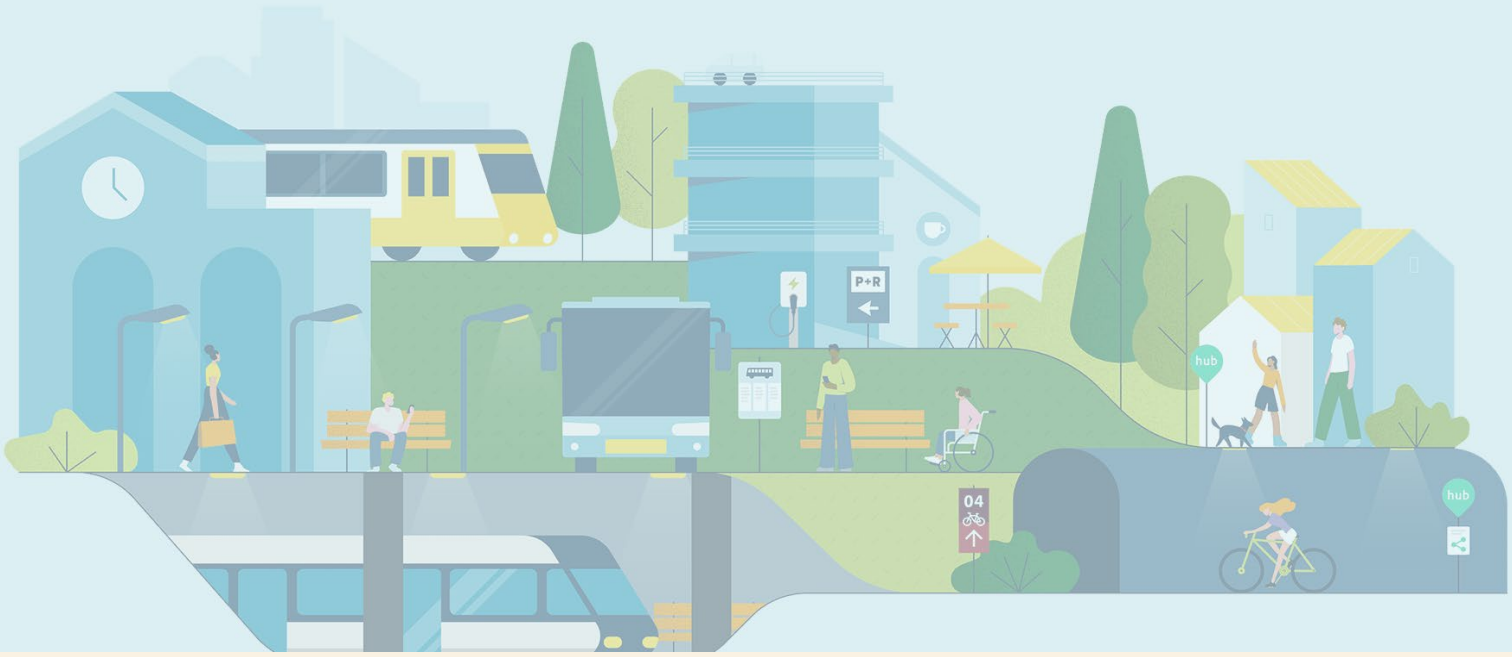


Bergse Nota Mobiliteit 2025-2035

Bergen op Zoom

Klant:	Gemeente Bergen op Zoom
Referentie:	BK3311-MI-RP-250619-1038
Status:	Concept/0008
Datum:	10 september 2025

Haskoning
Enhancing Society Together

HASKONING NEDERLAND B.V.

Contactweg 47
1014 AN Amsterdam
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

Telefoon: +31 88 348 95 00
E-mail: info@rhdhv.com
Website: ww.haskoning.com

Titel document:	Bergse Nota Mobiliteit 2025-2035
Ondertitel:	Bergen op Zoom
Referentie:	BK3311-MI-RP-250619-1038
Uw kenmerk	-
Status:	Concept/0008
Datum:	10 september 2025
Projectnaam:	Nota Mobiliteit
Projectnummer:	BK3311

CONCEPT

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. Haskoning Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van Haskoning Nederland B.V. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Voorwoord

*** wordt toegevoegd in definitieve versie

CONCEPT

Inhoud

Voorwoord iii

1 Waarom een nota mobiliteit? 1

1.1 Aanleiding 1

1.2 Het proces 1

1.3 Wat leest u in deze nota? 2

2 Huidige situatie en doorkijk (waarom doen we dit?) 3

2.1 Het huidig mobiliteitsnetwerk 3

2.1.1 Langzaam verkeer (fiets en lopen) 3

2.1.2 Openbaar vervoer (OV) 5

2.1.3 Auto- en vrachtverkeer 6

2.2 Verkeersveiligheid anno 2025 7

2.3 Aandachtspunten bewoners en ondernemers 9

2.4 Onze woningbouwambitie versus mobiliteitsnetwerk 11

2.5 Onze belangrijksten mobiliteitsopgaven samengevat 12

3 Onze mobiliteitsambities (wat willen we bereiken)? 13

4 De maatregelen (hoe gaan we onze ambities realiseren?) 14

4.1 Ruimte voor langzaam verkeer 14

4.1.1 Het wandelnetwerk 14

4.1.2 Het fietsnetwerk 15

4.2 Gemotoriseerd verkeer kiest de juiste route 21

4.2.1 Wegcategorisering 21

4.2.2 Toekomstbestendig Verkeersmanagement 24

4.2.3 Infrastructuur berekend op stedelijke groei 24

4.2.4 Aanpak onveilige kruispunten 26

4.2.5 Zwaar verkeer 26

4.3 Openbaar vervoer (OV) is een passende voorziening 27

4.3.1 Lobby voor behoud openbaar vervoer 27

4.3.2 We werken aan doorstroming van bussen 27

4.3.3 We promoten Bravoflex 28

4.3.4 Toegankelijkheid van het ov-netwerk 28

4.3.5 Betere benutting parkeerterrein NS-Station 28

4.4 Mobiliteit is toekomstbestendig 29

4.4.1 Creëren van nabijheid 29

4.4.2 Mobiliteitshub Plein 13 en parkeerregulering 29

4.4.3 Deelmobililteit 30

4.4.4 Stadslogistiek 31

4.5 Bedrijventerreinen en logistiek 31

CONCEPT

4.5.1 Vervoer over water 32
4.5.2 Parkeren grote voertuigen 32
4.6 Vraag en aanbod van parkeerplaatsen zijn in balans 33
4.6.1 Actualisatie parkeernormen 33
4.6.2 De binnenstad als bestemming 33
4.6.3 Een gebiedsgerichte aanpak van parkeren 34
4.6.4 Parkeerregulering 35
4.6.5 Laadinfra 36
4.6.6 Actualisatie gemeentelijke parkeerexploitatie 36

5 Het actieplan (wat gaan we wanneer doen?) 38
5.1 Toelichting 38
5.2 Een dynamisch uitvoeringspakket 38
5.3 Hoe betrekken we onze inwoners? 38
5.4 Uitvoeringspakket 39

Bijlage I - uitkomsten participatieproces 42

Bijlage II - relevante beleidskaders 45

CONCEPT

1 Waarom een nota mobiliteit?

1.1 Aanleiding

Bergen op Zoom is een mooie plaats om te wonen. Een plek met een rijke historie en cultuur, goede infrastructuur, omringd door natuur, het spoor en het water. Aan de Zeeuwse Delta, op de grens van klei en zand en in de luwte van de steden Antwerpen en Rotterdam.

De gemeente staat de komende jaren voor een aantal grote opgaven als gevolg van diverse ruimtelijke en maatschappelijke ontwikkelingen. Zo is sprake van een woningbouwambitie (+7.000 woningen), vergrijst de bevolking, worden wensen en ambities op het gebied van inclusiviteit en duurzaamheid steeds belangrijker en staat de bereikbaarheid onder druk. Ontwikkelingen die samenhangen met dergelijke opgaven zijn sterk van invloed op de mobiliteitsbehoefte en het gebruik van de infrastructuur. Denk daarbij bijvoorbeeld aan meer inwoners en dus meer verkeersbewegingen. Ook recreatieve behoeften (wandelen, fietsen, etc.) beïnvloeden de mobiliteitsvraag en het gebruik van de infrastructuur. Op hun beurt beïnvloeden mobiliteit en infrastructuur de manier waarop inwoners hun woon- en leefomgeving ervaren.

Het gemeentelijke mobiliteitsbeleid lag tot nu toe vast in drie afzonderlijke nota's: de Visie verkeer en parkeren 2012, de Beleidsnota Parkeren 2013 en het Verkeersplan 2014. De hierin opgenomen doelstellingen en uitvoeringsplannen zijn inmiddels gerealiseerd, dan wel aan herziening en/of harmonisatie toe. In deze voorliggende nieuwe nota staat onze visie op mobiliteit voor de periode 2025-2035 beschreven en zijn concrete maatregelen en vervolgacties benoemd.

1.2 Het proces

Om te komen tot voorliggende nota is een proces gevolgd dat recht doet aan de verschillende doelstellingen en belangen binnen onze gemeenten. Voor de uitwerking is daarom gekozen voor een interactief proces, waarin inwoners (van alle kernen binnen de gemeenten), ondernemers en belangengroepen de ruimte hebben gekregen om ervaringen en wensen te delen.

In februari 2025 is een digitale vragenlijst uitgezet onder belanghebbenden en hebben we een klankbordgroep bijeenkomst georganiseerd. Hierin hebben vertegenwoordigers van belangenorganisaties hun ervaringen en wensen op het gebied van mobiliteit en verkeersveiligheid aangedragen. Om het mobiliteitsbeleid goed aan te laten sluiten op overige beleidsthema's is samengewerkt met medewerkers van verschillende afdelingen binnen de gemeente en is tijdens de inventarisatie van knelpunten en ontwikkelingen overlegd met de buurgemeenten, provincie Noord-Brabant en Rijkswaterstaat.

De gemeenteraad is op verschillende momenten betrokken bij de totstandkoming van deze nota. Op 1 april 2025 hebben we tijdens een informatieve beeldvormende raadsbijeenkomst de huidige situatie en diverse dilemma's met vertegenwoordigers van de gemeenteraad besproken. De uitkomsten van de inventarisatie (hoofdstukken 1, 2, 3 en 4) zijn vervolgens op 14 mei 2025 besproken in commissie RDE.

Vervolgens hebben we maatregelen uitgewerkt waarmee de beoogde mobiliteitsambities richting 2035 ook daadwerkelijk kunnen worden gerealiseerd. Deze maatregelen hebben we in juli 2025 besproken met de klankbordgroep.

CONCEPT

1.3 Wat leest u in deze nota?



In deze nota draait het om de ambities en wensen van de gemeente Bergen op Zoom rond het thema mobiliteit voor de periode tot en met 2035.

- Centraal in hoofdstuk 2 staat de ‘waarom doen we dit-vraag’. Hierin staat beschreven: de huidige situatie voor wat betreft bereikbaarheid en verkeersveiligheid, de woningbouwambitie en de consequenties voor mobiliteit. In dit hoofdstuk wordt ook kort ingegaan op het bovenliggend beleid. Deze vormen de randvoorwaarden en het kader voor het nieuwe mobiliteitsbeleid van Bergen op Zoom.
- Hoofdstuk 3 bevat de ‘wat willen we bereiken-vraag’. Onze ambities voor de komende jaren staan in dit hoofdstuk centraal. Wat willen we in 2035 hebben bereikt? En hoe draagt dit bij aan het realiseren van de ambities zoals beschreven in de Omgevingsvisie 2035.
- Hoofdstuk 4 geeft antwoord op de ‘hoe gaan we dit realiseren-vraag’. Welke maatregelen worden genomen om onze wensen en ambities waar te maken? Hierbij is een onderscheid gemaakt tussen een vijftal thema’s:
    1. Ruimte voor langzaam verkeer
    2. Gemotoriseerd verkeer kiest de juiste route.
    3. Openbaar vervoer is een passende voorziening
    4. Mobiliteit is toekomstbestendig
    5. Vraag en aanbod van parkeerplaatsen zijn in balans
- Hoofdstuk 5 bevat een overzicht en acties voor de komende jaren. In dit antwoord wordt antwoord gegeven op de ‘wanneer gaan we wat doen-vraag’.

CONCEPT

2 Huidige situatie en doorkijk (waarom doen we dit?)

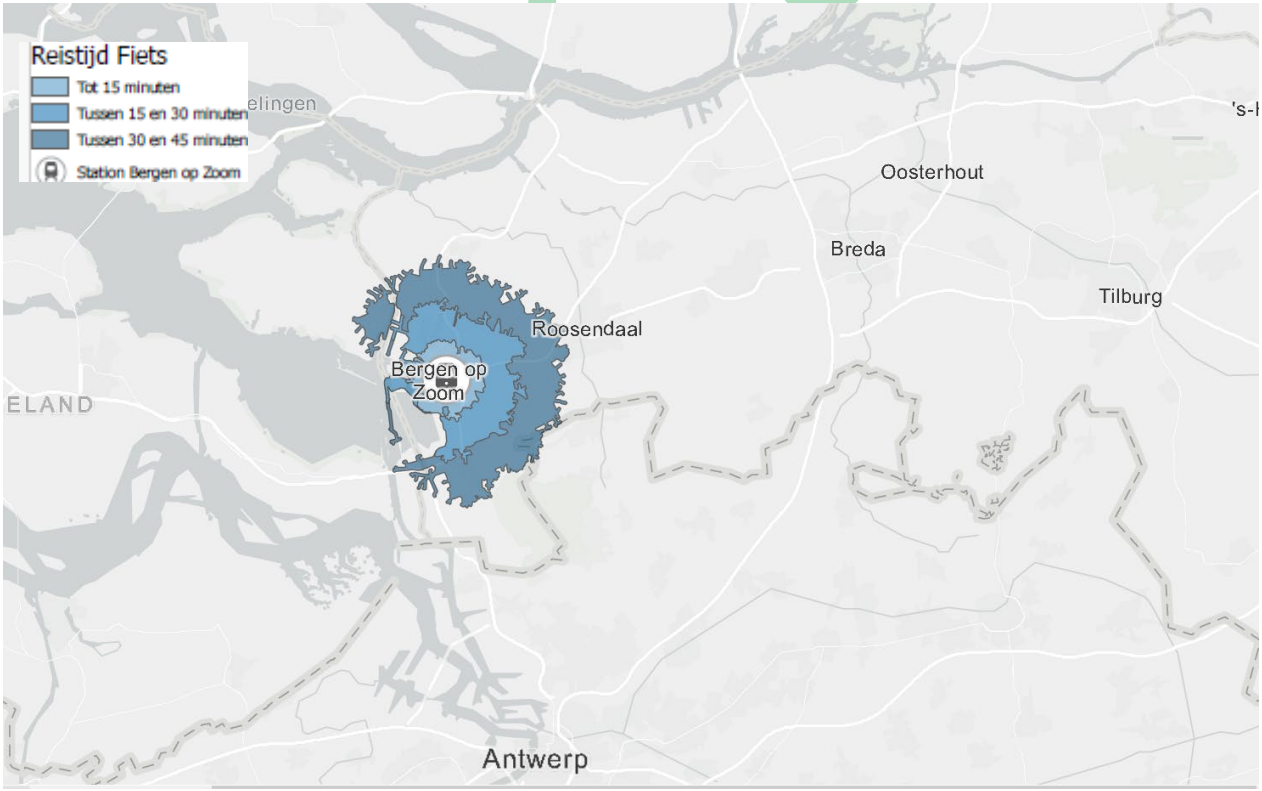
Een toekomstgericht mobiliteitsplan begint met een kijk op de huidige situatie én het geeft perspectief op de ontwikkelingen van morgen. Deze stap is uitgewerkt aan de hand van een brede inventarisatie: waar zitten de knelpunten, wat gaat goed, welke trends zijn zichtbaar en wat betekent dit voor de mobiliteit in Bergen op Zoom? Daarbij is gebruikgemaakt van zowel subjectieve input (via participatie) als objectieve gegevens (zoals netwerk- en ongevallenanalyses). Ook zijn beleidskaders en maatschappelijke trends richting 2040 meegenomen. Deze analyse vormt de inhoudelijke basis én het vertrekpunt voor de keuzes die in deze nota worden gemaakt.

2.1 Het huidig mobiliteitsnetwerk

2.1.1 Langzaam verkeer (fiets en lopen)

Actieve mobiliteit is zuinig in energie en ruimte. Goede voet- en fietsverbindingen zijn belangrijk in combinatie met het openbaar vervoer (OV). Binnen de gemeente is verplaatsen te voet of per fiets een goede optie vanwege de aanwezige infrastructuur: voetpaden en vrijliggende fietspaden.

In de figuur hieronder is weergegeven welke gebieden tijdens de ochtendspits binnen 15, 30 en 45 minuten fietsend te bereiken zijn vanaf het NS-station. Onder andere Halsteren, Lepelstraat, Steenbergen, Roosendaal, Huijbergen, Hoogerheide, Ossendrecht en Tholen zijn met een gewone fiets binnen 45 minuten te bereiken vanaf het station. Met een elektrische fiets is binnen dezelfde periode in potentie een groter gebied bereikbaar.



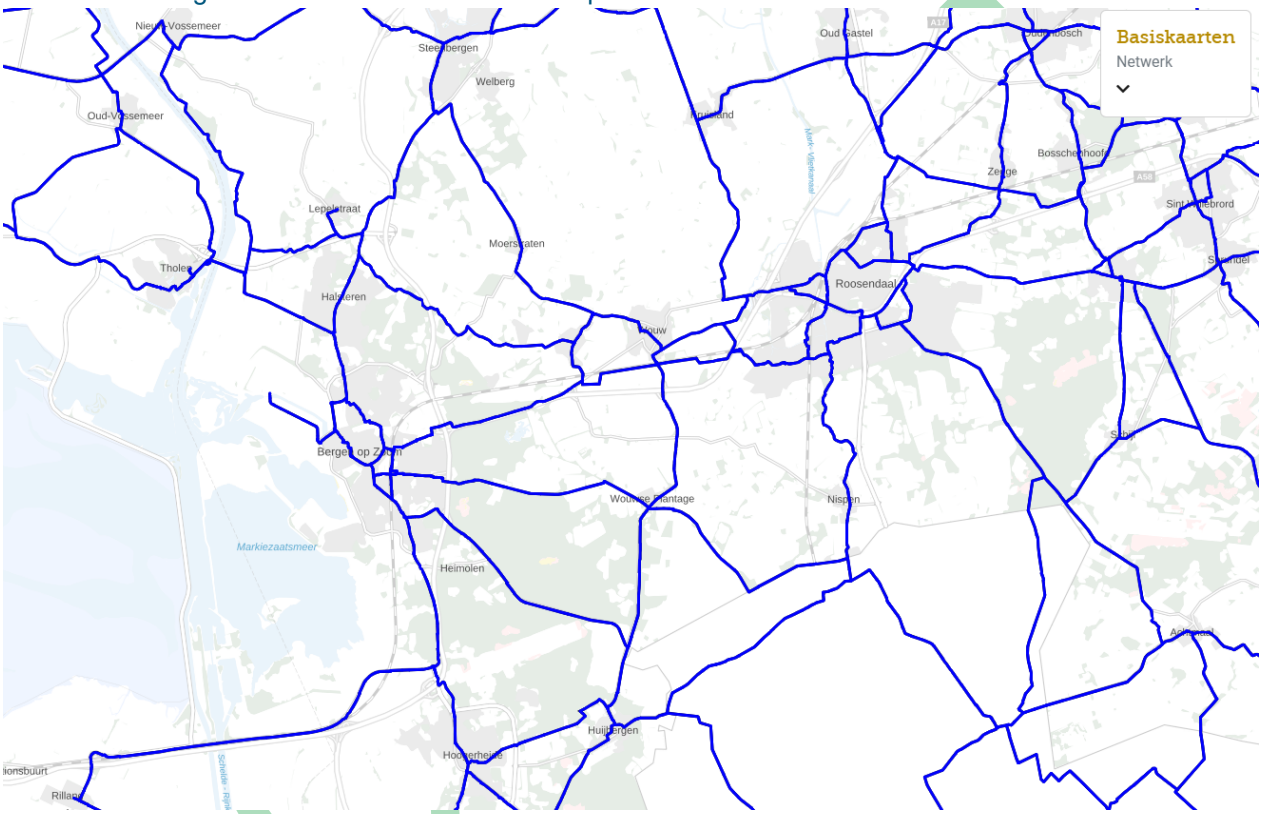
Figuur 2-1 Bereikbare gebieden met de fiets vanaf het NS-station in 15-30-45 minuten.

CEPT

Er wordt gewerkt aan twee snelfietsroutes (zie ook paragraaf 4.1.2):

- Eind 2026 zullen de laatste gedeeltes van de SFR F58 worden gerealiseerd, zo ook de plaatsing van openbare verlichting op het Bergse gedeelte van de route.
- We zijn gestart met de voorbereiding voor de doorfietsroute richting Hoogerheide, met als belangrijkste bestemmingen bedrijvenpark Aviolanda, bedrijventerrein De Kooi en het 'fietssnelwegen'-netwerk van Vlaanderen (richting Antwerpse Haven). Doel van deze doorfietsroute is het fietsgebruik stimuleren richting met name de grote werklocaties. De ligging van deze doorfietsroute is voorzien vanaf de rotonde Markiezaatsweg – Antwerpsestraatweg in Bergen op Zoom langs de Antwerpsestraatweg richting Hoogerheide.

