gemeente Moerdijk

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

OV Knoop
Station Zevenbergen

Handelingsperspectief
24-06-2022

Algemeen

Voor jullie ligt het analysedocument van de huidige en toekomstige situatie voor de knooppuntontwikkeling van station Zevenbergen. Dit document is tot stand gekomen op basis van beleidsdocumenten en input van de stakeholders. Dit is gedaan in opdracht van de gemeente Moerdijk. Data met betrekking tot in- en uitstappers (trein en bus) en bezetting (P+R en fietsenstallingen) die in deze studie is gebruikt komt voort uit 2019.

Kernteam

- Gemeente Moerdijk
- Provincie Noord-Brabant
- NS
- ProRail
- Arriva

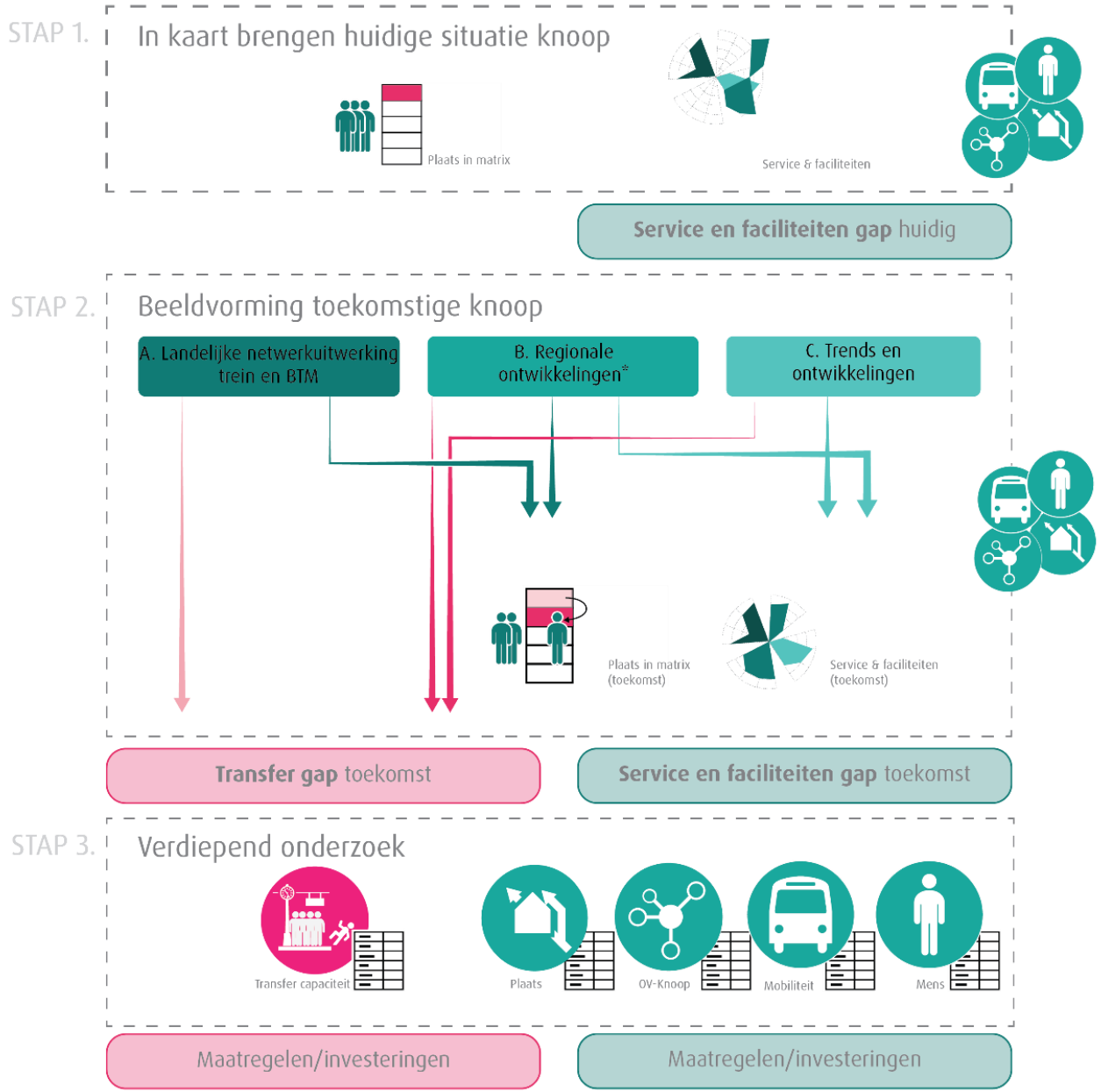
Datum:	13-04-2022
Versie:	010686.20220117.R1.02
Status:	Concept
Afzender:	Goudappel

Inhoud

Huidige situatie	**8**
Plaats	12
OV-knoop	24
Mobiliteit	30
Mens	40
Ambities	**49**
Plaats	51
Mobiliteit	53
OV-knoop	61
Mens	64

Handelingsperspectief

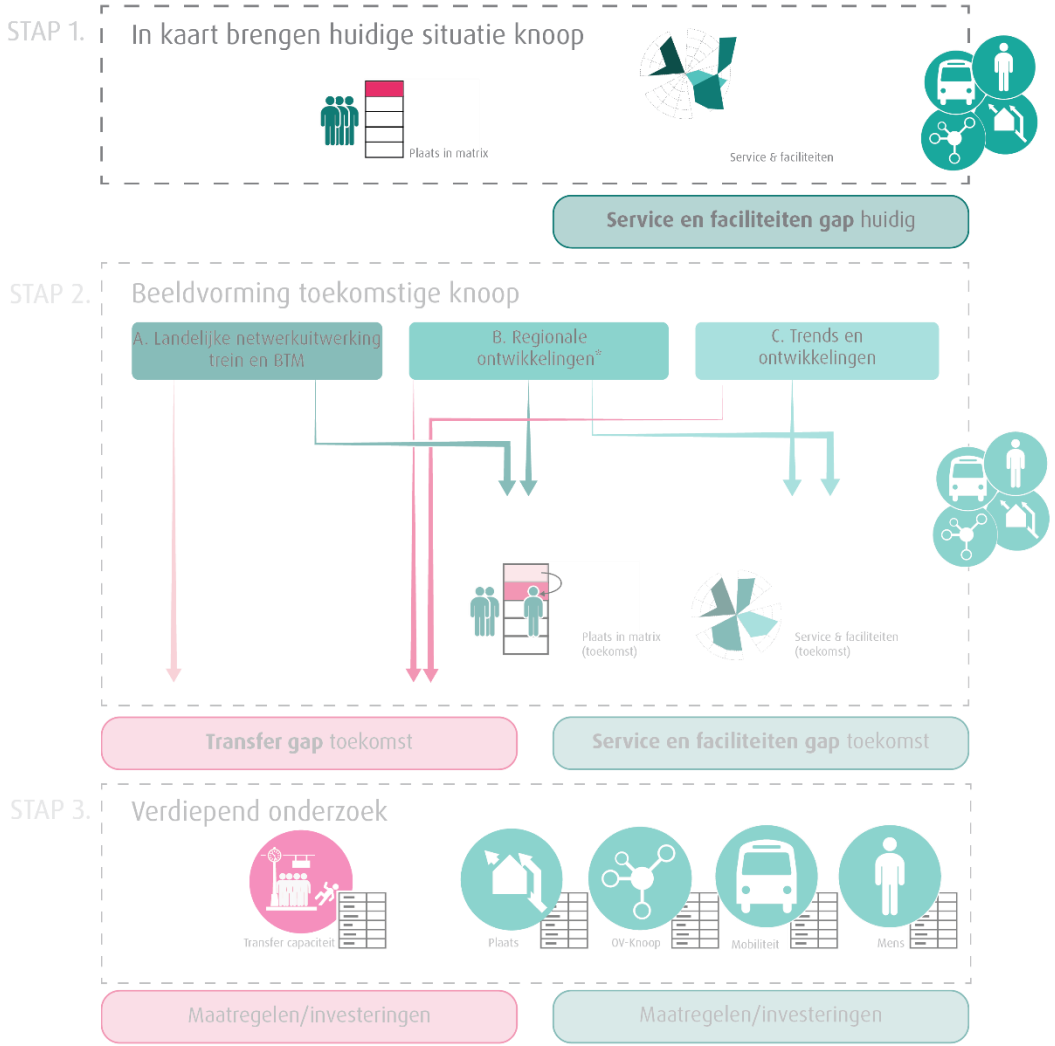
OV-knooppunten van de toekomst



* *Beleid en ruimtelijke ontwikkelingen*

STAP 1

In kaart brengen huidige situatie van de knoop



De huidige situatie van het knooppunt wordt in kaart gebracht aan de hand van de onderstaande thema's:

A. Het aantal gebruikers

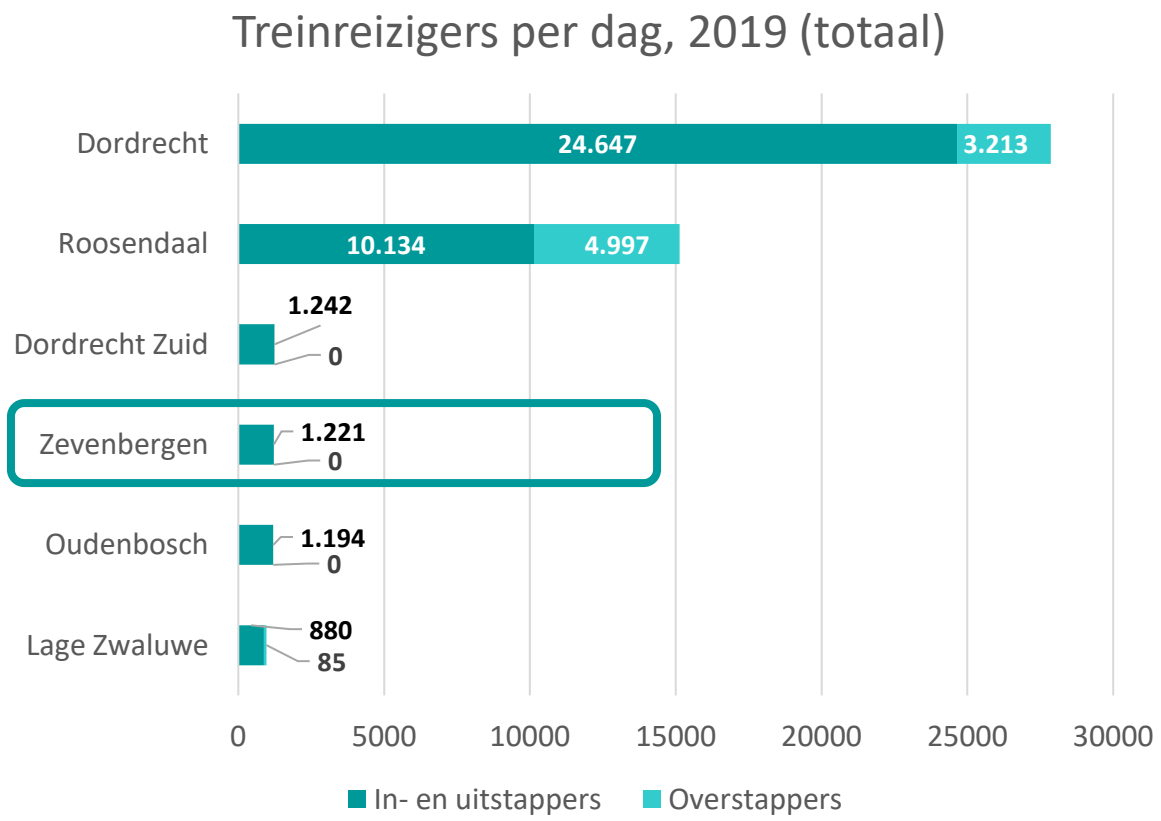
B. Huidige situatie van de knoop
   A. Plaats
   B. Knoop
   C. Mobiliteit
   D. Mens

* Beleid en ruimtelijke ontwikkelingen

Huidige situatie

Station Zevenbergen

Algemeen - Aantal gebruikers en reizigers treinstation



Het station van Zevenbergen ligt in de gemeente Moerdijk en de Provincie Noord-Brabant. De spoorlijn vormt een verbinding tussen Dordrecht en Roosendaal. Het station ligt direct ten zuiden van de Hazeldonkse Zandweg. De perrons liggen, parallel, ten zuidwesten van de overweg en parallel van de Stationslaan en Gildelaan. Zij bedienen het centrum in westelijke en het bedrijventerrein in oostelijke richting. In de buurt van het station bevindt zich een bushalte waar lokale en regionale bussen vertrekken.

Aantal gebruikers en reizigers Station Zevenbergen

- Station Zevenbergen wordt bediend door de NS en heeft circa 1.221 reizigers (in-, uit- en overstappers) per dag te verwerken (.
- Hiermee is Station Zevenbergen een van de stations die qua reizigersaantallen het vaakst voorkomt in Nederland (er zijn 232 stations met 1.000-10.000 reizigers per dag). Dit heet op de classificeringsschaal van ProRail ‘Basis’. (Stationsklasse schaal: Halte – Basis – Plus – Mega – Kathedraal)
- Qua reizigersaantallen komt Zevenbergen redelijk overeen met andere sprinter stations in de regio zoals Dordrecht Zuid en Oudenbosch.
- Station Zevenbergen heeft geen trein naar trein overstappers

Bron: NS Jaarverslag, 2019

Algemeen - Aantal gebruikers en reizigers knoop

- Busreizigers: in 2019 tussen de 4.000 en 6.000 per maand (in-, uit- en overstappers) (1).
- Van de treinreizigers gebruikt 34% de fiets als voortransport en 21% de fiets als natransport(2).
- De spoorwegovergang is één van de weinige opties in de omgeving om het spoor te kruisen voor fietsers en voetgangers. Langzaam verkeer tussen de verschillende wijken (interwijkers) maakt daardoor ook gebruik van de overgang.
- 25% van de treinreizigers komt te voet naar het station, ongeveer de helft van de reizigers (47%) loopt vanaf het station naar de eindbestemming.

(1): Arriva
(2): NS Jaarverslag, 2019

Analyse **huidige** situatie:

De huidige situatie van het knooppunt is in kaart gebracht aan de hand van de volgende aspecten in het handelingsperspectief: *plaats, OV-knoop, mobiliteit en mens*. Bij elk aspect hoort een aantal thema's (zie rechts).

Deze indeling biedt ondersteuning bij het vormen van een integraal beeld van hoe de knoop functioneert; als fysieke netwerkschakel met verschillende vervoersmodaliteiten, hoe de knoop werkt in de omgeving en als overstappunt, zodat het een aantrekkelijke plek is om te wonen, werken en/of recreëren.

De huidige situatie is eerst in kaart gebracht op basis van informatie en documenten die zijn aangeleverd door de betrokken partijen. Vervolgens hebben alle betrokken partijen de thema's in de huidige situatie een kwalitatieve beoordeling gegeven. De beoordelingen staan aan het eind van dit hoofdstuk gegeven.

Plaats

- Positie in het netwerk
- Ligging in de omgeving
- Bereikbaarheid en functiemenging
- Omgevingskwaliteit

OV-knoop

- Knooppuntdomeinen en hun positie en oriëntatie
- Duurzaamheidseisen
- Veiligheid knoop (transfer)

Mobiliteit

- Trein
- Bus/tram/metro
- Fiets (bewaakt en onbewaakt)
- Auto
- Voetganger
- Deelmobiliteit

Mens

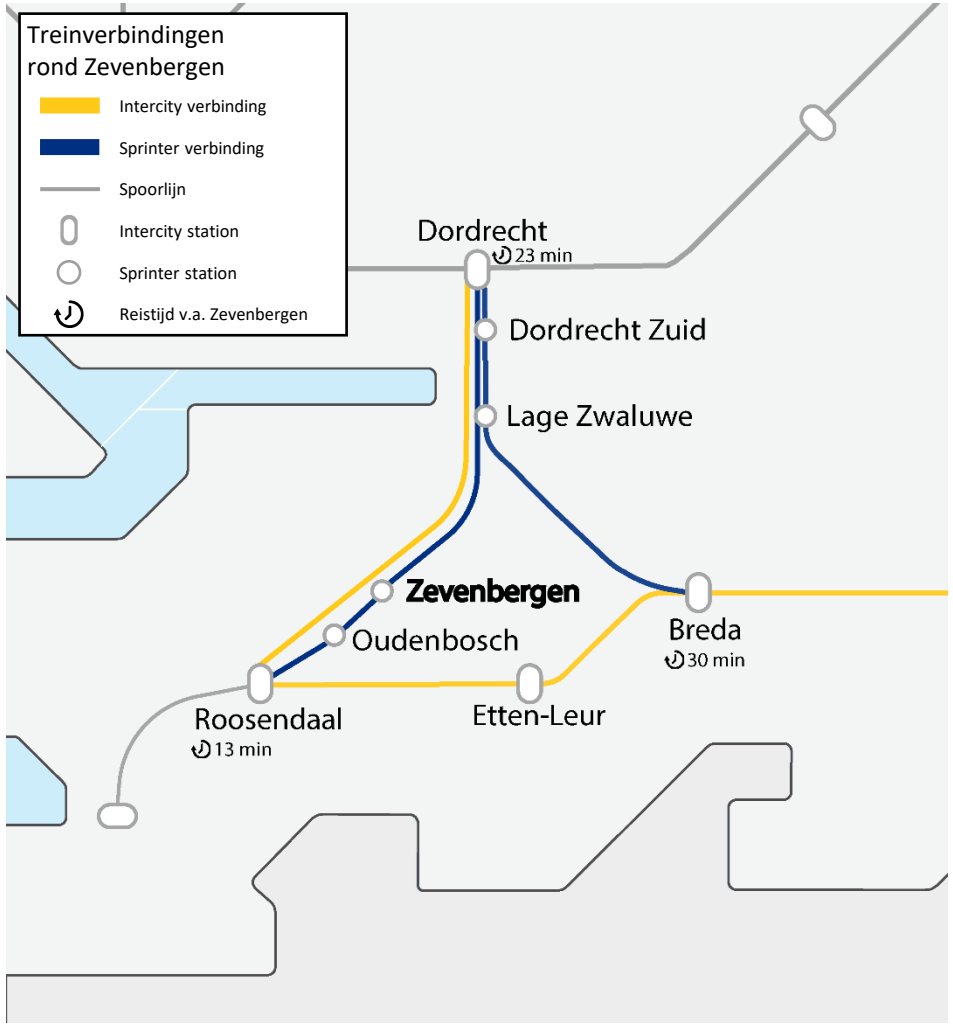
- Type reizigers
- Klanttevredenheid
- Veiligheid sociaal

Plaats

Ligging en bereikbaarheid

Plaats

Positie in het netwerk – Trein



Figuur: Netwerk rondom Zevenbergen

Plek in het netwerk:
Station Zevenbergen is een productiestation waar enkel sprintertreinen halteren. Vanaf het station is maar een beperkt aantal plaatsen direct bereikbaar. Het knooppunt Dordrecht geeft verbinding met de Randstand en Geldermalsen. De overstap richting Rotterdam is met drie minuten vrij krap. In zuidelijke richting kan op Roosendaal worden overgestapt richting Zeeland, midden en oost Brabant of België (sprinter naar Antwerpen). Het spoor tussen Dordrecht en Roosendaal wordt gedeeld met de intercity Amsterdam Centraal – Vlissingen en wordt bovendien gebruikt voor goederentreinen.

De reistijd naar Dordrecht bedraagt 17 minuten. De reis naar Roosendaal duurt 13 minuten. De dichtstbijzijnde stations (Oudenbosch en Lage Zwaluwe) zijn in 5 minuten te bereiken.

Sterkste relatie(1):
Gelijke verdeling van reizigers in beide richtingen.
- Richting Dordrecht (noord) 50%
- Richting Roosendaal (zuid) 50%

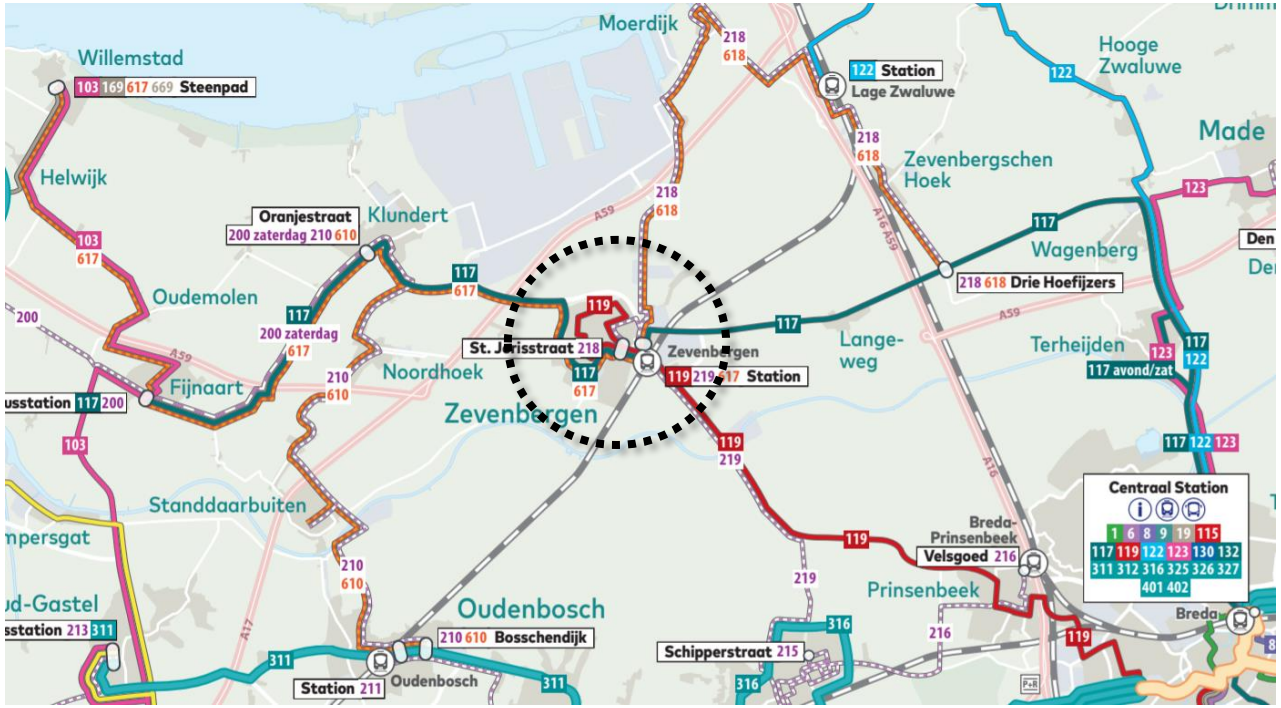
De functie van de OV-knoop(1):
- Zevenbergen functioneert voornamelijk als een productiestation. Dit wil zeggen dat er ‘s ochtends meer reizigers vertrekken dan aankomen en ‘s avonds omgekeerd
- Verdeling reizigers vertrekkende reizen: Ochtendspits 39%, Avondspits 10%, Daluren 51%.

