Bijlagenboek mobiliteit in Steenbergen

DEEL 3

Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (GVVP)

gemeente Steenbergen

Suiker Unie

Bijlagenboek

Bijlage 1: Genodigden participatiegroep **04**

Bijlage 2: Wensen en knelpunten per kern **05**
B2.1 Steenbergen 05
B2.2 Dinteloord 05
B2.3 Nieuw-Vossemeer 06
B2.4 Kruisland 06
B2.5 Welberg 06
B2.6 De Heen en Heense Molen 06
B2.7 Buitengebied 07

Bijlage 3 Detailuitwerking gebiedsanalyse **08**
B3.1 Verkeersveiligheid 08
B3.2 Lopen 11
B3.3 Fietsen 15
B3.4 Openbaar vervoer 18
B3.5 Vaarwegen 21
B3.6 Landbouwverkeer 21
B3.7 Personenauto's 24
B3.8 Vrachtverkeer 26
B3.9 Parkeren 27

Bijlage 1: Genodigden participatiegroep

Overzicht van organisaties die genodigd zijn om deel te nemen aan de werkplaatsen.

Grote werkgevers
Cosun Beet Company
Jumbo Development
Koninklijke horeca Steenbergen
JMT Dinteloord
Van Oers United
Cosun Innovative Center

Bewoners
Dorpsraad Nieuw-Vossemeer
Dorpsraad Welberg
Stadsraad Steenbergen
Dorpsraad Dinteloord
Vereniging Werkgroep Behoud Leefbaarheid Dinteloord
Dorpsraad Kruisland
Ouderenbond
Stadlander
Werkgroep Hart voor de Stad - Verkeer
Leefbaarheid de Heen
Stichting Tante Louise
Werkgroep Heense Molen
Diverse burgers

Retail
Winkeliersvereniging Dinteloord Winkeloord
Winkeliersvereniging ONS (voorheen RPS)
Ondernemersplatform Steenbergen
Centrummanager stadshart Steenbergen

Recreatie
Jachthaven de Schapenput
Jachthaven Steenbergen
ReCron
VVV Brabantse Wal
Akkermans
Thuis! Dinteloord
De Kaai Steenbergen

Land- en tuinbouw
Coöperatie glastuinbouw Nieuw Prinsenland
Vereniging Glastuinbouw Steenbergen
ZLTO
Cumula

Bijlage 2: Wensen en knelpunten per kern

In hoofdstuk 4 van de toelichting bij het toekomstbeeld mobiliteit in Steenbergen staat een algemene samenvatting van de wensen en knelpunten die spelen in de Steenbergse samenleving. In deze bijlage vindt u de wensen en knelpunten per kern. Steenbergen is de enige stad binnen de gemeente en de grootste kern. In de stad bevinden zich naast het centrum en de woonwijken ook een aantal bedrijventerreinen. De ligging van de bedrijven maakt dat er vracht- en landbouwverkeer door de kern gaat. Ook de geparkeerde vrachtwagens zorgen voor overlast binnen de kern Steenbergen. Een aantal plekken in Steenbergen worden als niet veilig, niet logisch of onoverzichtelijk ervaren. De inwoners vragen op deze plekken om een nieuwe inrichting.

B2.1 Steenbergen

In de online enquête is een veelgenoemd punt het kruispunt Fabrieksdijk – Kade. Dit punt is onoverzichtelijk en te druk. Ook de Burgemeester van Loonstraat is regelmatig genoemd als verbeterpunt in de online enquête en door ZLTO en Cumela. Deze weg wordt als te smal ervaren voor het zware landbouw- en vrachtverkeer dat door de straat rijdt.

Naast de inrichting en de snelheid is het parkeren een belangrijk thema in Steenbergen. Niet alleen wordt de parkeerdruk als hoog ervaren op een aantal locaties, er wordt ook regelmatig fout geparkeerd, bijvoorbeeld het kort parkeren op de stoep in het centrum, onder andere door koeriers. Hierdoor zijn de voetpaden minder goed begaanbaar.

De wens bestaat om een verkeerscirculatieplan te realiseren voor het winkelhart. Er is gesproken met de retailers uit het centrum van Steenbergen. Op basis van dit gesprek is geconcludeerd dat er geen parkeerprobleem is, maar dat de vindbaarheid van een aantal parkeerplaatsen wel beter kan. In het centrum is veel overlast van laden en lossen bij winkels bijvoorbeeld bij de Albert Heijn leidt dit regelmatig tot opstoppingen.

In de wijk Noord-Oost ervaart men overlast van sluipverkeer op de woonerven.

Samenvattend hebben we de volgende punten in Steenbergen verzameld:

- Overlast van vracht- en landbouwverkeer door de kern.
- Parkeerproblematiek van vrachtwagens.
- De wens voor een integraal verkeerscirculatieplan voor het winkelhart.
- Verbeteren van de vindbaarheid van de parkeerplekken in het centrum.
- Onoverzichtelijke en onveilige verkeersituaties met name voor fietsers en voetgangers.
- Nieuwe inrichting nodig op plekken om te hard rijden tegen te gaan.
- Verkeersoverlast in Noord-Oost.
- Parkeerdruk in diverse woonwijken.

B2.2 Dinteloord

In en nabij Dinteloord bevinden zich veel landbouwbedrijven. Het bijbehorende verkeer kan voor overlast zorgen. Een aantal bedrijven is tegen de kern gevestigd waardoor zij wel door de kern heen moeten rijden. Daarnaast ervaren de inwoners van Dinteloord een hoge parkeerdruk en is er overlast van te hard rijdend verkeer bijvoorbeeld op de Steenbergseweg. Deze weg is regelmatig als verbeterpunt genoemd in de online enquête. De vraag bestaat om straten zo in te richten dat het te hard rijden wordt ontmoedigd. In de kern Dinteloord bestaat de wens om de kern comfortabeler te maken voor voetgangers door het plaatsen van oversteekmogelijkheden en het trottoir te verbeteren.

Samenvattend hebben we de volgende punten verzameld over Dinteloord:

- Vracht- en landbouwverkeer in de kern.
- Hoge parkeerdruk.
- Betere bewegwijzering naar het centrum en de parkeerplekken rond de kreek.
- Nieuwe inrichting nodig op plekken om te hard rijden tegen te gaan.
- Meer comfort voor voetgangers door het verbeteren van trottoirs en het plaatsen van oversteekmogelijkheden.
- Wens voor een ommetje over de dijken langs het Volkerak.

B2.3 Nieuw-Vossemeer

In de kern Nieuw-Vossemeer hebben de inwoners behoefte aan een verbetering in het openbaar vervoer. Het zou fijn zijn als de bus frequenter rijdt. Meer en toegankelijkere voetpaden zijn een wens in de kern. Deze wens wordt versterkt door het gebrek aan parkeerruimte bij de Spar. Hierdoor gaan mensen verkeerd parkeren, bijvoorbeeld deels op de stoep. Ook op de Hoogte wordt dit probleem ervaren, waar mensen op de stoep parkeren om de rijbaan vrij te houden. Onlangs is er vanuit de dorpsraad een initiatief gekomen voor de invulling van Sunclass en Stellebos. Deze is in de Mobiliteitsvisie nog niet opgenomen omdat dit nog verder beoordeeld moet worden door de gemeente.

Samenvattend hebben we voor Nieuw-Vossemeer de volgende punten verzameld:

- Verbetering openbaar vervoer.
- Meer én begaanbare voetpaden.
- Te weinig parkeerplek voor de Spar.
- Overlast van fout geparkeerde auto's .

B2.4 Kruisland

Net als in de andere kernen ervaren de inwoners van Kruisland overlast van te hard rijdend verkeer, met name op de Molenstraat. Dit veroorzaakt onveilige situaties voor fietsers. Op bepaalde punten is het voor fietsers lastig oversteken, omdat de auto's te snel rijden maar ook omdat de oversteek onduidelijk is of niet optimaal (bijvoorbeeld een haakse bocht). Het fietsen in Kruisland
wordt als niet veilig ervaren. Zowel door het te hard rijden van auto's als het landbouwverkeer dat de weg deelt met fietsers en voetgangers. Ook voor voetgangers is de snelheid een probleem, met name op de oversteekplekken waar veel schoolgaande kinderen gebruik van maken. De openbaar vervoerverbindingen met de kern mogen ook verbeterd worden.

Samenvattend hebben we voor Kruisland de volgende punten verzameld:

- Te hoge snelheid in de kern.
- Onveilige verkeerssituaties vooral voor fietsers door te hard rijders.
- Oversteekplaatsen voor fietsers niet optimaal en soms onveilig .
- Diverse onoverzichtelijke situaties Molenweg - Molenstraat - Gastelseweg.
- Verbetering openbaar vervoer.

B2.5 Welberg

Ook in Welberg is de verkeersveiligheid een belangrijk thema. Fietsers voelen zich op meerdere locaties onveilig in het verkeer. Daarnaast ervaren de bewoners sluipverkeer door de kern.

Samenvattend hebben we de volgende punten over Welberg verzameld:

- Snelheid en inrichting Welbergsedijk en Kapelaan Kockstraat.
- Verkeersveiligheid voor fietsers.
- Sluiproutes door Welberg.

B2.6 De Heen en Heense Molen

Op de Dorpsweg en de Heensedijk in De Heen wordt vaak te hard gereden. Het te hard rijdend verkeer zorgt ook voor overlast in de Heense Molen. Dit is ook duidelijk naar voren gekomen in de online enquête. De aansluiting van deze Dorpsweg met de N257 mag volgens de inwoners verbeterd worden. De opstaphalte voor de bus in De Heen is buiten de kern gelegen aan de N257. De bijbehorende abri heeft echter weinig relatie met de halte. Ook ervaren de inwoners overlast van vrachtverkeer en auto's die deels op de stoep parkeren.

