



RMD16-0028

**Raadsmededeling**

Datum **15 JULI 2016** Nr. RMD16-0028  
Van Het college van B&W Contactpersoon: Mevr. A.M.A. Vrijenhoek - de Vries  
Aan De raads- en duoburgerleden Email: A.M.A.Vrijenhoek@bergenopzoom.nl  
Tet: (0164) 277657

Portefeuillehouder(s) Y.J.M.M. Kammeijer – Luycks  
A.J.M. Coppens

Onderwerp Indicatief onderzoek noordelijke ontsluiting Theodorus haven en Noordland Doel  Oordeelsvorming/Peilen van gevoelens  
 Zienswijzen/wensen en bedenkingen

Mededeling

Geachte leden en duoburgerleden,

Tijdens de raadsvergadering van 21 april 2016 hebben wij tijdens de bespreking van RVB16-0007 (Stand van zaken Herstructurering Theodorus haven en aanpak Burgemeester Peterssluis en omgeving) toegezegd u een voorstel toe te sturen met betrekking tot de mogelijkheden voor een noordelijke ontsluiting van de bedrijventerreinen Noordland en Theodorus haven. Achtergrond hiervan is te onderzoeken of hiermee een betere (snellere) ontsluiting van het bedrijventerrein naar het rijkswegennet kan worden bereikt. Verder was de aanleiding te kijken of dit zou leiden tot een vermindering van de geluidsbelasting langs de Randweg Noord en West. In deze raadsmededeling informeren wij u over de indicatieve onderzoeksresultaten op basis van expert-judgement en kengetallen van de verschillende ontsluitingsvarianten. Ook zijn de mogelijke onderzoeksopzet en de kosten die gemoeid zijn met een gedetailleerder onderzoek aangegeven.

**De A4, de Randweg en Noordland/Theodorus haven**

Na het doortrekken van de A4 is Bergen op Zoom een schakelpunt in de landelijke snelweginfrastructuur, waar de routes van Rotterdam naar Antwerpen en de snelweg tussen Brabant en Zeeland elkaar kruisen. Het doortrekken van de snelweg A4 vormt een belangrijke economische impuls voor Bergen op Zoom. Een goede bereikbaarheid is essentieel voor de verdere ontwikkeling van de werkgelegenheid. Het is daarom van groot belang dat Bergen op Zoom goed aan is gesloten op de A4 en A58. Dit gebeurt via een ringstructuur rond het centrum met een aantal 'inprickers'. De ringstructuur bestaat aan de oostzijde uit de rijksweg A4/A58. De rest van de randweg bestaat uit stedelijke wegen, deels binnen en deels buiten de bebouwde kom.



### Raadsmededeling

Het noordelijke deel van de randweg was vroeger (tot de realisatie van de A4) de N259. In 2011 is deze weg formeel overgedragen aan de gemeente Bergen op Zoom. Deze weg is uitgevoerd in 2x2 rijstroken met een maximumsnelheid van 80 km/u. In 2010 is door de gemeente Bergen op Zoom over de gehele lengte van de Randweg Noord een groene golf ingesteld. In dit systeem, ODYSA geheten, worden alle verkeerslichten aan elkaar gekoppeld en wordt met behulp van een individueel snelheidsadvies aan de weggebruikers aangegeven welke snelheid moet worden gereden om bij het volgende verkeerslicht door te kunnen rijden. De doorstroming op dit traject is hierdoor fors toegenomen, met positieve effecten op de geluids- en luchtkwaliteit langs de weg. Ook is door de verbeterde doorstroming een afname bereikt van de verkeersdruk van met name vrachtverkeer op een aantal routes door het stedelijk gebied. De Randweg Noord loopt tot de kruising met de Lelyweg, de ontsluiting van het noordelijke deel van het bedrijventerrein (Theodorushaven) richting de A4.

Hierna start de Randweg West en Van Gorkumweg. De reconstructie van dit deel van de Randweg is intussen afgerond. Deze reconstructie was nodig en gewenst om een aantal redenen:

- De verwachte verkeerstoename door de ontwikkeling van en rond De Zeeland en ScheldeVesting;
- De verbetering van de bereikbaarheid van Noordland/Theodorushaven;
- De beperkte capaciteit van de oude rotonde met het Boerenverdriet;
- Het verbeteren van de bereikbaarheid van en doorgaand (vracht)verkeer door het centrum.

