Verkeersplan

Actualisatie en optimalisatie van het gemeentelijk Verkeers- en Vervoersbeleid

Vastgesteld door gemeenteraad op 30 januari 2014

INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING 3

1. INLEIDING 6

1.1. Structuurvisie en Visie Verkeer en Parkeren als basis 6
1.2. Vorming van het Verkeersplan 6
1.3. Interactieve betrokkenheid belanghebbenden 7
1.4. Leeswijzer 8

2. VISIE 9

2.1. Kansen voor mobiliteit, verkeer en vervoer 9
2.2. Algemene mobiliteitsvisie 10
2.3. Beleidslijnen per thema 11

3. UITWERKING 13

3.1. Hoofdwegenstructuur 13
3.2. Economische bereikbaarheid 21
3.3. Lopen en fietsen voor de korte afstand 22
3.4. Kansen voor het openbaar vervoer 25
3.5. Verkeersveiligheid 27
3.6. Gedragsverandering en verduurzaming van de maatschappij 28

4. UITVOERING 31

4.1. Uitvoeringsprogramma en prioritering 31
4.2. Financiering 32

BIJLAGEN

1. Kaders en ontwikkelingen
2. Karakterschets van Bergen op Zoom
3. Conclusies uit kaders en karakterschets
4. Overzicht van uitgevoerde acties en maatregelen uit het VSP 2005
5. Uitvoeringsprogramma Verkeersplan
6. Besluit gemeenteraad 30 januari 2014

Samenvatting

Strategische en tactische keuzes voor mobiliteit, verkeer en vervoer

In de Structuurvisie Bergen op Zoom 2030 zijn de strategische keuzes gemaakt hoe de gemeente Bergen op Zoom er in dat jaar uit zou moeten zien. Op het gebied van bereikbaarheid zijn in deze visie strategische lijnen uitgezet, welke op tactisch niveau uitgewerkt zijn in de Visie Verkeer en Parkeren. Dit visiedocument vormt het parapludocument voor dit verkeersplan. De volgende punten uit de Visie Verkeer en Parkeren zijn door de gemeenteraad in september 2012 vastgesteld:

- Bereikbaarheid, duidelijkheid, leefbaarheid, veiligheid en duurzaamheid zijn de thema's van het verkeers- en parkeerbeleid;
- Drie doelgroepen staan centraal (bewoners, bezoekers, bedrijven) en knelpunten worden aangepakt via een 4-stappen model (beïnvloeden, benutten, beprijzen en bouwen);
- Een volledige randweg vormt de basis voor de verkeersstructuur en ontbrekende gedeeltes worden aangelegd;
- Op de A58/A4 wordt de doorstroming op knooppunt Zoomland gewaarborgd, afrit 28 wordt de afslag centrum en de mogelijke verplaatsing van afslag 29 wordt integraal onderzocht en vervolgens bij afzonderlijk voorstel aan de raad voorgelegd;
- De Burgemeester Wittelaan, Ravelstraat, Gagelboslaan, Rooseveltlaan, Guido Gezellelaan, Antwerpsestraatweg, Gertrudisboulevard, Van Konijnenburgweg en Burgemeester Stulemeijerlaan zijn de ontsluitingswegen naar en van het centrum en de inrichting van deze wegen waarborgt de doorstroming en veiligheid;
- De singels rond het centrum zijn bedoeld voor bestemmingsverkeer en niet voor (binnenstedelijk) doorgaand verkeer en worden daarmee autoluwer gemaakt;
- De bereikbaarheid van de bedrijventerreinen blijft gewaarborgd, de bereikbaarheid van ziekenhuis Lievensberg wordt verbeterd en de bereikbaarheid van psychiatrisch ziekenhuis Vrederust wordt uitgebreid met openbaar vervoer mogelijkheden;
- Verduurzaming van het verkeer vindt plaats door het gebruik van fiets, openbaar vervoer en duurzame voertuigen te stimuleren;
- Bewegwijzering, bebording, vergunningenstelsel en tarifering worden vereenvoudigd;
- Verkeersveiligheid wordt verder verbeterd door knelpunten in beeld te brengen en aan te pakken;
- Het verkeer- en parkeerbeleid wordt uitgewerkt vanuit een integrale benadering waarbij diverse elementen zoals verkeerscirculatie, knelpunten, ruimtelijke- en economische ontwikkeling, parkeerdruk, duurzaamheid, milieu en dergelijke, onderbouwd met cijfers, in onderlinge samenhang met elkaar worden afgewogen.

Een Verkeersplan in samenspraak met

In de planwet Verkeer en Vervoer is bepaald dat de gemeente een eigen verkeer- en vervoerbeleid opstelt wat in samenspraak is met de beleidsplannen van hogere overheden. Bij het opstellen van dit Verkeersplan zijn de beleidslijnen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Milieu en het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan gehanteerd en opgenomen. Tevens zijn hier de regionale visies uit West-Brabant over openbaar vervoer en fiets aan toegevoegd. Daarmee is het Verkeersplan in lijn met de beleidsplannen van de hogere overheden.

Inventarisatie levert basis voor nieuw beleid

Een uitgebreide inventarisatie van de huidige situatie rond mobiliteit, verkeer en vervoer in Bergen op Zoom is uitgeschreven in bijlage 2 (“Karakterschets van Bergen op Zoom”) en samengevat aan het eind van de bijlage. De belangrijkste punten uit deze inventarisatie zijn:

- De maatschappelijke trends en ontwikkelingen laten zien dat de mobiliteit de komende jaren blijft groeien, maar minder hard dan in voorgaande jaren. Milieu en een duurzame maatschappij worden steeds belangrijker.
- Het beleid van de hogere overheden en de regio zet vooral in op het beter benutten van bestaande voorzieningen en het beïnvloeden van weggebruikers om het gewenste gedrag te vertonen (wat past binnen het 4-stappen model uit de visie Verkeer en Parkeren).
- Samenwerking met regionale partners blijft belangrijk. Samen sta je als regio sterker en wordt met integraal beleid de knelpunten aangepakt.
- De wegcategorisering uit het Verkeerstructuurplan (VSP 2005) verdient een actualisatie.
- Om de leefbaarheid en vitaliteit van de binnenstad te garanderen is het noodzakelijk dat de wegen rond het centrum worden ontlast.
- Mede door de inspanningen van afgelopen jaren wordt de gemeente steeds verkeersveiliger.
- De communicatie van het vigerende beleid uit het VSP2005 had beter gekund richting de verschillende doelgroepen.

Uitgangspunten nieuw verkeersbeleid

Gegeven de strategische en tactische keuzes, het beleid van hogere overheden en de inventarisatie van de huidige verkeerssituatie zijn voor Bergen op Zoom de uitgangspunten voor nieuw verkeersbeleid geformuleerd. Deze zijn nader uitgewerkt in hoofdstuk 2. De belangrijkste kansen en keuzes per pijler zijn:

Bereikbaarheid

- In gesprek blijven met regionale en bovenregionale partners om de (inter)nationale transportassen A4 en A58 up tot date te krijgen. Samen met de regio streven naar de juiste vormgeving, voldoende capaciteit en aanpassen van de ontsluitingsstructuur van Bergen op Zoom.
- De (ruimtelijke) focus ligt op kwaliteit van de verkeersnetwerken (voetganger, fiets, openbaar vervoer en auto). Het totale verkeersnetwerk is belangrijk voor de leefomgeving van de mensen en economische vitaliteit van de stad. De komende jaren gaat het om het aanleggen van ontbrekende schakels, oplossen en verbeteren van ‘echte’ knelpunten en beheer en onderhoud van de bestaande netwerken;
- Rechtstreekse langzaam verkeerroutes aanwijzen vanuit wijken en de Brabantse Wal naar de binnenstad en bedrijvenlocaties. Zorg dragen dat aan het einde van deze routes kwalitatief goede (bewaakte) fietsenstallingen met ruime openingstijden aanwezig zijn.
- Voor het openbaar vervoer wordt ingezet op het minimaal in standhouden van de achterlandverbindingen naar de Randstad, Zeeland en België (per spoor) en waar mogelijk deze verbeteren. Voor de regionale verbindingen naar omliggende kernen en steden, zoals Tholen, West Brabant en Rotterdam-Zuid geldt dat dit aantal minimaal in stand blijft en dat in de nieuwe concessie deze lijnen sneller de stad uit gaan, zonder al te vaak te hoeven stoppen. Door deze reistijdwinst ontstaat voor lokale verbindingen de mogelijkheid te zoeken naar een maatwerk openbaar vervoernetwerk voor scholen, bedrijven en zorginstellingen. Tevens wordt de bereikbaarheid van de regio verbeterd.

Duurzaamheid

- De toekomstige verkeernetwerken zijn zodanig ingericht dat autokilometers verminderd worden en overige vervoerwijze gestimuleerd worden.
- Op diverse bestemmingslocaties zijn oplaadpunten voor elektrische auto en fiets voorhanden.
- Bij de actualisatie van het regionale verkeersmodel dient het milieumodel mede geactualiseerd te worden.

Verkeersveiligheid

- Bergen op Zoom volgt het verkeersveiligheidprogramma rond “Help Brabant op weg naar NUL verkeersdoden”.
- Sociale verkeersveiligheidknelpunten aanpakken met een knelpuntgerichte benadering, met gebruikmaking van de informatievoorzieningen uit de pijler Duidelijkheid.
- Het wegennet wordt ingericht indachtig de principes van Duurzaam Veilig.
- Opzetten van een doelgroep gerichte gedragsbeïnvloeding om de beleidskeuzes uit het verkeersplan duidelijk te maken en doelgroepen te attenderen op alternatieven.

Nadere uitwerking

De uitwerking van de uitgangspunten wordt nader uitgeschreven in hoofdstuk 3. Concreet is bijvoorbeeld de oostelijke ontsluitingsstructuur van Bergen op Zoom nu opgenomen als één van de aspecten die nadere bestudering behoeft. Het laatste hoofdstuk 4 gaat in op het uitvoeringsprogramma en financiering van de opgenomen projecten en maatregelen. Beleidsmatig zijn de kaders geschetst, maar financieel worden nu nog geen concrete investeringsvoorstellen gedaan. Deze uitwerking neemt het college ter hand na vaststelling van de uitgangspunten door de gemeenteraad. Concrete projecten komen als aparte voorstellen naar de gemeenteraad.

1. Inleiding

Mobiliteit (verkeer en vervoer) en bereikbaarheid zijn belangrijke aspecten voor een vitale en gezonde leefomgeving. Zo ook in Bergen op Zoom. De afgelopen jaren heeft het aspect bereikbaarheid hoog op de politieke agenda gestaan. De komende jaren vinden diverse ontwikkelingen plaats op het gebied van verkeer en vervoer. Hoog tijd om de eerder gemaakte keuzes te actualiseren en optimaliseren.

1.1. Structuurvisie en Visie Verkeer en Parkeren als basis

Aanleiding
Met het vaststellen van de Structuurvisie Bergen op Zoom 2030 zijn de strategische keuzes gemaakt hoe de gemeente naar Bergen op Zoom e.o. kijkt. Ook op het gebied van bereikbaarheid zijn de strategische lijnen uitgezet. Deze lijnen zijn op tactisch niveau uitgewerkt in de Visie Verkeer en Parkeren. Die kadernota, vastgesteld door de gemeenteraad op 27 september 2012, gaat in de volle breedte over de prioriteiten en accenten op het mobiliteitsbeleid van Bergen op Zoom richting 2030. Dat visiedocument moet gezien worden als een paraplunota. Onder de paraplu zijn de verschillende mobiliteitsthema's in twee beleidnota's uitgewerkt, het Parkeerbeleid en het Verkeersplan. De beleidsnota Parkeren is op 25 april 2013 door de gemeenteraad vastgesteld.

Het actuele Verkeersstructuurplan (VSP) uit 2005 gaat alleen in op de verkeersstructuren. In het kader van de Visie Verkeer en Parkeren is de behoefte aangegeven om dit beleid te verbreden naar het totale palet van mobiliteit. De mobiliteit en het autobezit zijn de afgelopen jaren steeds verder toegenomen. Deze trend gaat zich naar verwachting de komende jaren nog verder doorzetten. Aan de andere kant is er een landelijke opgave om de negatieve effecten van het verkeer te beperken.

Doel
Dit Verkeersplan beschrijft de kaders voor het verkeers- en vervoersbeleid voor de komende jaren. Daarbij wordt mede voortgeborduurd op de kaders die in 2005 al zijn vastgesteld. Het Verkeersplan is een actualisatie en optimalisatie van het Verkeersbeleid uit 2005. De gemeentelijke koers verandert dus niet, alleen daar waar nodig wordt het beleid op onderdelen geactualiseerd. Het Verkeersplan, in combinatie met de Visie Verkeer en Parkeren, vervangt het Verkeersstructuurplan uit 2005.

De Visie Verkeer en Parkeren is uitgewerkt in vijf thema's. Bereikbaarheid, duidelijkheid, leefbaarheid, veiligheid en duurzaamheid zijn de thema's van het verkeers- en parkeerbeleid voor de komende jaren. Dit Verkeersplan gaat in op deze thema's. Het accent ligt vooral op de thema's bereikbaarheid en verkeersveiligheid.

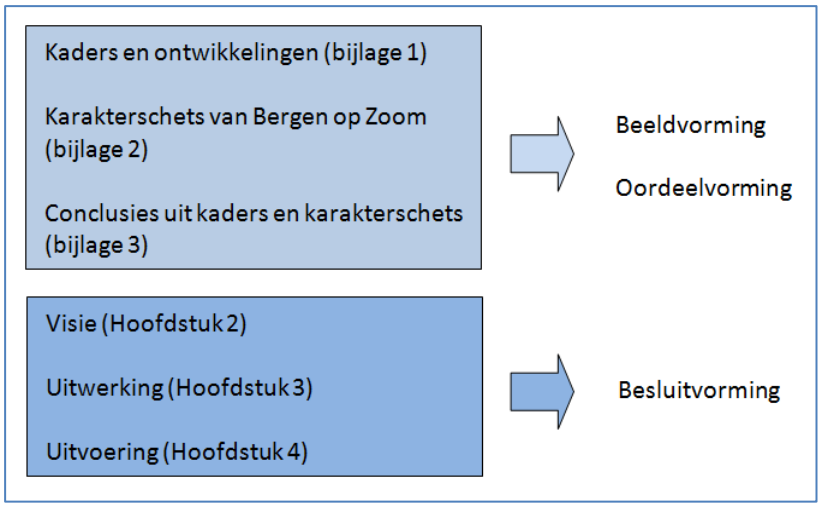
1.2. Vorming van het Verkeersplan

Bij het opstellen van het Verkeersplan zijn drie stappen doorlopen:
1. Beeldvorming
2. Oordeelvorming
3. Besluitvorming

Bij de **eerste beeldvormende** stap is gekeken naar de relatie met ander (beleids)kaders, trends en ontwikkelingen die invloed hebben op het verkeersbeleid. Ook is teruggekeken naar de afgelopen jaren

en is geanalyseerd hoe de mobiliteit van de Bergse reizigers eruit ziet. Met behulp van de beeldvormende analyses zijn conclusies getrokken. Deze **vormen het oordeel** hoe de gemeente het de afgelopen jaren heeft gedaan en wat beter kan. Deze beide stappen zijn belangrijk om te komen tot de beleidskeuzes, maar zijn te omvangrijk om in het hoofdrapport op te nemen. De beeld- en oordeelvormende hoofdstukken zijn daarom als achtergrondinformatie opgenomen in de bijlagen (zie figuur 1.1).

De laatste stap is de besluitvorming. In hoofdstuk 2 t/m 4 zijn de belangrijkste aspecten voor het Verkeersbeleid voor de komende jaren opgenomen.



Figuur 1.1: Vorming Verkeersplan

1.3. Interactieve betrokkenheid belanghebbenden

Het proces van de actualisatie en optimalisatie van het verkeersbeleid is gestart met twee werksessies. In mei 2012 zijn, in het kader van de Visie Verkeer en Parkeren, werksessies met de klankbordgroep en de gemeenteraad georganiseerd. Tijdens deze sessies zijn knelpunten, dilemma's en oplossingsrichtingen besproken.

In juni 2013 is een informatiemarkt voor alle belangstellenden georganiseerd. Tijdens deze markt is het concept Verkeersplan gepresenteerd en kon gereageerd worden op het plan. In totaal zijn er 12 inspraakreacties op het concept Verkeersplan binnengekomen.

In juni werd ook het burgerpanel betrokken. Het burgerpanel heeft 10 stellingen voorgelegd gekregen, waarmee het concept beleidsplan getoetst is. In totaal hebben 365 leden de vragenlijst ingevuld. Daarnaast zijn er door de burgerpanelleden circa 200 (inhoudelijke) opmerkingen gemaakt.

De gemeenteraad heeft door middel van een gevoelens peilende raadsmededeling een eerste mening gegeven op de ingezette koers in het concept Verkeersplan. De door de gemeenteraad gemaakte opmerkingen zijn zoveel als mogelijk verwerkt in deze eindversie.

1.4. Leeswijzer

De nota beschrijft achtereenvolgens de visie, de uitwerking en de uitvoering van het beleid van de gemeente Bergen op Zoom. In hoofdstuk 2 staat de vertaling van de beeld- en oordeelsvorming naar concrete kansen voor het verkeersbeleid van Bergen op Zoom en de keuzes (visie) die het Bergse Verkeersbeleid vorm gaan geven. Hoofdstuk 3 beschrijft de uitwerking van de keuzes en visie in de vijf beleidsthema's uit de Visie Verkeer en Parkeren. In dit hoofdstuk komen de acties en maatregelen voor de komende jaren terug. In het afsluitende hoofdstuk 4 staat de uitvoering van maatregelen en projecten beschreven.

2. Visie

In dit hoofdstuk zijn de conclusies uit de kaders en karakterschets Bergen op Zoom (zie bijlage 3) vertaald naar de visie voor het verkeersbeleid voor de komende jaren. Dit is gedaan aan de hand van de kansen en door keuzes te positioneren. De thema's bereikbaarheid, duurzaamheid, leefbaarheid, duidelijkheid en verkeersveiligheid uit de Visie Verkeer en Parkeren komen hierin terug.

