stadsraad Steenbergen

Verbeterruimte als voeding voor het GVVP.

Gratis adviezen vanuit de inwoners van onze Gemeente samengevat door de Stadsraad Steenbergen.

Veilig gedrag is afhankelijk van de situatie ter plaatse.

Een veilig gevoel is afhankelijk van dat gedrag.

Stichting Stadsraad Steenbergen
Adres: De Kuip 12
4651 GV Steenbergen

Telefoon: 0167-562014
E-mail: info@stadsraadsteenbergen.nl
site: http://www.stadsraadsteenbergen.nl

Samenvatting

In de kern Steenbergen wordt veel geklaagd over de snelheid van het gemotoriseerd verkeer. De meeste voertuigen rijden te snel, sommigen echt veel te snel. In dit document vragen wij met name aandacht voor:

- het serieus aanpassen van de infrastructuur om de voertuigsnelheid in overeenstemming te krijgen met de bebording (verkeersremmers die dit echt afdwingen);
- het serieus verbeteren van de infrastructuur voor voetgangers, mindervaliden, kinderen en fietsers.

'Duurzaam veilig' is decennia lang richtinggevend geweest voor de wegbeheerder, maar helaas niet altijd effectief gebleken. Niemand zal daarom de wegbeheerder verhinderen extra maatregelen te nemen om echt veilig gedrag af te dwingen. Niet door een oerwoud aan verkeersborden, maar door een fysieke inrichting van de openbare ruimte die intrinsiek veilig gedrag afdwingt. Dit is dan ook de wens van veel inwoners van de kern Steenbergen.

De Stadsraad vraagt namens de inwoners van de kern Steenbergen om:

- Egale en vlakke trottoirs. Enig afschot voor waterafvoer mag, maar veel stoepen liggen zo scheef dat rolstoelen, rollators et cetera moeite hebben om koers te hebben.
- De toegang tot diverse winkels is vanwege het trottoir voor mindervaliden soms lastig vanwege het hoogteverschil tussen trottoir en dorpel.
- Diverse wegen in het centrum zouden als 'auto te gast straat' ingericht moeten worden. Fietsers en voetgangers hebben in het centrum vaak het gevoel door automobilisten als hinderlijk (remmend object) te worden ervaren.
- Op diverse locaties in en om het centrum zouden veilige zebrapaden gewenst zijn.
- Het kort parkeren op de stoep (Kaaistraat/Markt) zou ontmoedigd moeten worden door aanpassing (bollen, varkensruggen o.i.d.).
- Groot landbouwverkeer moet niet langer genoodzaakt zijn om door de Burgemeester van Loonstraat te rijden. Bij het viaduct in de Westlandse Langeweg zouden de haakse bochten moeten verdwijnen om het groot landbouwverkeer in de Burgemeester van Loonstraat te reduceren.
- Verkeersremmers in kern functioneren niet. Ze moeten niet op kruisingen liggen, maar tussen kruisingen om de snelheid voor een kruising al te minderen. Daarnaast dwingen de huidige verkeersremmers niet tot langzamer rijden.
- De verkeerssnelheid in woonerven moet omlaag en sluipverkeer om verkeersremmers in doorgaande wegen te ontlopen moet ontmoedigd worden. Vele automobilisten zijn van mening dat onze woonerven ook onderdeel van de 30km-zone zijn. Het tegendeel moet verduidelijkt worden door de woonerfborden te vervangen door de nieuwe variant met snelheidsaanduiding 15km/uur.
- Onderzoek te doen of omdraaien van de verplichte rijrichting in de Geert Vinckestraat leidt tot een rustiger verkeersbeeld in het deel van de Burgemeester van Loonstraat tussen het busstation en de Kaaistraat.

Stichting Stadsraad Steenbergen
Adres: De Kuip 12
4651 GV Steenbergen

Telefoon: 0167-562014
E-mail: info@stadsraadsteenbergen.nl
site: http://www.stadsraadsteenbergen.nl

1. Inleiding.

De Gemeente Steenbergen heeft besloten door een extern en deskundig bureau een plan te laten schrijven. Dit plan moet leiden tot verbetering van de vervoer- en verkeersstromen. Dit Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (GVVP) dient een verbetering voor alle inwoners van onze Gemeente Steenbergen tot gevolg te hebben. Het is ons bekend dat er diverse platforms van ondernemers en de middenstand al langer in gesprek zijn met de Gemeente Steenbergen. De Stadsraad Steenbergen is van mening dat er in het GVVP ook rekening gehouden moet worden met de inwoners. Tenslotte zijn de inwoners, ondernemers en vele anderen dagelijks gebruiker van de infrastructuur in de Gemeente Steenbergen. Dit heeft Gemeente Steenbergen ook ingezien getuige de Raadsmededeling van 6 februari 2018.

1.1 Aanleiding.

De Stadsraad Steenbergen heeft langs diverse kanalen vragen en opmerkingen gekregen die verband hebben met GVVP. Eén van die kanalen was het uitvoeren van een enquête tijdens de jaarmarkt in 2018. De reacties tijdens de jaarmarkt zijn als volgt te rubriceren:

- Er wordt op veel plaatsen in de kern Steenbergen (veel) te hard gereden;
- De veiligheid voor fietsers laat op sommige plaatsen te wensen over;
- Diverse locaties in onze kern worden qua verkeer beschouwd als onveilig.