Samenvattend hebben we de volgende punten over De Heen en Heense Molen verzameld:

- De Heen: hoge snelheid met name op de Dorpsweg en de Heensedijk.
- De Heen: stoepparkeren aan de Dorpsweg zorgt voor minder begaanbare trottoirs.
- De Heen: aansluiting Dorpsweg met N257.
- De Heen: sluipverkeer vrachtverkeer.

- De Heen: verbetering openbaar vervoer: halte ligt ver van de kern en abri heeft te weinig relatie met de halte
- Heense Molen: hoge snelheid Rijksweg (N257), parallelwegen en Heensemolenweg.
- Heense Molen: weginrichting en landschappelijke vormgeving past onvoldoende bij woonkern.
- Heense Molen: sluipverkeer parallelwegen.
- Heense Molen: oversteekbaarheid en herkenbaarheid kruispunt Heensemolenweg.

B2.7 Buitengebied

De gemeente Steenbergen kent een mooi en ruim buitengebied waar veel mogelijkheden tot recreatie zijn. Ook in het buitengebied zijn een aantal buurtschappen en bedrijven gevestigd. In het buitengebied ervaren inwoners overlast van het hard rijdende verkeer. Een aantal locaties zijn daarom al 30 km/u zones. Dit is op meer plekken in het buitengebied nodig. De hoge snelheden zorgen voor een onveilig gevoel in het verkeer. Ook ervaart men overlast van sluipverkeer. Verder zijn er wegen in het buitengebied waar zowel landbouw- en vrachtverkeer en fietsverkeer gebruik van maakt. Dit kan leiden tot onveilige situaties.

Samenvattend hebben we de volgende punten over het buitengebied verzameld:

- Te hard rijdend verkeer.
- Overlast (geluid, trillingen) door vrachtverkeer.
- Sluipverkeer.
- Door de snelheid een onveilig gevoel in het verkeer.
- Er is op locaties een conflict tussen landbouw- en vrachtverkeer met het fietsverkeer.
- Er is ruimte nodig voor landbouwverkeer.

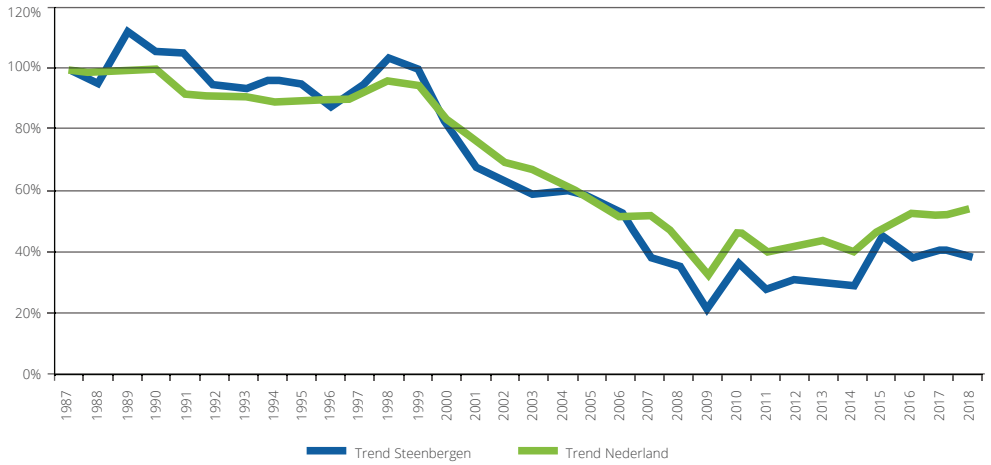
Bijlage 3 Detailuitwerking gebiedsanalyse

In hoofdstuk 5 van de toelichting bij het toekomstbeeld mobiliteit in Steenbergen staat een algemene samenvatting van de gebiedsanalyse van gemeente Steenbergen. In deze bijlage vindt u een nadere toelichting op deze gebiedsanalyse.

B3.1 Verkeersveiligheid

Als gevolg van een succesvol verkeersveiligheidsbeleid neemt het aantal ernstige verkeersongevallen sinds de jaren tachtig gestaag af. Tegelijkertijd met de opkomst van de elektrische fiets en de smartphone is deze afname vanaf 2010 gestopt en neemt het aantal ernstige slachtsoffers zelfs alweer licht toe. Dit vraagt om een aanpassing van het verkeersveiligheidsbeleid met meer aandacht voor menselijk gedrag.

De onderstaande tabel laat zien hoeveel letselongevallen en hoeveel dodelijke ongevallen de afgelopen jaren hebben plaatsgevonden in de gemeente Steenbergen.



Grafiek B3.1: Trendlijn index letselongevallen gemeentelijke wegen (1987 is 100)

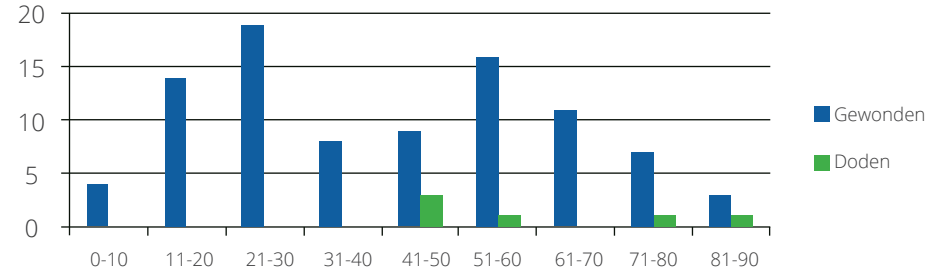
Jaar	Dodelijke afloop	Letsel ongeval
2014	0	12
2015	3	19
2016	1	9
2017	1	17
2018	0	17
2019	1	17
Totaal:	6	91

Tabel B3.1: Aantal ongevallen met letsel of dodelijke afloop binnen gemeente Steenbergen 2014 t/m 2019 (totaal alle wegbeheerders)

Samen met de provincie, de regio West-Brabant en andere Brabantse gemeenten werken we aan de gezamenlijke ambitie: streven naar NUL verkeersdoden. Hiervoor hebben we in het Brabants Verkeersveiligheidsplan een werkwijze afgesproken om deze ambitie waar te maken: de risicogestuurde aanpak. Volgens de uitgangspunten van deze ambitie hebben we een analyse uitgevoerd van de geregistreerde ongevallen waarbij we specifiek gekeken hebben naar de leeftijd, de vervoerswijzen, type wegen en locaties. Onderstaand vindt u hiervan een samenvatting. In de ongevallenstatistieken hebben we uiteraard meer informatie beschikbaar die we benutten bij een nadere uitwerking van het (verkeersveiligheids) beleid.

Leeftijdsgroep

De meeste slachtoffers vallen in de leeftijdsgroep tussen 21 en 30 jaar en vanaf 51 jaar. De komende jaren zullen we daarom extra aandacht besteden aan deze leeftijdsgroepen. Schoolgaande kinderen (basisschool) zijn minder vaak het slachtoffer van verkeersongevallen. Wel is er een stijging in het aantal ongevallen vanaf 12 jaar, wanneer de kinderen naar het voortgezet onderwijs gaan. Ook zien we een stijging bij jongvolwassenen die net hun rijbewijs hebben.

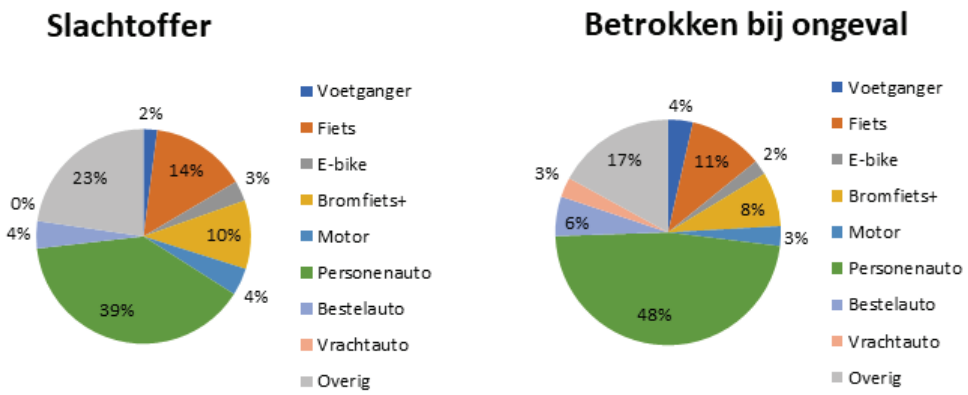


Grafiek B3.2. Ongevallenslachtoffers naar leeftijdscategorie binnen gemeente Steenbergen 2014 t/m 2019 (totaal alle wegbeheerders)

Vervoerswijzen

Bij de slachtofferongevallen is in de meeste gevallen een personenauto betrokken. Dat is ook logisch omdat de auto veruit het meest gebruikte vervoersmiddel is. In 48% van de gevallen is een personenauto betrokken bij een ongeval. De slachtoffers vallen echter vaak in een andere doelgroep. 30% van de slachtoffers zijn kwetsbare deelnemers (voetganger, fiets en bromfiets). Het gemotoriseerde verkeer (motor, auto, bestelauto en vrachtauto) is in 59% van de ongevallen betrokken, terwijl 47% van de slachtoffers dit gemotoriseerde vervoersmiddel gebruikte. Er vinden relatief veel ongevallen plaats waar gemotoriseerd verkeer bij betrokken is. Gezien de landelijke omgeving ligt het in de lijn der verwachting dat gemotoriseerd verkeer sterker vertegenwoordigd is in de ongevallencijfers.

