



RAADSMEEDELING

Onderwerp
Motie navigatiesysteem afslag Steenbergen

Steenbergen; 16 april 2024

Aan de Raad,

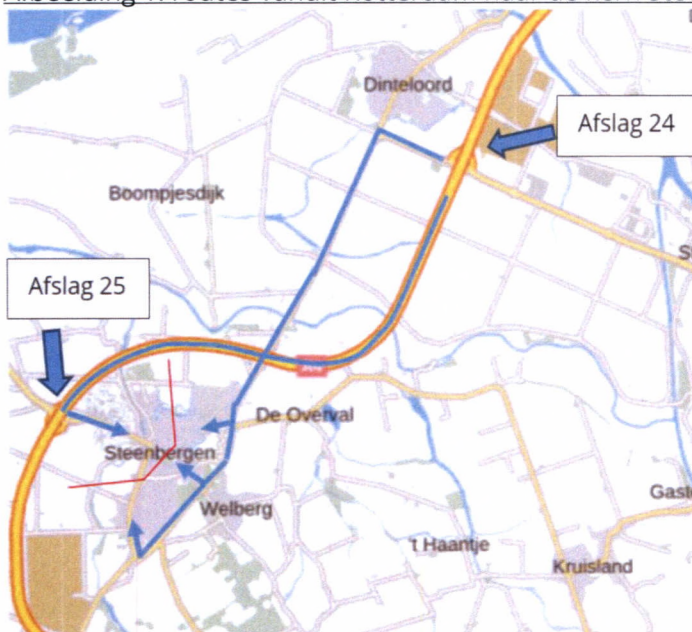
Op 13 juli 2023 heeft uw raad de motie navigatiesysteem afslag Steenbergen aangenomen. In deze motie wordt aangegeven dat het regionaal wegennet onnodig belast wordt door de verwijzing van navigatiesystemen. Zo wordt het verkeer vanuit Rotterdam via de afslag Dinteloord, de Steenbergseweg en de Dinteloordseweg naar Steenbergen verwezen en vanuit Bergen op Zoom wordt het verkeer over de Halsterseweg geleid.

Met de motie wordt de oproep gedaan om in overleg te gaan met exploitanten van navigatiesystemen en verantwoordelijke instanties, zoals Rijkswaterstaat en de ANWB, om het verkeer zoveel mogelijk via de afrit Steenbergen naar de kern Steenbergen te laten rijden.

Navigatie richting de kern Steenbergen

In Nederland zijn een aantal exploitanten van navigatiesystemen actief. De grootste serviceprovider is Google Maps. Wanneer met Google Maps vanaf Rotterdam naar Steenbergen wordt genavigeerd komen er twee routes tevoorschijn. Voor Reinierpolder, Buiten de Veste en het westelijk deel van het centrum gaat de voorkeursroute via de afslag 25 Steenbergen. Voor zuid, noordoost en het oostelijk deel van het centrum gaat de voorkeursroute via afslag 24 Dinteloord, Steenbergseweg en Dinteloordseweg.

Afbeelding 1: routes vanuit Rotterdam naar de kern Steenbergen



Wanneer vanuit Bergen op Zoom met Google Maps naar de kern Steenbergen wordt genavigeerd, komen ook twee routes tevoorschijn. Voor het westelijk deel van de kern Steenbergen gaat de voorkeursroute via de afslag 25 Steenbergen. Voor het oostelijk en zuidelijk deel van Steenbergen gaat de voorkeursroute via afslag 26 Tholen en Halsterseweg.

Afbeelding 2: routes vanuit Bergen op Zoom naar de kern Steenbergen



Belasting op het regionaal wegennet

Het verkeer vanuit Rotterdam en Bergen op Zoom komt op het regionaal wegennet samen met het verkeer uit andere richtingen. Op basis van het dataportaal van de provincie Noord-Brabant kan een globale inschatting worden gegeven in welke mate het regionaal wegennet belast wordt. Deze belasting kan worden ingeschat door de verkeersintensiteit (I) te delen door de wegcapaciteit (C). Deze I/C verhouding geeft een eenvoudige indicatie van de belasting van het wegennet.