2.1. Kansen voor mobiliteit, verkeer en vervoer

Uit de beeld- en oordeelvorming (zie bijlage 1 t/m 3) zijn de kansen gedestilleerd. Deze kansen vormen de basis voor de visie en uitwerking van het verkeersbeleid. De volgende kansen ziet de gemeente specifiek voor het verkeers- en vervoersbeleid van de komende jaren:

- In gesprek blijven met regionale en bovenregionale partners om de (inter)nationale transportassen A4 en A58 kwalitatief op orde te krijgen. De gemeente Bergen op Zoom gaat samen met de regio voor de juiste vormgeving, voldoende capaciteit en wijzigen van de ontsluitingsstructuur.
- De (ruimtelijke) focus ligt op kwaliteit van de verkeersnetwerken. Niet alleen de wegenstructuur, maar zeker ook het openbaar vervoer en fietsnetwerk zijn belangrijk als het gaat om de leefomgeving van de mensen en economische vitaliteit. Deze netwerken zijn voor een groot deel op orde. De komende jaren ligt de focus vooral op het invullen van ontbrekende schakels, oplossen van knelpunten en beheer en onderhoud van de bestaande netwerken (zie hoofdstuk 3).
- De randwegenstructuur vormt de drager van de verkeersstructuur. De belangrijkste ontsluitingsroutes en aansluitingen met de rijkswegenstructuur zijn de afrit op de A4 bij Randweg Noord, de nieuwe afrit 29 en de Rooseveltlaan. Vanuit de randwegenstructuur zijn er diverse inprikkers naar de binnenstad, de bedrijvenlocaties en de andere voorzieningen.
- De laatste jaren is al veel geïnvesteerd in een duurzaam veilig verkeerssysteem (bijvoorbeeld 30 en 60 km/uur-gebieden). Desondanks kan de inrichting nog verbeterd worden. De verkeersveiligheid blijft een belangrijk punt van zorg. Er wordt nog steeds te hard gereden binnen de 30 km/uur-zones. De gemeente blijft daar veel aandacht aan besteden: op de al ingeslagen weg (Duurzaam Veilig), maar ook op een andere manier die past bij de focus op kwaliteit: de gemeente wil de weg (infrastructuur) en zijn omgeving beter op elkaar laten aansluiten. De omgevingskenmerken moeten duidelijk maken welk gedrag van verkeersdeelnemers wordt verwacht.
- Bijzondere aandacht gaat uit naar het centrum van Bergen op Zoom. Daar komen veel verschillende functies en doelgroepen samen. Het centrum moet aantrekkelijk zijn voor elke inwoner van de gemeente en voor bezoekers van buiten de gemeente. Kwaliteit van leefbaarheid en bereikbaarheid is hier dan ook essentieel.
- De nieuwe openbaar vervoerconcessie die in 2015 in gaat biedt mogelijkheden om maatwerk te leveren voor Bergen op Zoom (zie hoofdstuk 3). Deze concessie voor het openbaar vervoer is een pakket van lijnen die de OV-autoriteit (Provincie Noord-Brabant) onder bepaalde voorwaarden exclusief aan een vervoerder toekent. Samen met de vervoerder gaat de gemeente om de tafel om, binnen de gestelde kaders van de concessie, de juiste lijnvoering op te stellen.
- Gedragsbeïnvloeding is noodzakelijk. Vaak worden 'infrastructuur' en 'gedrag' als twee geheel verschillende zaken, of zelfs als tegenpolen gepresenteerd. Gedragsbeïnvloeding wordt vaak gezien als een ander woord voor verkeerseducatie, een promotiecampagne, of handhaving/beloning. Maar gedragsbeïnvloeding is veel breder: De aanleg van infrastructuur zelf beïnvloedt gedrag: het is

mede bepalend voor de route die men kiest en de snelheid waarmee men rijdt. Dat is een gegeven waar je als gemeente handig op kunt inspelen. En ten slotte zijn communicatie en educatie middelen om gedrag te beïnvloeden.

2.2. Algemene mobiliteitsvisie

De gemeente Bergen op Zoom heeft als belangrijk doel dat zij de bereikbaarheid in de woongebieden, centra en bedrijventerreinen in en naar de gemeente in stand wil houden en waar nodig verbeteren. Tegelijkertijd wil de gemeente de verkeersdruk in de woongebieden en op de centrumwegen verminderen. In de Visie Verkeer en Parkeren zijn de volgende thema's benoemd: bereikbaarheid, duurzaamheid, leefbaarheid, duidelijkheid en verkeersveiligheid. De keuzes waar Bergen op Zoom voor staat zijn beschreven aan de hand van deze thema's en worden in de volgende paragraaf samengevat.

Om de negatieve verkeersgerelateerde milieueffecten te beperken en de verkeersveiligheid te vergroten moet zoveel mogelijk het (doorgaande) verkeer via de weg van de hoogste categorie (gebiedsontsluitings- en stroomwegen) worden afgewikkeld. De voorkeur gaat hierbij uit naar het (beter) benutten van de reeds bestaande infrastructuur in tegenstelling tot de aanleg van geheel nieuwe infrastructuur (uitzondering hierop vormt de Randweg Zuid en nieuwe afrit 29). In dit Verkeersplan komen de aspecten bereikbaarheid en leefbaarheid samen in het streven naar een evenwichtige verkeerstructuur, waarin alle weggebruikers (inwoners, werknemers en bezoekers) zich veilig over een goed uitgeruste structuur voor alle verkeerssoorten kunnen begeven. De hinder van verkeer moet tot een minimum worden beperkt. Verder verplaatsen mensen zich op een zo schone, veilige en efficiënte manier, wat net zo goed geldt voor het transport van goederen. Fiets en openbaar vervoer spelen hierin een belangrijke rol. Hiermee wordt mede invulling gegeven aan een duurzaam Bergen op Zoom.

De algemene visie en insteek van het Verkeersplan is samengevat in drie pijlers:

1. Het Verkeersplan sluit aan bij regionale ontwikkelingen en initiatieven die de kansen voor Bergen op Zoom versterken. De inwoners van, de werknemers in en bezoekers aan Bergen op Zoom, Lepelstraat, Halsteren, Heimolen en Kladde staan centraal, met als doel om de leefbaarheid van de woon- en leefgebieden te versterken.
2. Het Verkeersplan is afgestemd met andere beleidsvelden, in het bijzonder economie, ruimtelijke ontwikkeling, educatie, het kernen- en wijkenbeleid en toerisme en recreatie.
3. Het Verkeersplan en daaruit voortkomende acties en maatregelen sluiten aan bij wensen en voorkeuren van bewoners en betrokkenen: de gemeente ziet dit als voorwaarde voor succes.

Aansluiten bij de regio

De regio strekt zich uit van Midden-Brabant tot ver in Zeeland. Die regio en de regionale partners heeft de gemeente nu, misschien wel meer dan ooit, nodig om onze (gezamenlijke) belangen goed te kunnen behartigen. Voor de Regio West-Brabant (RWB) is een Ruimtelijke Visie West Brabant 2030 opgesteld. Deze visie beschrijft, met een doorkijk naar 2040, de koers van deze regio in een ruimtelijk casco[1]. Dat casco biedt een gemeenschappelijk kader voor de samenwerkingspartners in de aanpak van opgaven die uiteengezet zijn in de ruimtelijke agenda. Het is de koers van West-Brabant, waarin bestaande ambities gekoppeld zijn aan strategische keuzes ten aanzien van structurele veranderingen op langere termijn. In bijlage 1 zijn de regionale kaders en kansen verder uiteengezet.

[1] Bron: http://www.west-brabant.eu/projecten-programma-s/lopende-projecten/ruimtelijke-visie-west-brabant-2030/963

Aansluiten bij het karakter van de gemeente; 'het Theater van het Goede Leven'
De gemeente Bergen op Zoom heeft een unieke ligging,midden op de Brabantse Wal. Zowel op (inter)nationaal als regionaal niveau vormt Bergen op Zoom een economisch en toeristisch-recreatief knooppunt. Bergen op Zoom is een gemeente tussen de grote havens Antwerpen en Rotterdam met een compleet aanbod aan voorzieningen, recreatie en werkgelegenheid. Een gemeente waar de levendigheid van de binnenstad te combineren is met de rust van het omliggende water, de groene gordel, de kernen en het platteland. Het toekomstbeeld van Bergen op Zoom[2] is een duurzame gemeente met een hoogwaardige infrastructuur voor duurzame vervoerssystemen, waardoor de gemeente snel bereikbaar is vanuit de omliggende dorpen en steden. Bergen op Zoom vervult hierbij als centrumgemeente een regiofunctie. De keuzes die worden gemaakt op het gebied van mobiliteit,verkeer en vervoer moeten hierop aansluiten. Het verkeersbeleid is bedoeld voor de inwoners van en bezoekers aan Bergen op Zoom. Het beleid sluit zoveel mogelijk aan bij de lokale wensen en verwachtingen. In de volgende hoofdstukken wordt duidelijk hoe de gemeente dat doet.

De ambitie uit de Visie Verkeer en Parkeren (zie bijlage 1) vraagt om een uitwerking in een aantal beleidslijnen, die de visie vormen voor het verkeers- en vervoersbeleid voor de komende jaren. Een grote hoeveelheid kansen die er zijn, betekent ook impliciet dat keuzes gemaakt moeten worden. Alles tegelijk doen is geen optie, dus prioriteiten stellen is noodzakelijk. Aangezien voor de komende jaren maar beperkte financiële middelen beschikbaar zijn, richt de uitwerking van het beleid vooral op:

- Projecten waarbij we aan kunnen sluiten bij regionale ontwikkelingen;
- Gedragsbeïnvloeding om een meer duurzaam effect van maatregelen te bereiken;
- Beheer, onderhoud en verbeteren van bestaande infrastructuur.

2.3. Beleidslijnen per thema

De keuzes van Bergen op Zoom samengevat per thema:

<u>Bereikbaarheid</u>

- De verkeersstructuur (zie figuur B2.1) met volledige randweg en inprikkers is uitgangspunt met een gefaseerde uitwerking:
    - Het realiseren van een geoptimaliseerde Randweg West (korte- en lange termijn) en een nieuw te realiseren afrit 29 op de lange termijn.
    - Inrichten van de huidige gebiedsontsluitingswegen conform richtlijnen Duurzaam Veilig, zoals onder andere de Guido Gezellelaan en Van Konijnenburgweg .
- Rechtstreekse langzaam verkeerroutes vanuit wijken en de Brabantse Wal naar de binnenstad en bedrijvenlocaties aanwijzen. Zorgen dat aan het einde van de routes goede (eventueel bewaakte) fietsenstallingen met ruime openingstijden aanwezig zijn.
- Voor het openbaar vervoer geldt dat de regionale OV visie wordt gevolgd. Verder geldt van grof naar fijn:
    - Achterland verbindingen naar Randstad, Zeeland en België (per spoor) minimaal in stand houden en waar mogelijk verbeteren.
    - Regionale verbindingen naar omliggende kernen en steden zoals Tholen, West Brabant en Rotterdam-Zuid (per (HOV[3])-bus) minimaal in stand houden en waar mogelijk verbeteren.
    - Voor lokale verbindingen zoeken in de nieuwe concessie naar maatwerk voor scholen, bedrijven en zorginstellingen.

[2] Bron: Structuurvisie Bergen op Zoom 2030.
[3] HOV= Hoogwaardig Openbaar Vervoer

Duurzaamheid

In de kadernota Milieu en Duurzaamheid 2010-2014 zijn de eerste stappen gezet naar een duurzamere mobiliteit. Dit verkeersplan borduurt hierop voort, door de toekomstige verkeerstructuur zodanig in te gaan richten dat autokilometers verminderd worden – met name bij de interne ritten tot 7,5 km - en overige vervoerswijze gestimuleerd worden. Alle fietsparkeerplaatsen dienen dicht bij bestemmingslocaties gesitueerd te zijn. Oplaadpunten voor elektrische auto en fiets moeten voorhanden zijn of komen op bestemmingslocaties. Bij de actualisatie van het regionale verkeersmodel dient het milieumodel mede geactualiseerd te worden.



Leefbaarheid

De leefbaarheid in het centrum, woonwijken en de kernen blijft een belangrijk punt. Op plekken waar het verkeer niet hoort moet de inrichting van de weg ervoor zorg dragen dat de verkeersdruk teruggedrongen wordt. Bij de uitwerking van het verkeersbeleid vormt leefbaarheid een standaard item in de beoordeling.

Duidelijkheid

De informatievoorziening over verkeersthema's naar de bewoners, bezoekers en werknemers vindt regelmatig plaats via lokale- en sociale media (twitter en facebook).



Het aantal verkeersborden zorgt voor onduidelijkheden bij weggebruikers. Overbodige verkeersborden worden weggehaald.

Verkeersveiligheid

De komende jaren staat het thema verkeersveiligheid vooral in het teken van "Help Brabant op weg naar nul verkeersdoden". Met jaarlijkse thema's wordt aandacht gevraagd voor verkeersveiligheid in Brabant. Bergen op Zoom haakt hierop aan. Voor verkeersveiligheid wordt gebruik gemaakt van een knelpuntgerichte aanpak, waarbij gebruik wordt gemaakt van de informatievoorzieningen uit het thema duidelijkheid. Het thema verkeersveiligheid is in dit verkeersplan toegespitst op de doelgroepen voetgangers en fietsers.

In de volgende hoofdstukken wordt concreter gemaakt welke projecten deze keuzes tot gevolg hebben. De projecten die opgepakt worden, moeten ook goed gebeuren. Deze worden in samenwerking met bewoners en belangengroeperingen uitgevoerd. Deze algemene visie vraagt om een uitwerking in een aantal beleidslijnen, dat samen de strategie vormen voor het Verkeers- en Vervoersbeleid in de komende jaren. In het volgende hoofdstuk zijn deze per thema in detail uitgewerkt.

3. Uitwerking

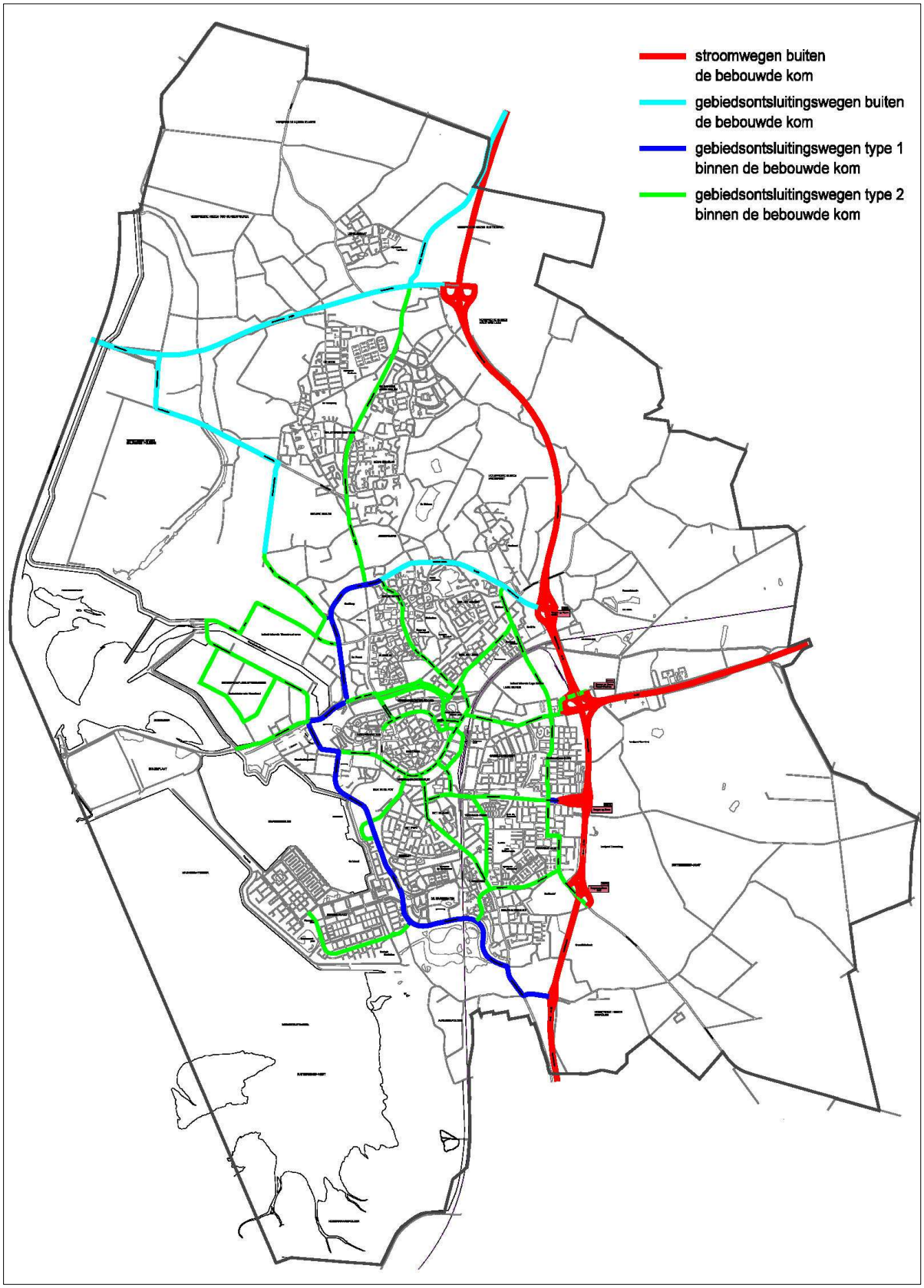
De basis en focus van het Verkeersbeleid van de komende jaren staat beschreven in het vorige hoofdstuk 'De Visie'. In dit hoofdstuk is een aantal beleidsthema's nader uitgewerkt tot concrete beleidslijnen, projecten en maatregelen. Achtereenvolgens wordt ingegaan op gedragsverandering en verduurzaming van de maatschappij, verkeersveiligheid, lopen en fietsen voor de korte afstand, kansen voor het openbaar vervoer, een gestructureerd wegennet en economische bereikbaarheid.