Er zijn landelijk twee belangrijke oorzaken aan te wijzen voor de toename van het aantal ernstige ongevallen in het verkeer. In de eerste plaats zorgt afleiding in het verkeer – o.a. door het gebruik van smartphones – voor meer ongevallen, waarbij relatief vaak maar één partij betrokken is die tegen een boom of een ander obstakel botst. In de tweede plaats zorgt de opkomst van de e-bike ervoor dat ouderen vaker fietsen en grotere afstanden afleggen, waarbij de combinatie van hogere snelheden, een lagere reactiesnelheid en een grotere kwetsbaarheid zorgt voor relatief veel ongevallen met (ernstig) letsel.



Grafiek B3.3: Betrokkenen en slachtoffers per vervoerswijze binnen gemeente Steenbergen 2014 t/m 2019 (totaal alle wegbeheerders)

Type wegen

Meer dan de helft van de letselongevallen vindt plaats in het buitengebied. Alle ongevallen met een dodelijke afloop hebben buiten de bebouwde kom plaatsgevonden. Het gaat om zes dodelijke ongevallen in de periode tussen 2014 en 2019.

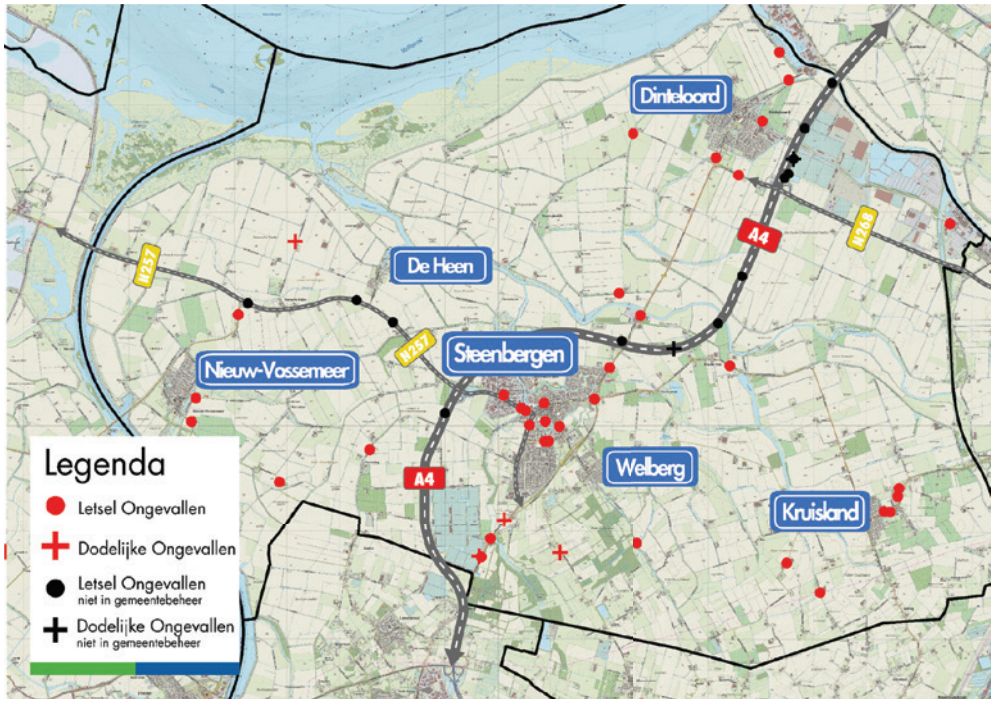
	Bebouwde kom					
	Binnen		Buiten		Onbekend	
	Letsel	Dodelijk	Letsel	Dodelijk	Letsel	Dodelijk
Gemeente	25	0	32	4	11	0
Provincie	3	0	4	0	0	0
Rijk	0	0	12	2	1	0
Onbekend	1	0	1	0	1	0
Totaal:	29	0	49	6	13	0

Tabel B3.1: Aantal ongevallen met letsel of dodelijke afloop binnen gemeente Steenbergen 2014 t/m 2019 (totaal alle wegbeheerders)

Om meer duidelijkheid te krijgen over waar de grootste risico's zijn, kijken we naar de maximumsnelheid op wegen en het aantal ongevallen. De meeste slachtoffers vinden plaats op 80 km/u wegen. Een aantal van onze wegen in het buitengebied zijn 80 km/u wegen. Het valt op dat er relatief veel slachtoffers vallen bij ongevallen op 50 km/u wegen. Een veel kleiner deel van de wegen in de gemeente zijn 50 km/u wegen. Hierbij moeten we wel rekening houden dat er normaal gesproken meer verkeer over een 50 km/u weg rijdt dan over een 30 km/u weg.

Ongevallenlocaties

Er zijn geen duidelijke locaties te noemen waar veel letselongevallen plaatsvinden. Wel is zichtbaar dat er meer ongevallen plaatsvinden in de drukkere gebieden zoals bijvoorbeeld het centrum van Steenbergen.



Kaart B3.1: Locaties ongevallen met letsel en dodelijke ongevallen binnen gemeente Steenbergen 2014 t/m 2019 (totaal alle wegbeheerders)

Via de online enquête hebben we gevraagd welke knelpunten er op het gebied van verkeer zijn. De drie meest genoemde locaties zijn:

- **Kade in Steenbergen**
  De Kade vind men een drukke weg die men op sommige punten onoverzichtelijk vindt. Dit geldt met name voor het kruispunt met de Fabrieksdijk. Hierdoor voelen fietsers en overstekende voetgangers zich niet veilig. Ook automobilisten vinden het lastig om het kruispunt over te steken.

- **Steenbergseweg in Dinteloord (binnen de kom)**
  Hier wordt volgens verschillende omwonenden te hard gereden en wordt de oversteekplaats als onveilig ervaren. Niet iedereen vind de voorrangsregels bij de wegversmallingen duidelijk. De indruk bestaat dat mensen juist extra hard rijden om de tegenligger net voor te zijn.

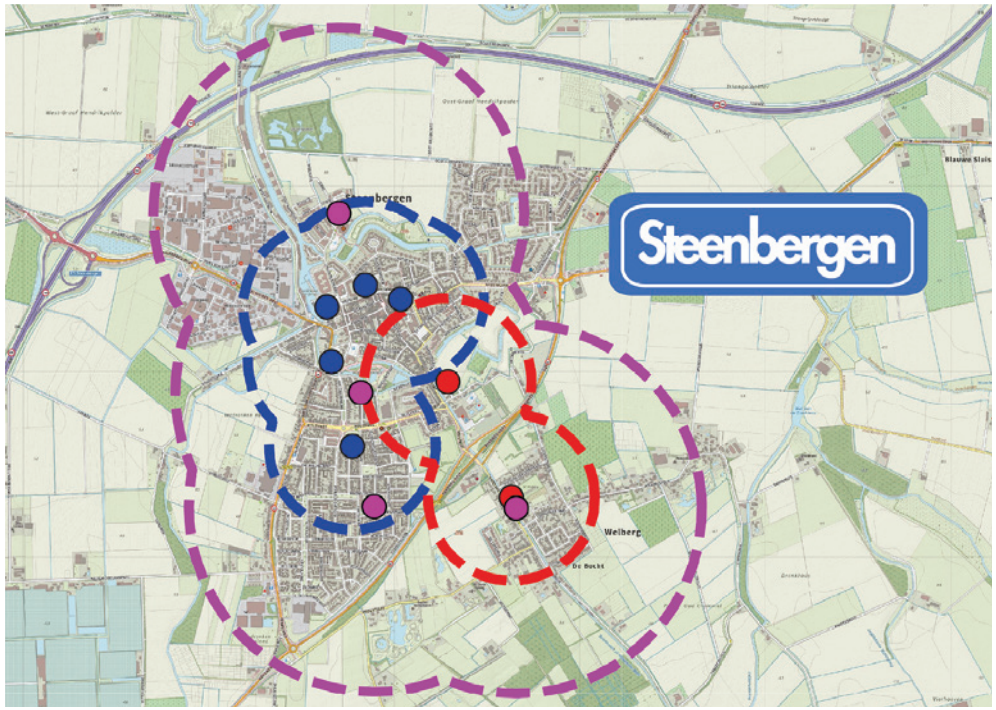
- **Burgemeester van Loonstraat in Steenbergen**
  Ook op de Burgemeester van Loonstraat wordt er volgens omwonenden te hard gereden. Na de herinrichting is de weg versmald wat zowel door de agrariërs als door de overige weggebruikers als vervelend wordt ervaren. Door de versmalling vind men het lastiger om elkaar veilig te passeren. Ook voor de fietser vindt men het niet veilig op deze weg.

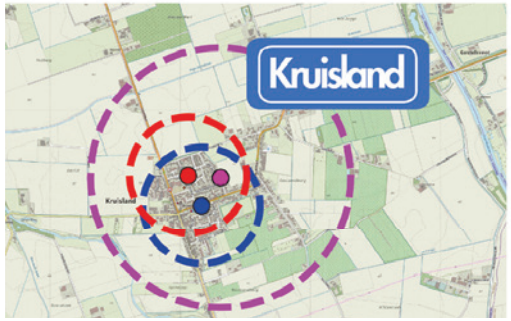
B3.2 Lopen

Loopafstanden

De kernen binnen de gemeente Steenbergen hebben een omvang waarbij bijna alles te voet kan worden afgelegd. Zo hebben bijna alle woningen een basisschool op loopafstand. Uitzondering hierop is De Heen waar geen basisschool is. Uit de online enquête is gebleken dat een kwart van de leerlingen regelmatig te voet naar school gaat of gebracht wordt. Gezien de korte loopafstanden is er potentie om dit aandeel te verhogen.

De supermarkten in de gemeente Steenbergen liggen niet allemaal op loopafstand. De reële loopafstand naar een supermarkt is kleiner dan naar een basisschool omdat mensen vaak boodschappen moeten dragen. In De Heen is geen supermarkt is en enkele woningen in Steenbergen Noord-Oost liggen verder dan 450m van een supermarkt vandaan. De onderstaande afbeeldingen geven de loopafstanden naar de verschillende voorzieningen per kern weer.





