

Beantwoording technische vragen werkgroep N257

Vraag:

1. Wat zijn de "ervaren knelpunten" die zijn afgewogen tegen de noodzakelijke investeringen?

Antwoord:

Het gaat om hoge verkeersintensiteit, doorgaand landbouwverkeer, gevoel onveiligheid fietsers en lastige oversteekbaarheid. Onderzoek heeft uitgewezen dat een nieuwe rondweg slechts in beperkte mate bijdraagt aan de ontlasting van de Zeelandweg Oost, Kade en Burgemeester van Loonstraat. Dit omdat het merendeel van het verkeer een lokale bestemming heeft. De huidige weg functioneert zoals hij in eerste instantie ook is ontworpen (veel bestemmingsverkeer en weinig doorgaand verkeer). De huidige verkeersintensiteit en ook de verwachte groei tot 2030 valt binnen de voor deze weg te hanteren verkeersnormen. Met name de doelgroep fietsers ervaart echter een gevoel van onveiligheid. Dit komt door de combinatie fietsverkeer met vracht- en landbouwverkeer. Er moet een duidelijke afweging gemaakt worden waarbij de kosten in euro's en de nadelige effecten (geluid, flora, fauna, milieu, verschuiving probleem) afgewogen moeten worden tegen het verlagen van de verkeersintensiteit. Het opstellen van een bestemmingsplan, en mogelijk zelfs het doorlopen van een m.e.r. procedure of het opstellen van een m.e.r. beoordeling, is dan noodzakelijk inclusief het uitvoeren van alle noodzakelijke onderzoeken. Dit is ook de reden dat onder maatregel L.05 de ambitie wordt uitgesproken om bij mogelijk toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen inpassing van een randweg West mee te nemen.

Vraag:

2. Hoe hoog werden de "noodzakelijke investeringen" ingeschat en waarop is deze schatting gebaseerd?

Antwoord:

Op basis van het **kortste trace** werd ingeschat dat de kosten 5 a 10 miljoen euro zouden kunnen bedragen. Dit is een globale inschatting op basis van ervaringscijfers. Er ligt geen berekening aan ten grondslag. Uiteraard kunnen de kosten van langere traces een veelvoud worden van genoemde bedragen.

Daarnaast hebben we vragen over de "Onderzoeken Verkeerstromen Steenbergen".

Deze vragen zijn:

Vraag1. De snelheidsmetingen (V85) geven aan dat circa 30 tot 50% te snel wordt gereden, waarna als conclusie wordt gesteld dat het snelheidsniveau acceptabel is. Waarop is deze conclusie gebaseerd?

Antwoord:

Uit voorgaande metingen blijkt dat de wettelijke snelheid van 30km/h nog steeds wordt overschreden, **maar de gemiddelde snelheid** is met name op de Burgemeester van Loonstraat

zeer acceptabel. Ook op de Kade is de gemiddelde snelheid weliswaar hoger dan 30km/h, maar niet uitzonderlijk hoog voor een 30km/h zone.

Vraag2. Op pagina 6 is de gemiddelde werkdagintensiteit opgenomen. Het aantal agrarische voertuigen is daar uitzonderlijk laag, hetgeen verklaard kan worden doordat het zou gaan om een kentekenonderzoek en agrarische voertuigen hebben eigenlijk nooit een kenteken. Maar in de etmaal intensiteit is geteld exclusief agrarische voertuigen. Waar zijn nu de reguliere tractoren en overige agrarische voertuigen geteld? Dit gaat bij voorbeeld in de Burg. Van Loonstraat om circa 40 agrarische voertuigen in de landbouwluwe periode oplopend tot meer dan 250 voertuigen in de drukkere oogst en zaaitijden.