Samenvattend
Zevenbergen dient enkel als regionaal station op de lijn Roosendaal – Dordrecht. Voor de overstap op een intercity dient naar één van deze twee eindhaltes gereisd te worden. Het station kenmerkt zich als productiestation.

(1) NS jaarverslag, 2019

Plaats

Positie in het netwerk – Stads- en streekbussen



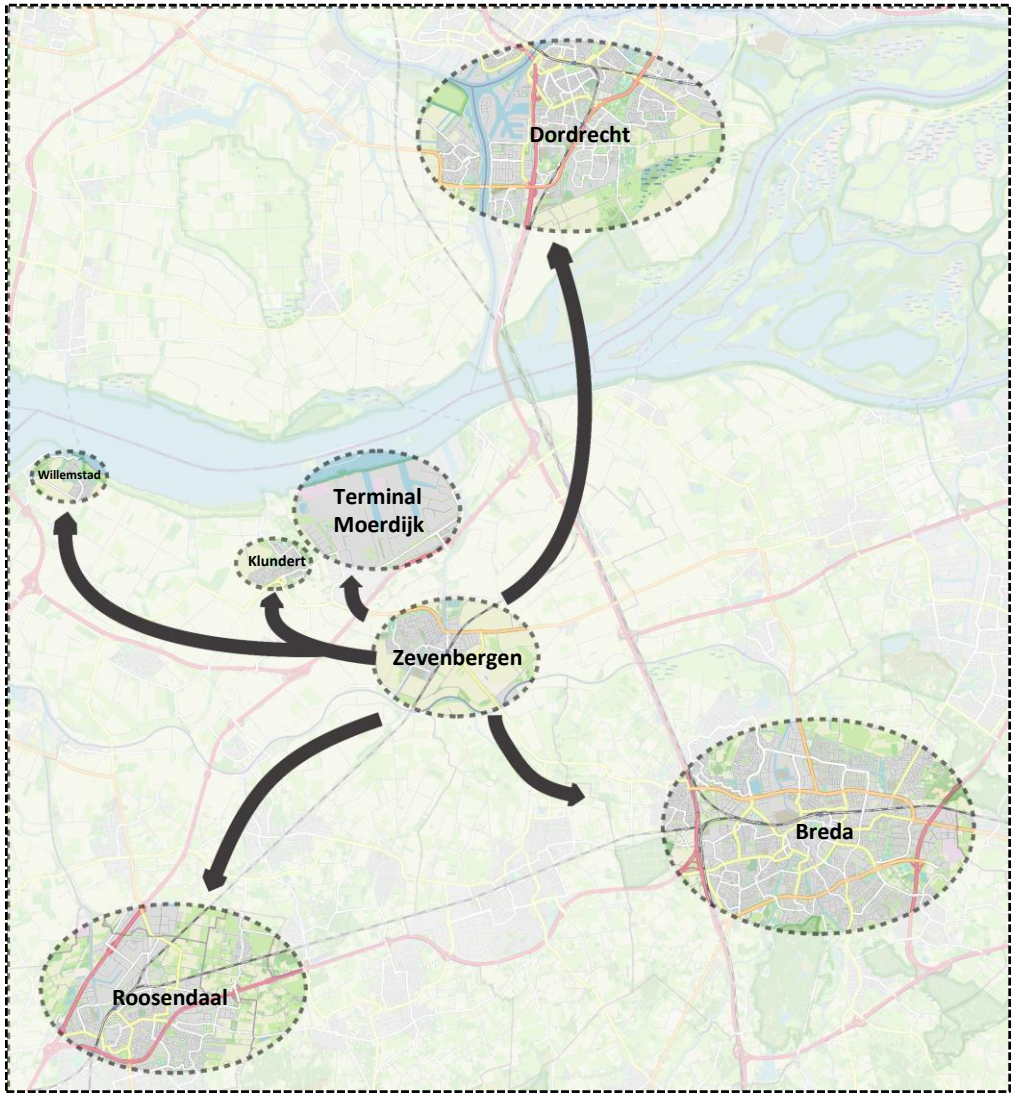
De plek in het netwerk

- De twee hoofdlijnen zijn gericht op het vervoer richting Breda (117 en 119) en de lijn vanuit Fijnaart/Klundert (117) ook richting Zevenbergen.
- De buurtbus 218 verbindt Moerdijk met Zevenbergen. De andere buurtbus 219 geeft een verbinding met Etten-Leur Centrum (niet het treinstation van Etten-Leur). Beide buurtbussen rijden alleen doordeweeks overdag.
- De bussen halteren allemaal voor het stationsgebouw aan de Stationslaan.
- De scholierenlijnen vullen andere lijnen één of twee keer per dag aan. De scholierenlijnen zijn gericht op Zevenbergen.

Samenvattend:

Het busnetwerk rond Zevenbergen is voornamelijk gericht op het vervoer richting Breda en de verbinding met Fijnaart/Klundert met daarnaast buurtbuslijnen, die op kleine schaal reizigers richting Zevenbergen kunnen bewegen.

Plaats
Bereikbaarheid en functiemenging



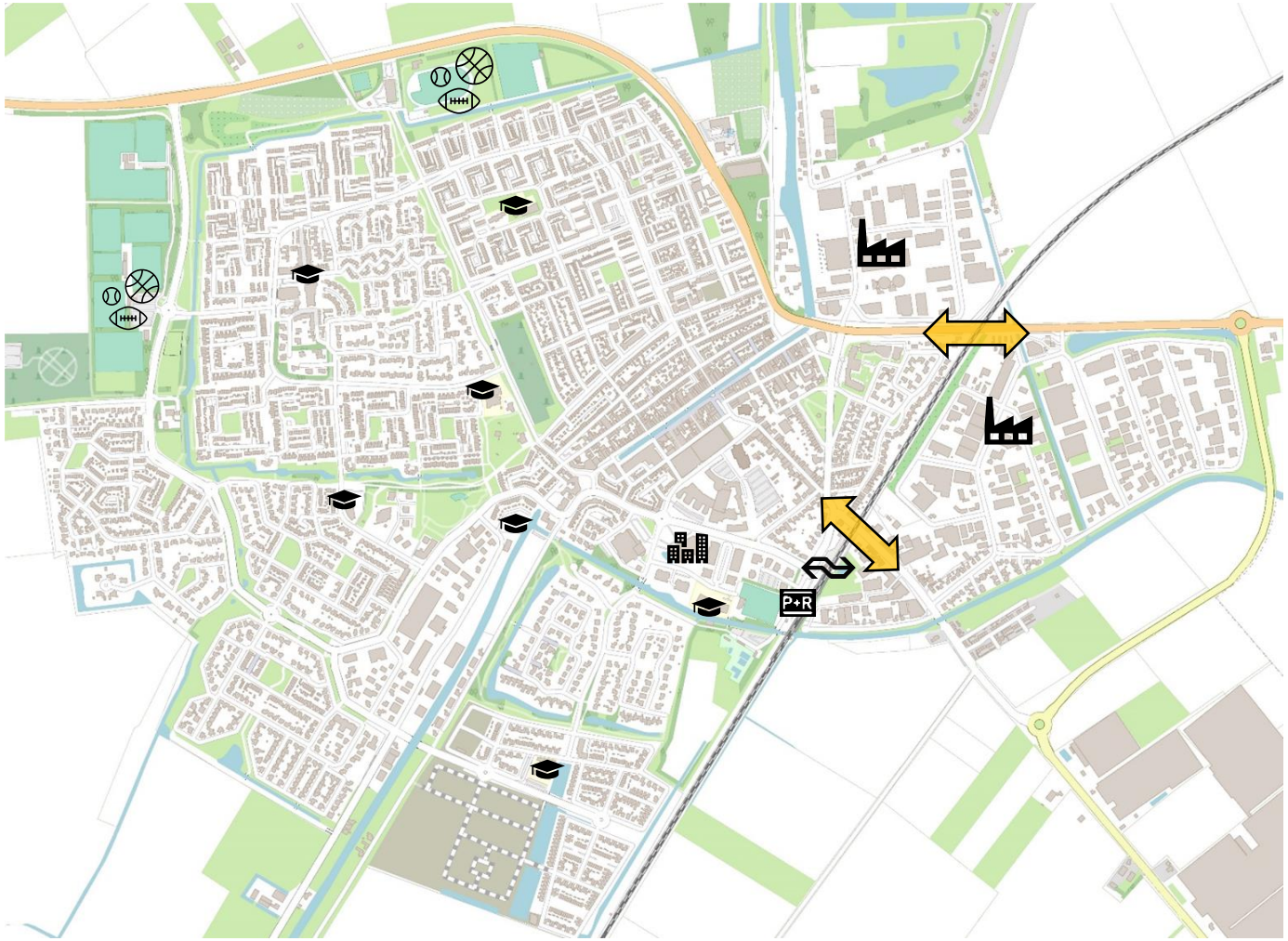
Bereikbaarheid:
- Het station ligt op ca. 800 meter met de auto en 500 meter met de fiets/lopend van het stadscentrum. Ten oosten van het station is een klein industrieterrein gelegen.
- Zevenbergen maakt deel uit van de gemeente Moerdijk. Het haven- en industriegebied van Moerdijk ligt op circa 20 minuten fietsafstand vanuit het station Zevenbergen en vormt een belangrijke economische kernlocatie.
- Het station ligt tussen de snelwegen A16, A17 en A59. Deze rijkswegen geven verbinding richting Dordrecht, Breda, en Roosendaal (en verder richting Rotterdam en België).

Recreatieve voorzieningen:
- Recreatieve bestemmingen zijn de vestigingssteden Klundert en Willemstad, die onderdeel uitmaken van de Zuiderwaterlinie.
- Vanaf het station is het ook mogelijk op de (lange afstand) fiets- en wandelroutes in de gemeente aan te haken of verschillende evenementen te bezoeken die tijdens het jaar georganiseerd worden.

Herkomst:
De knoop heeft met name een functie voor woon-werk verkeer en scholieren. Dit is terug te zien in het gebruik van het OV, de P+R en de fietsenstallingen.

Bestemmingen:
De belangrijkste bestemmingen zijn Dordrecht, Breda en Roosendaal. Dordrecht en Roosendaal kunnen zonder overstap met de trein bereikt worden. Breda heeft een directe busverbinding en een indirecte (met overstap) treinverbinding met Zevenbergen. De busverbinding is enkele minuten sneller dan de trein.

Plaats
Bereikbaarheid en functiemenging



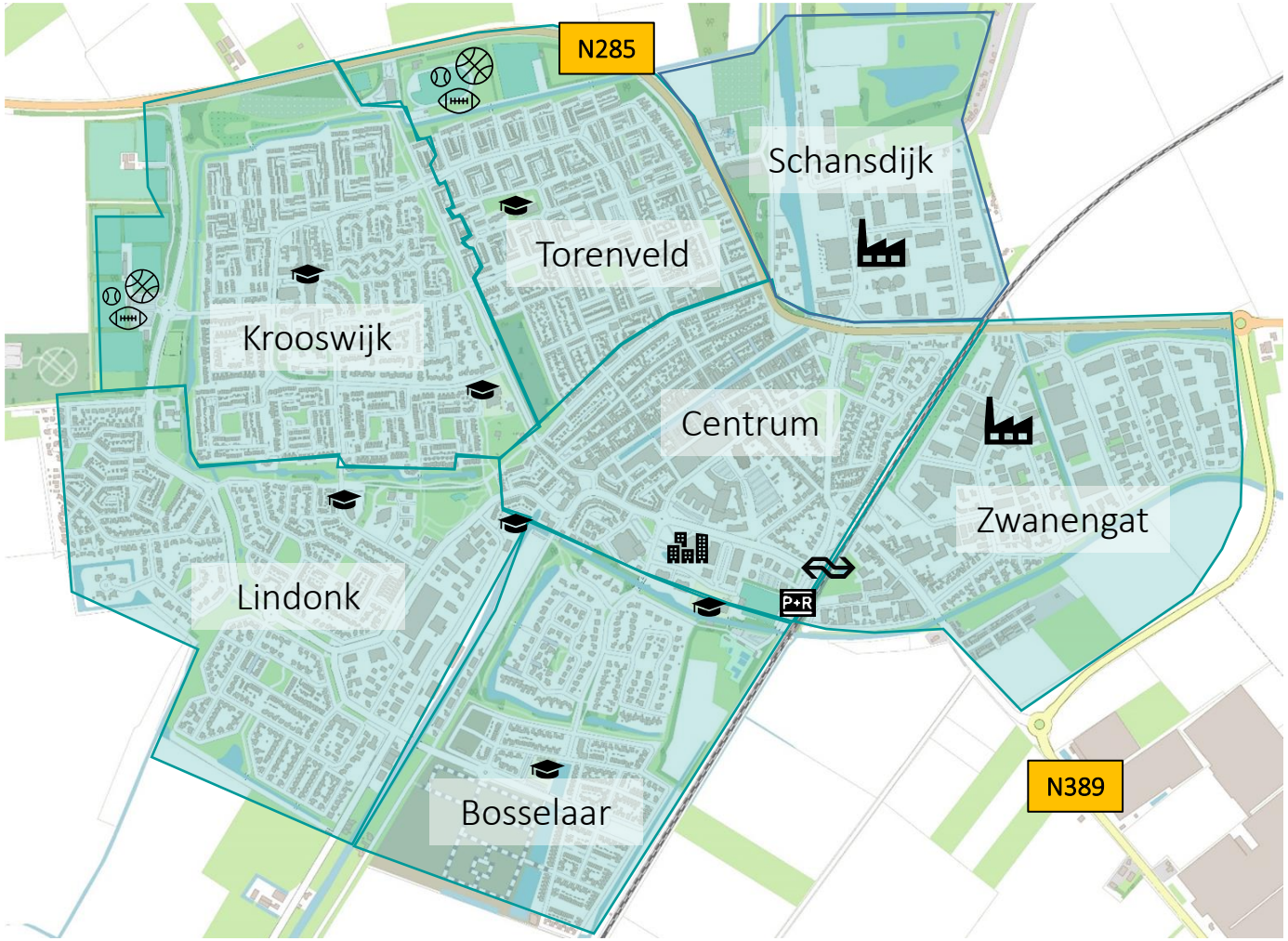
Het station van Zevenbergen ligt aan de oostkant van het dorp, en daarmee niet centraal in het bebouwde gebied. Hiermee wordt de potentie van de OV-knoop niet volledig benut.

Vlak bij het station is het Markland College gevestigd. Circa 1.000 scholieren hebben hier les op 5 minuten loopafstand van het station. Van de circa 1.000 studenten komen er ongeveer 37% uit het postcode gebied van Zevenbergen zelf. Dit betekent dat het merendeel met het OV of de fiets buiten Zevenbergen naar school gaan. Komend vanaf het oosten gebruiken deze scholieren de Hazeldonkse Zandweg om bij de school te komen. Dit is daarmee een drukke weg met veel langzaam verkeer (fietsers).

Bereikbaarheid
Op de figuur hiernaast is weergegeven dat er maar twee mogelijkheden zijn om in Zevenbergen het spoor te kruisen (de voetgangersoversteek op het station naar het perron buiten beschouwing gelaten). De verbinding tussen de oostkant en de westkant van het spoor is daarmee beperkt.

Plaats

Ligging in de omgeving – Verbinding aangrenzende gebieden



Algemeen

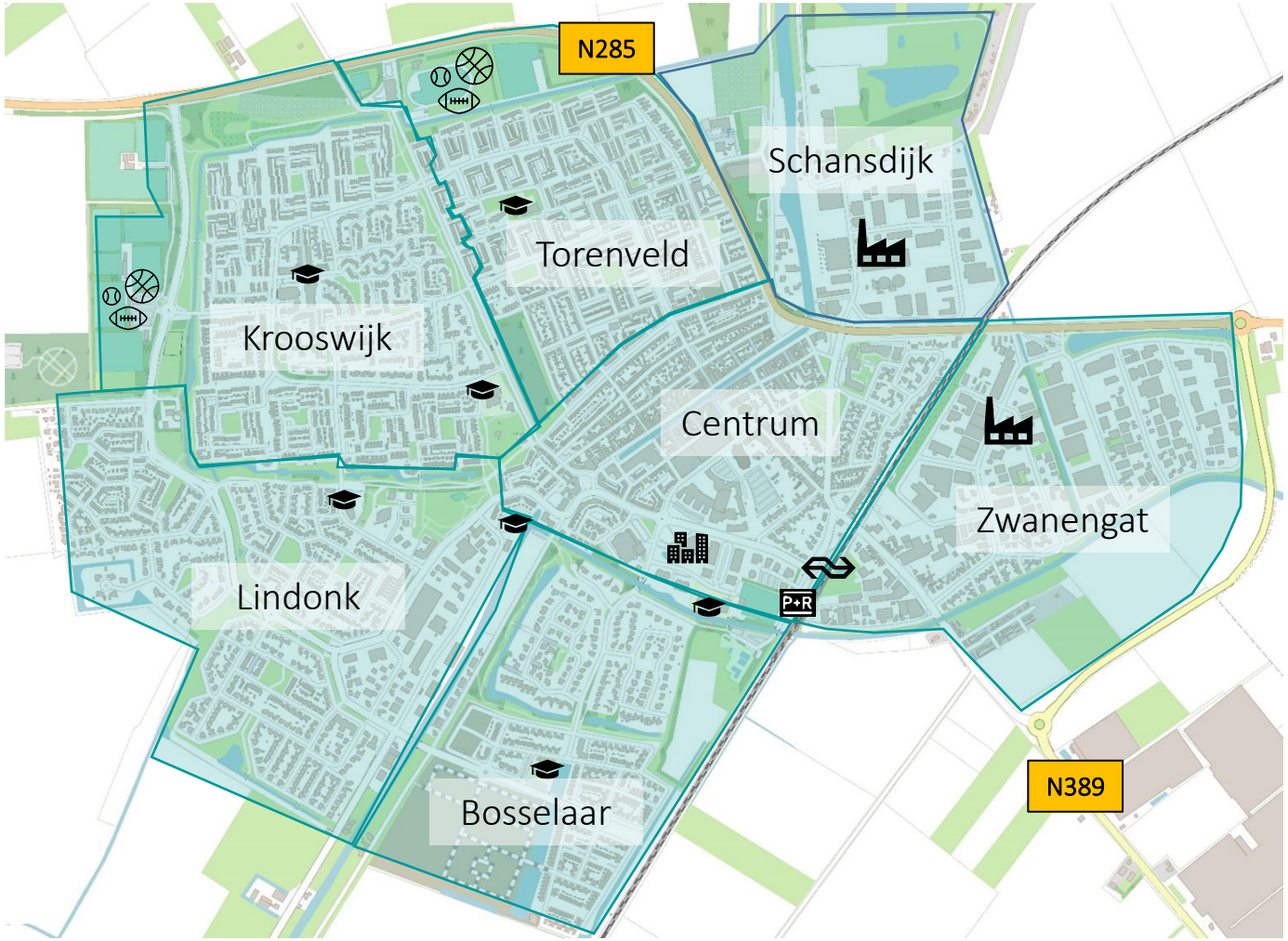
- Vanaf de voorzijde van het stationsgebouw kijk je op een woongebied met links daarvan een klein bedrijventerrein (kantoren) en daar weer links van tennisvelden. Aan de achterzijde (oostzijde) is geen toegang en grenst het station eveneens aan een klein bedrijventerrein met daarachter landelijk gebied.
- Vanaf het station is snel toegang te verkrijgen tot twee provinciale ontsluitingswegen, de N389 (zuidelijk richting Etten-Leur) en de N285 (noordelijk, richting het haven- en industrieterrein Moerdijk).

Oostzijde:

- Aan de oostzijde van het station bevindt zich de buurt Zwanengat met enkele woningen en veel bedrijvigheid met onder andere bouwbedrijven, autodealers en garages. Direct achter het station is aan de zuidzijde enkel landbouwgrond. Het station is daarmee in de huidige situatie volledig op het noordwesten gericht en heeft geen 2 gelijkwaardige zijdes.