Onderstaande figuur bevat een overzicht van het provinciaal hoofdfietsnetwerk in West-Brabant.



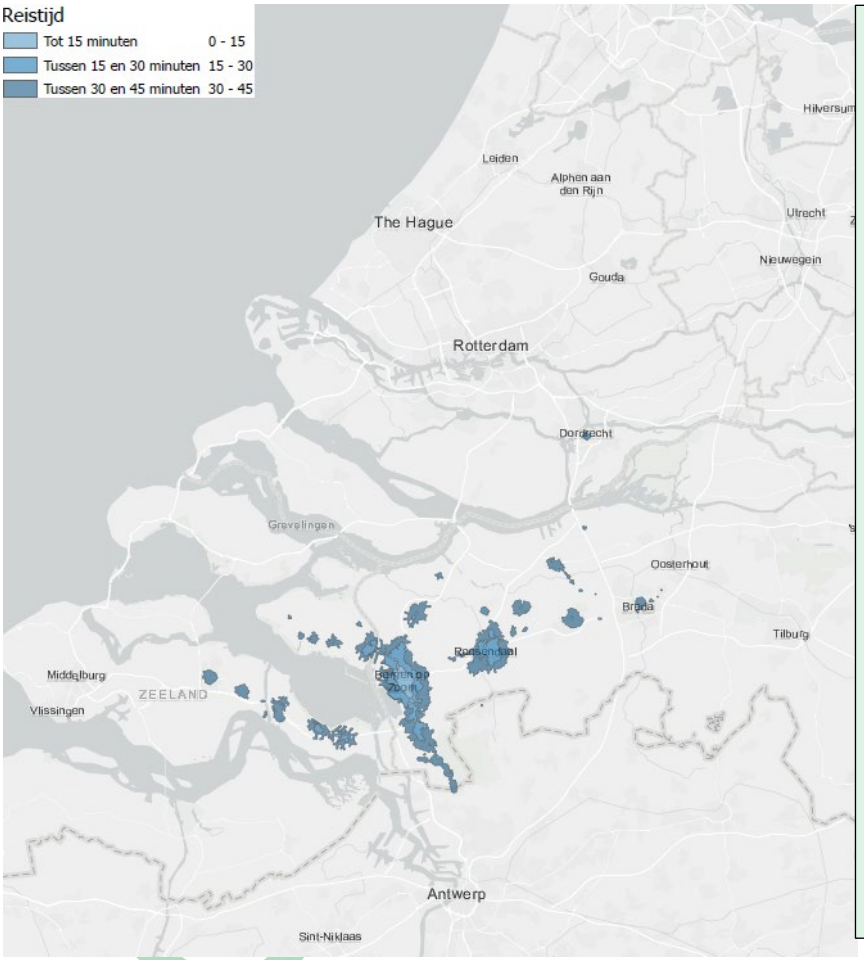
Figuur 2-2 Uitsnede hoofdfietsnetwerk West-Brabant

Trend - meer fietsen en diversiteit in fietsen. Nederland telt inmiddels meer fietsen dan inwoners. Naast de klassieke fiets nemen vooral elektrische fietsen, speed pedelecs en bakfietsen sterk toe in gebruik. Dit vraagt om bredere, veilige en comfortabele fietsinfrastructuur, en aandacht voor de mix van snelheden op het fietspad. De druk op kruispunten en fietsoversteekplaatsen neemt toe.

2.1.2 Openbaar vervoer (OV)

Bergen op Zoom heeft een intercityverbinding met Vlissingen en Rotterdam/Amsterdam en een sprinter verbinding met Vlissingen en Roosendaal. Het streekvervoer (Bravo streeklijnen) bestaat uit de volgende lijnen: Rotterdam - Putte (360), Oud Gastel - Ossendrecht (361) en Wouw – Roosendaal (161). Daarnaast rijden er een aantal stadsbussen die de kernen met de stad Bergen op Zoom verbindt.

In de figuur hieronder is weergegeven welke gebieden tijdens de ochtendspits binnen 15, 30 en 45 minuten met het openbaar vervoer te bereiken zijn. Hierbij is uitgegaan van vertrek van het treinstation op een doordeweekse dag om 07:30 uur. De trein- en buslijnen zijn duidelijk zichtbaar. Het openbaar vervoer is in vergelijking met de auto (zie volgende paragraaf) voor veel bestemmingen buiten de gemeente niet of nauwelijks concurrerend. Oftewel, veel bewoners zijn voor verplaatsingen buiten de gemeente aangewezen op de auto.



Trend - minder reizen met OV:
De corona-uitbraak in 2020 zorgde voor een compleet ander beeld op straat: de wegen waren door het thuiswerken en het sluiten van scholen, bedrijven en horeca zo goed als leeg. Dit is met het loslaten van alle maatregelen echter weer snel veranderd.

Het gebruik van bus en trein ligt nog altijd onder het niveau van vóór 2020. Vooral forensen en scholieren maken minder gebruik van het openbaar vervoer. Tegelijkertijd is het aanbod in sommige gebieden versoberd.

Voor Bergen op Zoom vraagt dit om een heroverweging van het OV-netwerk: meer maatwerk, betere toegankelijkheid en aansluiting op de behoeften van specifieke doelgroepen (zoals ouderen en jongeren).

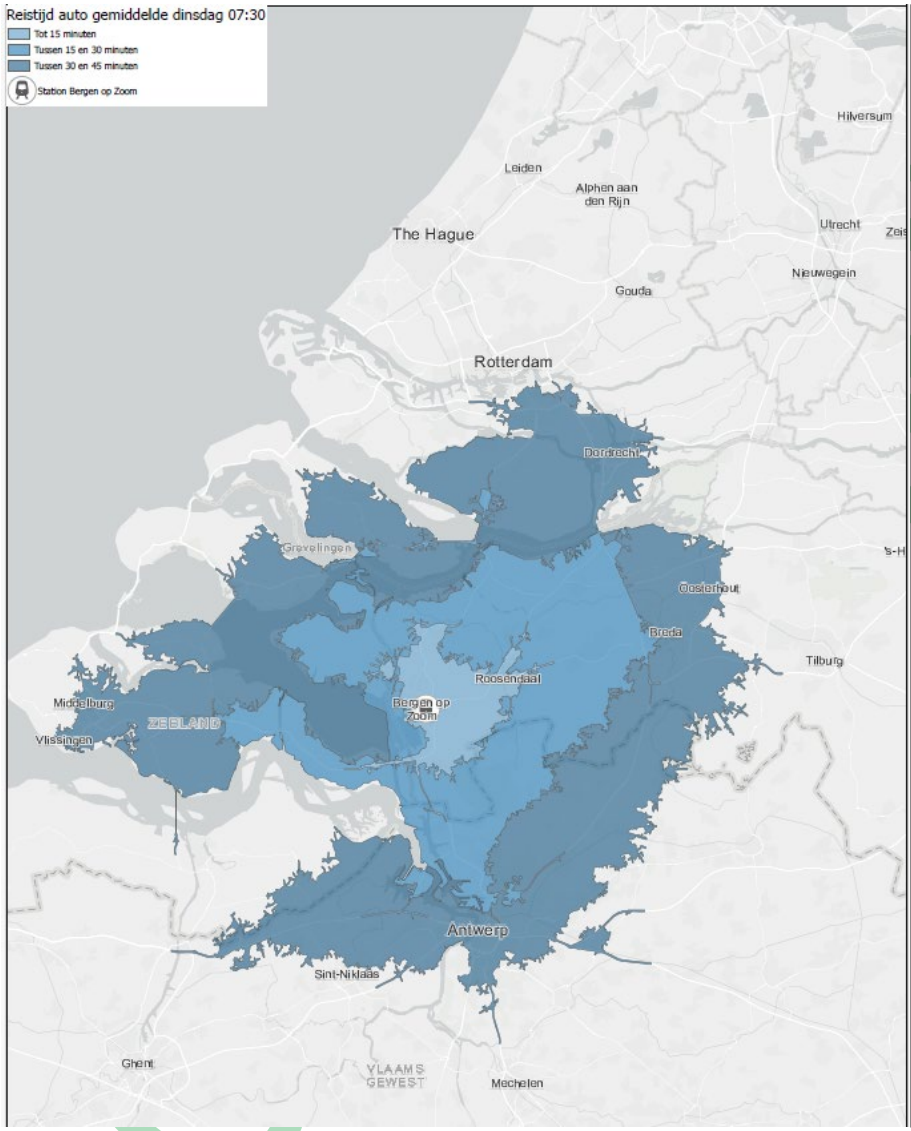
Figuur 2-3 Bereikbare gebieden met openbaar verver vanaf het NS-station in 15-30-45 minuten (situatie najaar 2024)

In alle gemeenten van West-Brabant rijdt vanaf 1 januari 2025 Bravoflex. Dit concept biedt een oplossing voor locaties waar de bus minder vaak komt of te ver weg is en maakt met name de kleine kernen in het buitengebied beter bereikbaar.

2.1.3 Auto- en vrachtverkeer

Bergen op Zoom heeft met de A4 en A58 directe verbindingen met Rotterdam, Roosendaal, Antwerpen en Middelburg. En vanuit daar met andere bestemmingen in zowel Nederland als België.

In onderstaande figuur is weergegeven welke gebieden tijdens de ochtendspits (07:30 uur) binnen 15, 30 en45 minuten vanaf het treinstation te zijn bereiken. Hierbij is rekening gehouden met de gemiddelde vertraging in de ochtendspits.



Figuur 2-4 Bereikbare gebieden met de auto vanaf het NS-station in 15-30-45 minuten.

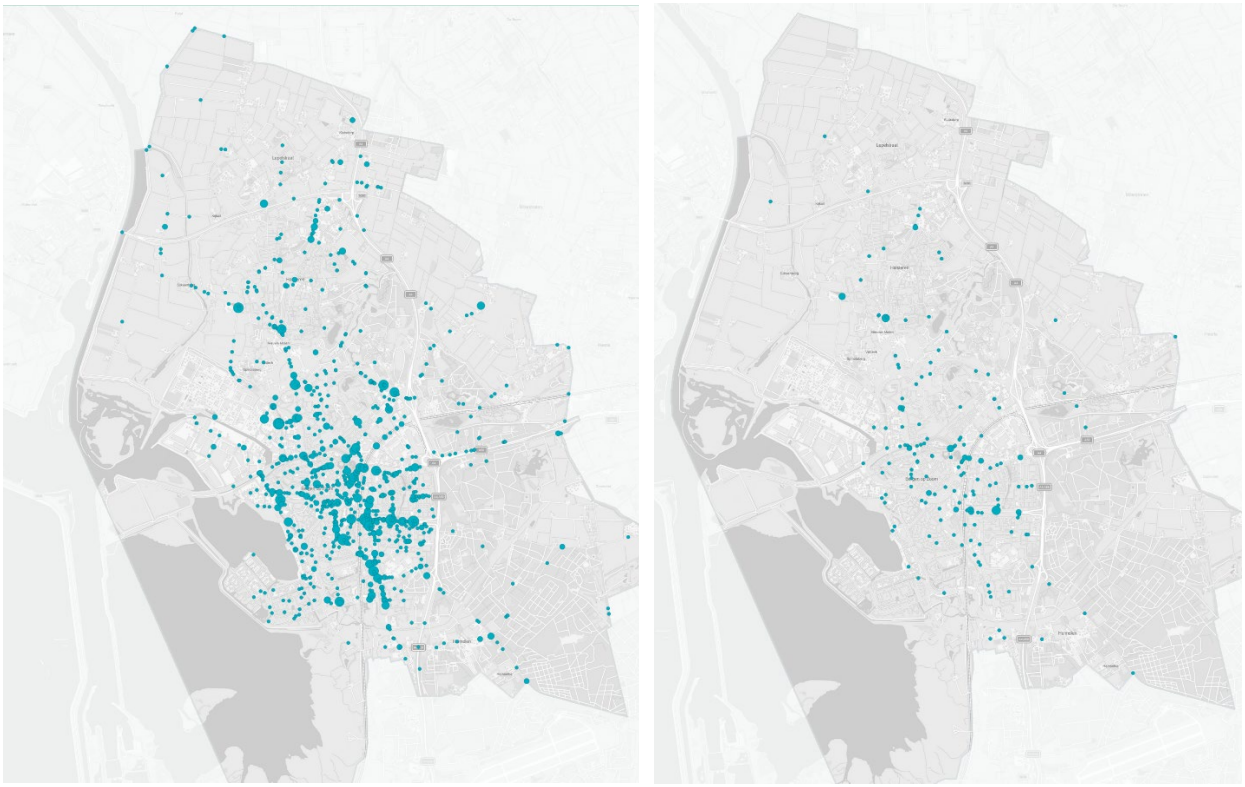
Trend - meer auto's:
Het aantal personenauto's in Nederland blijft groeien. Op 1 januari 2024 waren er 9,1 miljoen personenauto's. Dat is 1,7% meer dan een jaar eerder. Vergeleken met vijf jaar geleden zijn er 7,4 procent meer personenauto's.

In centra van steden is het gemiddeld autobezit 0,6 auto's per huishouden. Dit heeft te maken met de nabijheid van werkplekken, voorzieningen, winkels en openbaar vervoer, maar ook vanwege parkeerregulering en parkeerdruk. Buiten de grote steden is het gemiddeld autobezit meer dan twee keer zo hoog. Hier is de beschikking over een auto vaak een noodzaak om bijvoorbeeld arbeidsplaatsen en sociale contacten te bereiken.

Het gemiddeld autobezit in Bergen op Zoom lag op 1 januari 2023 op 1,0 personenauto's per huishouden. Dit komt overeen met het gemiddeld autobezit in Nederland.

2.2 Verkeersveiligheid anno 2025

In de periode 2022-2024 zijn er in onze gemeente 226 verkeersslachtoffers geregistreerd[1], waarvan 190 op gemeentelijke wegen (zie figuur 2-5 li). Als gevolg van de verkeersongevallen op onze gemeentelijke wegen ontstonden er 184 ernstige gewonden en 6 verkeersdoden. Veruit de meeste slachtoffers zijn 50 km/u wegen betrokken geweest bij een ongeval (74 van de 190), waarbij geldt dat kruispunten de hoogste concentraties ongevallen hebben (69%). Ongeveer 30% van alle verkeersslachtoffers in deze periode was fietser of e-biker (zie figuur 2-5). Ten opzichte van 2020 is het aantal verkeersslachtoffers op gemeentelijke wegen in Bergen op Zoom met 21% toegenomen (van 53 naar 64). Landelijk wordt gesteld dat voor elke wegbeheerder geldt dat als we niks doen, het jaarlijks aantal doden stagneert en het jaarlijks aantal ernstige gewonden verdubbelt richting 2040. Verkeersveiligheid is hiermee een belangrijke pijler in de Mobiliteitsvisie.



Figuur 2-5 Verkeersongevallen Bergen op Zoom (2019 t/m 2023) op gemeentelijke wegen.
De linker afbeelding toont alle ongevallen, de rechter afbeelding toont specifiek de (e-)fietsongevallen.

De gemeenteraad heeft op 1 februari 2024 een motie aangenomen die oproept tot verbetering van de fietsveiligheid in de gemeente. Hierbij werden de volgende punten genoemd;

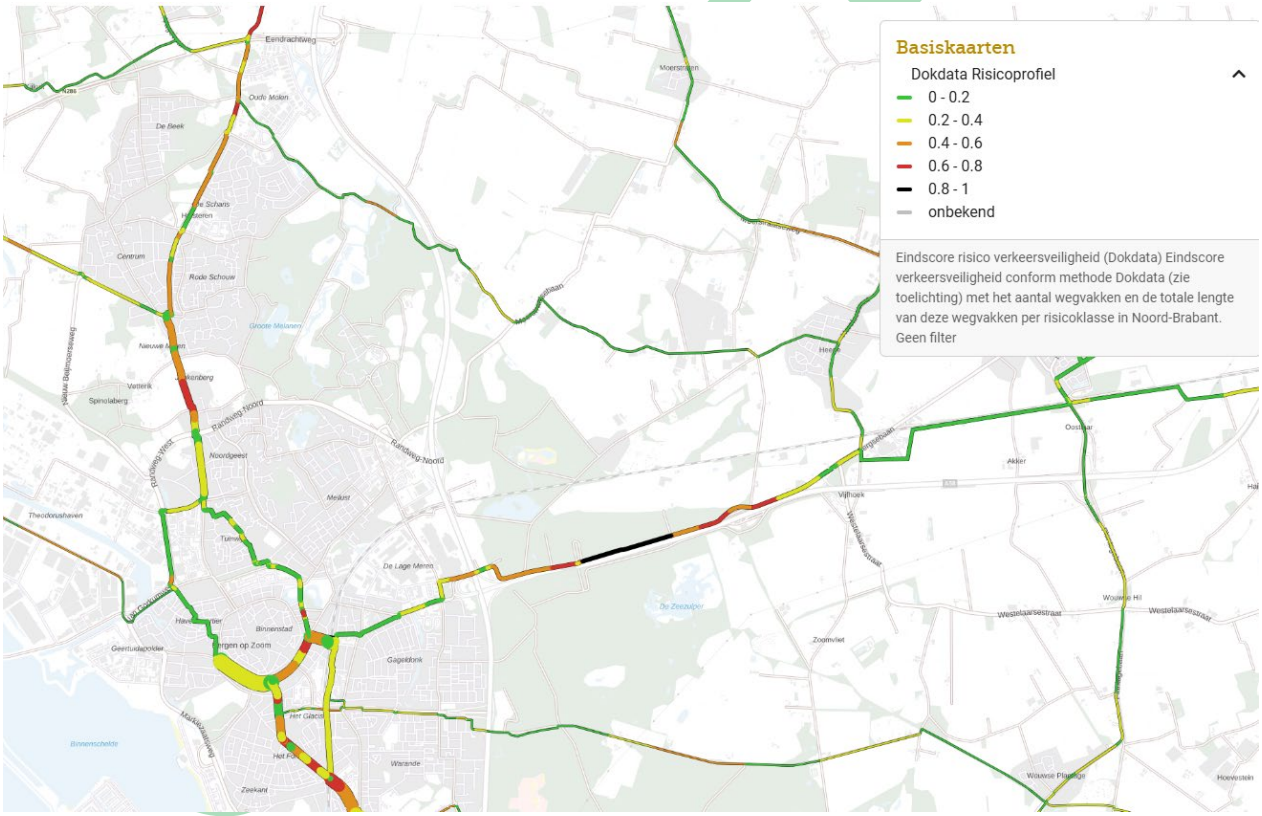
- Bij de aanleg van de snelfietsroute met uitzondering van de kruisingen is geen verlichting aangebracht en enkele gebruikers ervaren dit als onveilig.
- Het aanbrengen van verlichting en belijning is niet in alle gevallen voldoende om kruisingen van fietsers en vrachtverkeer als veilig te benoemen (zoals besproken in de commissie aangaande de kruising van de uitrit van Attero met de snelfietsroute).
- Uit onderzoek van de fietsersbond blijkt dat veel mensen zich onveilig voelen als ze in het donker fietsen en daarom de fiets laten staan.

[1] *Voor zowel doden als slachtoffers geldt: voor zover bekend. Bij de registratie van ongevallen is sprake van onderregistratie. Het werkelijke aantal dodelijke en letselslachtoffers ligt altijd hoger.*

- Er zijn al langer klachten over de hoeveelheid fietsparkeervoorzieningen in het centrum.
- De ontsluiting voor fietsers vanuit de wijk De Markiezaten naar bijvoorbeeld de Zeeland of Sportpark Rozenoord is indirect, onlogisch en deels ontbrekend.
- In de plannen voor het poortgebied is geen directe, goed verlichte fietsverbinding met de bebouwde kom voorzien.
- Er zijn diverse verkeerssituaties die door fietsers als gevaarlijk worden ervaren.
- De verkeerssituaties rondom scholen en sportclubs worden vaak door te hoge parkeerdruk gevaarlijk en onoverzichtelijk voor fietsers en wandelaars.

De jeugdraad had al eerder aandacht gevraagd voor sociale veiligheid en goede verlichting van onder andere het tunneltje onder de Burgemeester Wittelaan. En de jeugdraad heeft verzocht om mogelijkheden om de rotonde Zoomdam veiliger te maken te onderzoeken. In hoofdstuk 6 wordt nader ingegaan op mogelijke maatregelen om bovenstaande knelpunten te verhelpen.

