

Stadsraad Steenberg. Technische vragen.

Geachte heer Van Drunen,

De Stadsraad Steenberg is, ondanks de opgelopen vertraging, verheugd waar te nemen dat er progressie is gemaakt in de plannen rondom het GVVP en de uitwerking er van in de komende jaren of decennia. De Stadsraad Steenberg herkent veel items terug uit ons document 'Verbeterruimte als voeding voor het GVVP' welke u medio augustus 2019 van ons heeft ontvangen. Daarmee geeft u kracht aan uw opmerking tijdens de eerste werkplaats (oktober 2019) in Kruisland dat u veel aan ons document heeft (gehad).

Hierna volgen onze vragen op uw stukken welke zouden wij graag schriftelijk beantwoord zien.

Wij zien uw reactie met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Stadsraad Steenberg

Document BM2006233 : Vaststellen GVVP en MUP 2021-2025

Vraag:

§ 2.1 Aanleiding : Hoe heeft de gemeente het mobiliteitsbeleid en voldoende personele capaciteit nu geborgd in de processen voor de gehele looptijd van het GVVP?

Antwoord:

Uitgangspunt is dat het GVVP en MUP na besluitvorming op uitvoeringsniveau wordt vertaald binnen de organisatie dan wel de teams. Jaarlijks wordt het uitvoeringsprogramma geëvalueerd. Eventuele knelpunten komen dan aan de orde. De gemeente heeft een verkeerskundig beleidsmedewerker in vaste dienst aangenomen.

Vraag:

§ 2.2 De aanloop : Hoe heeft gemeente in processen geborgd dat het GVVP niet weer vertraging oploopt wegens andere prioriteiten en dus "de winkel open blijft"?

Antwoord: Zie bovenstaand antwoord.

Vraag:

§ 2.5 Motie einde vertraging GVVP : Welk effect qua planning en budget heeft het eventueel aanleggen van een westelijke randweg op de rest van de kern Steenberg? De Burgemeester van Loonstraat zal er veiliger door worden, maar levert aanleg van de westelijke randweg dan vertraging op voor de andere veiligheidsitems elders in de kern Steenberg?

Antwoord: Motie is uitgevoerd door het GVVP in december 2020 aan te bieden. Eventuele aanleg Westelijke randweg wordt uitgesproken als ambitie.

Document MUP verkeer & mobiliteit 2021-2025

Vraag:

§ 4.2 Het meerjarenprogramma 2021-2025 (Nu) : Is er een verband of koppeling tussen V.12 (Korte termijn maatregelen Steenberg Noord-Oost 2020-2021) en V.16 (Aanpassing diverse kruispunten in woonwijken)? Haakt dit aan bij de met schuine letters omschreven situatie op pagina 3 § 7.1.1 Stapvoets door de wijk?

Antwoord: Ja.

Vraag:

B.17 uitvoeren korte termijn maatregelen parkeren in bestaande woonwijken : Hulpdiensten ervaren het parkeren op de stoep, met name in nauwe straten, als hinderlijk. Het belemmert regelmatig hun doorgang naar hulpbehoevenden. Wordt onder deze noemer ook gekeken naar het parkeren op plaatsen waar mensen de auto op het trottoir zetten in het verlengde van hun eigen privé oprit en

daarmee regelmatig voor een deel met een voertuig het trottoir blokkeren voor mensen met een rolstoel, rollator of kinderwagen?

Dit gebeurt namelijk langs wegen waar een 30 kilometerweg en trottoir worden gescheiden door een strook openbaar groen. Het stuk trottoir wat parallel aan de weg loopt wordt versmald door voertuigen die haaks op het trottoir staan. Ook dit zou door handhaving onder handen genomen kunnen worden.

Antwoord: Dit is een mentaliteitskwestie. Zoals u aangeeft zou dit door handhaving opgepakt kunnen worden maar is weer afhankelijk van prioriteitstelling. Mogelijk dat de stadsraad een rol kan spelen in de communicatie naar bewoners over gedrag en mentaliteit?