De Randweg West en Van Gorkumweg zijn volledig met 2x2 rijstroken uitgevoerd en de met verkeerslichten geregelde kruisingen hebben voldoende capaciteit en worden tot de Van Konijnenburgweg opgenomen in de groene golf. De nieuwe kruising Van Gorkumweg - Van Konijnenburgweg is geoptimaliseerd, zodat deze kan functioneren als de belangrijkste ontsluiting van het zuidwestelijk deel van het bedrijfsterrein (Noordland) richting de A4.

Op het bedrijventerrein zelf is de centrale ontsluitingsstructuur een centrale doorgaande weg (Lelyweg – Plasticlaan – Van Konijnenburgweg) met onderliggende ontsluitende wegen. Aan de centrale ontsluitingsweg zijn ook verschillende bedrijvenlocaties direct ontsloten.

Op bedrijventerrein Noordland en de Theodorushaven is een waterterminal van regionale betekenis gevestigd, gelegen langs het Schelde-Rijnkanaal tussen Antwerpen en Rotterdam. De containerterminal verwerkt op dit moment ongeveer 100.000 containers per jaar, met ruimte voor groei. Afgelopen jaren is het bedrijfsterrein uitgebreid met ongeveer 22 hectare. Een aantal grote en internationaal opererende bedrijven heeft voor Bergen op Zoom gekozen, zoals Ricoh, Mexx en TNT Fashion (nu Bleckmann). Er vestigen zich hier met name bedrijven op het gebied van logistieke dienstverlening en productie. Er wordt gewerkt aan de realisatie van een nieuwe buitengaats haven, waarmee de capaciteit voor verwerking van containers kan verdubbelen. Afgelopen tijd is ook gewerkt aan het versterken van de kades van de bestaande haven om deze ook toekomstvast te kunnen ontwikkelen. Verder wordt op Theodorushaven gewerkt aan de Green Chemistry Campus, waar innovatieve bedrijven samenwerken aan de ontwikkeling van nieuwe technieken, bijvoorbeeld het maken van plastics vanuit biologische producten. Op de Theodorushaven en het industriegebied Noordland werken op dit moment ongeveer 5.500 mensen.

In onze brief van 7 maart 2016 (U16-002099) hebben wij u al geïnformeerd over ons standpunt met betrekking tot het (nachtelijk) verbieden van vrachtverkeer op de Randweg-West. Deze brief is als bijlage 2 bijgevoegd.



**Raadsmededeling**

**Onderzoeksvarianten**

Er is een aantal mogelijkheden om de ontsluiting van het bedrijventerrein Noordland en Theodorushaven te verbeteren. Deze mogelijkheden zijn grofweg samen te vatten in drie verschillende onderzoeksvarianten.

**1) Verbeteren huidige situatie**

Deze variant bestaat uit een aantal maatregelen om de ontsluiting van het bedrijventerrein op de Randweg Noord te verbeteren. De doorstroming en verkeersafwikkeling op de Lelyweg – Plasticslaan is op dit moment niet optimaal. In de Plasticslaan zit een tweetal haakse bochten die met name voor vrachtverkeer soms voor problemen zorgen. Ook ontbreken op dit punt voldoende fietsvoorzieningen, wat de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling niet ten goede komt. In deze variant worden de fietsvoorzieningen langs de Plasticslaan doorgetrokken en de haakse bochten geoptimaliseerd.

De Lelyweg sluit met een door verkeerslichten geregelde kruising aan op de Randweg Noord. Een deel van het (vracht)verkeer verlaat het bedrijfsterrein via de Ringersweg (verlengde van de Synthesebaan). Dit deel van de Ringersweg is eenrichtingsverkeer (uitgaand), om de verkeersdruk te verminderen. Op de kruising Lelyweg - Synthesebaan leidt dit tot onduidelijke situaties. Ook sluit de inrichting van de Ringersweg niet overal goed aan bij de functie. Er zijn mogelijkheden de ontsluiting op de Randweg Noord met beperkte herinrichting te verbeteren. Te denken valt aan het herinrichten van de kruising Lelyweg - Synthesebaan, het verlengen van opstelstroken en/of het optimaliseren van het kruispunt met de Randweg Noord.

**2) Verbinden Lelyweg met Nieuw Beijmoerseweg**

Een tweede mogelijkheid is het toevoegen van een nieuwe verbinding tussen de Lelyweg/Plasticslaan en de Nieuw Beijmoerseweg. Deze nieuwe ontsluiting zorgt ervoor dat (vracht-)verkeer sneller het bedrijventerrein kan verlaten en op wegen met een hogere rijsnelheid (Nieuw Beijmoerseweg en Tholenseweg) terecht komt. Deze nieuwe verbinding is ongeveer 350 m. lang. Voor de aanleg van deze route is aankoop van particuliere grond nodig.