Antwoord:

De agrarische voertuigen zonder kenteken zijn zoveel als mogelijk opgenomen in de rapportage. Via camera analyse zijn er handmatig correcties uitgevoerd. Uit de tellingen blijkt dat het aantal agrarische voertuigen in de onderzoeksperiode erg beperkt is. Dat wil overigens niet zeggen dat dit jaarrond het geval is. Met name in de oogstseizoenen zal het aantal agrarisch voertuigen hoger zijn, maar dit zijn vaak korte periodes en daardoor niet representatief voor een reguliere dag. Dit is ook onderkent vandaar dat ook primair is toegezegd dat aandacht gegeven zal worden aan onderzoek naar omleiding van landbouwverkeer.

Vraag3. Op pagina 8 is mij niet duidelijk wat de definities zijn van Doorgaand, Herkomst, Bestemming en Intern Verkeer graag deze duidingen nader verklaren want:

- a. 3086 Interne verkeersbewegingen op de Burgemeester van Loonstraat is voor mij onbegrijpelijk.
- b. 6 % doorgaand verkeer eveneens, namelijk alleen al het landbouwverkeer benadert dit percentage.
- c. Als slechts 6 % van het verkeer op de Burg. van Loonstraat doorgaand verkeer is, hoe kan dan de Burgemeester van Loonstraat bij verlenging van de Molenweg met 2400 voertuigen per etmaal worden ontlast?
- d. Waarom is de potentie van een nieuwe verbindingsweg slechts 2500-4000? Dat hangt toch af van het ontwerp van de nieuwe verbindingsweg.

Antwoord:

De onderzoeksrapportage is voor niet verkeerskundigen lastig leesbaar. Dat is ook de reden dat destijds bij het presenteren van het onderzoek aan de werkgroep N257 een uitgebreide toelichting is gegeven op het rapport door een verkeerskundige. Het nu opnieuw uitleggen via de mail gaat te ver. Bijgevoegd treft u aan de uitgebreidere rapportage van Kragten d.d. september 2017. Mocht u na het lezen van deze rapportage nog nader uitleg wensen dan verzoek ik u hier in een later stadium een afspraak over te maken met de verkeerskundige van de gemeente.

Vraag 4 is het mogelijk om de studie naar de omleiding landbouwverkeer al in het 1^e kwartaal te realiseren?

Antwoord:

Na besluitvorming raad over het GVP en MUP zal het MUP op uitvoeringsniveau vertaald gaan worden binnen de organisatie. We starten er mee in 2021 maar uitvoering in 1^e kwartaal is niet realistisch.

Overige vragen:

Vraag 1: Hoe wordt voorzien in een veilige doorgang van het verkeer in de Burgemeester van Loonstraat als de breedte van de landbouwvoertuigen verder toeneemt?

- a. Deze is nu vaak al ruim 3,50 meter en met de introductie van vooral nieuwe bieten- en aardappelrooiers en sproeiwagens gaat dit verder toenemen. Hoe gaat dit de doorstroom van het verkeer beïnvloeden? Wat gaat dit betekenen voor de veiligheid en het veiligheidsgevoel van de voetgangers en fietsers in de Burgemeester van Loonstraat? Wat betekent dit voor de efficiency van het landbouwverkeer, waar ZLTO, naast het vergrote risico op ongelukken op duidt in hun brief van 22 juni aan de gemeenteraad van Steenberghe?
- b. Wordt hier in de toekomst op gehandhaafd?

Antwoord:

Een landbouwvoertuig mag niet breder zijn dan 3m. zie pagina 21 GVP deel 3. Speerpunt van gemeente is om het landbouwverkeer waar mogelijk om te leiden en daar de benodigde onderzoeken voor te doen.

Vraag 2: Hoe wordt geanticipeerd op de verhoging van de maximumsnelheid van landbouwvoertuigen naar 40 KM per uur?

- a. Kan hierop worden gehandhaafd als de straat waarover we spreken is gekwalificeerd als 30 KM weg, maar niet als zodanig is ingericht?
- b. Wat betekent dit voor de toename van schade aan huizen door trillingen, daar het totaal gewicht van landbouwtransporten oploopt tot meer dan 40 ton.