Naast deze enquête zijn er uiteraard diverse andere contactmomenten met inwoners van Steenbergen geweest waarbij de inwoners oprecht vanuit hun bezorgdheid vele onveilige verkeersituaties aanbrengen. Op 27 april 2019 heeft de Stadsraad in de Sint Gummarus-kerk ook de inwoners van de kern Steenbergen gelegenheid geboden hun bezorgdheid te uiten. In dit document, waaraan vanaf april to augustus 2019 is gewerkt, zullen wij proberen vanuit diverse invalshoeken situaties onder de aandacht te brengen.
Als vrijwilligers van de Stadsraad Steenbergen pretenderen wij niet de ter zake opgeleide verkeersdeskundigen te zijn, maar zijn wij als inwoner slechts ervaringsdeskundigen. Veilig gedrag hangt sterk af van de situatie. En voor de kern Steenbergen zit de crux voor een veiliger gedrag in het verkeer in diverse verkeerssituaties.

1.2 Historische veranderingen.

Voordat we inzoomen op de ruimte voor verbetering lijkt het ons verstandig eens te kijken hoe een aantal zaken door de jaren heen gewijzigd zijn.

Als eerste de snelheden van personenauto's zo'n veertig jaar terug en nu.

Situatie	Medio 1980	Anno 2019
Woonerf	Stapvoets (5 à 6 km/uur)	15 km/uur
Binnen bebouwde kom	50 km/uur	30km/uur - zones
		50 km/uur - wegen
Buiten bebouwde kom	80 km/uur	60 km/uur - wegen
		70 km/uur - wegen
		80 km/uur - wegen
Snelweg	100 km/uur	100 km/uur
		120 km/uur
		130 km/uur

Stichting Stadsraad Steenbergen
Adres: De Kuip 12
4651 GV Steenbergen

Telefoon: 0167-562014
E-mail: info@stadsraadsteenbergen.nl
site: http://www.stadsraadsteenbergen.nl

De snelheid van bromfietsen in het verkeer is ten opzichte van zo'n veertig jaar geleden ook veranderd. De positie van de bromfiets op de openbare weg is tegenwoordig vaker op de rijbaan dan vroeger. Met name die wegen waar de snelheid voor auto's boven de 50 km/uur ligt is het risico voor de bromfietsbestuurder groter.

Bromfiets	Medio 1980	Anno 2019
Fiets/bromfietspad buiten bebouwde kom	45 km/uur	40 km/uur
Fiets/bromfietspad binnen bebouwde kom	45 km/uur	30 km/uur
Op de rijbaan	45 km/uur	45 km/uur

Dit betreft diverse veranderingen die op advies van Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) zijn doorgevoerd. Op verschillende niveaus heeft de (lokale) overheid adviezen vanuit het SWOV-programma 'Duurzaam veilig' opgevolgd en vertaald naar lokale situaties. 'Duurzaam veilig' is medio 1993 geïnitieerd, in 2005 herzien en nogmaals herzien in 2018. Duurzaam veilig wordt al decennia gezien als de (wettelijke) norm, maar dit betekent zeker niet dat de Gemeente Steenbergen niet van deze norm mag afwijken door in sommige situaties strengere maatregelen te nemen.[1]

Of men zich in het verkeer veilig voelt wordt ook bepaald door het gedrag van de andere verkeersdeelnemers. Veilig gedrag is sterk afhankelijk van de situatie. De verandering van de snelheid voor auto's - van vier naar negen snelheidsniveau 's – is nu nog steeds voor sommigen te lastig. Dit is op 80 km-wegen goed merkbaar als daar bestuurders rijden die twijfelen of zij daar 60 of 80 km/uur mogen rijden en kiezen voor een snelheid er tussen in (65 à 70 km/uur). De reactie van bestuurders achter zo iemand bepalen het veiligheids-niveau in die situatie. Blijft men er braaf achter rijden of haalt men in?

1.3 Onvolledige uitwerking leidt niet tot het beoogde resultaat.

Het veranderen van de voertuigsnelheid in de kernen, bijvoorbeeld van 50 naar 30 km/uur, zonder de weginrichting zodanig te veranderen dat de weg ook werkelijk de verlaagde snelheid afdwingt wordt niet serieus genomen door de meeste bestuurders. Veilig gedrag is mede afhankelijk van de situatie. Op plaatsen waar dit speelt worden op verzoek van de bewoners de zogenaamde 'Smileys' geplaatst en naar aanleiding van de uitkomst van de metingen worden er al dan niet aanvullende maatregelen genomen.

Gesteld kan worden dat men ervaart dat onveilig gedrag wordt beloond als:

- er geen aanvullende maatregelen genomen worden;
- er door de Politie niet op snelheid wordt gehandhaafd.

Bestuurders van voertuigen ervaren dat overtreding van snelheid in zekere zin gedoogd wordt en met het verstrijken van de tijd zal de grens steeds verder worden opgerekt.

Maken zachte heelmeesters dan stinkende wonden? Het heeft er op zijn minst alle schijn van dat goedkoop aan de voordeur zeker tot meer kosten aan de achterdeur leidt. Allerlei corrigerende maatregelen achteraf kosten sowieso meer inspanning van het Gemeentelijk bestuur en het ambtelijk apparaat daaronder. Tegelijkertijd hebben de burgers waarop het betrekking heeft een verminderd gevoel gehoord te worden door de Gemeente. Bij nieuwe initiatieven (op elk willekeurig vlak) kost het dus extra moeite om draagvlak te krijgen.

