

Gemeente Steenbergen

Plan van Aanpak

Onderzoek verkeersbeïnvloeding kern Steenbergen
(uitvoering motie onderzoek rondweg).



Vastgesteld : definitief
Bestuurlijk opdrachtgever : weth. C. Zijlmans
Ambtelijk opdrachtgever : R. Schenk
Projectleider : B. van Drunen

Inhoud

1. Projectomschrijving

- 1.1 Aanleiding
- 1.2 Opdrachtformulering
- 1.3 Resultaat
- 1.4 Eisen, randvoorwaarden, beperkingen.
- 1.5 Risico's

2. Aanpak

- 2.1 Betrokken partijen
- 2.2 Participatie
- 2.3 Stappenplan

Bijlagen:

- A. Procesbeheersing
- B. Gebruikte achtergrondinformatie

1. Projectomschrijving

1.1 Aanleiding

Begin 2016 is de herinrichting van de N257 afgerond. De reacties van onze inwoners op de resultaten zijn wisselend. Naar aanleiding hiervan is een enquête gehouden onder de bewoners van de Zeelandweg Oost, Kade, Burgemeester van Loonstraat en Franseweg. Terugkoppeling van de enqueteresultaten naar bewoners heeft op 14 december 2016 plaatsgevonden. Hierbij zijn met bewoners afspraken gemaakt over het formeren van een werkgroep en de uit te werken punten die ingebracht zijn tijdens de terugkoppeling op 14 december 2016.

Separaat aan de op dat moment lopende evaluatie is op 3 november 2016 de volgende motie unaniem door de raad aangenomen:

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

1.2 Opdrachtformulering

De achtergrond van de motie is dat de verkeersoverlast, veroorzaakt door het doorgaande vracht- en landbouwverkeer, in de Burgemeester van Loonstraat verminderd wordt. Als oplossing wordt daarbij het realiseren van een rondweg genoemd. Het is echter gewenst om breder naar de materie te kijken. Een ingreep in de verkeersinfra is immers van invloed op andere verkeersstromen in de kern. Een volwaardig onderzoek is daarbij noodzakelijk. Om die reden wordt in dit plan van aanpak, de uitwerking van de motie zodanig ingevuld dat onderzocht wordt welke mogelijkheden er zijn om de verkeersstromen op het traject Zeelandweg Oost, Kade, Burgemeester van Loonstraat en Fransweg te beïnvloeden. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in korte- en lange termijn oplossingen. In de beleidsagenda 2017 is onder BOR nieuw 21 dit project opgenomen.

De evaluatie N257 en de eventueel daar uit voortvloeiende maatregelen worden met een werkgroep uitgewerkt en maken geen onderdeel uit van dit plan van aanpak, maar hebben uiteraard wel raakvlakken.

Fase 1

Meten is weten! De aanpak zal zich in eerste instantie richten op het uitvoeren van verkeerstellingen en kentekenonderzoek op de belangrijkste invalswegen in de kern Steenbergen. De output hiervan wordt benut als input voor het actualiseren van het verkeersmodel. *(Een actueel verkeersmodel vormt de basis om de gevolgen van nieuwe wegtracés door te rekenen Het huidige verkeersmodel is als gevolg van de grote wijzigingen in de infrastructuur in de afgelopen jaren niet betrouwbaar en dient geactualiseerd te worden. Naast de benodigde studie naar een rondweg kan het geactualiseerde model ook als basis dienen voor andere benodigde verkeersstudies ten behoeve van ruimtelijke ontwikkelingen).* Naast inzicht in de verkeersintensiteit ontstaat als gevolg van het kentekenonderzoek een goed inzicht in de verkeersstromen (dus wat gaat waar naar toe).

Fase 2

Inzicht geven in welke verkeersstromen te beïnvloeden zijn en welke niet. Wat zijn de korte en lange termijn oplossingen hiervoor? Welke wegtracés dienen hierbij onderzocht te

worden (waarschijnlijk zijn er minimaal drie varianten mogelijk). Tussenrapportage college en info aan raad. Besluitvorming college over het vervolgtraject.

Fase 3

Afhankelijk van besluitvorming worden de ontwerpuitgangspunten per wegtrace bepaald (snelheidsregime, dwarsprofiel en kruispunten) worden de schetsontwerpen gemaakt en wordt inzicht gegeven in globale investeringskosten en tijdpad. Op basis van deze info wordt een voorkeursvariant bepaald.

Fase 4

Van de voorkeursvariant worden enkele maatgevende onderzoeken middels een quick scan onderzocht. Het gaat hierbij om flora, fauna, akoestiek en stikstofdepositie. Het bepalen van de investeringskosten en het tijdpad. Besluitvorming college en raad over vervolgtraject.

1.3.1 Resultaat fase 1 en 2

- Actuele verkeerstellingen en kentekenonderzoek op belangrijkste invalswegen kern Steenberg
- Inzicht in verkeersbewegingen en verkeersintensiteit op belangrijkste invalswegen.
- Een actueel verkeersmodel wat niet alleen benut kan worden bij deze opgave maar ook noodzakelijk is voor het beoordelen van andere toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in en om de kern Steenberg/Welberg.
- Inzicht in korte termijnoplossingen om de verkeersbewegingen te beïnvloeden.
- Inzicht in kosten voor uitvoering van fase 3
- Collegebesluit go-nogo.