**3) Verbinden Van Konijnenburgweg / Plasticslaan met Eendrachtsweg (N286)**

De derde variant is het toevoegen van een nieuwe directe verbinding tussen het bedrijventerrein en de Eendrachtsweg (N286). Deze verbinding start bij de Burg. Peterssluis (Auvergnedijk). Vervolgens zal een nieuwe weg moeten worden gemaakt door het agrarisch gebied van de Auvergnepolder naar de Noorderkreekweg. Via deze weg kan aansluiting worden gemaakt op de Eendrachtsweg. Op dit moment sluit de Noorderkreekweg op de N286 aan via een halve aansluiting (alleen van en naar Tholen). Om de verbinding met de A4 te maken is dus ook aanleg nodig van een nieuwe op- en afrit op de N286.



**Raadsmededeling**

**Indicatief onderzoek**

De verschillende varianten zijn reeds indicatief beoordeeld op een aantal belangrijke aspecten. De beoordeling heeft plaatsgevonden op basis van expert-judgement en globale analyses. Er is hierbij per variant gekeken naar een viertal aspecten:

- *Oplossend vermogen*  
In hoeverre draagt de variant bij aan de verbeterde bereikbaarheid van Noordland en Theodorushaven. Hierbij is gekeken naar zowel de interne situatie (verbeterde lokale verkeerssituatie) als de externe ontsluiting (van bedrijfsterrein naar A4/A58), waarbij gekeken is naar de afstand-/rijtijdwinst van Burg. Peterssluis tot de snelweg A4 (bij Klutsdorp) en A4/A58 (bij knooppunt Zoomland).
- *Complexiteit van de variant*  
Er is bekeken hoe complex is het de aanpassing te doen. Is er particuliere grond voor nodig en wat voor functie ligt hierop, zijn er veel stakeholders en is er samenhang met andere ontwikkelingen.
- *Milieuwinst*  
Wat zijn de globale gevolgen op het gebied van milieu, met name voor bewoners langs de huidige Randweg.
- *Kosten*  
Wat zijn de (zeer indicatieve) kosten van de verschillende varianten. Om een betere kosteninschatting te maken is eerst een schetsmatige uitwerking nodig van de varianten. Er is geen rekening gehouden met eventuele subsidie of cofinanciering vanuit externe partijen. Voor geen van de varianten is op dit moment budget gereserveerd.

In de tabel in bijlage 1 zijn de verschillende onderzoeksvarianten beoordeeld.

**Conclusie**

Op basis van het indicatieve onderzoek concluderen wij dat de varianten waarbij nieuwe infrastructuur wordt aangelegd (variant 2 en 3) geen of slechts zeer beperkte winst opleveren op het gebied van bereikbaarheid van het bedrijfsterrein en milieubelasting langs de Randweg. De kosten die gemoeid zijn met de aanleg van een nieuwe noordelijke ontsluiting zijn zeer groot. Aanleg van een nieuwe noordelijke ontsluiting is ons inziens uitsluitend mogelijk en wenselijk in combinatie met ruimtelijke ontwikkeling van het gebied en daarmee op dit moment niet aan de orde. Indien u van mening bent dat we de bereikbaarheid van Theodorushaven en Noordland verder dienen te verbeteren, dan geven wij de voorkeur aan het optimaliseren van de Lelyweg en de aansluiting op de Randweg Noord. Voor deze aanpassing is op dit moment echter geen budget gereserveerd.



**Raadsmededeling**

**Onderzoeksopzet uitgebreide studie**

Mocht een uitgebreider onderzoek nodig zijn is meer uitwerking van en meer onderzoek naar de varianten nodig. Dan kunnen de verschillende varianten gedetailleerder met elkaar worden vergeleken. Hiervoor zijn verschillende stappen nodig. Deze worden hieronder kort omschreven. Ook is een indicatie van de onderzoekskosten aangegeven. Mocht u aanvullend onderzoek wensen, dan stellen wij voor de onderzoeksopdracht als totaal extern uit te zetten.

*Stap 1: informatie verzamelen*

Eerst zal aanvullende informatie moeten worden verzameld, zodat op basis hiervan de varianten kunnen worden uitgewerkt. Denk hierbij aan beter in beeld brengen huidige inrichting, eigendomssituaties, verkeersveiligheid, stakeholder e.d.