3.1. Hoofdwegenstructuur

Categorisering van wegen
Het streefbeeld is een indeling van de wegenstructuur met een eenduidige, herkenbare vormgeving die is afgestemd op de functie en waarin gevaarlijke conflicten zijn uitgesloten. Wanneer een weg goed herkenbaar is en volgens de juiste uitgangspunten is ingericht, wordt een goede verkeersveiligheid geboden, ook voor wegen waar een hogere rijsnelheid is toegestaan.
Er worden landelijk drie categorieën wegen onderscheiden met elk een eigen functie. Deze functies zijn:

- Stromen: het snel verwerken van het doorgaande verkeer. De kwaliteit van het stromen neemt toe bij meer continuïteit en hogere snelheid (binnen grenzen) van het autoverkeer. De A4 en A58 vormen de stroomwegen in de omgeving.
- Ontsluiten: het bereikbaar maken van wijken en gebieden. Deze wegen hebben een voedings- en verdeelfunctie. Deze wegen worden gekenmerkt door een hoge mate van uitwisseling. Zij verbinden de verblijfsgebieden met de stroomwegen. Bergen op Zoom kent drie type gebiedsontsluitingswegen:
    - Buiten de bebouwde kom met maximale snelheid van 80 km/uur;
    - Binnen de bebouwde kom (type 1) met maximale snelheid van 70 of 50 km/uur (randwegenstructuur);
    - Binnen de bebouwde kom (type 2) met maximale snelheid van 50 km/uur.
- Verblijven: het toegankelijk maken van de erven. Op wegen met een erftoegangsfunctie, ofwel de verblijfsgebieden, staat de verblijfsfunctie centraal. Hier ontmoeten alle verkeersdeelnemers elkaar. De snelheid van het verkeer dient hier laag te zijn (30 km/uur).

Vertaald naar de situatie in Bergen op Zoom geeft dit de toekomstige wegencategorisering zoals opgenomen in figuur 3.1.



Figuur 3.1: Toekomstige wegencategorisering

In het Duurzaam Veilig - beleid zijn essentiële herkenbaarheidkenmerken afgesproken. Als onderscheidend herkenbaarheidkenmerk is gekozen voor as- en kantmarkeringen. Uit kostenoverwegingen vindt de invoering ervan noodgedwongen zoveel mogelijk plaats in het kader van beheer en onderhoud.

Voor het bepalen van een categorisering worden twee uitgangspunten gehanteerd, namelijk de functie en het gebruik van de weg en haar omgeving. De visie hierbij is dat met name bij de woon-, winkel- en recreatiegebieden de verblijfsfunctie evident is. De wegen in deze gebieden hebben dan ook bij voorkeur een erftoegangsfunctie. Daarnaast zijn er wegen waarlangs geen specifieke voorzieningen liggen en waaraan in veel mindere mate gewoond wordt. Deze wegen zijn bestemd voor de ontsluiting van de wijken, kernen en bedrijventerreinen. Er zijn wegen die voornamelijk zijn gericht op het bereikbaar maken van de bovenliggende wegenstructuur, van wijken onderling en van voorzieningen waarbij de woon- en verblijfsfunctie duidelijk ondergeschikt is aan de ontsluitingsfunctie. Deze wegen vormen de zogenaamde gebiedsontsluitingswegen.

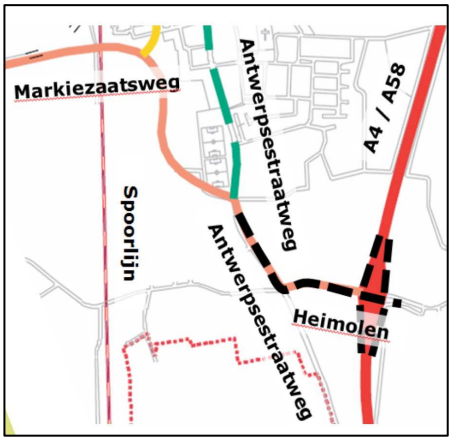
Mede op basis van de analyse tussen functie en gebruik vindt een aanpassing van de wegencategorisering plaats ten opzichte van het VSP uit 2005. De categorisering wordt afgestemd op de Verkeersstructuur uit de Visie Verkeer en Parkeren. Ten opzichte van het VSP 2005 is de wegencategorisering vereenvoudigd. De centrumontsluitingswegen (toen ook al gebiedsontsluitende wegen) worden niet meer als zodanig apart benoemd, maar behoren tot de gebiedsontsluitingswegen type 2. Daarbij blijft de mogelijkheid om in de vormgeving bij bijvoorbeeld de ontwerpsnelheid af te wijken.

Doorvertaling van de wegenstructuur Visie Verkeer en Parkeren
In bijlage 1 is het wensbeeld van de Visie Verkeer en Parkeren geschetst. Om dit wensbeeld te bereiken zijn op korte en lange termijn maatregelen nodig. Hieronder worden de beleidlijnen voor de toekomstige wegenstructuur uiteengezet.

A4/A58
Een sterke hoofdwegenstructuur is essentieel voor het (economisch) functioneren van de gemeente en de regio. Daarvoor wordt momenteel onder andere de A4 om Steenbergen gerealiseerd. Dat is voor gemeente, bedrijfsleven en regio onvoldoende om de komende jaren de doorstroming op het Rijkswegennet te kunnen garanderen. Samen met de regionale partners, het bedrijfsleven en de provincie is en blijft Bergen op Zoom zich hard maken voor verbetering van de doorstroming en verkeersveiligheid op de A4 en A58. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu (h)erkent vooralsnog de knelpunten op de rijkswegen onvoldoende. Tot 2025 is vooralsnog geen geld beschikbaar om knelpunten in de regio op de A4 en A58 aan te pakken, wel is er een gezamenlijk (Rijk, provincie en gemeenten en markt) project 'InnovA58' gestart om met slimme, efficiënte en innovatieve maatregelen de A58 te verduurzamen, veiliger te maken en beter door te laten stromen. Wat wil de gemeente verder wil is:

- **Afwikkeling en vormgeving knooppunt Zoomland**; Door toenemende druk van het (vracht)verkeer zorgt de verouderde vormgeving voor verminderde doorstroming en verkeersonveiligheid. De vormgeving moet worden afgestemd op het gebruik en de huidige voorschriften.
- **Doorstroming en verkeersveiligheid A58, tussen de knooppunten Markiezaat en De Stok**; De gemeente maakt zich zorgen om de doorstroming en verkeersveiligheid op deze belangrijke vervoerscorridor. Afnemende doorstroming zorgt nu en in de toekomst voor slechtere bereikbaarheid van de gemeente, Zeeland, Antwerpen en het Brabantse achterland. De gemeente vindt dan ook dat de capaciteit van dit wegvak uitgebreid moet worden, teneinde de toekomstige doorstroming en verkeersveiligheid te garanderen. De gemeente streeft ernaar om samen met regionale partners en bedrijfsleven het afwikkelingsniveau en bereikbaarheid van de stad op peil te houden.

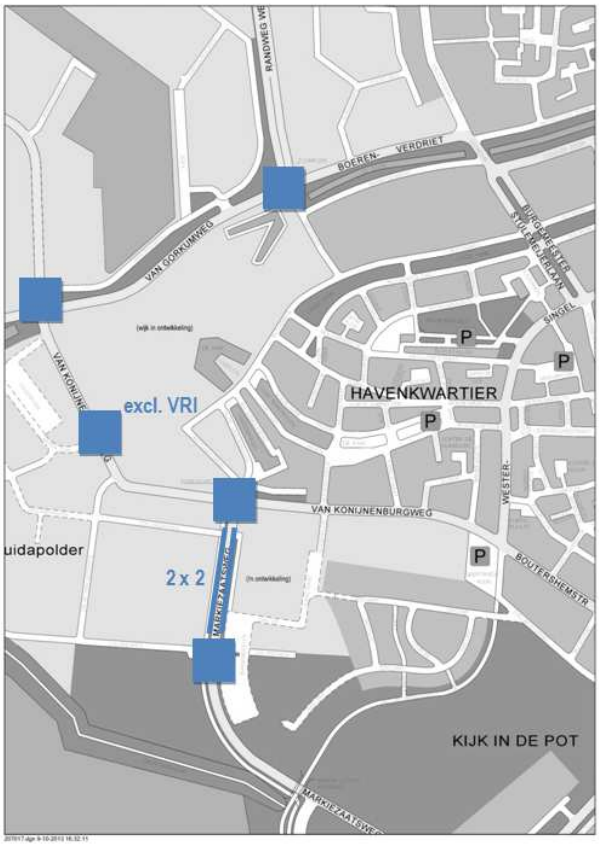
- **Verplaatsen Afrit 29**; Om de doorstroming op de rijkswegen te verbeteren en om de randwegenstructuur af te ronden wil de gemeente op den duur afrit 29 in zuidelijke richting verplaatsen (viaduct nabij Heimolen). Dit zorgt voor verbetering van de leefbaarheid nabij de Olympialaan. Daarnaast zorgt de nieuwe aansluiting voor een directere ontsluiting van de zuidelijke woongebieden van Bergen op Zoom. Bij het verplaatsen van afrit 29 wordt ingezet op behoud van de huidige op- en afrit. Echter het beleid van Rijkswaterstaat is erop geënt dat er geen extra aansluitingen op rijkswegen bijkomen. Het verplaatsen van de afrit is een lange termijn ambitie. Pas wanneer de mogelijkheid zich aandient (bijvoorbeeld verbreding A4, aanleg Robel spoorlijn of overige externe financiering) wordt deze ambitie omgezet in concrete planvorming. Vooralsnog wordt er vanuit gegaan dat dit niet voor 2020 - 2025 aan de orde is. Na afronding van de zuidelijke randweg is het eventueel mogelijk om ook de Antwerpsestraatweg zuid verder te ontlasten van verkeer. Mogelijk kan er een knip worden gerealiseerd, waardoor verkeer vanuit Hoogerheide niet meer rechtstreeks de Antwerpsestraatweg op kan rijden. Dit zorgt voor een verbetering van de leefbaarheid. De ontlasting van de Antwerpsestraatweg zuid moet,nadat er meer zicht is op verplaatsing van de afrit 29, nader worden onderzocht. Daarnaast vormt de A4 een belangrijke internationale transportas. Bij deze transportas past het om in de directe nabijheid vervoersgerelateerde voorzieningen (zoals overnachtingsplaatsen, parkeerlocaties voor vrachtauto's etc.) binnen de gemeente te realiseren. Deze vervoersgerelateerde voorzieningen moeten op vervoersknooppunten liggen, waarbij ze zo min mogelijk overlast veroorzaken voor de woongebieden, recreatieve voorzieningen en natuur. Bovengenoemde aspecten worden meegenomen in de integrale studie naar de oostelijke ontsluitingsstructuur van Bergen op Zoom (zie ook hierna).



Binnenstedelijk wegennet

De binnenstedelijke hoofdstructuur vraagt om de volgende maatregelen:

- **Optimalisatie Randweg West**; De autonome groei van het verkeer vanaf de industriegebieden Theodorushaven en Noordland, de ruimtelijke ontwikkelingen ScheldeVesting en De Zeeland en de toename van verkeer op de wegen rondom het centrum vragen om versterking van de Randweg West. Dit past in de visie van een sterkere randwegenstructuur, zoals vastgesteld in de Visie Verkeer en Parkeren. De Van Gorkumweg, Van Konijnenburgweg en Markiezaatsweg tot aan de Zeeland vormen de ontsluitingsroute voor de industriegebieden, het westelijke deel van het centrum, de woongebieden Havenkwartier en Spaanse Scharen (toekomstig) en de toeristisch recreatieve voorzieningen rondom de Binnenschelde . Om deze in de toekomst goed te kunnen blijven ontsluiten en om de centrumwegen te ontlasten wordt de bestaande infrastructuur op deze route geoptimaliseerd. Concreet betekent dit dat er op korte termijn maatregelen worden genomen. Voor de lange termijn (afhankelijk van de noodzaak na ontwikkeling van woongebieden en/of bedrijventerreinen) wordt de optimalisatie afgerond en/of wordt gezocht naar alternatieven voor ontsluiting van de (nieuwe) bedrijventerreinen. Deze alternatieven kunnen gezocht worden op bestaande of nieuwe infrastructuur. De volgende maatregelen horen daarbij (zie tabel 4.1).

Korte termijn	Lange termijn
	
• Geregeld kruispunt Van Gorkumweg – Boerenverdriet (Zoomplein) (incl. voorbereiding voor uitbreiding) • Aanpassing geregeld kruispunt Van Konijnenburgweg - Van Gorkumweg – Noordlandseweg (incl. voorbereiding voor uitbreiding) • 2x1 Van Konijnenburgweg en Van Gorkumweg (huidige situatie inclusief ruimtereservering voor 2x2) • Geregeld kruispunt Van Konijnenburgweg - Markiezaatweg (incl. voorbereiding voor uitbreiding) • 2x2 Markiezaatweg (tussen Van Konijnenburgweg en Calandweg) • Kruispunt Van Konijnenburgweg – Calandweg (exclusief verkeerslichten (ter hoogte van nieuwe brandweerkazerne) • Geregeld kruispunt Markiezaatweg – Calandweg (nabij de Zeeland) (incl. voorbereiding voor uitbreiding) • Doortrekking groene golf tot aan kruispunt Van Gorkumweg - Noordlandseweg	• 2x2 Markiezaatweg (tussen M.L. Kingbrug en Calandweg) na realisatie van Spaensche Scharen • 2x2 Van Konijnenburgweg en Van Gorkumweg • Geregelde kruispunt Van Konijnenburgweg – Calandweg (ter hoogte van nieuwe brandweerkazerne) • Doortrekking groene golf tot aan kruispunt Markiezaatweg – Calandweg (nabij de Zeeland) en/of • Alternatieve ontsluiting voor bereikbaarheid (nieuwe) bedrijventerreinen en/of woongebieden.

Tabel 4.1: Optimalisatie Randweg West (korte- en lange termijn maatregelen)

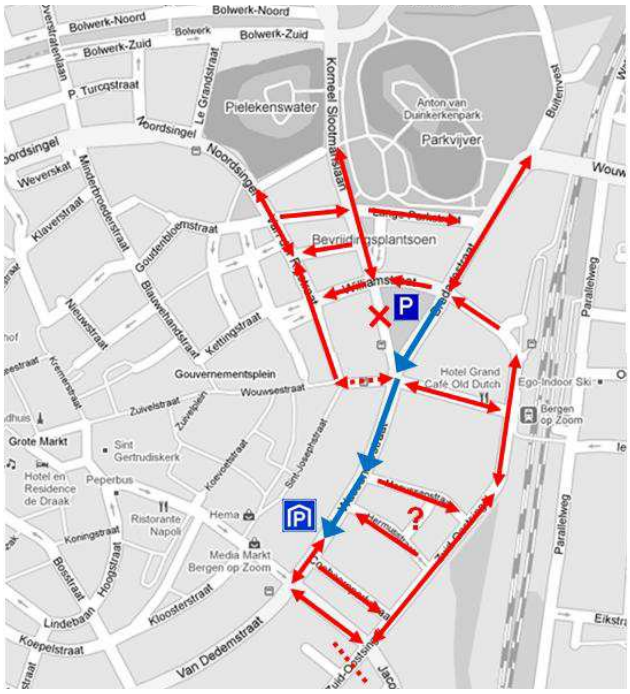
- **Ontsluiting Noordland en Theodorushaven**; Deze bedrijventerreinen worden gescheiden van elkaar door de Theodorushaven. De randweg en de brug over de Burgemeester Peterssluis vormen de verbinding tussen de beide terreinen. De ligging en de verkeersintensiteiten van de afzonderlijke

bedrijventerreinen is dusdanig dat twee aansluitingen noodzakelijk zijn. Voor bedrijventerrein Theodorushaven is de Lelylaan de primaire ontsluiting; voor bedrijventerrein Noordland is dat de Van Konijnenburgweg. De Duurzaam Veilige wegenstructuur (categorisering van wegen) is zodanig opgesteld dat verkeer zo snel mogelijk op een weg van een hogere orde (categorie) rijdt. Dus verkeer richting Noordland via de Lelylaan laten rijden is in strijd met deze beleidslijn, aangezien verkeer via de brug Burgemeester Peterssluis dan om rijdt om op een weg van hogere orde te komen. Daarnaast kent deze route andere knelpunten. Op het kruispunt Lelylaan – Randweg kan de capaciteit vergroot worden, waarbij dan ook de Lelylaan zelf aangepast moet worden. Hiervoor is particuliere grond nodig en daarnaast is de brug over de Burgemeester Peterssluis niet volledig toegerust op een dergelijke hoeveelheid verkeer. Kortom grondaankopen en realisatie van een nieuwe brug zijn kostbare aangelegenheden. Op korte termijn is het noodzakelijk de randweg aan te passen voor de ontsluiting van de stad, nieuwe woonwijken en De Zeeland. Hierbij kan direct ook de ontsluiting van Noordland (inclusief containerterminal) goed geregeld worden (werk met werk maken), maar dit is ook kostbaar.
In de structuurvisie wordt de Auvergnepolder aangeduid als zoekgebied voor mogelijke uitbreiding van bedrijventerreinen. De regionale ruimtelijke borging heeft plaatsgevonden in de 'Regionale Agenda Werklocaties'. Daarin is de Auvergnepolder opgenomen met als realisatieprognose na 2020. Daarmee is een alternatieve noordelijke ontsluiting via bijvoorbeeld de Noorder Kreekweg en Eendrachtsweg op korte nog niet aan de orde. De ontsluiting van bedrijventerreinen Theodorushaven en Noordland blijft de komende jaren geënt op de randweg west en noord (zie hierboven). Verbetering van deze route is dan ook van evident belang. Voor de lange termijn (afhankelijk van de noodzaak na ontwikkeling van bedrijventerreinen) wordt de optimalisatie van de Randweg afgerond en/of wordt gezocht naar alternatieven voor ontsluiting van de (nieuwe) bedrijventerreinen. Deze alternatieven kunnen gezocht worden op bestaande of nieuwe infrastructuur.