Westelijke route kern Steenbergen

Wegvak	intensiteit	capaciteit	I/C-verhouding
Zeelandweg-Oost (rotondes)	12.000 mvt/etm ¹	15.000 mvt/etm	0,8
Zeelandweg-Oost (Reinierpolder)	9.000 mvt/etm	10.000 mvt/etm	0,9
Kade	11.500 mvt/etm	8.000 mvt/etm	1,4
Fabrieksdijk	5.000 mvt/etm	5.000 mvt/etm	1,0
Burg. Van Loonstraat (noord)	5.500 mvt/etm	6.000 mvt/etm	0,9
Burg. Van Loonstraat (zuid)	6.500 mvt/etm	6.000 mvt/etm	1,1

Bron: dataportaal provincie Noord-Brabant²

¹ Mvt/etm = motorvoertuigen per etmaal gedurende een gemiddelde werkdag

² Voor het bepalen van de wegcapaciteit is gebruik gemaakt van kengetallen. De werkelijke capaciteit kan hoger liggen. Voor het bepalen van de verkeersintensiteit is gebruik gemaakt van het BBMA verkeersmodel en verkeerstellingen.

Oostelijke route kern Steenberg

Wegvak	intensiteit	capaciteit	I/C-verhouding
Noordlangeweg	10.500 mvt/etm ³	15.000 mvt/etm	0,7
Steenbergseweg (zuid)	6.500 mvt/etm	15.000 mvt/etm	0,4
Dinteloordseweg	6.500 mvt/etm	15.000 mvt/etm	0,4
Nassaulaan (rotondes)	6.000 mvt/etm	10.000 mvt/etm	0,6
Nassaulaan (west)	5.000 mvt/etm	6.000 mvt/etm	0,8
Rondweg-Oost (noord)	8.000 mvt/etm	15.000 mvt/etm	0,5
Wipstraat	6.000 mvt/etm	10.000 mvt/etm	0,6
Rondweg-Oost (zuid)	3.500 mvt/etm	15.000 mvt/etm	0,2
Franseweg (zuid)	6.500 mvt/etm	10.000 mvt/etm	0,7
Franseweg (midden)	4.500 mvt/etm	10.000 mvt/etm	0,5
Franseweg (noord)	5.500 mvt/etm	10.000 mvt/etm	0,6
Halsterseweg	8.000 mvt/etm	15.000 mvt/etm	0,5

Bron: dataportaal provincie Noord-Brabant⁴

Op basis van de I/C verhouding is te zien dat de westelijke route een hogere verkeersintensiteit heeft met een lagere wegcapaciteit, dan de oostelijke route. De belasting van de westelijke route is daarmee hoger, dan de oostelijke route. Uit deze I/C verhouding is op te maken dat de westelijke route gevoeliger is voor congestie.

Overleg exploitanten navigatiesystemen en verantwoordelijke instanties

De oproep om met exploitanten van navigatiesystemen in overleg te treden wordt door verschillende overheden gedeeld. Om deze overleggen te initiëren heeft de Europese Unie de verordening 'Real Time Traffic Information' (RTTI) verordening aangenomen. Deze verordening stelt dat verkeersdata van wegbeheerders beschikbaar gesteld dient te worden aan exploitanten van navigatiesystemen. In 2021 heeft de Europese Unie deze verordening herzien. Vanaf 2025 wordt deze nieuwe verordening gefaseerd in Nederland ingevoerd. Wegbeheerders worden met deze nieuwe verordening verplicht om goede verkeersdata aan te leveren en serviceproviders van navigatiesystemen worden verplicht om deze data in hun diensten te verwerken.

Om invulling te geven aan deze herziening is het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gestart met het project Verkeersmanagement Informatie voor Route Advies (VM-IVRA). In het kader van dit project zijn onder de naam 'Talking Traffic' gesprekken gestart met serviceproviders over hoe zij kunnen bijdragen aan een verkeersveilig, duurzaam en efficiënt gebruik van het wegennet. Uit deze gesprekken is naar voren gekomen dat het aanleveren van 'leesbare en bruikbare' informatie essentieel is om deze informatie te kunnen verwerken in de navigatiesystemen.

