod en uitgebreid met de categorieën tractoren en bussen. Deze uitbreiding was noodzakelijk om het zwaar verkeer te kunnen weren. Deze categorie verkeersdeelnemers past niet op de inrichting van de Brugstraat. Een algeheel verbod is mogelijk omdat inmiddels op industrieterrein De Smaale de Nijverheidsweg op de Tramweg is aangesloten en daarmee een alternatieve route voor zwaar verkeer is ontstaan.

Al deze verkeersmaatregelen hebben echter niet tot het gewenste effect geleid van maximaal 3.500 motorvoertuigen per etmaal. Voor de herinrichting in 2009 maakten circa 8.400 motorvoertuigen per etmaal gebruik van de Brugstraat en in 2018 na het invoeren van de verschillende verkeersmaatregelen maakten nog circa 6.600 motorvoertuigen per etmaal gebruik van de Brugstraat. De gewenste route van en naar Helmond via Industrieweg en Geldropseweg is in tijd en afstand niet veel langer, maar de route via de Brugstraat blijft de meest directe route, waardoor deze na invoering van de verschillende maatregelen nog steeds veelvuldig gebruikt wordt. De route via de Industrieweg en de Geldropseweg is ongeveer 300 meter langer en het verschil in reistijd bedraagt minder dan 1 minuut³

Verkeersonderzoek

Om de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in de Brugstraat te verbeteren zijn de afgelopen jaren verschillende mogelijke verkeersmaatregelen onderzocht⁴, namelijk:

- het aanbrengen van extra verkeersplateaus of drempels om verkeer te ontmoedigen;
- de invoering van een geslotenverklaring voor motorvoertuigen m.u.v. bestemmingsverkeer;
- het instellen van eenrichtingverkeer, en;
- de afsluiting van de weg voor het gemotoriseerd verkeer middels het aanbrengen van een fysieke "knip".

Hieruit komt naar voren dat het aanbrengen van extra verkeersplateaus niet het gewenste effect zal hebben, temeer omdat de eerder genomen maatregelen in de praktijk ook geen of slechts een minimaal effect hebben gehad op de verkeersdruk in de Brugstraat. Daarnaast is onderkend dat het aanbrengen van verkeersplateaus ook kan leiden tot extra overlast in de vorm van ongewenst geluids- en trillingsoverlast bij de aanwonenden.

De invoering van een geslotenverklaring voor gemotoriseerd verkeer m.u.v. bestemmingsverkeer middels bebording is als verkeersmaatregel afgefallen omdat het bereiken van een blijvend effect van een dergelijke maatregel afhankelijk is van de mate van inzet en handhaving door de politie. Prioriteit bij de politie ligt niet bij handhaving op dit soort geslotenverklaringen. Ondersteuning van een geslotenverklaring middels een camerasysteem heeft niet de voorkeur, omdat dit tot in lengte van jaren een administratieve last ten aanzien van het bijhouden van een ontheffingssysteem met zich meebrengt. Daarnaast is het plaatsen van een camerasysteem op de openbare weg in het kader van de privacyreggeving ongewenst.

3) Bron: routeplanner Google Maps

4) Verkeersanalyse beperken verkeersdruk Brugstraat in Mierlo, Goudappel Coffeng, 15 februari 2019

De twee resterende mogelijke verkeersmaatregelen zijn door verkeersadviesbureau Goudappel Coffeng nader onderzocht⁵. Met behulp van het verkeersmodel hebben zij onderzoek gedaan naar het instellen van eenrichtingverkeer en de variant waarbij de Brugstraat ter hoogte van de Nijverheidsweg fysiek wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Een verkeersmodel is een computermodel dat inzicht geeft in huidige en/of toekomstige verkeers- en vervoerstromen.

Naar inhoud of totstandkoming is ons niet gebleken van enig gebrek in het voornoemde onderzoek van Goudappel Coffeng zodat wij de bevindingen van het bureau onderschrijven en de inhoud van het rapport tot de onze maken. Uit het rapport blijkt dat in de variant met eenrichtingverkeer nog steeds ongeveer de helft van het aantal verkeersbewegingen in de Brugstraat blijft bestaan. Van belang achten wij dat deze maatregel de overlast van de hoge snelheid niet zal wegnemen. Sterker nog, het ligt in de lijn der verwachtingen dat deze mogelijk zelfs toe zal nemen, omdat er geen tegenliggend verkeer meer rijdt waar men voor moet afremmen en wachten ter hoogte van de wegversmallingen. Daarnaast leidt eenrichtingverkeer tot omrijdbewegingen bij aanwonenden en bezoekers, waardoor een risico op on-eigenlijk gebruik ontstaat. Door het aanbrengen van de "knip" in de Brugstraat ter hoogte van de Nijverheidsweg wordt de bereikbaarheid van de bedrijven aan de Brugstraat en Nijverheidsweg beperkt. De alternatieve route via de Tramweg en Nijverheidsweg naar de Brugstraat blijft echter wel open, waardoor er voor de ondernemers slechts sprake is van een minimale omrijdbeweging van ongeveer 100 meter.