Legenda

- Gemeenschapshuis
- Supermarkt
- Basisschool
- Loopafstand gemeenschapshuizen (450m)
- Loopafstand supermarkt (450m)
- Loopafstand basisscholen (1000m)

Kaart(en) B3.2: Loopafstanden naar voorzieningen in de diverse kernen binnen gemeente Steenbergen

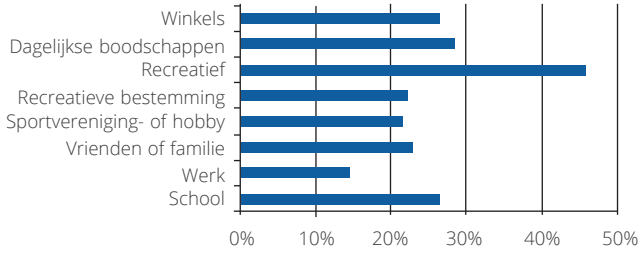
Bestemmingen te voet

In de enquête hebben mensen aangegeven waar zij regelmatig te voet naar toe gaan. Een kwart van de verplaatsingen naar school doen zij regelmatig te voet. Ook de dagelijkse boodschappen of het bezoeken van vrienden of familie wordt met regelmaat te voet gedaan. Lopen ter ontspanning is het meest populair: bijna de helft van de mensen die een recreatieve verplaatsing maakt doet dat te voet. Als mensen naar hun werk reizen, doen zij dit minder vaak te voet. Dat is niet gek want werk ligt vaak een stuk verder van huis dan bijvoorbeeld de basisschool.

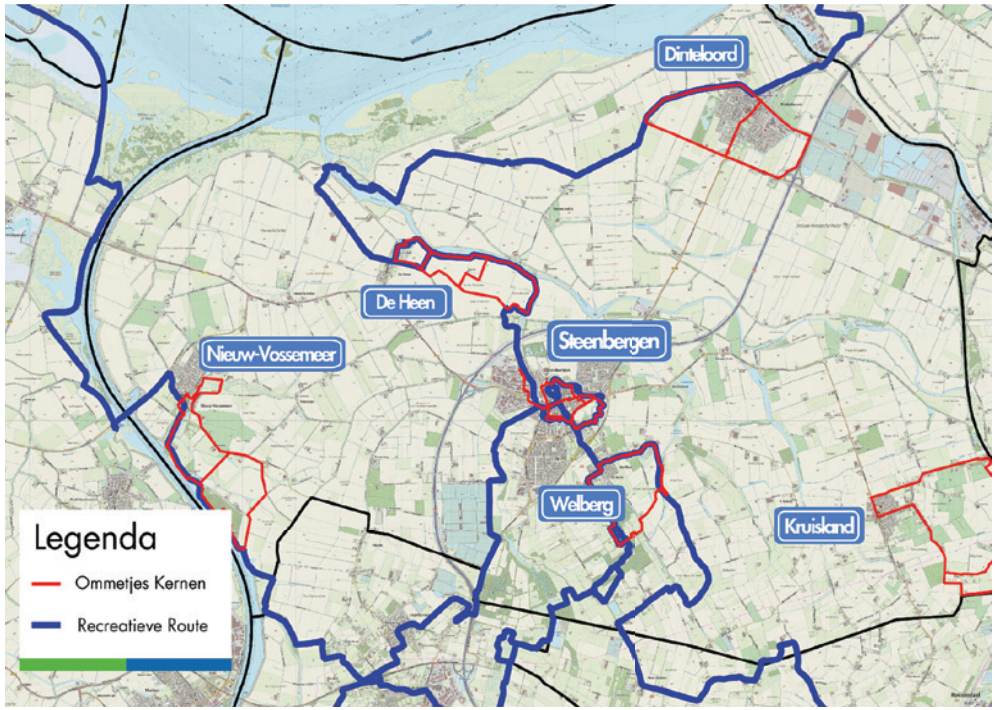
Looproutes door de kernen

De online enquête geeft inzicht in de meest gebruikte looproutes door de gemeente. Dit beeld is nog niet compleet omdat wij weten dat niet alle kernen even goed vertegenwoordigd zijn in de enquête. Ook de scholieren hebben de enquête weinig ingevuld. Daarom hebben wij de looproutes die in de enquête zijn aangegeven, aangevuld met informatie van de dorpsraden en stadsraad en de informatie die al bekend is bij de gemeente. De onderstaande kaart geeft het hoofdloopnetwerk aan.

Te Voet



Grafiek B3.4: Percentage voetgangers per bestemmingstype



Kaart B3.4: Recreatieve wandelroutes en ommetjes in gemeente Steenbergen

Recreatief wandelen

De kernen en het buitengebied van de gemeente Steenbergen heeft mooie gebieden waar fijn gewandeld kan worden. Elke kern heeft een eigen ommetje waar de inwoners graag gebruik van maken. Toch is ook vaker genoemd dat de gemeente nog meer recreatieve kansen kan benutten door de natuurgebieden meer en beter toegankelijk te maken voor de voetganger. Zo bestaat onder de inwoners van Dinteloord de wens voor een mooie wandelroute langs het Volkerak. De onderstaande kaart geeft de bestaande recreatieve wandelroutes weer. In de enquêteresultaten zijn deze routes, met name de ommetjes, duidelijk terug te zien.

Kaart B3.3: Wandelnetwerk in de kernen van gemeente Steenbergen

Toegankelijkheid en veiligheid

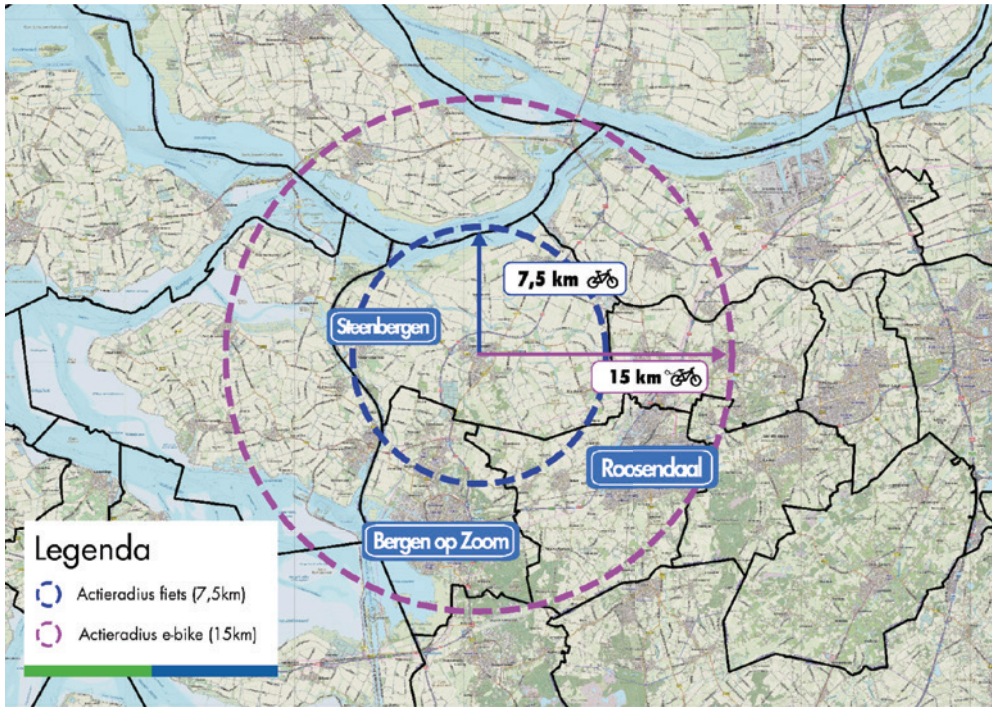
Veel voetgangers ervaren dat trottoirs vaak niet goed toegankelijk zijn. Dit wordt meestal veroorzaakt door ongelijke bestrating, door geparkeerde voertuigen of door andere obstakels op het trottoir. Dit is met name voor ouderen en gehandicapten een belemmering om zelfstandig door de kernen te lopen of rijden met een rolstoel, rollator of scootmobiel. Ook de verkeersonveiligheid op bepaalde locaties zorgt ervoor dat lopen niet als prettig of veilig ervaren wordt: één op de vijf knelpunten die in de enquête zijn genoemd gaan over verkeersonveilige situaties voor de voetganger.

B3.3 Fietsen

De fiets is op de korte afstand een aantrekkelijk vervoermiddel. Fietsen is snel, goedkoop, duurzaam en goed voor de gezondheid. Het aanleggen en onderhouden van fietsinfrastructuur kost de gemeenschap veel minder dan infrastructuur voor andere vervoerswijzen. Bovendien is fietsen belangrijk voor de sociale cohesie: op de fiets beleef je de omgeving veel intensiever en ontmoet je makkelijker buurt- en dorpsgenoten. Uit de online enquête is gebleken dat een kwart van de inwoners van Steenbergen regelmatig gebruik maakt van de fiets voor 'functionele' verplaatsingen (dus niet recreatief).

Fietsafstanden

Met een normale (niet-elektrische) fiets is 7,5 kilometer een reële afstand voor dagelijkse fietsritten (woon-werk of school-thuis). Alle kernen in de gemeente Steenbergen liggen binnen een afstand van 7,5 kilometer van het centrum van Steenbergen. Met de e-bike is een afstand van 15 kilometer voor dagelijkse verplaatsingen reëel. Hiermee komen voor de meeste kernen binnen Steenbergen steden als Bergen op Zoom en Roosendaal binnen fietsafstand te liggen. Hiermee is het aantrekkelijker geworden voor inwoners van onze gemeente om op de fiets naar het werk te gaan, ook als de werklocaties wat verder weg liggen. Uiteraard is het wel noodzakelijk dat de fietsinfrastructuur hier geschikt voor gemaakt wordt.