Voor een goede verwerking van de mobiliteitsdata in navigatiesystemen vormen de wegategoriseringskaarten van de verschillende wegbeheerders de basis. Deze kaarten geven de functie aan van een weg binnen het netwerk. Deze functie kan per modaliteit verschillen. Zo kan aan een weg rond een school of in een dorpskern de prioriteit aan voetgangers en fietsers worden gegeven. Het gemotoriseerd verkeer kan dan geadviseerd worden om een andere route

³ Mvt/etm = motorvoertuigen per etmaal gedurende een gemiddelde werkdag

⁴ Voor het bepalen van de wegcapaciteit is gebruik gemaakt van kengetallen. De werkelijke capaciteit kan hoger liggen. Voor het bepalen van de verkeersintensiteit is gebruik gemaakt van het BBMA verkeersmodel en verkeerstellingen.

te nemen. Deze toevoeging aan het gebruik van het wegennet wordt verwerkt in het multimodaal netwerkkader. Het kennisplatform CROW heeft een leidraad opgesteld om tot een multimodaal netwerkkader te komen.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft voor Zuid-Nederland het kennisplatform SmartwayZ aangewezen om per regio het multimodaal netwerkkader uit te werken. De Regio West-Brabant (RWB) heeft daarbij een coördinerende rol vervuld.

De autokaarten die door SmartwayZ zijn gebruikt voor het multimodaal netwerkkader zijn gebaseerd op de wegategorisering van de individuele wegbeheerders. De toepassing van deze wegategorisering is besproken tijdens de regionale overleggen van de RWB. Vanuit de gemeente Steenbergen is hiervoor de wegategoriseringskaart uit het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan aangedragen dat door uw raad in maart 2021 is vastgesteld. De Steenbergseweg, Dinteloordseweg en Halsterseweg zijn daarbij opgenomen als gebiedsontsluitingswegen.

Om serviceproviders, kaartleveranciers en softwaremakers van navigatiesystemen zover te krijgen dat de mobiliteitsdata kan worden toegepast, is SmartwayZ gestart met het proefproject 'Slim Sturen'. Met dit project is het gelukt om 'leesbare en bruikbare' mobiliteitsdata te krijgen voor bedrijven als Be-Mobile, Innovactory, Altran, MAPtm, Vialis, Scenwise en Monotch.

Het succes van dergelijke proefprojecten in Nederland, levert waardevolle informatie op om partijen als TomTom, Flitsmeister, ANWB Onderweg, Yellobrick, Waze, HERE, Apple Maps en Google Maps ook zover te krijgen om de mobiliteitsdata toe te passen in hun systemen.

Ter afsluiting

Het overlegcircuit tussen verantwoordelijke instanties en exploitanten van navigatiesystemen richt zich op het beschikbaar stellen van actuele verkeersinformatie aan serviceproviders zodat zij dit kunnen verwerken in hun systemen. Deze actuele informatie richt zich bijvoorbeeld op wegafsluitingen, omleidingsroutes, ongevallen, filevorming of piekbelastingen rond scholen. Met deze actuele informatie kunnen serviceproviders van navigatiesystemen alternatieve routes aanbieden die op dat moment sneller c.q. verkeersveiliger zijn.

De wegategoriseringskaarten vormen de basis voor het aanbieden van alternatieve routes. Wegbeheerders geven met deze kaarten aan welke wegen geschikt zijn om meer verkeer te verwerken. Voor de gemeente Steenbergen is de wegategoriseringskaart uit het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan aangedragen als onderlegger.

Wanneer naar het gebruik van het regionaal wegennet wordt gekeken, valt op dat de westelijke route gevoeliger is voor filevorming dan de oostelijke route. Over de oostelijke route is er meer restcapaciteit beschikbaar. In dit kader is het niet efficiënt om het verkeer dat het oostelijk en zuidelijk deel van Steenbergen wil bezoeken via afslag 25 Steenbergen te navigeren. Dit zou een toename van het verkeer over de volgende routes betekenen:

- Zeelandweg-Oost, Kade, Fabrieksdijk, Westdam, Oostdam, David van Orliënsstraat, Oudevest richting noordoost;
- Zeelandweg-Oost, Kade, Kaaistraat richting centrum oost;
- Zeelandweg-Oost, Kade, Burg. Van Loonstraat richting zuid.

De kern Steenbergen heeft afslag 24 Dinteloord en afslag 26 Tholen nodig om het verkeer op een evenwichtige manier te verspreiden. Zonder deze afslagen zou er teveel druk komen te staan op de westelijke route. Wij adviseren dan ook om de huidige situatie te behouden en niet in te zetten op het overtuigen van de verschillende serviceproviders van navigatiesystemen om enkel

afslag 25 op te nemen in hun systemen bij de navigatie vanuit Rotterdam en Bergen op Zoom naar het zuidelijk en het oostelijk deel van de stad Steenberghe.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Steenberghe,
de secretaris,



J. van Delden

de burgemeester,



R.P. van den Belt, MBA