Antwoord: Handhaving op snelheid is een taak van de politie, niet van de gemeente. Een voorwaarde voor handhaving is dat de snelheid past bij de inrichting van de weg. Een actie zou kunnen zijn om samen met ZLTO campagne hierop te voeren .

Vraag 3: Wat zijn de verwachtingen m.b.t. het vrachtverkeer?

- A. Qua aantallen?
- B. Qua gewicht?

- c. De vrachtwagens die bijvoorbeeld bieten of mest vervoeren benaderen nu 60 ton, wat betekent dit voor de potentiële schade aan woningen?

Antwoord: **Voor de prognose ten aanzien van het vrachtverkeer verwijs ik u naar eerder genoemde rapportage van Kragten september 2017.**

Vraag4: Is het te overwegen om doorgaand vrachtverkeer uit de kernen te weren en dus vrachtverkeer te beperken tot bestemmingsverkeer?

Antwoord: **Zie notitie van Kragten september 2017.**

Vraag5: Is een ontsluiting van Steenberg Zuid naar de Rondweg Oost overwogen?

Antwoord: **Is niet relevant voor verkeersafwikkeling. Steenberg Zuid is zeer goed ontsloten op Rondweg Oost.**

Vraag 6: Betekent de recente aanpassing van de landelijke richtlijnen en voorschriften omtrent wegcategorieën om ook aan een gebiedsontsluitingsweg een maximum snelheid van 30 KM toe te kennen dat:

a. Op 30 KM gehandhaafd kan worden, ook als de weg niet als 30 KM weg is ingericht?

b. Zo ja, is dan de gemeente voornemens deze handhaving structureel in te regelen?

Antwoord: **Het voornemen heeft nog geen status, het betreft nog maar een motie. Mocht er besluitvorming uit voort komen dan zullen we ons op dat moment beraden.**

Vraag 7: Kan gegarandeerd worden dat de mogelijke herinrichting van de voorrang situatie in de Burgemeester van Loonstraat naast de bevordering van de doorstroming ook de verkeersveiligheid gaat verhogen? De verbeterde doorstroming kan natuurlijk ook snelheid verhogend werken.

Antwoord: **er kunnen geen garanties gegeven worden. Bij eventuele herinrichtingen wordt altijd gezocht naar een zo goed mogelijk passende oplossing binnen de voorwaarden en keuzes ten aanzien van bv. veiligheid, bereikbaarheid, doorstroming en leefbaarheid.**

Vraag 8: Het meetprogramma zal het inzicht in de verkeerssituatie van Steenberg aanmerkelijk vergroten, waardoor alert op diverse ontwikkelingen kan worden gereageerd. Dat zal de transparantie en dus het draagvlak van komende besluiten vergroten. Zou dit meetprogramma al in 2021 kunnen starten?

Antwoord:

Na besluitvorming raad over het GVVP en MUP zal het MUP op uitvoeringsniveau vertaald gaan worden binnen de organisatie. Het programma 2021 staat al onder hoge druk i.v.m de subsidieverplichtingen en de lopende projecten.

Van:

Verzonden: woensdag 30 december 2020 13:01

Aan: Verkeer <Verkeer@gemeente-steenbergen.nl>

CC:

Onderwerp: FW: Technische vragen naar aanleiding van de stukken GVVP en MUP

Goedendag,

Hartelijk dank voor de uitgebreide en duidelijke stukken GVVP en MUP.

In vervolg op de mails, waarin de stukken GVVP en MUP zijn gepresenteerd en waarin het verdere besluitvormingsproces is beschreven voldoen we graag aan de vraag om de "technische vragen" uiterlijk 30 december te stellen.

Wellicht geven uw antwoorden weer aanleiding tot aanvullende vragen en die hopen we dat voor 11 januari weer te kunnen stellen.

In de raadsbreed aangenomen motie "Einde vertraging GVVP" werd gesteld dat "De overweging om al dan niet een westelijke rondweg te realiseren dient hier onlosmakelijk aan verbonden te zijn"

Voor de inhoudelijke overweging m.b.t. een westelijke rondweg verwijst u naar een eerdere studie. (Pagina 9 GVVP deel 1 en pagina 33 GVVP deel2).