[1] De Arbowet beschouwd werken boven 2,5 meter als werken op hoogte en dienen veiligheidsmaatregelen genomen te worden. In de petrochemie wordt deze grens soms verlaagd naar 1,8 of 1,2 meter.

Stichting Stadsraad Steenbergen
Adres: De Kuip 12
4651 GV Steenbergen
Telefoon: 0167-562014
E-mail: info@stadsraadsteenbergen.nl
site: http://www.stadsraadsteenbergen.nl

2. Ruimte voor verbetering.

In dit hoofdstuk wordt per onderwerp toegelicht welke ruimte voor verbetering er volgens de inwoners van de kern Steenbergen is. Wil dat zeggen dat alle verbeteringen in één keer opgepakt moet worden. Nee. De Stadsraad snapt dat er budget beschikbaar moet zijn om zaken op te pakken en dat er prioriteiten gesteld moeten worden.
Dat wil echter niet zeggen dat de aangedragen punten koste wat het kost binnen één zittingstermijn van de Gemeenteraad afgehandeld dienen te worden. Als er aanleiding voor is om een meerjarenplan te schrijven en deze ten uitvoer te brengen, dient dit wel zodanig opgesteld en geborgd te worden dat het volledige plan uitgevoerd zal worden. Ook al kost de uitvoering langer dan één zittingstermijn.

2.1 Kwetsbare groepen verkeersdeelnemers.

Het verkeer kent diverse groepen kwetsbare deelnemers aan het verkeer. Denk bij deze groepen bijvoorbeeld aan kleine kinderen, ouderen en mensen met een lichamelijk of geestelijke beperking.

2.1.1 Kleine kinderen.

Kleine kinderen hebben nauwelijks notie van de risico's in het verkeer en zullen wanneer zij buiten zijn met name spelen. Wanneer het spelen op een grasveldje of speelterrein kan is dat prima, maar in een woonerf of op de stoep langs een weg is dat echt anders. De snelheid van het passerende verkeer is bepalend voor de veiligheid van het kind. In menig woonerf wordt te hard gereden, dus zijn de risico's voor kinderen toch hoger dan gewenst. De inrichting van woonerven en nieuwe bebording dient die lage snelheid af te dwingen.

2.1.2 Ouderen.

Het is algemeen bekend dat wanneer mensen ouder worden de reactiesnelheid afneemt en dat het verkeerd inschatten van voertuigsnelheid kan leiden tot ongelukken. Wanneer oudere mensen voor het lopen op straat ook nog afhankelijk worden van hulpmiddelen, zoals een rollator, driepoot, looprek of wandelstok, hebben zij tevens meer tijd nodig voor verplaatsing. Bijvoorbeeld bij het oversteken van een straat. Veel trottoirs zijn in een dusdanige conditie het onnodig veel aandacht en energie kost om je te voet te verplaatsen. Veel trottoirs liggen er dusdanig scheef en ongelijk bij dat het veel kracht kost om koers te houden. Voor ouderen is een kwalitatief betere bestrating zeer gewenst.

2.1.3 Mindervaliden.

Mensen met een lichamelijke beperking die voor verplaatsing afhankelijk zijn een scootmobiel of rolstoel, of mensen met een visuele handicap, hebben uiteraard te maken met het zelfde probleem als de ouderen. Vanwege de deplorabele staat van de bestrating en de overdreven hellingshoek (afschot) is het houden van de koers met een scootmobiel of rolstoel lastig en kost veel energie. Voor iemand met een visuele beperking is de huidige staat van de verharding, met hier en daar een opstaande klinker of stoeptegel, zeker een crime om mee geconfronteerd te worden.
De toegang tot winkels of openbare gebouwen is voor veel mindervaliden een probleem omdat het niveau van de stoep en de entree niet gelijk ligt. Niet alle winkeliers zijn bereid om dit probleem te verhelpen door een helling (van hout of metaal) te plaatsen. Toen de bestrating in het centrum is aangepast is helaas geen rekening gehouden met een gelijkvloerse toegang voor de mindervaliden. (*VN-verdrag handicap / Besluit toegankelijkheid*)

Stichting Stadsraad Steenbergen
Adres: De Kuip 12
4651 GV Steenbergen

Telefoon: 0167-562014
E-mail: info@stadsraadsteenbergen.nl
site: http://www.stadsraadsteenbergen.nl

2.2 Voetgangers.

Voor voetgangers zijn (nog) duidelijke(re) oversteekplaatsen op diverse plaatsen gewenst. Denk hierbij aan:

- de oversteek van de Markt naar de Gummaruskerk (Westdam afsluitbaar?);
- de Fabrieksdijk (van de Rabobank naar de Albert Heijn);
- het zebrapad op de Zeelandweg-Oost (zou beter herkenbaar moeten zijn en de verkeersremmer zou de snelheid echt moeten reduceren);
- de Kaaistraat en de Grote Kerkstraat.

Daarnaast ergeren veel voetgangers zich aan kort parkeren op de stoep in de Kaaistraat en de Grote Kerkstraat. Ook ter hoogte van de Markt en de Blauwstraat (om even snel een boodschap te halen). Aan het Havenpad wordt naast de Gall & Gall ook vaak door de diverse koeriers (half) op de stoep geparkeerd om pakketjes en goederen te leveren of op te halen. Aan de andere kant van de weg parkeren vaak automobilisten half op de stoep. Hierdoor wordt de doorgang nauw voor zowel de voetgangers met een winkelwagen en de vrachtwagens voor bevoorrading van de supermarkt kunnen er zeker niet door.
Het kort parkeren op de stoep voor een snelle levering of een boodschap zou onmogelijk gemaakt moeten worden door zogenaamde varkensruggen aan te brengen. Aan het Havenpad zou aan de zijde van het Hof van Nassau voor de koeriers één of twee parkeervakken bestemd moeten worden voor laden en lossen.