Onderstaande figuur bevat het provinciaal hoofdfietsnetwerk met bijbehorend risicoprofiel (zie ook movemeter.com/hfn-brabant/#). Hierbij vallen de volgende wegvakken op: de fietsroute naar Roosendaal (Ruytershoveweg als tegelpad – niet de doorfietsroute), de Antwerpsestraatweg, de Wassenaarstraat-Stationsstraat en de Halsterenweg-Steenbergweg. Deze wegen komen ook terug in de ongevallenregistratie (zie ook Figuur 2-5)



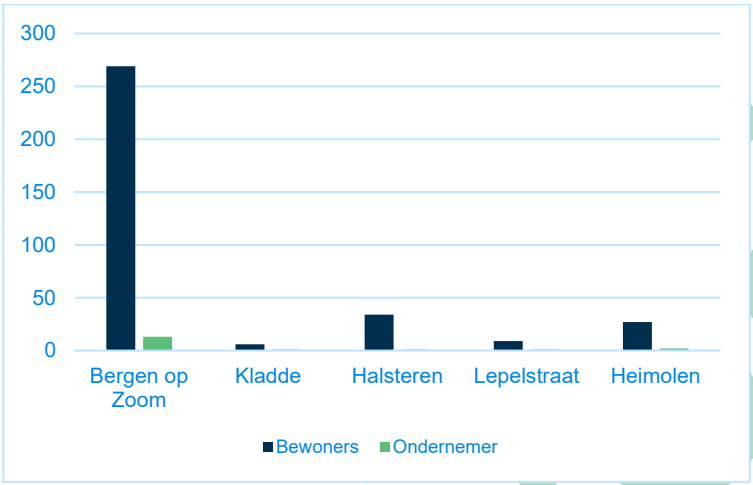
Figuur 2-6 *Risicoprofiel Hoofdfietsnetwerk Brabant*

Trend - vergrijzing en kwetsbare weggebruikers: De bevolking vergrijst. In 2035 zal ruim een kwart van de inwoners ouder zijn dan 65. Deze groep blijft langer mobiel, maar vraagt wel om veilige, toegankelijke infrastructuur. Denk aan voldoende rustpunten, drempelloze oversteken en duidelijke bebording. Het gemeentelijk mobiliteitsbeleid moet daarom rekening houden met comfort, veiligheid en sociale inclusie.

2.3 Aandachtspunten bewoners en ondernemers

Om goed inzicht te krijgen in de feitelijke problemen, wensen en kansen op het gebied van mobiliteit, is een online-enquête uitgezet. Dit om een zo breed mogelijke vertegenwoordiging van de bevolking te horen over de eigen behoeften en bezwaren. Ter validatie van de reacties is op dinsdag 25 maart 2025 een eerste bijeenkomst met klankbordgroep georganiseerd. In deze klankbordgroep zaten diverse vertegenwoordigers van bewoners uit de kernen, diverse ondernemers, Fietsersbond, Stichting Toegankelijkheid Bergen op Zoom en RSG 't Rijks. De belangrijkste uitkomsten van deze enquête en de bijeenkomst staan in deze paragraaf gecombineerd beschreven.

De enquête kon worden ingevuld in de periode van maart tot begin april 2025. Er zijn 353 valide reacties binnengekomen van zowel bewoners als ondernemers. De onderverdeling per kern is weergegeven in onderstaande figuur.



Figuur 2-7 Onderverdeling woonplaats van de respondenten

Onderdeel van de online-enquête was een inventarisatiekaart waarop respondenten knelpunten en wensen met betrekking tot mobiliteit konden delen. Deze inventarisatie leverde 618 unieke opmerkingen op van specifieke locaties, verspreid door de hele gemeente.

Naast locatie-specifieke knelpunten (zie bijlage I) zijn in de enquête en door de klankbordgroep ook generieke opmerkingen gemaakt: De meest genoemde staan hieronder samengevat.

- **Verkeersveiligheid voor fietsers** is een belangrijk thema in de gemeente, zoals blijkt uit verschillende bronnen, waaronder de knelpuntenkaart en de vragenlijst. Respondenten hebben meerdere knelpunten aangegeven waarbij verkeersveiligheid voor fietsers een probleem vormt. Dit beeld wordt ondersteund door de resultaten van de vragenlijst, waarin de verkeersveiligheid voor fietsers gemiddeld een 5,5 scoort. Inwoners geven aan dat ze veel gebruik maken van de fiets, die naast de auto het meest gebruikte vervoermiddel is binnen de gemeente. Vooral op school-thuisroutes is het druk op de fietspaden, wat leidt tot onoverzichtelijke situaties voor automobilisten. Fietsers ervaren hierdoor onveilige situaties, terwijl automobilisten aangeven dat ze moeite hebben om drukke situaties goed in te schatten en daardoor het overzicht verliezen.
- **De kwaliteit van de infrastructuur** is beoordeeld in de vragenlijst, zowel voor de oudere dorpskernen als voor het centrum van Bergen op Zoom. Uit de resultaten blijkt dat het fietsnetwerk (5,7) en het voetgangersnetwerk (5,5) minder positief worden beoordeeld in vergelijking met het autonetwerk (6,2). Belangrijke redenen hiervoor zijn de beperkte toegankelijkheid van de fiets- en voetpaden, met name in Halsteren en Bergen op Zoom.

CONCEPT

- **Doorstroming op kruispunten met verkeerslichten** is een ander belangrijk thema. Verouderde of niet goed afgestelde verkeerslichten zorgen voor irritaties bij weggebruikers. Er heerst het gevoel dat er onnodig lang gewacht wordt en dat met betere instellingen winst behaald kan worden. Daarnaast zijn gecombineerde richtingen tussen automobilisten en fietsers een punt van aandacht vanwege de verkeersveiligheid.
- **Bereikbaarheid Openbaar Vervoer:** In de vragenlijst scoort het openbaar vervoernetwerk een onvoldoende, met een gemiddeld cijfer van 4,8. Dit beeld is bevestigd door de klankbordgroep en tijdens de beeldvormende raadsessie. Belangrijke redenen voor deze lage score zijn het ontbreken van busverbindingen of het bestaan van onlogische routes, de afstand van woningen naar bushaltes, de frequentie van de busdienst en de aansluitingen op andere vervoerswijzen, waaronder de trein.

Trend - meer ruimte voor langzaam verkeer: Nederlandse steden kiezen steeds vaker voor herinrichting van straten ten gunste van voetgangers, fietsers en verblijfskwaliteit. Denk aan 30 km/u als norm in de bebouwde kom, vergroening van straten, en het verminderen van doorgaand autoverkeer.

Ook Bergen op Zoom staat voor keuzes: hoe maken we ruimte voor langzaam verkeer, zonder bereikbaarheid uit het oog te verliezen? Dit staat centraal in voorliggend mobiliteitsplan.

Trend – minder parkeren bij nieuwbouw: Diverse steden hanteren al langere tijd (fors) lagere parkeernormen. Dit heeft te maken met ondersteuning van onder andere ambities op het gebied van kwaliteit openbare ruimte, duurzame mobiliteit, beter benutten van bestaande parkeerplaatsen en realisatie van betaalbare woningen.

Het verlagen van parkeernormen lijkt haaks te staan op de trend van alsmaar toenemend autobezit. Belangrijk aandachtspunt bij het toepassen van lagere parkeernormen bij woningen is dat dit veelal samen gaat met een sterk sturend parkeerregime.

CONCEPT

2.4 Onze woningbouwambitie versus mobiliteitsnetwerk

Bergen op Zoom kent een grote woningbouwambitie: er wordt ingezet op toevoeging van 7.000 woningen. Er is binnen de gemeente geen ruimte voor een grootschalige uitbreiding, waardoor de uitbreiding van het woonaanbod vooral binnenstedelijk plaats moet vinden. Dit heeft uiteraard ook de nodige verkeersconsequenties.

Om inzicht te krijgen in potentiële verkeersknelpunten die ontstaan door de ruimtelijke plannen, is opdracht gegeven aan Goudappel om middels een modelberekening en kruispuntanalyses de toekomstige situatie in kaart te brengen.

Uit deze studie blijkt dat de gemeente Bergen op Zoom een robuust verkeersnetwerk heeft, wat in de basis kan mee ademen met de veranderingen in de toekomst. Rondom de stad ligt een verkeersnetwerk van waaruit wijken en de binnenstad bereikbaar zijn. De grootste aanvoer van verkeer is vanuit het oosten via de A58 en A4 en komt via de Wouwsestraatweg of Rooseveltlaan de stad in. In het verkeersmodel is hier ook de grootste verkeersgroei waargenomen.

In deze studie zijn de effecten statisch beoordeeld. In werkelijkheid speelt de dagelijkse dynamiek een grote rol in de bereikbaarheid van wijken en binnenstad. Dit speelt zeker mee op de Wouwsestraatweg (spoorwegovergang) en de Rooseveltlaan (drukke fietsoversteken op rotondes in de voorrang).

Goudappel concludeert dat de woningbouwambitie in 2040 realiseerbaar is zonder al te grote verkeersproblemen. Van de 15 onderzochte kruispunten voldoen 13 locaties matig tot goed. Er zijn twee knelpunten waar in de avondspits zowel met als zonder woningbouw een knelpunt is geconstateerd. Dit zijn:

- de rotonde Rooseveltlaan met de P. Jutenlaan: de maximale wachtrijlengte is niet zozeer een probleem, maar de gemiddelde vertraging per voertuig is wel hoog;
- het kruispunt van de Markiezaatsweg met de Calandweg: de huidige vormgeving voldoet niet om het verkeer in de avondspits in zowel de autonome als plansituatie met een goede cyclustijd af te wikkelen.

Het kruispunt Randweg Noord – Moerstraatsebaan / Marconilaan is dit onderzoek niet expliciet als knelpunt opgenomen, maar had feitelijk wel benoemd moeten worden. Goudappel concludeert in oktober 2024 namelijk dat het kruispunt met de huidige vormgeving de toekomstige verkeersstromen (zowel in de referentie 2040, als in plansituatie 2040 +7.000 woningen) niet goed kan verwerken. Door de lange cyclustijd ontstaan lange wachtrijen die mogelijk andere opstelstroken blokkeren. Door de vormgeving van het kruispunt aan te passen is het volgens Goudappel mogelijk om de cyclustijden te verlagen naar een waarde binnen de acceptabele grenswaarden. Daarvoor dienen extra opstelstroken te worden gerealiseerd, zodat verkeer sneller en efficiënter kan worden afgewikkeld. Daardoor is er in de ochtendspits sprake van een goede verkeersafwikkeling en tijdens de avondspits sprake van een matige verkeersafwikkeling (maar wel ruim binnen de gestelde grenswaarden).

CONCEPT

2.5 Onze belangrijksten mobiliteitsopgaven samengevat

De onderstaande punten vormen het vertrekpunt voor de maatregelen die we de komende jaren gaan nemen. Daarmee werken we stap voor stap toe naar de ambities die in het volgende hoofdstuk worden toegelicht.

- We hebben komende jaren een grote woningbouwambitie. Meer woningen en meer inwoners geeft uiteraard de nodige verkeersconsequenties. We hebben een robuust verkeersnetwerk dat mee kan ademen met de veranderingen in de toekomst. Uit onderzoek blijkt dat de woningbouwambitie in 2040 realiseerbaar is zonder al te grote verkeersproblemen mits het huidig netwerk niet verslechtert. Er zijn hierbij drie knelpunten geconstateerd: de rotonde Rooseveltlaan met de P. Jutenlaan, het kruispunt Markiezaatsweg met de Calandweg en kruispunt Randweg Noord – Moerstraatsebaan / Marconilaan. De verkeersafhandeling op de rotonde Rooseveltlaan is een serieuze opgave voor de komende jaren; hier is vooralsnog geen passende oplossing voor gevonden.
- Tussen 2019 en 2023 zijn in de gemeente Bergen op Zoom 289 mensen slachtoffer geworden van een verkeersongeval, waarvan 7 mensen zijn overleden. Voetgangers en fietsers vormen de meest kwetsbare verkeersdeelnemers. Veruit de meeste ongevallen vinden plaats op wegen met een maximumsnelheid van 50 km/u en dan vooral op kruispunten. De toename van het aantal inwoners en dus verkeersdeelnemers vereist blijvende aandacht voor verkeersveiligheid.
- Voor verplaatsingen tot 2 kilometer is lopen een goed alternatief voor andere vervoerswijzen. De aanwezigheid van mensen op straat verlevendigt het straatbeeld en heeft een positief effect op de leefbaarheid, duurzaamheid en het veiligheidsgevoel. Het voetgangersnetwerk is niet overal voor iedereen goed toegankelijk.
- Het aantal fietsen en de diversiteit aan fietsen is de afgelopen jaren fors toegenomen. Er zijn al langer klachten over de hoeveelheid fietsparkeervoorzieningen in het centrum van de kern Bergen op Zoom. In de zomer van 2024 zijn op diverse locatie in de binnenstad extra fietsenrekken geplaatst. Om bezoekers te stimuleren de binnenstad op de fiets te (blijven) bezoeken is er extra aandacht voor fietsenstallingen in het hart van de binnenstad, waarbij ook wordt gekeken naar een bewaakte fietsenstalling (zie ook paragraaf 4.1.2)
- Het openbaar vervoer wordt minder positief beoordeeld dan andere modaliteiten. Dit valt samen met ontbreken van directe busverbindingen naar voorzieningen in de gemeente en onlogische routes, de afstand van woning naar bushalte, de frequentie van de busdienst en de aansluitingen op andere vervoerswijzen. Arriva heeft aangegeven dat voor haar het grootste knelpunt de krappe infrastructuur in het centrum van de kern Bergen op Zoom is en de kruising bij het huidige ziekenhuis. Ook krijgen ze regelmatig stremmingen erg laat of helemaal niet doorgestuurd, waardoor ze hier de dienstregeling niet optimaal op kunnen aanpassen.
- Met twee parkeergarages en een aantal parkeerpleinen is er voldoende parkeergelegenheid voor bezoekers van de binnenstad van de kern Bergen op Zoom. Echter, bij bezoekers van de binnenstad zijn de twee parkeergarages momenteel minder geliefd dan de parkeerpleinen. De parkeergarages kunnen beter benut worden door de vindbaarheid (garage Grote Markt) en de toegankelijkheid (garage De Parade) te verbeteren. Door het aantal auto's in de openbare ruimte, met name op de pleinen, te verminderen kan ruimte worden gecreëerd voor groen en verblijven in de binnenstad (zie ook paragraaf 4.6.2). Aan de noordzijde (locatie Mineurplein) is potentie om extra capaciteit te creëren in de vorm van een parkeerhub.

CONCEPT

3 Onze mobiliteitsambities (wat willen we bereiken)?

De wereld om ons heen heeft de afgelopen jaren niet stil gestaan en de ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit gaan snel. Het aantal inwoners, de woningbouw en de bedrijvigheid met bijbehorende nieuwe werklocaties, nemen richting 2035 toe in Bergen op Zoom. Dit zorgt voor een groei van het autoverkeer, maar ook het aantal verplaatsingen met fiets en openbaar vervoer neemt toe. Dit vraagt om keuzes zodat iedereen zich veilig en zo duurzaam mogelijk kan verplaatsen. Daarnaast heeft Bergen op Zoom door de unieke ligging als draaischijffunctie een belangrijke verbinding over het water tussen de havens van Antwerpen en Rotterdam. Ook daar vindt intensivering plaats die vraagt om keuzes.

Centraal in deze nota staat de volgende mobiliteitsambitie: "*De gemeente Bergen op Zoom heeft als doel een bereikbare, leefbare, inclusieve, verkeersveilige en duurzame gemeente te zijn. Met voorliggende nota mobiliteit dragen we bij aan het behalen van deze doelstelling in een veranderende omgeving en maatschappij. Wij benaderen mobiliteit hierbij integraal met ruimte voor de wandelaar, fietser en automobilist. Verbetering van de verkeersveiligheid heeft hierbij prioriteit. Sturend op goederenstromen is de transitie van weg naar water vanuit de ligging noodzakelijk met aandacht voor alle modaliteiten op basis van datagedreven output.*"

Bovenstaande impliceert dat iedereen zich op een veilige manier binnen de gemeente moet kunnen verplaatsen. Hier wordt al actief aan gewerkt. In 2035 is Bergen op Zoom echter nog meer verkeersveilig, zowel objectief (het aantal geregistreerde ongevallen) als subjectief (de beleving van bewoners en bezoekers). Hiervoor blijft structurele aandacht nodig door middel van preventie, educatie en evaluatie van ongevallen. Waarbij we uiteraard extra aandacht besteden aan de kwetsbare verkeersdeelnemers, in het bijzonder op routes waar verschillende modaliteiten samenkomen. Een risico-gestuurde knelpuntenaanpak (SPV 2030) en Duurzaam Veilig principes blijven de basis vormen voor verbetering en inrichting van de openbare ruimte.

We blijven de komende jaren ook inzetten op verbetering van de multimodale bereikbaarheid van onze gemeente voor inwoners, werknemers en bezoekers. Een inrichting van de openbare ruimte die gericht is op veilig bewegen en verblijven vormt de kern van het mobiliteitsbeleid. Daarbij geldt dat voorzieningen binnen de gemeente bereikbaar moeten zijn en blijven. De focus ligt hierbij meer dan voorheen op lopen en fietsen. Tegelijkertijd zorgen we voor goede auto-ontsluitingen binnen en tussen de kernen. Hiermee dragen we bij aan de aantrekkelijkheid van onze gemeente voor inwoners, ondernemers en bezoekers. Voor onze (nieuwe) werklocaties is uitgangspunt dat deze multimodaal bereikbaar worden, gelegen aan het water met interactie op de kademuren. Hiermee sturen wij nog nadrukkelijker op een transitie van goederenvervoer van de weg naar vervoer over water. Daarnaast zijn voor alle modaliteiten data-gedreven resources de basis van beleidsmatige keuzes.

In het volgende hoofdstuk zijn bovenstaande punten uitgewerkt in maatregelen. Hoe ziet het mobiliteitssysteem van Bergen op Zoom er in de toekomst uit? Hoe houden we de binnenstad van de kern Bergen op Zoom bereikbaar en aantrekkelijk? Hoe maken we de woonwijken en kernen leefbaarder en veiliger? En hoe houden we de werklocaties bereikbaar? Altijd met de eindgebruiker in ogenschouw genomen. Hoe wij tot de doelen komen zal altijd voor en met onze gemeenschap zijn waarbij focus en uitleg centraal staan.

CONCEPT

4 De maatregelen (hoe gaan we onze ambities realiseren?)

4.1 Ruimte voor langzaam verkeer

4.1.1 Het wandelnetwerk



De laatste jaren komt er steeds meer aandacht voor de voetganger omdat dit bijdraagt aan de bereikbaarheid, leefbaarheid, duurzaamheid en gezondheid van woon-, werk- en recreatiegebieden. Voor verplaatsingen tot 2 kilometer is lopen een goed alternatief voor andere vervoerswijzen. Hoe beter voorzieningen te voet bereikbaar zijn, hoe aantrekkelijker het voor mensen wordt om (een deel van) hun verplaatsing niet met de auto af te leggen. De aanwezigheid van mensen op straat verlevendigt het straatbeeld en heeft een positief effect op de leefbaarheid, duurzaamheid en het veiligheidsgevoel. En zelfs als je uiteindelijk een ander vervoermiddel gebruikt, zoals een fiets of auto, begin je meestal lopend vanaf huis of om van je vervoermiddel naar je bestemming te lopen.

Comfort, veiligheid en toegankelijkheid

We verbeteren de komende jaren bij herinrichtingen van straten het comfort en de veiligheid van het wandelnetwerk. Dit betreft concreet: een voldoende breed trottoir waar mogelijk in de historische binnenstad, een comfortabel wegdek, goed onderhoud (geen losliggende tegels, geen ongewenste begroeiing), goede oversteekbaarheid van wegen en de toegankelijkheid voor mensen met een beperking. Oftewel, schoon-heel-veilig. Relatief eenvoudige aanpassingen met grote impact zijn onder andere het aanbrengen van opritten of het gelijkvloers maken van plaatsen waar wordt overgestoken, het aanbrengen van voorzieningen ter geleiding en waarschuwing van slechtzienden bij openbaar vervoerhaltes en complexe oversteekplaatsen.

Voor de toegankelijkheid van de openbare ruimte geldt in principe dat de richtlijnen van het CROW [2] worden gevolgd. Slechts bij uitzondering wordt hiervan gemotiveerd afgeweken, bijvoorbeeld door een onmogelijke ruimtelijke inpassing of indien het volgen van de richtlijnen (te) hoge kosten met zich meebrengt.

Ook kwaliteitsbewaking bij de aanleg en het beheer van de openbare ruimte is belangrijk, omdat een kleine kuil bij de overgang van weg naar stoep al een moeilijke hindernis wordt voor mensen met een rollator en een losliggende stoeptegel kan leiden tot ernstige valpartijen. Het eventueel toepassen van lagere kwaliteitsniveaus in de openbare ruimte leidt tot meer hinder en ongevallen.

De Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (LIOR) is de basis voor de kwaliteit van het gemeentelijk voetgangersnetwerk. We actualiseren de LIOR voor een kwaliteitsslag in het wegontwerp met structurele aandacht voor toegankelijkheid en comfort van het wandelnetwerk.

In 2016 is het verdrag van de rechten van de mens door Nederland geratificeerd.

Dit verdrag stelt dat bij iedere ontwikkeling en/of aanpassing er nagedacht dient te zijn over inclusiviteit waarbij mindervaliden zo goed als mogelijk deel kunnen nemen aan de samenleving.

Bergen op Zoom heeft voor nieuwe ontwikkelingen een ‘protocol toegankelijkheid’ opgesteld. Hiermee borgen we dat in een ontwerp ook echt rekening wordt gehouden met toegankelijkheid en verbetering worden doorgevoerd waar nodig.