Uit de onderstaande mail wisseling hebben we de conclusie getrokken dat met deze studie wordt bedoeld de "Evaluatie Herinrichting N257", die door bureau Kragten werd gepresenteerd op 14 december 2016 en de "Onderzoeken Verkeerstromen Steenbergen" die op 24 oktober 2017 door bureau Kragten zijn gepresenteerd. Door de verwijzing naar deze studie en de daaraan verbonden conclusie nemen wij aan dat deze presentaties deel uitmaken van de stukken GVVP en MUP.

Over de conclusie naar aanleiding van deze studie hebben we in onze mail van 21 december een zestal vragen gesteld. De eerste 4 vragen zijn wat ons betreft door de mail van Sven goed beantwoord.

Wij zijn benieuwd naar de antwoorden op de overige vragen. De vragen zijn:

1. Wat zijn de "ervaren knelpunten" die zijn afgewogen tegen de noodzakelijke investeringen?
2. Hoe hoog werden de "noodzakelijke investeringen" ingeschat en waarop is deze schatting gebaseerd?

Daarnaast hebben we vragen over de "Onderzoeken Verkeerstromen Steenberg".

Deze vragen zijn:

1. De snelheidsmetingen (V85) geven aan dat circa 30 tot 50% te snel wordt gereden, waarna als conclusie wordt gesteld dat het snelheidsniveau acceptabel is. Waarop is deze conclusie gebaseerd?
2. Op pagina 6 is de gemiddelde werkdagintensiteit opgenomen. Het aantal agrarische voertuigen is daar uitzonderlijk laag, hetgeen verklaard kan worden doordat het zou gaan om een kentekenonderzoek en agrarische voertuigen hebben eigenlijk nooit een kenteken. Maar in de etmaal intensiteit is geteld exclusief agrarische voertuigen. Waar zijn nu de reguliere tractoren en overige agrarische voertuigen geteld? Dit gaat bij voorbeeld in de Burg. Van Loonstraat om circa 40 agrarische voertuigen in de landbouwluwe periode oplopend tot meer dan 250 voertuigen in de drukkere oogst en zaaitijden.
3. Op pagina 8 is mij niet duidelijk wat de definities zijn van Doorgaand, Herkomst, Bestemming en Intern Verkeer graag deze duidingen nader verklaren want:
 - a. 3086 Interne verkeersbewegingen op de Burgemeester van Loonstraat is voor mij onbegrijpelijk.
 - b. 6 % doorgaand verkeer eveneens, namelijk alleen al het landbouwverkeer benadert dit percentage.
 - c. Als slechts 6 % van het verkeer op de Burg. van Loonstraat doorgaand verkeer is, hoe kan dan de Burgemeester van Loonstraat bij verlenging van de Molenweg met 2400 voertuigen per etmaal worden ontlast?
 - d. Waarom is de potentie van een nieuwe verbindingsweg slechts 2500-4000? Dat hangt toch af van het ontwerp van de nieuwe verbindingsweg.

In deze studies gaat het vooral om verkeersintensiteit, snelheid en herkomst en bestemmingen. We missen dus overwegingen m.b.t. een westelijke rondweg gebaseerd op veiligheid en veiligheidsgevoel, geluidsoverlast, schade aan huizen door de trillingen van het zware verkeer en de fijnstof problematiek. Ook de wens om het landbouwverkeer veel efficiënter te laten verlopen (zie de brief van ZLTO van 22 juni aan de gemeenteraad) is niet meegenomen.

Voor de verslechterde verkeersveiligheid voor fietsers, als bevinding van de bewoners van de Burgemeester van Loonstraat, zoals in de evaluatie van de herinrichting N257 is weergegeven maakt een nadere overweging over de Rondweg West noodzakelijk. De waardering van het Thema veiligheid in het werkdocument bij L06 zou zeker verhoogd moeten worden naar 3, als dat het maximum is.

