

Betref	Verkeersbeïnvloeding en routing kern Steenbergen
Ons kenmerk	STB007-0001
Datum	September 2017
Behandeld door	M. Kersten

INLEIDING

In 2015 / 2016 heeft de gemeente Steenbergen, na openstelling van de A4, de herinrichting van de Zeelandweg Oost, Kade en Burgemeester van Loonstraat uitgevoerd. Deze herinrichting is uitgevoerd na een voorbereidingstraject waarbij de voormalige wegbeheerder, provincie Noord-Brabant, intensief is betrokken en waarbij omwonenden en belanghebbenden meerdere malen zijn geïnformeerd over de plannen.

Sinds de herinrichting van dit tracé heeft de gemeente diverse klachten ontvangen van o.a. omwonenden, met name van de Burgemeester van Loonstraat. Deze klachten richten zich hoofdzakelijk op de volgende aspecten:

- Te smalle rijbaan, waardoor onveiligheid optreedt voor met name fietsverkeer.
- Te smalle parkeervakken, waardoor schades aan geparkeerde voertuigen optreden.
- Te hoge snelheid van gemotoriseerd verkeer.
- Te veel zwaar verkeer (vrachtauto's en tractoren) door de kern Steenbergen.

Mede naar aanleiding van deze klachten heeft de gemeenteraad een motie aangenomen waarin een drietal opdrachten is meegegeven aan het college van B&W:

- Te onderzoeken hoe te komen tot realisering van een rondweg vanaf rotonde A4 bij Reinierpolder naar de Franseweg.
- Het onderzoek aan de raad en overige belanghebbenden te presenteren voor de begroting van 2018, met de kosten en tijdsplan, welke met aanleg van de rondweg gemoeid zijn.
- Daadwerkelijk maatregelen te treffen.

Op basis van voorgaande motie heeft de gemeente aan Kragten gevraagd om in eerste instantie de omvang van de verkeersproblematiek en verkeersstromen in de huidige situatie in beeld te brengen en op basis daarvan de mogelijkheden inzichtelijk te maken om de verkeersstromen te beïnvloeden. Onderdeel daarvan is het inzichtelijk maken van de potentie van een nieuwe verbindingsweg tussen Reinierpolder en Franseweg, zoals opgedragen door de gemeenteraad.

VERKEERSONDERZOEKEN

Verkeersgegevens vóór openstelling A4

Vóór openstelling van de A4 was voornoemd wegvak nog in beheer en onderhoud van de provincie Noord-Brabant. In die periode zijn verkeersgegevens op twee permanente meetlocaties geregistreerd, nabij de rotonde Reinierpolder aan de westzijde van Steenbergen en nabij de rotonde Franseweg aan de zuidzijde van Steenbergen. Die tellingen geven een beeld van de verkeersintensiteiten van vóór 2014. Destijds was ook een verkeersmodel in gebruik dat mede was gebaseerd op gegevens van onder andere deze meetlocaties. Voor wat betreft de intensiteiten vóór openstelling van de A4 zijn de volgende etmaalwaarden opgenomen:

- Zeelandweg Oost: circa 8.000 (op basis van tellingen).
- B. van Loonstraat: circa 6.500 (op basis van het verkeersmodel).
- Franseweg: circa 11.000 (op basis van tellingen).

Verkeerstellingen in het kader van de herinrichting Zeelandweg-Oost-Kade-B. van Loonstraat

In het kader van de herinrichting van voornoemd traject zijn in 2015 en 2016 verkeerstellingen verricht op een drietal locaties in Steenbergen om te monitoren of de herinrichting effect zou hebben op het aantal voertuigen op voornoemde wegen.

In opdracht van KWS, de aannemer die de herinrichting heeft gerealiseerd, zijn in twee periodes verkeersmetingen verricht om de hoeveelheid en samenstelling van het verkeer inzichtelijk te maken:

1. Mei / juni 2015 (vóór herinrichting).
2. Mei / juni 2016 (ná herinrichting).

Tabel 1: Verkeerstellingen 2015 en 2016

	mei / juni 2015				mei / juni 2016			
	Licht	Middel	Zwaar	Totaal	Licht	Middel	Zwaar	Totaal
Zeelandweg Oost tussen Graaf Hendriklaan en Koperslagerij	10.955	420	231	11.606	10.075	381	160	10.616
Burg. van Loonstraat tussen Julianastraat en St. Ontcommerstraat	7.774	371	192	8.337	5.901	358	145	6.404
Franseweg tussen Olmendreef en Westlandse Langeweg	4.731	301	235	5267	4.599	284	192	5.075

Als gevolg van de openstelling van de A4 tussen Dinteloord en Halsteren, eind 2014, zijn de verkeersstromen in Steenbergen reeds aanzienlijk gewijzigd¹. Voornoemde metingen zijn allebei uitgevoerd ná openstelling van de A4. Een groot deel van de gewijzigde verkeersstromen als gevolg van de A4 was toen al merkbaar.