Pilot toekomstig straatontwerp

Klimaatverandering en technologische ontwikkelingen hebben tenslotte effect op de openbare ruimte. Denk aan duurzame energie, innovaties rondom mobiliteit, wateroverlast en hittestress. De ‘Straat van de Toekomst’ is erop gericht om deze thema’s dichter bij bewoners te brengen. Samen met inwoners gaan we

[2] *CROW is het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte.*

CONCEPT

op één of meerdere locaties onderzoeken welke winst te behalen is door nieuwe ontwikkelingen mee te nemen in het ontwerp. Denk hierbij aan autodelen in combinatie met minder reguliere parkeerplaatsen (zie ook paragraaf 4.6.3), voorzieningen voor elektrisch rijden, fietsparkeren, waterberging, meer ruimte voor spelen en meer groen op straat. De mogelijke locaties worden door de gemeente onderzocht, waarbij we onder ander aan Heimolen denken. De potentiële locaties zijn wegen waar de komende wegwerkzaamheden zijn gepland (werk-met-werk-maken) of locaties waar ruimtelijke aanpassingen een oplossing kunnen bieden voor een concreet probleem. De spelregels voor het ontwerp en het beschikbare budget voor uitvoering worden hierbij altijd van tevoren door de gemeente bepaald. De binnenstad van Bergen op Zoom is geen geschikte locatie hiervoor.

4.1.2 Het fietsnetwerk



De ambitie is dat alle fietspaden in 2035 egaal en comfortabel voor fietsers zijn. Daarom wordt bij onderhoudswerkzaamheden van fietspaden tegelverharding zoveel mogelijk vervangen door vlakke, rode verharding. Dit vergroot het rijcomfort en de verkeersveiligheid. Ook wordt gekeken of de breedte van het fietspad aansluit bij het gebruik / het aantal en soort fietsers. We gaan bijvoorbeeld de gewenste breedte van de fietspaden langs de Steenbergseweg in Halsteren van rood asfalt voorzien. Langs de doorfietsroute naar Roosendaal komt openbare verlichting.

Om de verkeersveiligheid voor fietsers te vergroten wordt het fietsnetwerk de komende jaren beoordeeld op de vergevingsgezindheid van de infrastructuur. Dat betekent dat we kijken of aanwezige palen, hekjes en andere objecten noodzakelijk zijn of kunnen worden verwijderd. Objecten die noodzakelijk worden gevonden en dus blijven staan, worden beter ingeleid met markering. Ook wordt gekeken of zichtlijnen goed zijn, bijvoorbeeld bij aanwezig groen.

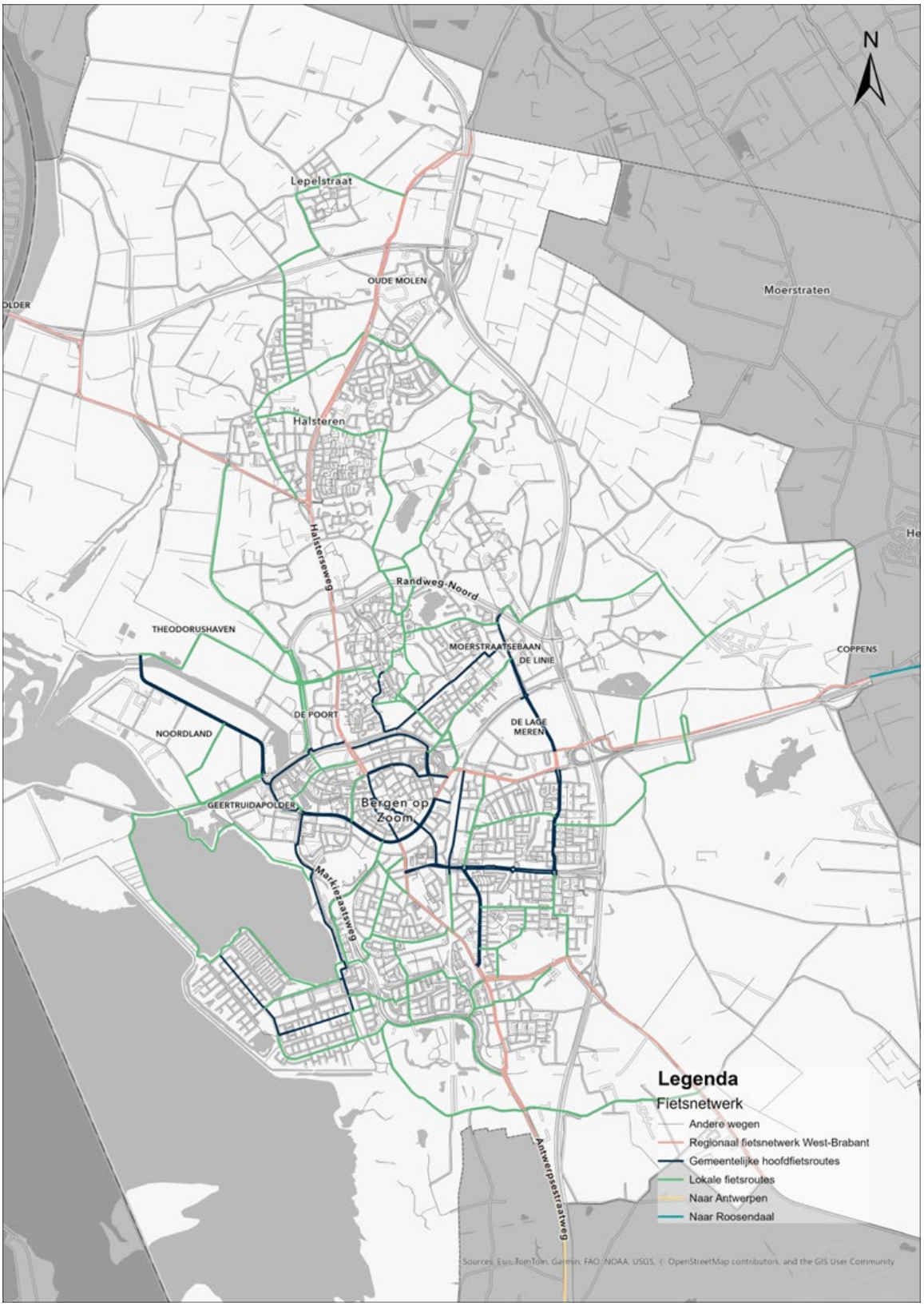
In Nederland ligt naar schatting meer dan 43.000 kilometer aan fietspaden en in totaal zo'n 153.000 kilometer aan wegen en paden waarop gefietst kan worden, zoals fietsstroken en vrijliggende fietspaden. Het nationaal wetenschappelijk instituut voor verkeersveiligheidsonderzoek geeft in haar rapportage 'Kiezen of delen' (SWOV, 2022) aan dat het vergevingsgezind inrichten van fietsinfrastructuur een belangrijke maatregel is om de fietsveiligheid te verbeteren. Naar schatting is 60% van de fietspaden in Nederland nog niet breed genoeg ingericht (Sweco, 2023).

Een volledig vergevingsgezinde inrichting kan naar verwachting een derde van de slachtoffers bij fietsongevallen zonder motorvoertuigen voorkomen, zoals eenzijdige ongevallen onder ouderen. Ook maatregelen die de kwetsbaarheid voor gemotoriseerd verkeer verminderen – zoals het verlagen van de maximumsnelheid of het inrichten van wegen als fietsstraat – dragen bij aan een veiliger verkeerssysteem. Bron: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Meerjarenplan Fietsveiligheid 2025-2029

Richting de toekomst dient er vanuit de visie Toekomstbeeld Binnenstad, de bewaakte fietsenstalling en de stad als BeLeefStad, nagedacht te worden over het juridische verkeersregime in de binnenstad. Hierbij onderzoeken wij de verdere mogelijkheden, waarbij fietsen in het voetgangersgebied mede onderdeel is van het onderzoek. Dit maakt de binnenstad aantrekkelijker en verkeersveiliger. Belangrijk aandachtspunt hierbij is dat fietsers een logisch, snel en veilig alternatief voor de route door de binnenstad hebben. Dit heeft een directe relatie met het vervangen van de verouderde verkeerslichten in de gemeente met nieuwe en slimmere verkeerslichten ten behoeve van een betere doorstroming en prioritering (zie ook paragraaf 4.2.2) en de locatie van één of meerdere bewaakte fietsenstallingen in het kernwinkelgebied (zie vervolg).

Sociale veiligheid speelt uiteraard ook een belangrijke rol. De haalbaarheid van een nachtnet-fiets -met goed verlichte en zichtbare fietspaden- door en tussen de kernen wordt komende jaren onderzocht (zie ook paragraaf 2.2).

CONCEPT



Figuur 4-1 Wensbeeld Wegencategorisering Bergen op Zoom Fiets 2025

Doorfietsroutes

We hebben de afgelopen jaren ingezet op duurzame (middel)langeafstand verbindingen voor fietsers. Deze zogenaamde doorfietsroutes verbinden regionaal belangrijke bestemmingen met hoogwaardige fietsinfrastructuur, om daarmee het fietsgebruik te stimuleren. Wanneer meer mensen de auto laten staan ten behoeve van de fiets levert dit een positieve bijdrage aan de bereikbaarheid, maar ook aan de leefbaarheid van de leefomgeving en de gezondheid van de bewoners.

Een doorfietsroute is een kwalitatief hoogwaardige fietsverbinding binnen een groter netwerk van fietsroutes. Het realiseren van een doorfietsroute kan deels door bestaande fietsverbindingen te optimaliseren maar ook deels door nieuwe fietsverbindingen te realiseren. Het maken van een tracékeuze met zoveel mogelijk fietspotentie is daarbij belangrijk; hoe meer mensen gebruik kunnen gaan maken van een fietsroute (en daarmee de auto laten staan) hoe groter de maatschappelijke baten zijn. De doorfietsroute F58 richting Roosendaal is zo goed als gereed en biedt daarmee een hoogwaardig alternatief voor fietsers ten opzichte van autoverkeer. In 2022 startte de aanleg van het Bergse deel van de snelfietsroute. Het doel is om de F58 in de loop van 2026 klaar te hebben.

Richting gemeente Woensdrecht wordt gewerkt aan de voorbereiding van de doorfietsroute richting Hoogerheide (met als belangrijkste bestemmingen bedrijvenpark Aviolanda en bedrijventerrein De Kooi) en het ‘fietssnelwegen’-netwerk van Vlaanderen (richting Antwerpse Haven). Doel van deze doorfietsroute is het fietsgebruik stimuleren richting met name de grote werklocaties. De ligging van deze doorfietsroute is voorzien vanaf de rotonde Markiezaatsweg – Antwerpsestraatweg in Bergen op Zoom langs de Antwerpsestraatweg richting Hoogerheide. Op dit tracé zal de fietsinfrastructuur worden opgewaardeerd naar de kwaliteitseisen van een doorfietsroute.

Andere kansrijke doorfietsroute-verbindingen zijn routes richting Tholen en Steenbergen. Met name de schoolgaande jeugd uit deze regio is aangewezen op de middelbare scholen in Bergen op Zoom. Ook voor forensen zijn dit verbindingen waarvoor in potentie de fiets een goed alternatief kan bieden voor de auto. Het in beeld brengen van de potentieel toegevoegde waarde van deze (door)fietsroutes is een eerste stap naar het verder ontwikkelen van het regionale fietsnetwerk.

De gemeente heeft als werkgever een voorbeeldfunctie en gaat het gebruik van de fiets voor woon-werkverkeer de komende jaren blijven stimuleren via het gemeentelijk personeelsbeleid.

Fietsparkeren

Om fietsgebruik verder te stimuleren is het niet alleen noodzakelijk dat het fietsnetwerk comfortabel en compleet is, maar er moeten bij bestemmingen ook goede en veilige stallingsvoorzieningen aanwezig zijn. Gebruikers willen hun fiets graag veilig kunnen stallen en eventueel opladen. Hierin is ruimte voor verbetering, met name in de binnenstad van de kern Bergen op Zoom. Onder ander het Toekomstbeeld Binnenstad (zie bijlage II) stelt dat een van de belangrijkste opgaven het goed bereikbaar houden van de binnenstad is.

We gaan daarom komende jaren één of meerdere bewaakte fietsvoorzieningen, met voldoende oplaadvoorzieningen voor elektrische fietsen, in de historische binnenstad realiseren. Hierbij speelt vooral de locatie van de fietsvoorzieningen een belangrijke rol. We streven ernaar dat fietsparkeerplaatsen dichter bij de voorziening liggen dan autoparkeerplaatsen en dat deze ook daadwerkelijk fietsend (veilig en direct) bereikbaar zijn. Hiermee benadrukken we het belang dat we geven aan de fiets. De grenzen van het voetgangersgebied sluiten we aan op de fietsenstallingen zodat voor iedereen duidelijk is waar gefietst mag worden en waar niet.

De voormalige bewaakte fietsparkeerlocatie aan het Pastoor Joorenplein wordt op korte termijn (zie uitvoeringspakket – hoofdstuk 5) opnieuw als bewaakte fietsparkeerlocatie opengesteld voor winkelend publiek. De hoog-laagrekken vervangen we door fietsvriendelijke stallingsmogelijkheden, er wordt een toezichthouder geworven en we werken uit hoe richting de toekomst vorm en inhoud wordt gegeven aan

CONCEPT

deze fietsparkeerlocatie. Een eventueel een tweede locatie voor horeca-bezoekers of één nieuwe centrale plek wordt als onderzoeksvraag verder opgepakt.

Bij het treinstation, in woonwijken en de overige kernen zorgen we voor goede en voldoende fietsvoorzieningen bij openbaar vervoer haltes. Op deze manier stimuleren we duurzaam vervoer per fiets en openbaar vervoer. Daar waar nodig verhogen we op een kosteneffectieve wijze de beschikbare fietsparkeercapaciteit. We geven hierbij prioriteit aan fietsers die hun fiets vaak gebruiken. Het aantal ongebruikte fietsen dat de bestaande fietsvoorzieningen bezet houdt, wordt tot een minimum beperkt. Dit begint met het beter benutten van bestaande fietsvoorzieningen. Als voorzieningen voor een deel bezet worden gehouden door ongebruikte fietsen (zoals fietswrakken), dan zijn nieuwe fietsparkeerplaatsen immers niet altijd nodig. Het beter benutten van de bestaande capaciteit is in veel gevallen (kosten)effectiever dan het bijplaatsen van fietsparkeerplaatsen. Dit vereist uiteraard structurele handhavingscapaciteit.

We gaan er kortom voor zorgen dat fietsers gebruik (kunnen) maken van de verschillende fietsvoorzieningen: (gratis, bewaakte) fietsenstallingen, fietsparkeervakken en fietsrekken. Hiermee zorgen we voor een rustiger straatbeeld, een hoogwaardige openbare ruimte, goede bereikbaarheid voor fietsers en voldoende en veilige fietsparkeervoorzieningen voor elk type fiets.



CONCEPT

Aansluiten bij het provinciaal verkeersveiligheidsplan

Ieder slachtoffer is er één te veel. Daarom is de ambitie van de Provincie Noord-Brabant NUL verkeersslachtoffers. Deze ambitie komt overeen met de landelijke ambitie uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SP2030). In het Brabants Verkeersveiligheidsplan staan de meest opvallende risicothema's van het SPV die spelen in de hele provincie. Niet alle provinciale risico's spelen echter ook in elke regio of gemeente. Daarom is het van belang dat ook elke regio en gemeente een eigen risicoanalyse uitvoert om de voor hen relevante risicothema's te benoemen en zo ook op regionale en lokale schaal een effectieve verkeersveiligheidsaanpak te ontwikkelen.

Het provinciaal beleid is in de stedelijke Regio West-Brabant doorvertaald in het Bergse Strategisch Plan Verkeersveiligheid (2024). Dit plan vormt komende jaren de basis voor onze acties op het gebied van verkeersveiligheid. Onderstaande tabel bevat de prioritaire risicothema's van de gemeente Bergen op Zoom.

Beleidsthema	Risico-subthema's
Veilige infrastructuur	50 km/u wegen
Kwetsbare verkeersdeelnemers	Fiets/e-bike, snor- en bromfiets (incl. 16-17 jarigen)
Onervaren verkeersdeelnemers	Oudere (e-)fietser
Rijden onder invloed	
Snelheid in het verkeer	
Afleiding in het verkeer	
Verkeersovertreders	

In aanvulling op bovenstaande tabel, jongeren zijn steeds vaker in het bezit van een fatbike. Deze groep vertoont relatief vaak risicogedrag. Het is belangrijk om extra aandacht te hebben voor bewustwording van de risico's van een fatbike in het verkeer. De komende jaren zetten we als gemeente in op het uitwerken van een plan van aanpak op voorkomen van ongewenst gedrag, veroorzaakt door doelgroep fietsers in onder andere voetgangersgebieden (overeenkomstig pijlervisie Sociaal en Veilig). Ook handhaving speelt hierbij uiteraard een rol.

Speciale aandacht gaat uit naar het kruispunt van de Randweg Noord en de Halsterseweg. Hier komen dagelijks veel verschillende stromen samen. We voeren een nieuwe verkeerstelling uit om inzicht te krijgen in het exact aantal motorvoertuigen en fietsers. Dit is een van de kruispunten waar we de verkeersveiligheid gaan verbeteren (zie ook paragraaf 4.2.4). Hierbij kijken we, mede vanwege de komst van een extra supermarkt, ook naar de omliggende straten zoals de Fort Pinsenweg. Hierbij bekijken we hoe het zicht op de kruispunten kan worden verbeterd, of bij groot onderhoud verkeersremmende maatregelen kunnen worden genomen en/of de volledige Fort Pinsenweg in Halsteren niet binnen de bebouwde kom kan worden gebracht.

We gaan ook onderzoeken of de Steenovenwegbrug niet als enkel langzaam verkeersfunctie kan dienen ten faveure van de grote stroom scholieren die de Randweg dagelijks kruist. Hierbij is uiteraard wel een uniforme openbare voorbereidingsprocedure vereist vanwege de uiteenlopende gebruikers die nu gebruik maken van de brug.

CONCEPT

Blijvende aandacht voor veilige schoolomgevingen

Kinderen zijn kwetsbare verkeersdeelnemers die extra moeten worden beschermd. De afgelopen jaren is hier veel aandacht aan besteed. De belangrijkste knelpunten rondom de basisscholen en VO-scholen zijn gemeentebreed geïnventariseerd, waarna passende maatregelen zijn genomen. Ook de komende jaren is blijvende aandacht voor verkeersveiligheid rondom scholen echter vereist (o.a. omgeving RSG 't Rijks). Dit doen we enerzijds door via infrastructurele maatregelen goed gedrag af te dwingen (reactief op basis van klachten en meldingen), anderzijds door het laten verzorgen van verkeerseducatie aan peuters, basisschoolleerlingen en leerlingen in het voortgezet onderwijs. Hierbij wordt, samen met de scholen, ingezet op gedrag veranderende campagnes gericht op ouders, leerlingen en overige weggebruikers in schoolomgevingen.

Fietsdata

De komende jaren zetten we in op verdere verbetering van de fietspaden in onze gemeente en de realisatie van één of meerdere bewaakte fietsenstallingen in het kernwinkelgebied. We willen het fietsgebruik de komende jaren hiermee verder stimuleren. Hiervoor zijn uiteraard investeringen nodig.

We hebben om deze investeringen op een verantwoorde wijze te kunnen doen behoefte aan een cijfermatige onderbouwing van het fietsgebruik. Er komen gelukkig steeds meer gegevens over fietsgebruik beschikbaar. We gaan samen met provincie en regio aan de slag met het verzamelen en delen van fietsdata om fietsen komende jaren veiliger, sneller en aantrekkelijker te maken. We starten met het project 'Samen Slim in Beweging' met gemeente Roosendaal, BUAS-opleiding en Stratopo. Een innovatie- en ontwikkelproject om te bezien hoe wij met data fietspromotie nog verder kunnen benutten.

De landelijke overheid heeft per 1 juli 2025 een kentekenplicht ingevoerd voor zogenaamde bijzondere bromfietsen, waaronder elektrische steps. Dit betekent dat elektrische steps die op de openbare weg rijden vanaf 1 januari 2026 een kenteken moeten hebben.

De Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) controleert en keurt e-steps die voldoen aan de veiligheids- en technische eisen. Alleen goedgekeurde steps krijgen een kenteken. Het kenteken maakt het voor handhavers makkelijk om te zien welke steps legaal op de weg rijden.

Op de elektrische step hoeft men niet te steppen en het voertuig gaat niet harder dan 25 kilometer per uur. Voor het gebruik van een e-step is geen rijbewijs nodig, de bestuurder moet 16 jaar of ouder zijn en hoeft geen helm op. Op de openbare weg geldt een minimumleeftijd van 16 jaar. En met een e-step moet men gebruiken maken van het fietspad of fiets/bromfietspad. De e-step is dus niet toegestaan op trottoirs en in voetgangersgebieden!

Het toestaan van de e-steps brengt komende jaren onzekerheid met zich mee. Wie gaan er gebruik van maken? Wat is het effect op het aantal en de ernst van verkeersongevallen in de gemeente? En zorgt de e-step -net als de fatbike- door roekeloos gedrag van een deel van de gebruikers voor overlast? We monitoren dit de komende jaren. En treffen als nodig en waar mogelijk maatregelen.

CEDT

4.2 Gemotoriseerd verkeer kiest de juiste route

De auto heeft een belangrijk aandeel in de dagelijkse verplaatsingen van mensen op gebied van wonen, werken en recreëren. Omdat de auto ook in de toekomst een belangrijk vervoersmiddel blijft voor onze inwoners is het essentieel dat de bereikbaarheid van bestemmingen voor gemotoriseerd verkeer binnen en buiten de gemeente goed geregeld is. Dit vraagt om keuzes in de infrastructuur, wat de beschikbare ruimte voor andere vervoersmiddelen beïnvloedt.