Plaats

Ligging in de omgeving – Verbinding aangrenzende gebieden



Westzijde:

- Aan de westzijde van het spoor ligt het stadcentrum en erachter liggend de woongebieden van Zevenbergen. Het stadcentrum bevindt zich op circa 5 minuten loopafstand
- In de nabije omgeving bevindt zich in westelijke richting de P+R, een aantal kantoren en het Markland College.
- Aan de noordzijde ligt in Schansdijk eveneens een bedrijventerrein.

Verbindingen:

Er zijn twee verbindingen tussen de oost- en westzijde voor alle modaliteiten: de Hazeldonkse Zandweg en De Langeweg (N285). Beide verbindingen zijn gelijkvloerse overwegen. Voor langzaam verkeer zijn er geen andere mogelijkheden om van oost naar west te komen. Daarmee is er beperkt een verbinding tussen de twee zijdes, welke passend bij de huidige geografische functieverdeling van Zevenbergen is.

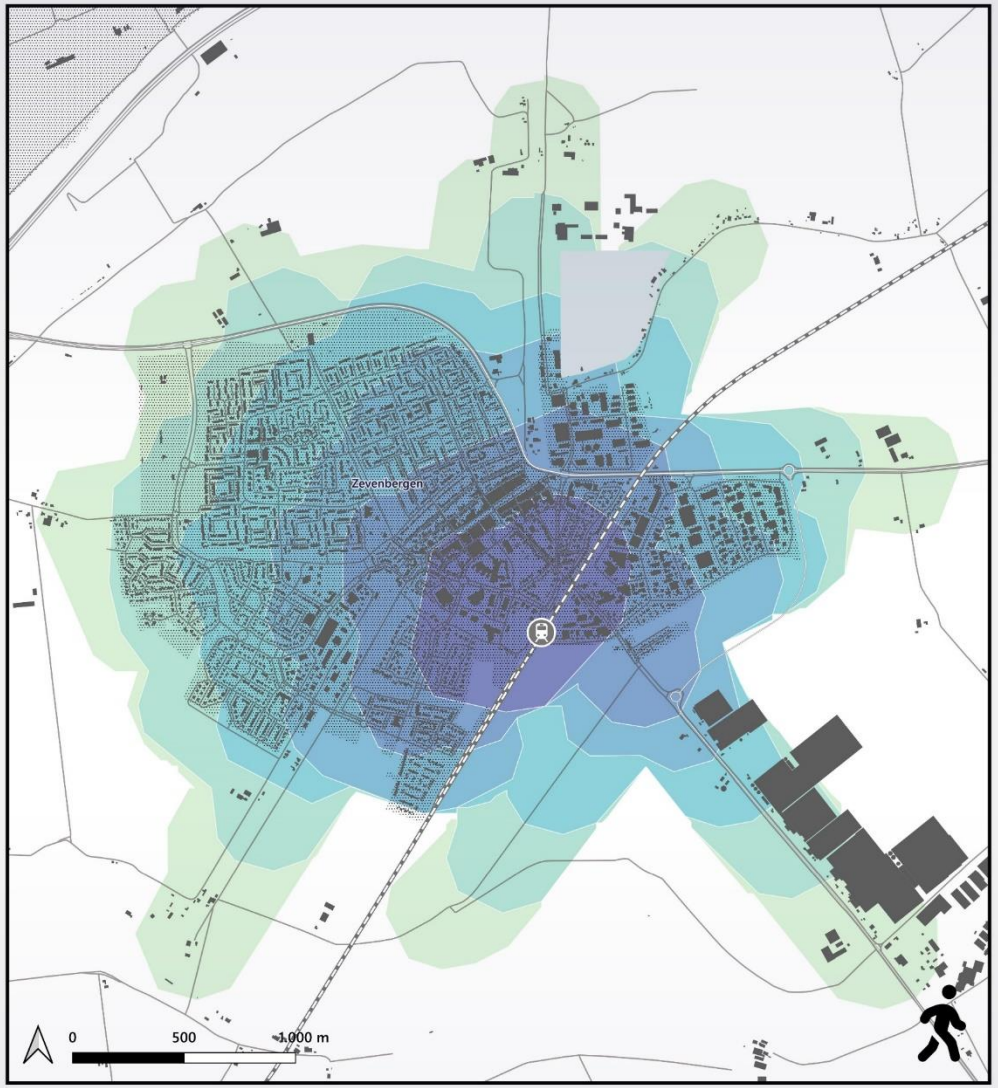
Samenvattend

Het gebied kent een grote mate van functiescheiding. Er is een diversiteit in aanbod van scholen, wonen en bedrijvigheid. Fietsers en voetgangers kunnen de spoorlijn enkel kruisen bij de twee gelijkvloerse kruisingen in het dorp waardoor er geen sterke verbinding is tussen de beide zijdes van het spoor.

BEREIKBAARHEID VANUIT STOPTREINSTATION (TE VOET)

ZEVENBERGEN

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS



Legenda

Reistijd
- 0 - 5 min
- 5 - 10 min
- 10 - 15 min
- 15 - 20 min
- 20 - 25 min
- 25 - 30 min

Startlocatie
- station

Terrein
- bebouwd gebied
- water
- buitenland

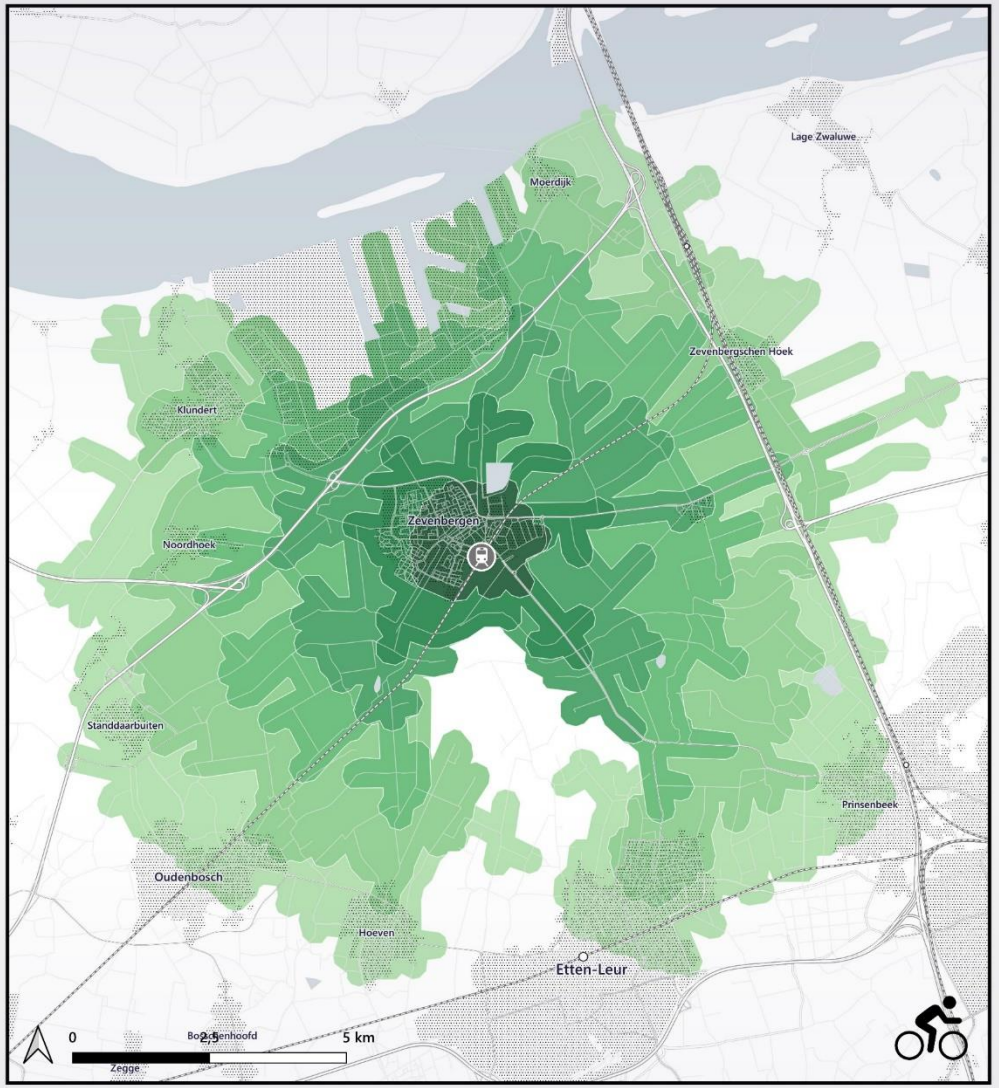
Infrastructuur
- wegen
- spoor
- Intercitystation
- Stoptreinstation

Reistijd	Inwoners	Arbeidsplaatsen
0 - 5 minuten	1.740	1.310
5 - 10 minuten	3.020	1.450
10 - 15 minuten	3.480	1.060
15 - 20 minuten	4.010	470
20 - 25 minuten	1.810	890
25 - 30 minuten	120	190
Totaal (30 minuten)	14.200	5.400

BEREIKBAARHEID VANUIT STOPTREINSTATION (FIETS)

ZEVENBERGEN

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS



Legenda

Reistijd
- 0 - 5 min
- 5 - 10 min
- 10 - 15 min
- 15 - 20 min
- 20 - 25 min
- 25 - 30 min

Startlocatie
- station

Terrein
- bebouwd gebied
- water
- buitenland

Infrastructuur
- wegen
- spoor
- Intercitystation
- Stoptreinstation

Reistijd	Inwoners	Arbeidsplaatsen
0 - 5 minuten	9.500	4.200
5 - 10 minuten	4.700	1.200
10 - 15 minuten	1.000	1.700
15 - 20 minuten	600	4.500
20 - 25 minuten	19.200	8.200
25 - 30 minuten	35.000	8.000
Totaal (30 minuten)	70.000	27.800

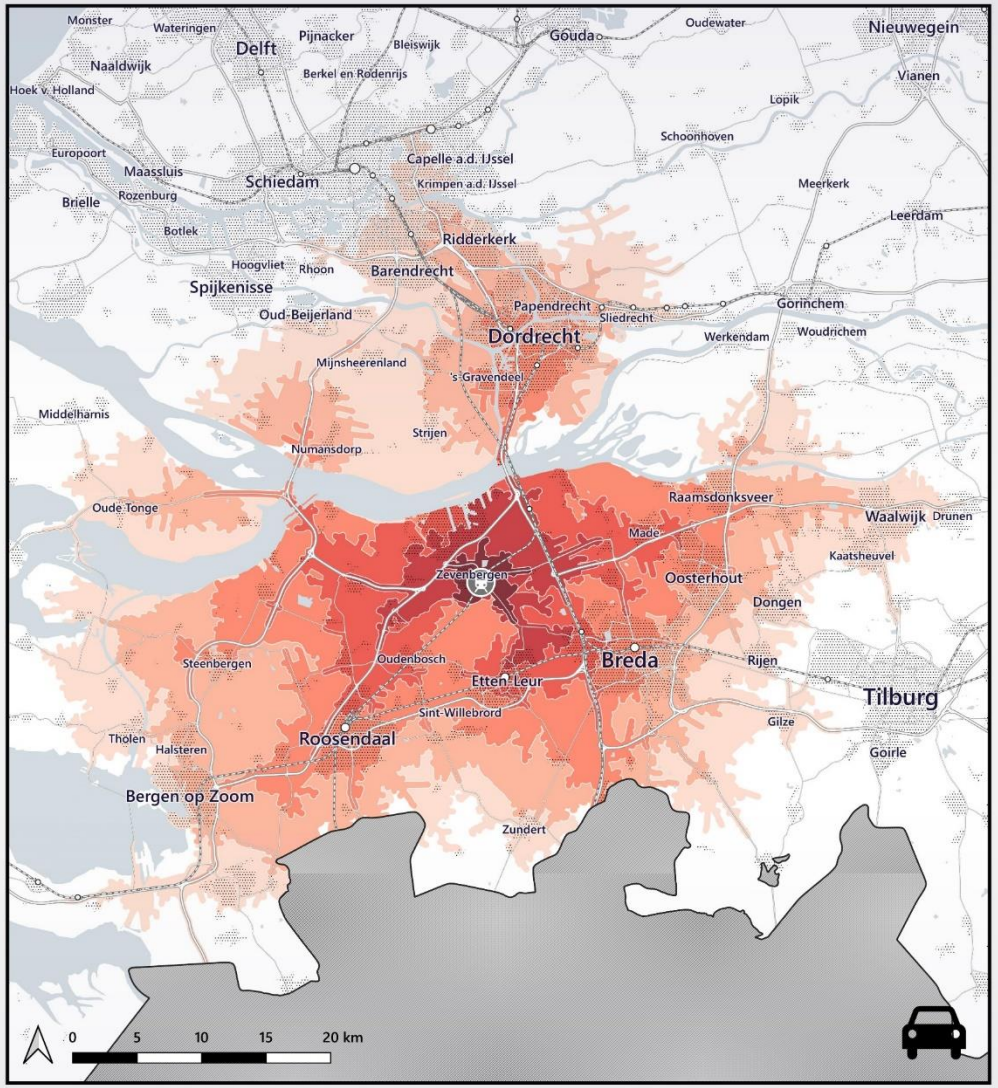
Plaats

Ligging in de omgeving
Bereikbaarheid station Zevenbergen:
- Wandel isochroon
- Fiets isochroon

BEREIKBAARHEID VANUIT STOPTREINSTATION (AUTO)

ZEVENBERGEN

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS



Legenda

Reistijd
- 0 - 5 min
- 5 - 10 min
- 10 - 15 min
- 15 - 20 min
- 20 - 25 min
- 25 - 30 min

Startlocatie
- station

Terrein
- bebouwd gebied
- water
- buitenland

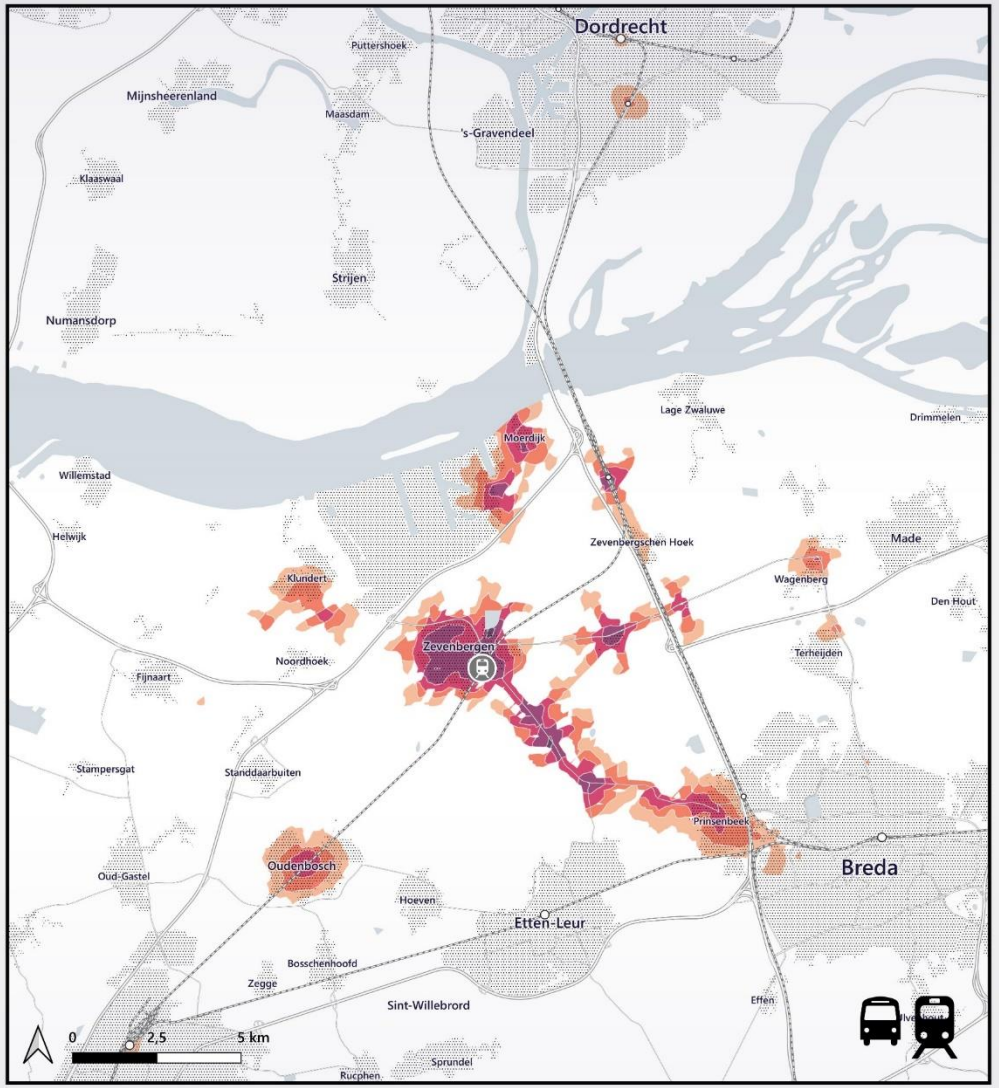
Infrastructuur
- wegen
- spoor
- Intercitystation
- Stoptreinstation

Reistijd	Inwoners	Arbeidsplaatsen
0 - 5 minuten	14.700	6.100
5 - 10 minuten	23.900	12.400
10 - 15 minuten	99.400	62.700
15 - 20 minuten	411.400	192.600
20 - 25 minuten	368.700	170.300
25 - 30 minuten	500.000	234.900
Totaal (30 minuten)	1.418.100	679.000

BEREIKBAARHEID VANUIT STOPTREINSTATION (OV)

ZEVENBERGEN

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS



Legenda

Reistijd
- 0 - 5 min
- 5 - 10 min
- 10 - 15 min
- 15 - 20 min
- 20 - 25 min
- 25 - 30 min

Startlocatie
- station

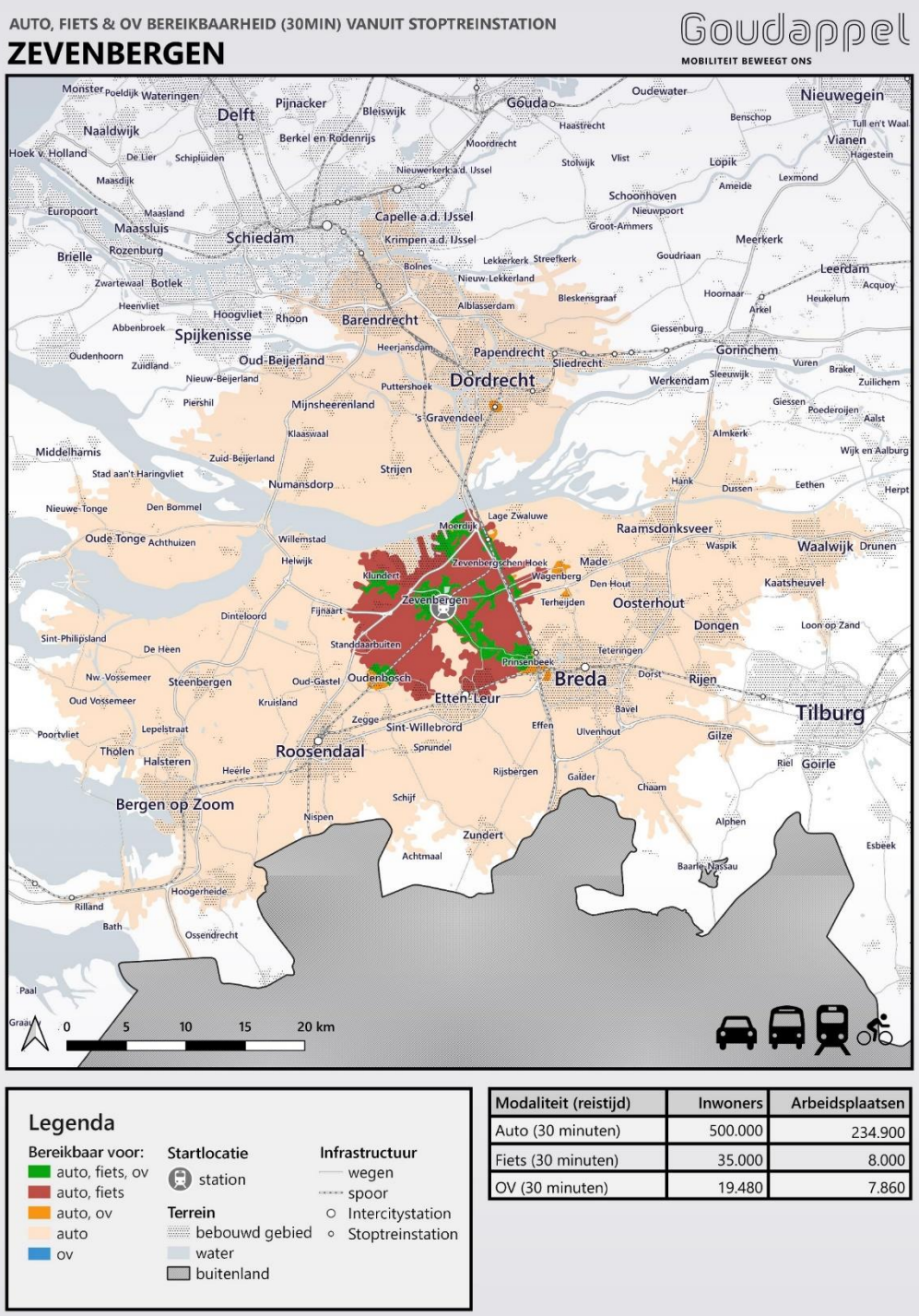
Terrein
- bebouwd gebied
- water
- buitenland

Infrastructuur
- wegen
- spoor
- Intercitystation
- Stoptreinstation

Reistijd	Inwoners	Arbeidsplaatsen
0 - 5 minuten	0	0
5 - 10 minuten	1.070	1.040
10 - 15 minuten	9.920	2.530
15 - 20 minuten	8.620	3.460
20 - 25 minuten	13.180	3.760
25 - 30 minuten	19.480	7.860
Totaal (30 minuten)	52.300	18.700

Plaats

Ligging in de omgeving
Bereikbaarheid station Zevenbergen:
- Auto isochroon
- OV isochroon (inclusief 5 minuten wachttijd/overstaptijd)



Modaliteit (reistijd)	Inwoners	Arbeidsplaatsen
Auto (30 minuten)	500.000	234.900
Fiets (30 minuten)	35.000	8.000
OV (30 minuten)	19.480	7.860

Plaats

Ligging in de omgeving – Verbinding aangrenzende gebieden

Bereikbaarheid station Zevenbergen:
- Combinatiekaart isochronen auto, fiets & OV

Samenvattend

Op de isochronen is duidelijk te zien dat de bereikbaarheid in zuidelijke richting beperkt is. Deze bestaat in de huidige situatie vooral uit agrarische grond.
In de overige richtingen heeft het station van Zevenbergen een goede bereikbaarheid voor de verschillende modaliteiten. Op het ov-isochroon is duidelijk de buslijn richting Breda, Klundert en Moerdijk en de spoorverbinding naar Oudenbosch en Lage Zwaluwe.