- **Oostelijke ontsluitingsstructuur Bergen op Zoom**; De Rooseveltlaan krijgt in de wegenstructuur uit de Visie Verkeer en Parkeren een belangrijkere functie voor het ontsluiten van de oostelijke woongebieden, het centrum en het ziekenhuis. Dit kan mogelijk effect hebben op de verkeersintensiteiten en leefbaarheid op de Rooseveltlaan, Wouwsestraatweg, Guido Gezellelaan en Antwerpsestraatweg. Deze effecten en de hele oostelijke op- en afrittenproblematiek moet nader integraal en in onderlinge samenhang worden bezien. Hiervoor wordt een integrale (gebieds)visie 'Oostelijke ontsluitingsstructuur Bergen op Zoom' opgesteld. In deze visie moet de bereikbaarheid van het Lievensberg ziekenhuis, de gemeenschappelijke meldkamer en de functie en vormgeving van alle aanpalende wegen integraal worden meegenomen, evenals de vormgeving van de huidige aansluiting 28 (Rooseveltlaan) op de A4/A58. Naast de verkeerskundige effecten worden in deze visie ook de ruimtelijke en leefbaarheidseffecten op de omgeving meegenomen.
- **Bereikbaarheid Lievensberg ziekenhuis**; Het Lievensberg ziekenhuis krijgt in de toekomst een meer regionale functie. Het ziekenhuis gaat zich meer specialiseren (o.a. Acute zorg en Moeder en kindcentrum). Dit betekent dat de bereikbaarheid vanuit de regio goed op orde moet zijn. Het ziekenhuis en de gemeente willen in de toekomst een directe ontsluiting van het ziekenhuis op de Rooseveltlaan. Hierdoor is het ziekenhuis vanuit de regio beter bereikbaar en worden de (woon)straten in de omgeving van het ziekenhuis ontlast. De directe ontsluiting op de Rooseveltlaan moet zoals hierboven al is aangegeven, integraal worden meegenomen in de (gebieds)visie 'Oostelijke ontsluitingsstructuur Bergen op Zoom'.
- **Guido Gezellelaan – Pastoor Jutenlaan**; De route Guido Gezellelaan en Pastoor Jutenlaan vormt een belangrijke ontsluitingsroute vanuit de zuidelijke woongebieden. Herinrichting van de Guido Gezellelaan past binnen het eerder gesteld verkeersbeleid en hoeft derhalve niet te wachten op nadere bestudering van de oostelijke ontsluitingsstructuur van Bergen op Zoom. Wijziging van de functie van de Antwerpsestraatweg en het eventueel aanpassen van het kruispunt Guido

Gezelleaan – Antwerpsestraatweg wordt wel meegenomen in de integrale (gebieds)visie ‘Oostelijke ontsluitingsstructuur Bergen op Zoom’.

- **Centrumstructuur versus centrumring;** De afgelopen jaren en in het VSP wordt gesproken over een centrumring. Dit impliceert dat automobilisten de hele ring gebruiken en dat alle centrumwegen even zwaar belast worden. Dit is niet het geval. Veelal gebruiken automobilisten maar een gedeelte van de centrumring. Afhankelijk van de herkomst en bestemming die ze hebben. Ook is de verkeersintensiteit niet overal hetzelfde. Op sommige delen van de centrumstructuur is het drukker dan op andere weggedeelten. De verkeersintensiteit is ook sterk afhankelijk van de periode. Op piekmomenten, zoals de zaterdag worden de wegvakken nabij de parkeervoorzieningen veel intensiever gebruikt dan op doordeweekse dagen. Voortaan wordt niet meer uitgegaan van een echte centrumring, maar van de centrumstructuur met centrumwegen. Dat betekent ook dat op onderdelen de centrumwegen af kunnen wijken in functie, gebruik en vormgeving. In de toekomst gaat dit ook gebeuren voor de Westersingel en Bredasestraat (zie hieronder). Voor de overige weggedeelten van de centrumstructuur geldt dat de huidige functie en vormgeving blijven gehandhaafd. Alleen de functie en rijrichtingen van de Wassenaarstraat (zie hierna) en de vormgeving van de kruispunten wordt de komende jaren onderzocht.
- **Vormgeving kruispunten centrumstructuur;** In hoofdstuk 2 is al gesproken over de knelpunten op de centrumstructuur. De knelpunten op de centrumstructuur gaan over de verkeersdruk, de snelheid buiten piekperioden en de verkeersveiligheid op met name kruispunten. Een mogelijke oplossing daarvoor is op de kruispunten van de centrumstructuur een kruispuntplateau aan te brengen. Dit zorgt voor een lagere snelheid, het verhogen van de verkeersveiligheid en het draagt bij aan het ontmoedigen van doorgaand verkeer over de centrumwegen. Een nadeel van kruispuntplateaus is het comfort voor busreizigers. In een nadere studie worden de effecten en haalbaarheid van kruispuntplateaus op de centrumstructuur onderzocht. Daarbij worden de busroutes van de nieuwe OV-concessie (ingaande in 2015) meegenomen.
- **Bredasestraat – Wassenaarstraat;** Al jaren wordt gesproken over de bereikbaarheid en doorstroming van de zuidoostelijke centrumstructuur. In het kader van het Verkeersplan is, met behulp van nieuwe verkeerstellingen, de verkeerafwikkeling geanalyseerd. Conclusie is dat de verkeersafwikkeling op het kruispunt Wassenaarstraat – Bredasestraat op piekmomenten onvoldoende is. Ook in de toekomst (na uitvoering van maatregelen Visie Verkeer en Parkeren) is de verwachting dat de verkeersdruk op piekmomenten niet opgelost is. De verkeersafwikkeling kan niet worden verbeterd door alleen maatregelen op het kruispunt zelf. Daarom is gekeken naar de aanpassing van de zuidoostelijke centrumstructuur. Door wijziging van de verkeersstructuur is het mogelijk de verkeersafwikkeling te verbeteren. Daarbij is gezocht naar de minst ingrijpende maatregelen, die passen bij de recente herinrichting.



Voorgesteld wordt om:

- Conform de uitgangspunten uit de Visie Verkeer en Parkeren (minder doorgaand verkeer door centrum, afwaarderen Wouwsestraatweg, Stadsentree Rooseveltlaan) instellen van **éénrichtingsverkeer in de Bredasestraat (tussen Stationsstraat en Oude** Stationsweg) in zuidelijke richting;
- Conform het VSP 2005 instellen van éénrichtingsverkeer in de Wassenaarstraat (tussen Stationsstraat en inrit Parade) in zuidelijke richting.

- **Afwaarderen van Westersingel;** De Westersingel maakt op dit moment onderdeel uit van de centrumring. De huidige functie als centrumontsluitingsweg zorgt voor barrièrewerking tussen de oude stadskern en het Havenkwartier. Met de huidige intensiteit van ruim 9.000 mvt/etmaal is de Westersingel belangrijk onderdeel van de centrumstructuur. In het toekomstig wensbeeld vormt de Westersingel geen barrière meer en is het meer een verbindende schakel tussen stadskern en Havenkwartier. De functie van de Westersingel wordt teruggebracht naar een erftoegangsfunctie met een maximale snelheid van 30 km/uur uur. Ter hoogte van de Gevangenpoort zijn kansen om meer een pleinfunctie te realiseren in de vorm van 'shared space'. Door de nieuwe functie en vormgeving wordt het verkeer teruggebracht tot zo'n 5.000 mvt/etmaal. Het blijft in de toekomst dus mogelijk om als automobilist gebruik te maken van de Westersingel. Alleen is de Westersingel veel meer bedoeld voor ontsluiting van aangrenzende percelen en omliggende buurten. Nu is het langzaam verkeer te gast en straks is de auto te gast. Vooral in de omgeving van de Gevangenpoort krijgt het langzaam verkeer sterk de voorkeur.



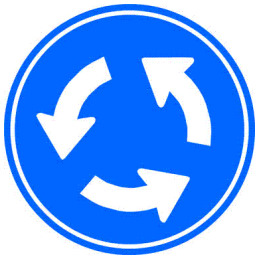
- **Halsterseweg;** Het noordelijk deel van de Halsterseweg (Halsteren) wordt door de verlenging (en afronding) van de A4 minder zwaar belast. Dit deel blijft onderdeel van de gemeentelijke hoofdwegenstructuur. Het zuidelijk deel van de Halsterseweg wordt vooralsnog niet opnieuw aangesloten op de Randweg. Dit omdat er goede verkeersalternatieven zijn en het kruispunt met de Randweg zwaar belast blijft.
- **Verbetering Verkeersregelinstallaties;** Een aantal verkeerslichteninstallaties (VRI's) is verouderd en is aan vervanging toe. De komende jaren worden diverse installaties opgeknapt en waar nodig vervangen.



- **Inventarisatie verkeersborden;** De afgelopen jaren is het bordenbestand binnen de gemeente toegenomen. In sommige gevallen kan het aantal verkeersborden worden gereduceerd. Hiervoor moet het huidige bordenbestand worden geïnventariseerd en moet de doelmatigheid ervan worden bekeken. Andere gemeenten in de regio hebben hiermee reeds ervaringen opgedaan. Deze analyse wordt de komende jaren uitgevoerd.
- **Transferium**; Is een ruime P+R (Park and Ride) parkeergelegenheid aan de rand van een stad om de parkeerdruk van het stadscentrum en de files op de wegen naar de stad te verminderen. Bergen op Zoom is qua externe bezoekersaantallen naar de binnenstad vooralsnog te klein voor een Transferium met goede openbaar vervoer verbinding naar de binnenstad. Ook is de bereikbaarheid naar de binnenstad nog zodanig (weinig reistijdverliezen vanaf de rand van de stad en voldoende parkeervoorzieningen) dat het gebruik van een Transferium beperkt zal zijn. Indien een ontwikkeling aan de rand van de stad zich voordoet wordt de haalbaarheid van Transferium daarin meegenomen.



- **Rotonde versus verkeerslichten; D**e gemeente Bergen op Zoom gaat ervan uit dat daar waar het mogelijk is op kruispunten (meerstrooks)rotondes aan te leggen. Het gaat daarbij over nieuwe infrastructuur of daar waar in de toekomst kruispuntreconstructies plaatsvinden. Uitzonderingen op dit uitgangspunt zijn:



  - De doorstroming op rotondes is over het algemeen goed. Echter hebben (meerstrooks)rotondes een maximale capaciteit. Daar waar de verkeersintensiteiten op het kruispunt te hoog zijn wordt, ter bevordering van de doorstroming, een met verkeerslichten geregeld kruispunt aangelegd;
  - Daar waar de fysieke ruimte onvoldoende is, wordt gekozen voor een met verkeerslichten geregeld kruispunt;
  - Op locaties waar de toepassing van beïnvloedingssystemen (zoals Groene Golf en Vetag voor bussen en/of hulpdiensten) de doorstroming kunnen bevorderen, wordt een met verkeerslichten geregeld kruispunt aangelegd.

3.2. Economische bereikbaarheid

Goede infrastructuur is een basisvoorwaarde voor continuïteit of economische groei. Naast de hoofdwegenstructuur heeft Bergen op Zoom een strategische ligging aan het water. Goederenvervoer en zakelijk/recreatief verkeer mogen niet gehinderd worden door zwakke schakels in de infrastructuur. Uniek voor West-Brabant is dat goede infrastructuur een impuls is voor grensoverschrijdend verkeer en vervoer tussen Rotterdam en Antwerpen (noord-zuid) en Zeeland en Oost-Brabant / Duitse achterland. Bergen op Zoom heeft een centrale ligging op de grens van drie provincies (Noord-Brabant – Zeeland en Antwerpen). Goede infrastructuur en grensoverschrijdend vervoer zorgen voor kansen op het gebied van economische groei en werkgelegenheid. Bergen op Zoom heeft een stevige positie in de economische topsectoren (Biobased Economy, logisitiek en maintenance) in Zuidwest-Nederland. De vestiging van de Green Chemistry Campus (op het terrein van SABIC) in 2011 is een belangrijke ontwikkeling. Het toekomstbeeld van deze Campus is dat deze hét centrum wordt van de open chemische innovatie als het gaat om biobased innovaties. Goede bereikbaarheid is daarvoor essentieel. Goede bereikbaarheid van de gemeente en de regio dragen bij aan de aantrekkingskracht voor het vestigen van bedrijven en werknemers. Naast de economische bereikbaarheid voor de regio zijn het centrum van Bergen op Zoom, de bedrijventerreinen (o.a. Noordland, Theodorushaven, de Lage Meren en Oude Molen) en de toeristisch-recreatieve voorzieningen gebaat bij een goede bereikbaarheid.

Zowel op rijksniveau als binnen Brabant zijn de discussies over logistiek momenteel nog niet afgerond. Het Rijk werkt in aansluiting op het Trans Europese Netwerk Transport (TEN-T) aan een internationaal en nationaal kernnet logistiek. De provincie Noord-Brabant is bezig met het opstellen van de Logistieke Agenda Brabant. Met deze agenda ontstaat een overkoepelend beeld van de economische kansen voor de logistieke sector in Brabant en van de knelpunten die opgelost moeten worden om die kansen te kunnen benutten. Voor Brabant en specifiek ook West-Brabant is de logistieke sector een belangrijke economische sector. Zelfs het meest pessimistische economische scenario laat voor Nederland in 2040 een groei van goederenstromen zien. West- Brabant (en Bergen op Zoom) profiteert daarvan meer dan gemiddeld door haar ligging en aanwezigheid van topsectoren.

Het Verkeersbeleid van Bergen op Zoom is erop gericht om de economische bereikbaarheid te optimaliseren. De gemeente wil de infrastructuur optimaal inrichten om aan de ene kant bij te dragen aan een goed vestigingsklimaat voor bedrijven en werknemers en aan de andere kant een goede bereikbaarheid

naar de (winkel)centra. Meer dan ooit worden randvoorwaarden aan de economische bereikbaarheid gesteld. Om dit te bereiken zet de gemeente de komende jaren in op:

- Snelle afronding A4 bij Steenbergen en verbetering doorstroming A4/A58;
- Optimalisatie van randwegenstructuur (en bereikbaarheid bedrijventerreinen) en stadsentrees;
- Snelle spoorverbindingen vanuit regio naar België;
- Kwalitatief goede en waar mogelijk hoogwaardige fietsstructuur (incl. voldoende stallingsplekken bij voorzieningen, in centra en nabij NS-station);
- Haalbaarheidsstudie door bedrijventerreinen voor verbetering openbaar vervoer industriegebieden Noordland en Theodorushaven);
- De Robellijn komt prominent terug in de Brabantse Spoor Agenda 2030 en de strategische agenda van de regio. De Robellijn is voor de regio van strategisch zeer groot belang. De dedicated goederenspoorlijn draagt voor een groot deel bij aan de veiligheid (spoorweg- en externe veiligheid) en leefbaarheid in de kernen, waaronder die in Bergen op Zoom. Daarnaast is de Robellijn een voorwaarde voor verdere (economische) groei van het goederenvervoer over spoor en de economische topsectoren (Biobased Economy, logisitiek en maintenance) in Zuidwest-Nederland. Bergen op Zoom gaat er vanuit dat er geen verdere toename van het goederenvervoer op bestaand spoor plaatsvindt (Structuurvisie Bergen op Zoom 2030). Toename van het goederenvervoer kan alleen maar op een dedicated goederenspoorlijn buiten de kern om. Er ligt daarbij een uitdaging om de spoorinfrastructuur (Robellijn) zo optimaal en efficiënt mogelijk in de kwetsbare omgeving tussen bebouwing en Brabantse Wal in te passen.



- De gemeente Bergen op Zoom heeft de afgelopen jaren onderzoek gedaan naar een bevoorradingssysteem voor de binnenstad. Dit heeft vooralsnog niet geleid tot particuliere initiatieven. De gemeente staat open voor lokale particuliere initiatieven en participeert in regionale initiatieven en onderzoeken.
- De gemeente Bergen op Zoom werkt aan het instellen van een vrachtwagenverbod in woongebieden. Hiermee wil de gemeente de leefbaarheid verbeteren. Het parkeerverbod wordt geregeld via de Algemeen plaatselijke verordening (APV) en heeft betrekking op een aantal specifieke locaties;
- Inzetten op de goederenspoorlijn Rotterdam – België, onder voorwaarde dat het tracé van deze nieuwe goederenspoorlijn aan de oostkant van de stad komt te lopen;
- Scheepvaartverbinding langs het Schelde-Rijnkanaal extra benutten voor goederenvervoer om mogelijk de verkeersdruk op de snelweg te verlagen. Ook is er het voornemen een containerterminal te ontwikkelen aan de kop van Noordland, buiten de brug. Dit voornemen past binnen het traject om Bergen op Zoom economisch beter te positioneren en de strategische ligging aan het water beter te benutten.