2.3 Fietsers / Bromfietsers

Fietsers vinden de verkeersveiligheid in het centrum op sommige plaatsen discutabel. In de Kaaistraat hebben sommige fietsers een onveilig gevoel vanwege de snelheid van het gemotoriseerde verkeer (auto's, bestelauto's en vrachtauto's) en fietsen juist om die reden op de stoep. Hierdoor is dat weer vervelend voor de voetgangers. Tevens is het fietspad in de Blauwstraat voor veel mensen verwarrend, omdat dit aan één kant van de weg ligt.
Het zou een geweldige verbetering zijn om de Burgemeester van Loonstraat, Kaaistraat, Fabrieksdijk, Westdam, Blauwstraat, Kromme Elleboog en Grote Kerkstraat te wijzigen in een fietsstraat [2]. Dit in combinatie met een inrichting die veiliger gedrag (lagere voertuigsnelheid) van de bestuurders afdwingt. Bergen op Zoom heeft dit met de Halsterseweg ook gedaan [3].
Fietsers die vanaf de West-Havendijk willen oversteken om richting centrum te fietsen zouden ook veiliger willen kunnen oversteken (tweede zebra?).

Halsterseweg

Verkeersbord RVV L51.

[2] https://nl.wikipedia.org/wiki/Fietsstraat
[3] https://indebuurt.nl/bergenopzoom/nieuws/video-fietsstraat-halsterseweg-deels-open~80913/

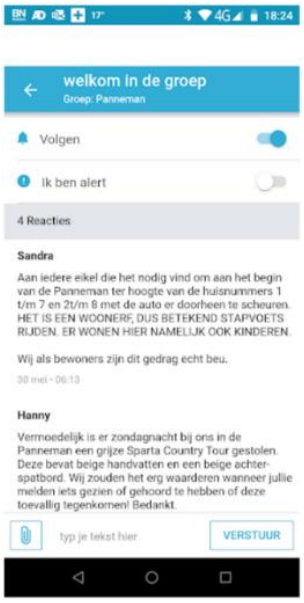
Stichting Stadsraad Steenbergen
Adres: De Kuip 12
4651 GV Steenbergen
Telefoon: 0167-562014
E-mail: info@stadsraadsteenbergen.nl
site: http://www.stadsraadsteenbergen.nl

2.4 Personenauto's / bestelauto's (koeriers)

Het gedrag van voertuigenbestuurders in het algemeen is tegenwoordig laakbaar. De heer in het verkeer lijkt uit te sterven. "Die regels gelden voor een ander, maar niet voor mij" lijkt het motto. Wanneer men aangesproken wordt ontsteekt men in woede, waar de Italiaan meestal met een onschuldige blik zijn schouder ophaalt en zo wil zeggen "Maar je houd toch van mij?"

Wanneer het gaat om het respecteren van de toegestane maximum snelheid zijn er niet veel plekken waar die werkelijk gerespecteerd wordt. Denk hierbij aan (snel)wegen met trajectcontrole, zoals de A58 (Roosendaal ↔ Bergen op Zoom), A20 (Rotterdam) en A2 (Amsterdam ↔ Utrecht). Ook in onze kern wordt de maximum snelheid grotendeels aan de laars gelapt. Zeker op de langere rechte wegen zoals de Franseweg, Molenweg, Burgemeester van Loonstraat, Oostgroeneweg en de Nassaulaan.

Controleren en/of handhaven op snelheid gebeurt binnen onze kern niet of in ieder geval weinig. Met regelmaat wordt er over de hardrijders gemopperd via De Steenbergsche Courant en de diverse 'social media'. Zie het screenshot *Veilige buurt-app*.



Het negeren van een inrijverbod (bijvoorbeeld het verlaten van de parkeerplaats aan het Havenpad door achterlangs de Albert Heijn direct naar de Fabrieksdijk te rijden) leidt ook tot irritatie bij overige weggebruikers die verkeer uit die straat niet verwachten. Een bussluis zou mogelijk een optie zijn waardoor vrachtwagens wel en personenauto's geen gebruik kunnen maken van dergelijke sluiproutes.

2.5 Vrachtwagens / Stadsbussen / Touringcars

Grote voertuigen zoals vrachtwagens komen in onze kern om winkels te bevoorraden. De route om de Albert Heijn te bevoorraden is altijd druk en leidt regelmatig tot opstoppingen op de Fabrieksdijk of de Lindenburghlaan. De kruising waar de twee straten op uitkomen kent vaak opstoppingen wanneer grote voertuigen de Lindenburghlaan willen inslaan.

In de Burgemeester van Loonstraat zorgen grote voertuigen zoals vrachtwagens, bussen en dergelijke ook met regelmaat voor een (groot) gevoel van onveiligheid. De combinatie van omvang en snelheid in relatie tot de breedte van de weg en de omvang en snelheid van tegenliggers speelt hierbij een belangrijke rol.