Plaats
Omgevingskwaliteit (westzijde)

Directe omgeving:

- Het station ligt nog net in de bebouwde kom nabij landelijk gebied (zuidwestzijde). De directe omgeving kenmerkt zich door veel groen en een open gebied.
- Het stationsgebouw dateert uit 1885 en is een Rijksmonument (bron: Spoorbouwmeester). Het stationsgebouw bezit architectuurhistorische waarde. Het object is zeldzaam daar het -samen met het station van Oudenbosch- dateert uit de pioniersfase van de spoorlijn Antwerpen - Rotterdam en het merendeel van de oorspronkelijke gebouwen langs de oudste spoorlijnen van vóór 1860.
- De voorrijgelegenheid ligt direct voor het station met een bushalte aan de Stationslaan. Er is geen zebrapad aanwezig om naar de andere kant van de Stationslaan en de bushalte te komen.
- Rechts van het station bevindt zich een parkeerplaats met ruimte voor 141 auto's en links een overdekte onbewaakte maaiveldstalling met 904 fietsplekken en 40 fietskluizen (beide direct aan het spoor). In het stationsgebouw is een restaurant gevestigd en de 1ste etage wordt gebruikt als woonruimte.

Zicht op de hoofdentrees:

- De hoofdentree is makkelijk vindbaar vanwege de openheid van de omgeving en indeling. Het tweede perron is bereikbaar via een overweg (met slagboom) direct bij het gebouw.

Plaats
Omgevingskwaliteit (oostzijde)

Directe omgeving:
- Oversteken vanaf de oostzijde kan alleen via de overweg met slagboom.
- Per perron zijn twee abri's en een op de oostzijde één volledig afgesloten (gedateerd) wachtkamer. Het stationsgebouw geeft geen directe toegang naar de perrons.

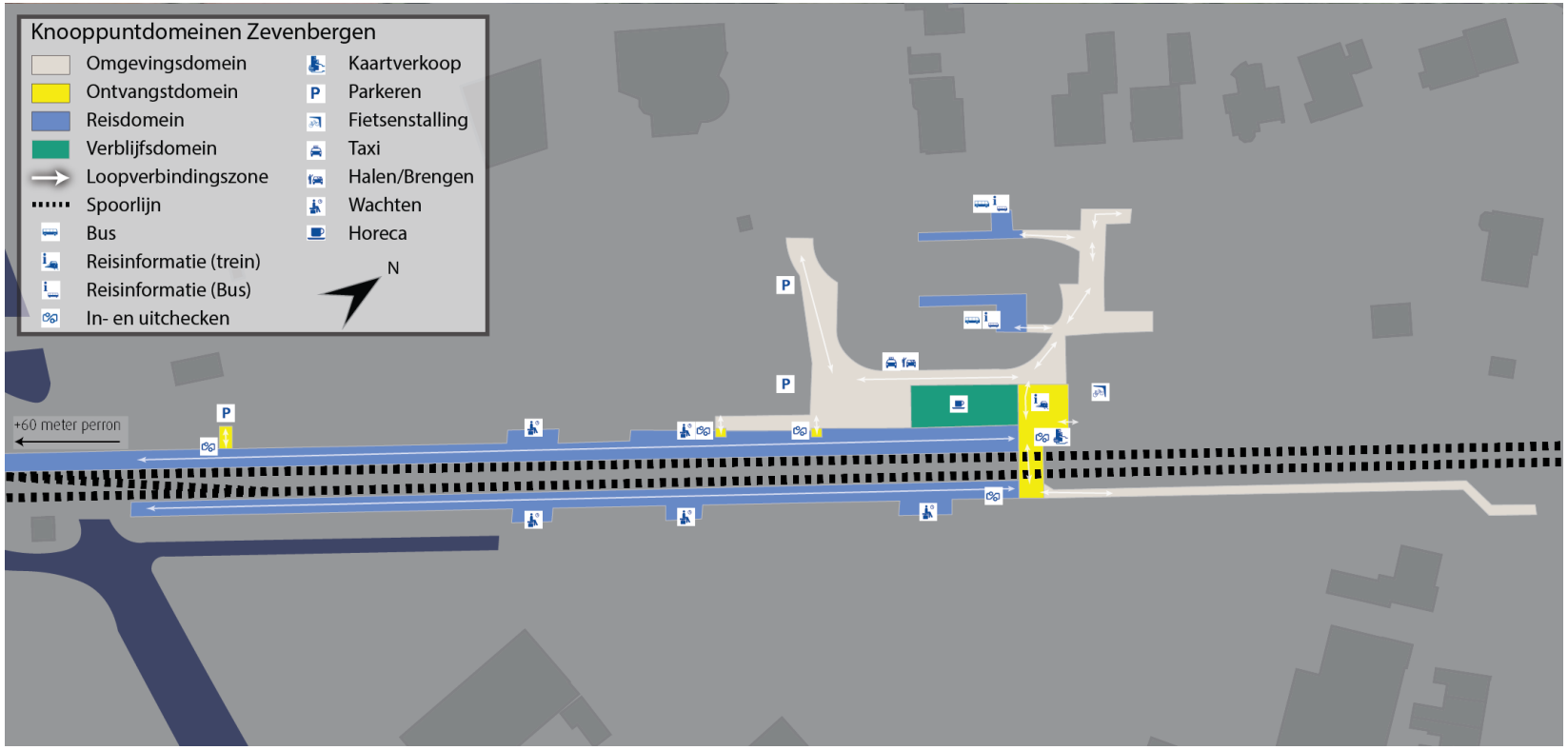
Zicht op de entrees:
- Er is vanuit de oostzijde geen zicht op de entrees.
- Vanuit de oostzijde zijn de perrons alleen via het voetpad vanaf de Hazeldonkse Zandweg te bereiken. Het tweede perron en het stationsgebouw zijn vanuit het oosten ook via de overweg met slagboom te bereiken.

Samenvattend:
Het station is goed vindbaar vanaf de Stationslaan door de open omgeving en het karakteristieke stationsgebouw. Aan de voorzijde van het station is relatief weinig groen door de haltekommen van de bus en de voorrijgelegenheid (Kiss & Ride en taxiplekken). Vanaf de oostzijde is het station de bereiken via het voetpad vanaf de Hazeldonkse Zandweg (zie foto rechtsonder). Oversteek tussen de perrons kan alleen via de gelijkvloerse oversteek (zie foto rechtsboven). Alle voorzieningen zijn aan de westkant van het station gesitueerd.

De OV-knoop

OV knoop

Knooppuntdomeinen en hun positie en oriëntatie



Voorzieningen op de knoop:

Op het station zijn verschillende voorzieningen aanwezig[(1)]:

- OVCP: Losstaande paaltjes, geen poortjes
- Services: Geleidelijnen, NS reisassistentie NS, fietskluizen, onbewaakte fietsenstalling, OV-fietsen, hellingbaan, kaartautomaten, NS-Zonetaxi, Service- en alarmzuil, toilet (in het restaurant), gratis P+R en een watertappunt
- Horeca: Stationsrestauratie Happy Dees

Domeinen (gaat verder op volgende pagina's):

Omgevingsdomein: Het omgevingsdomein bestaat vooral uit de langgerekte looplijn naar de Hazeldonkse Zandweg en de overige looplijnen tussen de verschillende perrons voor bus en treinen en de overige modaliteiten. Het omgevingsdomein is voor de voetganger ingericht en grotendeels gescheiden van de andere modaliteiten. In het algemeen zijn de looprichtingen logisch en herkenbaar. Het oversteken naar de bushalte en het trottoir aan de andere kant van de straat is niet duidelijk (zebrapad ontbreekt) en kan voor verkeersconflicten zorgen.

(1) NS stationsinformatie:
https://www.ns.nl/stationsinformatie/zvb/zevenbergen

OV knoop

Knooppuntdomeinen en hun positie en oriëntatie

- Ontvangstdomein (trein): Het ontvangstdomein ligt aan de westelijke kant tussen de fietsenstalling en het stationsgebouw. Onder een abri bevindt zich de kaartautomaat en ernaast analoge en digitale reisinformatie. Zowel reizigers die van de westelijke kant komen en naar het perron aan de oostelijke kant willen als reiziger die de fiets als voortransport gebruiken passeren het ontvangstdomein. Reizigers, die de parkeerplaats gebruiken of het voetpad van de Hazeldonkse Zandweg gebruiken komen er niet langs.

- Reisdomein – westelijke perron: Het perron is langgerekt en ligt parallel aan het stationsgebouw en de P+R. Voor het stationsgebouw is het perron met circa 2,5 meter breedte vrij smal (verderop wordt het breder). De zitmogelijkheden en twee abri's zijn over de lengte van het reisdomein verdeeld, eveneens de verschillende ingangen. Vertrekinformatie is alleen bij het ontvangstdomein aangegeven.

- Reisdomein – oostelijke perron: Het oostelijke perron is nagenoeg even lang als het westelijke perron. De wachtruimte en de twee abri’s liggen verspreid over het perron. Er zijn twee toegangen naar het reisdomein (via het voetpad van de Hazeldonkse Zandweg en via de spooroverweg). Bovendien is er routeinformatie op het perron aanwezig.

OV knoop

Knooppuntdomeinen en hun positie en oriëntatie

- Verblijfsdomein:
  Het restaurant Happy Dees bevindt zich tussen de bushaltes en perrons in het stationsgebouw op de begane grond. Voor het restaurant bevindt zich een klein terras en de Kiss & Ride strook van station Zevenbergen.

- Reisdomein – bushalte:
  Eenvoudige haltes met een abri, prullenbak, reis- en vertrekinformatie. De haltes hebben een bandengeleider met hoge instap. Beide haltes liggen in een haltekom. De halten zijn smal en wachtgelegenheid en perron zijn van elkaar gescheiden. Dit kan tot onveilige haltesituaties leiden.

- Overstap tussen de verschillende modaliteiten
  De route van de trein naar de bushaltes is logisch en eenvoudig te vinden. Vanuit het perron aan de oostzijde moet eerst nog het spoor gekruist worden. Wel mist er een duidelijke oversteek naar de halte aan de overzijde van de Stationslaan.

- Samenvattend knooppuntdomeinen:
  Station Zevenbergen kenmerkt zich door een open ligging waardoor de knooppuntdomeinen helder afgebakend zijn. Aan de westelijke kant zijn de zichtlijnen door het stationsgebouw ter hoogte van het gebouw enigszins beperkt. Dit in combinatie met de spooroverweg en de relatief smalle perrons kan tot onveilige situaties leiden. Behalve het reisdomein concentreren de overige knooppuntdomeinen zich volledig op de westzijde van het station.

OV knoop
Duurzaamheidseisen

Duurzaamheidseisen:

- Van dit station zijn nog geen duurzaamheidsscores bekend.
- Verbruik hoofdmeter 2020: 29,9 kWh/m2
  Hoe hoger de positie des te hoger het verbruik. De rangschikking is gebaseerd op het verbruik per m2.
- Op dit station is LED verlichting aanwezig en afval wordt gescheiden ingezameld(papier/karton/rest).
- Overige duurzaamheidsmaatregelen op dit station zijn niet bekend.

Mobiliteit

- Alle treinen rijden elektrisch op duurzame windenergie
- Bussen rijden in de huidige situatie op diesel. Met de aanbesteding van concessie (juli 2025) word overgeschakeld op zero-emissiematerieel voor in ieder geval de streekbussen.

OV knoop
Veiligheid station en omgeving

Veiligheid omgeving:

- Intercity's en goederentreinen rijden met hoge snelheden zonder te stoppen langs het station. Het komt voor dat reizigers nog onder de dalende slagbomen over de overweg heen rennen.
- Er is geen zebrapad aanwezig om de Stationslaan over te steken.
- Busreizigers wachten op een smal perron met gescheiden wacht- en instapruimte.

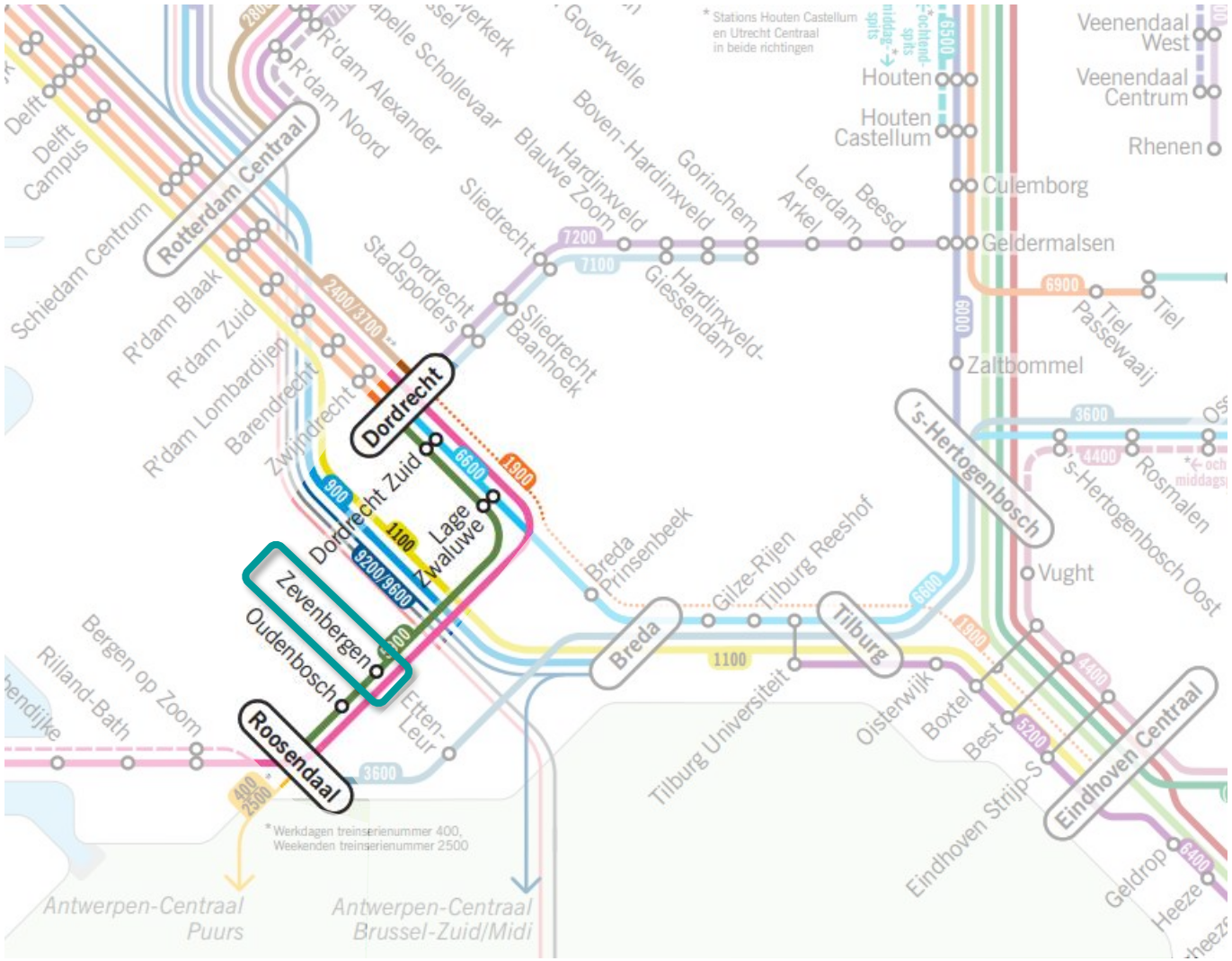
Perrons:

Transferveiligheid op de perrons is als volgt beoordeeld:

- Het station scoort op transferveiligheid: risicograad groen. Op de perrons is geen verhoogd veiligheidsrisico, d.w.z. van gedwongen ("onvrijwillig") gebruik van de veiligheidszone door reizigers op het perron.

Mobiliteit

Mobiliteit
Trein



NS is de treinvervoerder op dit station. Er halteren enkel sprinters op Zevenbergen. Bovendien rijden er 4 intercity's per uur tussen Dordrecht en Roosendaal, die station Zevenbergen passeren.

Huidige frequentie treinen *(Bron: NS, 2021):*

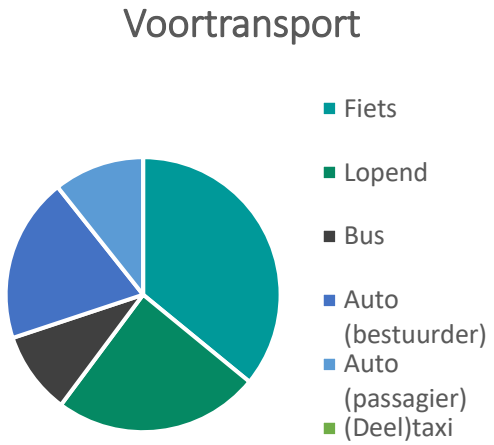
<u>Sprinters</u>

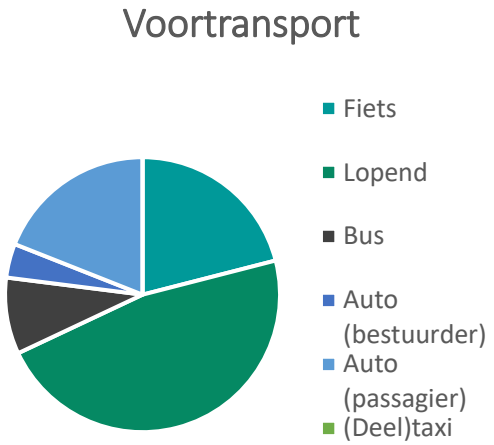
- 2x per uur Dordrecht – Roosendaal
  1x/u na 20.00u en in het weekend

Samenvattend:

Het station heeft een sterk forensen karakter: in de avonduren en het weekend halteert er per richting één trein per uur.

Mobiliteit
Trein





Verdeling reizigers vertrekkende reizen: *(Bron: NS, 2019)*
Ochtendspits 39%, Avondspits 10%, Daluren 51%.

Voortransport naar het station (Beginpunt --> Trein) *(Bron: NS, 2019)*:

Fiets:	34% (landelijk gemiddelde: 44%)
Lopend:	25%
Bus:	10%
Auto (bestuurder):	20%
Auto (passagier):	11%
(Deel)taxi:	0%

Natransport naar het station (Trein --> Eindbestemming) *(Bron: NS, 2019)*:

Fiets:	21%
Lopend:	47%
Bus:	9%
Auto (bestuurder):	4%
Auto (passagier):	19%
(Deel)taxi:	0%

Samenvattend:
De verdeling van vertrekkende reizigers laat zien dat de meeste reizigers ‘s ochtends of tijdens de daluren op dit station vertrekken (90%). De meeste reizigers gebruiken de fiets of gaan lopend naar de station (59%) of naar hun eindbestemming (68%). 20% van de vertrekkende reizigers gebruik de P+R bij dit station, en 11% wordt met de auto gebracht en reist verder met de trein. 10% van de reizigers met Zevenbergen als vertrekstation komt per bus naar dit station en stapt over op de trein.