3.3. Lopen en fietsen voor de korte afstand

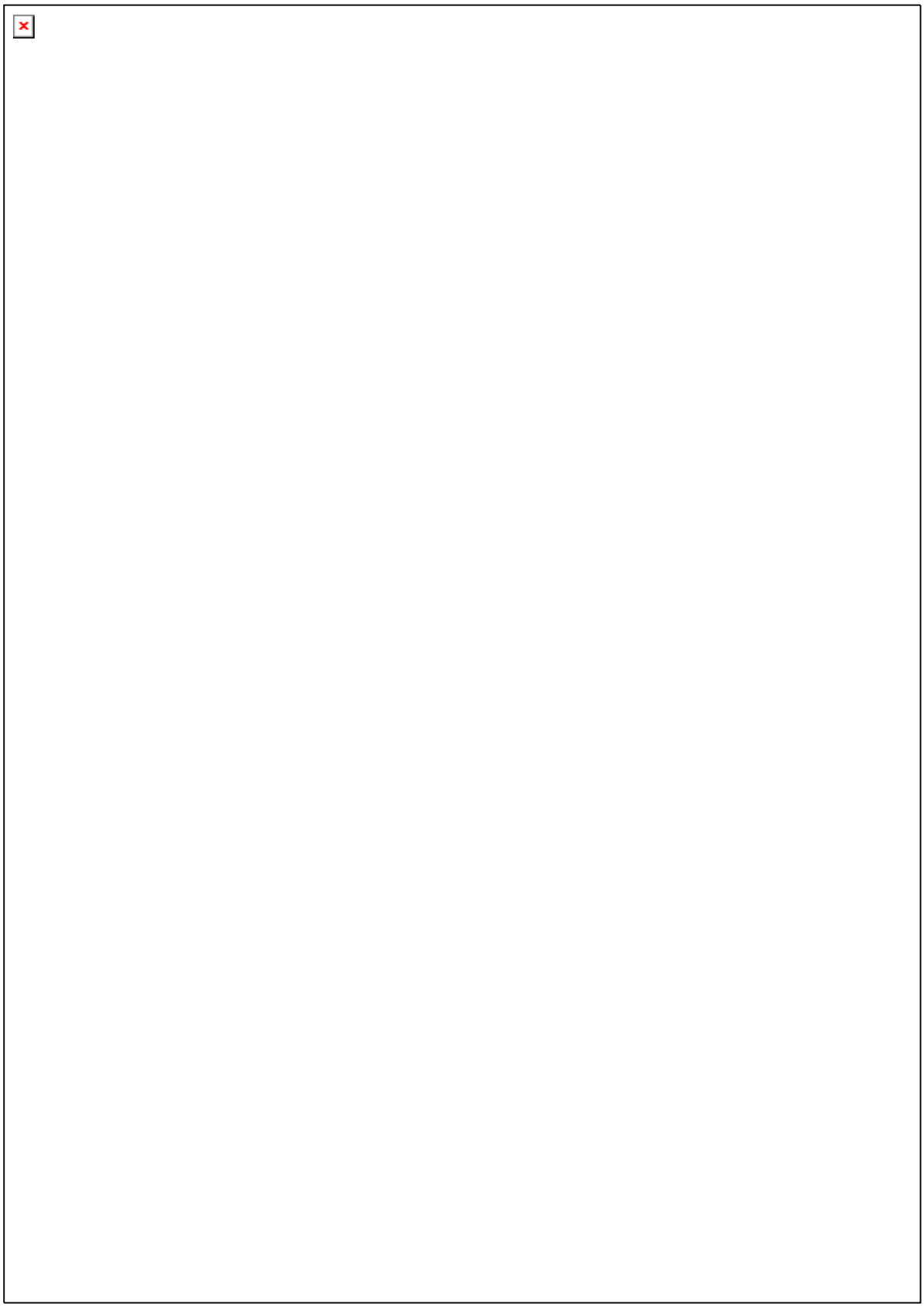
Fiets

De fiets moet concurrerend zijn op de korte afstanden. Hiervoor moeten veilige en kwalitatief goede voorzieningen voor het fietsverkeer gerealiseerd worden. Een hoogwaardig netwerk komt tot stand door de regionale en lokale fietsroutes met elkaar te verbinden. Infrastructurele maatregelen, beleid en promotie moeten op elkaar worden afgestemd om het fietsgebruik voor de toekomst te stimuleren.

De gemeente Bergen op Zoom zet in op:

- Het blijvend verbeteren van het fietsnetwerk. Daarbij ligt de focus op de regionale structuur, de gemeentelijke hoofdfietsroutes en het recreatieve fietsknooppuntennetwerk. Vanuit zowel bewoners als politiek is er de wens om het fietsnetwerk te verbeteren, zodat het aantrekkelijker en veiliger wordt om van de fiets gebruik te maken. Het goed en veilig kunnen parkeren van de fiets bij de bestemming is een belangrijk motief om de fiets te pakken, waardoor de fiets ook concurrerend met de auto kan zijn. Bij optimalisatie van het fietsnetwerk ligt er ook een kans voor het verbeteren van de snelfietsroute naar Roosendaal (mede in het licht van doorstromingsproblematiek A58 en verbetering regionale bereikbaarheid van het Lievensberg ziekenhuis).
- Op basis van de CROW-uitgave 'Leidraad Fietsparkeren' uit 2010, wordt in de komende actualisatie van de Nota parkeernormering ook fietsparkeernormen opgenomen. Daarin wordt aangegeven hoeveel stallingsplaatsen nodig zijn bij welke voorziening en waarop speciaal moet worden gelet. Daarnaast moeten ook bij bushaltes goede fietsenstallingen worden gerealiseerd.
- Meer aandacht besteden aan communicatie van de (persoonlijke) voordelen van het fietsen. Ook de regio Westelijk Noord-Brabant kan hier een belangrijke rol in spelen, door bijvoorbeeld door de organisatie van regionale fietsprojecten, zoals de fietsverlichtingscampagne. Verder zijn regionale maatregelen gericht op het menselijk gedrag vastgelegd in de regionale verkeersveiligheidsvisie. Daarnaast vervult de gemeente zelf een stimulerende rol door het treffen van mensgerichte maatregelen en BVL (Brabants Verkeersveiligheids Label) op de scholen in de gemeente.
- Aansluiten op regionale campagne "Fiets in de versnelling" is de volgende doelstelling geformuleerd: 'Op welke wijze kan de provincie Noord-Brabant samen met haar partners het fietsgebruik stimuleren, om daarmee een bijdrage te leveren aan de verbetering van de bereikbaarheid (van met name stedelijke kerngebieden), leefbaarheid en gezondheid?' Het regionale actieprogramma richt zich op twee doelgroepen:
    - Doelgroep 1: de fietsers in het woon-werkverkeer; Daarin ligt de focus van de regio op het samen met bedrijven plannen maken hoe fietsgebruik kan worden gestimuleerd en het in beeld brengen van de belangrijkste pendelstromen in West-Brabant. Op korte termijn worden mogelijke snelfietsroutes in West-Brabant verkend.
    - Doelgroep 2: de recreatieve fietser; Hierbij ligt de focus op het uitbreiden van het recreatief fietsnetwerk met voorzieningen voor elektrische fietsen. Op korte termijn wil de regio het gebruik van het recreatieve fietsnetwerk in beeld brengen.

In figuur 3.3 is de toekomstige fietsstructuur weergegeven.



Figuur 3.3: Toekomstige hoofdfietsstructuur

Voetgangers- en gehandicaptenvoorzieningen
Met de toenemende vergrijzing neemt het aantal voetgangers met een hulpmiddel zoals een stok, rollator, rolstoel en scootmobiel fors toe. Deze voetgangers brengen gemiddeld 50% meer tijd door in het verkeer dan voetgangers zonder hulpmiddel. Waar 'gewone' voetgangers vaak de fiets als alternatief hebben, gaat dit voor deze groep niet op. Aangezien verplaatsen over het algemeen meer moeite kost, wordt gekozen voor de route met de minste weerstand. Dat hoeft niet de kortste route te zijn, maar wel de vlakste, minst riskante route of de route met voldoende rustpunten. Om ervoor te zorgen dat mensen blijven lopen, is de nabijheid van voorzieningen en essentiële bestemmingen cruciaal, evenals een goede basiskwaliteit van de voetgangersvoorzieningen naar die bestemmingen. Een goede inrichting (denk aan veilige oversteekvoorzieningen en verlaagde trottoirbanden) is noodzakelijk om de zelfstandige mobiliteit van met name ouderen, kinderen en gehandicapte voetgangers te garanderen. Dergelijke voorzieningen kunnen het verschil betekenen tussen afhankelijkheid van anderen en zelfstandig aan het verkeer en sociale leven deelnemen. Daarnaast worden voetgangers- en gehandicaptenvoorzieningen integraal betrokken bij ruimtelijke ontwikkelingsplannen. Qua inrichting wordt de huidige werkwijze voortgezet:

- Bij de realisatie van trottoirs gelden de eisen voor toegankelijkheid (voor rolstoelen, kinderwagens en voor blinden en slechtzienden) als uitgangspunt. Hierbij is altijd sprake van maatwerk en vindt een afweging plaats tussen toegankelijkheid, verkeerskundig en stedenbouwkundig ontwerp en kosten.
- Veilige bereikbaarheid van scholen voor voetgangers door middel van goede trottoirs en oversteekvoorzieningen.

3.4. Kansen voor het openbaar vervoer

Station Bergen op Zoom vormt een belangrijk middelpunt in het totale openbaar vervoer netwerk op landelijk, regionaal en lokaal niveau. Op landelijk niveau haakt Bergen op Zoom aan op het brede intercity netwerk in het land. Wat aandacht behoeft is de spoorverbinding naar België, zoals in de regionale Openbaar Vervoervisie ook al is verwoord. Op regionaal niveau ligt Bergen op Zoom op het middelpunt van twee busconcessies, namelijk West-Brabant en Zeeland. Op lokaal niveau komen alle stadbuslijnen samen bij het station. Kortom Station Bergen op Zoom vormt een belangrijk knooppunt van het openbaar vervoer in West Brabant en dat moet in de toekomst behouden blijven.

Om in de toekomst het middelpunt te blijven is beleid nodig wat dit ondersteunt en versterkt. Het openbaar vervoerbeleid van de gemeente Bergen op Zoom richt zich op de drie genoemde niveaus.

Landelijk niveau
Op landelijk niveau is het belangrijk dat de twee keer per uur intercity verbinding richting de Randstad en Zeeland minimaal gehandhaafd blijft, waarbij Schiphol rechtstreeks bereikbaar moet blijven. Tijdens de looptijd van dit beleidsplan zet de gemeente zich landelijk in om deze doelstelling te handhaven. Uitbreiding van het aantal treinen juicht de gemeente zeker toe. De bereikbaarheid van België per spoor heeft regionale aandacht, maar Bergen op Zoom doet alles wat in haar kunnen ligt om dit te ondersteunen.

Veiligheid en betrouwbaarheid van het spoor heeft voor het Kabinet hoge prioriteit. Daarom is in het Regeerakkoord onder meer opgenomen dat er een Verbeterprogramma komt om het aantal overwegincidenten te verminderen. Bergen op Zoom sluit zich aan bij dit programma en gaat kijken in hoeverre verbeteringen noodzakelijk zijn op de gelijkvloerse overgangen (met name geënt op doorstroming en veiligheid).

Regionaal niveau

De verbindingen naar de regio-gemeenten vormen een belangrijke schakel naar het landelijke netwerk. Op dit moment worden de regionale lijnen ook gebruikt voor lokaal openbaar vervoer. Binnen de nieuwe concessie van het openbaar vervoer in Noord-Brabant moet ruimte gezocht worden om het openbaar vervoer op lokaal niveau meer maatwerk te laten leveren. Hiervoor wordt ook naar de regionale lijnen gekeken. Op het moment dat er reistijdwinst te behalen is op een regionale lijn binnen Bergen op Zoom, komt dit ten goede aan het lokale kwaliteitsniveau. Daarnaast levert de reistijd winst een positieve bijdrage aan de openbaar vervoer bereikbaarheid van de omliggende gemeenten, omdat deze sneller op Bergen op Zoom centrum / station zijn. De komst van de A4 biedt mogelijkheden om de reistijd met het openbaar vervoer naar Rotterdam-Zuid aanzienlijk te verkorten.



Lokaal niveau

Op lokaal niveau is het belangrijk dat het centrum, scholen, zorginstellingen (o.a. Ziekenhuis en Vrederust) en het bedrijventerrein goed bereikbaar worden, cq. blijven met openbaar vervoer. Door de regionale lijnen niet meer lokaal in te zetten, maar juist regionaal ontstaat ruimte om op lokaal niveau maatwerk te gaan leveren. De nieuwe busconcessie in Noord-Brabant biedt deze mogelijkheden, echter kan dit pas zodra de concessiehouder bekend is.

Op lokaal niveau is het belangrijk dat het lokale openbaar vervoer goed wordt afgestemd met de regiotaxi en WMO-vervoer. Door de aanwezigheid van onder andere toegankelijke haltes en goed toegankelijk materieel kan winst behaald worden in een goede afstemming. Op deze wijze kan maatwerk geboden worden daar waar nodig is en wordt het reguliere openbaar vervoer beter benut.

Op lokaal niveau dient de haalbaarheid onderzocht te worden of parkeren op afstand van het centrum om vervolgens met het openbaar vervoer het centrum in te gaan haalbaar is. Dit geldt zowel voor de doelgroep bezoekers als werknemers van het centrum. Hiervoor dient in eerste instantie de beschikbare aanwezige parkeercapaciteit benut te worden, alvorens parkeercapaciteit wordt bij gemaakt.
Bij bushaltes in het buitengebied is het belangrijk dat hier kwalitatief goede en veilige fietsenstallingen aanwezig zijn om de overstap tussen fiets en openbaar vervoer makkelijk te kunnen maken.

De gemeente Bergen op Zoom heeft ten aanzien van het busvervoer de volgende ambitie- en (bereikbaarheids)wensen:

1. Behoud van de bediening van de woonwijken Meilust/Noordgeest/Tuinwijk, Bergse Plaat, Warande/Gageldonk (overeenkomstig bediening huidige buslijnen 22,23 en 25);
2. Verbeteren van de bediening van de woonwijken in Halsteren (Schans/Rode Schouw) en Bergen op Zoom (Markiezaten, Fort-Zeekant, Borgvliet);
3. Zaterdagavond- en zondagdienstregeling, waarbij de belangrijke attractiepunten (zoals ziekenhuis, centrum) worden bediend, met indien doelmatig lagere frequentie en/of versimpeling van de lijnvoering;
4. Belangrijkste attractiepunten: Ziekenhuis, Vrederust, Middelbare scholen, ROC Prinsentuincollege, Centrum/Station, De Zeeland, Theodorushaven/Noordland, Oude Molen;
5. Openbaar vervoer bereikbaarheid van het ROC Prinsentuincollege is belangrijk vanuit Bergen op Zoom-Steenbergen-Tholen i.v.m. met fusering van drie scholen in Prinsentuincollege (van 400 naar +/- 900 leerlingen);

6. Behoud van frequentie van verbindingen met Rotterdam/Steenbergen, Tholen (Zeeland), Roosendaal, Woensdrecht/Putte;
7. Alternatief zoeken voor de route via de Wassenaarstraat (mogelijkheid tot instellen eenrichtingsverkeer);

Alternatieven voor mogelijke versobering kunnen mogelijk gevonden worden bij:

8. Het strekken van streeklijnen (minder stoppen in de bebouwde kom);
9. Mogelijkheden bekijken van versimpeling van de lijnvoering bij het Station en Arnoldus Asselbergsstraat (moeten alle streeklijnen via Arnoldus Asselbergsstraat?);
10. Zoeken en meedenken naar alternatieven in lijnvoering: bijvoorbeeld zuidelijke ring / noordelijke ring.

De bovenstaande tien punten vormen de basis om de ambitie en wensen bij provincie en vervoersmaatschappijen kenbaar te maken.

3.5. Verkeersveiligheid

De afgelopen decennia stonden voor groot deel in teken van het duurzaam veilig inrichten van wegen. Het verkeersveiligheidsbeleid richt zich, conform het beleid van de regio, de komende jaren vooral op:

- Knelpuntgerichte aanpak van onveilige locaties;
- Gedrag- en educatieprojecten in het kader van 'Help Brabant op weg naar nul verkeersdoden';
- Andere lopende regionale educatieprojecten.

Knelpuntgerichte aanpak

Op basis van ongevallenanalyses worden de meest onveilige locaties aangepakt. De gemeente heeft recentelijk drie locaties geanalyseerd met behulp van videoanalyses. Deze locaties worden als eerste aangepakt om de verkeersveiligheid te vergroten:

1. Kruising Stulemeijerlaan – Halsterseweg – Boerenverdriet
2. Kruising Jacob Obrechtlaan – Erasmuslaan – J.F. Kennedybrug
3. Fietsaansluitingen Huijbergsebaan

Vervolgens wordt ieder jaar bekeken wat de drie meest verkeersonveilige locaties zijn en hoe deze kunnen worden aangepakt. De nadruk zal, gezien de stijging van letselongevallen met fietsers, komen te liggen op deze verkeersdeelnemers. Vanuit de regio wordt bekeken hoe een afname van deze verkeersongevallen met fietsers kan worden bewerkstelligd. Middels een regionaal ontwerpersoverleg worden diverse ongevallenlocaties, waarbij veel fietsers zijn betrokken, geanalyseerd en wordt gezamenlijk gezocht naar relatief eenvoudige maar efficiënte maatregelen.

Help Brabant op weg naar nul verkeersdoden



De campagne *Help Brabant op weg naar nul verkeersdoden* is een initiatief van de provincie Noord-Brabant. Samen met haar regionale- en gemeentelijke partners en inwoners wil de provincie het aantal verkeersdoden fors laten dalen. Dat kan alleen als iedereen zelf bewust is van zijn of haar gedrag in het verkeer. De verkeersdeelnemers moeten zichzelf dan ook de vraag stellen: "Wat kan *ik* doen aan om het verkeer veiliger te maken?''
Nul verkeersslachtoffers: dat is de nieuwe ambitie voor verkeersveiligheid in Brabant. Nul verkeersslachtoffers vraagt om een nieuwe strategie, met een andere focus en nieuwe samenwerkingsverbanden met ondernemers, onderwijs, andere overheden en de omgeving zoals verkeersdeelnemers. De focus ligt de komende jaren op de grootste risicogroepen

omdat daar het meeste verschil gemaakt kan worden. Zo is 2013 het jaar van de fietser, 2014 het jaar van de Jonge Bestuurders en in 2015 staan de ouderen centraal.

Andere lopende regionale educatieprojecten
Naast Help Brabant op weg naar nul verkeersdoden zijn er verschillende lopende regionale educatie acties en projecten. Deze blijven doorlopen en Bergen op Zoom neemt daar aan deel.

Basisonderwijs
De gemeente ondersteunt basisscholen in Bergen op Zoom om de verkeersveiligheid te vergroten middels het Brabants Verkeersveiligheids Label (BVL). Het label draagt onder andere bij aan de verhoging van het verkeersbewustzijn van de leerlingen. In het kader van BVL hebben in totaal 21 scholen inmiddels het verkeersveiligheidslabel. Doel is de enkele overige basisscholen ook te betrekken bij BVL.

Voortgezet onderwijs
De gemeente is bezig met een proefproject voor middelbare scholen (Totally Traffic). De groep van 13-18 jarigen scoort zeer slecht op het gebied van verkeersveiligheid en is ook moeilijk te bereiken.

Senioren
In 2013 wordt verder gestart met het provinciale project om cursussen te organiseren voor ouderen op elektrische fietsen. Hiermee anticipeert de gemeente op de landelijke trend, waarbij we zien dat het aantal ongevallen met oudere fietsers toeneemt.