Uit de verkeerstellingen blijkt dat de herinrichting van de N257 op het wegvak Burgemeester van Loonstraat – Kade – Zeelandweg Oost eveneens geleid heeft tot gewijzigde verkeersintensiteiten:

1. Het wegvak Zeelandweg Oost laat een afname zien in de totale hoeveelheid verkeer, zowel personenverkeer (8%) als (middel)zwaar verkeer (17%) is licht afgenomen. De gemiddelde afname is circa 9%.
2. Op de Burgemeester van Loonstraat is de afname van verkeer aanzienlijk groter. Het personenverkeer is afgenomen met 24% en het (middel)zwaar verkeer met circa 10%. De gemiddelde afname bedraagt 23%.

De extra afname op de Franseweg is na inrichting van voornoemd wegvak beperkt. De gemiddelde afname van de hoeveelheid verkeer bedraagt circa 4% (3% personenverkeer en 11% (middel)zwaar verkeer). Uit de tellingen blijkt echter wel dat de hoeveelheid verkeer op de B. van Loonstraat hoger is dan was geprognosticeerd tijdens de planvorming voor de herinrichting. In totaal rijden op de B. van Loonstraat ruim 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Op basis van landelijke richtlijnen is dit hoog voor een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom (30km/h zone).

¹ Op de Zeelandweg Oost is een stijging zichtbaar, terwijl de hoeveelheid verkeer op de Franseweg ongeveer is gehalveerd. Op de B. van Loonstraat is de hoeveelheid verkeer nagenoeg gelijk aan de hoeveelheid vóór openstelling van de A4.

Door de gemeente Steenberg en zijn in 2016 bovendien snelheidsmetingen verricht op zowel de Burgemeester van Loonstraat als op de Kade.

Tabel 2: Snelheidsmetingen 2016

	mei / juni 2016		
	Gem. snelheid	V85 ²	Max. snelheid
Burgemeester van Loonstraat ri. Centrum	34	39	97
Burgemeester van Loonstraat ri. Franseweg	33	38	76
Kade ri. Centrum	37	45	110

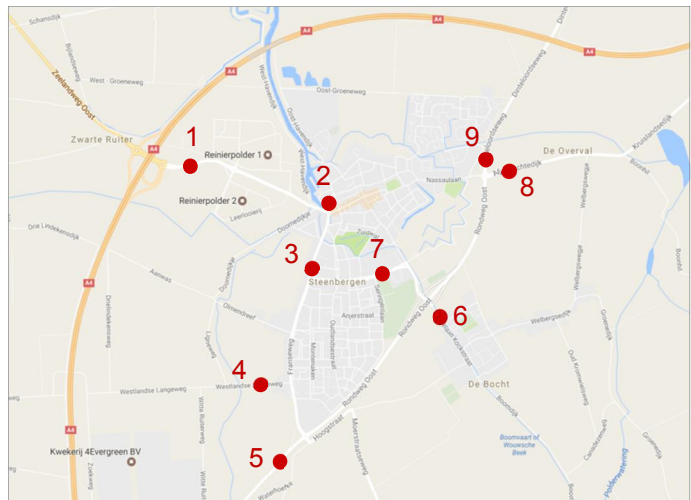
Uit voorgaande metingen blijkt dat de wettelijke snelheid van 30km/h nog steeds wordt overschreden, maar de gemiddelde snelheid is met name op de Burgemeester van Loonstraat zeer acceptabel. Ook op de Kade is de gemiddelde snelheid weliswaar hoger dan 30km/h, maar niet uitzonderlijk hoog voor een 30km/h zone.