*Stap 2: uitwerken*

De verschillende varianten zullen in eerste instantie verder uitgewerkt moeten worden. De nieuwe infrastructuur moet schetsmatig worden ontworpen en er is verkeerskundige analyse nodig van de mogelijke kruispuntinrichtingen en aanpassingen. De varianten moeten ook verder worden uitgewerkt op ruimtelijk en/of economisch gebied.

*Stap 3: berekenen*

Op het moment dat duidelijk is welke (infrastructurele) wijzigingen per variant gewenst zijn, kunnen de effecten van de varianten op de verkeersintensiteit op alle wegen worden bepaald met behulp van het regionale verkeersmodel. Op basis van de modelresultaten en gewijzigde verkeersintensiteiten kunnen uitspraken worden gedaan over milieu, reistijdwinst en eventueel aanvullende benodigde maatregelen.

In deze stap kunnen ook de kosten beter in beeld worden gebracht van de verschillende varianten. Dit zal dan zijn op basis van kengetallen.

*Stap 4: analyseren en concluderen*

In deze stap worden de effecten en gevolgen van de verschillende varianten in beeld gebracht en geanalyseerd. Ook worden conclusies getrokken over de voor- en nadelen van de verschillende varianten.

*Stap 5: rapporteren*

De laatste stap is het opstellen van de onderzoeksrapportage.

De verwachting is dat dit onderzoek –afhankelijk van het uiteindelijk gevraagde onderzoeksniveau- tussen de € 15.000 en € 25.000 zal kosten. Gezien de conclusies uit het globale onderzoek zien wij geen meerwaarde in een uitgebreid onderzoek.

**Gelet op het voorgaande is er ons inziens op dit moment geen aanleiding om iets te wijzigen dan wel een noordelijke ontsluiting te realiseren. Graag horen wij van u of u het eens bent met de eerste conclusies. En zo niet, voor welke optie u opteert en of nader onderzoek noodzakelijk is naar effectiviteit en financiering.**



