



**STADSRAAD
STEENBERGEN**
voor jou / door jou

Vragen meerjarig uitvoeringsplan (MUP2021-2025) GVVP 2021-2030

Geachte heer Van Drunen,

De Stadsraad Steenbergen 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 Steenbergen 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 Steenbergen

Document BM2006233 : Vaststellen GVVP en MUP 2021-2025

§ 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?

§ 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"?

§ 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 Steenbergen? 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 Steenbergen?

Document MUP verkeer & mobiliteit 2021-2025

§ 4.2 Het meerjarenprogramma 2021-2025 (Nu) : Is er een verband of koppeling tussen V.12 (Korte termijn maatregelen Steenbergen 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?

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.



Vragen meerjarig uitvoeringsplan (MUP2021-2025) GVVP 2021-2030

§ 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 (schuinite voor afvoer regenwater) te groot waardoor het besturen van een scootmobiel, rolstoel of rollator onnodig veel kracht kost om koers te houden.

Document Mobiliteit in Steenbergen Deel 1

§ 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?

§ 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?

§ 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 voorgenoemde, op de stoep geparkeerd om even snel een boodschap te kunnen doen. Het aanbrengen van varkensruggen (witte bollen) langs de stoeprand zou hieraan een eind kunnen maken.



§ 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.

§ 3.2 Traverse Steenbergen : 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



Vragen meerjarig uitvoeringsplan (MUP2021-2025) GVVP 2021-2030

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.

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.

§ 3.3 Een toegankelijke openbare ruimte : Een hoger onderhoudsniveau van de trottoirs is één aspect welke we toejuichen. Wij verwachten dat de Gemeente Steenbergen 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?

§ 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?

§ 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 klaprozeviaduct (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?

Toelichting mobiliteit in Steenbergen Deel 2

§ 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?

§ 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



Vragen meerjarig uitvoeringsplan (MUP2021-2025) GVVP 2021-2030

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 verkeerstekens 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.



Vragen meerjarig uitvoeringsplan (MUP2021-2025) GVVP 2021-2030

§ 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.

§ 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 Lindenburglaan zal toenemen met de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg begrijpen wij niet. Als er zoveel bebouwing bijkomt zal de drukte op de Lindenburglaan 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?

§ 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 berijders 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.

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

§ 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?

Bijlagenboek mobiliteit in Steenbergen Deel 3

§ 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?

§ 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?



**STADSRAAD
STEENBERGEN**
voor jou / door jou

Vragen meerjarig uitvoeringsplan (MUP2021-2025) GVVP 2021-2030

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.

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).