Een goede autobereikbaarheid heeft hiermee in zekere zin dan ook een keerzijde: meer auto's betekenen minder ruimte voor andere (duurzamere) modaliteiten. Omdat we het netwerk integraal beschouwen, moeten we daarom nadenken over waar we ruimte geven aan gemotoriseerd verkeer en waar niet. Om het gemotoriseerd verkeer op de juiste plek in het netwerk te hebben, ofwel autoverkeer op de daarvoor bestemde wegen, zijn een aantal keuzes nodig.

4.2.1 Wegcategorisering



Om gemotoriseerd verkeer in goede banen te leiden, denken we als gemeente goed na over de inrichting van het wegennet. We streven daarbij naar een gebalanceerde wegcategorisering, gebaseerd op het principe van Duurzaam Veilig. Binnen dit kader onderscheiden we drie typen wegen: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen.

- **Stroomwegen** zijn bedoeld voor de vlotte doorgang van regionaal en landelijk verkeer, met een maximumsnelheid van 130 km/h tenzij anders aangegeven (100 overdag).
- **Gebiedsontsluitingswegen** verbinden het regionale, gemeentelijke en lokale verkeer met deze stroomwegen en kennen afhankelijk van de locatie snelheden van 80 km/u (buiten de bebouwde kom) of 70/50 km/u en soms 30 km/u (binnen de bebouwde kom).
- Tot slot zijn er **erftoegangswegen**, die het lokale verkeer faciliteren. Deze wegen zijn vooral bedoeld voor bestemmingsverkeer en kennen snelheden van 60 km/u buiten de kom en 30 km/u binnen de kom.

Op stroom- en gebiedsontsluitingswegen ligt de nadruk op een goede doorstroming van het autoverkeer. Dit draagt bij aan de bereikbaarheid voor inwoners. Erftoegangswegen daarentegen zijn juist zo ingericht dat ze minder aantrekkelijk zijn voor doorgaand verkeer. Hier staat bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer centraal en is de doorstroming van ondergeschikt belang.

<u>Buiten de bebouwde kom: 60 km/u als norm</u>
Het overgrote deel van de wegen buiten de bebouwde kom in Bergen op Zoom is ingericht als erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 60 km/u. Deze snelheid is bewust gekozen en sluit aan bij het karakter en het gebruik van deze wegen. Ze zijn vaak smal en worden intensief gedeeld met langzaam verkeer, zoals fietsers, voetgangers en landbouwvoertuigen. In combinatie met het ontbreken van fysieke snelheidsbeperkende maatregelen is een gematigde snelheid essentieel voor de verkeersveiligheid. Daarnaast liggen sommige van deze wegen in de nabijheid van natuurgebieden (natura 2000 gebieden). In deze zones is beperking van geluid en uitstoot van belang voor natuurbehoud.

Hoewel er technisch gezien wegen zijn waarop een hogere snelheid mogelijk is, kiezen we bewust voor een limiet van 60 km/u. Deze keuze ondersteunt zowel de verkeersveiligheid als de bescherming van de omgeving en past bij de functie van deze wegen als onderdeel van een fijnmazig, lokaal wegennet. Daarnaast stimuleren we het doorgaande verkeer om indien mogelijk gebruik te maken van de stroomwegen.

CONCEPT

Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (GOW30)

Soms is er sprake van wegen met een ontsluitende functie waar de gewenste snelheid 50 km/u is, maar waar de ruimte ontbreekt om het ideale profiel (met vrijliggende fietspaden) te realiseren. Voor deze situaties is in 2023 de categorie GOW30 geïntroduceerd: gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 30 km/u. Dit type weg past binnen een beperktere fysieke ruimte en is zó ingericht dat weggebruikers vanzelf langzamer rijden, wat bijdraagt aan de veiligheid voor alle verkeersdeelnemers.

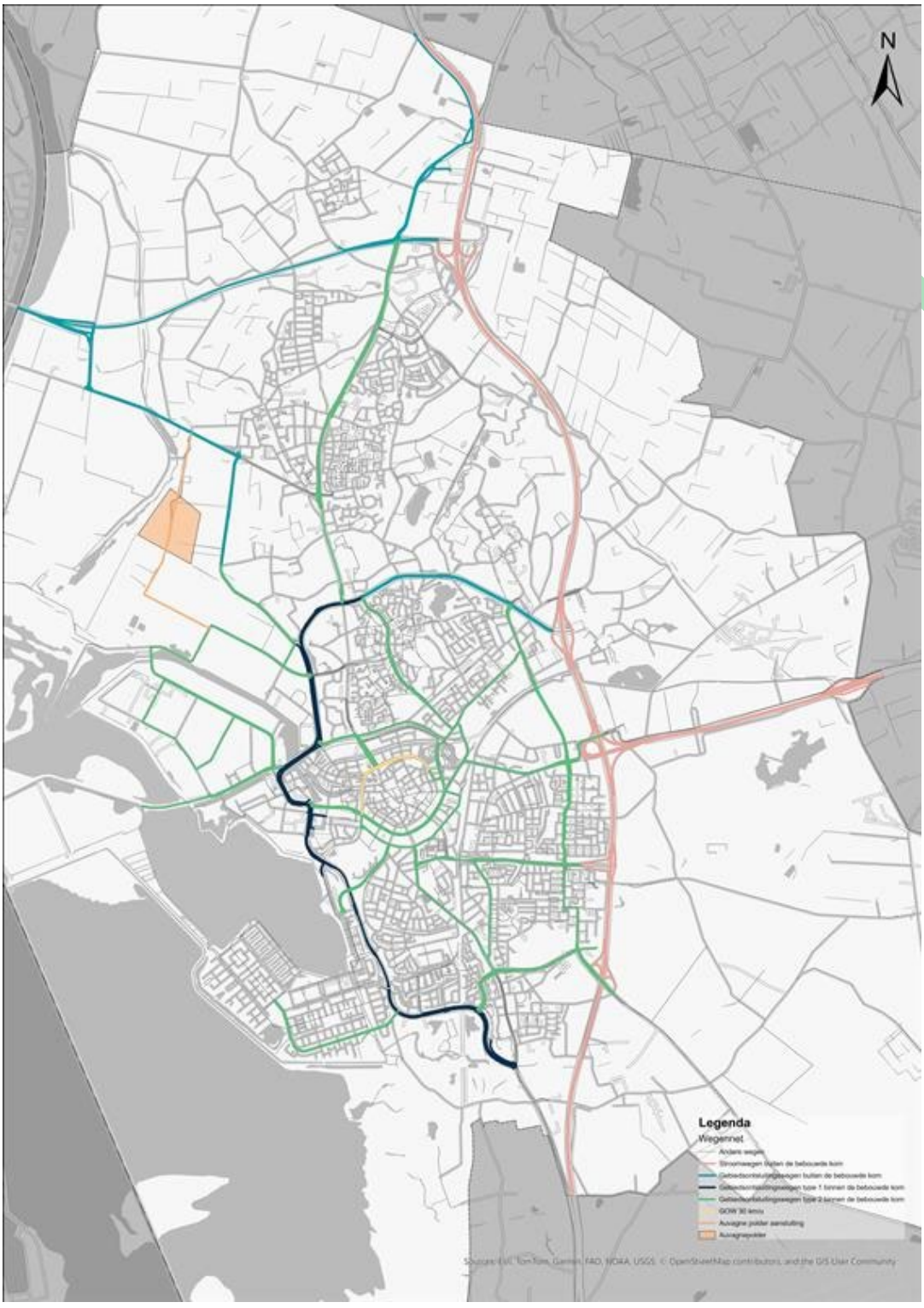
In Bergen op Zoom zijn alleen de Westersingel en een deel van de Noordersingel aangewezen (in het Integraal Programma van Eisen) voor een mogelijke omzetting naar GOW30. Deze inrichting moet zorgen voor een veiliger, leefbaarder en klimaatvriendelijker straatbeeld met meer ruimte voor langzaam verkeer, terwijl de bereikbaarheid voor bewoners en bedrijven behouden blijft. Andere locaties voor GOW30 zijn nog niet benoemd.



CONCEPT

Wensbeeld wegcategorisering gemotoriseerd verkeer

De wegcategorisering zoals hierboven beschreven vormt de basis voor de keuzes die we maken in het verkeersnetwerk van Bergen op Zoom. Het bijbehorende wensbeeld (zie figuur) laat zien hoe we het gemotoriseerd verkeer willen sturen, en helpt ons om het netwerk stapsgewijs te optimaliseren.



Figuur 4-2 Wensbeeld Wegencategorisering Bergen op Zoom auto 2025

4.2.2 Toekomstbestendig Verkeersmanagement



Wegcategorisering geeft aan waar we binnen het netwerk inzetten op doorstroming. Deze doorstroming bevorderen we onder andere door slimme verkeersmanagementtoepassingen. In onze gemeente zijn diverse verkeerslichten verouderd, wat de prestaties beïnvloedt en het risico op storingen verhoogt. Dit kan leiden tot verkeersonveilige situaties en verstoringen in het verkeer, zoals in het verleden is gebleken. Daarom ligt er voor de komende jaren een vervangingsopgave. We benutten de kansen die hieruit voortkomen.

Moderne verkeerslichten kunnen verkeer herkennen, analyses uitvoeren met real-time data en keuzes maken op basis van deze analyses. Hierdoor is het mogelijk om bepaalde weggebruikers, zoals nood- en hulpdiensten, voorrang te geven boven andere modaliteiten. Dit draagt bij aan een betere doorstroming op drukkere wegen en dus een betere bereikbaarheid voor onze inwoners. De verbeterde doorstroming heeft daarnaast voordelen voor langzaam verkeer, doordat ook deze doelgroep hiervan kan profiteren. We vervangen de verouderde verkeerslichten met deze nieuwe en slimmere lichten. We beginnen hiermee op de kruispunten die het meest aan vervanging toe zijn, de kruispunten Markiezaatsweg – Calandweg en Laan van Borgvliet – Antwerpsestraatweg.

Naast het verbeteren van de verkeerslichten op kruispuntniveau, centraliseren we onze verkeerslichten op stadsniveau in een algemeen verkeersdashboard waarin zowel het functioneel als technisch presteren wordt gemonitord. Hiermee houden we dagelijks de grote lijnen binnen het netwerk in de gaten. We zijn hierdoor niet meer afhankelijk van ogen op straat, maar hebben direct inzicht in storingen en prestaties van onze verkeerslichten. Zo kunnen we direct ingrijpen wanneer er iets misgaat op straat. Tevens kunnen we bijsturen aan de hand van de prestatiedata die we inzichtelijk krijgen met een dergelijk dashboard. Een prestatiedashboard werkt alleen wanneer we onze verkeerslichten kunnen centraliseren. Dit vraagt van ons om verkeerslichten met de juiste functionaliteiten aan te schaffen, in lijn met de vervangingsopgave. Parallel doen we onderzoek naar een invulling van centraal beheer van onze verkeerslichten.

4.2.3 Infrastructuur berekend op stedelijke groei

We hebben als stad een grote woningbouwambitie: de bouw van maar liefst 7.000 woningen tussen 2020 en 2040. Er is binnen de gemeentegrenzen weinig ruimte voor grootschalige uitbreiding, waardoor de woningbouw met name binnenstedelijk moet plaatsvinden. In een verkeersstudie uit 2024 heeft adviesbureau Goudappel de impact van de ruimtelijke plannen op het verkeer in kaart gebracht. Hieruit blijkt dat de woningbouwambitie in 2040 realiseerbaar is zonder al te grote verkeersproblemen. Van de 15 onderzochte kruispunten voldoen 13 locaties matig tot goed. Er zijn twee knelpunten waar in de avondspits zowel met als zonder woningbouw een knelpunt is geconstateerd.

- Het kruispunt Markiezaatsweg met de Calandweg: de huidige vormgeving voldoet niet om het verkeer in de avondspits in zowel de autonome als plansituatie met een goede cyclustijd af te wikkelen. Dit kruispunt is in 2025 aangepakt.
- De rotonde Rooseveltlaan met de P. Jutenlaan: de maximale wachtrijlengte is niet zozeer een probleem, maar de gemiddelde vertraging per voertuig is wel hoog. Het transformeren van de kruising is richting de toekomst noodzakelijk. We onderzoeken de optimale vormgeving voor deze locatie, waarbij o.a. wordt gekeken naar een slimme VRI op deze locatie.
- Het kruispunt Randweg Noord – Moerstraatsebaan / Marconilaan is niet expliciet als knelpunt benoemd in het onderzoeksrapport naar de ruimtelijke plannen. Echter, Goudappel concludeert in oktober 2024 dat het kruispunt met de huidige vormgeving de toekomstige verkeersstromen (zowel in de referentie 2040, als in plansituatie 2040 +7.000 woningen) niet goed kan verwerken. Fysieke aanpassing op deze

CONCEPT

locatie is noodzakelijk om te doorstroming richting de toekomst te bevorderen. We doen verder onderzoek en maken een uitwerking van wat nodig is om deze locatie toekomstbestendig te maken.

Naast de bovenstaande locaties werken we aan de doorstroming op de volgende plekken:

- We voeren een second opinion uit voor een verkeersregelinstallatie (VRI) op de kruising Markiezaatsweg - Zuiderdreef. In 2016 heeft adviesbureau DHV geconstateerd dat het kruispunt voldoende capaciteit heeft en dat de vormgeving van een VRI geen meerwaarde biedt voor de doorstroming.
- Daarnaast werken we aan de realisatie van een VRI op de kruising Van Konijnenburgweg/Van Glymesstraat - Westersingel/Zuidwestsingel om de doorstroming te verbeteren. Dit proces is inmiddels gestart.

Al lange tijd wordt gesproken over de Auvergnepolder als nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein. Hierbij wordt gekeken naar twee locaties: ten noorden van de Eendrachtweg en ten noordwesten van Sabic.

Het eerste gebied heeft de volgende aandachtspunten:

- Er is een volwaardige aansluiting op de N286 Eendrachtsweg benodigd. Dit is een provinciale weg waarover afspraken moeten worden gemaakt met de provincie Noord-Brabant. Zonder volwaardige aansluiting is de beoogde ontwikkeling verkeerstechnisch niet mogelijk.
- Nadrukkelijk positioneren van watergebonden activiteiten op het Schelde-Rijnkanaal. Waar mogelijk met gebruik van kademuren. Dit is vereist voor een verschuiving van goederen- en personenvervoer over de weg naar schonere vormen van mobiliteit (zie paragraaf 4.5.1).
- De Noorderkreekweg kan binnen de ontwikkeling in huidige vorm blijven als fietsverkeer van en naar Tholen een veilige verbinding blijft houden (zie paragraaf 4.1.2).
- De buslijnen naar het eiland Tholen moeten een haltering in nabijheid krijgen. Dit betreft de OV-concessie van de Provincie Zeeland.

Het tweede gebied heeft de volgende aandachtspunten:

- Net zoals bij het gebied ten noorden van Eendrachtsweg is een volwaardige aansluiting op de N286 vereist. Ook bovenstaande buslijnen moeten in de nabijheid gaan halteren en het aandachtspunt ten aanzien van een verkeersveilige school-thuisfietsroute tussen Tholen en Bergen op Zoom is hier eveneens van toepassing.
- Specifiek voor deze locatie geldt dat een nieuwe verbinding tussen de Eendrachtsweg en de ontwikkellocatie nodig is. De Noorderkreekweg kan hierbij niet als erftoegangsweg 60 km/h blijven bestaan en dient te worden aangepast.
- Ontsluiting via de Randweg is vanuit verkeersbelasting, leefbaarheid en verkeersveiligheid ongewenst. De Randweg zit namelijk op de op-/afrit 27 qua belastinggraad aan zijn limiet. En omwonenden langs de Randweg hebben bovendien aangegeven geen extra vrachtverkeer te willen hebben. De kruising Halsterseweg – Randweg Noord (zie paragraaf 4.1.2) heeft tenslotte de hoogste intensiteit van kruisende fietsers met vrachtwagens en motorvoertuigen binnen de gemeente. Zo'n 3.500 fietsers, waarvan merendeel scholieren, kruisen hier met een verkeerslicht de Randweg (20.000 mvt/etmaal waarvan 2.000 vrachtwagens).
- De focus moet hier ook liggen op watergebonden activiteiten en daarmee een verschuiving van goederen- en personenvervoer over de weg naar schonere vormen van mobiliteit (zie paragraaf 4.5.1).

CONCEPT

4.2.4 Aanpak onveilige kruispunten

Omdat we gemotoriseerd verkeer op gebiedsontsluitingswegen willen laten rijden, is het van belang dat deze wegen veilig en volgens de richtlijnen zijn ingericht, zowel voor langzaam als gemotoriseerd verkeer. In lijn met het landelijk Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (zie bijlage II) legt onze verkeersveiligheidsaanpak de nadruk op een proactieve benadering op basis van risico's, in plaats van een reactieve aanpak op basis van ongevallen. Binnen de infrastructuur richten we ons op het verbeteren van de verkeersveiligheid op de meest onveilige locaties.

De volgende locaties worden / zijn recent aangepakt:

- Kastanjelaan, Bergen op Zoom (is recent aangepast t.b.v. verkeersveiligheid).
- Plasticslaan, Bergen op Zoom (is recent aangepast t.b.v. verkeersveiligheid).
- Kruispunt Erasmuslaan – Jacob Obrechtlaan, Bergen op Zoom (wordt momenteel aangepakt).
- Kruispunt Markiezaatsweg – Calandweg – van Konijnenburgweg – B. v.d. Laarstraat, Bergen op Zoom (wordt momenteel aangepakt).

De komende jaren willen we aan de slag met de volgende locaties:

- Kruispunt Randweg – Halsterseweg, Bergen op Zoom.
- Kruispunt Boutershemstraat – Zuid Westsingel – van Konijnenburgweg – Westersingel, Bergen op Zoom.
- Rotonde Kastanjelaan – Rooseveltlaan – Pastoor Jutenlaan, Bergen op Zoom.
- Antwerpsestraatweg ten zuiden van Stalenbrugstraat, Bergen op Zoom Omgeving Plein 13 t.b.v. de nieuwbouw.
- Wouwsetraatweg.

4.2.5 Zwaar verkeer



Het centrum van Bergen op Zoom is sinds juni 2019 niet meer toegankelijk voor vrachtverkeer. Alleen vrachtwagens die winkels en bedrijven bevoorraden kunnen door de binnenstad. Deze maatregel is ingevoerd naar aanleiding van klachten van bewoners van voornamelijk de Antwerpsestraat, Auvergnestraat, Glymesstraat en Boutershemstraat. Vrachtwagens kunnen de bedrijventerreinen bereiken via Randweg Noord en West. Deze maatregel blijft vanwege de positieve werking ook de komende jaren van kracht.

De Heimolen is de enige overgang over de A4/A58 tussen Hoogerheide en de overgang bij de Huijbergsebaan. De weg wordt veelvuldig gebruikt voor doorgaand zwaar landbouwverkeer tussen West-Brabant en Zeeland. Bewoners ervaren (zie ook bijlage I) al langere tijd overlast. In 2019 is door het bewonerscomité een plan uitgewerkt om een ontsluitingsweg voor landbouwverkeer te maken die parallel aan oostelijke zijde van de A4 loopt. Deze nieuwe ontsluiting sluit aan de zuidkant aan op de Heimolen en aan de noordzijde op de reeds aanwezige parallelweg. De realisatie van deze ontsluiting wordt komende jaren verder geconcretiseerd alvorens tot realisatie kan worden overgegaan.

Daarnaast onderzoeken we de mogelijkheid van een noordelijke ontsluitingsweg voor vrachtverkeer vanuit de haven naar de N286. Dit onderzoek maakt deel uit van de ontwikkeling van de Auvergnepolder (zie paragraaf 4.2.3) en dient als alternatief voor de Theodorushaven.

CONCEPT

4.3 Openbaar vervoer (OV) is een passende voorziening

Het openbaar is in vergelijking met de auto voor veel bestemmingen buiten de gemeente niet of nauwelijks concurrerend. Het gebruik van het openbaar vervoer blijft dan ook sterk achter ten opzichte van de auto, maar ook de fiets (zie paragraaf 2.5). Bewoners zijn voor verplaatsingen buiten de gemeente al snel aangewezen op de auto. Toch zijn er reizigersgroepen die afhankelijk die zijn aangewezen op het openbaar vervoer. Om onze gemeente dus voor iedereen bereikbaar te houden, is de beschikbaarheid van openbaar vervoer essentieel. Daarnaast is een toegankelijk, comfortabel, veilig en snel openbaar vervoerssysteem nodig om onze inwoners een voorwaardig alternatief voor de auto te geven voor verplaatsingen over grotere afstanden.

4.3.1 Lobby voor behoud openbaar vervoer

Als gemeente hebben we geen directe zeggenschap over het openbaar vervoer. Toch zetten we ons in voor een sluitend ov-systeem met goede verbindingen tussen de kernen en de stad Bergen op Zoom. Dit systeem moet functioneren op basis van vraag en aanbod en gekoppeld zijn aan andere vervoersnetwerken en mobiliteitshubs.

Bergen op Zoom heeft een intercity verbinding met Vlissingen en Rotterdam/Amsterdam, een sprinter verbinding met Vlissingen en Roosendaal en busverbindingen met de omliggende gemeenten (zie paragraaf 2.1.2).