**Raadsmededeling**

**Bijlage 1: Resultaten indicatief onderzoek**

	<b>Variante 1 Verbeteren huidige situatie</b>	<b>Variante 2 Verbinden Lelyweg met Nieuw Beijmoerseweg</b>	<b>Variante 3 Verbinden Van Konijnenburgweg / Plasticislaan met Eendrachtsweg</b>
<b>Oplossend vermogen</b>	<b>+ / 0</b>	<b>+ / 0</b>	<b>+ / 0</b>
<b>Interne / lokale verkeerssituatie</b>	In deze variant zal de interne ontsluiting op Theodorushaven iets verbeteren, doordat de verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid op de Lelyweg en Plasticislaan iets zal verbeteren. Voor verkeer van en naar Noordland verandert niets.	In deze variant zal de interne ontsluiting op Theodorushaven iets verbeteren doordat de Lelyweg (deels) zal worden ontlast van verkeer. De Nieuw Beijmoerseweg/Ringersweg zal echter veel meer (vracht)verkeer moeten verwerken waardoor aanpassing aan de weg en kruising noodzakelijk is. Voor verkeer van en naar Noordland verandert niets.	In deze variant zal de interne ontsluiting op Theodorushaven en Noordland iets verbeteren. Doordat bestemmingsverkeer een nieuwe toegangroute heeft zal de verkeersintensiteit op de Lelyweg en Van Konijnenburgweg iets afnemen.
<b>Externe ontsluiting (afstand/reiswinst)</b>	Aangezien geen nieuwe infrastructuur wordt gerealiseerd is er geen afstand-reiswinst. Afstand tot A4: 10,1 km Afstand tot Zoomland: 5,1 km.	Met de nieuwe verbinding ontstaat geen nieuwe, snellere route naar de Randweg. De afstand tot de A4 en A58 via de Randweg blijft dus gelijk. Afstand tot A4: 10,1 km Afstand tot Zoomland: 5,1 km	Met deze nieuwe ontstaat een snellere verbinding naar de N286. Dit leidt echter niet tot afstandswinst voor verkeer naar de A4. In beide gevallen is de afstand van Burg. Peterssluis tot Kluisdorp gelijk. Er zit ook nauwelijks verschil in snelheid tussen beide routes. Voor verkeer naar Zoomland is de afstand via de nieuwe weg veel langer. Hierdoor zal verkeer naar Roosendaal / Antwerpen geen gebruik maken van de nieuwe weg. Afstand tot A4: 10,0 km Afstand tot Zoomland: 12,8 km
<b>Complexiteit</b>	<b>+</b>	<b>-</b>	<b>--</b>
<b>Procedure en stakeholders</b>	Er zijn voor deze variant geen of zeer beperkte procedures nodig. Ook zijn er maar beperkt aantal stakeholders.	Voor de aanleg van de nieuwe weg moeten diverse procedures worden doorlopen (bijvoorbeeld bestemmingsplan). Er is ook vererving nodig, zij het van een enkele partij (Sabic). Er zijn meer stakeholders in beeld, waaronder ook de belanghebbenden aan de Nieuw Beijmoerseweg/Ringersweg.	Voor de aanleg van de nieuwe weg moeten diverse procedures worden doorlopen (bijvoorbeeld bestemmingsplan). De kans is groot dat nog aanvullende procedures nodig zijn ivm Natura2000. Ook is veel verwerving nodig van verschillende partijen. Gezien de gevoeligheid van het gebied zullen de proceduretijden zeer lang zijn. Er is een groot aantal stakeholders, zoals agrariërs, provincie, waterschap natuurorganisaties e.d.
<b>Benodigde grond</b>	Er is voor deze variant geen of zeer beperkte particuliere grond nodig, ca. 800m <sup>2</sup> ongebruikte grond.	Om de nieuwe verbinding te kunnen maken is grond nodig van Sabic (ca. 5.500m <sup>2</sup> ). Deze gronden zijn op dit moment (grotendeels) in gebruik als parkeerterrein en/of bedrijvigheid.	Om deze nieuwe weg te kunnen maken is zeer veel grond nodig, in totaal ca. (ca. 85.000m <sup>2</sup> ). Deze gronden zijn grotendeels in gebruik als agrarische grond / natuur.
<b>Samenhang met ontwikkelingen</b>	Deze variant is niet afhankelijk van andere ruimtelijke ontwikkelingen.	Deze variant is nauwelijks afhankelijk van andere ruimtelijke ontwikkelingen.	Gezien de kosten en impact van deze variant is deze alleen te realiseren in samenhang met ontwikkeling van het gebied.
<b>Milieuwinst</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	Deze variant heeft geen milieuwinst voor bewoners langs de Randweg, aangezien het (vracht)verkeer geen andere routes zal gaan rijden.	Deze variant heeft geen milieuwinst voor bewoners langs de Randweg, aangezien het (vracht)verkeer geen andere routes zal gaan rijden.	Doordat (vracht)verkeer vanuit Noordland en Theodorushaven richting Rotterdam een nieuwe route heeft, zal de verkeersintensiteit op de Randweg afnemen. Het verkeer richting Brabant en Antwerpen zal via de Randweg blijven rijden. De vermindering van de verkeersintensiteit heeft daarom beperkt positief effect voor de bewoners langs de Randweg. De weg heeft wel negatieve invloed op de natuurwaarden van de Auvergnepolder.
<b>Kosten</b>	<b>€0,5 - €0,75 milj</b>	<b>€1,25 - €1,75 milj.</b>	<b>€ 5 - €7,5 milj.</b>
	De kosten van deze variant zijn ingeschat op basis van m <sup>2</sup> herin te richten weg, aan te passen kruising en aanleg fietspad.	De kosten van deze variant zijn ingeschat op basis van m <sup>2</sup> te verwerven grond, aan te leggen weg en aanpassing kruising.	De kosten van deze variant zijn ingeschat op basis van m <sup>2</sup> te verwerven grond, aan te leggen weg en toevoegen toe- en afrit N286.



RMD16-0028

**Raadsmededeling**

Bijlagen

De volgende bijlagen zijn, als onderdeel van deze raadsmededeling, bijgevoegd:

- U16-002099 Vrachtverkeer Van Gorkumweg

De volgende bijlagen zijn, als achtergrondinformatie voor deze raadsmededeling, ter inzage gelegd:

Hoogachtend,  
het college van burgemeester en wethouders van Bergen op Zoom,

secretaris,

Mevr. mr. A.C. Spindier

burgemeester,

Dhr. dr. F.A. Petter

Aan de leden en duoburgerleden  
van de gemeenteraad  
van Bergen op Zoom



Uw kenmerk: Ons kenmerk: U15-002099  
Uw brief: Beh. door: G. Geijzel  
Onderwerp: Vrachtverkeer Van Gorkumweg Afdeling: Stedelijke Ontwikkeling, Economie