Kentekenonderzoek in het kader van motie gemeenteraad

Om inzicht te verkrijgen in de verkeersstromen in Steenberg en is in het voorjaar van 2017 (4 tot en met 10 april) een kentekenonderzoek met behulp van camera's verricht. Met dit kentekenonderzoek is op een negental locaties de hoeveelheid verkeer inzichtelijk gemaakt en zijn de verkeersstromen in beeld gebracht. De belangrijkste bevindingen zijn onderstaand opgenomen, de volledige rapportage van het onderzoek is als bijlage toegevoegd. Het agrarisch verkeer is separaat geregistreerd en niet opgenomen in de H/B relaties. In afbeelding 1 zijn de locaties opgenomen waar de kentekens zijn geregistreerd.

Afbeelding 1: Locaties kentekenonderzoek

1. Zeelandweg-Oost
2. Fabrieksdijk
3. B. van Loonstraat
4. Westlandse Langeweg
5. Halsterseweg
6. Kapelaan Kockstraat
7. Molenweg
8. Afsgelechedijk
9. Dinteloordseweg



Navolgende tabel toont het aantal geregistreerde voertuigen op een gemiddelde werkdag in de onderzoeksperiode, waarbij eveneens het aantal agrarische voertuigen separaat is benoemd.

Tabel 3: Intensiteiten op basis van kentekenonderzoek

Locatie	Etmaalintensiteit, exclusief agrarische voertuigen	Aantal agrarische voertuigen
1. Zeelandweg - Oost	11.298	5
2. Fabrieksdijk	6.218	5
3. Burg. van Loonstraat	6.359	9
4. Westlandse Langeweg	997	10

Locatie	Etmaalintensiteit, exclusief agrarische voertuigen	Aantal agrarische voertuigen
5. Halsterseweg	7.247	13
6. Kapelaan Kockstraat	3.596	10
7. Molenweg	6.113	10
8. Afgeslechedijk	3.173	10
9. Dinteloordseweg	6.325	6

Uit voorgaande resultaten blijkt dat de hoeveelheid verkeer op de B. van Loonstraat overeenkomt met de tellingen die in 2016 zijn verricht. 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.

In tabel 4 is het aantal doorgaande voertuigen opgenomen die op een gemiddelde werkdag zijn geregistreerd. Locaties 1, 4, 5, 6, 8 en 9 zijn kordonpunten en vormen een kordon rond Steenberg. Voor dit kordon is de hoeveelheid doorgaand, herkomst- en bestemmingsverkeer bepaald. Doorgaand verkeer rijdt het kordon in en uit zonder een tussenstop te maken. Herkomstverkeer heeft een herkomst in het kordon en rijdt het kordon uit. Bestemmingsverkeer rijdt het kordon in en heeft daar een bestemming.

Locaties 2, 3 en 7 zijn zogenaamde tussenpunten en zijn zodoende niet opgenomen in deze tabel. In tabel 5 zijn wel resultaten van deze locaties opgenomen.

Tabel 4: Doorgaand verkeer op basis van kentekenonderzoek

Van	Naar	1	4	5	6	8	9	Overige bestem.	Totaal	Doorg. verkeer	% Doorg.
1. Zeelandweg - Oost		-	19	67	73	107	75	5466	5807	341	6%
4. Westlandse Langeweg		18	-	32	4	31	39	145	-	-	-
5. Halsterseweg		24	23	-	12	144	345	2841	3390	549	16%
6. Kapelaan Kockstraat		74	6	210	-	40	215	1263	1808	545	30%
8. Afgeslechedijk		92	30	140	39	-	179	1024	1503	480	32%
9. Dinteloordseweg		77	35	466	209	185	-	2202	3174	972	31%
Overige herkomsten		5205	101	2942	1375	1163	2298				
Totaal		5491	-	3857	1711	1670	3151				
Doorgaand verkeer		286	-	915	336	507	854				
% Doorgaand		5%	-	24%	20%	30%	27%				

Toelichting cijfers tabel 4: Op de Zeelandweg-Oost (1) zijn gemiddeld in totaal 5.807 inkomende voertuigen geregistreerd. Hiervan is 6% doorgaand verkeer. Dat wil zeggen dat 6% van deze 5.807 geregistreerde voertuigen het gebied weer uitrijdt op locatie 4, 5, 6, 8 of 9 binnen de gestelde doorrijtijd. Alle overige voertuigen, 5.466 voertuigen, hebben een bestemming binnen het kordon.

Navolgende tabel 5 geeft inzicht in de verhouding tussen het aantal doorgaand-, herkomst-, bestemmings- en intern verkeer op alle locaties.