Mobiliteit
Busnetwerk

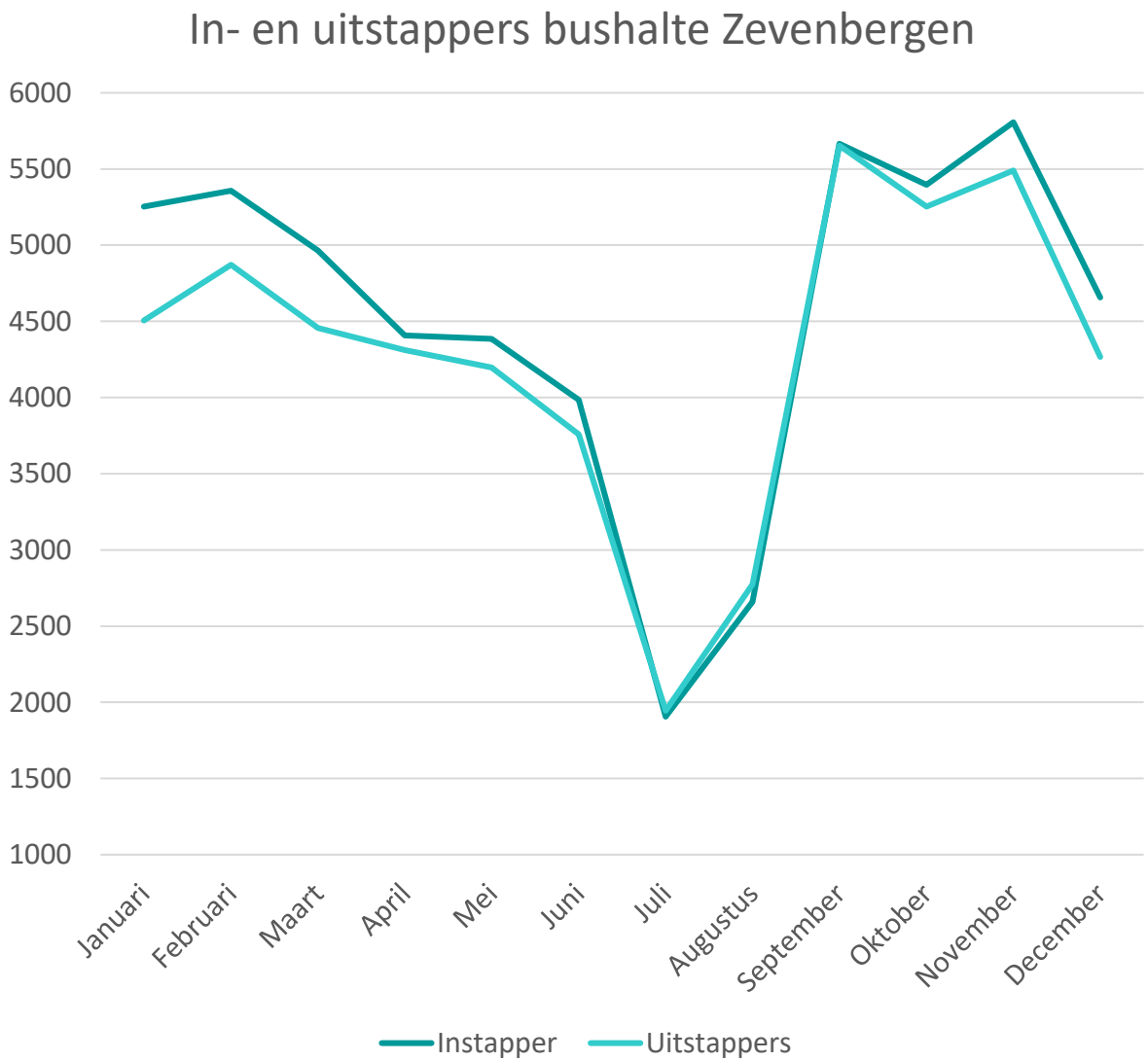
De bussen in Zevenbergen rijden onder de concessie West-Brabant die is gegund aan Arriva. Deze concessie loopt van 2015 tot 2022 maar is verlengd tot 2025 in verband met de coronacrisis. Op dit moment kent Zevenbergen geen HOV-verbinding met de bus.

		Frequentie			Instappers (2019)
Lijn	Route	Spits	Dal	Avond	Bezetting/jaar
117 ARR (streekbus)	Breda Station – **Wagenberg – Zevenbergen Station** – Zevenbergen Lindonk – Fijnaart	2x/u	2x/u	1x/u (tot 21:30)	138.702
119 ARR (streekbus)	Breda Station – Prinsenbeek – **Zevenbergen Station** – Zevenbergen Krooswijk – **Zevenbergen Station**	2x/u	2x/u	1x/u (tot 23:30u)	374.961
218 ARR (buurtbus)	**Zevenbergen Station** – Moerdijk – Lage Zwaluwe Station – Zevenbergschen Hoek – Drie Hoefijzers	1x/u	1x/u	-	13.227
219 ARR (buurtbus)	**Zevenbergen Station** – Etten-Leur Centrum	1x/u	1x/u	-	9.630
617 ARR (Scholieren)	Fijnaart – Klundert – **Zevenbergen Station**	2x/d	-	-	34.733
618 ARR (Scholieren)	Zevenbergschen Hoek – Lage Zwaluwe Station – Moerdijk – **Zevenbergen Station** – Zevenbergen st. Jorisstraat	3x/d	-	-	3.714

Frequentietabel bushalte Zevenbergen Station. Bron: Arriva, 2022

Mobiliteit

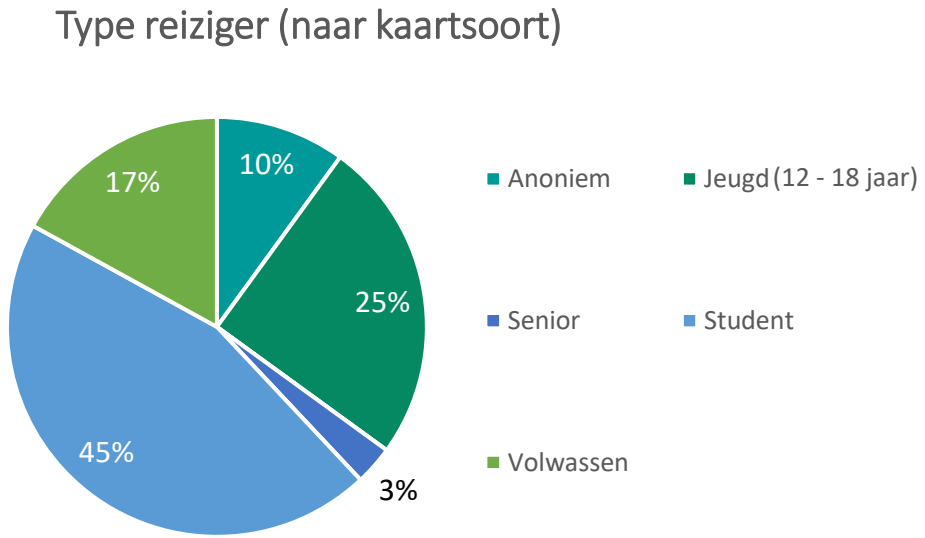
In- en uitstappers bus (incl. overstappers)



In- en uitstappers door het jaar heen(1)

- Buiten vakanties om ligt het aantal in- en uitstappers op de halte Zevenbergen, Station tussen de 4.000 en 6.000 per maand.
- In de zomerperiode is een flinke daling zichtbaar. Dit toont aan dat relatief veel studenten en scholieren gebruik maken van het OV rond Zevenbergen. Studenten gebruiken hierbij het OV vooral in richting Breda en Rotterdam en scholieren voor bestemmingen in Zevenbergen zelf. Onderstaande figuur met het type kaartgebruik waarmee gereisd wordt onderschrijft dit.

(1) Arriva, 2019



Mobiliteit
Fiets

Kenmerken fietsgebruik

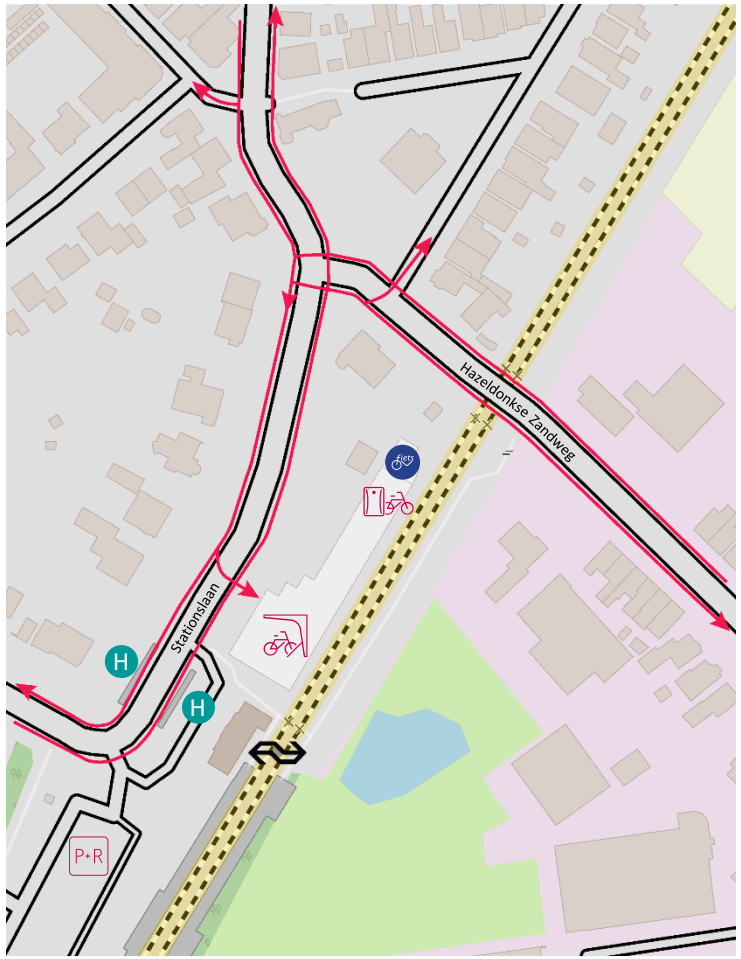
- Ruim een derde van de treinreizigers gebruikt de fiets als voortransport (34%). Het aandeel natransport is met 21% lager [(1)].
- De fietspaden rondom het station zijn vrijliggend.
- Aan de oostzijde van de station is geen fietsenstalling aanwezig. Deze reizigers moeten eerst het spoor aan de noordkant oversteken om naar de fietsenstalling aan de westkant te komen.

Stallingen:

- Er is één onbewaakte stalling met 904 plaatsen op de OV-knoop. Deze bevindt zich in aan de noordkant van het stationsgebouw. [(2)]
- Aan de achterkant van de stalling bevinden zich 40 fietskluizen waarvan 8 kluizen met OV-fietsen en 32 kluizen om te huren. [(2)]
- De klanttevredenheidscijfers voor de onbewaakte fietsenstalling bedraagt 7,2[(2)]
- Bezettingsgraden van de stalling:
    - Huidige bezetting: circa 268 plekken
    - Verwachte bezetting in 2030: 318 plekken
    - Verwachte bezetting in 2040: 329 plekken
- Daarmee zijn er richting de toekomst voldoende stallingsplekken voor fietsen beschikbaar.

(1) Bron: Jaarverslag NS, 2019
(2) Stationsinformatie NS Stations en ProRail NS, 16-12-2021

Mobiliteit
Fiets



Belangrijkste fietsstromen rond het station:
De belangrijkste fietsstromen lopen over de Hazeldonkse Zandweg en de Stationslaan. Deze routen maken onderdeel van het landelijke knooppuntennetwerk.

Samenvattend:
Een derde van de reizigers begint hun reis op de fiets. De 904 stallingsplaatsen zijn in de huidige situatie voldoende en worden goed gebruikt. Aan de oostzijde is er geen mogelijkheid om een fiets te stallen.

Mobiliteit
Auto

Voortransport[(1)]:
- Auto (bestuurder): 20%
- Auto (passagier): 11%

Natransport:
- Auto (bestuurder): 4%
- Auto (passagier): 19%

- In beide richtingen wordt er nauwelijks tot geen gebruik gemaakt van een taxi.

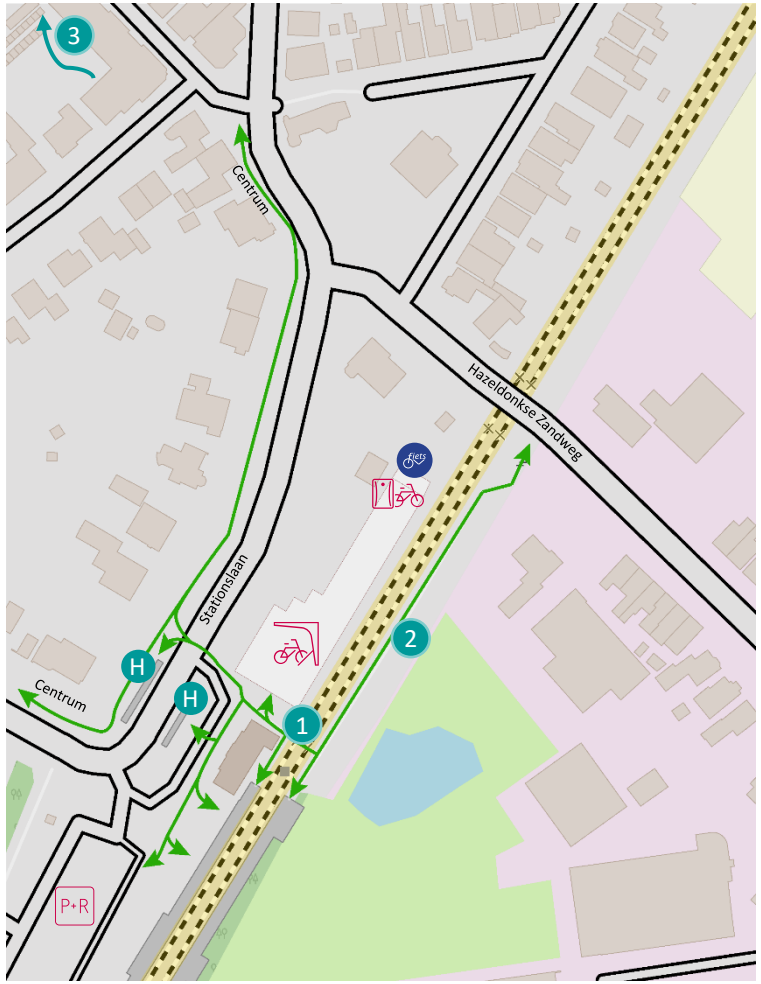
Parkeren[(2)]
- Er zijn 141 parkeerplaatsen op de P+R van de NS aan de zuidkant van de station aanwezig. Deze parkeerplaatsen zijn gratis.
- De parkeerplaatsen zijn onbewaakt.
- De gemiddelde bezetting bedraagt 84%, waarbij het grootste deel uit Zevenbergen zelf komt.
- Er is een Kiss+Ride strook voor het stationsgebouw.
- De parkeerplaats biedt een directe toegang naar het perron aan de westelijke zijde.
- De klanttevredenheidcijfers van de P+R is 7,0.

Samenvattend

Eén op de vijf reizigers die opstapt op station Zevenbergen maakt als voortransport gebruik van de auto. In het natransport wordt 19% van de reizigers als passagier met de auto opgehaald. Er is in de buurt parkeergelegenheid in de vorm van een P+R.

(1) Jaarverslag Nederlandse Spoorwegen, 2019
(2) ProRail

Mobiliteit
Voetganger



Voetganger in het voor- en natransport:
25% van de treinreizigers komt lopend naar het station toe. In het natransport van treinreizigers hebben voetgangers met 47% het grootste aandeel.

Belangrijkste routes:
Uitstappers vinden hun eindbestemming met name aan de westzijde met het centrum, het Markland college en een bedrijventerrein met kantoren op loopafstand. Reizigers die hun eindbestemming aan de oostzijde van het station hebben, kunnen de langgerekte looproute langs het spoor richting de Hazeldonkse Zandweg gebruiken.

Looproutes tussen station en centrum Zevenbergen
Het is ongeveer 7 minuten lopen om bij het centrale plein (Markt, foto 3) uit te komen. De snelste route gaat via de Stationsstraat, al is dit niet met bebording aangegeven. Dit is een vrij smalle straat waarvan je niet direct het idee hebt dat je naar het centrum loopt. Wandeling naar het centrum kan ook via de Pastoor van Kessellaan en de Sint Jorisstraat.

Mobiliteit
Deelmobiliteit

Deelvervoer

- Aan de achterkant van de fietsenstalling aan de noordzijde van het station liggen de fietskluizen met de OV-fietsen.
- Er zijn op dit punt 8 OV-fietsen te huur(1). Er is gemiddelde voldoende beschikbaarheid van de OV-fietsen. De NS-data wijst wel op een significante toename aan ritten per jaar.
- Er zijn op dit moment geen andere mogelijkheden voor deelmobiliteit (bijv. deelautos's van Greenwheels of MyWheels) in Zevenbergen beschikbaar.
- Bravoflex (2) in de avonduren doordeweeks en in het weekend en op feestdagen de hele dag

(1) https://ovfietsbeschikbaar.nl/locatie/Zvb001, 2021
(2) https://www.bravo.info/reizen/diensten/bravoflex/bravoflex-moerdijk-halderberge-drimmelen-altena

Mobiliteit

Overwegveiligheid

Quick scan overwegveiligheid omgeving Zevenbergen(1)

In een separate quickscan is onderzoek gedaan naar de overwegen in Zevenbergen. Dit is gedaan middels een schouw op dinsdag 18 januari 2022. Daaruit komende volgende conclusies naar voren:

- In de studie is gekeken naar dichtligtijden (de volledige tijd dat een overweg gesloten is) en de aankondigingstijden (de tijd vanaf het begin van de werking van de installatie/begin bel totdat de trein daadwerkelijk op de overweg is).
- De drie overwegen waar gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer gebruik van maakt kennen een gemiddelde sluiting/dichtligtijd van 64 (Langeweg (1)), 69 (Hazeldonkse Zandweg (2)) en 49 seconden (Afgebrande Hoef (3)).

Verkeersafwikkeling

Voor de wachttijd voor gemotoriseerd verkeer bij een overweg bestaan geen wettelijke normen of iets vergelijkbaars. Op basis van de in de praktijk gangbare maximale cyclustijd van 120 seconden bij een verkeersregelinstallatie in een spitsperiode kan voor gemotoriseerd verkeer indicatief worden aangehouden dat indien de wachttijd (inclusief de tijd om een wachtrij te laten oplossen) minder dan 51 seconden is, dit als ‘goed’ gekwalificeerd kan worden, 51 tot en met 60 seconden als 'ruim voldoende', 61 tot en met 70 seconden als 'voldoende', 71 tot en met 80 seconden als 'matig' en meer dan 80 seconden als 'slecht’.

Voor de drie hiernaast weergegeven overwegen is de gemiddelde verliestijd 25 (Afgebrande Hoef), 32 (Langeweg) en 43 seconden (Hazeldonkse Zandweg). Dit is als goed te kwalificeren.

Conclusie

De huidige risiconiveaus en kwaliteitsniveaus van verkeersafwikkeling laten geen bijzonderheden zien. Wel geeft het aspect aankondigingstijden aanleiding tot een meer gedetailleerde analyse door ProRail (deze liggen met name voor vertrekkende sprinters vanaf Zevenbergen richting Dordrecht erg hoog, maar ook voor aankomende/doorrijdende IC’s is dit zelfs het geval). Dit werkt risicovol gedrag bij de overwegen Langeweg en Hazeldonkse Zandweg in de hand.

(1) Goudappel (2022) - Quick scan overwegsituatie omgeving Zevenbergen

Mens

Mens
Type treinreiziger

Reismotief trein (1)

- Woon/werk 44%
- School/studie 26%
- Sociaal-recreatief 30%

Reismotief bus (2)

- Bijna de helft van de reizigers zijn studenten
- 25% van het totaal aantal reizigers reist met een jeugdticket
- 17% reizen met het reguliere volwassenen tarief

Markland College Zevenbergen (3)

- Ca. 1.000 studenten hebben les op het Markland College Zevenbergen dat op 5 minuten loopafstand van het station gevestigd is.
- Van de circa 1.000 studenten komen er ongeveer 37% uit de postcode gebied van Zevenbergen zelf.

(1): Bron: NS (2019)
(2): Bron, Arriva (2019)
(3); Bron: website van het Markland College

Mens
Klanttevredenheid treinreizigers

Klanttevredenheid treinreizigers (ProRail en NS)
76% van de reizigers geeft dit station een 7 of hoger. Dat is boven het gemiddeld niveau voor dit type stations.