Ons uitgangspunt voor de komende 10 jaar is niet alleen behoud van het bestaande netwerk, het aanbod aan buurt- en lijnbussen en de frequentie, maar juist ook versterking van het OV. Dit sluit ook aan op de door regio, provincie en rijk gewenste mobiliteitstransitie. We voeren daarvoor een sterke lobby bij de regio en de provincie die ook concessiehouder is. Zo onderzoeken we gezamenlijk de mogelijkheid voor een busverbinding Bergen op Zoom-Antwerpen (P+R Luchtbal) in samenwerking met De Lijn.

4.3.2 We werken aan doorstroming van bussen



De OV-bussen maken gebruik van dezelfde infrastructuur als het overige verkeer, wat met name tijdens de spits tot reistijdverlies leidt. Om een vlotte en goede doorstroming te kunnen garanderen, zijn op korte termijn aanpassingen rondom en aan de kruispunten nodig.

Een aantal kruispunten hebben verouderde verkeerslichten, waardoor deze geen prioriteit kunnen geven aan doelgroepen zoals het openbaar vervoer. Om de doorstroming voor het openbaar vervoer in de toekomst te garanderen, moeten bij de vervangingsopgave van het netwerk aan verkeerslichten de belangen van het openbaar vervoer worden meegenomen. Compatibiliteit met verkeerslichten is hierin essentieel. Dit sluit aan op paragraaf 4.2.

We gaan met behulp van een microsimulatiemodel de huidige situatie op de gebiedsontsluitingswegen voor autoverkeer, vrachtverkeer, openbaar vervoer, fietsers en voetgangers inzichtelijk maken. Hiervoor moeten we middens verkeerstellingen allereerst de huidige verkeerssituatie inzichtelijk maken. Met dit model krijgen we enerzijds betrouwbaar inzicht in de locaties waar het busverkeer last van stremmingen heeft en anderzijds kunnen we het effect van potentiële verkeersmaatregelen doorrekenen ten behoeve van onderbouwde keuzes ten aanzien van het netwerk en kruispunten.

CONCEPT

4.3.3 We promoten Bravoflex

De nieuwe ov-concessie is gestart op 6 juli 2025 en loopt tot aan 2035. Ten opzichte van 2019 (periode voor Covid) wordt 10% meer openbaar vervoer aangeboden. Daarnaast wordt het stads- en streekvervoer gereden met elektrische bussen. De looptijd van de concessie komt overeen met de looptijd van voorliggende nota. Er wordt daarom niet nader ingegaan op het busvervoer.

In alle gemeenten van West-Brabant rijdt vanaf 1 januari 2025 Bravoflex. Dit concept biedt een oplossing voor locaties waar de bus minder vaak komt of te ver weg is en maakt met name de kleine kernen in het buitengebied beter bereikbaar. We zetten komende jaren in op promotie van Bravoflex en de toegevoegde waarde voor alle bewoners van onze gemeente.

4.3.4 Toegankelijkheid van het ov-netwerk

Het openbaar vervoer moet voor iedereen toegankelijk zijn, dus ook voor ouderen en mindervaliden. Als gemeente zijn we verantwoordelijk voor het toegankelijk maken van ov-locaties, de NS is verantwoordelijk voor de stations en de provincie voor busstations. Ons uitgangspunt, ook in gesprek met NS en de provincie, is dat elk station of bushalte toegankelijk is voor gebruikers met een rolstoel, rollator of kinderwagen, voor mensen die slecht ter been zijn en voor mensen met een visuele beperking, zodat zij zelfstandig het station kunnen vinden, bereiken, gebruiken en de reis kunnen maken. We zorgen zelf dat er bij zo veel mogelijk bushaltes de mogelijkheid is om te zitten, bij voorkeur overdekt. Ook moet er moet voldoende verlichting aanwezig zijn om de sociale veiligheid te waarborgen.

Toegankelijkheid gaat ook over de routes naar de stations en bushaltes toe. Ons primair en secundair fietsnetwerk sluit aan op de drukste ov-locaties. Daarnaast faciliteren we bij stations en andere opstapplekken de mogelijkheid om fietsen zoveel mogelijk veilig en overdekt te stallen. Hierbij wordt per locatie afgewogen wat de meest passende oplossing is. Binnen de kom zorgen we dat de belangrijkste looproutes naar de stations en bushaltes altijd voorzien zijn van een toegankelijk voetpaden die voldoen aan de inricht vereisten van het CROW.

4.3.5 Betere benutting parkeerterrein NS-Station



P+R locaties hebben een positief effect op de bereikbaarheid van regio's en steden, verlichten de parkeerdruk op werklocaties of attractiepunten en dragen bij aan een duurzame leefomgeving. De maximale potentie van de P+R bij station Bergen op Zoom wordt echter niet volledig benut.

Het parkeerterrein bij het station is eigendom van Prorail en wordt beheerd door Qpark. Het maximaal parkeertarief is € 7,50 per dag; treinreizigers betalen € 4,50 per dag. Ter vergelijking: de P+R-terreinen in en rondom Rotterdam zijn gratis voor automobilisten die verder reizen met het openbaar vervoer.

We gaan onderzoeken in hoeverre het parkeertarief bij het NS-station een belemmering voor bewoners van de gemeente vormt om de trein te nemen. Welke mogelijkheden zijn er om het gebruik van het parkeerterrein te stimuleren? Welke doelgroep zou door een aanpassing van het parkeertarief meer gebruik van de trein gaan maken? Welke alternatieven zijn er (zie bijvoorbeeld Plein 13 paragraaf 4.4.2)? Wat zijn de eventuele kosten voor de gemeente? En kunnen we hier iets met deelautomobiliteit?

CONCEPT

4.4 Mobiliteit is toekomstbestendig

4.4.1 Creëren van nabijheid

In het kader van voorzieningenbeleid is het van belang dat mobiliteit toekomstbestendig is in de vorm van nabijheid. Dit betekent dat het ruimtelijkeordeningsbeleid zorgdraagt dat voorzieningen zich in de buurt van toekomstige ontwikkelingen bevinden. Hiermee worden onnodige verplaatsingskilometers voorkomen. Het zorgt ook voor een betere dynamiek als verschillende functies samenkomen.

We sluiten hiermee aan op het principe van de 15-minutenstad. Dit is een stedelijk planningsconcept, waarbij alle basisvoorzieningen die mensen dagelijks nodig hebben, zoals werk, winkels, scholen, gezondheidszorg en recreatie, binnen 15 minuten lopen of fietsen bereikbaar zijn. Het doel van dit concept is om de levenskwaliteit te verbeteren door de noodzaak van lang woon-werkverkeer te verminderen, de verkeersdrukte te verlagen en de duurzaamheid te bevorderen. Dit concept moedigt ook een gezondere levensstijl aan door meer fysieke activiteit te stimuleren en de afhankelijkheid van auto's te verminderen.

4.4.2 Mobiliteitshub Plein 13 en parkeerregulering

Plein 13 is een binnenstedelijke locatie aan de zuidoostkant van het historische centrum van Bergen op Zoom. Het plein kenmerkt zich door leegstand van diverse kantoorpanden en vraagt om een nieuwe invulling en kwaliteitsslag. Gelet op de ligging nabij het station en de grote woningbouwopgave is Plein 13 aangemerkt als focusproject voor de woningbouwversnelling. Het gebied leent zich bij uitstek voor hoogwaardige transformatie.

Op 27 februari 2025 heeft de raad ingestemd met het Integraal Programma van Eisen (IPvE) Plein 13. Parallel daaraan heeft de gemeentelijke projectgroep in samenwerking met stedenbouwkundig bureau Juurlink en Geluk gewerkt aan de ruimtelijke vertaling van het Integraal Programma van Eisen in een concept masterplan. In de plannen is gekozen voor een parkeeroplossing in twee mobiliteitshubs, gesitueerd aan het Emplacement. Deze hubs zijn voornamelijk gericht op de toekomstige bewoners en gebruikers van het plangebied. Het niet standaard bij de eigen woning kunnen parkeren is een trendbreuk met hoe tot op heden met parkeren in de gemeente wordt omgegaan.

De gekozen parkeeroplossing heeft waarschijnlijk effect op het betaald parkeergebied in de kern Bergen op Zoom. De bouw en het gebruik van parkeergarages bij nieuwbouwprojecten staat namelijk onder druk als maaiveld-parkeren in de omgeving niet is gereguleerd. Bewoners en gebruikers van de nieuwbouw kunnen er immers voor kiezen om niet betaald in de mobiliteitshub te parkeren, maar gratis op straat. Hierdoor zal bijvoorbeeld in de woonstraten ten zuiden van de Erasmuslaan parkeeroverlast ontstaan. We willen dit voorkomen door te zijner tijd proactief betaald parkeren in te voeren in een nader te bepalen gebied. De concrete uitwerking van een voorstel wordt meegenomen in de integrale plannen voor Plein 13.

CONCEPT

4.4.3 Deelmobililteit



Deelvervoer groeit in Nederland en wordt daarmee steeds meer een volwaardig onderdeel van het mobiliteitssysteem. Deelvervoer omvat verschillende modaliteiten, zoals deelfietsen, deelscooters, deelbakfietsen en deelauto's. Elk van deze modaliteiten is op z'n eigen wijze een aanvulling op het bestaande mobiliteitssysteem. Het kan als onderdeel van publieke mobiliteit (=de combinatie van openbaar vervoer en deelvervoer) een gelijkwaardige mogelijkheid voor bewoners, werknemers en bezoekers van de gemeente vormen. Deelvervoer draagt hiermee bij aan diverse opgaven waaronder: het behouden van leefbaarheid, de klimaatopgave, borgen van bereikbaarheid (zowel in stedelijk als landelijk gebied) en de woningbouwopgave.

Er liggen de komende jaren kansen maar ook uitdagingen op het gebied van deelvervoer. De komende jaren volgen we de ontwikkelingen in de markt en kijken we in hoeverre deelmobiliteit voor Bergen op Zoom van toegevoegde waarde is.

- Deelfietsen bieden een flexibele en milieuvriendelijke vervoersoptie die helpt verkeersdrukte te verminderen, de luchtkwaliteit te verbeteren en een gezonde levensstijl te bevorderen. De elektrische deelfiets heeft potentie voor de langere af te leggen afstanden. In Bergen op Zoom wordt echter al veel gefietst. Van alle verplaatsingen door bewoners tot 7,5 kilometer wordt circa 30% met de fiets gedaan. Dit is tot een afstand van 15 kilometer circa +/- 28%. De kansen voor een deelfietssysteem zijn hiermee beperkt.
- De markt voor deelbakfietsen is momenteel onstabiel en het aantal aanbieders is beperkt. De kansen voor de elektrische deelbakfiets lijken daarmee komende jaren beperkt. We zien dit desondanks wel als een duurzame en praktische oplossing voor bewoners zonder eigen auto. De aanschaf van een eigen elektrische bakfiets is voor veel mensen kostbaar en als iedereen een eigen bakfiets zou kopen en deze op straat zou zetten, dan kan dit leiden tot extra druk op de openbare ruimte. Verder worden deelbakfietsen vooral gebruikt voor korte ritten waarbij zowel mensen (denk aan het vervoeren van kinderen naar school of sport) als spullen (denk aan een bezoek aan een tuincentrum of bouwmarkt) kunnen worden vervoerd, waarbij anders de auto zou zijn gebruikt. De komende jaren volgen we de ontwikkelingen van de deelbakfiets en kijken of dit bij grotere nieuwbouwcomplexen een serieuze bijdrage kan leveren aan vergroting van de bereikbaarheid en leefbaarheid.
- De elektrische deelscooter biedt mogelijkheden voor ritten die net te ver zijn met een (elektrische) fiets. We zien dat de markt Bergen op Zoom op dit moment nog niet interessant genoeg vindt voor plaatsing van deelscooters. In veel steden zorgen op straat geparkeerde deelscooters voor overlast. De wens is daarom om deelscooters met name aan te bieden middels een gecentraliseerde en georganiseerde aanpak in de vorm van mobiliteitshubs. Daarmee wordt de overlast in de openbare ruimte beperkt. We blijven volgen of het plaatsen van deelscooters in de gemeente interessant genoeg is voor aanbieders en stellen indien nodig spelregels vast om overlast van deelscooters te voorkomen.
- Deelauto's dragen bij aan het verminderen van het aantal privéauto's, wat leidt tot minder verkeersdrukte, lagere CO2-uitstoot en een betere benutting van de openbare ruimte. In de gemeente wordt al een beperkt aantal deelauto's aangeboden. We willen deze graag behouden en duurzaam laten toenemen. Bij klassiek autodelen beheren aanbieders een eigen vloot van deelauto's. Deze deelauto's hebben een vaste parkeerplaats en zijn 24 uur per dag beschikbaar voor abonnees. De auto wordt na gebruik op dezelfde plek teruggebracht. Autodeelorganisaties kunnen een standplaats bij de gemeente aanvragen. Dit betekent dat er uniforme, stadsbrede beleidsregels nodig zijn voor de toetsing van aanvragen voor een standplaats. Deze worden komende jaren geactualiseerd.

CONCEPT

4.4.4 Stadslogistiek

Mensen bestellen steeds meer online en laten dit vooral thuis afleveren. Dit resulteert in meer bewegingen van bestelbusjes in onze woonwijken / kernen. Pakketbezorging is echter vooral een commerciële activiteit – de gemeente heeft nauwelijks sturingsmogelijkheden. Er is voor pakketbezorgers (nog) geen directe aanleiding om samen te werken en bijvoorbeeld vrachten te bundelen.

Landelijk zijn interessante ontwikkelingen als het gaat om stadslogistiek. Eén van de mogelijkheden om het aantal vrachtbewegingen, overlast en uitstoot in de gemeente te verminderen is om de aan- en afvoer van producten te concentreren in hubs aan de rand van de kernen. Het vervoer vanuit deze hubs kan vervolgens door kleinere (elektrische) voertuigen worden afgewikkeld. Als dergelijke initiatieven zich voordoen, dan gaan we na hoe we deze ook daadwerkelijk mogelijk kunnen maken. Hierbij onderzoeken we met het bedrijfsleven, omliggende gemeenten en eventueel de provincie.

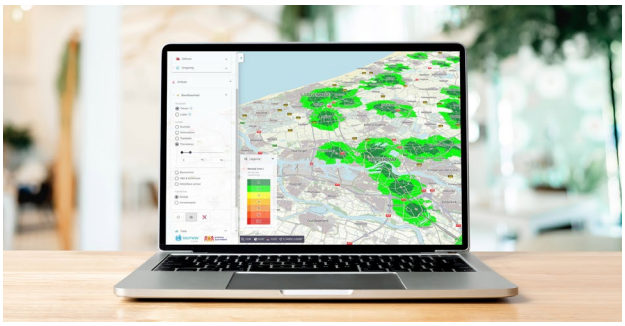
Samen met de ondernemersverenigingen gaan we ook mogelijkheden inventariseren om de binnenstad (nog meer) aantrekkelijk te maken. Dit kan bijvoorbeeld door invoering van een lengtebeperking voor vrachtverkeer om overlast voor bewoners en bezoekers van de binnenstad te voorkomen.

We zijn komende jaren niet voornemens om milieuzones of uitstootvrije gebieden voor vrachtverkeer en bestelbussen in te voeren. Dit verandert uiteraard als landelijke wetgeving dit op termijn vereist. Gemeenten die anno 2025 een uitstootvrije zone hebben zijn: Amersfoort, Amsterdam, Assen, Delft, Den Haag, Eindhoven, Gouda, Groningen, 's-Hertogenbosch, Leiden, Maastricht, Nijmegen, Rotterdam, Tilburg, Utrecht en Zwolle. Het effect van deze maatregel op de bereikbaarheid en leefbaarheid zal de komende periode uit evaluaties gaan blijken. Op basis van de deze evaluatie zal op termijn worden bekeken of een uitstootvrije zone bijdraagt aan het realiseren van een bereikbare, leefbare, verkeersveilige en duurzame gemeente.

4.5 Bedrijventerreinen en logistiek

De regio West-Brabant West (bestaande uit de gemeenten Halderberge, Roosendaal, Woensdrecht, Steenbergen, Bergen op Zoom, Moerdijk en Rucphen en het waterschap Brabantse Delta) kent diverse bedrijventerreinen met een diversiteit aan sectoren. De regio staat voor verschillende uitdagingen als het gaat om het behouden van een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Zo ontbreekt het inzicht over de verkeer aantrekkende werking van de bedrijventerreinen en de distributie van de logistiek over het wegennetwerk. Innovatie kan helpen om beter inzicht te krijgen in de huidige mobiliteit en de beoogde mobiliteitstransitie naar duurzame mobiliteit.

We werken samen met de regio aan het innovatieproject 'Digitalisering Goederenmobiliteit Transitie'. [3] Centraal in het project staat de ontwikkeling van interactieve inzichten op het gebied van goederenvervoerbewegingen in combinatie met regionale bedrijventerreinen. Deze inzichten worden gevisualiseerd in een zogeheten Digital Twin. Dit sluit aan op de in hoofdstuk 3 beschreven ambitie om de komende jaren op basis van datagedreven output maatregelen te nemen.



[3] *Zie ook Bergen op Zoom, Roosendaal, LCB en Argaleo lanceren digital twin voor goederenvervoer - Argaleo*

CONCEPT

4.5.1 Vervoer over water



West-Brabant West is een regio waar veel goederenvervoer passeert, vooral vanuit de haven van Rotterdam en Vlissingen. Het doel is om de milieuhinder en de aantasting van de leefbaarheid in de regio als gevolg van het goederenvervoer terug te dringen. Een transitie naar meer vervoer over water, spoor en door buisleidingen, draagt hieraan bij.

Bergen op Zoom is door de komst van de nieuwe containerterminal een belangrijke schakel geworden in de West-Brabant Corridor. De samenwerking met andere binnenhavens in Noord-Brabant is onlangs verstevigd door de oprichting van Brabant Ports.

Er liggen kortom kansen voor meer vervoer over water en daarmee ontlasting van het lokaal wegennet en de A4. Hiervoor is echter een randvoorwaarde dat bedrijvigheid op de kades primair watergebonden activiteiten als aanduiding hebben, waardoor vervoer over water ook echt een reële optie is. Dit is alleen via het omgevingsplan te regelen. Vanuit mobiliteit is hier niet op te sturen.

4.5.2 Parkeren grote voertuigen

De gemeente is verantwoordelijk voor een openbare ruimte die schoon, heel en veilig is. Om overlast te voorkomen is het binnen de bebouwde kom van de diverse kernen niet toegestaan om een vrachtwagen te parkeren. Dit mag slechts op de daarvoor aanwezen locaties.



Rijkswaterstaat vraagt al langer aandacht voor verzorgingsplaatsen langs de A4 en A58. We hebben hiervoor eerder een locatieverkenning uitgevoerd waaruit 2 mogelijke locaties naar voren kwamen. Eén van deze locaties is inmiddels al bebouwd en de ander is afgevallen vanwege de nabijheid van Natura2000-gebied.

Potentiële locaties voor het parkeren van grote voertuigen zijn de ontwikkellocaties Auvergnepolder (zie paragraaf 4.2) en Ster van Lepelstraat (op- en afrit 26). De op te stellen omgevingsplannen voor deze gebieden moeten dit mogelijk maken c.q. niet onmogelijk maken.

De overige ruimtelijke mogelijkheden zijn vanuit de gemeente beperkt. Het is daarom vooral aan de markt om locaties voor nieuwe verzorgingsplaatsen en het parkeren van grote voertuigen uit te werken. Gezamenlijk met de ondernemers onderzoeken we mogelijke oplossingen voor de parkeerproblematiek van vrachtwagens in onze gemeente.

CONCEPT

4.6 Vraag en aanbod van parkeerplaatsen zijn in balans

4.6.1 Actualisatie parkeernormen



Om problemen in de toekomst te voorkomen, is het bij inbreiding, uitbreiding en functieverandering belangrijk dat parkeernormen worden gehanteerd die aansluiten bij het verwachte autobezit en de ruimtelijke ambities.

Op basis van publicatie 774 van het CROW (Parkeerkencijfer 2024) zijn voor de gemeente specifieke parkeernormen uitgewerkt in de beleidsregels ‘Parkeernormen Bergen op Zoom”. Hierbij maken we ten opzichte van de huidige parkeernormen in de diverse bestemmingsplannen een bredere uitsplitsing in functies en type woningen / appartementen. Zo sluiten we aan op de praktijk en voorkomen we dat bij ruimtelijke ontwikkeling onnodig veel parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd, waardoor de beoogde ontwikkeling onder druk komt te staan.

Uitgangspunt voor de parkeernormensystematiek is dat een initiatiefnemer verantwoordelijk is voor het realiseren van voldoende parkeerruimte. Voor iedere nieuwe ontwikkeling geldt namelijk dat het geen parkeerproblemen mag veroorzaken in de omgeving. Dit betekent dat de initiatiefnemer zorgdraagt dat er voldoende parkeerruimte ten behoeve van de ontwikkeling wordt gerealiseerd. Dit dient op eigen terrein te worden opgelost (bijvoorbeeld in een parkeergarage). Bij het niet kunnen voldoen aan de parkeerplaatsverplichting op eigen terrein (ruimtelijk, bouw- of verkeerstechnisch, financieel) dient de aanvrager dit bij de aanvraag van de omgevingsvergunning aan te tonen. Deze inspanningsverplichting betekent: aantonen dat het fysiek aanleggen van parkeerplaatsen in geen enkele vorm mogelijk is zonder dat dit het functioneren belemmert. Bij ontwikkelingen waar ook de openbare ruimte wordt mee ontwikkeld, is het mogelijk om het plangebied geheel te zien als tijdelijk eigen terrein

De beleidsregels ‘Parkeernormen Bergen op Zoom” richten zich overigens niet alleen op de auto: in tegenstelling tot het oude beleid zijn voor diverse specifieke niet-woonfuncties ook fietsparkeernormen opgenomen. Bij het indienen van een vergunningaanvraag voor een ontwikkeling dient de initiatiefnemer voor de betreffende functies aan te geven op welke manier wordt voorzien in voldoende fietsstallingsvoorzieningen.