Tabel 5: Doorgaand-, herkomst-, bestemmings- en intern verkeer

	D	H	B	I	Totaal	D	H	B	I	Totaal
1. Zeelandweg - Oost	627	5205	5466	-	11298	6%	46%	48%	-	100%
2. Fabrieksdijk	126	1670	1614	2808	6218	2%	27%	26%	45%	100%
3. Burg. van Loonstraat	356	1309	1608	3086	6359	6%	21%	25%	49%	100%
4. Westlandse Langeweg	237	760		-	997	24%	76%		-	100%
5. Halsterseweg	1464	2942	2841	-	7247	20%	41%	39%	-	100%
6. Kapelaan Kockstraat	885	1375	1336	-	3596	25%	38%	37%	-	100%
7. Molenweg	297	1607	1805	2404	6113	5%	26%	30%	39%	100%
8. Afsgelechedijk	987	1163	1024	-	3173	31%	37%	32%	-	100%
9. Dinteloordseweg	1826	2298	2202	-	6325	29%	36%	35%	-	100%

Toelichting cijfers tabel 5: Op de B. van Loonstraat (3) zijn gemiddeld 6.359 voertuigen geregistreerd op een werkdag. Hiervan maken 356 voertuigen onderdeel uit van een doorgaande relatie op de kordonpunten (locaties 1, 4, 5, 6, 8 en 9).

De overige geregistreerde voertuigen zijn herkomstverkeer uit Steenbergen (1.309), bestemmingsverkeer naar Steenbergen (1.608) of betreft intern verkeer binnen het kordon (3.086). Dit betekent dat van alle verkeer dat, in dit voorbeeld, op de B. van Loonstraat rijdt circa 6% doorgaand verkeer betreft³.

Actualisatie verkeersmodel ten behoeve van prognose 2030

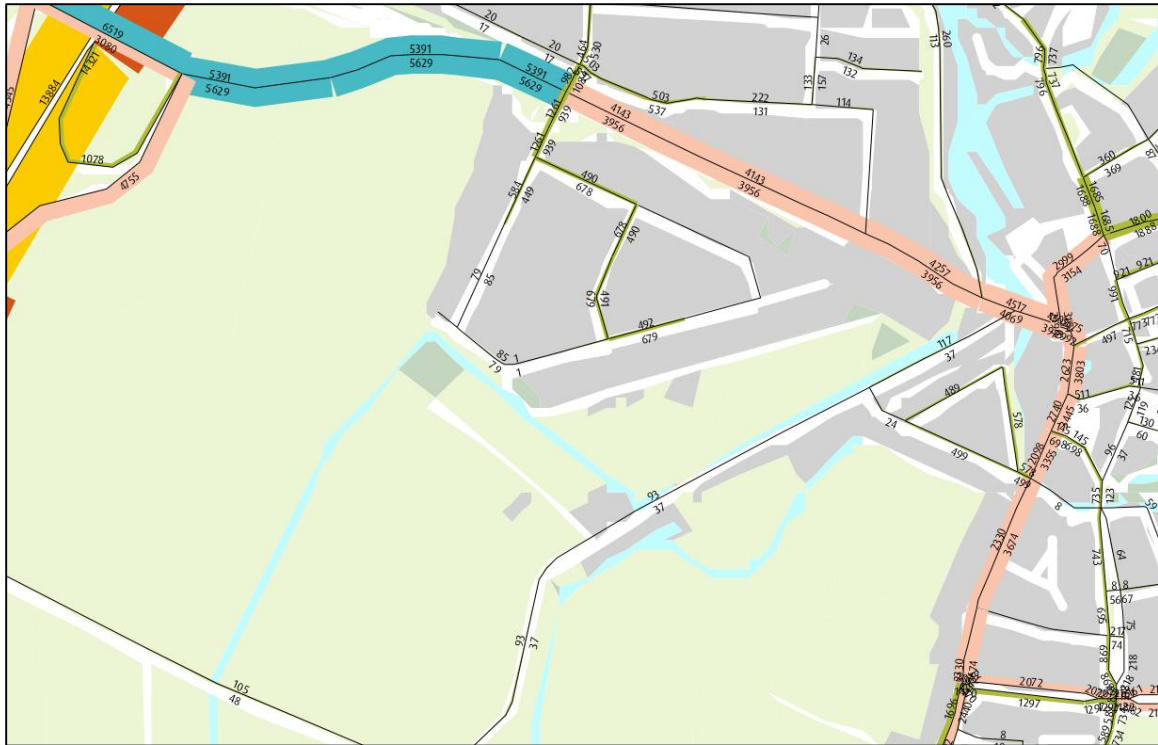
De resultaten van het kentekenonderzoek, zoals voorgaand beschreven, kunnen reeds voldoende inzicht geven in de verkeersstromen in de huidige situatie en daarmee de potenties van een nieuwe verbinding. Voor een volledige onderbouwing is het echter wenselijk om ook de toekomstprognoses hierin mee te nemen, om de invloed van autonome en regionale ontwikkelingen volwaardig mee te beschouwen.