Op meerdere thema's scoort het station een aantal procentpunten hoger dan vergelijkbare stations:
Bijvoorbeeld:

- Oriëntatie 89% tegen 86% voor type basisstations
- Veilig 72% tegen 70% voor type basisstations
- Schoon 76% tegen 73% voor type basisstations
- Wachttijdbeleving 46% tegen 36% voor type basisstations
- Sfeervol 33% tegen 30% voor type basisstations

Scores Zevenbergen op de Stationsbelevingsmonitor (SBM 2019)

- Algemeen oordeel perron: 7,2
- Algemeen oordeel station: 7,2
- Doorstroming: 7,9
- Omgeving: 7,7
- Oriëntatie: 7,7
- Schoon: 7,3
- Sfeervol: 5,9
- Uitnodigend: 6,8
- Veilig 7,2
- Wachttijdbeleving 6,3

Mens
Klanttevredenheid busreizigers

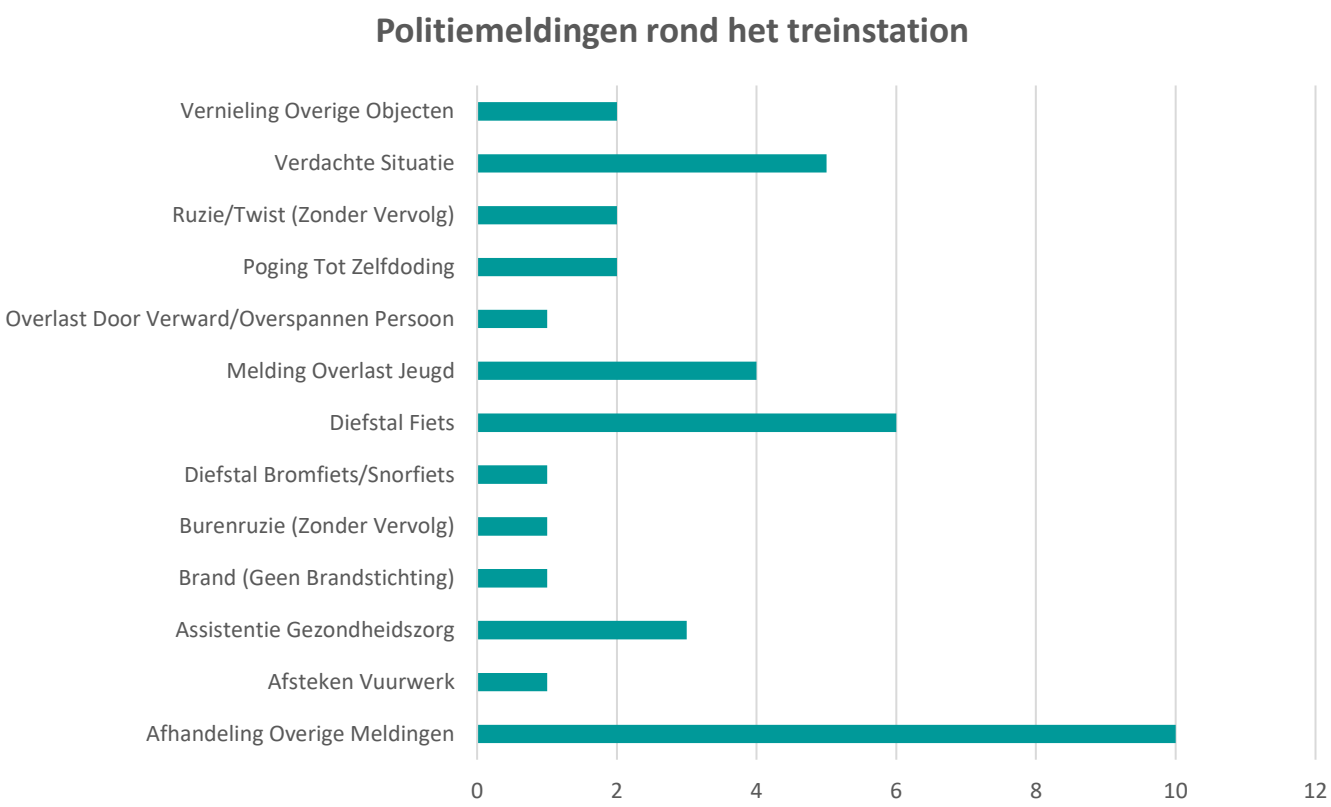
Klanttevredenheid busvervoer West-Brabant (Provincie Noord-Brabant)

OV-Klantenbarometer: landelijk onderzoek naar de mening van reizigers - hier voor de busvervoer met Arriva in West-Brabant

- Tevredenheid reisproduct:

- 73% heeft vertrouwen in de getoonde vertrektijden
- Reizigers scoren een 8,0 als oordeel over de instaphalte

Mens
Sociale veiligheid



Meldingen rondom station Zevenbergen (Bron: Gemeente Moerdijk)

Waardering sociale veiligheid op en rond het treinstation

Reizigers zeggen het volgende over de sociale veiligheid op deze knoop*:*

- Het station scoort op de Stations Belevingsmonitor (SBM) een 7,3, gelijk aan het landelijk gemiddelde [(1)].
- 72% procent scoort een 7 of hoger. Dit ligt net onder het landelijk gemiddelde (77%). Dit is in de loop der jaren iets toegenomen. In 2014 scoorde 67% een 7 of hoger.
- 72% van de reizigers geeft de veiligheid van de stationsomgeving een 7 of hoger (op schaal 1 tot 10).

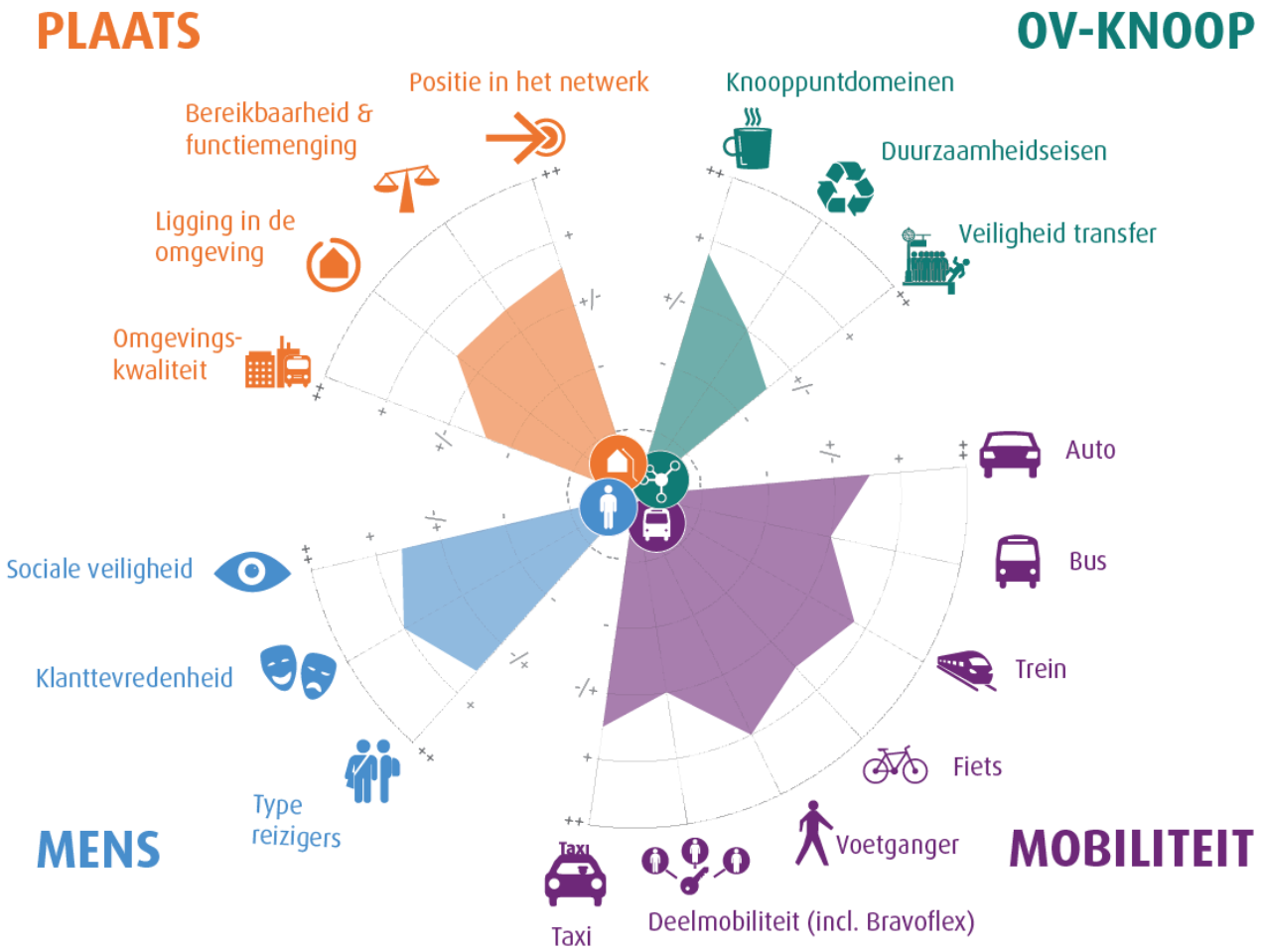
De SBM wordt overdag uitgevoerd. De beleving kan anders uitvallen in de avonduren, vooral omdat het station overdag gebruikt wordt en er minder reizigers ervaring hebben met de beleving in de avond uren of het weekend.

- Tussen 2020 – 2022 zijn er 41 politiemeldingen in de stationsomgeving opgegeven. De meeste meldingen betreffen het stelen van een fiets (15%) en overlast door jeugd (12%).

(1) Station Belevingsmonitor ProRail 2019

Beoordeling huidige situatie

Beoordeling huidige situatie



De figuur links toont de beoordeling van de huidige situatie van de OV-knoop Zevenbergen. Er wordt onderscheid gemaakt in vijf niveaus:

- - : niet aanwezig / ruim onvoldoende score
- : zeer beperkt aanwezig / onvoldoende score
+/- : aanwezig / voldoende (redelijk) score
+ : ruim aanwezig / hoge score
+ + : zeer ruim aanwezig / zeer hoge score

De score per thema is toegelicht is hieronder toegelicht.

Plaats

- De functie van Zevenbergen als regionaal sprinterstation met rechtstreekse treinverbindingen naar Roosendaal en Dordrecht, en directe busverbindingen naar Breda zorgen ervoor dat de positie in het netwerk nu redelijk tot goed is (+/-, +)
- De bereikbaarheid en functiemenging is redelijk tot goed (+/-, +). Er zijn diverse functies (wonen, werken, onderwijs) in de nabijheid van de knoop. Wel zijn de afzonderlijke gebieden rondom het station monofunctioneel ingericht. Tevens zijn er recreatieve bestemmingen in de omgeving van de knoop.
- Station kent een gunstige ligging t.o.v. het Markland College, bedrijven en enkele woonwijken. Fietsers en voetgangers kunnen de spoorlijn enkel kruisen bij de twee gelijkvloerse kruisingen in het dorp waardoor er geen sterke verbinding is tussen de beide zijdes van het spoor. Tevens kan dit onveilige situaties opleveren bij lange dichtligtijden. Dit maakt dat ligging in de omgeving met een +/- tot + wordt beoordeeld.
- De omgevingskwaliteit is onvoldoende tot redelijk (-, +/-). De OV-knoop is eenzijdig ingericht, alle functionaliteiten zijn aan de westzijde van het station. Aan de zuidoostkant van het station is geen bebouwing aanwezig, daar mee wordt de potentie van de knoop niet volledig benut.

Beoordeling huidige situatie

OV-knoop

- Het knooppuntdomein scoort redelijk tot goed (+/-, +). Station Zevenbergen kenmerkt zich door een open ligging waardoor de knooppuntdomeinen helder afgebakend zijn. Behalve het reisdomein concentreren de overige knooppuntdomeinen zich volledig op de westzijde van het station..
- Mogelijkheden voor verduurzaming op de OV-knoop zijn beperkt. Er is ledverlichting aanwezig en afval wordt gescheiden. Treinen rijden elektrisch, bussen (nog) niet. Duurzaamheid scoort daarmee voldoende (+/-).
- De gelijkvloerse oversteek om naar het andere perron te komen zorgt soms voor onveilige situaties (reizigers die onder de spoorbomen doorlopen). Ander aandachtspunt is de snelheid van voorbij rijdende treinen (Intercity en goederentreinen). Bij de bus is de ruimte bij het in- en uitstappen i.c.m. met het aanwezige fietspad beperkt. Hoewel de breedte van de perrons op orde zijn, scoort de transferveiligheid al met al onvoldoende tot redelijk (-, +/-).

Mobiliteit

- De score op het gebied van auto is gemiddeld tot goed in de huidige situatie (+/-, +). De bereikbaarheid van de knoop per auto is redelijk goed door de ligging nabij N-wegen. Tevens kent de P+R voldoende capaciteit en is er voor het stationsgebouw een Kiss & Ride aanwezig.
- De modaliteit bus scoort redelijk (+/-). Zevenbergen kent nu geen HOV-verbindingen met de bus. Wel zijn er o.a. directe verbindingen met Breda, Klundert, Fijnaart en Moerdijk. De lijnen worden veel gebruikt door scholieren/studenten. De bereikbaarheid van de halte aan de overzijde van de weg is een aandachtspunt.
- Zevenbergen kent rechtstreekse treinverbindingen met Roosendaal en Dordrecht. De vervallen rechtstreekse sprinter naar Rotterdam/Den Haag is een minpunt. In de avonduren en weekend is de frequentie lager met 1x per uur een trein. Voor een forensenstation scoort de modaliteit trein in zijn totaliteit redelijk tot goed (+/-, +).
- Het aspect fiets scoort redelijk tot goed (+/-, +). Er is ruim voldoende capaciteit om de fiets te stallen. Daarnaast zijn er enkele fietskluizen. Verbeterpunt zijn de aanleidende routes. Doordat er maar twee overgangen zijn, de routes naar de knoop toe beperkt.
- Op korte loopafstand zijn diverse functies (o.a. Markland College, bedrijven en woonwijken) te bereiken. Het centrum van Zevenbergen is met 7 minuten lopen te bereiken. Ook de OV-knoop zelf is helder ingericht voor de voetganger. Al met al maakt dit dat de modaliteit voetganger op dit moment goed (+) scoort.
- Deelmobiliteit is beperkt aanwezig op Zevenbergen, maar het voldoet voor de huidige situatie. Er zijn 8 OV-fietsen, die in kluizen staan. Daarnaast is er Bravoflex beschikbaar, indien er geen bussen rijden. Deelmobiliteit wordt hierdoor als voldoende (+/-) beoordeeld.
- Er is sprake van een voorrijgelegenheid voor het stationsgebouw waar taxi's kunnen halteren. Gezien de grootte van het station is de vraag naar verwachting beperkt. De modaliteit taxi is daarmee als redelijk tot goed (+/-, +) beoordeeld.

Mens

- De knoop kent een relatief hoog gebruik in de ochtendspits- en daluren. Bij de modaliteit trein is er een mooie balans tussen de verschillende typen reizigers. Vooral studenten en jeugd maakt gebruik van de bus (de forens ontbreekt hier). Het aspect type reiziger scoort daarmee redelijk tot goed (+/-, +).
- Op het gebied van klanttevredenheid scoort OV-knoop Zevenbergen in de huidige situatie goed (+). 76% van de reizigers scoort een 7 of hoger. Dit is bovengemiddeld voor dit type stations. Wel scoren de aspecten sfeer en (wachttijd)beleving relatief laag.
- De sociale veiligheid op de OV-knoop is redelijk tot goed (+/-, +). Dit onderdeel scoort een 7,2 op de Stationsbelevingsmonitor. Sociale veiligheid in de avonduren is wel een aandachtspunt door de eenzijdige oriëntatie van het station.

Ambities

Station Zevenbergen

Ambitieniveau

Het ambitieniveau van het knooppunt is in kaart gebracht voor dezelfde aspecten uit het handelingsperspectief: *plaats, OV-knoop, mobiliteit en mens*.

De ambities zijn eerst in kaart gebracht op basis van informatie en documenten die zijn aangeleverd door de betrokken partijen. Vervolgens hebben alle betrokken partijen de thema's in de gewenste situatie per thema een kwalitatieve beoordeling gegeven. De beoordelingen staan aan het eind van dit hoofdstuk gegeven. Door de beoordelingen van de gewenste situatie af te zetten tegen die van de huidige situatie worden zogenaamde 'gaps' zichtbaar. Dit zijn de thema's waar voor de knoop Zevenbergen een grote opgave op rust.

Plaats

- Positie in het netwerk
- Ligging in de omgeving
- Bereikbaarheid en functiemenging
- Omgevingskwaliteit

OV-knoop

- Knooppuntdomeinen en hun positie en oriëntatie
- Duurzaamheidseisen
- Veiligheid knoop (transfer)

Mobiliteit

- Trein
- Bus/tram/metro
- Fiets (bewaakt en onbewaakt)
- Auto
- Voetganger
- Deelmobiliteit

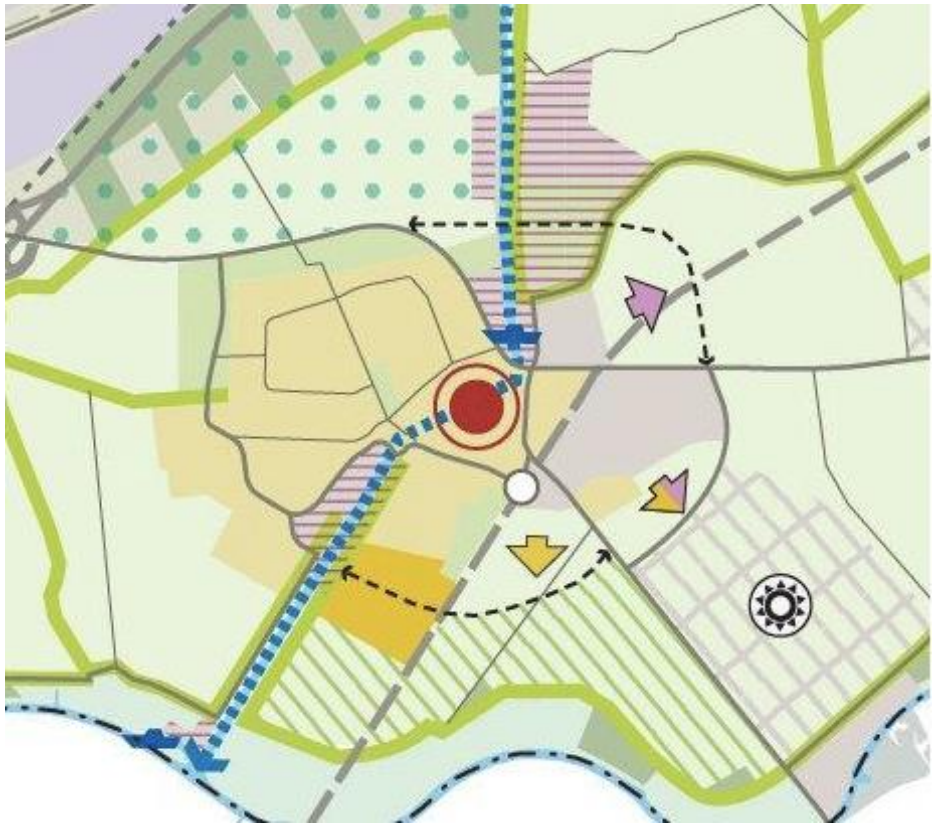
Mens

- Type reizigers
- Klanttevredenheid
- Veiligheid sociaal

Plaats

Ligging en bereikbaarheid

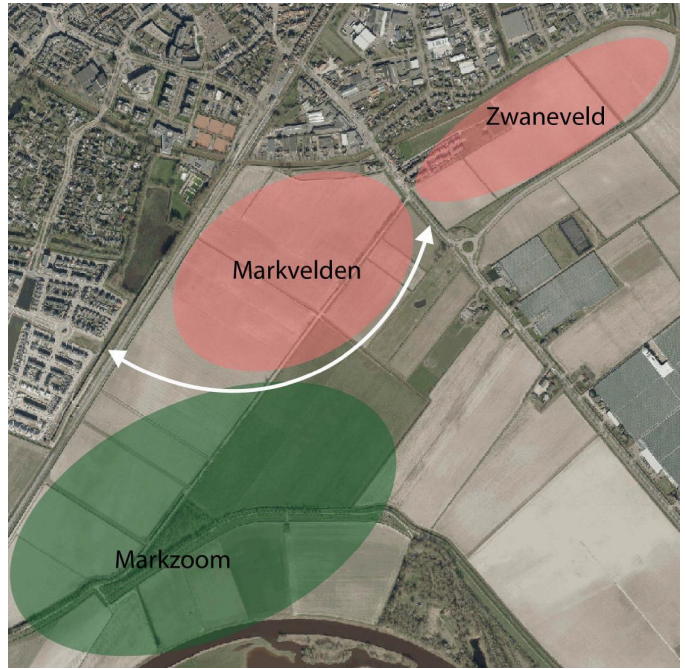
Plaats
Verdichtingsopgave



Woningbouwopgave (1)
De gemeente Moerdijk staat voor een forse woningbouwopgave. Binnen de gemeente dienen er de komende 10 jaar meer dan 2.600 woningen gebouwd te worden. Zevenbergen is de “hoofdkern” van de gemeente Moerdijk. Deze behoefte aan (extra) woningbouw vloeit mede voort uit het feit dat het Logistiek Park Moerdijk (LPM) in ontwikkeling is.