4.6.2 De binnenstad als bestemming



In Bergen op Zoom is het aantal winkels de laatste jaren sterk verminderd en is de leegstand toegenomen. De uitstraling en daarmee de beleving is hierdoor afgenomen. Het tast de aantrekkelijkheid van de binnenstad aan, wat leidt tot lagere bezoekersaantallen. Om het tij te keren is de Binnenstadsvisie opgesteld (zie bijlage II).

Ook vanuit mobiliteit wordt ingezet op een beter bereikbare en aantrekkelijkere binnenstad. De twee parkeergarages zijn bij bezoekers van de binnenstad momenteel minder geliefd dan parkeermogelijkheden op maaiveld. De parkeergarages kunnen beter benut worden door de vindbaarheid (garage Grote Markt) en de toegankelijkheid (garage De Parade) te verbeteren. Hiervoor wordt op korte termijn een plan van aanpak uitgewerkt, inclusief kostenraming en planning. Het Mineurplein is in de Visie Binnenstad aangewezen als belangrijke parkeerlocatie. We onderzoeken hoe de parkeercapaciteit hier op korte termijn kan worden vergroot en welke ruimtelijke en financiële gevolgen dit heeft.

CONCEPT

Het huidig gereguleerd parkeergebied is ingericht volgens het principe van ‘de juiste doelgroep op de juiste parkeerplaats’. In de binnenstad zijn woonstraten vooral voor vergunninghouders bestemd en moeten bezoekers van de stad gebruik maken van de twee parkeergarages en de parkeerpleinen. De parkeertarieven zijn daarop afgestemd. Met een veranderende binnenstad is deze huidige indeling niet meer van deze tijd. We gaan het gereguleerd parkeergebied in 2026 aanpassen op basis van een parkeeronderzoek, beschikbare data betreffende het aantal uitgegeven parkeervergunningen en het huidig gebruikt. Het doel om de juiste parkerende doelgroep op de juiste parkeerplaats te laten parkeren blijft staan, maar daarvoor moeten het parkeergebied, de parkeertarieven en de parkeertijden worden aangepast worden.

Om deze aanpassingen mogelijk te maken worden verschillende sporen uitgewerkt: het parkeerkeerkundig spoor, het communicatie spoor, het juridische spoor, het financieel spoor en het fysieke openbare ruimte spoor. Voor elk spoor volgt een nadere uitwerking, waarbij sporen met elkaar in verband worden gebracht om een nieuw evenwichtig gereguleerd parkeergebied te krijgen passend bij de huidige tijd. Om al deze aanpassingen tot een succes te maken is het belangrijk om de verschillende sporen uit te werken. Zonder de juiste juridische basis kunnen immers geen wijzigingen worden doorgevoerd, waarbij communicatie over de wijzigingen uiteraard van cruciaal belang is. Deze aanpassingen worden met voorrang en prioriteit in 2026 verder uitgewerkt, zodat daarover ook besluitvorming en vervolgens implementatie van het nieuwe regime kan plaatsvinden. De eerste gedachten hierover zijn om Plein 13 en de Kaai binnen het geldende parkeerregime van de schil te brengen, waardoor op bijvoorbeeld zaterdagen specifieke tarieven kunnen gaan gelden ten voordele van de binnenstad bezoeker.

4.6.3 Een gebiedsgerichte aanpak van parkeren

Om de doelgroepen op de juiste plek te laten parkeren en om oplossingen te vinden voor knelpunten op gebied van parkeren, blijven we ook komende jaren onderstaande benadering hanteren.



- Benutten van de bestaande parkeercapaciteit - De eerste stap in het verhelpen van knelpunten is het beter benutten van bestaande parkeercapaciteit. Dit omvat onder andere het meenemen van parkeerproblemen bij groot onderhoud en herinrichtingprojecten. In samenspraak met de buurt kan dan worden bekeken of en waar extra parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd (dit is niet overal mogelijk!). Hierbij gaat het om een beperkt aantal parkeerplaatsen en niet om de aanleg van extra parkeerterreinen. De tweede stap betreft de als parkeervoorziening aangewezen locaties, zoals carports, garageboxen en opritten als zodanig te gebruiken. Het niet gebruiken van deze parkeervoorzieningen heeft een negatief effect op de beschikbare openbare parkeercapaciteit.
- Beïnvloeden van de parkeerbehoefte – Het stimuleren van alternatieven voor de auto (zie paragraaf 4.4.3) heeft een positieve werking op het verminderen van autogebruik en de parkeerbehoefte. Deze mogelijkheden staan beschreven in paragraaf 4.4.3.In bestaande wijken zullen deze op maaiveld moeten worden geplaatst, bij nieuwbouw heeft de realisatie van geconcentreerde parkeervoorzieningen met daarin duurzame vormen van mobiliteit de voorkeur. De ontwikkellocatie Plein 13 (zie paragraaf 4.4.2) en het NS-station zijn potentiële hub-locaties.
- Beheersen van de parkeervraag - Wanneer na uitvoering van benuttingsmaatregelen nog steeds een te hoge parkeerdruk bestaat of wanneer benuttingsmaatregelen niet mogelijk zijn, dan kunnen doelgroepen door parkeerregulering worden gestuurd. Er wordt periodiek een parkeeronderzoek uitgevoerd op drukke locaties om actueel inzicht te krijgen in de parkeerbezetting, parkeerduur en herkomst van parkeerders. Dit kan aanleiding zijn om het parkeren te gaan reguleren. De invoering van betaald parkeren is hierbij het uitgangspunt.

CONCEPT

- Bijbouwen van parkeercapaciteit - in woonwijken waar de overlast wordt veroorzaakt door eigen bewoners -en waar bovenstaande maatregelen geen uitkomst bieden- is ‘grootschalige’ uitbreiding van bestaande parkeercapaciteit de enige mogelijkheid om te voorzien in de vraag. Binnen bestaande woonwijken is de realisatie van gebouwde parkeervoorzieningen echter fysiek lastig en duur. Daarom wordt noodgedwongen vaak gekeken naar mogelijkheden op maaiveld. Dit mag echter niet ten koste gaan van de kwaliteit van de openbare ruimte. Speelplaatsen worden niet opgeofferd voor parkeervoorzieningen. Dit geldt ook voor groenvoorzieningen in gebieden met weinig openbaar groen. Dit tast immers de leefomgeving aan. In situaties waar uitbreiding van de parkeercapaciteit wel mogelijk is (omzetten kleinschalig snippergroen), vindt dit altijd in overleg met buurtbewoners plaats. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of herontwikkelingen wordt bekeken of realisatie van extra parkeerplaatsen in (centraal gebouwde) parkeervoorzieningen haalbaar is.

We starten als onderdeel van de gebiedsgerichte aanpak van parkeren met de gebieden waar op dit moment parkeerregulering is ingevoerd (zie ook paragraaf 4.6.6) en de gebieden met een hoge parkeerdruk

4.6.4 Parkeerregulering

Met een sturend parkeerbeleid zetten we de komende jaren in op een gebiedsgerichte aanpak om parkerende doelgroepen op de juiste plaats te laten parkeren. Deze nota bevat geen concrete voorstellen voor de invoering of uitbreiding van parkeerregulering in de gemeente. De eerste stap is immers te kijken of de parkeerdruk via beïnvloeding en benutting omlaag kan. Mocht dat onvoldoende soelaas bieden, dan wordt ingezet op parkeerregulering. Voor de invoering van parkeerregulering hanteren we de volgende spelregels:

1. We voeren jaarlijks een parkeeronderzoek uit om inzicht te krijgen in de parkeerdruk. De parkeerdrukmeting wordt voor het betreffende gebied op representatieve momenten uitgevoerd. Als de gemiddelde parkeerdruk tijdens de meetmomenten onder de 90% ligt (bij winkelcentra geldt overdag een maximale parkeerdruk van 85%), dan is er in principe geen sprake van een parkeerprobleem. We treffen dan geen beheersmaatregelen. We zoeken, als er toch klachten over parkeren zijn, dan in overleg met bewoners samen naar passende beïnvloedings- en benuttingsmaatregelen.
2. Als de gemiddelde parkeerdruk tijdens meerdere momenten boven de 90% uitkomt (bij winkelvoorzieningen 85%), dan voeren we een draagvlakonderzoek uit. Alleen als uit een draagvlakmeting blijkt dat een grote meerderheid (75% van de respondenten) van de bewoners en ondernemers uit het betreffende gebied daar voorstander van is, dan kan parkeerregulering worden ingevoerd. De details (zoals de omvang van het gebied, de dagen-tijden en aantal parkeervergunningen per adres) is hierbij afhankelijk van het gebied en maakt onderdeel uit van de voorgestelde maatregel. Bij de besluitvorming wordt rekening gehouden met het risico van overloop en de gevolgen voor omliggende wijken.
3. Ligt de gemiddelde parkeerdruk boven de 100%, dan beschouwen we het parkeerprobleem als urgent en mogelijk bedreigend voor de leefbaarheid en de veiligheid van de buurt. Invoering van parkeerregulering is in dat geval niet afhankelijk van de resultaten van een draagvlakmeting. Er kan dan direct worden overgegaan tot invoering van parkeerregulering. Bewonersorganisaties worden logischerwijs wel tijdig geïnformeerd over de planvorming en de noodzaak voor het nemen van maatregelen.

CONCEPT

4.6.5 Laadinfra

Door het plaatsen van laadpalen op openbaar terrein kan de parkeerdruk in de openbare ruimte toenemen. De elektrische auto die oplaadt neemt weliswaar geen andere parkeerplaats meer in beslag, maar de keuzevrijheid voor een parkeerplaats neemt af. Wij zijn ons hiervan bewust, maar de verwachting is dat dit in veel wijken vooralsnog niet tot knelpunten leidt.

Om echter te voorkomen dat er knelpunten ontstaan is ons uitgangspunt voor alle doelgroepen: laden op eigen terrein waar mogelijk. Dit om de parkeerdruk in de openbare ruimte niet onnodig te laten toenemen. Dit betekent dat er bij verzoeken voor plaatsing van oplaadvoorzieningen altijd eerst wordt gekeken of op eigen terrein kan worden opgeladen, vervolgens op semipublieke locaties (niet openbaar maar wel toegankelijk voor een breder publiek zoals klanten of bezoekers) en tenslotte op openbare parkeervoorzieningen

Het netwerk van openbare laadpalen op maaiveld worden komende periode uitgebreid door Vattenfall Incharge. Elk half jaar kijken Vattenfall InCharge en de gemeente naar de prestaties van de laadpalen en voorstellen voor potentiële nieuwe locaties vanuit inwoners en ondernemers. Op basis hiervan wordt bepaald waar nieuwe laadpalen worden geplaatst. We volgen hiermee het beleid ‘paal-volgt-auto’.

Bij het plaatsen van een laadpaal werden tot op heden twee parkeervakken gereserveerd voor het laden van elektrische auto’s. We passen de beleidsregels echter aan. Op locaties waar de gemiddelde parkeerdruk overdag boven 85% en ’s boven nachts is, wordt in beginsel één parkeerplaats aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen. In het verkeersbesluit worden wel direct twee parkeerplaatsen aangewezen - de feitelijke realisering van het oplaadpunt wordt echter uitgesteld tot een nader door het college te bepalen datum. In de te actualiseren beleidsregels nemen we criteria op voor het toevoegen van de tweede parkeerplaats.

We realiseren ons dat elektrisch rijden meer is dan alleen laadinfrastructuur in de openbare ruimte. In de toekomst zullen we onderzoeken welke noodzaak er is voor het verder uitwerken van beleid voor andere vormen van laden, zoals snelladen en bidirectioneel laden. Ook thema’s als elektrisch vrachtverkeer en bouwverkeer moeten hierin landen. Deze thema’s nemen we richting 2035 mee in opgaven rond de energietransitie.

4.6.6 Actualisatie gemeentelijke parkeerexploitatie

We willen komende periode woningbouw realiseren, ruimte geven aan groen, spelen, fietsen en lopen en tegelijkertijd de voorzieningen in de stad (waaronder de binnenstad) bereikbaar houden voor de automobilist. Dit vraagt om een andere blik op het gebruik van de openbare ruimte en de inzet van parkeerregulering. Het actualiseren van de gemeentelijke parkeerexploitatie is hiervoor noodzakelijk.

Deze actualisatie omvat een herziening van onder andere de tariefstructuur en de exploitatieopbrengsten op basis van actuele inzichten in parkeerdruk, bezettingsgraden en gebruikersgedrag. Een belangrijk onderdeel hiervan is het heroverwegen van de kaderstellende afdracht van parkeeropbrengsten aan de Algemene Middelen.

Deze herziening is nodig om meer financiële en beleidsmatige flexibiliteit te creëren, waardoor we beter in staat zijn om in te spelen op lokale behoeften en innovatieve pilots gericht kunnen uitwerken. Denk hierbij aan experimenten met gebiedsgerichte tariefdifferentiatie (de juiste parkeerder op de juiste plek), het herinrichten van parkeerplaatsen ten gunste van verblijfsruimte (de beleefstad) en het creëren van mogelijkheden om de fiets te stallen (zie paragraaf 4.1.2).

CONCEPT

Door de parkeerexploitatie komende jaren te actualiseren, ontstaat meer ruimte voor maatwerk en wordt het parkeerbeleid een krachtiger instrument binnen de bredere mobiliteits- en duurzaamheidsambities van de gemeente.

CONCEPT

5 Het actieplan (wat gaan we wanneer doen?)

5.1 Toelichting

We hebben een uitvoeringspakket opgesteld dat enerzijds realistisch genoeg is om binnen de beschikbare middelen uit te kunnen voeren. Anderzijds moet het uitvoeringspakket ruimte bieden aan ambities voor de toekomst die op dit moment nog niet in kosten uit te drukken zijn.

Dit doen we door de maatregelen in het uitvoeringspakket onder te verdelen in de volgende drie categorieën:
1. Nu (Uitvoeringsperiode 2026-2027)
2. Straks (Uitvoeringsperiode 2028-2029)
3. Later (PM. Hier is nog geen uitvoeringstermijn aan te koppelen)

In het uitvoeringspakket wordt bij de maatregelen onderscheid gemaakt in: uitvoering, beleid, onderzoek, campagne, infrastructuur en overleg en afstemming. De maatregelen zijn vervolgens onderverdeeld in incidenteel, structureel en ‘door andere partners’ (geen kosten voor gemeente). Tevens is een prioriteit aangegeven:

- **Toegezegd =** daar hebben we ons al aan verbonden (groen).
- **Noodzakelijk =** dit moeten we zeker uitvoeren om de doelen zoals opgenomen in de mobiliteitsvisie en het mobiliteitsplan te halen en is basis voor vervolgmaatregelen (oranje).
- **Gewenst =** dit levert een (grote) bijdrage aan onze ambities (zwart).

Veel maatregelen staan niet op zichzelf maar hebben een relatie met andere ontwikkelingen in onze gemeente. Dit vraagt om integrale afstemming. Daarom is aangegeven hoe verschillende maatregelen zich tot elkaar verhouden

5.2 Een dynamisch uitvoeringspakket

Hoe goed we ook ons best doen, niemand kan de toekomst voorspellen. Een uitvoeringspakket dat meerdere jaren vooruitkijkt zal daarom altijd tussentijds moeten worden aangepast. We hebben daarom een dynamisch uitvoeringspakket opgesteld dat jaarlijks geëvalueerd en bijgesteld kan worden. Dit plannen we dan in lijn met de gemeentelijke begrotingscyclus zodat de financiële doorvertaling van de bijstelling direct kan worden meegenomen in de gemeentelijke perspectiefnota (beleidskader) en/of de begroting.

Bij de evaluatie kijken we of de maatregelen nog conform de gestelde scope, planning en begroting uitgevoerd kunnen worden. Indien nodig passen we dit in de herijking aan.

Maatregelen waarvoor onderzoek of studie is uitgevoerd en waarvan de begrotingen inmiddels bekend zijn, kunnen als uitvoeringsproject een plaats krijgen in het dynamische uitvoeringspakket zodra de kosten ervan ingepast kunnen worden in de meerjarenbegroting. Van de maatregelen in de categorie ‘Later’ bekijken we jaarlijks of er nieuwe kansen zijn om deze ambities dichter bij de uitvoering te brengen. Wanneer deze kansen er zijn, kunnen de maatregelen verschuiven naar de categorie ‘Straks’ of zelfs naar ‘Nu’.

5.3 Hoe betrekken we onze inwoners?

De komende jaren worden bovenstaande maatregelen verder uitgewerkt en vervolgens uitgevoerd. We nemen de meningen van inwoners, ondernemers, belangenverenigingen en landelijke en regionale

CONCEPT

overheden mee in de uitwerking. We zorgen voor maatwerk en zijn voortdurend bezig om die processen ook te verbeteren. Per project kan een andere aanpak hiervoor worden gehanteerd.

Bij veel van de voorgestelde maatregelen speelt gedragsveranderingen een belangrijke rol. Om dit te bereiken is goede communicatie essentieel. Hiertoe wordt regelmatig gecommuniceerd om inwoners te informeren over de voordelen van vaker lopen, fietsen en het nemen van het openbaar vervoer en verkeerveilig gedrag. Hierbij haken we aan bij actuele ontwikkelingen, zoals de opening van de doorfietsroute richting Antwerpen, doorstroommaatregelen op de hoofdstructuur, de transformatie van ontwikkellocaties zoals Plein 13 en de bereikbaarheid van de werklocaties.

5.4 Uitvoeringspakket

Maatregel	Paragraaf	Soort Maatregel	Type investering	Prioriteit	Planning
Bij herinrichting van wegen verbeteren comfort en veiligheid van het wandelnetwerk	4.1.1	Uitvoering	incidenteel	Gewenst	Doorlopend
Bij herinrichting van wegen onderzoek andere toekomstbestendige inrichting	4.1.1	Uitvoering	incidenteel	Gewenst	Doorlopend
Actualiseren LIOR t.b.v. toegankelijkheid en comform voetgangersnetwerk	4.4.1	Beleid	incidenteel	Gewenst	Straks (2028-2029)
Bij herinrichting van wegen fietsvoorzieningen tegelverharding vervangen door vlakke, rode verharding	4.1.2	Uitvoering	incidenteel	Gewenst	Doorlopend
Verbeteren vergevingsgezindheid van de fietsinfrastructuur	4.1.2	Infrastructuur	Incidenteel	Gewenst	Doorlopend
Realisatie doorfietsroute Bergen op Zoom – Antwerpen	4.1.2	Onderzoek	Incidenteel	Toegezegd	Nu, loopt
Onderzoek potentie andere doorfietsroutes	4.1.2	Onderzoek	Incidenteel	Gewenst	Straks (2028-2029)
Reconstructie fietspaden Steenbergseweg Halsteren	4.1.2	Uitvoering	Incidenteel	Gewenst	Straks (2028-2029)
Realisatie (bewaakte) fietsenstallingen binnenstad	4.1.2	Infrastructuur	Structureel	Noodzakelijk	Nu (2026-2027)
Aanpassing voetgangersgebied (fietsvrij) gekoppeld aan realisatie fietsenstallingen binnenstad	4.1.2	Infrastructuur	Incidenteel	Gewenst	Nu (2026-2027)
Uitwerken plan van aanpak ongewenst gedrag veroorzaakt fietsers in voetgangersgebieden	4.1.2	Onderzoek	Incidenteel	Gewenst	Straks (2028-2029)
Blijvende aandacht voor verkeersveiligheid en in bijzonder veilige schoolomgevingen	4.1.2	Campagne en infrastructuur	Structureel	Noodzakelijk	Doorlopend
Verlichting doorfietsroute Roosendaal	4.1.2	Infrastructuur	Structureel	Toegezegd	Nu, loopt
Benutting bestaande fietscapaciteit door verwijderen wrakken en weesfietsen	4.1.2	Handhaving	Structureel	Gewenst	Doorlopend