Goudappel Coffeng heeft hiervoor het oude verkeersmodel geactualiseerd voor de gemeente Steenbergen. Het oude verkeersmodel is namelijk gedateerd en wordt momenteel in regionaal verband volledig geactualiseerd. Omdat de afronding voor deze regionale actualisatie pas in het voorjaar van 2018 is voorzien, heeft Goudappel Coffeng een uitsnedemodel gemaakt voor de gemeente Steenbergen. De resultaten van voornoemde tellingen en het kentekenonderzoek zijn hiervoor ook gebruikt als input om het model zo nauwkeurig mogelijk te kunnen opstellen. Onderstaande uitsneden van het verkeersmodel geven inzicht in de verkeersstromen op de Zeelandweg-Oost-Kade-B. van Loonstraat voor het basisjaar, 2017, en de verwachtingen in het prognosejaar 2030. Hieruit is af te leiden dat er tussen 2017 en 2030 een kleine groei van verkeersintensiteiten te verwachten is op de Kade-Zeelandweg-Oost, mede als gevolg van enkele ruimtelijke ontwikkelingen. Op de B. Van Loonstraat is sprake van een lichte stijging, onder andere als gevolg van afsluiting van De Werken, in verband met onveilige situatie aan de voorzijde van de supermarkt.

De notitie met toelichting inzake de actualisatie van het verkeersmodel, inclusief enkele modelplots, is opgenomen als bijlage.

³ Doorgaand verkeer wil in dit geval zeggen: verkeer dat geen herkomst of bestemming in Steenbergen heeft. Voor de bewoners van de B. van Loonstraat zal ook ander verkeer dan doorgaand verkeer als hinderend worden ervaren.

Abbeelding 2: Uitsnede verkeersmodel 2017, etmaalwaarden



Abbeelding 3: Uitsnede verkeersmodel 2030, etmaalwaarden

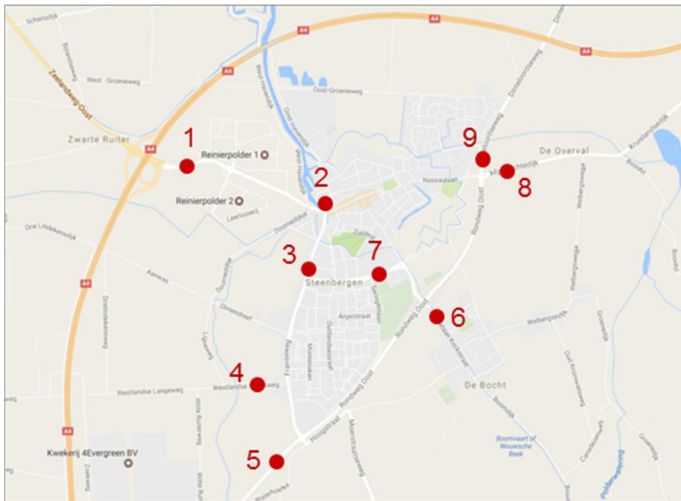


POTENTIE NIEUWE VERBINDINGSWEG

Zoals in de inleiding reeds is omschreven is het wenselijk om inzicht te krijgen in de potentie van een nieuwe verbindingsweg tussen de Reinierpolder en de Franseweg. Een exacte ligging van deze verbindingsweg is daarbij niet opgedragen. Primair doel van de verbindingsweg is, op basis van de motie, het verminderen van de verkeersdruk op de Burgemeester van Loonstraat en daarmee een verbetering van (het gevoel van) de verkeersveiligheid teweeg te brengen.

Om de potentie van een nieuwe verbindingsweg te bepalen is in eerste instantie gebruik gemaakt van de resultaten van het kentekenonderzoek. Hiervoor zijn alle doorgaande routes in beeld gebracht die de B. van Loonstraat (locatie 3) als tussenpunt passeren op een doorgaande relatie. Daarnaast zijn ook alle herkomst- en of bestemmingsrelaties bepaald die van en naar de Zeelandweg Oost (locatie 1) gaan en daarbij over de B. van Loonstraat rijden en/of de Molenweg rijden. Met deze aantallen is een beeld verkregen van de potentie van een nieuwe verbindingsweg voor 2017.