Vraag:

§ 4.3 Het meerjarenprogramma 2026-2030 (Straks en later) : Is er een verband of koppeling tussen L.08 (Onderhoud wandelnetwerk op A+ niveau) en L.10 Toegankelijkheid wandelnetwerk voor blinden en slechtzienden (mindervaliden in het algemeen)? De kwaliteit van de bestrating, en dan met name de trottoirs, is van dien aard dat deze vaak niet egaal en vlak zijn. Veel trottoirs zijn onregelmatig en is percentage afschot (schuimte voor afvoer regenwater) te groot waardoor het besturen van een scootmobiel, rolstoel of rollator onnodig veel kracht kost om koers te houden.

Antwoord: Ja.

Document Mobiliteit in Steenbergen Deel 1

Vraag:

§ 1.4 V.19 Haalbaarheidsstudie tweede ontsluiting noordoost : Kan de gemeente meer specifiek zijn in hoe dit wordt gezien?

Momenteel kan men Noordoost benaderen/verlaten via drie wegen, namelijk de Watertorenweg, Noorddonk/Oudevest en de Oost-Groeneweg. Van waar naar waar zou die tweede ontsluiting moeten komen? En heeft uitbreiding van de nieuwbouw nabij het Stadhuis hier ook invloed op?

Antwoord: Zie deel 2 GVVP pagina 23.

Vraag:

§ 2.2 Schaalsprong fietsinfrastructuur : De fietsroute die veel jeugdige scholieren vanuit Dinteloord, Steenbergen en Nieuw-Vossemeer nemen om naar school in Bergen op Zoom te gaan zijn slechts gedeeltelijk verlicht. Het fietspad langs Randweg Oost is goed verlicht, maar de Dinteloordseweg en de Halsterseweg hebben alleen openbare verlichting bij kruisingen. Gaat de Gemeente Steenbergen in het GVVP ook rekening mee houden? Mogelijk 'stand alone-masten' op zonne- en windenergie?

Antwoord: nee

Vraag:

§ 2.4 Steenbergen centrum bereikbaar: De bereikbaarheid van het centrum moet niet ten koste gaan van de veiligheid van langzame verkeerdeelnemers. Mensen die zich te voet (bijvoorbeeld vanaf de haven) of te fiets door het centrum verplaatsen hebben nu vaak het gevoel als een mobiele snelheidsremmer te fungeren. Om die reden wordt er relatief veel over de stoep gefietst. De Stadsraad zou daarom willen adviseren om een deel van het centrum als 'auto te gast-straat' te willen inrichten. Op het assenkruis Kaaistraat-Grote Kerkstraat en de Markt-Blauwstraat bevinden zich geen grote supermarkten en deze zijn daar ook niet meer te verwachten omdat er geen ruimte is voor grootschalige parkeerplaatsen zoals nu bij de AH, Jumbo, Aldi en Lidl zijn voorzien. Klanten van een supermarkt in dit assenkruis willen geen grote afstanden met een winkelwagen of zware boodschappentassen afleggen. Daarnaast wordt er op de as Kaaistraat-Grote Kerkstraat vaak ter hoogte van de Markt en bij de Poolse supermarkt, ter bevestiging van voornoemde, op de stoep geparkeerd om even snel een boodschap te kunnen doen. Het aanbrenge van varkensruggen (witte bollen) langs de stoeprand zou hieraan een eind kunnen maken.

Antwoord: Uw visie is duidelijk en past ook binnen de uitgangspunten van het GVVP. Zoals aangegeven is het opstellen van een centrumplan een aparte opgave waarbij de Stadsraad als een

belangrijke partner wordt gezien. Dit centrumplan is breder dan enkel verkeer en gaat ook over bv. ruimtelijke ontwikkelingen, wonen en klimaatadaptatie.

Vraag:

§ 2.5 Ruimte voor landbouwverkeer : Houd met de gedragscampagne rekening met anderstaligen die als bestuurder van landbouwvoertuigen. Werkgevers zullen uw campagne niet gauw gaan of laten vertalen. De Arbeidsomstandighedenwet verplicht om de communicatie zodanig af te stemmen dat werknemers deze kunnen begrijpen. Grote chemiebedrijven werken veel met pictogrammen die universeel bekend zijn en waar vaak kort tekst in de moedertaal van die anderstaligen als toevoeging bij gezet wordt. Mogelijk kan ZLTO hier een rol in spelen.