2.6 Landbouwvoertuigen

Landbouwvoertuigen vormen vanwege hun lengte, omvang en de rijsnelheid in de diverse straten zoals bijvoorbeeld Zeelandweg Oost, Burgemeester van Loonstraat, Leurschans, Kwartier en Watertorenweg een risico voor de overige weggebruikers.

Met name de bewoners van de Burgemeester van Loonstraat hebben hun bezorgdheid over de verkeersveiligheid in hun straat omdat dit een doorgaande route is waar veel verkeer gebruik van maakt en fietsers geen apart fietspad ter beschikking hebben. Naar het schijnt maken veel agrariërs met grote voertuigen geen gebruikt van de Westlandse Langeweg omdat de bochten voor en na het viaduct met grote voertuigen niet of nauwelijks te nemen zijn. Om die reden maken de agrariërs gebruik van de Zeelandweg oost en de Burgemeester van Loonstraat (*dit heeft de echtgenoot van een agrariër zich laten ontvallen*).

Stichting Stadsraad Steenbergen
Adres: De Kuip 12
4651 GV Steenbergen

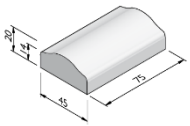
Telefoon: 0167-562014
E-mail: info@stadsraadsteenbergen.nl
site: http://www.stadsraadsteenbergen.nl

3. Infrastructuur

Zoals eerder (in §1.1) al aangegeven hangt veilig gedrag sterk af van de situatie ter plaatse. Als de Gemeente Steenbergen van mening is dat de wegen in onze kern vergevingsgezind zouden moeten zijn, moet dit slechts gelden voor de mogelijkheid om te kunnen uitwijken wanneer men onverwacht geconfronteerd wordt met een voertuig die uit een zijweg komt en pas op het laatste moment gezien wordt. Het kan echter niet de bedoeling zijn om vergevingsgezind te zijn bij het overschrijden van de maximum snelheid ter plaatse.
Vanwege de beperkte handhaving is het algemene gevoel van veiligheid in het verkeer bij veel voetgangers en fietsers laag. Dit gevoel zal verder afnemen naarmate de politie zich nog verder terug trekt. Met name de te hoge verkeerssnelheid is voor veel inwoners een doorn in het oog. Uiteraard wordt dit probleem veroorzaakt door diezelfde inwoners[4], maar ook koeriers/pakketdiensten, bezorgers van maaltijden, taxibusjes et cetera.

3.1 Verkeersremmers (verkeersdrempels/verkeersplateaus/kruisingplateaus)

Op enkele 50kM-wegen, en alle woonerven in Noordoost na, is de gehele kern ingericht als 30kM-zone. Dit is alleen gerealiseerd door in de gehele kern borden 30kM-zone, al dan niet met borden ‘Herhaling’, te plaatsen. De borden ‘30kM-zone’ zonder enige aanpassing van de wegen dwingen die snelheid van 30kM/uur niet af. Helaas kan geconcludeerd worden dat de huidige inrichting van de wegen geen bijdrage levert aan de snelheids-reductie. Deze mening wordt versterkt door het feit dat zeer veel borden met herhaling zijn geplaatst. Soms zijn er binnen 500 meter drie identieke borden geplaatst.
De verkeersremmers zijn ooit bedacht om de snelheid van het verkeer te beperken en om de kruisingen middels deze verkeersremmers als gelijk-waardige kruising te kunnen benoemen. De actueel fysieke uitvoering van deze verkeersremmers neigt naar schijnveiligheid. Deze dwingen in de ogen van de inwoners niet het gewenste resultaat af en laat de meeste voertuigbestuurders koud. Door de te hoge snelheid ziet men (langzaam) verkeer uit de zijstraten te laat en ontstaan ‘bijna ongelukken’. Het feit dat op veel locaties borden geplaatst worden met de tekst ‘Geef het door, rechts gaat voor’ getuigd dat met de verkeersremmers het creëren van een gelijkwaardige kruising mislukt is. Om woonwijken in onze kern werkelijk verkeersveilig te krijgen zouden er twee zaken veranderd moeten worden:



- Verkeersremmers moeten de snelheid van de bebording werkelijk afdwingen. De huidige uitvoering met lange hellingvlakken hebben geen snelheidsremmende functie. In de woonwijken rondom het Chassétheater in Breda liggen er betonnen bolvormige verkeers-remmers die wel de snelheid uit het verkeer haalt (zie afbeelding).
- Verkeersremmers moeten niet langer op kruisingen en splitsingen liggen, maar juist enkele meters er voor. Zo gaat de snelheid er voor een kruising of splitsing uit en niet pas op de kruising of splitsing. Een voorbeeld van een dergelijk idee is te zien op de N492 (De Groene Kruisweg) die van Rotterdam naar Brielle ligt.

[4] Forenzen, brengen en halen van kinderen naar school, sport, muziekles et cetera.

Stichting Stadsraad Steenbergen
Adres: De Kuip 12
4651 GV Steenbergen
Telefoon: 0167-562014
E-mail: info@stadsraadsteenbergen.nl
site: http://www.stadsraadsteenbergen.nl

Op de foto de Groene Kruisweg (N492) nabij de kruising met de Rivierweg.