Abbeelding 4: Locaties kentekenonderzoek



Tabel 6: Routetabel verkeer B. van Loonstraat

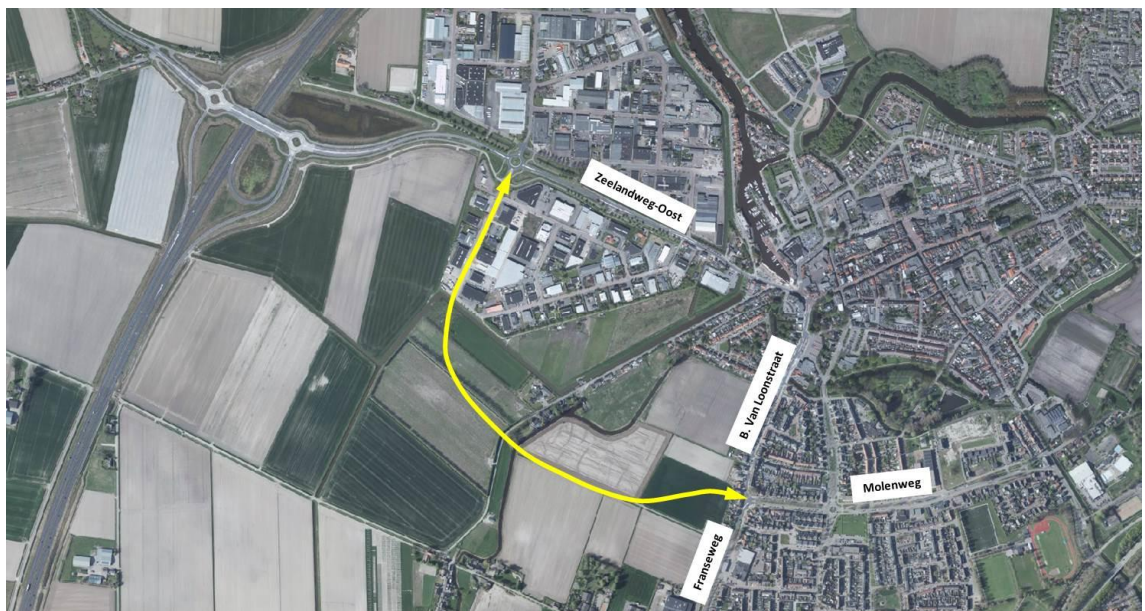
Route	Aantal heen (van west)		Aantal terug (naar west)	
	Totaal	Zwaar	Totaal	Zwaar
1 – 3	592	18	607	13
1 – 3 – 4	19	0	18	1
1 – 3 – 5	63	3	24	0
1 – 3 – 6	0	0	1	0
1 – 3 – 7	97	1	114	3
1 – 3 – 7 – 5	4	1	0	0
1 – 3 – 7 – 6	52	2	57	3
1 – 3 – 7 – 8	15	3	17	1
1 – 3 – 7 – 9	13	1	19	2
1 – 3 – 8	13	5	10	3
1 – 3 – 9	10	1	12	1
TOTAAL	878	35	879	27

Wanneer uitsluitend naar de resultaten van het kentekenonderzoek wordt gekeken, dan kan worden geconcludeerd dat de potentie van een nieuwe verbindingsweg in 2017 circa 1.800 voertuigen bedraagt. Daarbij is het van belang om een aantal aspecten in het achterhoofd te houden die van invloed zijn op het daadwerkelijke gebruik, en dus de optimale potentie, van een nieuwe verbindingsweg:

- Het kentekenonderzoek geeft niet specifiek inzicht in de hoeveelheid verkeer van en naar bedrijventerrein Reinierpolder. Aangenomen mag worden dat dit bedrijventerrein door regionaal en (inter)nationaal verkeer hoofdzakelijk wordt ontsloten via de A4, afrit Steenbergen. Dit verkeer, dat de overgrote meerderheid vormt op de Zeelandweg-Oost, rijdt dus niet door de kern. Voor lokaal verkeer, afkomstig uit bijvoorbeeld Steenbergen of Welberg, is de route via de Kade en Zeelandweg-Oost het meest voor de hand liggend. Een deel van dit verkeer zal momenteel ook gebruik maken van de B. van Loonstraat, dus ook voor deze voertuigen zou een nieuwe verbindingsweg een geschikt alternatief vormen voor de route over de B. van Loonstraat. In totaal heeft Reinierpolder (totaal ten noorden en zuiden van de Zeelandweg-Oost) in 2030 een verkeersproductie van circa 4.500 voertuigen per etmaal. Op basis van een nadere analyse (zie bijlage, selected link Reinierpolder 1 en 2) van het verkeersmodel blijkt dat er in 2017 circa 500 voertuigen van en naar Reinierpolder rijden en hiervoor onder andere via de B. van Loonstraat rijden. In potentie maakt ook dit verkeer in de toekomst gebruik van een nieuwe verbindingsweg.
- Uit de analyse van deze routes blijkt dat een merendeel van de voertuigen (1.240) uit tabel 6 alleen op locatie 1 en 3 zijn geregistreerd. Dit is waarschijnlijk hoofdzakelijk verkeer dat in Steenbergen-Zuid woont en veelal als woonwerk-verkeer van en naar de A4 rijdt via de B. van Loonstraat en verkeer tussen de zuidelijke woongebieden en Steenbergen-centrum v.v. Een andere veel gebruikte route is van de Zeelandweg-Oost (1) via de B. van Loonstraat (3) naar de Molenweg (7) en v.v., of zelfs verder richting bijvoorbeeld Welberg (387 voertuigen). Om het gebruik van een nieuwe verbindingsweg te maximaliseren is een aansluiting van deze verbindingsweg op de Franseweg ter hoogte van de Molenweg, of zo dicht mogelijk daarbij, het meest optimaal. Hoe verder de aansluiting in zuidelijke richting wordt geprojecteerd, des te minder aantrekkelijk deze route wordt voor het voornoemde verkeer dat gebruik maakt van de Molenweg.

Echter kan het vanuit andere overwegingen dan verkeersaantrekkende werking ook wenselijk zijn om een ander tracé te kiezen, bijvoorbeeld door zoveel mogelijk gebruik te maken van bestaande infrastructuur. Een dergelijk tracé beperkt namelijk de doorsnijding van bestaande percelen / eigendommen van derden. In dat geval zou een aansluiting op bijvoorbeeld de Olmendreef of zelfs de Ligneweg en Westlandse Langeweg een mogelijk tracé zijn. Indien een nadere studie naar een nieuwe verbindingsweg, op basis van oplossend vermogen voor de verkeersproblematiek op de B. van Loonstraat, wenselijk is, zullen dergelijke varianten op haalbaarheid kunnen worden onderzocht.

Afbeelding 5: Globaal (optimaal) tracé nieuwe verbindingsweg



- Op basis van de prognoses uit het verkeersmodel kan worden aangenomen dat het gebruik van een nieuwe verbindingsweg in een toekomstige situatie nog enigszins zal toenemen ten opzichte van 2017. Bovendien zal een nieuwe verbindingsweg altijd een (lichte) verkeersaantrekkende werking hebben op verkeer dat in de huidige situatie een andere route kiest. Afhankelijk van het uiteindelijke tracé, de weginrichting, het snelheidsregime en toe te passen kruispuntvormen bedraagt het verwachte gebruik van de nieuwe verbindingsweg naar verwachting tussen circa 2.500 à 4.000 motorvoertuigen per etmaal.
- Het gebruik van de nieuwe verbindingsweg komt hoofdzakelijk ten gunste aan het gebruik van de Zeelandweg-Oost, Kade en Burgemeester van Loonstraat. Hier zal de grootste afname van verkeer zichtbaar zijn, omdat een nieuwe verbindingsweg voor een aantal van deze weggebruikers een geschikt alternatief vormt.

Indien het gewenst is om op basis van voorgaande prognoses de realisatie van een randweg verder te onderzoeken, dan zal aan de hand van nader onderzoek o.a. moeten worden bepaald welke neveneffecten optreden. 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. Het beschouwen van varianten kan hierbij dan worden overwogen, en zal in geval van een m.e.r. procedure zelfs noodzakelijk zijn.

ALTERNATIEVEN VOOR VERKEERSBEÏNVLOEDING

Ondanks dat de gemeenteraad specifiek heeft gevraagd om te onderzoeken hoe te komen tot realisatie van een nieuwe verbindingsweg is op basis van de verrichte onderzoeken ook bekeken of het mogelijk is om de verkeersstromen, met name op de B. van Loonstraat, op een andere wijze te beïnvloeden, mede op basis van de klachten die door aan- en omwonenden zijn ingediend⁴.