Antwoord: Uw aanbeveling is duidelijk. Gemeente heeft goed contact met ZLTO en landbouwverkeer heeft ook de aandacht binnen de Regio West-Brabant.

Vraag:

§ 3.2 Traverse Steenbergens : Het aanleggen van een westelijke randweg zal door bewoners van de Burgemeester van Loonstraat alleen als een succes worden ervaren als er tevens maatregelen (zoals nauwe sluisen) genomen worden waardoor het voor landbouwvoertuigen en vrachtwagen niet meer mogelijk is gebruik te maken van deze weg. Mogelijk gevolg van sluisen is dat tegenliggers elkaar niet gunnen voor te gaan en hiervoor sprintjes trekken (wederom ongewenst gedrag). Is na het afwaarderen van de bushaltes bij de Lidl een verbod voor vrachtverkeer al realistisch voor de Burgemeester van Loonstraat.

Antwoord: Nee, een verbod is niet realistisch omdat onderzoek heeft uitgewezen dat een overgroot deel van het vrachtverkeer bestemmingsverkeer betreft. Bovendien zijn sluisen niet wenselijk voor fietsverkeer en ook maakt de schoolbus uit Nieuw-Vossemeer gebruik van deze route en daar worden nog grote bussen voor gebruikt.

Vraag:

Voor de percelen aan de Oost-Groeneweg zou de extra ontsluiting van Noordoost een bijdrage kunnen leveren in het reduceren van landbouwverkeer over Kwartier en Leurschans van en naar deze percelen.

Antwoord:

Uw suggestie is duidelijk.

Vraag:

§ 3.3 Een toegankelijke openbare ruimte : Een hoger onderhoudsniveau van de trottoirs is één aspect welke we toejuichen. Wij verwachten dat de Gemeente Steenbergens ook betere afspraken maakt met, lees hogere eisen stelt aan, aannemers die direct in opdracht van de Gemeente of in opdracht van andere (semi-)overheidsinstanties, zoals waterschappen of nutsbedrijven, trottoirs openbreken en weer moeten herstellen. In de huidige situatie zie je vaak enkele maanden na zo'n herstel de tegels verzakken of scheef gaan liggen. Gaat de Gemeente dit ook afdwingen, bijvoorbeeld door garantie- & retentieafspraken toe te passen?

Antwoord: Wij nemen uw opmerking voor kennisgeving aan.

Vraag:

§ 5.3 Werkgroep verkeersveilige leefomgeving : Dit initiatief juichen wij toe. Kunnen wij er vanuit gaan dat afhankelijk van het onderwerp en locatie burgers en de Stads- of Dorpsraden mogen participeren?

Antwoord: Er wordt nog nagedacht over een goede samenstelling. Dit is wel het voornemen (pagina 38).

Vraag:

§ 5.4 Helder verkeersborden en bewegwijzering : Goed punt. Bekijk per kruising of weg de situatie goed en haal overbodig straatmeubilair weg. Enkele voorbeelden de afrit Welberg nabij het klaprozenviaduct (staat al jaren een paal zonder bord en één bord komt daar drie keer voor) of het doodlopende eind van de Krommeweg (daar staat ook een paal aan het einde van de weg. Functie?). Wordt onder dit punt ook gekeken naar de bruine wegbewijzering voor zogenaamde 'Points of Interest' zoals bijv. zwembad, politiebureau, sporthal et cetera?

Antwoord: Er wordt integraal naar gekeken.

Toelichting mobiliteit in Steenbergen Deel 2

Vraag:

§ 6.4 Impact coronapandemie op mobiliteit : Het thuiswerken heeft, zeker in de eerste golf, geleid tot minder verkeersbewegingen van werknemers die thuis kunnen werken. Het online bestellen van goederen en levensmiddelen nam juist toe. In hoeverre gaat de Gemeente Steenbergen stimuleren meer gebruik te maken van afhaalpunten (langs ontsluitingswegen van de wijken) en daarmee het aantal verkeersbewegingen van koeriersdiensten in de wijken te reduceren? Kunnen gemeenten dit ook via diverse ministeries maar laten afdwingen?

Antwoord: Zie pagina 26 Mobiliteitshubs. Afdwingen kan niet.