Gezien het voorstaande komen wij tot de conclusie dat het verbeteren van de verkeersveiligheid en het woon- en leefklimaat voor aanwonenden niet mogelijk is gebleken door de voornoemde eerder genomen herinrichting van de Brugstraat al dan niet in combinatie met minder-verstrekkende verkeersmaatregelen. Wij hebben daarom onderzocht of, en zo ja welke, andere verkeersmaatregelen mogelijk kunnen worden ingezet om de verkeersveiligheid en het woon- en leefklimaat te verbeteren.

De conclusie is dat uitsluitend de meest verstrekkende variant waarbij de Brugstraat middels een fysieke knip voor gemotoriseerd verkeer wordt afgesloten, met aanvullende snelheidsremmende maatregelen op de route Tramweg-Nijverheidsweg, de meest wenselijke oplossing is.

nemen, gelet op het voorgaande, het volgende besluit:

- Afsluiting van de Brugstraat in Mierlo voor doorgaand verkeer, ter hoogte van Brugstraat 50.
- Dit door plaatsing van het verkeersbord L02 met onderbord OB54 ter hoogte van Brugstraat 18 en de verkeersborden G12a en G12b ter hoogte van Brugstraat 50 uit te voeren. Een en ander uit te voeren conform de bij dit besluit behorende kaartbijlagen.

Bent u het niet eens met ons besluit?

Bezwaar

Mocht u het niet eens zijn met deze beslissing dan kunt u ingevolge de Algemene wet bestuursrecht binnen 6 weken na de dag van verzending van dit besluit bezwaar bij ons aantekenen. Het bezwaarschrift bevat ten minste uw naam en adres, de datum waarop u het bezwaarschrift heeft geschreven, een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar zich richt en de gronden van het bezwaar. Daarnaast dient het bezwaarschrift door u te zijn ondertekend. Uw bezwaarschrift kunt u per post aan het college burgemeester en wethouders van Geldrop-Mierlo richten. Het postadres is postbus 10101, 5660 GA Geldrop. U kunt er ook voor kiezen om uw bezwaarschrift digitaal in te dienen via <https://www.geldrop-mierlo.nl/bezwaar-maken/>. Hiervoor moet u beschikken over een elektronische handtekening (DigiD voor particulieren / E-Herkenning voor bedrijven).

Voorlopige voorziening

Een ingediend bezwaar schorst niet de werking van het besluit. Als u denkt dat dit nodig is, dan kunt u een verzoek om voorlopige voorziening indienen bij de voorzieningenrechter van de Rechtbank Oost-Brabant (sector bestuursrecht, Postbus 90125, 5200 MA 's-Hertogenbosch). Aan het indienen van een dergelijk verzoek zijn kosten verbonden.

⁵) Verkeersanalyse beperken verkeersdruk Brugstraat in Mierlo, Goudappel Coffeng, 15 februari 2019

Een verzoekschrift tot het treffen van een voorlopige voorziening kan ook digitaal bij genoemde rechtbank via <https://mijn.rechtspraak.nl/keuze> worden ingediend. Daarvoor moet u eveneens beschikken over een digitale handtekening. Kijk op de genoemde site voor de precieze voorwaarden.

Geldrop-Mierlo, donderdag 10 november 2022

Burgemeester en wethouders van Geldrop-Mierlo

secretaris,

N.J.H. Scheltens

burgemeester,

J.C.J. van Bree

Bijlagen: VKB 2022-09 Kaartbijlage

Op donderdag 10 november 2022 wordt dit besluit bekendgemaakt via het gemeenteblad op www.of-ficielebekendmakingen.nl. Een kennisgeving van dit besluit wordt op donderdag 10 november 2022 gepubliceerd in weekblad Middenstandbelangen. Het besluit met tekening ligt vanaf donderdag 10 november 2022 gedurende 6 weken ter inzage in het gemeentehuis, De Meent 2 in Geldrop.