- Voor wat betreft de breedte van de rijbaan zijn er geen mogelijkheden om deze te verbreden, zonder daarmee de volledige B. van Loonstraat weer opnieuw te moeten herinrichten. Bovendien heeft een verbreding van de rijbaan ook weer een snelheidsverhogende werking en moeten de extra parkeervakken worden opgeheven. Bovendien leidt een verbreding van de weg niet tot een afname van verkeer.
- Op een aantal locaties in het tracé zijn reeds kruispuntplateaus aangebracht die de snelheid van het gemotoriseerd verkeer op een acceptabel niveau houden. De snelheidsmetingen bevestigen dit beeld, waarbij ook het smalle wegprofiel hieraan positief bijdraagt. Het toepassen van extra snelheidsverlagende maatregelen of bijvoorbeeld steilere plateaus is niet wenselijk, mede vanwege de hoeveelheid verkeer en de aanwezigheid van openbaar vervoer. Bovendien kunnen dergelijke maatregelen ook extra overlast voor de omgeving bezorgen, zoals bijvoorbeeld geluid- (extra decelereren en accelereren) of trillingshinder.
- Beperken van de hoeveelheid (zwaar) verkeer op de Burgemeester van Loonstraat is een andere mogelijkheid om de overlast te beperken. Het weren van personenverkeer is niet mogelijk, tenzij er een ander alternatief voor handen is (in deze situatie zou dat een nieuwe verbindingsweg moeten zijn). Voor het zwaar verkeer kan een geslotenverklaring worden ingesteld door middel van RVV borden. In dit geval zouden op de B. van Loonstraat borden C07 (gesloten verklaring voor vrachtauto's: motorvoertuig, niet ingericht voor het vervoer van personen, waarvan de toegestane maximum massa meer bedraagt dan 3.500 kg) of C08 (gesloten verklaring voor langzame voertuigen: Gesloten voor motorvoertuigen die niet sneller kunnen of mogen rijden dan 25km/h) geplaatst kunnen worden.

⁴ Voor wat betreft de geuite klachten over de smalle parkeervakken langs de B. van Loonstraat heeft de gemeente inmiddels een aantal parkeervakken verbreed. Verbreding van parkeervakken was op slechts een gedeelte van de B. van Loonstraat mogelijk, waardoor niet de volledige problematiek is opgelost.

Bij bord C07 kan dan een onderbord 'uitgezonderd bestemmingsverkeer' worden toegevoegd, bijvoorbeeld voor bevoorradend verkeer en vuilnisophaaldiensten.

Afbeelding 6: RVV borden C07 en C08



- In totaal zijn het, op basis van de tellingen uit 2016, circa 150 (zware) vrachtauto's per etmaal die in dat geval geweerd kunnen worden. Bovendien zouden deze voertuigen een andere route moeten gaan rijden, waarbij de kans aanwezig is dat ze op andere, ongewenste, routes door Steenberg en gaan rijden. Het instellen van een dergelijk verbod draagt zodoende slechts in beperkte mate bij aan het oplossen van de geuite klachten.
- Op basis van de meetgegevens is gebleken dat gedurende de onderzoeksperiode gemiddeld 10 agrarische voertuigen per dag zijn geregistreerd op de B. van Loonstraat. In het oogstseizoen zullen dit er meer zijn, maar jaarrond zal het gemiddeld aantal agrarische voertuigen per etmaal beperkt zijn. Het weren van deze voertuigen heeft slechts in beperkte mate invloed op de verkeerssituatie. Bovendien zouden deze voertuigen een alternatieve route moeten rijden van en naar de westzijde van de A4. De enige alternatieve verbinding is de Westlandse Langeweg. Deze route is weliswaar ook smal maar op enkele locaties zijn passeermogelijkheden gerealiseerd. Met name op het viaduct en de toeleidende taluds is het relatief smal. Het weren van agrarisch verkeer leidt ook tot omrij afstanden. Desondanks is deze maatregel te overwegen om tegemoet te komen aan de wensen van omwonenden om de hinder van agrarisch verkeer te beperken. De handhaafbaarheid van dergelijke maatregelen is echter gering.

Bijlage(n)

- Rapportage Kentekenonderzoek Steenberg en. Meetel, april 2017.
- Notitie Actualisering Verkeersmodel Steenberg en. Goudappel Coffeng, 31 juli 2017.
 - Plots verkeersmodel.