Onderzoek nachtnet-fiets door en tussen de kernen, inclusief verlichting	4.1.2	Infrastructuur	Incidenteel	Gewenst	Straks (2028-2029)
Onderzoek doorfietsroute Tholen en Steenbergen	4.1.2	Onderzoek	Incidenteel	Gewenst	Straks (2028-2029)
Uitwerken plan van aanpak gedrag fietsers in o.a. voetgangersgebieden	4.1.2	Onderzoek en handhaving	Incidenteel	Gewenst	Straks (2028-2029)
Doorvoeren afwaardering Westersingel van GOW50 naar GOW30 (inclusief deel Noordersingel)	4.2.1	Infrastructuur	Incidenteel	Toegezegd	Nu (2026-2027)
Vervangen VRIs kruising Markiezaatsweg – Calandweg	4.2.2	Infrastructuur	Incidenteel	Noodzakelijk	Nu, loopt
Vervangen VRIs kruising Laan van Borgvliet – Antwerpsestraatweg.	4.2.2	Infrastructuur	Incidenteel	Noodzakelijk	Nu, loopt
Uitrol van een centraal beheersysteem voor monitoring en bijsturing van verkeerslichten	4.2.2	Beheer	Structureel	Noodzakelijk	Straks (2028-2029)
Onderzoek optimalisatie rotonde Rooseveltlaan met de P. Jutenlaan	4.2.3	Infrastructuur	Incidenteel	Noodzakelijk	Nu (2026-2027)
Onderzoek optimalisatie kruising Randweg Noord – Moerstraatsebaan / Marconilaan	4.2.3	Infrastructuur	Incidenteel	Noodzakelijk	Nu (2026-2027)
Onderzoek optimalisatie kruising Markiezaatsweg - Zuiderdreef (nut en noodzaak VRI)	4.2.3	Infrastructuur	Incidenteel	Noodzakelijk	Straks (2028-2029)
Onderzoek optimalisatie omgeving Randweg – Halsterseweg	4.2.3	Infrastructuur	Incidenteel	Noodzakelijk	Straks (2028-2029)
Realisatie VRI-kruising Van Konijnenburgweg/Van Glymesstraat - Westersingel/Zuidwestsingel	4.2.3	Infrastructuur	Incidenteel	Noodzakelijk	Nu (2026-2027)
onderzoek optimalisatie Antwerpsestraatweg ten zuiden van Stalenbrugstraat	4.2.4	Infrastructuur	Incidenteel	Noodzakelijk	Nu (2026-2027)
Verbetering verkeersveiligheid Wouwsestraatweg	4.2.4	Infrastructuur	Incidenteel	Noodzakelijk	Straks (2028-2029)
Realisatie ontsluitingsweg voor landbouwverkeer Heimolen	4.2.5	Infrastructuur	Incidenteel	Noodzakelijk	Straks (2028-2029)
Onderzoek noordelijke ontsluitingsweg voor vrachtverkeer vanuit de haven naar de N286.	4.2.5	Infrastructuur	Incidenteel	Noodzakelijk	Straks (2028-2029)
Lobby behoud en versterken openbaar vervoer	4.3.1	Beleid	structureel	Noodzakelijk	Doorlopend
Potentieonderzoek mogelijke busverbinding tussen Bergen op Zoom en Antwerpen	4.3.1	Onderzoek	incidenteel	Gewenst	Nu (2026-2027)
Verbeteren doorstroming bus lokaal wegennet door aanpassing kruisingen	4.3.2	Infrastructuur	incidenteel	Gewenst	Nu (2026-2027)

Ontwerp microsimulatiemodel gebiedsontsluitingswegen t.b.v. maatregelen doorstroming bus	4.3.2	verkeersmodel	incidenteel	Gewenst	Nu (2026-2027)
Communicatiecampagne breed gebruik Bravolex	4.3.3	Campagne	incidenteel	Gewenst	Nu (2026-2027)
Verbeteren toegankelijkheid haltes	4.3.4	Infra	incidenteel	Gewenst	Nu (2026-2027)
Betere benutting P+R treinstation door treinreizigers uit gemeente	4.3.5	Onderzoek	incidenteel	Gewenst	Straks (2028-2029)
Voorkomen van onnodige mobiliteit door nabijheid woningen en voorzieningen	4.4.1	Beleid	Incidenteel	Gewenst	Doorlopend
Bij ontwikkeling Plein 13 uitbreiding parkeerregulering omgeving	4.4.2	Parkeerregulering	Incidenteel	Noodzakelijk	Straks (2028-2029)
Bij interesse vanuit markt opstellen beleidsregels deelmobiliteit	4.4.3	Beleid	Incidenteel	Gewenst	Later (nog geen indicatie)
Onderzoek voorkomen overlast stadslogistiek binnenstad	4.4.4	Beleid	Incidenteel	Gewenst	Later (nog geen indicatie)
Digitalisering Goederenmobiliteit Transitie	4.4.5	Beleid	Incidenteel	Toegezegd	Nu, loopt
Stimuleren vervoer over water via omgevingsplan	4.4.5	Beleid	Incidenteel	Noodzakelijk	Straks (2028-2029)
Parkeren grote voertuigen mogelijk maken in omgevingsplan	4.4.5	Beleid	Incidenteel	Gewenst	Straks (2028-2029)
Actualisatie parkeernormen	4.6.1	Beleid	Incidenteel	Toegezegd	Nu, loopt
Betere vindbaarheid en toegankelijkheid van de parkeergarages in de binnenstad	4.6.2	Infrastructuur	Incidenteel	Gewenst	Nu (2026-2027)
Uitbreiding parkeercapaciteit Mineurplein	4.6.2	Infrastructuur	Incidenteel	Gewenst	Straks (2028-2029)
Actualisatie parkeerregulering binnenstad	4.6.2	Parkeerregulering	Incidenteel	Gewenst	Nu (2026-2027)
Gebiedsgerichte aanpak van parkeren	4.6.3	Beleid	Structureel	Gewenst	Doorlopend
Uitvoering jaarlijks parkeeronderzoek	4.6.4	Beleid	Structureel	Gewenst	Doorlopend

Bijlage I - uitkomsten participatieproces

Onderdeel van de online-enquête was een inventarisatiekaart waarop respondenten knelpunten en wensen met betrekking tot mobiliteit konden delen. Deze inventarisatie leverde 618 unieke opmerkingen op van specifieke locaties, verspreid door de hele gemeente. Uit deze inventarisatie zijn de volgende aandachtslocaties naar voren gekomen:

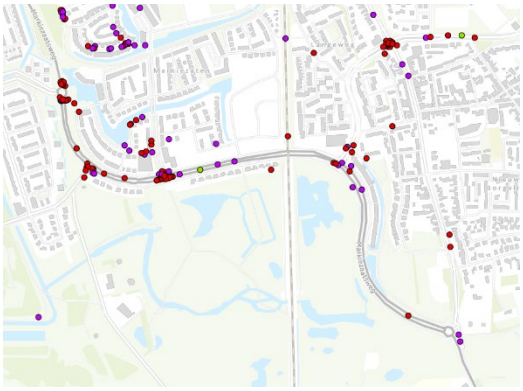
Heimolen

- Bewoners van **Heimolen** (vooral degene waarvan het huis dicht aan de straat is gelegen) ondervinden al langere tijd veel overlast van zwaar (landbouw)verkeer. De Heimolen is voor dit verkeer de enige verbinding over de A4 tussen Zeeland en West-Brabant. Deze straat (zonder fietspad en trottoir) is ongeschikt voor dit verkeer. Bewoners hebben een alternatieve route voorgesteld ten oosten van de A4, die aansluit op de reeds aanwezig parallelweg (Groot Molenbeekseweg). Dit punt kwam zowel in de enquête als tijdens de bijeenkomst met de klankbordgroep terug.



Kern Bergen op Zoom

- Inwoners maken zich zorgen over de doorstroming en verkeersveiligheid op het zuidelijke gedeelte van de Markiezaatsweg, tussen de Antwerpsestraatweg en de rotonde met de Laan van Hildernisse Noord. De verkeersafwikkeling op de kruispunten vormt het grootste probleem, omdat invoegend verkeer moeilijk de Markiezaatsweg op kan rijden. Voor het kruispunt met de Zuiderdreef, dat dient als ontsluiting voor de nieuwgebouwde wijk, is daarom de wens uitgesproken om dit anders in te richten, bijvoorbeeld met een rotonde of verkeerslichten. Daarnaast zijn er zorgen over de oversteeklocaties voor fietsers op de school-thuisroutes. Dit speelt onder ander op de rotonde Markiezaatsweg - Laan van Hildernisse.



- Er zijn klachten over de hoeveelheid fietsparkeervoorzieningen in het centrum van de kern Bergen op Zoom en het ontbreken van een beveiligde fietsenstalling. De parkeergarages in de binnenstad worden niet optimaal benut. Tijdens de bijeenkomst met de klankbordgroep werd aangegeven dat de straten in het centrum overdag met palen worden afgesloten, maar zodra het toegestaan is staan er direct veel voertuigen geparkeerd in bijvoorbeeld het Vierkantje en in de Zuivelstraat. Dit is eigenlijk niet gewenst. Er wordt tijdens de venstertijden bovendien veel gefietst door het afgesloten gebied. Er werd gepleit voor een echt voetgangersgebied met adequate handhaving. Hierbij werden vanuit de klankbordgroep ook kritische opmerkingen geplaatst over het vervangen van de pollers door camera-handhaving.

CONCEPT

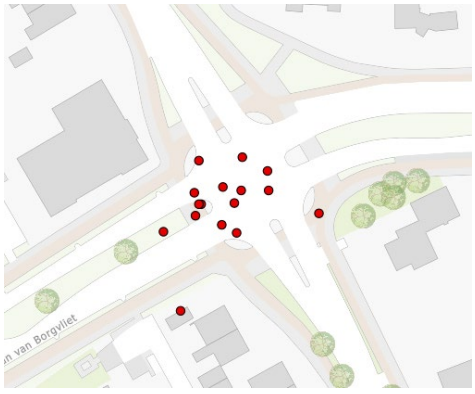
- Voor het **noordelijke gedeelte** van de **Markiezaatsweg**, vanaf de Martin Luther Kingbrug, is het kruispunt Markiezaatsweg – Calandweg als knelpunt benoemd vanwege de beperkte doorstroming door stremmingen bij de verkeerslichten. De roodtijden worden als te lang ervaren en er heerst het gevoel dat deze problemen worden veroorzaakt door de configuratie van de verkeerslichten. Daarnaast is de verkeersveiligheid voor fietsers op de oversteeklocaties, waaronder het kruispunt met de Calandweg, een aandachtspunt. Ook de uitrit van de Albert Heijn naar de Markiezaatsweg is een zorgpunt voor langzaam verkeer. De tweerichtingen van het fietsverkeer bemoeilijkt de overzichtelijkheid voor automobilisten, wat leidt tot een verhoogd risico voor fietsers.



- Door invullers van de enquête en door de klankbordgroep zijn zorgen geuit over de verkeersveiligheid op de rotonde **Zoomdam - Burgemeester Stulemeijerlaan,** vooral voor fietsers. Deze rotonde is een belangrijke route voor scholieren vanwege de nabijgelegen middelbare school (RSG 't Rijks). De combinatie van beperkte overzichtelijkheid en grote verkeersdrukte vraagt veel van automobilisten. Er is daarom de wens om de overzichtelijkheid te verbeteren, bijvoorbeeld door het tweerichtingen fietspad te wijzigen naar een enkelrichtingspad. Vanuit het perspectief van de fietser zijn weinig reacties gekomen, waarschijnlijk omdat de gebruikers voornamelijk jonge scholieren zijn. Het is echter aannemelijk dat ook zij deze locatie als verkeersonveilig ervaren.



- De doorstroming op het **kruispunt Laan van Borgvliet – Antwerpsestraatweg** is benoemd als een belangrijk knelpunt. Dit kruispunt verbindt de Laan van Borgvliet met de Markiezaatsweg en vormt een drukke verbinding met de westelijke verkeersstructuur. Inwoners geven aan dat de verkeerslichten op deze locatie onvoldoende capaciteit bieden om het verkeer tijdens spitsperioden efficiënt af te wikkelen. Daarnaast maken fietsers zich zorgen over de gecombineerde groentijden met automobilisten, wat de verkeersveiligheid beïnvloedt.



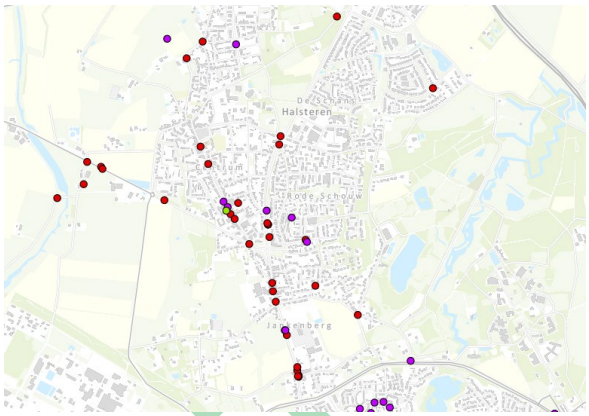
- Bewoners van de **Parallelweg** ervaren overlast door snelheidsovertredingen tussen de Snelliusstraat en P.C. Hooftstraat. Hoewel deze straat is ingericht als 30 km/u zone, wordt er vaak te hard gereden. Er is een wens om deze problematiek aan te pakken met een mix van snelheidsremmende maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren.



CONCEPT

Halsteren

- In Halsteren is de toegankelijkheid van de infrastructuur een belangrijk aandachtspunt voor bewoners. De toegankelijkheid voor langzaam verkeer is een zorg, met problemen zoals wortelopdruk op fietspaden op de **Steenbergseweg** en ontbrekende voetgangersoversteken en obstakels op de weg in de **Dorpstraat**. Vooral voor oudere inwoners, gezien de toenemende vergrijzing in het dorp, is toegankelijkheid een belangrijk thema.



Lepelstraat en Kladde

- Door het tekort aan opmerkingen in de kernen Lepelstraat en Kladde zijn er geen duidelijke clusters van knelpunten te onderscheiden. In totaal zijn er vijf opmerkingen geplaatst verdeeld op vier locaties.

Reacties omliggende gemeenten en Rijkswaterstaat

Tijdens de inventarisatie zijn ook gesprekken gevoerd met omliggende gemeentes en Rijkswaterstaat. De volgende punten kwamen hieruit naar voren:

- Rijkswaterstaat heeft aandacht gevraagd voor truckparking en verzorgingsplaatsen.
- De snelfietsroute tussen Roosendaal en Bergen op Zoom en de snelfietsroute tussen Antwerpen en Bergen op Zoom bieden kansen voor een hoger gebruik van de fiets op beide routes.
- Deelmobiliteit komt in de omliggende gemeenten lastig van de grond. Er lijkt vanuit de markt ook weinig interesse voor deelmobiliteit in dit deel van West-Brabant. In het recent opgestelde mobiliteitsbeleid van Roosendaal wordt bij ruimtelijke ontwikkelingen wel ingezet op hubs.
- Veel kinderen uit de omliggende gemeenten (o.a. Tholen, Steenbergen) gaan in Bergen op Zoom naar school en het MBO in Ossendrecht trekt weer veel leerlingen uit Bergen op Zoom. Er is tijdens de gesprekken aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid op de school-thuisroutes tussen de gemeentes.
- De Tholensebrug is essentieel voor de bereikbaarheid van de gemeente Tholen. Het openbaar vervoer vanuit Tholen loopt via deze brug en is vooral gericht op Bergen op Zoom.
- De gemeentes in Zuid-Beveland zijn verhoudingsgewijs minder op Bergen op Zoom gefocust. Voor de betreffende gemeenten is vooral doorstroming op de A58/A4 en het Zeeuwse spoorlijn belangrijk.
- Er is aandacht gevraagd voor de aansluiting van het Zeeuws netwerk voor landbouwverkeer op dat van de regio Bergen op Zoom.
- In de kern Hoogerheide is geen betaald parkeren. Aangegeven is dat hierdoor veel mensen uit Bergen op Zoom met de auto hier boodschappen doen. Dit is niet onderbouwd met cijfers, maar vooral een gevoel.

CONCEPT

Bijlage II - relevante beleidskaders

Het mobiliteitsbeleid van Bergen op Zoom staat niet op zichzelf. Het is ingebed in een breder stelsel van beleidskaders op nationaal, regionaal en lokaal niveau. Deze bijlage geeft een overzicht van de belangrijkste beleidsdocumenten die richting geven aan de ambities, prioriteiten en randvoorwaarden waarbinnen de gemeente haar mobiliteitsbeleid ontwikkelt.

Nationaal beleid

- **Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR):** De SVIR (2012) vormt het ruimtelijk kader van het Rijk tot 2040. De focus ligt op versterking van concurrentiekracht, verbetering van bereikbaarheid, en een duurzame leefomgeving. Gemeenten en provincies worden aangespoord tot integrale afstemming en ketenmobiliteit (combinatie fiets–OV–lopen).
- **Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV):** Het SPV introduceert het principe van 'risicogestuurd werken'. Gemeenten worden gestimuleerd om verkeersveiligheidsmaatregelen te prioriteren op basis van risico's, in plaats van op ongevallen. Dit vraagt om continue monitoring en samenwerking met politie, onderwijs en infrastructuurbeheerders.
- **Klimaatakkoord en mobiliteit:** Het Klimaatakkoord (2019) stelt een forse CO_2-reductie als doel, ook in de mobiliteitssector. Gemeenten spelen hierin een sleutelrol met maatregelen zoals vergroening van het wagenpark, stimuleren van fietsverkeer en gedragsverandering.
- **Toekomstbeeld Fiets 2040:** Dit document zet in op een comfortabel, veilig en fijnmazig fietsnetwerk in Nederland. Gemeenten worden aangemoedigd om actief beleid te voeren op snelfietsroutes, stallingsvoorzieningen en fietsveiligheid.

Regionaal beleid

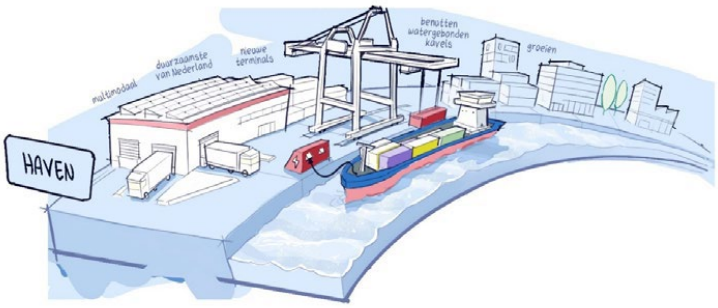
- **Koers 2030 (Provincie Noord-Brabant):** De provincie zet sterk in op duurzame mobiliteit, slimme mobiliteitsoplossingen en ruimte voor de fiets. Er is extra aandacht voor bereikbaarheid van stedelijke centra en het beperken van de afhankelijkheid van de auto.
- **Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) West-Brabant:** Binnen dit programma werken gemeenten samen aan regionale opgaven zoals verkeersveiligheid, bereikbaarheid, duurzame mobiliteit en verstedelijking. Bergen op Zoom is onderdeel van dit netwerk en draagt bij aan gezamenlijke doelen.
- **OV-concessie West-Brabant (2025–2035):** Met de nieuwe concessieperiode wordt ingezet op een robuust, toegankelijk en vraaggericht OV-netwerk. Hierbij is ruimte voor innovatieve vervoersvormen zoals Bravoflex en hubs met deelvervoer.

Mobiliteitsbeleid gemeente Bergen op Zoom

- **Bestuursakkoord 2022–2026: Samen Bergen Verzetten:** In het bestuursakkoord zijn mobiliteitsthema's verweven met ambities op het gebied van duurzaamheid, veiligheid, leefbaarheid en inclusie. Mobiliteit is geen doel op zich, maar een middel om bredere maatschappelijke doelen te realiseren.
- **Omgevingsvisie 2035:** De omgevingsvisie zet in op een leefbare, duurzame en goed bereikbare gemeente. Mobiliteit wordt hierin benaderd als integraal onderdeel van de leefomgeving. Fiets, OV en voetganger krijgen een prominente plek in de inrichting van de ruimte.

CONCEPT

- **De Pijlervisie Economie:** Deze visie richt zich op het versterken van de lokale en regionale economie, met specifieke aandacht voor bereikbaarheid van werklocaties, logistieke stromen en aansluiting op (inter)nationale infrastructuur. Mobiliteit wordt gezien als randvoorwaarde voor een concurrerend ondernemersklimaat, met aandacht voor efficiënte bevoorrading, parkeren bij bedrijven en multimodale bereikbaarheid van bedrijventerreinen.
- **De Pijlervisie Sociaal en Veilig:** Deze visie benadrukt het belang van een veilige, toegankelijke en inclusieve leefomgeving. Mobiliteit speelt hierin een rol via verkeersveiligheid, bereikbaarheid van voorzieningen (zoals zorg en onderwijs), en het faciliteren van verplaatsingen voor kwetsbare groepen. Denk aan veilige schoolroutes, drempelloze oversteken en goed OV-aanbod voor minder mobiele inwoners.
- **Visie Binnenstad:** De binnenstadvisie streeft naar een levendige en aantrekkelijke binnenstad waar verblijfskwaliteit, ontmoeting en duurzaamheid centraal staan. Autoluw beleid, hoogwaardige loop- en fietsverbindingen, duidelijke parkeersturing en voorzieningen voor bezoekers (zoals stallingen en laadplekken) dragen bij aan deze doelstelling. Deze visie vraagt om een fijnmazige afstemming tussen mobiliteit en ruimtelijke inrichting.
- **Onderzoeksvisie Haven Bergen op Zoom:** In deze visie wordt verkend hoe het havengebied zich kan ontwikkelen tot een duurzaam en economisch vitaal werkgebied. Bereikbaarheid over water, duurzame logistiek, en aansluiting op het hoofdwegennet en het fietsnetwerk zijn hierin belangrijke randvoorwaarden. De haven kan een rol spelen in de transitie naar schonere goederenstromen.
- **Plaatsingsbeleid voor publieke laadpalen elektrisch vervoer:** Het laadpalenbeleid vormt een belangrijk uitvoeringsdocument binnen de energietransitie. Hierin is vastgelegd hoe, waar en in welk tempo laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen wordt gerealiseerd. Dit beleid ondersteunt de groei van elektrisch vervoer en voorkomt knelpunten in de openbare ruimte door proactieve planning en clustering van laadplekken.





CONCEPT