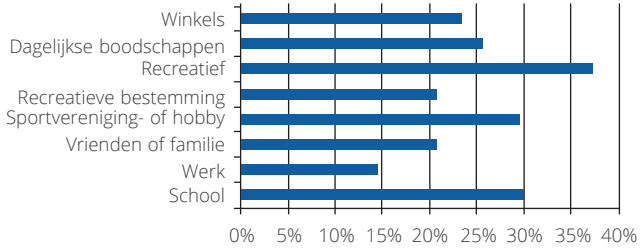


Kaart B3.5: Hemelsbrede actieradius fiets (7,5 km, blauw) en e-fiets (15 km, paars) vanuit centrum Steenbergen

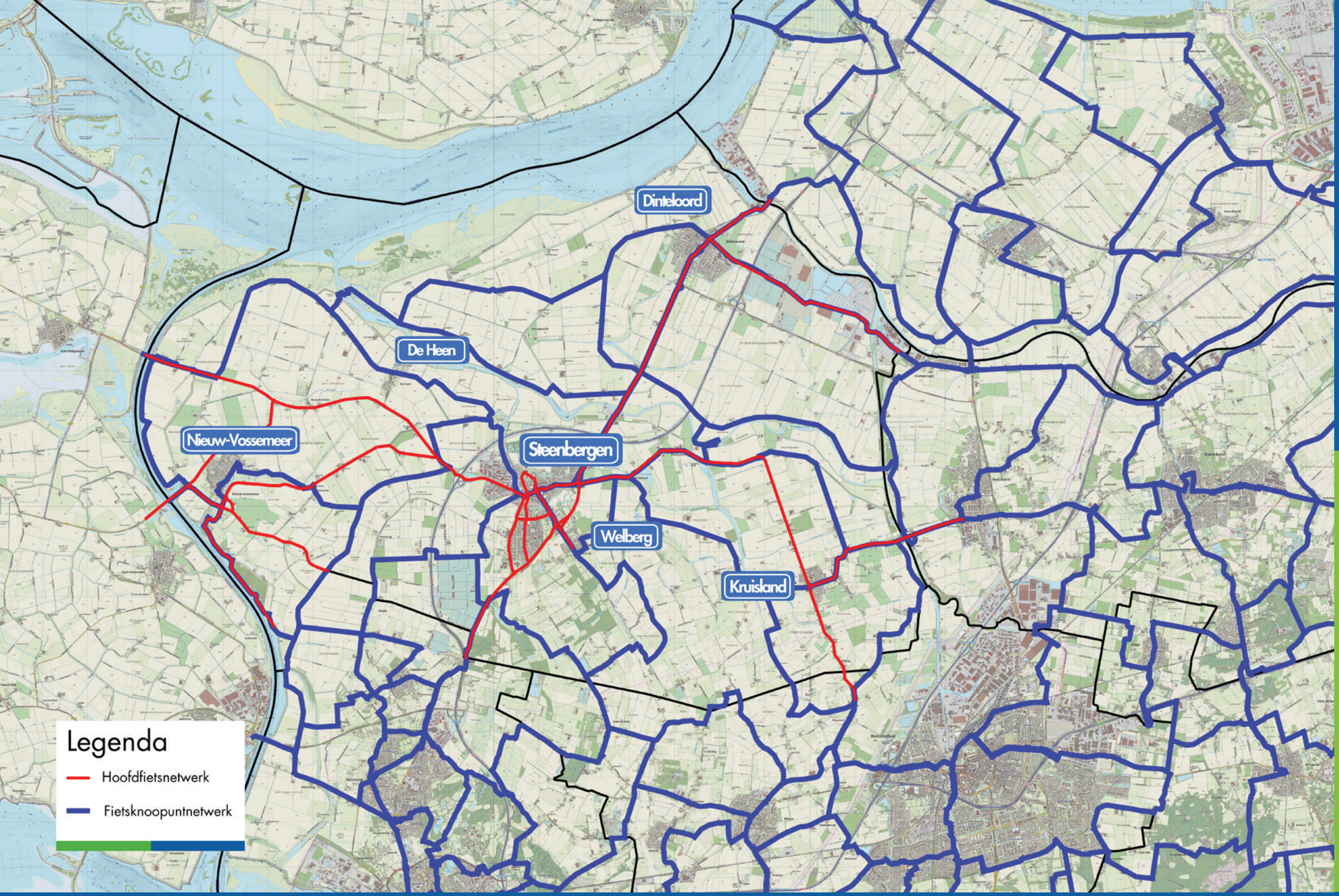
Bestemmingen fietsers

De meeste voorzieningen in de gemeente Steenbergen zijn te fiets of met de elektrische fiets te bereiken. De fiets wordt regelmatig gebruikt om een rondje te fietsen, naar school te gaan, de winkels te bezoeken of de dagelijkse boodschappen te doen. Het bezoeken van een sportvereniging of hobbyclub wordt vaker met de fiets gedaan dan te voet. Het aantal mensen wat regelmatig met de fiets naar het werk gaat is met 15% relatief laag.

(E-)Fiets



Grafiek B3.5: Percentage fietsers per bestemmingstype



Kaart B3.6: Hoofdfietsnetwerk en recreatieve fietsroutes gemeente Steenbergen

Fietsroutes door de gemeente Steenbergen

Net als voor het loopnetwerk hebben wij een fietsnetwerk opgesteld op basis van de enquêteresultaten. Deze zijn aangevuld met de opgehaalde informatie bij stakeholders en met de bekende schoolfietsroutes. De kaart B3.6 geeft het hoofdfietsnetwerk weer.

Recreatief fietsen

Fietsen is niet alleen interessant als middel om je te verplaatsen. Fietsen kan ook een doel op zich zijn: recreatief of sportief. Dit stimuleert het toerisme en is goed voor de gezondheid. Recreatieve fietsers hebben niet altijd dezelfde behoefte als utilitaire fietsers (woon-werkverkeer en schoolgaande jeugd). Voor utilitaire fietsers is snelheid, directheid en comfort van belang. Voor recreatieve fietsers én wandelaars zijn de omgeving en de (recreatieve) voorzieningen van belang. Toch zijn er ook overeenkomsten: beide groepen fietsen graag in een aantrekkelijke en sociaal veilige omgeving en verkeersveiligheid is van belang. In het buitengebied gaat vooral de aandacht uit naar het voorkomen van conflicten tussen het fietsverkeer en vracht/landbouwverkeer.

B3.4 Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer heeft een bereikbaarheidsfunctie (woon-, werk-, recreatieve en schoollocaties) en een sociale functie (toegankelijkheid voorzieningen, sociale contacten en ontmoeten). Dat stelt verschillende eisen aan het openbaar vervoer. Voor de bereikbaarheidsfunctie gaat het vooral om betrouwbaarheid en snelheid. Voor de sociale functie gaat het vooral om beschikbaarheid en toegankelijkheid. Het openbaar vervoer moet daarom voor iedereen toegankelijk zijn. Hierin heeft ook de gemeente een rol, bijvoorbeeld door bushaltes beter bereikbaar te maken voor mensen met een fysieke of visuele handicap.

Nieuwe concessie in 2023

Het openbaar vervoer in West-Brabant zit midden in een transitie. De provincie (verantwoordelijk voor het regionaal openbaar vervoer) gaat over van aanbodgericht naar vraaggericht openbaar vervoer. Op plaatsen en momenten met veel vervoersvraag zijn er directe verbindingen. Vervoer op maat wordt ingezet om reizigers te vervoeren in minder dichtbevolkte gebieden. Daarbij zet de provincie onder andere in op samen reizen door gebruik te laten maken van bestaande mobiliteit; de PlusBus die in onze gemeente door een groep vrijwilligers wordt verzorgd is hiervan een goed voorbeeld. Ook vanuit de landelijke opgave Toekomstbeeld OV 2040 staan er de nodige ontwikkelingen voor het openbaar vervoer in West-Brabant op de rol. Deze passen inhoudelijk bij de transitiestrategie gedeelde mobiliteit.

Zie hiervoor ook de provinciale visie Gedeelde Mobiliteit is Maatwerk.

Verbindingen met de bus

Op dit moment verbindt Bravodirect 310 Steenbergen en Dinteloord direct met het station van Bergen op Zoom en metrostation Zuidplein in Rotterdam. Deze lijn wordt in 2023 opgewaardeerd tot hoogwaardig openbaar vervoer. De streeklijnen 110 en 111 verbinden Steenbergen en Dinteloord met Bergen op Zoom (110 en 111) en met Oud-Gastel en Roosendaal (111). Vanuit de Zeelandse OV-consessie verbindt lijn 102 Nieuw-Vossemeer met Oude-Tonge en Bergen op Zoom. Op de minder drukke verbindingen tussen de kleinere kernen rijden (met ingang van 2021) de buurtbussen 212, 213 en 214. Scholierenlijn 614 zorgt ervoor dat scholieren uit St. Philipsland, Nieuw-Vossemeer, Heense Molen en De Heen ’s ochtends met de bus naar ‘t Ravelijn college kunnen en ’s middags weer terug naar huis.

Met deze lijnvoering zijn Steenbergen en Dinteloord goed ontsloten richting het noorden en zuiden. De oost-west verbinding door onze gemeente is minder sterk. Er is met name behoefte aan een betere verbinding met Roosendaal, ook in de daluren en weekenden. De gemeente heeft momenteel een directe busverbinding met het Bravis ziekenhuis in Bergen op Zoom en wil deze directe verbinding behouden als het ziekenhuis in 2025 verhuist naar Roosendaal.