Datum: **- 7 MAART 2016**  
Doorkiesnr.  
Bijlage(n)

Geachte leden en duoburgerleden van de gemeenteraad,

Tijdens de commissievergadering Stad en Ruimte van 8 juli 2015 is bij de behandeling van het Uitvoeringsprogramma Randweg Zuidwest (RMD15-0038), toegezegd onderzoek te doen naar de suggestie van het CDA om verkeer in de avond en nacht via de Lelyweg, Plasticslaan en Burgemeester Peterssluis te laten rijden en de Van Gorkumweg op die momenten voor vrachtverkeer te verbieden. In deze brief ontvangt u mijn bevindingen.

De Van Gorkumweg maakt onderdeel uit van de Randweg. Zoals u weet zijn de werkzaamheden aan de Randweg in volle gang. In de brief van 22 februari 2016 (U16-002756) bent u nader geïnformeerd over de planning van de werkzaamheden. Onze nieuwe randweg maakt onderdeel uit van de stedelijke hoofdinfrastructuur en heeft een aantal doelen, waaronder het ontlasten van het centrumgebied van doorgaand (vracht)verkeer. Een ander doel van de Randweg is om de bedrijvengebieden Theodorushaven en Noordland goed te ontsluiten voor vrachtverkeer van en naar de rijksweg A4. De nieuwe kruising van de Van Gorkumweg met de Van Konijnenburgweg is de belangrijkste ontsluiting voor het bedrijfsgebied Noordland op de Randweg. Een (nachtelijk) vrachtverbod op een deel van de Randweg staat haaks op deze doelstellingen. Vrachtverkeer kan bij een verbod geen gebruik maken van dit deel van de stedelijke hoofdinfrastructuur (de Randweg), maar moet in plaats daarvan gebruik gaan maken van onderliggende infrastructuur van een lagere wegcategorie. Een van de mogelijkheden is de door het CDA gesuggereerde route via de Burgemeester Peterssluis. Deze route is niet voor alle bestemmingen een logische (of korte) route, bijvoorbeeld voor de kernexploitanten aan de Calandweg.

Bij een (nachtelijk) vrachtverbod is de kans groot dat een deel van het vrachtverkeer naar het westelijk deel van de stad gebruik gaat maken van andere routes naar hun bestemming. De routes door de binnenstad (Boutershemstraat) of de Markiezaatsweg zijn bijvoorbeeld in dat geval weer aantrekkelijker. Dit is vanuit meerdere oogpunten, zoals milieubelasting en ruimtelijke kwaliteit niet gewenst. Ook voor een deel van het bestemmingverkeer naar Noordland zelf betekent omrijden via de Burgemeester Peterssluis een veel langere route, bijvoorbeeld voor bestemmingen aan de Blankenweg zoals Ricoh. De gewenste route via de nieuwe randweg (vanaf de kruising Randweg West – Lelyweg) is ongeveer 2,0 kilometer lang en met een hoge gemiddelde rijsnelheid. De route via de Burgemeester Peterssluis is ongeveer 4,0 kilometer lang, de rijsnelheid is veel lager. Een (nachtelijk) vrachtverbod op de Van Gorkumweg is daarom nadelig voor het vestigingsklimaat op Noordland.

Ten slotte is er nog een aantal praktische bezwaren. Een (nachtelijk) vrachtverbod op de Van Gorkumweg is erg moeilijk handhaafbaar en daarmee is de kans groot dat het in de praktijk vaak zal worden overtreden. Het plaatsen van heldere bewegwijzering naar de snelweg is op het bedrijfsterrein bovendien bij een (nachtelijk) vrachtbod erg ingewikkeld aangezien voor vrachtverkeer in de nachtelijke uren dan andere routes moeten worden bewegwijzerd dan overdag.



Mijn conclusie is dus dat het invoeren van een (nachtelijk) vrachtverbod geen gewenste verkeerssituatie oplevert en praktisch niet goed uitvoerbaar is. Mocht u over deze brief nog vragen of opmerkingen hebben dan kunt u contact opnemen met Mevr. A.M.A. Vrijenhoek - de Vries, bereikbaar via telefoonnummer (0164) 277657.

Hoogachtend,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Y.J.M.M. Kammeijer-Luycks', with a long horizontal stroke extending to the right.

Mevr. drs. Y.J.M.M. Kammeijer-Luycks  
Wethouder Verkeer en Vervoer