Zevenbergen Oost
Een van de gebieden om woningen te realiseren betreft Zevenbergen Oost. Deze gebiedsontwikkeling omvat circa 1.000 woningen en kenmerkt zich door 3 verschillende deelgebieden: Zwaneveld, Markvelden en Markzoom. Voor de gemeente biedt de ontwikkeling van de deelgebieden kansen:

- Een woonomgeving dichtbij het centrum en station te realiseren en daarmee concentrisch rond uit te breiden;
- Een nieuw oostelijk entree in richting Breda te creëren;
- De connectie met de Mark te versterken en recreatiemogelijkheden te ontwikkelen



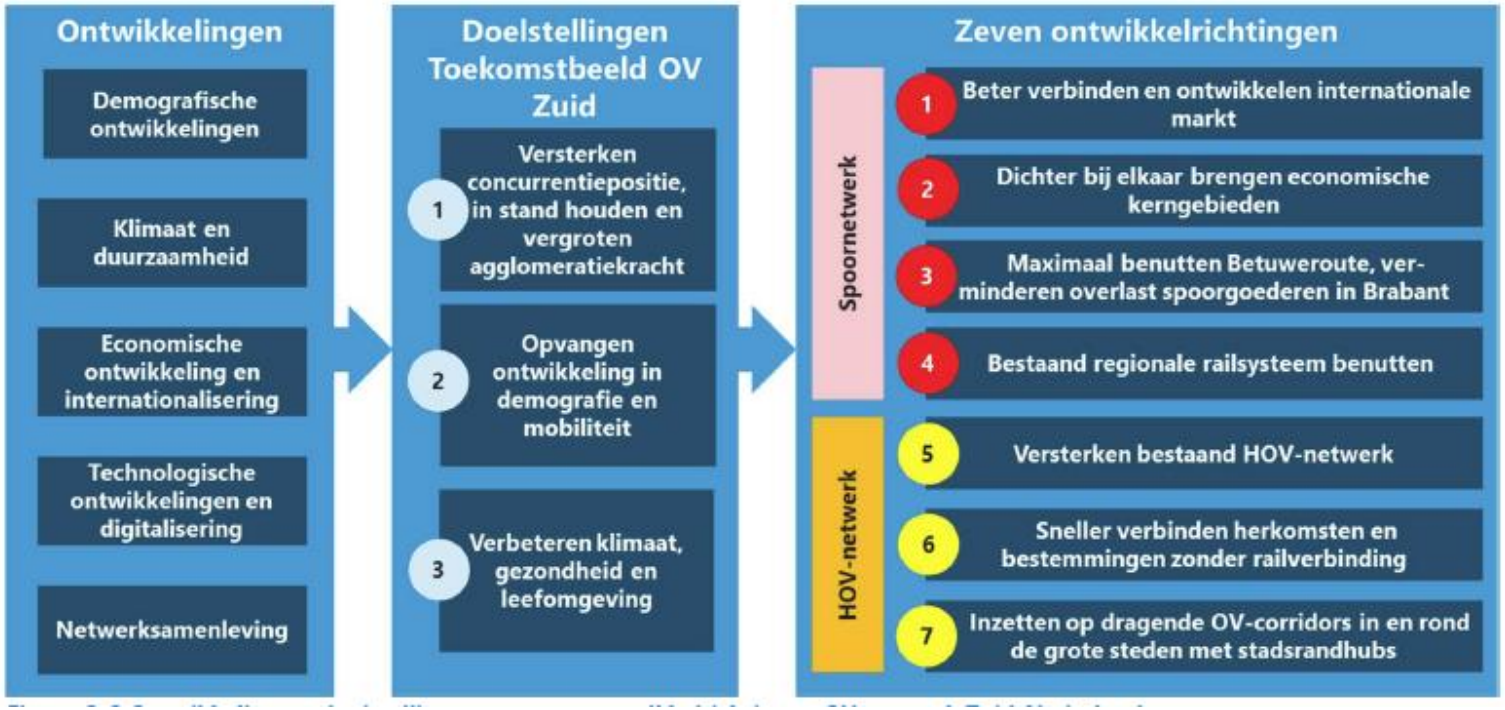
Tevens krijgt het station een centralere plek in het stedelijk gebied met de ontwikkeling van Zevenbergen Oost.

Overige ontwikkelingen
Naast Zevenbergen Oost worden er op verschillende plekken in Zevenbergen ontwikkelingen gerealiseerd: Bosselaar Zuid (ca. 655 woningen), Kop Roode Vaart, Huizersdijk-Zuid en de Stoofstraat.

(1) Gemeente Moerdijk (2022) - Ontwikkeling Zevenbergen Oost

Mobiliteit

Mobiliteit
OV netwerk



Ontwikkelingen, doelstellingen en zeven ontwikkelrichting OV-netwerk Zuid-Nederland
(Bron: Regionale Uitwerking OV-netwerk Landsdeel Zuid)

Strategische doelen OV Toekomstbeeld 2040 (1):

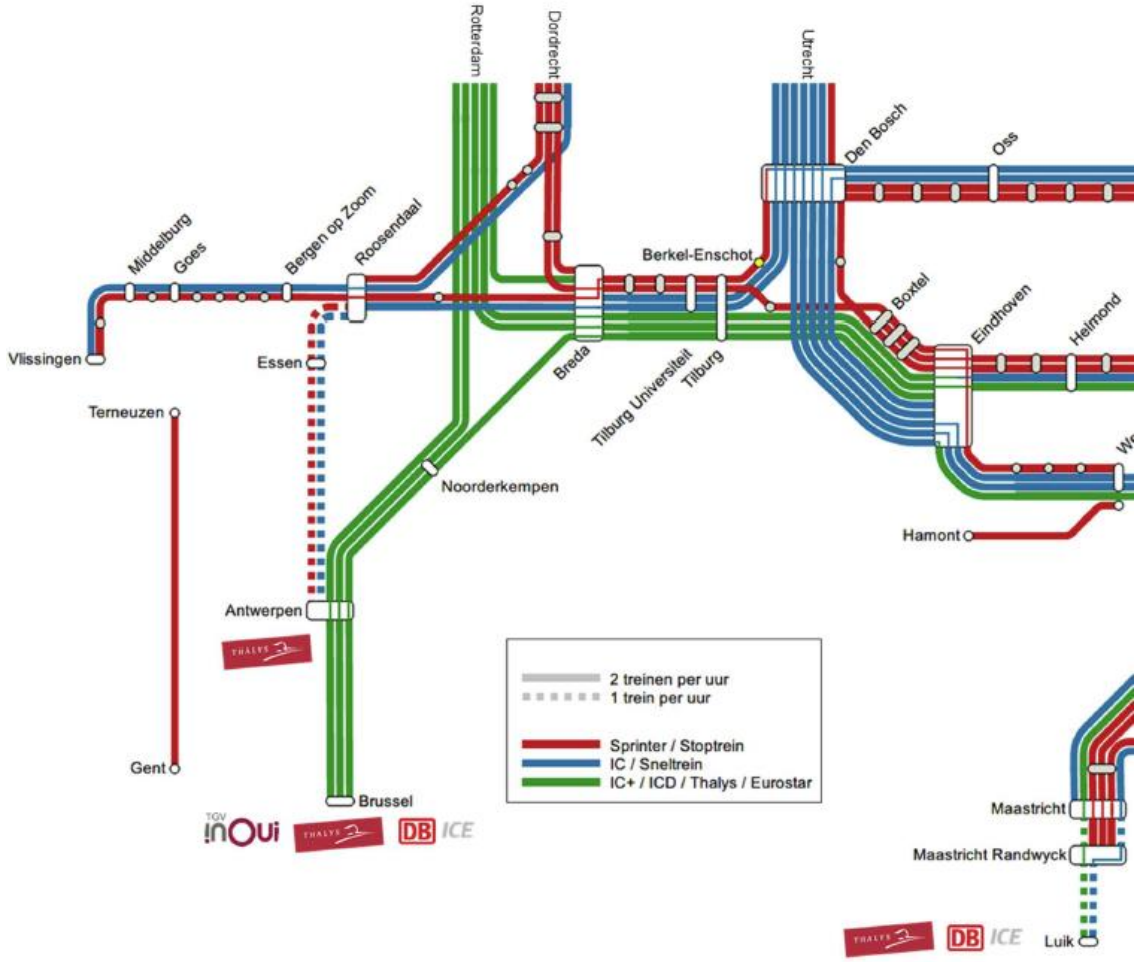
- OV-knopen zijn plekken waar drempelloos overgestapt kan worden tussen modaliteiten. Niet enkel door goede infrastructuur maar ook door een naadloze schakeling tussen vervoersconcepten.
- Vervoerswijzen vanaf de knoop zijn schoon en duurzaam. Last-mile oplossingen komen in de vorm van deelmobiliteit als stepjes en scooters.
- ProRail en het Rijk zetten in op het beter beveiligen of saneren van overwegen. Dit is van belang voor Zevenbergen.
- Bij gebiedsontwikkelingen wordt rekening gehouden met mobiliteitsvraagstukken, ook de financiële vraagstukken worden daarin meegewogen.

Opgave West-Brabant (2):

Het is van belang om West- en Midden-Brabant sneller te verbinden met omliggende kernregio's. Voor West-Brabant gaat het niet alleen om het verbeteren van de verbindingen met de rest van Brabant, maar juist ook met de Drechtsteden, Zeeland en Antwerpen. Daarnaast speelt ook de interne bediening en ontsluitingskwaliteit een rol. De ambitie is om de interactie tussen de auto-fiets-OV beter accommoderen door de ontwikkeling van Mobiliteitshubs. De OV-knoop Zevenbergen kan hierin een rol vervullen.

(1) OV-toekomstbeeld 2040, RWS, 2019
(2) Regionale Uitwerking OV-netwerk Landsdeel Zuid

Mobiliteit
Treinnetwerk



Ambitie Treinverbindingen(1):
Voor station Zevenbergen zijn er richting de toekomst geen geplande wijzingen in de frequentie of type van de sprinter in Zevenbergen. Een ambitie naar de toekomst toe is in het kader van de 24u-economie en onderwijs tijdens de avonduren een frequentieverhoging in de avonduren. Ernaast geeft de gemeente aan dat voor de verbinding naar de Randstad de overstap in Dordrecht als niet prettig wordt ervaren.

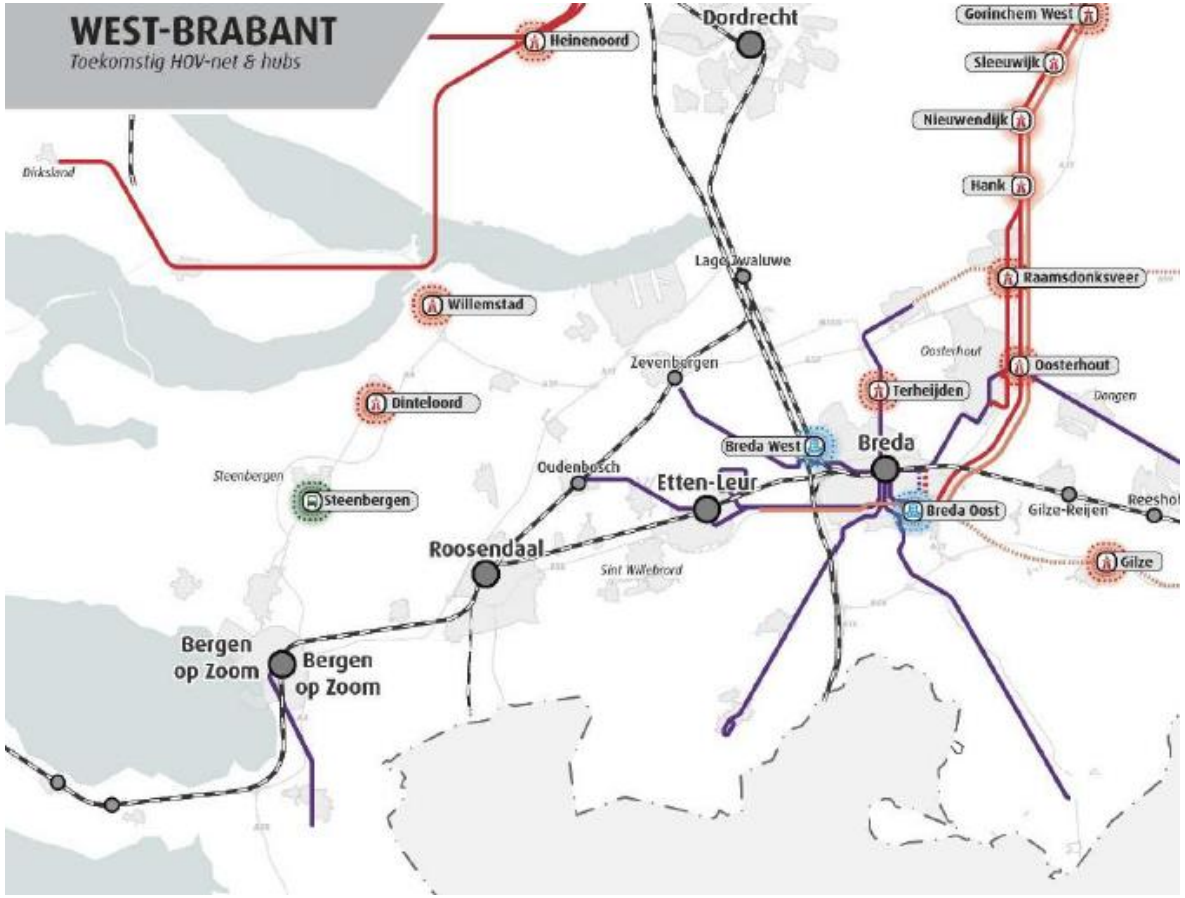
- Ambities aansluitende connecties in Roosendaal/Dordrecht:
  - Belgische IC vanuit Brussel naar Essen doortrekken naar Roosendaal. Hierdoor naast huidige stoptrein 1x/uur IC-verbinding.
  - Frequentieverhoging Dordrecht – Breda
  - S-Baanmodel Den Haag- Dordrecht

Vervanging perron(2):
In 2023 wordt er nieuw spoor aangelegd rondom station Zevenbergen. Onderdeel van deze werkzaamheden betreft het opnieuw opbouwen van de perrons, omdat deze in de huidige situatie verzakken. Perron 2 (aan de zijde van het stationsgebouw) wordt ± 30 meter korter. Dit heeft verder geen invloed op het treinproces, omdat perron 2 veel langer is dan het andere perron.

(1) Eindrapport Landelijke Netwerkuitwerking Spoor 2040
(2) Bron: Mailwisseling ProRail (11-04-2022)

Lijnvoering toekomstig spoornetwerk Zuid-Nederland (Bron: Regionale Uitwerking OV-netwerk Landsdeel Zuid)

Mobiliteit
Busnetwerk



Bravo Direct netwerk en hubs West-Brabant (Bron: Regionale Uitwerking OV-netwerk Landsdeel Zuid)

Ambities HOV

Voor Zevenbergen is het van belang dat er in de regionale Uitwerking OV-netwerk Landsdeel Zuid wordt benoemd dat er wordt gestreefd naar een HOV corridor tussen Zevenbergen en omstreken en Breda:

Radialen van en naar Breda:

- Zevenbergen (e.o.) – Breda en Made – Terheijden - Breda: deze twee corridors geven reizigers vanuit de regio ten noorden van Breda snelle en directe verbindingen met bestemmingen in Breda. Huidige lijnvoering voorzien grotendeels in dat doel, maar er is nog geen sprake van het Bravo Direct concept (HOV). Daarbij moet er een busbaan komen op de corridor Prinsenbeek – NAC stadion – station Breda (1).
- Zeehaven Moerdijk verbinden met de HOV Breda – Zevenbergen en station Lage Zwaluwe (2).

Hiermee wordt de concurrentiepositie van de bus (vooral tussen Zevenbergen en Breda) versterkt. Er liggen kansen om de nieuwe wijk Zevenbergen Oost hier goed op aan te sluiten door middel van een efficiënte route en logische haltes, om zodoende meer forensen de bus in te trekken. Dit kan zorgen voor een betere verdeling van type reizigers in de bus (nu vooral scholieren en studenten).

(1): Regionale Uitwerking OV-netwerk Landsdeel Zuid
(2): Regionale Investeringsagenda (RIA) Regio Breda

Mobiliteit
Autonetwerk

Impressie noordelijke randweg Zevenbergen (Bron: Gemeente Moerdijk)

In het autonetwerk in en rond Zevenbergen speelt met name de aanpassing/uitbreiding van de randweg een belangrijke rol.

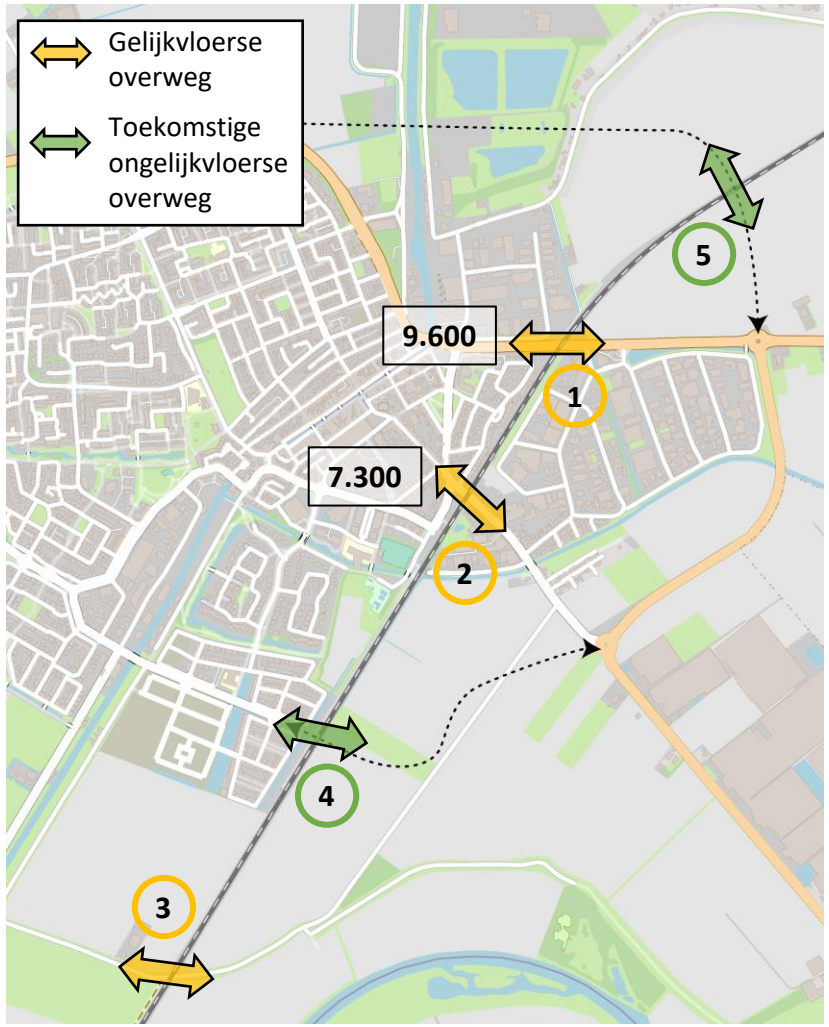
Noordelijke randweg Zevenbergen[(1)]:
De Noordelijke randweg Zevenbergen is de omlegging van de provinciale weg N285. Die loopt nu vlak langs het centrum van Zevenbergen. Door de realisatie van de Noordelijke randweg rijdt het doorgaande verkeer straks een stuk noordelijker met een boog om Zevenbergen heen. Dat komt de leefbaarheid in de stad ten goede en biedt kansen voor de ontwikkeling van het gebied tussen de huidige N285 en de nieuwe weg. Met de nieuwe randweg wordt de kruising met de spoorlijn Lage-Zwaluwe – Roosendaal ongelijkvloers. Tevens komt er een brug over de Roode Vaart.

Voltooien randweg zuidwestzijde
Naast de noordelijke randweg is er ook de wens om met de realisatie van Zevenbergen Oost de rondwegstructuur van Zevenbergen af te maken en de Hazeldonkse Zandweg met Bosselaar te verbinden. Hiermee wordt de missing link aan de zuidwestzijde weggenomen. Dit vermindert de verkeersdruk op de Hazeldonkse Zandweg, die dicht bij het station gelegen is.

(1) https://www.moerdijk.nl/web/Nieuws-Algemeen/Nieuws-2021/Nieuws-september-2021/Noordelijke-randweg-Zevenbergen-over-5-jaar-klaar.html

Mobiliteit

Autonetwerk – Overwegveiligheid



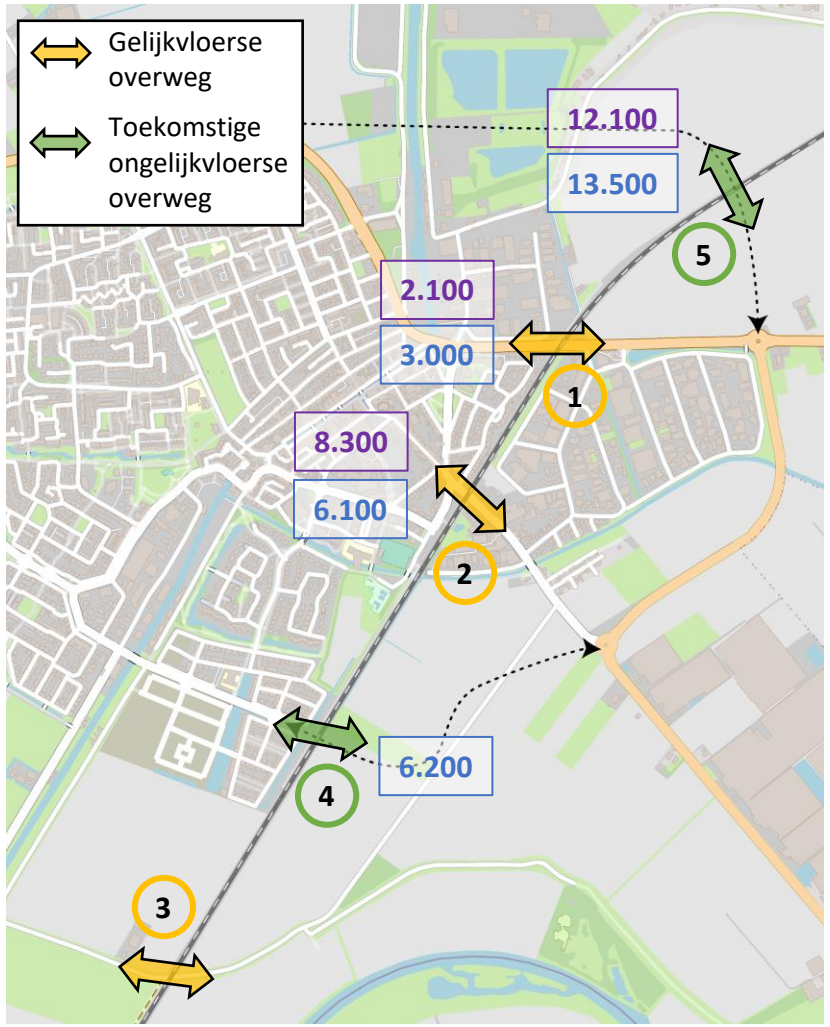
Verkeersafwikkeling overwegen omgeving Zevenbergen[(1)]
Alle overwegen nabij het station en in de rest van Zevenbergen zijn gelijkvloers. Naar de toekomst toe is de wens om de verkeers- en transferveiligheid te verbeteren. Zoals in het eerste deel van het Handelingsperspectief is toegelicht, zijn er in de huidige situatie geen knelpunten met betrekking tot de overwegveiligheid. Echter de diverse ontwikkelingen in Zevenbergen zorgen wel voor extra verplaatsingen. Zevenbergen Oost heeft hierbij de grootste impact, met name op de overweg bij de Hazeldonkse Zandweg. Hieronder wordt op hoofdlijnen toegelicht wat de effecten hiervan zijn. Zie voor de volledige quick scan over de overwegveiligheid voetnoot 1).