Toegankelijkheid van de bushaltes

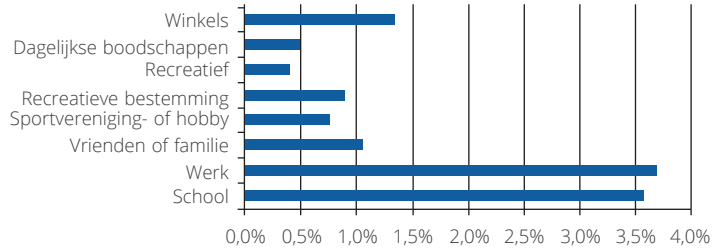
Het grootste gedeelte van de woongebieden binnen onze kernen hebben een bushalte op loopafstand van huis (450 m). Dit geldt niet voor De Heen (de bushalte ligt aan de Zeelandweg-Oost en niet in de kern) en de randen van Dinteloord, Steenbergen en Nieuw-Vossemeer. De grootste delen van de bedrijventerreinen in Steenbergen en Dinteloord hebben geen bushalte op loopafstand.

We kunnen het bereik van de bushaltes vergroten door bij de bushaltes de fietsvoorzieningen te verbeteren of uit te breiden. Te denken valt bijvoorbeeld aan speciale stallingen voor e-fietsen of aan het aanbieden van deelfietsen. Daarnaast zullen we – conform het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap – de toegankelijkheid van de bushaltes moeten verbeteren. De bushaltes zijn al op hoogte gebracht om een gelijkvloerse instap mogelijk te maken. Maar de route van en naar de bushaltes is nog niet altijd goed toegankelijk.

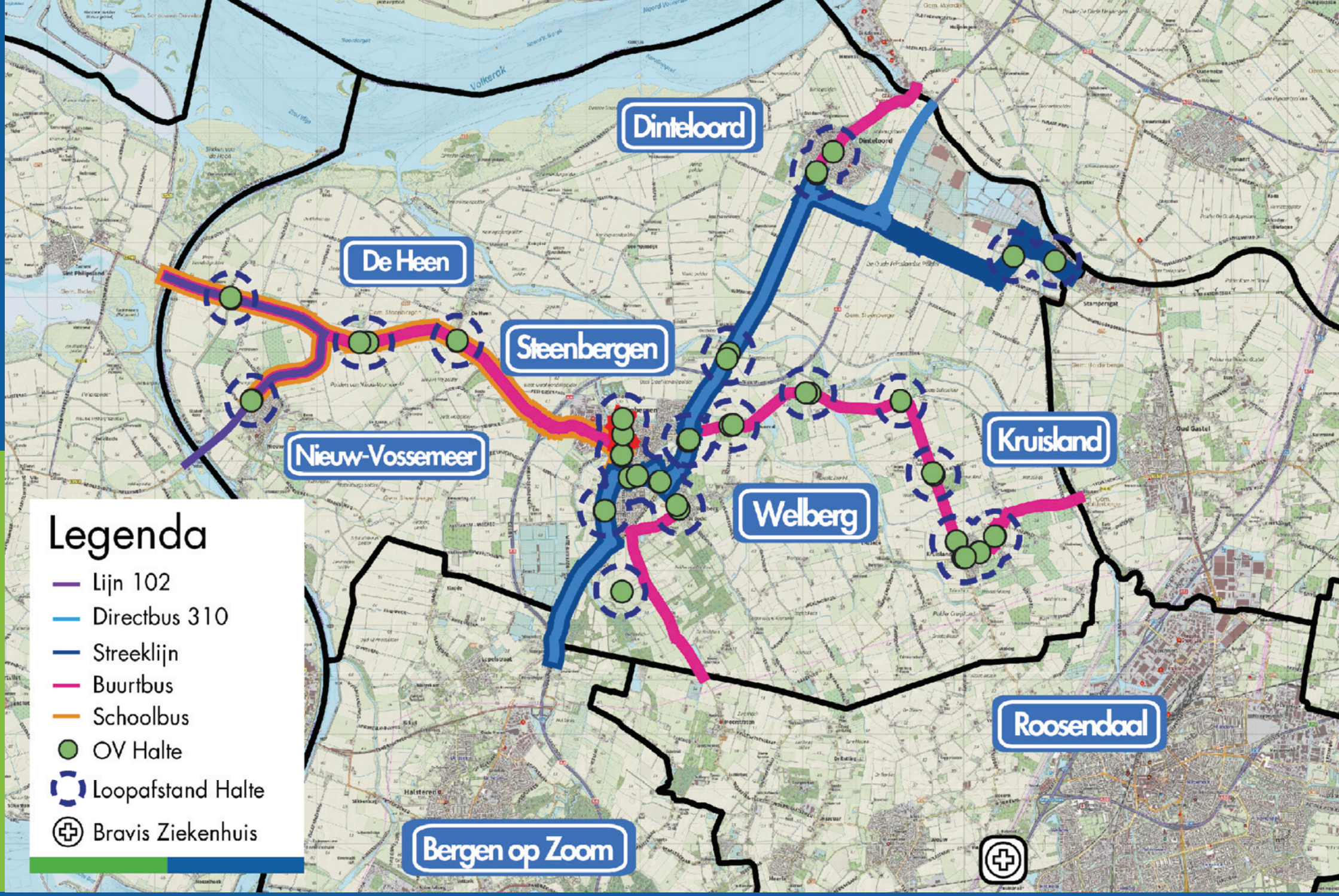
Bestemmingen met het openbaar vervoer

In de online enquête hebben mensen aangegeven of zij regelmatig gebruik maken van het openbaar vervoer. Ongeveer 5% geeft aan regelmatig gebruik te maken van het openbaar vervoer of WMO-vervoer. Van de ritten die naar school en het werk worden gemaakt, gebruikt 4% het openbaar vervoer daar regelmatig voor. Voor de overige bestemmingen wordt het openbaar vervoer nauwelijks gebruikt.

Openbaar vervoer of WMO vervoer



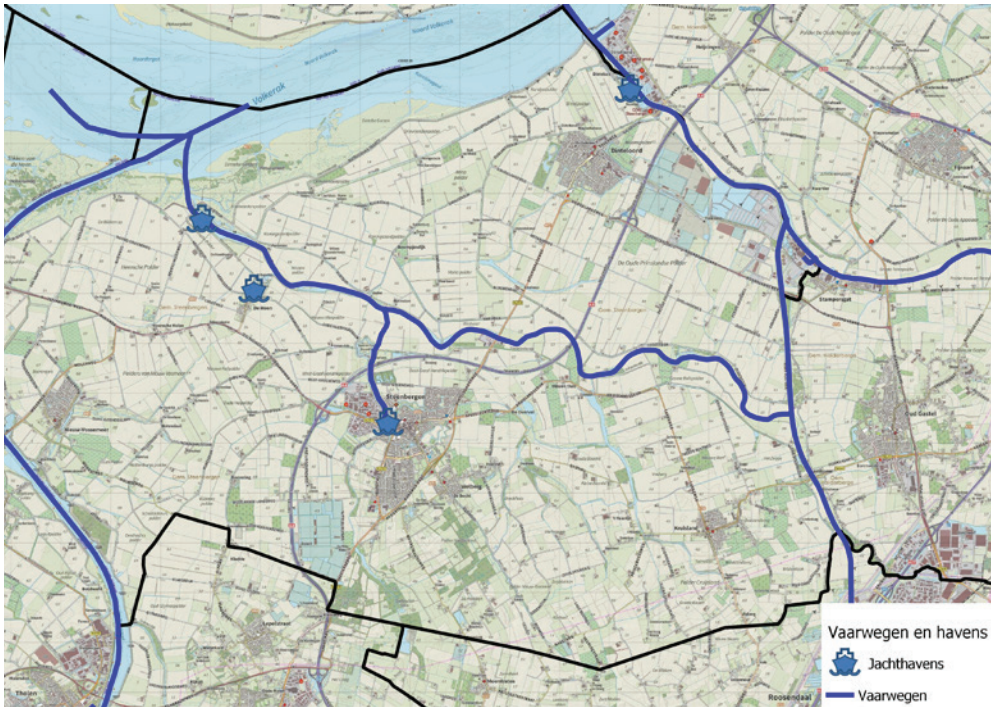
Grafiek B3.6: Percentage OV- of WMO-reizigers per bestemmingstype



Kaart B3.7: Lijnennetkaart openbaar vervoer en locatie bushaltes

B3.5 Vaarwegen

De gemeente Steenbergen is een waterrijke gemeente voorzien van vele mooie watergangen. Cosun Beetcompany (voorheen Suikerunie) heeft plannen om op termijn een overslagterminal te realiseren aan de Dintel bij Nieuw Prinsenland. Maar vooralsnog worden de waterwegen voor het grootste gedeelte gebruikt door recreatief vaarverkeer. Hierop inspelend zijn er meerdere jachthavens in de gemeente te vinden. De inschatting is dat ongeveer een kwart van de bezoekers te water na aanleg gaat wandelen of fietsen. De jachthavens liggen nu al op of vlakbij een fiets- of wandelroute. Toch is er meer aansluiting gewenst bijvoorbeeld door fietsverhuur nabij de jachthavens en toeristische bewegwijzering richting de jachthavens. Verder bestaat er een wens voor de mogelijkheid om brandstof te tanken.



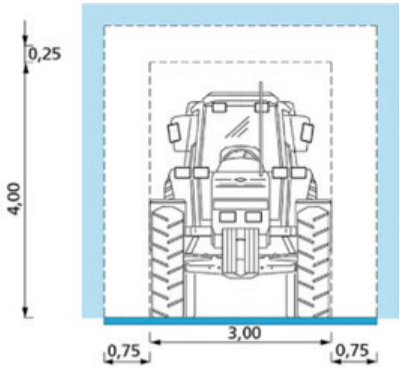
Kaart B3.8: Vaarwegen en havens.