3.2 Woonerven

Noordoost is de enige wijk in kern Steenbergen met woonerven. Net als in de rest van de kern Steenbergen wordt ook in deze wijk geklaagd over de verkeerssnelheid. Vóór de introductie van verkeersremmers hadden de woonerven een drempel als ingang. Doordat men in een haakse bocht tegelijk met een drempel geconfronteerd werd was het inrijden van een woonerf oncomfortabel, maakte bewust dat men een ander soort straat in reed en werkte derhalve snelheid verlagend. Hier wordt verkeersbord G05 (*zie rechts afgebeeld*) toegepast. Van dit verkeersbord G05 was ooit de bijbehorende snelheid algemeen bekend (stapvoets rijden).

Sinds de introductie van de verkeersremmers en 30km-zone in Noordoost hebben de woonerven serieus ingeboet aan verkeersveiligheid. Door het aanbrengen van de verkeersremmers op de hoofdwegen (Kwartier, Leurschans en Noord-donk) zijn de automobilisten de weg van de minste weerstand gaan zoeken door verkeersremmers te mijden. Men gebruikt de woonerven nu als sluiproute en hanteert daarbij vaak dezelfde snelheid als op die 30km-wegen. Het gevolg is dat de bewoners zich niet langer veilig voelen wanneer zij zich in hun straat bevinden. Voor bewoners van smalle woonerven was dit al langer het geval.

Bij metingen middels Dynamische Snelheid Displays (DSP), de welbekende smiley, in één van de woonerven is er over een lengte van ± 55 meter vastgesteld dat bij meer dan 4000 verkeersbewegingen daar de gemiddelde snelheid 29 km/uur en een piek van 51 km/uur gemeten zijn. Dat zijn snelheids-overschrijdingen van 94% tot 240%!

Het terugbrengen naar de oude situatie, dus geen verkeersremmers om gelijkwaardige kruisingen te creëren, gecombineerd met het vervangen van de oude borden G05 door de borden G05+A115 met de zwarte rand zal voor een deel bijdragen aan de bewustwording dat de wettelijke snelheid in de woonerven nog steeds 15km/uur is[5]. De bewoners hebben ooit mede vanwege de lage verkeerssnelheid voor wonen in een woonerf gekozen.

[5] https://wetten.overheid.nl/BWBR0004825/2014-03-20 §17 → artikel 44 t/m 46.
http://www.mensenstraat.nl/inspiratie/woonerven/

Stichting Stadsraad Steenbergen
Adres: De Kuip 12
4651 GV Steenbergen
Telefoon: 0167-562014
E-mail: info@stadsraadsteenbergen.nl
site: http://www.stadsraadsteenbergen.nl

3.3 Verkeerstromen

3.3.1 Kruising Fabrieksdijk, Lindenburghlaan, Westdam en Kromme Elleboog

De kruising Fabrieksdijk, Lindenburghlaan, Westdam en Kromme Elleboog is, zoals in §2.5 reeds aangegeven, voor vele weggebruikers echt een doorn in het oog. Op deze locatie de kruising veranderen in een rotonde is geen optie vanwege het ruimtegebrek. De verkeersveiligheid op deze plek is gebaat bij de afwezigheid van vrachtverkeer c.q. grote voertuigen. Maar bevoorrading van de Albert Heijn en de bouw van woningen in de buurt van het Gemeentehuis kan alleen doorgang vinden door vrachtverkeer van deze kruising gebruik te laten maken. Het zal een uitdaging zijn om hier een passende oplossing voor te vinden. (Optie: bevoorrading via depot op industrieterrein en verder met kleinere voertuigen.)

3.3.2 Ontlasting Burgemeester van Loonstraat

Verkeer vanuit de Van Gaverenlaan, welke voorheen via De werken en nu via de Lieve Vrouwenpoort (langs het busstation), over de Burgemeester van Loonstraat naar de Kaaistraat wil heeft nu voorrang op het verkeer op de Burgemeester van Loonstraat. Dit leidt regelmatig tot verwarring (bijna ongelukken), maar nog meer tot extra afremmen en optrekken voor verkeer wat al op de Burgemeester van Loonstraat rijdt. Dit zou mogelijke verholpen kunnen worden door de verplichte rijrichting in de Geert Vinckestraat voor motorvoertuigen te veranderen, namelijk naar de Kaaistraat toe. Onderzoek door het verkeerstechnisch bureau zou antwoord op deze aanname moeten geven.

3.3.3 Nassaulaan

De Nassaulaan ligt vol met verkeersremmers die nauwelijks een remmend effect hebben op de snelheid van voertuigen. Tot vlakbij de kruising met de David van Orliënstraat ligt er een fietspad aan beide zijden van de Nassaulaan, echter wanneer de fietsers aan het eind van het fietspad de rijweg op moeten worden zij vaak geconfronteerd met te grote snelheid van voertuigen. De lagere snelheid van motorvoertuigen moet ook hier veel beter worden afgedwongen.

3.3.4 Locatie busstation

De locatie van het busstation is uitermate bepalend geweest voor de herinrichting van de Burgemeester van Loonstraat. De busmaatschappij heeft afgedwongen dat er geen verkeersremmers in de Burgemeester van Loonstraat aangelegd zouden worden. Door de herinrichting is de Burgemeester van Loonstraat versmald en de snelheid verlaagd naar 30km/uur. De bewoners van de Burgemeester van Loonstraat hebben een actie gestart omdat er spiegels van geparkeerde auto's zijn afgereden en de snelheid van het verkeer vaak te hoog is vanwege de valse drempels.
Een hoop onvrede bij de bewoners van de Burgemeester van Loonstraat zou kunnen verdwijnen indien het busstation wordt verplaatst naar het Floraplein (*omdat dit toch al de route is en er geen verkeersremmers op de Molenweg zijn*) en de Burgemeester van Loonstraat echte verkeersremmers krijgt waardoor een lagere voertuigsnelheid wordt afgedwongen. Verplaatsing heeft uiteraard consequenties voor de gebruikers van het busvervoer (vervallen van één halte), maar het station meer naar het Zuiden verplaatsen maakt wel dat het in een van de grootste woonwijken komt te liggen en ook weer kort bij een supermarkt ligt. De vrij gekomen ruimte aan de Burgemeester van Loonstraat kan ten goede komen aan extra parkeerruimte om het centrum te ontlasten.