1.3.2 Resultaat fase 3.

- Inzicht in lange termijnoplossingen om verkeersbewegingen te beïnvloeden (welke tracés zijn er mogelijk?).
- Inzicht in ontwerp, globale kosten en realisatietermijn van de tracés.
- Inzicht in kosten voor uitvoering van fase 4.
- Besluitvorming college en raad uitwerking voorkeurstracé.

1.3.3 Resultaat fase 4.

- Inzicht in haalbaarheid voorkeurstracé.
- Inzicht in benodigde investeringskosten en tijdpad.

1.4 Eisen, randvoorwaarden en beperkingen.

- In eerste instantie zal de aanpak zich beperken tot fase 1 en 2. Afhankelijk van bestuurlijke besluitvorming over het vervolgtraject wordt ingezoomd op de verschillende tracés met als uiteindelijk doel te komen tot een voorkeurstracé.
- Bij het ontwerpen van tracés is een integrale benadering gewenst waarbij rekening gehouden wordt met eventuele toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen.

1.5 Risico's

- Zonder goede basis (actueel verkeersmodel) kunnen geen verantwoorde prognose gemaakt worden.
- Als in een te vroeg stadium tracés worden besproken dan zal dit voor onrust zorgen bij bewoners en perceeleigenaren.

2. Aanpak

2.1 Betrokken partijen

Intern:

Afdeling Beheer: G. van Drunen, F. Donken. Afdeling beleid: M. Meulblok. Afdeling ondersteuning A. Rebbens, Communicatie: n.t.b.

Extern:

ZLTO, vertegenwoordiging bewoners langs N257. Arriva.

2.2 Participatie

Afhankelijk van eventuele korte termijn oplossingen zal er nauw contact onderhouden worden met de werkgroep N257. Deze werkgroep zal ook deelgenoot gemaakt worden van dit plan van aanpak en de uitkomsten.

2.3 Het stappenplan.

Plan van aanpak				
	Wat	Doel	Wie	Wanneer
1	Vaststellen plan van aanpak	Collegebesluit en raadsinfo	Afd. Beheer	februari 2017
2	Besluitvorming financiële middelen fase 1, 2.	College en raadsbesluit	Afd. Beheer	Februari/juli 2017
3	Uitvoering verkeerstellingen en kentekenonderzoek.		Afd Beheer/Extern	April- Mei 2017
4	Analyse tellingen en rapportage college/raad	Inzicht in korte en lange termijnoplossingen en vervolgtraject	Afd Beheer/Beleid/Extern	Juni 2017
5	Calibreren verkeersmodel	Juiste basisgegevens voor vervolgtraject	Extern	Juni 2017
6	Go-or no go fase 3			Juli 2017
7	Onderzoek traces en globale kostenbepaling	Inzicht in alle varianten	Afd Beheer/Beleid/Extern	Juli-sept 2017
8	Besluitvorming uitwerking voorkeurstracé en opname in meerjarenbegroting	Richtinggevend voor voorkeurstracé	Afd Beheer/Beleid.	November 2017

Bijlagen:

- A. Procesbeheersing
- B. Gebruikte achtergrondinformatie.

Bijlage A. Procesbeheersing

A.1 Procesbeheersing

De procesbeheersing dient er voor om een efficiënt en (kosten)effectief verloop van de aanpak te borgen. Naast een planmatige opzet zijn hierbij van belang: kwaliteit, geld, organisatie/middelen, informatie en tijd. Bij raadsinformatie wordt deze bijlage niet toegevoegd.

A.2 Organisatie

Projectleider: Bert van Drunen	
Projectgroep	
Naam:	Afdeling
F. Donken	Beheer
K. vd Reest	Beheer ad. hoc
M. Meulblok	Beleid
A Rebbens	Ondersteuning ad. hoc
n.t.b.	voorlichting ad. hoc
verkeerskundige	extern

A.3 Personele capaciteit/tijd.

Urenstaat					
Fase	2017	2018			afdeling
	120	pm			projectleider
	40	pm			beleid
	80	pm			beheer
	20	pm			Voorlichting
	20	pm			financiën
totaal					

Toelichting:

A.4 Externe capaciteit/expertise

Marktpartij: uitvoeren meetplan.

Goudappel Coffeng: actualisatie verkeersmodel.

Verkeerskundige: coördineren onderzoek, afstemming actualisatie verkeersmodel

Verkeerskundige: analyse resultaten en advisering mogelijkheden verkeersbeïnvloeding.

A.5 Financieel kader

Wat mag het kosten				
Geld				
Benoeming activiteit(en) met evt omschrijving en daarbij behorend(e) bedrag(en), bijv inhuur, software, grondverkoop, huur, ed.				
Budgetraming				
Omschrijving	Geschat budget (excl. BTW)			
	2017	2018		
Lasten				
Fase 1-2				
Opstellen en uitvoeren meetplan	€ 25.500,-			
Actualisatie verkeersmodel	€ 10.000,-			
Coördinatie, analyse en advies	€ 10.000,-			
Fase 3				
Inzicht in traces en voorkeursvariant	pm.			
Fase 4				
Uitwerken voorkeursvariant	pm	pm		