3.6. Gedragsverandering en verduurzaming van de maatschappij



Hoewel vergroting van mobiliteit meestal gepaard gaat met negatieve effecten voor mens en milieu, geldt dat vooral voor vliegverkeer, regulier vrachtvervoer en autoverkeer. Treinen, bussen en duurzamer geproduceerde auto's hebben een minder negatieve impact, en fietsen en wandelen zijn helemaal CO_2- en uitlaatgas-vrij.De gemeentelijke beleidsinvloed ligt met name op het terrein van de hoeveelheid mobiliteit en de vervoerwijzekeuze. Er is dan ook vooral winst te behalen door het zoneren/geleiden en terugdringen van vrachtvervoer en autoverkeer, en het faciliteren en aanmoedigen van duurzaam reizen in en rond de stad en de dorpskernen. Als laatste is het niet onbelangrijk om ook positieve neveneffecten van een duurzamere lokale mobiliteit te benoemen, zoals een verbeterde gezondheid en conditie, meer verkeersveiligheid en ruimte voor kinderen om binnen de bebouwde kom te spelen, een betere kennis van de stad dankzij langzamere vervoersmiddelen.

Uitgangspunt van het verkeersbeleid is het accommoderen van een toenemende mobiliteit door een mix van maatregelen. Ook streven we naar een duurzame vervoersinfrastructuur door het aanbieden van maatregelen die duurzamere mobiliteit aanmoedigen. De belasting op de luchtkwaliteit in de gemeente, geluidshinder, energieverbruik en stedelijk groen zullen daardoor afnemen.

Om te komen tot een duurzamere lokale mobiliteit zijn **fysieke maatregelen** belangrijk, aangevuld met maatregelen die **bewustwording en acceptatie** over de gevolgen van onduurzame mobiliteit vergroten, wat uiteindelijk resulteert in positieve keuzes voor duurzamer reizen.

Fysieke maatregelen kunnen, zonder dat mensen hiervoor een bewuste keus hoeven maken, mobiliteit verduurzamen. Infrastructurele maatregelen zoals verbetering van ontsluitingswegen, maar ook gedragsgerichte maatregelen zoals het aanpassen van de maximum snelheid hebben een verduurzamend effect op mobiliteit. Voorbeelden van fysieke maatregelen zijn:

- Aantrekkelijk maken van het Openbaar Vervoer: technologisch schoner, haltes op de juiste plaatsen, goede frequentie en goede aansluitingen met bussen en treinen in de regio.
- Verschonen van het eigen wagenpark door middel van de aanschaf van elektrische auto's.
- Alternatieve brandstoffen aanbieden, zoals (groene) elektriciteit, groen gas en (niet-geteelde) biobrandstof bijvoorbeeld door elektrisch autogebruik faciliteren door het mogelijk maken van de aanleg van elektrische oplaadpunten. Op dit moment is de gemeente bezig hierover beleid te formuleren.
- De infrastructuur verbeteren zodat autostromen weg van het centrum van de stad geleid worden; dit verbetert lucht- en geluidskwaliteit in de stad en verbetert brandstof efficiëntie.
- Kortere autoritten zouden door de fiets kunnen worden vervangen. CBS onderzoek toont aan dat van alle autoritten bijna 50% korter is dan 7,5 kilometer. Het potentieel van de fiets in de reductie van CO_2 is daarmee groot. De elektrische fiets maakt het aantrekkelijker om ook langere ritten (>7,5 km) te fietsen: Elektrische oplaadpunten met zonnepanelen (groene stroom) kunnen CO_2 uitstoot tot -0- reduceren.

Er wordt op dit moment dan ook veel onderzoek gedaan naar attitude- en gedragsverandering. De overheid kan intussen gewenst duurzaam gedrag oproepen door goede informatie te verstrekken, duurzame initiatieven te faciliteren en vooral ook het goede voorbeeld te geven. Voorbeelden van maatregelen voor gedragsverandering zijn:

- Het 'nieuwe' werken – stimuleringsmaatregelen, faciliteren, goede voorbeeld geven, convenanten met bedrijven ('slim werken-slim reizen', autodeelsystemen, fietsplannen, flexibele werktijden).
- Lokale economie stimuleren waardoor afstanden tussen leverancier en winkels verkleinen.
- Mensen binnen de randweg motiveren en faciliteren om zich – al naar gelang de te overbruggen afstand – lopend of met de fiets te verplaatsen naar en binnen het centrum.
- Het Nieuwe Rijden aanmoedigen: automobilisten leren zuiniger te rijden.
- Aantrekkelijker maken van fiets- en wandelpaden.

Een bijpassend integraal actieplan voor duurzame mobiliteit, vertaald naar specifieke parameters in Bergen op Zoom, zal in 2013/2014 worden uitgewerkt. De genoemde voorbeelden worden hierin meegenomen.

Milieuzone en nachtelijk rijverbod vrachtverkeer

Binnen Bergen op Zoom gaan er geluiden op om een vorm van milieuzonering toe te passen. Een milieuzone wordt toegepast in de binnenstad van grote gemeenten. De toegang van (vracht)auto's die te veel fijnstof en stikstofoxiden uitstoten worden beperkt. Het doel van de milieuzone is om de luchtkwaliteit aan de normen te laten voldoen. De binnenstad van Bergen op Zoom is qua omvang te klein om een milieuzone in te stellen. Daarbij komt dat er geen wettelijke overschrijdingen van de luchtkwaliteit zijn en de (vracht)auto's steeds schoner worden. Het percentage (vracht)auto's dat uitgesloten kan worden wordt dan ook steeds kleiner.

In 2009 heeft de gemeente onderzoek gedaan naar een nachtelijk rijverbod voor vrachtverkeer. Het rijverbod stuitte destijds op bezwaren vanuit het bedrijfsleven. Ook werd getwijfeld aan de juridische haalbaarheid. De gemeenteraad heeft daarna besloten het verbod vooralsnog niet in te stellen. Deze beleidskeuze is tot op heden niet gewijzigd.

Europese Mobiliteitsweek

Bergen op Zoom neemt ieder jaar deel aan de Europese Mobiliteitsweek. Dit is de Nederlandse versie van de European Mobility Week. In deze week worden wandelen, fietsen, openbaar vervoer, kritisch autogebruik en anders omgaan met mobiliteit gepromoot.

4. Uitvoering

In de huidige periode en nabije toekomst is er een grote mate van onzekerheid over investeringsmogelijkheden. In dit hoofdstuk geven we een beeld van de wensen en ambities van projecten en maatregelen die voortkomen uit de vorige hoofdstukken. In bijlage 5 is het uitvoeringsprogramma opgenomen.

4.1. Uitvoeringsprogramma en prioritering

Uit de vorige hoofdstukken is duidelijk geworden welk beleid de gemeente de komende jaren gaat voeren. Om de wensen en ambities van de gemeente waar te kunnen maken zijn er maatregelen en projecten nodig. Deze zijn, zoals hierboven al is aangegeven, opgenomen in het 'Uitvoeringsprogramma Verkeersplan' (bijlage 5). Zoals blijkt uit de voorgaande hoofdstukken zit de (investerings)opgave met name in de verkeersstructuur en in mindere mate verkeersveiligheid en de fietsstructuur.

Verkeersstructuur

- In de hoofdstructuur gaat het om het verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid op de A4/A58 en op- en afrittenproblematiek van de A4/A58. Binnenstedelijk gaat het over het optimaliseren van de Randweg Zuid-West (fase 1) en om de inprikkers naar de binnenstad, ontsluiting Havenkwartier en verbeteringen aan de singels rondom de binnenstad.

Verkeersveiligheid

- In de gemeente zijn diverse onveilige ongevallenconcentraties. De gemeente gaat ieder jaar de meest onveilige locaties analyseren en aanpakken.

Fietsstructuur

- De komende jaren gaat de gemeente de ontbrekende schakels in de bestaande fietsroutes aanpakken en wordt met name in en rond de binnenstad stallingsvoorzieningen toegevoegd.

Een deel van de maatregelen van het VSP 2005 die (nog) niet zijn uitgevoerd (zie bijlage 4) komen terug in het uitvoeringsprogramma . Een deel van deze maatregelen past niet meer binnen het huidige beleid en komen te vervallen (zie bijlage 4).

Prioritering projecten en maatregelen

In het uitvoeringsprogramma zijn alle projecten en maatregelen 'verkeerskundig' geprioriteerd. Dat houdt in dat beleidsmatig gekeken is of een project of maatregel de prioriteit 1, 2 of 3 krijgt, waarbij 1 de hoogste prioriteit heeft. Het 'verkeerskundig' prioriteren is gedaan aan de hand van de volgende wegingsfactoren:

- Verkeersveiligheid (een locatie is aantoonbaar onveilig) ;
- Overlast voor omgeving (verkeer op een locatie geeft aantoonbaar overlast voor de omgeving. Gedacht kan worden aan geluidsoverlast, trillingshinder etc.);
- Herkenbaarheid verkeersstructuur (vanuit duurzaam veilig principe zijn vormgeving, functie en gebruik van een locatie of structuur niet balans of is er vanuit het openbaar vervoer een aanpassing van de lijnvoering gewenst, danwel benodigd);
- Verkeersafwikkeling (verkeer op een locatie zorgt aantoonbaar voor verslechtering van de verkeersafwikkeling);
- Gebruiksgemak (door maatregelen te nemen neemt het gebruiksgemak voor de weggebruiker toe).

De ‘verkeerskundige’prioritering kan afwijken van de politiek/bestuurlijke prioritering, danwel het moment van uitvoering en haalbaarheid ervan. Het kan dus voorkomen dat enerzijds een maatregelen een lage ‘verkeerskundige’ prioriteit heeft gekregen toch snel wordt aangepakt. Dit kan ermee te maken hebben dat op dat moment er bijvoorbeeld nieuwe riolering gelegd moet worden. Dan wordt gekeken waar ‘werk met werk’ gemaakt kan worden, zodat er zo efficiënt en doelmatig een project of knelpunt wordt aangepakt. Anderzijds kan het ook voorkomen dat een project of maatregel hoge ‘verkeerskundige’ prioriteit heeft, maar door het achterblijven van (externe) financiering het niet haalbaar is deze snel uit te voeren.

4.2. Financiering

Gemeentelijk budget
De gemeente beheert en onderhoudt bestaande wegen en parkeervoorzieningen, waarvoor onderhoudsbudgetten beschikbaar zijn gesteld. Te denken valt aan de budgetten voor riolen, wegen, verkeer en parkeren.

Nieuwe of aangepaste infrastructuur komt in beeld bij gebiedsontwikkelingen waarvoor investeringskredieten beschikbaar worden gesteld. Te denken valt aan de kredieten voor de ISV-wijken en uitleggebieden Groene Gordijn, Markiezaten en ScheldeVesting. Vanwege de tegenvallende opbrengsten (stagnerende woonmarkt) staan de exploitaties van de uitleggebieden sterk onder druk en wordt de uitgaven zo laag mogelijk gemaakt.

Budgetten hogere overheden
Vanuit het Rijk worden jaarlijks investeringsbudgetten per regio beschikbaar gesteld via de gebiedsgerichte aanpak verkeer (GGA). De regio zelf kan prioriteren en besluiten nemen over de inzet van dit budget. Voorwaarde is dat het altijd wordt ingezet als cofinanciering. Het uitvoeringsprogramma bevat projecten vanaf enkele duizenden euro’s.

Rijkswaterstaat en de provincie hebben hun eigen beheer & onderhoudsplannen, die zij relatief autonoom uitvoeren. Ook maken zij, in consultatie met de regio’s, hun investeringsprogramma’s. Op dit moment komen de rijks- en provinciale wegen bij Bergen op Zoom niet voor in de plannen tot 2020.

Publiek private samenwerking
Het bedrijfsleven vraagt om verbetering van de gemeentelijke verkeersstructuur. Doordat komende jaren vanuit de overheid minder middelen beschikbaar zijn, liggen er kansen om publiek private samenwerkingsverbanden aan te gaan.

Conclusie en strategie
De afgelopen jaren was voor mobiliteit en infrastructuur veel geld beschikbaar. Er is dan ook veel geïnvesteerd de afgelopen decennia , waardoor de verwachtingen ook op het gebied van mobiliteit en infrastructuur bij iedereen erg hoog liggen. De komende jaren zal dat anders zijn. De overheden zijn bezig met een bezuinigingsoperatie, waardoor er minder geld beschikbaar is. Meer dan ooit worden pas maatregelen genomen als deze strikt noodzakelijk zijn. De term ‘werk met werk maken’ is actueler dan ooit. Voor het product verkeer wordt samengevat (financiële) aansluiting gezocht bij:

- Beheer en onderhoudsprogramma (werk met werk)
- Projecten
- Investeringsbudget stedelijke vernieuwing (ISV)
- Gebiedsgerichte aanpak (GGA) cofinanciering (Verkeersveiligheid en Fiets)
- Publiek Private Samenwerking (PPS)

De gemeente investeert in mobiliteit en infrastructuur, maar is niet de enige. Ook de hogere overheden en marktpartijen hebben belang bij een goede mobiliteit/ infrastructuur en investeren mee. De gemeentelijke strategie is om gezamenlijk – met de belanghebbenden - afspraken te maken, projecten te prioriteren en budgetten samen te brengen (o.a. werk met werk), zodat projecten uitgevoerd kunnen worden.

BIJLAGEN

Bijlage 1: Kaders en ontwikkelingen

Het lokale Verkeers- en Vervoersbeleid staat niet op zich. De gemeente ziet allerlei veranderingen in de maatschappij. We vergrijzen, maar de verwachting is dat de mobiliteit toe blijft nemen. De hogere overheden hebben de kaders gesteld waar de gemeente rekening mee moet houden. Dit hoofdstuk gaat hier op in. Wat zijn de trends en ontwikkelingen en op welke (beleids)kaders moet de gemeente anticiperen.

B1.1 Trends en maatschappelijke ontwikkelingen

Algemene trends: meer reizen
In onze samenleving wordt steeds meer en verder gereisd, zowel voor woon-werkrelaties als bij recreatieve verplaatsingen. Deze mobiliteitstoename is grotendeels te verklaren door demografische, ruimtelijke, sociaal-economische, technische en sociaal-culturele ontwikkelingen. De verwachting is dat het personenverkeer en goederenvervoer in de regio West-Brabant, ondanks de huidige recessie, nog zal toenemen. Al zal deze groei minder hard gaan dan we voor de economische recessie dachten. De gemeentelijke overheden hebben hier echter geen grote grip op. Regionale samenwerking is daarom belangrijker dan ooit.

Demografische ontwikkelingen
De gevolgen van de vergrijzing in Nederland zullen de komende jaren steeds meer zichtbaar worden. Omdat in sterk economische regio's de arbeidsmigratie een belangrijke rol speelt, zal dit leiden tot sterke verschillen tussen groei- en krimpregio's. De demografische ontwikkelingen leiden bovendien tot ander mobiliteitsgedrag: meer sociaal/recreatief verkeer, minder woon-werkverkeer. De ouder wordende bevolking stelt ook andere eisen aan de infrastructuur: meer veiligheid, meer kwaliteit. Dit zal zich moeten vertalen in de vormgeving van de infrastructuur en de te leveren mobiliteitsdiensten op alle niveaus.

Economische ontwikkelingen
De trend naar schaalvergroting, specialisering en globalisering zal zich voortzetten. Tegelijk is duidelijk dat onder invloed van het energievraagstuk verduurzaming in alle facetten van de economie een rol gaat spelen. Voor de mobiliteit betekent dit een verdere groei van het aantal verplaatsingen en van de verplaatsingsafstanden. De rol van hogesnelheidsvervoer, zowel in de lucht als over het spoor, zal hierdoor groeien. De gemeente gaat voor de lange termijn nog steeds uit van een groeiende welvaart, ondanks de huidige recessie. Voor de groei van de economie zijn maatregelen nodig, ook op gebied van verkeer en vervoer. Het autobezit neemt verder toe en leidt tot meer 'dedicated' auto's dat wil zeggen een kleine auto voor de boodschappen, een gezinsauto voor het weekend, een auto voor de sport of vakantie.

Culturele ontwikkelingen
De ontwikkelingen gaan snel en de onzekerheid neemt toe. In de huidige stressvolle samenleving, met steeds meer individualisering en globalisering, zoeken mensen houvast in de eigen subcultuur of de eigen woonomgeving. Het belang van gezondheid en van kwaliteit van leven neemt toe. Er ontstaat een steeds grotere differentiatie in leefstijlen met als gevolg een grotere ruimtelijke differentiatie in

woonomgevingen, recreatieomgevingen, werkomgevingen en winkelgebieden. Grote stadsuitbreidingen maken plaats voor stedelijke verdichting en organisch groeiende kernen. Dit betekent dat ook het mobiliteitsbeeld zal veranderen.
Ook lijkt het erop dat we steeds banger zijn geworden en minder tolerant. Dat zien we ook in het verkeer terug. Kinderen worden steeds vaker uit angst met de auto naar school gebracht, waardoor ze veel later pas leren omgaan met verkeer. Ook zijn we steeds minder tolerant in het verkeer. Zowel naar elkaar, als naar de gemeente of bijvoorbeeld parkeerbeheer. Aan de ene kant willen we minder overheidsbemoeienis, maar aan de andere kant wordt verwacht van de overheid dat ze van alles regelt en wordt de roep om meer handhaving en strenger straffen steeds groter. Ontwikkelingen die adequaat verkeersbeleid steeds complexer maken.

Technologische ontwikkelingen
Gedreven door economische motieven (onderscheiden, vernieuwen) en door maatschappelijke vereisten (luchtkwaliteit, energieverbruik) gaan de technologische ontwikkelingen razendsnel. Trefwoorden hierbij zijn: schoon, goedkoop, slim, snel en duurzaam. Informatie kan worden ontvangen, bewerkt en verstuurd waar je maar wilt. Grenzen van tijd en ruimte vervagen: we werken thuis, op vakantie of onderweg en ontspannen op het werk. De ICT maakt het mogelijk prettig te gaan wonen op grotere afstand van de werkgever. Het mobiliteitssysteem wordt omgeven door technologie: online reisinformatie (ook voor ketenverplaatsingen), in-cartechnologie, elektrische fietsen en verkeersmanagementsystemen.