B3.6 Landbouwverkeer

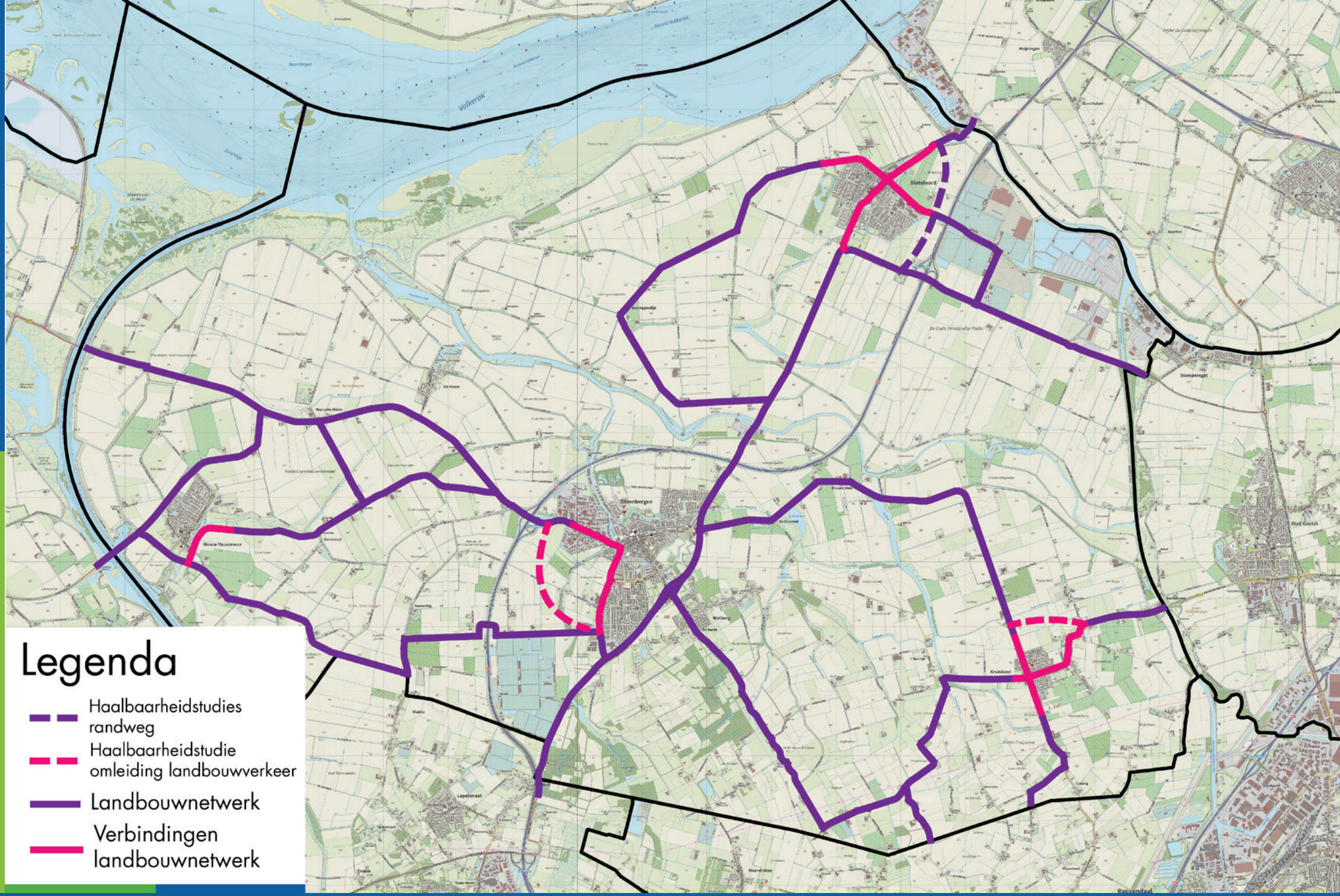
De gemeente Steenbergen is een agrarische gemeente. De ontwikkelingen die gaande zijn binnen deze sector zijn dan ook erg belangrijk. Zo zien we al jaren een toename in de omvang van de voertuigen en de afstanden die worden afgelegd. Ook leidt de verandering in de agrarische logistiek ertoe dat er steeds meer transportbewegingen van en naar agrarische bedrijven gaan. Op plaatsen waar het wegennet ook toeristisch-recreatief gebruikt wordt, is het bestaande wegennet hiervoor niet toereikend.

Afmetingen landbouwverkeer

Volgens de Regeling voertuigen mag een landbouwtrekker maximaal 4,0 meter hoog, 3,0 meter breed en 16,0 meter lang (18,75 als combinatie) zijn. Landbouwverkeer dat hieraan voldoet is in principe toegestaan op alle wegen tenzij de gemeente een beperking oplegt. Een breedte- of hoogtebeperking of een inrijverbod voor landbouwverkeer is mogelijk wanneer er redelijke alternatieve routes bestaan voor het landbouwverkeer.



Afbeelding B3.1: Maximale afmetingen landbouwtrekker (Bron: Handboek wegontwerp)



Kaart B3.9: Landbouwnetwerk gemeente Steenbergen

Op basis van de kadastergegevens is een inschatting gemaakt van de routes die het landbouwverkeer aflegt door de gemeente Steenbergen. Deze routes zijn aangevuld en aangepast met input van ZLTO en Cumela. Op basis van deze gegevens en input hebben wij een landbouwnetwerk opgesteld.

Landbouwverkeer door de kernen

Het landbouwverkeer rijdt door meerdere kernen in de gemeente Steenbergen. Dit gebeurt omdat er geen alternatieve route is voor het landbouwverkeer. Het landbouwverkeer door de kernen drukt op de veiligheid en de leefbaarheid van de kernen. De inwoners ervaren dan ook overlast. Daar waar mogelijk moeten kansen benut worden om het landbouwverkeer om de kernen heen te leiden.

Landbouwverkeer versus fietsverkeer

We streven in het buitengebied naar het voorkomen van conflicten tussen landbouwverkeer en langzaam verkeer. We hanteren daarom het uitgangspunt dat bij een overlap van het netwerk van landbouwverkeer en recreatieve fietsroutes of school-thuisroutes vrijliggende fietspaden aanwezig
zijn. Waar deze niet aanwezig zijn proberen we de fietsers of landbouwvoertuigen om te leiden of realiseren we fietsvoorzieningen.

B3.7 Personenauto's

In het regionale verkeersmodel is een analyse gemaakt van de verkeersafwikkeling nu, in 2030 en 2040. Hieruit blijkt dat binnen de gemeente Steenbergen geen vertragingen optreden op het gemeentelijk, provinciaal of rijkswegennet. Ook de prognoses voor 2030 en 2040 laat geen knelpunten zien in de doorstroming.

Wegcategorisering

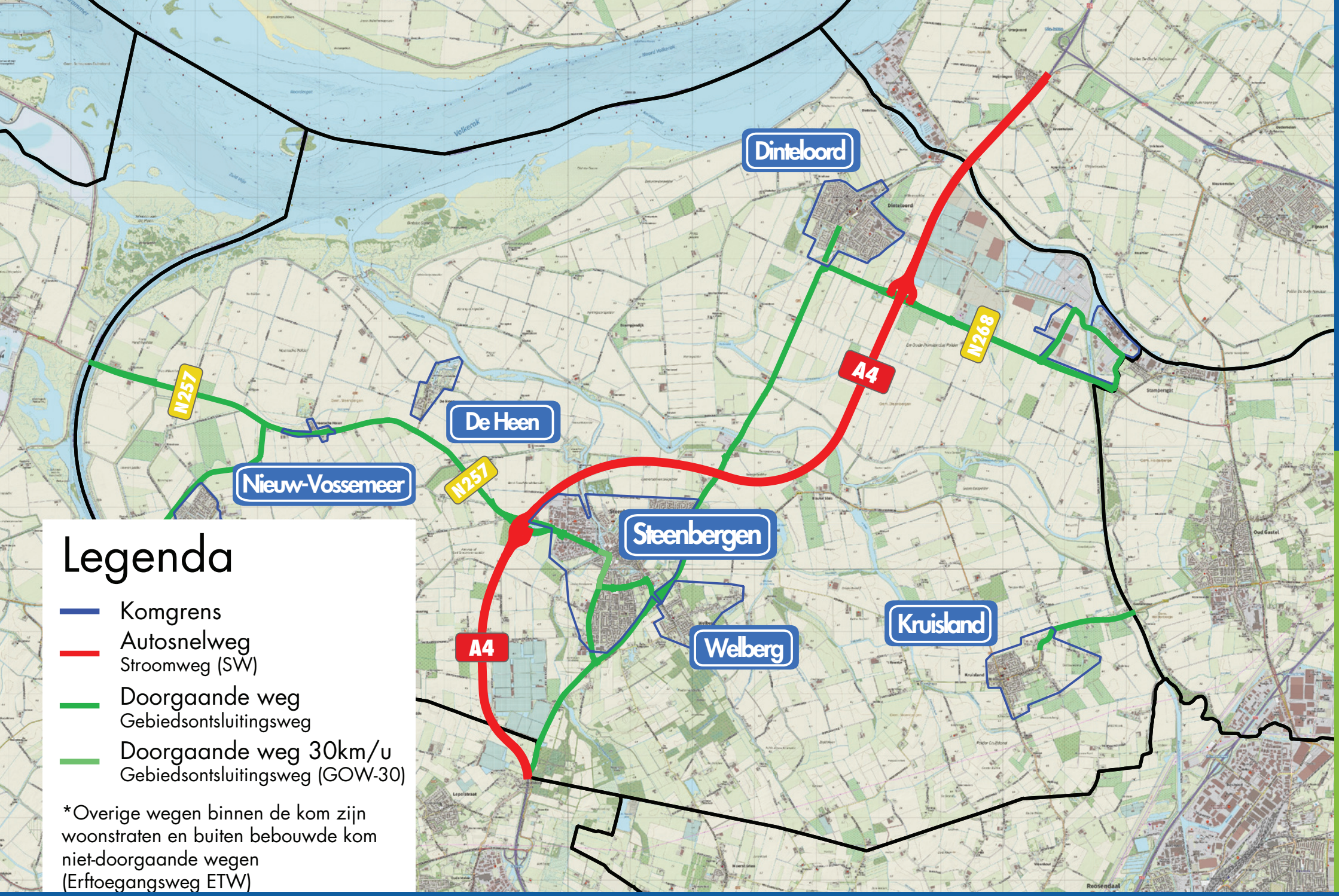
Veel mensen zijn voor hun dagelijkse verplaatsing afhankelijk van de auto. Dit vraagt om een wegennet met directe verbindingen en een vlotte doorstroming. Het gebruik van het wegennet mag echter niet leiden tot onveiligheid op de weg of in de leefomgeving van bewoners. We maken daarom onderscheid tussen stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. De stroomweg A4 die van noord naar zuid door de gemeente loopt, is bedoeld voor een vlotte doorstroming en is alleen toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer. Gebiedsontsluitingswegen (doorgaande wegen) vormen de verbinding tussen de kernen of vanuit de kernen naar de op- en afritten van de snelweg. De maximum snelheid is hier 50 km/u binnen de bebouwde kom en 80 km/u daarbuiten. Erftoegangswegen liggen in verblijfsgebieden waar het verblijfsklimaat van mensen die daar wonen, werken of recreëren voorop staat. De maximumsnelheid op erftoegangswegen is binnen de bebouwde kom daarom 30 km/u en buiten de bebouwde kom 60 km/u.
Met kaart B3.10 stellen we de wegcategorisering voor onze gemeente vast als beleidskader voor de verdeling in wegcategorieën. Voor de leesbaarheid gebruiken we in dit GVVP de volgende omschrijving voor de verschillende wegcategorieën:

- Stroomweg: snelweg A4.
- Gebiedsontsluitingsweg: doorgaande wegen.
- Erftoegangsweg: woonstraat of niet-doorgaande weg.

Aanpassing maximum snelheid aan wegcategorisering

In de gemeente Steenbergen voldoen niet alle wegen wat betreft inrichting en snelheidsregime aan deze wegcategorisering. Op een aantal niet-doorgaande wegen in het buitengebied is een maximum snelheid van 80 km/u toegestaan. Op basis van de wegcategorisering is een maximum snelheid van 60 km/u gewenst met bijbehorende inrichting.

Ook in de buurtschappen in het buitengebied wijkt de toegestane snelheid op veel plaatsen af van de maximum snelheid van 60 km/u die hier op basis van de wegcategorisering zou moeten gelden. Voor veel buurtschappen zou een snelheid van 60 km/u ook te hoog zijn. Voor de buurtschappen is daarom maatwerk nodig.



Legenda

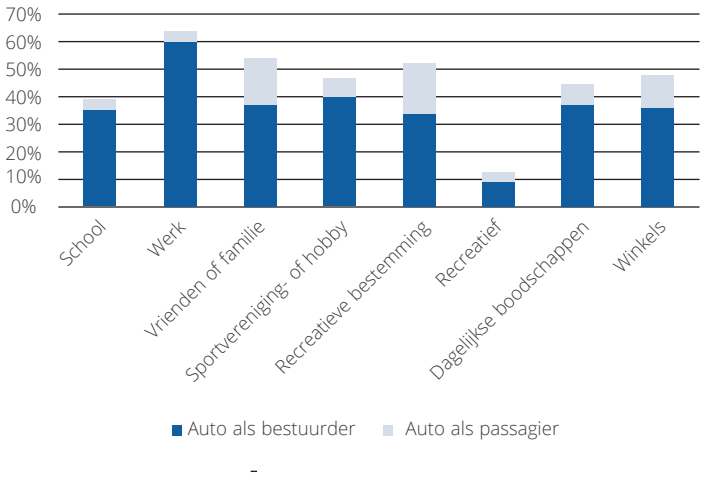
- Komgrens
- Autosnelweg
  Stroomweg (SW)
- Doorgaande weg
  Gebiedsontsluitingsweg
- Doorgaande weg 30km/u
  Gebiedsontsluitingsweg (GOW-30)

*Overige wegen binnen de kom zijn woonstraten en buiten bebouwde kom niet-doorgaande wegen (Erftoegangsweg ETW)

Kaart B3.10: Wegcategorisering personenauto's gemeente Steenbergen

Bestemmingen met de auto

De auto is een veelgebruikt vervoersmiddel volgens de respondenten van de online enquête. Regelmatig wordt de auto gebruikt om naar het werk te gaan. 60% van de respondenten heeft aangegeven dat de auto het belangrijkste vervoermiddel is om naar het werk te gaan. Ook het reizen naar een sportvereniging of hobbyclub gebeurt regelmatig met de auto (40%). Net als het bezoeken van een recreatieve bestemming (34%) of het doen van de dagelijkse boodschappen (37%). Als passagier wordt de auto een stuk minder vaak gebruikt om naar voorzieningen te reizen.



Grafiek B3.7: Percentage autoreizigers (als bestuurder of passagier) per bestemmingstype

B3.8 Vrachtverkeer

De gemeente kent vier bedrijventerreinen: Nieuw Prinsenland, Molenkreek in Dinteloord en Reinierpolder en het Westland (ook wel Stierenweg genoemd) in Steenbergen. Verder zijn er verschillende bedrijven verspreid gevestigd in het buitengebied. Dit zijn primair agrarische bedrijven, maar ook meer generieke bedrijven. Niet onderschat moet worden dat veel agrarische bedrijven niet alleen landbouwverkeer verwerken, maar ook regulier vrachtverkeer; bekend voorbeeld is de aardappelhandel in Dinteloord. Gemene deler is dat de bedrijven vrachtverkeer genereren dat op verschillende locaties leidt tot ervaren overlast. Deze overlast is meervoudig, door bewoners wordt bijvoorbeeld trillingshinder ervaren, maar er zijn ook zorgen over verkeersveiligheid. De planologische toewijzing van bedrijven in het buitengebied, op noemenswaardige afstand van ontsluitingswegen, is een belangrijk aandachtspunt.

Een ander belangrijk aandachtspunt is dat de bedrijventerreinen te bereiken zijn via routes die zo min mogelijk een woonomgeving doorkruisen. Dit zijn echter veelal niet de meest snelle routes en ook niet de routes die navigatiesystemen aangeven. Het gevolg is dat er in Dinteloord, maar ook in Steenbergen en andere kernen, sprake is van 'sluipend' vrachtverkeer. Ofwel, vrachtwagens die de onjuiste maar kortere routes door woonwijken volgen. Bedrijventerrein Reinierpolder ligt vlakbij de A4 en is zodoende goed en veilig ontsloten. Toch zijn er op dit terrein zelf klachten bekend over de verkeersveiligheid, al is dat niet specifiek gerelateerd aan vrachtverkeer.

Een bijzondere opgave is het vrachtwagenparkeren. De gemeente heeft in haar algemene plaatselijke verordening de bedrijventerreinen Molenkreek en Reinierpolder aangewezen als uitzonderingslocaties op het gemeentebrede vrachtwagenparkeerverbod. Toch leidt dit tot overlast omdat er op de bedrijventerreinen ook gewoond wordt. Het vrachtwagenparkeren heeft ongewenste bijeffecten zoals 'kampeergedrag' van chauffeurs met denkbare overlast van dien. Vrachtwagenparkeren is tweeledig. Enerzijds is er het lokale parkeren: chauffeurs die in de gemeente wonen en hun wagens 'kwijt moeten' buiten werktijd. Anderzijds is er het parkeren door het doorgaande verkeer op de

A4. Dit is veelal ook internationaal verkeer en dit is dan ook een landelijke opgave. Het snelweggebonden vrachtwagenparkeren heeft zeer veel aandacht op nationaal niveau en wordt ook in de regio West-Brabant opgepakt. Dat heeft onder andere geleid tot een verkenning door de Brabantse Wal-gemeenten, waaruit is gebleken dat de omgeving van de A4-aansluiting Dinteloord geschikt is voor een truckparking. Dit moet nader uitgewerkt worden. Nu wordt er met name op Reinierpolder door doorgaande chauffeurs geparkeerd en gerust.

B3.9 Parkeren

In en rond de verschillende centra in de gemeente Steenbergen zijn voldoende parkeerplaatsen aanwezig; dit blijkt uit eerder gehouden parkeeronderzoeken. Ook uit de online enquête komt het parkeren rond de centra niet als knelpunt naar voren. Wel blijkt dat in bepaalde wijken (Steenbergen Noord-Oost en Steenbergen Zuid) een tekort aan parkeerplaatsen wordt ervaren. Zowel in Steenbergen als in Dinteloord vinden centrumbezoekers het soms lastig om de parkeerterreinen aan de rand van het centrum te vinden. Een betere verwijzing naar deze terreinen kan dit verbeteren.

STADS
HERAUTEN
STEENBERGEN
Ons Steenbergen
Heineken
Heineken

gemeente Steenbergen

Locatie Roermond
Schoolstraat 8
6049 BN Herten
Postbus 14
6040 AA, Roermond

Locatie 's-Hertogenbosch
Hambakenwetering 5-J
5231 DD 's-Hertogenbosch
Postbus 2309
5202 CH 's-Hertogenbosch

Tel: +31 (0)88-3366333
Email: info@kragten.nl
www.kragten.nl

gemeente Steenbergen