Vraag:

§ 7.1.1 Stapvoets door de wijk : Het herstellen van de ontsluiting van de woonerven in Noordoost, dus terugbrengen naar de situatie van eind jaren '80 en begin jaren '90 van de vorige eeuw zou bestuurders van voertuigen al er op moeten duiden dat zij vanaf een 30 kilometer weg een ander soort weg met een lagere maximum snelheid, zijnde 15 kilometer/uur, in rijden. Een deel van de woonerven is al decennia zodanig anders ingericht dan die 30 kilometerwegen (met door groenstroken afgescheiden trottoirs) en heeft een woonerf beperkte ruimte zodat deze niet geschikt is om een hogere snelheid in die erven toe te staan. Naast het herstellen naar de originele ontsluiting

van de woonerven kunnen eventueel parkeerplaatsen gespiegeld worden, ten opzichte van de huidige opstelling, waardoor er meer chicanes ontstaan en er niet langer te hard gereden kan worden (nudging). Waarschijnlijk is dit in een aantal woonerven eenvoudig te realiseren. Het toenemend aantal elektrische auto's heeft ook tot gevolg dat men minder snel een voertuig hoort naderen.

Denk bijvoorbeeld aan het reduceren van de voertuigsnelheid in de woonerven in Noord-Oost (uit meting is gebleken dat de gemiddelde voertuigsnelheid 29km/u is. Dat pieksnelheden van 50km/u aan dat gemiddelde bijdragen en waar de wettelijke maximale voertuigsnelheid voor een woonerf nog steeds 15km/u is.

Zie § 17 artikel 45 uit reglement voor verkeersregels en verkeerstekken 1990.

<https://wetten.overheid.nl/BWBR0004825/2020-01-01#HoofdstukII>

De hieronder getoonde foto's zijn genomen in Duitsland en tonen dat een woonerf geen 30 kilometerzone is en bestuurders worden bij het verlaten van het woonerf bedankt voor het stapvoets rijden.

De proef met de afsluiting van de Rietveen heeft helaas veel negatieve reacties opgeleverd van de bewoners van andere straten. Vaak gebaseerd op emoties. Resultaat van de proef was wel dat de snelheid er uit ging en dat er uiteraard minder verkeersbewegingen waren. Tijdens de proef werd er door kinderen in de straat gespeeld. Dat was voor en is na de proef niet mogelijk.

Antwoord: Uw aanbevelingen zijn duidelijk. Voor de wijk Noord Oost is een plan van aanpak in de maak voor korte, middellange en langetermijn maatregelen.

Vraag:

§ 7.1.2 Aanpassen snelheid in buurtschappen en buitengebied : De belijning op 60-kilometerwegen en op een 30-kilometerweg zoals de Oost-Groeneweg (kern Steenbergen) verschilt weinig tot niets, terwijl de belijning naast de bebording (aanvullende) informatie zou moeten geven over de maximaal toegestane snelheid op een weg. Dergelijke situaties leiden tot verwarring omdat men denkt dat borden en belijning elkaar tegenspreken. Bij aanpassing in buurtschappen kan dit ook een rol gaan spelen.

Antwoord:

Uw aanbeveling is duidelijk.

Vraag:

§ 7.1.4 Steenbergen Noord-Oost : De aanleg van een eventuele nieuwe ontsluitingsweg zal inderdaad kostbaar worden. Indien er echter wordt gewacht tot ontwikkeling voor woningbouw tussen de A4 en de huidige bebouwing zal dit nog lange tijd op zich laten wachten. Het standpunt dat de drukte op de Lindenburghlaan zal toenemen met de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg begrijpen wij niet. Als er zoveel bebouwing bijkomt zal de drukte op de Lindenburghlaan sowieso toenemen. Het bezoeken van de supermarkten of het centrum zal door de toekomstige bewoners toch gebeuren. Daarnaast zal uitbreiding van de bebouwing richting de A4 ook vragen om geluidsreductie van die A4. Het aanleggen van een geluidswal zal nodig zijn welke zich kan terug verdienen door deze uit te rusten met zonnepanelen. Kan de ontsluitingsweg hier dan ook (deels) mee gefinancierd worden?