Milieu en duurzaamheid
Het klimaat en de luchtkwaliteit (stikstof en fijnstof) in het bijzonder hebben de milieuagenda de afgelopen jaren sterk bepaald. Hogere eisen aan de gezondheid en een lagere acceptatie van risico's zullen het thema luchtkwaliteit ook in de toekomst op de agenda houden. Het klimaatbeleid is volop in ontwikkeling en zal verder in belang en prioriteit groeien. Terugdringing van koolstofdioxide uitstoot en de noodzakelijke overgang naar een duurzame energievoorziening gaan hierbij hand in hand. De gevolgen zijn nog nauwelijks te overzien, maar zullen zonder twijfel groot zijn. Het prijsmechanisme (brandstof, parkeren en eventuele alternatieve vormen van beprijzing) en een meer proactieve houding van mensen ten aanzien van milieuproblematiek zullen een belangrijke rol spelen en leiden tot verandering van mobiliteitsgedrag (vervoermarkt, keuze vervoermiddel). Technologische aspecten zoals aandrijftechnieken van auto en openbaar vervoer verduurzamen. Dit leidt tot kleinere en zuinigere voertuigen in het autosysteem en grotere eenheden in openbaar vervoer.

Overheid en organisatie
Er is momenteel sprake van een omslag in de gebiedsontwikkeling en wijze waarop overheden dit decennialang hebben aangestuurd. Een van de kenmerken van gebiedsontwikkeling 'nieuwe stijl' is, dat gebiedsontwikkeling en beheer door meerdere partijen gezamenlijk worden uitgevoerd, namelijk door partijen die belanghebbend zijn, een bijzondere rol spelen of specifieke kennis en/of expertise hebben. De overheid is slechts een van de spelers in het veld. Zij zal minder sturen en meer faciliteren en regie voeren. Dit uit zich ook in het nieuwe rijksbeleid, waarbij de rijksoverheid meer taken teruglegt op de plek waar deze het beste uit te voeren zijn. Bergen op Zoom heeft de ambitie om een dergelijke rol als regie- en netwerkgemeente te vervullen.

Die veranderende werkwijze is terug te zien in het werkveld verkeer en ruimte. De uitvoering van de verkeers- en mobiliteitsopgave wordt meer en meer gedecentraliseerd naar regionale en lokale overheden, waarbij het rijk slechts kaderstellend is. Tevens wordt regelgeving in toenemende mate op Europees niveau gecoördineerd. Dit heeft grote consequenties voor de ontwikkeling van de markt van met name infrastructuur. Eenzelfde rol voor de regionale en lokale overheden mag worden verwacht

voor vormen van tolheffing, informatievoorziening, milieuvoorschriften en verkeersveiligheid. Dit alles resulteert erin, dat de gemeente (met name ook in de regionale samenwerking met de regio West-Brabant) een belangrijkere rol krijgt in het ontwikkelen en realiseren van eigen verkeers- en mobiliteitsdoelstellingen.

B1.2 Beleidskaders

In deze paragraaf wordt het bestaande beleid beschreven waar de gemeente op aansluit. Het gaat enerzijds om plannen in de regio en anderzijds om de signalen uit de gemeenschap. Naast de regionale en lokale documenten volgt de gemeente Bergen op Zoom de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en Nota Mobiliteit.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en de Nota Mobiliteit
De gemeente Bergen op Zoom draagt bij aan de nationale doelstelling van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en de Nota Mobiliteit om het aantal verkeersslachtoffers fors te reduceren. Dit wordt onder andere gedaan door het duurzaam veilig (her)inrichten van 50 km/uur en 80 km/uur-wegen, de aanleg van duurzaam veilige 30 km/uur en 60 km/uur gebieden, de herinrichting van kruispunten, de aanleg van rotondes en de aanleg van conflictvrije fietsroutes. Ook moet de gemeente Bergen op Zoom bij nieuwe aanleg en in het kader van beheer en onderhoud zorgen voor het aanbrengen van essentiële herkenbaarheidkenmerken op de wegen die zij in beheer heeft. Op grond van de Nota Mobiliteit wordt verder van de gemeente Bergen op Zoom verwacht dat zij externe veiligheid (vervoer gevaarlijke stoffen) opneemt in de beheersplannen voor infrastructuur. Bovendien moet de gemeente in overleg met de regio en de Provincie, aansluitend op het basisnet, relatief veilige voorkeursroutes voor het transport van gevaarlijke stoffen binnen de gemeentegrenzen aanwijzen. Op basis van de Wet Geluidhinder en de Wet Milieubeheer moet bij ruimtelijke plannen specifiek aandacht worden besteed aan (een eventuele overschrijding van) luchtkwaliteitsnormen en (een eventuele overschrijding van) de voorkeursgrenswaarde voor de geluidbelasting.

Provinciaal Verkeers- en VervoerPlan 'Verplaatsen in Brabant' (PVVP)
Het PVVP gaat uit van de zogeheten 'van deur tot deur'-benadering. De mobiliteitsbehoeften van burgers en bedrijven zijn het uitgangspunt. Diverse mensen hebben verschillende mobiliteitsbehoeften; Hoe is hier aan tegemoet gekomen? Stond vroeger de infrastructuur centraal (wegen, fietspaden, busbanen, verkeersdrempels), nu is dat de reiziger. De provincie wil burgers en bedrijven acceptabele, betrouwbare reistijden bieden, zodat ze weten waar ze aan toe zijn. Op basis daarvan kunnen gebruikers gerichte keuzes maken, bijvoorbeeld auto of openbaar vervoer. De provincie streeft naar mobiliteit die past bij het gebied. In de buurt van industrieterreinen zijn andere voorzieningen nodig dan bij een natuurgebied. De mobiliteit in een stadscentrum verschilt met het verkeer en vervoer in een dorpskern.

Ruimtelijke Visie West-Brabant 2030
De Ruimtelijke Visie West-Brabant 2030 gaat voor een goede regionale bereikbaarheid uit van de optimalisering van bestaande netwerken. Er wordt selectief omgegaan met het maken van nieuwe verbindingen en de belangrijkste opgaven in het oplossen van regionale knelpunten voor personen- en goederenvervoer worden benoemd. Het duurzaam veilig verbeteren van het goederenvervoer per spoor, buis, water en weg, het intensiveren van personenvervoer over spoor, het beter benutten van deze vier vervoersmodaliteiten en het inzetten op transferia daartussen hebben prioriteit. Bezien vanuit zorgvuldig ruimtegebruik wordt daarbij ingezet op bundeling van nieuwe modaliteiten en het herstel c.q. ontwikkeling van natuur en landschap in relatie tot nieuwe infrastructuur.

Strategische agenda West-Brabant 2012-2020
In 2012 is het Visiedeel van de Strategische Agenda West-Brabant 2012-2020 vastgesteld. Dit Visiedeel schetst een beeld over en van West-Brabant tot 2020. Het is een beeld waarin de positionering in de Rijn-Schelde-Maasdelta onze regio flink wat kansen biedt. Kansen die ook vragen om zorgvuldige inpassing met het oog op ecologische en leefbaarheidbelangen. Het is juist de uitdaging om met elkaar de balans tussen economie, ecologie en leefbaarheid te realiseren. Met elkaar, omdat de overheid al lang niet meer alleen voor de oplossing kan zorgen. Ondernemers en Onderwijs staan samen met de overheid voor die opgave. De drie O's zijn aan zet. Zij hebben samen de inhoud van het Visiedeel bepaald. Daarin ligt de uitdaging om nu samen aan de realisering van die Visie te gaan werken. In het uitvoeringsprogramma is concreet duidelijk gemaakt welke inspanningen op het gebied van Maintenance, Logistiek, BiobasedEconomy, Care and Cure, Ecologie, Leefbaarheid, Mobiliteit nodig zijn. Voor Bergen op Zoom is het van belang om ook op het gebied van verkeer en mobiliteit zoveel mogelijk aan te sluiten bij de strategische agenda en bij te dragen aan de uitvoering van het uitvoeringsprogramma.



Regionale Openbaar Vervoer (OV)-visie
In de Strategische Agenda West-Brabant wordt een perspectief geschetst voor de regio West-Brabant in 2020. Eén van de beelden die daarbij gebruikt wordt is het volgende: 'Een regio met sterke steden en een vitaal buitengebied'. In de regionale visie wordt ingegaan op wat er nodig is om het Openbaar Vervoer (OV) dit beeld te laten ondersteunen. De regionale OV-visie beschrijft op hoofdlijnen wat de regio wil met OV, welke accenten men legt en welke ambities er aan ten grondslag liggen. Dat gebeurt aan de hand van drie bouwstenen:

1. Het openbaar vervoersysteem zelf. Blik op de toekomst is een attractief, verder opgewaardeerd en optimaal functionerend spoorwegennet waarop het OV-busnetwerk op de knooppunten (stations) optimaal is afgestemd, inclusief voor-/natransport faciliteiten.
2. Communicatie en marketing voor het gebruik van het openbaar vervoersysteem. Betere communicatie en marketing op basis van betere cijfers. Gemeenten kunnen het initiatief voor een eigen OV-promotie/tarief actie nemen in afstemming met de provincie.
3. De organisatie en de financiën die daarvoor nodig zijn. Intensiveren van de samenwerking met de provincie met een transparante afweging van keuzes. Werken aan een koepelovereenkomst infrastructuur met aandacht voor instandhouding.

Gemeentelijk beleid
Het Verkeersplan is ondersteunend aan het strategisch beleid van de gemeente Bergen op Zoom. Het Verkeersplan past binnen de (ruimtelijke) beleidskaders en het daarmee samenhangend verkeers- en ruimtelijk beleid. Het collegeprogramma bevat de ambitie van een vlotte, aantrekkelijke en veilige bereikbaarheid van onze gemeente. Daarbij ligt de focus op leefomgeving van de mensen, samenwerking in de regio en economische vitaliteit. Onder meer vormen onderstaande documenten de gemeentelijke beleidskaders waarbinnen het Verkeersplan geformuleerd is:

- Verkeersstructuurplan 2005 – 2015;
- Visie Verkeer en Parkeren;
- Beleidsnota Parkeren;
- Collegeprogramma 2010 – 2014;
- Toekomstvisie Bergen op Zoom 2025;
- Structuurvisie Bergen op Zoom 2030;
- Nota milieu en duurzaamheid 2010 - 2014.

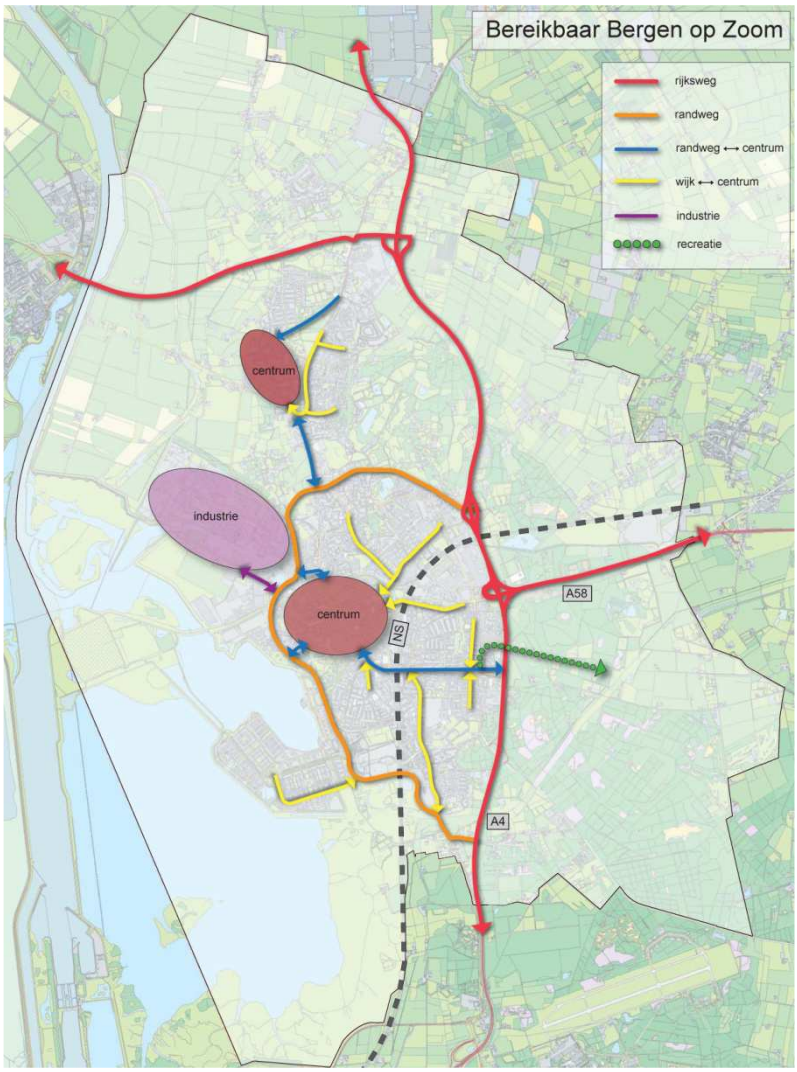
Daarnaast is het VSP uit 2005 gebruikt om het Verkeersplan mede vorm te geven, tenminste op onderdelen die nog relevant en passend zijn bij de huidige situatie en tijdsbeeld. Van de maatregelen en acties die destijds in het VSP zijn geformuleerd is het merendeel uitgevoerd of wordt daar momenteel aan gewerkt. De overgebleven maatregelen en acties uit het VSP worden in het Verkeersplan opnieuw tegen het licht gehouden en daar waar nodig opgenomen in het actuele uitvoeringsprogramma.

De samenwerking in de regio is de afgelopen jaren sterk verbeterd. Op het gebied van Verkeer weten de regionale partners elkaar goed te vinden en lukt het om op een goede manier prioriteiten te stellen, uitvoeringsprogramma's te maken en de beschikbare subsidies te verdelen. De regio West-Brabant (19 gemeenten) stelt haar eigen beleid en vormt een gedegen gesprekspartner naar de hogere overheden. De regionale ontwikkelingen vormen kansen voor Bergen op Zoom. Dit is te zien in onder andere de volgende regionale projecten:

- Afronding A4 Steenbergen;
- Lobby bij provincie Noord-Brabant en Rijkswaterstaat met betrekking tot de afnemende afwikkelingskwaliteit op de rijksweg A58. Dit om de A58 West-Brabant op de landelijke agenda te krijgen;
- Visie op het openbaar vervoer die gebruikt wordt bij de totstandkoming van de nieuwe concessie en het in stand houden van adequate spoorverbindingen naar België;
- In relatie met DelTri zorgen voor verbetering van infrastructuur voor goederenvervoer of weg en spoor. Het Deltri Platform is een regionaal samenwerkingsverband dat zich richt op de ontwikkeling van een Maritieme en Logistieke topregio. DelTri staat voor de drie samenwerkende regio's: Rotterdam, Drechtsteden en West-Brabant in de Rijn/Maas Delta.

Visie Verkeer en Parkeren
De Visie Verkeer en Parkeren van de gemeente Bergen op Zoom kent de volgende ambitie:
Verkeer en Parkeren in Bergen op Zoom biedt optimale ondersteuning aan alle activiteiten (gericht op bezoekers, bewoners en werknemers/ondernemers) die in Bergen op Zoom plaatsvinden. Bereikbaarheid, Verkeersveiligheid, Duurzaamheid, Leefbaarheid en Duidelijkheid zijn hierbij belangrijke thema's. Dit resulteert in een ongecompliceerd en eenduidig parkeerbeleid en gemeentelijk verkeer- en vervoerbeleid met ruime en praktische kaders.

Om invulling te gaan geven aan deze ambitie wordt uitgegaan van de B-B-B-B- benadering (**Beïnvloeden – Benutten – Beprijzen – Bouwen**). De oplossingen voor knelpunten worden gevonden door eerst het verkeers- en parkeergedrag te **Beïnvloeden** (door bijvoorbeeld het aanprijzen van alternatieve vervoerswijzen of parkeerfaciliteiten), vervolgens de aanwezige weg- en parkeercapaciteit zo goed mogelijk te **Benutten** in plaats en tijd (door bijvoorbeeld dubbelgebruik; overdag en 's avonds), dan (financieel) te reguleren (**Beprijzen**) en tenslotte – als de voorgaande maatregelen onvoldoende effect hebben - weg- en parkeercapaciteit bij te **Bouwen**.



Figuur B1.1: Toekomstige verkeersstructuur (Bron: Visie Verkeer en Parkeren)

De drager van de toekomstige wegenstructuur wordt nog meer als nu het geval is de randweg (zie figuur B1.1). Daarvoor zijn nu plannen in voorbereiding om de Van Gorkumweg en Van Konijnenburgweg te reconstrueren. Deze wegen krijgen meer het karakter van de Randweg – Noord. Dit betekent een betere doorstroming voor het (vracht) verkeer (Tovergroen) met minder aansluitingen, waardoor de verkeersveiligheid verbetert. Naast de randwegenstructuur is het wensbeeld voor Bergen op Zoom dat vanuit de hoofdwegenstructuur (A4/A58 en randwegenstructuur) er een inprikkermodel wordt gerealiseerd met sterke Stadsentrees (belangrijkste ontsluitingsroutes voor woon- en industriegebieden richting hoofdwegenstructuur). Voor de woongebieden en het centrum zijn dit de Rooseveltlaan vanuit het oosten en zuiden, de Gertrudisboulevard en Van Konijnenburgweg vanuit het westen en Boerenverdriet vanuit het noorden en oosten). Voor de industriegebieden vormt de Randweg - West de belangrijkste stadsentree. Om dit netwerk van dragers van de verkeersstructuur in de toekomst goed in te richten,is op aantal locaties extra maatregelen nodig.