Stichting Stadsraad Steenbergen
Adres: De Kuip 12
4651 GV Steenbergen
Telefoon: 0167-562014
E-mail: info@stadsraadsteenbergen.nl
site: http://www.stadsraadsteenbergen.nl

3.3.5 Markt open of dicht

Het Retailers Platform Steenbergen (RPS) heeft zich in het verleden hard gemaakt voor de afsluiting van de Markt. Dit sluit ook aan op het plan Stadshaven waar de Gummarus-kerk onderdeel van de Markt zou zijn. De Markt heeft diverse terrassen en wordt regelmatig gebruikt voor evenementen. Vanwege de verkeersrust die is ontstaan op de Markt (en het centrum) zou deze afsluiting niet ongedaan gemaakt moeten worden.
Diezelfde RPS heeft inmiddels de wens om in het centrum (Kaaistraat, Grote kerkstraat of Blauwstraat) nog een extra supermarkt te krijgen. Dit omdat de klandizie bij veel winkels afneemt en men hoopt dat een supermarkt in het centrum de klandizie weer doet toenemen. De RPS gaat in onze opinie voorbij aan het feit er meer via internet gekocht wordt, ook levensmiddelen, en dat er in het centrum geen ruimte is voor een supermarkt met de bijbehorende parkeerruimte. Mensen die levensmiddelen hebben gekocht hebben er geen behoefte aan om vele honderden meters met volle tassen te sjouwen of als deze in een winkelwagen staan de winkelwagen terug te brengen. En als de tassen met bederfelijke waar eenmaal in de auto staan, gaat men niet terug naar het centrum voor een bril, woningdecoratie, een broek, een jurk of een paar sokken.
De Zeeland in Bergen op Zoom laat zien dat een combinatie van supermarkt, food- en non-foodwinkels, bouwmarkt, restaurant en een bioscoop met daarbij een ruime parkeerplaats buiten het centrum wel drukbezocht wordt.

3.3.6 Bebording langs de A4

Het ontbreken van juiste bebording op de A4 bij de afrit Dinteloord en de afrit Steenbergen draagt niet bij aan de ontlasting van de kern Steenbergen. Bij de afrit Dinteloord wordt wel de Welberg aangeduid, maar Steenbergen Noordoost niet. Verkeer met de bestemming Steenbergen Noordoost neemt de afrit Steenbergen en moet dan via de Zeelandweg Oost door de kern naar Noordoost.
Het toevoegen van de juiste bebording op de A4 bij de afritten 24, 25 en 26 (bij Dinteloord, Steenbergen en Halsteren) draagt bij aan de verkeersdrukte in de kern. Wanneer bij de afritten Dinteloord en Halsteren ook Steenbergen Noordoost zou zijn aangegeven hoeft het verkeer met deze bestemmingen niet door het centrum van de kern Steenbergen. Dit toevoegen kan eenvoudig gerealiseerd worden vanwege de modulaire opbouw.

3.3.7 Randweg Zuid

Zoals eerder in 2.6 aangegeven maakt met name grote landbouwvoertuigen geen gebruik van de Westlandse Langeweg en rijdt derhalve over de Burgemeester van Loonstraat. Daarnaast is er ook vrachtverkeer welke via de Burgemeester van Loonstraat en Franse-weg richting de Welberg of Moerstraten rijdt. De juiste bebording langs de A4 zou dit moeten reduceren, maar een Randweg Zuid -waar al jaren over gesproken wordt- zou ook flink bijdragen aan reductie van verkeersbewegingen op de Burgemeester van Loonstraat.

3.3.8 Onsluiting nieuwbouwwijk

De in aanbouw zijnde wijk naast het Gemeentehuis zal een goede ontsluiting moeten hebben. Houd de Gemeente rekening met extra verkeer over de Lindenburghlaan en via de Oost-Groeneweg door Noordoost?

3.3.9 Infrawerkzaamheden Zuid

Gedurende de werkzaamheden op Zuid zijn een aantal zaken opgevallen bij de bewoners van de wijk. Men vraagt zich af of bij de oplevering is gekeken of hetgeen is gerealiseerd

Stichting Stadsraad Steenbergen
Adres: De Kuip 12
4651 GV Steenbergen
Telefoon: 0167-562014
E-mail: info@stadsraadsteenbergen.nl
site: http://www.stadsraadsteenbergen.nl

voldoet aan de wens en de voorschriften als het gaat om bebording. Zo zijn er op diverse plekken op- en afritjes voor rolstoelen, rollators en kinderwagens niet terug aangebracht.