Uiteraard werken deze overwegingen grotendeels ook om de noodzaak van het omleiden van het landbouwverkeer Steenberg te benadrukken. De prioriteit is heel hoog en de planning bij deze studie beslaat 2021 én 2022. Is het mogelijk deze studie in het 1^e kwartaal 2021 al te realiseren?

We hebben verder nog de volgende vragen:

1. Hoe wordt voorzien in een veilige doorgang van het verkeer in de Burgemeester van Loonstraat als de breedte van de landbouwvoertuigen verder toeneemt?
 - a. Deze is nu vaak al ruim 3,50 meter en met de introductie van vooral nieuwe bieten- en aardappelrooiers en sproeiwagens gaat dit verder toenemen. Hoe gaat dit de doorstroom van het verkeer beïnvloeden? Wat gaat dit betekenen voor de veiligheid en het veiligheidsgevoel van de voetgangers en fietsers in de Burgemeester van Loonstraat? Wat betekent dit voor de efficiency van het landbouwverkeer, waar ZLTO, naast het vergrote risico op ongelukken op duidt in hun brief van 22 juni aan de gemeenteraad van Steenberg?
 - b. Wordt hier in de toekomst op gehandhaafd?
2. Hoe wordt geanticipeerd op de verhoging van de maximumsnelheid van landbouwvoertuigen naar 40 KM per uur?
 - a. Kan hierop worden gehandhaafd als de straat waarover we spreken is gekwalificeerd als 30 KM weg, maar niet als zodanig is ingericht?
 - b. Wat betekent dit voor de toename van schade aan huizen door trillingen, daar het totaal gewicht van landbouwtransporten oploopt tot meer dan 40 ton.
3. Wat zijn de verwachtingen m.b.t. het vrachtverkeer?
 - a. Qua aantallen?
 - b. Qua gewicht?
 - c. De vrachtwagens die bijvoorbeeld bieten of mest vervoeren benaderen nu 60 ton, wat betekent dit voor de potentiële schade aan woningen?
4. Is het te overwegen om doorgaand vrachtverkeer uit de kernen te weren en dus vrachtverkeer te beperken tot bestemmingsverkeer?
5. Is een ontsluiting van Steenberg Zuid naar de Rondweg Oost overwogen?
6. Betekent de recente aanpassing van de landelijke richtlijnen en voorschriften omtrent wegcategorieën om ook aan een gebiedsontsluitingsweg een maximum snelheid van 30 KM toe te kennen dat:
 - a. Op 30 KM gehandhaafd kan worden, ook als de weg niet als 30 KM weg is ingericht?
 - b. Zo ja, is dan de gemeente voornemens deze handhaving structureel in te regelen?
7. Kan gegarandeerd worden dat de mogelijke herinrichting van de voorrang situatie in de Burgemeester van Loonstraat naast de bevordering van de doorstroming ook de verkeersveiligheid gaat verhogen? De verbeterde doorstroming kan natuurlijk ook snelheid verhogend werken.
8. Het meetprogramma zal het inzicht in de verkeerssituatie van Steenberg aanmerkelijk vergroten, waardoor alert op diverse ontwikkelingen kan worden gereageerd. Dat zal de transparantie en dus het draagvlak van komende besluiten vergroten. Zou dit meetprogramma al in 2021 kunnen starten?

Wellicht zijn bovenstaande vragen niet altijd van aard "technische vragen", zoals ze in uw mail van 16 december 2020 zijn bedoeld, maar deze vragen leven wel bij ons en wellicht zijn die op een ander moment dat 11 januari te behandelen.

Wij zijn ook wel benieuwd hoe de verdere communicatie met de Steenbergse bevolking wordt ingericht, daarnaast zijn wij zeker bereid in het vervolg van dit belangrijke plan te participeren.

Met vriendelijke groet,

Roel Geers en Ko Brooijmans