Antwoord: Zoals aangegeven wordt voorgesteld om een haalbaarheidsstudie voor een tweede ontsluiting uit te voeren (Maatregel V.18).

Vraag:

§ 7.4.4 Laadpalen voor iedereen : Het koppelen van de laadpalen aan de aanleg van de hiervoor genoemde geluidswal met zonnepanelen is een optie. Veel huidige bestuurders van een volledige elektrische of hybride auto hebben een eigen laadpunt op hun oprit. Om het gebruik van dergelijke voertuigen te stimuleren zou bij iedere meervoudige parkeerplaats tenminste één laadpaal moeten staan.

Antwoord: Uw visie is duidelijk. Gemeente doet mee met de provinciale aanbesteding van openbare laadpalen, hier volgt beleid uit voor aantallen en locaties.

Vraag:

§ 7.5.3 Werkgroep verkeerveilige leefomgeving : De Stadsraad sluit hierbij graag met een afvaardiging aan.

Antwoord: dat weten we al. Er wordt nog nagedacht over een goede samenstelling. Dit is wel het voornemen (pagina 38).

Vraag:

§ 7.5.4 Heldere verkeersborden en bewegwijzering : Kan er tevens gekeken worden naar bebording die op diverse locaties ingegroeid, of in ieder geval deels aan het zicht ontnomen, raakt door de aanwezige groenvoorziening?

Antwoord: Zoals eerder aangegeven wordt er integraal naar gekeken.

Bijlagenboek mobiliteit in Steenbergen Deel 3

Vraag:

§ B3.6 Landbouwverkeer versus fietsverkeer: Het buitengebied van onze gemeente is nogal groot en overlap van het netwerk van landbouwverkeer en recreatieve fietsroutes kent ook de nodige dijken. Te denken valt onder andere aan de Oudlandsedijk, Smallendijk, Bloemendijk, Mariadijk, Schansdijk,

Dwarsdijk, Oude Heijdijk en de Heensedijk. Denkt de Gemeente Steenbergen daar ook een scheiding te kunnen realiseren tussen beiden?

Antwoord: Dit moet in zijn totaliteit nog verder worden onderzocht.

Vraag:

§ B3.8 Vrachtverkeer : Ervaring bij andere Brabantse wal-gemeenten is dat het gebrek aan diverse voorzieningen met name buitenlandse chauffeurs aanzet tot zaken die niet ten goed komen van de omgeving waar zij staan. Houdt de Gemeente Steenbergen bij de plannen voor een truckparking ook rekening met faciliteiten zoals sanitair, toilet en aanverwante zaken?

Antwoord: Vrachtwagenparkeren is een regionale opgave waar de gemeente aan deelneemt. Verkenning naar mogelijkheden in de Brabantse Wal-gemeenten loopt momenteel. Genoemde zaken zijn bekende aandachtspunten.

Vraag:

Stadspark : Het stadspark is tot nu toe niet genoemd in het GVVP. De Stadsraad hoopt en gaat er vanuit dat het GVVP en de plannen met het stadspark op elkaar afgestemd worden. Daarmee ook doelend op het gebruik door mindervaliden (goede en vlakke verharding) en bij de toegang(en) mogelijkheid om enkele fietsen te kunnen parkeren.

Antwoord: Verkeer en mobiliteit is ondersteunend aan overige planvorming. Bij planvorming stadspark wordt er integraal naar gekeken. Vanuit verkeer-mobiliteit is uitgebreide input geleverd op planvorming stadspark waaronder genoemde zaken.

Vraag:

Algemeen : De fysieke inrichting van wegen zou al de juiste voertuigsnelheid moeten afdwingen. Maar de campagnes met betrekking tot het gewenst gedrag, en zeker die voor het respecteren van de maximum snelheid, zouden het meest effect hebben als handhaving daar direct op aansluit. Is er een mogelijkheid dat de landelijke overheid hierbij te betrekken is (in campagne materiaal en budget voor handhaving).

Antwoord: Daar waar mogelijk wordt aangesloten bij landelijke en Provinciale campagnes. Handhaving op snelheid is een taak van de politie, niet van de gemeente. Gemeente vraagt wel waar mogelijk om aandacht voor handhaving.