Huidige situatie
In de huidige situatie kent de Hazeldonkse Zandweg circa 7.300 mvt/etm. Bij de Langeweg is dit 9.600 mvt/etm. Van de Afgebrande Hoef zijn geen modelcijfers bekend. De andere spoorkruisingen die op de kaart hiernaast zijn weergegeven bestaan nog niet.

(1) Goudappel (2022) - Quick scan overwegsituatie omgeving Zevenbergen

Mobiliteit

Autonetwerk – Overwegveiligheid



Situatie met noordelijke- randweg, zonder Zevenbergen Oost(1)
Volgens de planning is de noordelijke randweg in 2026 klaar. Zevenbergen oost is dan nog niet volledig ontwikkeld. In de figuur hiernaast is in het paars aangegeven wat de effecten zijn op de intensiteiten op de diverse plekken waar het spoor wordt gekruist. Wat opvalt is dat door de komst van de noordelijke randweg de overweg Langeweg duidelijk rustiger wordt. Op de noordelijke randweg gaan circa 12.100 mvt/etm rijden. Bij de Hazeldonkse Zandweg nemen de intensiteiten licht toe, dit komt door andere woningbouwontwikkelingen zoals Bosselaar Zuid.

2030: Situatie met noordelijke- en zuidelijke randweg, inclusief Zevenbergen Oost(2)
In deze variant is de ontwikkeling van Zevenbergen Oost meegenomen. Onderdeel daarvan is ook de verbinding (ongelijkvloers) met Bosselaar Zuid (nr. 4 in de figuur). Met de komst van Zevenbergen oost nemen de intensiteiten toe. Echter worden deze nu verdeeld over de meerdere wegen. De voltooiing van de zuidelijke randweg zorgt ervoor dat de intensiteiten (ondanks de komst van Zevenbergen Oost) bij de Hazeldonkse Zandweg dalen.

(1) Verkeersmodel BBMA West Brabant, toekomstjaar 2030
(2) Goudappel (2022) – Rapportage verkeersonderzoek knop oostelijke randweg Zevenbergen (009865.20211019.R2.03)

Mobiliteit
Fiets & voetganger

Verbindingen voor actieve mobiliteit

- De huidige verbindingen aan de westzijde van het station zijn goed.
- Met de ontwikkeling van Zevenbergen oost ontstaat er een hele nieuwe woonwijk aan de zuidoostzijde van het station. Als al dit verkeer via de huidige infrastructuur moet worden afgewikkeld, zorgt dit voor nog meer verkeer op de Hazeldonkse Zandweg, doordat dit de enige route richting het centrum van Zevenbergen is.
- De gemeente ambieert een interwijkverbinding voor fietsers en voetgangers tussen Zevenbergen oost en het centrum. Deze zou het spoor ergens nabij het station ongelijkvloers moeten kruisen. De verbinding komt ten goede aan de bereikbaarheid van de nieuwe wijk. Daarnaast vermindert het de druk op de Hazeldonkse Zandweg, wat de verkeersveiligheid verbetert.
- Naast de langzaam verkeer onderzoekt de gemeente ook of er aan de achterzijde van het station functies moeten komen en of hier ook een nieuwe toegang tot de perrons moet komen. ProRail ziet bij meerdere entrees het risico van versnippering van voorzieningen en de kans dat de centrale functie van het stationsgebouw verloren gaat.
- De extra langzaam verkeer verbinding is ook interessant voor de scholieren die met de fiets vanuit het zuidoosten komen en richting het Markland College gaan. Zij hoeven dan niet meer over de drukke Hazeldonkse Zandweg, waardoor de situatie daar overzichtelijker en veiliger wordt.

Regionale fietsroutes

De gemeente Moerdijk heeft twee verbindingen op het oog m.b.t. ontbrekende/op te waarderen fietsroutes. Enerzijds betreft dit de verbinding met Breda Prinsenbeek. Anderzijds de verbinding tussen Zevenbergen en de industriehaven Moerdijk, en verder richting het in ontwikkeling zijnde Logistiek Park Moerdijk (LPM) en station Lage Zwaluwe.

De OV-knoop

OV-knoop
Transferveiligheid

Transferveiligheid Trein – Bus

Busreizigers wachten in de huidige situatie op een smal perron met gescheiden wacht- en instapruimte. Om vanuit de wachtruimte in te stappen moet eerst de fietspad gekruist worden. Naar de toekomst toe is het de ambitie om dit anders te ontwerpen en de busreiziger meer ruimte te geven.

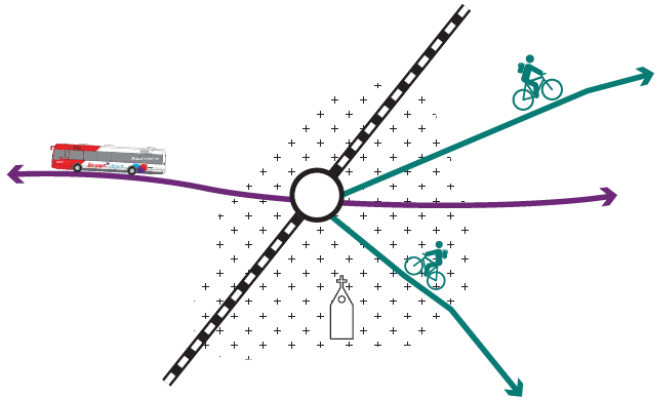
Automatische overpadboominstallatie (AOB) station

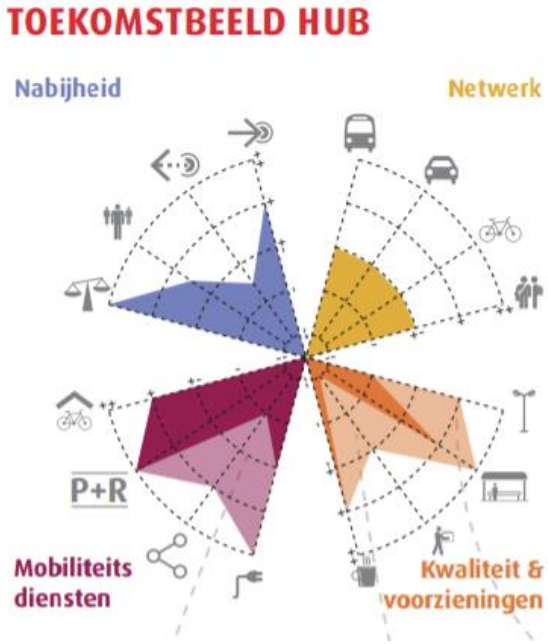
Op de OV-knoop zelf speelt verder het aspect van het gelijkvloerse overpad tussen perron 1 en perron 2. Zoals in het OV toekomstbeeld 2040 is vermeld, zetten ProRail en het Rijk in op het beter beveiligen of saneren van overwegen. In de quick scan naar de overwegen in en rond Zevenbergen is deze overweg geanalyseerd. Daar komen de volgende punten uit naar voren:

- Naar de toekomst toe is het de wens om een verbinding te realiseren tussen Zevenbergen Oost en het centrum via het station (ongelijkvloerse verbinding voor fietsers en voetgangers).
- Bij de realisatie van Zevenbergen Oost mag er niet vanuit gegaan worden dat het huidige of een aangepast reizigersoverpad bij het station (in een gelijkvloerse situatie) gebruikt kan worden als interwijkverbinding voor langzaam verkeer. In het overwegenregister van ProRail staat het gebruik van een AOB als interwijkverbinding zelfs specifiek benoemd als risico verhogend aspect. Gezien de eis dat risico's op overwegen niet mogen toenemen is dit een 'no-go'.
- De aanleg van een ongelijkvloerse verbinding is wel een optie. Het afsluiten van de overweg Afgebrande Hoef en de AOB op het station met daarvoor in de plaats een tunnel naar de Zuidrand en een ongelijkvloerse interwijkverbinding bij het station is hiervoor een aantrekkelijk eindbeeld.

(1) Goudappel (2022) - Quick scan overwegsituatie omgeving Zevenbergen

OV-knoop
Mobiliteitshub





Ambitie HUB-ontwikkeling [1]:
De gemeente heeft de ambitie om bij het station een HUB te creëren. De westzijde van het station biedt mogelijkheden om de HUB-functie van het station te vergroten. In het ontwikkelplan wordt de OV-knoop Zevenbergen als regionale HUB bestempeld.

De hub kan dienen als aantrekkelijke toegangspoort naar Zevenbergen en de directe omgeving. Er liggen vooral kansen om extra voorzieningen te plaatsen om van het station een volwaardige mobiliteitshub te maken, zoals oplaadpunten voor e-fietsen/scooters of een pakketmuur en fietsenmaker. Daarnaast is het gewenst om verschillende vormen van deelmobiliteit aan te bieden: hoog aantal deelfietsen en andere vormen van deelmobiliteit zoals het uitbreiden van BravoFlex of het plaatsen van deelauto's. Dit biedt tevens kansen voor de nieuwe inwoners van Zevenbergen oost om hier gebruik van te maken.

Indien er ter hoogte van het station een ongelijkvloerse verbinding komt voor fietsers en voetgangers, kan een HUB op deze locatie ook interessant zijn voor de nieuwe bewoners van Zevenbergen oost. De HUB kan door de ontwikkeling van de nieuwe wijk centraal in de stad komen te liggen.

Samenvattend:
De betrokkene partijen zijn blij met het huidige voorzieningenniveau op de station. Daarom is dan ook de ambitie om het huidige voorzieningenniveau tenminste te behouden en dit mogelijkerwijs uit te breiden met de realisatie van een mobiliteitshub. De opgave is dat er door de ontwikkelingen rondom station Zevenbergen geen voorzieningen wegtrekken.

(1) *Goudappel, APPM en provincie Noord-Brabant (2021) - Ontwikkelplan mobiliteitshubs West-Brabant*

Mens

Mens
Opgave groei en type reizigers

Type reiziger:[1]

De ontwikkeling van Zevenbergen Oost moet er toe leiden dat het aantal reizigers op de OV-knoop Zevenbergen gaat toenemen. In de huidige situatie zijn er relatief veel studenten en scholieren die gebruik maken van de bus en/of trein. Door het perron aan de achterzijde toegankelijker te maken en bij het ontwerp van Zevenbergen Oost rekening te houden met een logische lijnvoering en bushaltes worden de trein en bus voor bewoners van dit nieuw gebied een aantrekkelijk vervoersalternatief voor de lange afstanden.

Uit onderzoek[2] blijkt dat grote veranderingen in de persoonlijke levenssfeer, zoals verhuizen, vaak aanleiding zijn om ingesleten mobiliteitskeuzes te overwegen. De toegang naar de trein en bus zo laagdrempelig mogelijk te maken voor de nieuwe bewoners van Zevenbergen Oost biedt kansen om naast scholieren en studenten meer forensen van deze vervoersmiddelen gebruik te laten maken.

(1) *Gemeente Moerdijk (2022) – Ontwikkeling Zevenbergen Oost*
(2) *Oakil, A.T.M., D. Ettema, T. Arentze & H.J.P. Timmermans (2014), 'Changing household car ownership level and life cycle events: an action in anticipation or an action on occurrence',*

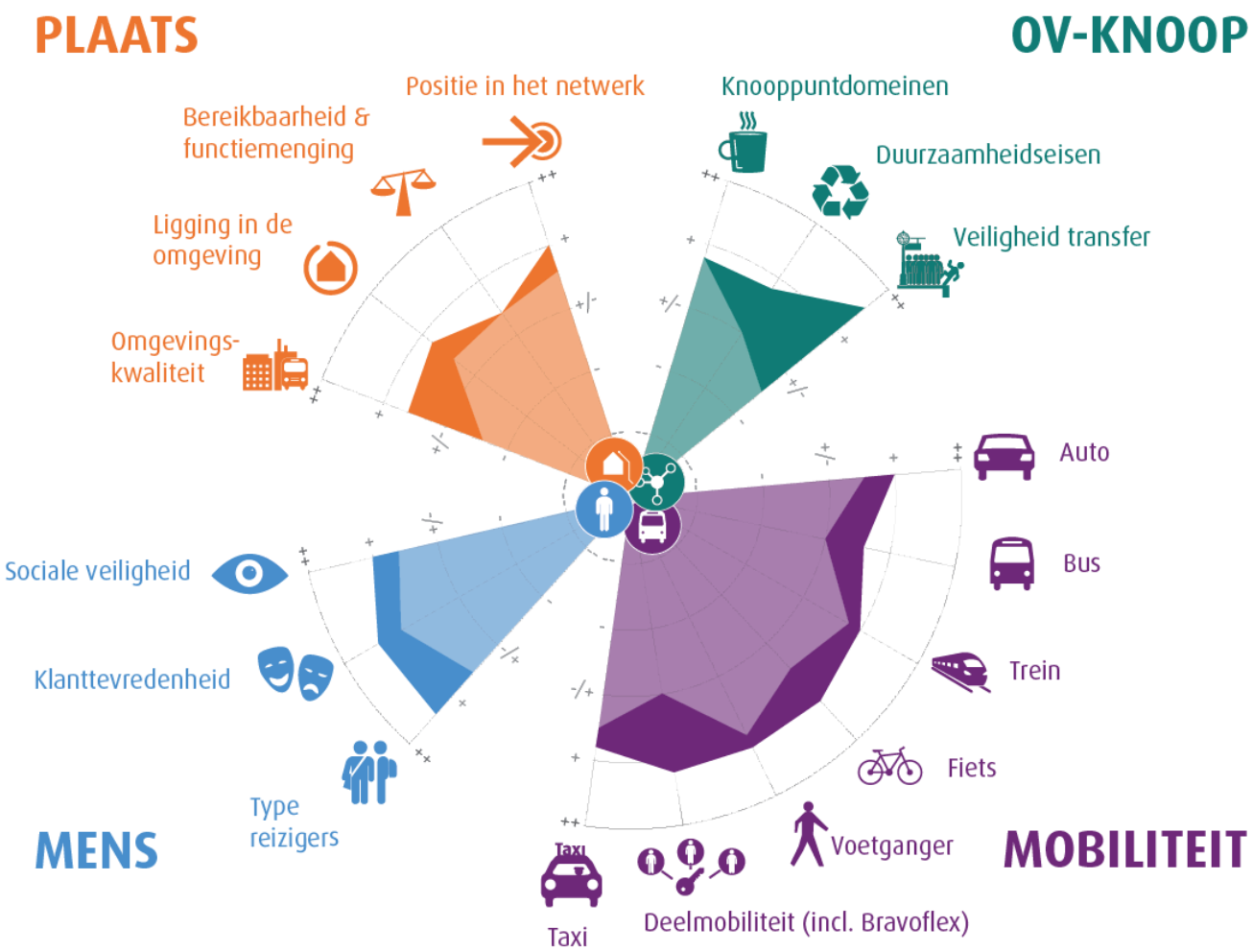
-- - +/- + ++

GAP

Wensbeeld

Station Zevenbergen: OV-knoop van de toekomst

Samenvatting wensbeeld



De figuur links toont de beoordeling van de huidige- en toekomstige situatie van de OV-knoop Zevenbergen. Er wordt onderscheid gemaakt in vijf niveaus:

- - : niet aanwezig / ruim onvoldoende score
- : zeer beperkt aanwezig / onvoldoende score
+/- : aanwezig / voldoende (redelijk) score
+ : ruim aanwezig / hoge score
+ + : zeer ruim aanwezig / zeer hoge score

Het binnenste web is de gemiddelde beoordeling van de huidige situatie, het buitenste web die van de gewenste situatie. Deze beoordelingen zijn door de betrokken partijen ingevuld in twee enquêtes en daarna in een plenaire sessie besproken om te komen tot een gezamenlijk beeld. De score per thema is toegelicht is hieronder toegelicht.

Plaats

- De positie in het netwerk van de OV-knoop Zevenbergen is al vrij goed. Er valt nog wat winst te behalen met de frequenties van de bus- en treinverbindingen in de avonduren en het weekend.
- De bereikbaarheid en functiemenging is voor de schaal van deze knoop minder relevant. Wel komt er met de ontwikkeling van Zevenbergen oost een toename in het aantal woningen in de nabijheid van de knoop.
- Op dit moment kent het station een eenzijdige ontsluiting aan de westkant. De oostkant kenmerkt zich door de ligging van een bedrijventerrein. Met de ontwikkeling van Zevenbergen oost komt het station centraler in Zevenbergen te liggen, wat de ligging in de omgeving ten goede komt.
- Tenslotte ligt de grootse opgave bij de omgevingskwaliteit. Bij de huidige uitgang aan de westzijde is de omgevingskwaliteit op orde. Echter, aan de oostkant van het station ontbreekt dit door het bedrijventerrein en onbebouwd gebied. Daarmee wordt de potentie van de OV-knoop niet volledig benut.

Samenvatting wensbeeld

OV-knoop

- Wat betreft de knooppuntdomein is de situatie op orde. Er zit een uitbater in het stationsgebouw, wat de levendigheid van de knoop ten goede komt. Inzet is er om de bestaande functies te behouden. Daarnaast is de knoop helder ingericht doordat alle functies aan de westzijde zitten. Bij een ontsluiting aan de achterkant ontstaat er een risico voor versnippering van voorzieningen.
- Er zijn ambities op het gebied van duurzaamheid. Voor het stationsgebouw kan gezocht worden voor andere energieopwekking dan gas. Daarnaast kan er qua mobiliteit gedacht worden aan elektrische deelmobiliteit en zero-emissie bussen.
- De grootste opgave in dit kwadrant speelt bij het aspect transferveiligheid. De gelijkvloerse oversteek tussen de perrons is niet geschikt voor de toekomst bij een groeiend aantal reizigers. Daarnaast is er de ambitie om transfer van/naar de bushalte te verbeteren, door een zebrapad aan te leggen. In de huidige situatie is daar geen ruimte voor. Tevens dienen de busperrons te worden verbreed om aan de eisen van toegankelijkheid te voldoen.

Mobiliteit

- Op het gebied van mobiliteit is de basis in principe op orde. Voor de auto liggen daar geen grote opgaven. Van belang is wel dat de P+R goed bereikbaar blijft, gezien de regionale functie van de OV-knoop.
- Voor de modaliteit bus is de ambitie om de huidige solide basis voor een deel op te waarderen middels een HOV-waardige verbinding richting Breda. Daarnaast is het gewenst om de busperrons beter te ontsluiten, deze worden nu doorsneden door de fietspaden die er nu liggen.
- Zevenbergen is een prima sprinterstation. De wens die er ligt is het verbeteren van de treinfrequentie in de avonduren en het weekend, en onderzoeken of de verbinding richting de Randstad versneld kan worden (in huidige situatie lange overstaptijd in Dordrecht).
- Op het gebied van de fiets wordt er gestreefd naar een optimale bereikbaarheid van het station voor alle inwoners van Zevenbergen en de omliggende kernen. Focus ligt hierbij op de routes richting Breda en Logistiek Park Moerdijk (LPM) en verder richting Lage Zwaluwe Bij de fietsenstallingen zijn laadpunten voor elektrische fietsen gewenst.
- De OV-knoop aan de westzijde is helder ingericht voor de voetganger. Met de realisatie van de nieuwe woonwijk aan de oostzijde van het station is het gewenst een extra verbinding tussen de twee zijden van het station de creëren. De huidige gelijkvloerse verbinding tussen de sporen is daar niet geschikt voor. Daarnaast is er de wens voor een zebrapad op de Stationslaan, zodat voetgangers veilig kunnen oversteken.
- Deelmobiliteit is beperkt aanwezig op Zevenbergen, vandaar dat op dit aspect de grootste opgave ligt. Er zijn plannen voor een HUB nabij het station. Een realistisch aanbod aan deelmobiliteit (naast de huidige OV fiets ook elektrische fietsen en deelauto's) is daarbij het streven.
- De voorzieningen rondom de taxistandplaats kan beter worden georganiseerd. Verder zijn de faciliteiten rondom de taxi aanwezig en is er weinig winst te behalen bij dit type sprinterstation.

Mens

- De ontwikkeling van de HOV tussen Zevenbergen en Breda biedt kansen om meer forensen de bus in te trekken, naast de al aanwezige studenten / scholieren. Dit zorgt voor een betere diversiteit in het type reiziger op de OV-knoop.
- De klanttevredenheid is al goed op station Zevenbergen. In stand houden van de voorzieningen en toevoegen van extra functies (zoals deelmobiliteit) kunnen voor een nog hogere SBM score leiden.
- De sociale veiligheid op de OV-knoop is op orde. Hier liggen weinig opgaven. Wel kan de zichtbaarheid van het oostelijke perron verbeterd worden.