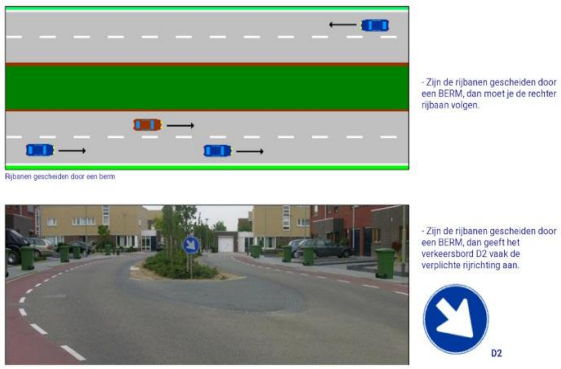
Dit betreft onder andere de Acacialaan en zijstraten, in dit geval de Eikstraat.

Worden veelgebruikte ‘olifantenpaadjes’ niet terug verhard. Buurtbewoners die van en naar de Vredeskerk lopen maken hier altijd gebruik van, waardoor er altijd kale plekken in het gras zichtbaar blijven. Door wat tegelwerk aan te brengen komt men tegemoet aan de wens van buurtbewoners.

Het olifantenpaadje in de Esdoornstraat.

Middenberm Lijsterbesstraat mist bebording.

Middenberm Esdoornstraat met bebording.



Voorbeeld uit een theorieboek.

De middenberm in de Esdoornstraat heeft aan het ene uiteinde een verkeersbord C2 (*Eenrichtingsweg, in deze richting gesloten voor voertuigen, ruiters en geleiders van rij- of trekdieren of vee*) en het andere uiteinde heeft geen verkeersbord.

Stichting Stadsraad Steenbergen
Adres: De Kuip 12
4651 GV Steenbergen

Telefoon: 0167-562014
E-mail: info@stadsraadsteenbergen.nl
site: http://www.stadsraadsteenbergen.nl

3.3.10 Straatwerk in het algemeen

Het straatwerk in het algemeen is slecht of wordt slecht onderhouden. Op diverse plaatsen in de kern liggen de klinkers los in de straat. Waar trottoirs geopend geweest zijn worden ze soms in dezelfde slechte staat teruggelegd als voor het uitnemen. Trottoirs die gekruist worden door een oprit naar een garage of erf zijn vaak verre van egaal en het wil ook met regelmaat gebeuren dat tegels er los gereden zijn. Als je er over loopt wiebelen de stenen. In sommige straten maken de klinkers geluid als je erover fietst (bijv. parkeerplaats tussen de haven en Zeelandweg-oost).
Indien men wil ervaren hoe mindervaliden en ouderen worstelen met de kwaliteit van onze trottoirs, zou dat eens gesimuleerd moeten worden door bijvoorbeeld het zicht te beperken (met een skibril met melkglas of met een geblindeerde skibril) of extra gewichten aan armen en benen[6]. Een serieus aandachtspunt met de toenemende vergrijzing en de wens om bijvoorbeeld een dementievriendelijke gemeente te zijn.
De kwaliteit die de Gemeente Steenbergen verwacht van de aannemers moet gewoonweg hoger en dient contractueel te worden afgedwongen. Retentiebedragen en -termijnen kunnen worden afgesproken om af te dwingen dat tekortkomingen worden verholpen.

4. Wet- en regelgeving

Zoals in 1.1 aangegeven zijn de leden van de Stadraad geen professionals en hebben zij dit document samengesteld met hetgeen door de inwoners aan **bezorgdheden** is aangeleverd. De inwoners en de leden van de Stadsraad zijn de ervaringsdeskundigen waar het gaat om het verkeersbeeld in de kern Steenbergen.
Helaas zijn de diverse CROW-publicaties[7] niet openbaar, maar slechts tegen betaling te verkrijgen. Deze publicaties zouden verhelderend kunnen werken om te bepalen of de infrastructuur in de kern ook minstens voldoet aan deze publicaties. Dit betreft:

- Inrichting van wegen : Binnen de bebouwde kom ASVV 2012
- Kennismodule Wegontwerp Binnen de bebouwde kom
- Richtlijnen over verkeersdrempels CROW-publicatie 344 Richtlijn drempels, plateau's en uitritten.
- Kennismodule Wegontwerp Bibeko met ASVV.

Ook het document Integrale Aanpak Snelheid (provincie) biedt geen kant en klare oplossing om de verkeersveiligheid in de Brabantse kernen. De termen die de Gemeente Steenbergen vanuit die wet- en regelgeving hanteert, zoals bijvoorbeeld V85[8], zeggen de leden van de Stadsraad dan ook onvoldoende. Dat neemt niet weg dat de Stadsraad graag aansluit om betrokken te raken bij de totstandkoming en de uitrol van de GVVP.

[6] Katja Schuurman heeft dat in 2015 getoond in https://tvblik.nl/katjas-bodyscan/ouderdom
[7] https://www.crow.nl/over-crow/crow/geschiedenis

[8] *De V85 is een landelijk gehanteerde verkeerskundige norm (de V85-regel) om te kunnen bepalen of te hard wordt gereden en of maatregelen nodig zijn. De V85 houdt in:*
- *De V85 is de gemeten snelheid die door 85 procent van de automobilisten niet wordt overschreden.*
- *De V85 is hier een acceptabele waarde. Overschrijdt de V85 met meer dan 15km/uur dan moeten maatregelen worden overwogen*

Stichting Stadsraad Steenbergen
Adres: De Kuip 12
4651 GV Steenbergen
Telefoon: 0167-562014
E-mail: info@stadsraadsteenbergen.nl
site: http://www.stadsraadsteenbergen.nl