De Visie Verkeer en Parkeren bevat de volgend uitgangspunten:

- Bereikbaarheid, duidelijkheid, leefbaarheid, veiligheid en duurzaamheid zijn de thema's van het verkeers- en parkeerbeleid;

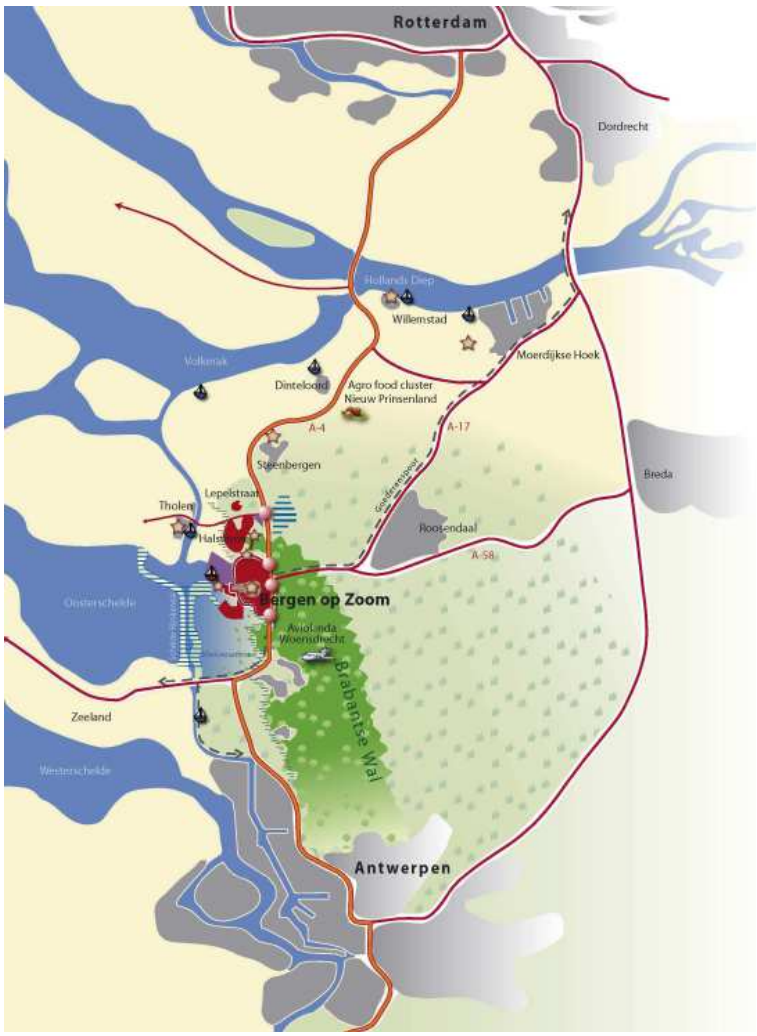
- Drie doelgroepen staan centraal (bewoners, bezoekers, bedrijven) en knelpunten worden aangepakt via een 4-stappen model (beïnvloeden, benutten, beprijzen en bouwen);
- Een volledige randweg vormt de basis voor de verkeersstructuur en ontbrekende gedeeltes worden aangelegd;
- Op de A58/A4 wordt de doorstroming op knooppunt Zoomland gewaarborgd, afrit 28 wordt de afslag centrum en afrit 29 wordt verplaatst naar het zuiden;
- De Burgemeester Wittelaan, Ravelstraat, Gagelboslaan, Rooseveltlaan, Guido Gezellelaan, Gertrudisboulevard, Van Konijnenburgweg en Burgemeester Stulemeijerlaan zijn de ontsluitingswegen naar en van het centrum, en de inrichting van deze wegen waarborgt de doorstroming en veiligheid;
- De singels rond het centrum zijn bedoeld voor bestemmingsverkeer en niet voor (binnenstedelijk) doorgaand verkeer en daarmee autoluwer gemaakt;
- De bereikbaarheid van bedrijventerreinen blijft gewaarborgd, de bereikbaarheid van ziekenhuis Lievensberg wordt verbeterd en de bereikbaarheid van psychiatrisch ziekenhuis Vrederust (GGZ WNB) wordt uitgebreid met openbaar vervoer mogelijkheden;
- Verduurzaming van het verkeer vindt plaats door het gebruik van fiets, openbaar vervoer en duurzame voertuigen te stimuleren;
- Bewegwijzering, bebording, vergunningenstelsel en tarifering wordt vereenvoudigd;
- Verkeersveiligheid wordt verder verbeterd door knelpunten in beeld te brengen en aan te pakken.

Bijlage 2: Karakterschets van Bergen op Zoom

Bergen op Zoom is een gemeente in beweging. De gemeente ligt op een kruispunt van belangrijke verkeer- en vervoersassen. Afgelopen jaren zijn tal van maatregelen uitgevoerd om het verkeer- en vervoerssysteem te verbeteren. Dit hoofdstuk schetst een beeld van de afgelopen jaren en waar we nu staan. Er wordt antwoord gegeven op de vraag, zijn we op de goede weg?

B2.1 Ruimtelijke structuur

Voor infrastructuur (zie figuur B2.1) kent de gemeente Bergen op Zoom een noordwestelijke randweg met een groene golf. Deze is belangrijk voor de bereikbaarheid van de industriegebieden Theodorushaven en Noordland. Deze industriegebieden liggen aan de openwaterverbinding tussen Rotterdam / Antwerpen / Schelde-Rijnkanaal. Aan de zuidkant is de Markiezaatsweg aangelegd voor de ontsluiting van onder anderen de wijk Bergse Plaat, echter een doortrekking naar de rijksweg A58/A4 heeft nog niet plaatsgevonden. Aan de oostkant van de stad ligt de rijksweg A58/A4 die een belangrijke doorgaande functie heeft en zeker gaat krijgen tussen Rotterdam en Antwerpen na het gereed komen van de A4 rond Steenbergen.
Het centrum van Bergen op Zoom kent een centrumring. Deze ring doorsnijdt de wijk Havenkwartier en het Centrum.



De spoorlijn Vlissingen – Roosendaal doorsnijdt de stad. Bergen op Zoom heeft een treinstation. Dit station vormt tevens de centrale uitvalsbasis voor diverse lokale- en regionale buslijnen. Bergen op Zoom kent een netwerk van fietsvoorzieningen. Langs vrijwel de gehele hoofdwegenstructuur zijn vrijliggende fietspaden gelegen. Deze vormen samen met de andere fietsvoorzieningen het lokale-, regionale- en recreatieve fietsnetwerk.

Figuur B2.1: Ruimtelijke structuur (Bron: Structuurvisie Bergen op Zoom 2030)

Het centrum kent twee aan elkaar gelegen winkelgebieden het Vierkantje (speciaal zaken) en rond de Parade (ketens). Naast het winkelen is Bergen op Zoom ook een recreatieve stad met het Markiezenhof en

de overige Middeleeuwse gebouwen. Het centrum wordt vanaf diverse invalswegen bereikt. Vanaf de A58/A4 is afrit 27 de afrit waar naar het “centrum” wordt verwezen. Men komt dan via de Wouwsestraatweg naar het centrum gereden.

Ten noorden van de stad Bergen op Zoom liggen de kernen Halsteren en Lepelstraat. Van oudsher liep de doorgaande route vanaf Rotterdam via Steenbergen door Halsteren naar Bergen op Zoom. Met de komst van de A4 is deze doorgaande verbinding verlegd. Deze route (Steenbergseweg) doorsnijdt Halsteren in een oost en een west deel. De Dorpsstraat in Halsteren fungeert als centrumfunctie. Hier zijn de bekende ketens en enkele speciaal zaken gevestigd.

Bergen op Zoom is omgeven door natuur en water. Aan de oostkant direct naast de A58/A4 begint het recreatiegebied de Brabantse Wal waar veel recreatie mogelijkheden zijn. Aan de westkant ligt het recreatiegebied Binnenschelde wat geënt is op de waterrecreatie. Naast de natuur- en waterrecreatie heeft Bergen op Zoom een sportboulevard / evenemententerrein, een gevarieerd aanbod aan sportverenigingen en een stadspark Kijk in de Pot.

B2.2 Wat is er allemaal gedaan?

Op het gebied van verkeer en mobiliteit heeft Bergen op Zoom de afgelopen jaren niet stil gezeten. Er is veel geld en energie geïnvesteerd om een belangrijke bijdrage te leveren aan een vitale, veilige en bereikbare gemeente. Het huidige verkeersbeleid stamt uit 2005 (VSP). Sindsdien zijn diverse aanpassingen gedaan en projecten uitgevoerd om de algehele verkeerssituatie te verbeteren. Zonder uitputtend te kunnen zijn is het volgende gedaan:

- Verkeersveiligheidsprojecten, zoals het Brabants Verkeersveiligheids Label (BVL), Veilig Honk, Europese mobiliteitsweek, Help Brabant op weg naar nul verkeersdoden;
- Opstellen en uitvoeren van projecten uit het regionaal fietsplan;
- Aanleg van fietsparkeervoorzieningen (inclusief bewaakte stallingen in centrum);
- Fietsvriendelijke infrastructuur centrumring;
- Fietsverbindingen Markiezaten.
- Fietsverbinding Lievensberg - Recreatieve Poort;
- Inrichting centrale (stads)bushalte centrum (A. Asselbergstraat);
- Toegankelijk maken van bushaltes;
- Realisatie van ongelijkvloerse spoorwegovergang Markiezaatsweg;
- Duurzaam veilig inrichten van 30 en 60 km/uur-zones;
- Herinrichting van wegvakken en kruispunten ter bevordering van doorstroming, leefbaarheid en verkeersveiligheid;
- Herinrichting wegen zuidoostelijk deel centrum;
- Tovergroen op Randweg-Noord;
- Realisatie van Parkeer Route Informatie Systeem (PRIS) met digitale informatieborden;
- Realisatie A4 bij Halsteren;
- Afwaarderen Halsterseweg/Steenbergseweg;
- Geluidsanering verkeerslawaai (o.a. Wouwsestraatweg, Buitenvest en opstart van centrumring zuid-oost);
- Aanleg laadpunten voor elektrische auto’s en fietsen.

Van de in het VSP 2005 opgenomen acties en maatregelen is het overgrote deel uitgevoerd. Van de 75 maatregelen is circa 80% uitgevoerd of staat nog op het nieuwe uitvoeringsprogramma . Dit overzicht is opgenomen in bijlage 4.

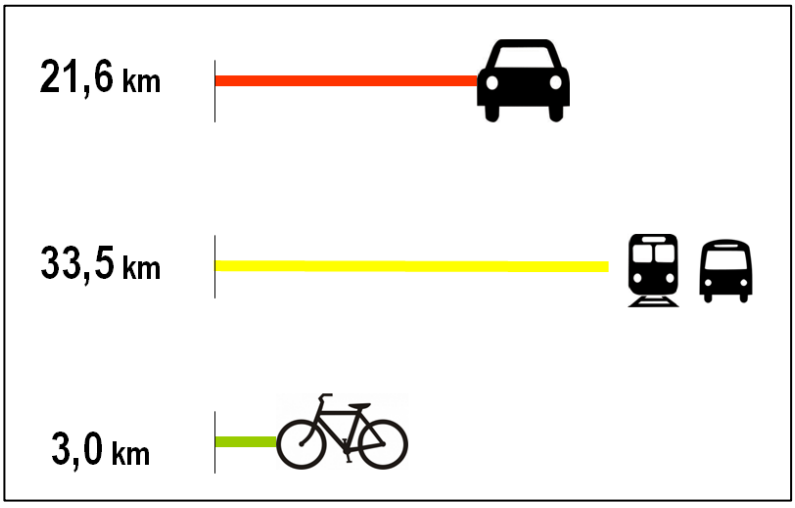
B2.3 Hoe verplaatst de Bergse reizigers zich?

Reisgedrag
Het Verkeersplan is gericht op alle vervoerwijzen. Voor het verkeersplan is het van belang om te weten waar Bergen op Zoom staat in de huidige situatie, zodat gericht beleid ingezet kan worden. Op basis van het mobiliteitsonderzoek Nederland, waarbij aan diverse inwoners gevraagd is naar mobiliteitsgedrag, is een analyse uitgevoerd naar het reisgedrag van de inwoners van de gemeente Bergen op Zoom. Er is gekeken hoe de ritten (één verplaatsing van A naar B) en de afgelegde kilometers relatief zijn afgelegd. Daarbij is onderscheid gemaakt naar het aandeel verplaatsingen en afstanden van op de interne (binnen Bergen op Zoom) en externe (tussen Bergen op Zoom en daarbuiten) relaties. In tabel figuur B2.2 zijn de resultaten weergegeven.

	VERPLAATSINGEN			KILOMETERS		
	intern	extern	totaal	intern	extern	totaal
	32%	84%	55%	34%	85%	79%
	2%	10%	6%	4%	14%	13%
	66%	6%	39%	62%	1%	8%

Figuur B2.2: Aandeel interne en externe ritten en afstanden

In figuur B2.3 is de gemiddelde afgelegde afstand van de verplaatsingen weergegeven.

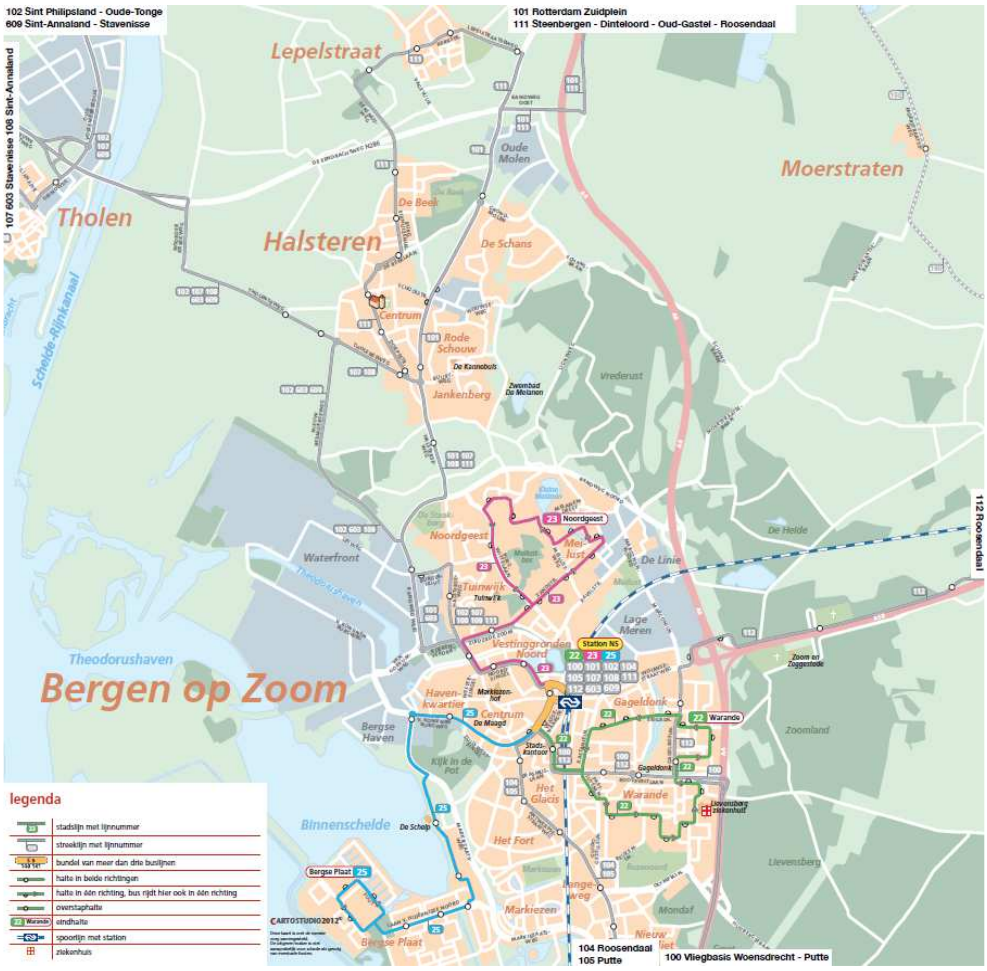


Figuur B2.3: Gemiddeld afgelegde afstand in kilometers van de verplaatsingen in Bergen op Zoom

De resultaten geven aan dat meer dan de helft van het totaal aantal verplaatsingen met de auto wordt gedaan. Uit de externe verplaatsingen, zeker als het om het aantal kilometers gaat, is duidelijk te constateren dat de auto een belangrijke rol speelt in de verplaatsingen voor langere afstand. Voor de interne verplaatsingen geldt dat 2 van de 3 verplaatsingen met de fiets gemaakt wordt. Dit is relatief hoog, wat te verklaren is doordat de afstanden binnen de kern van Bergen op Zoom kort zijn. Daarbij is de gemiddelde verplaatsing met 3,0 km op de fiets nog relatief kort. Voor de interne verplaatsingen geldt dat het Openbaar Vervoer- gebruik laag is. Verplaatsingen met zowel een herkomst- als bestemmingslocatie binnen de gemeente worden maar beperkt met het openbaar vervoer gemaakt (ook omdat de fiets op de korte afstand een aantrekkelijk alternatief is).

Openbaar Vervoer (OV)
Wanneer het OV- netwerk (zie figuur B2.4) van de gemeente Bergen op Zoom nader bekeken wordt, is te constateren dat het netwerk een aanzienlijk deel van de stad ontsluit. Binnen een hemelsbrede afstand van 0,5 kilometer is over het algemeen een bushalte te vinden. De daadwerkelijke loopafstand is weliswaar groter, maar tenminste 75% van Bergen op Zoom ligt binnen acceptabele loopafstand van een bushalte. Ook voor de kernen van Halsteren en Lepelstraat geldt dit. Alleen de woonwijken (Het Fort en de Markiezaten) in het zuiden van de stad en de kernen Heimolen en Kladde worden niet ontsloten met een buslijn.

NS-Station Bergen op Zoom ligt aan het intercity traject Vlissingen – Schiphol – Amsterdam CS die rijdt in een halfuursfrequentie. In de spits rijden nog extra sprinters van en naar Den Haag Centraal. Het is qua in- en uitstappers aantallen het 8^{e} station van Noord-Brabant.



Figuur B2.4: Huidige buslijnennetwerk Bergen op Zoom

Vanaf Bergen op Zoom station vertrekken diverse regionale, streek- en stadslijnen (zie figuur B2.4). Naast de Intercity verbinding richting Rotterdam Centraal (centrum) rijdt in een halfuursfrequentieBrabantliner lijn 101 naar Rotterdam-Zuidplein. Op deze manier is zowel het centrum als het zuiden van Rotterdam goed per openbaar vervoer bereikbaar.

De volgende streeklijnen vertrekken van Bergen op Zoom station:

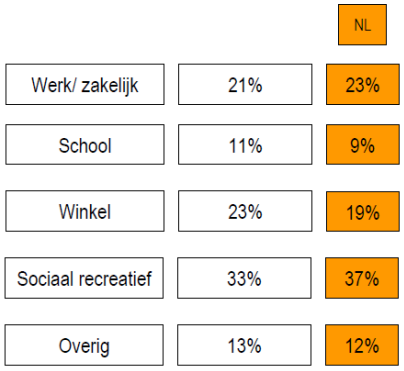
- Lijn 100 naar Putte (B) (spitsdienst ochtend naar Putte, avond naar Bergen op Zoom) via Vliegbasis Woensdrecht)
- Lijn 102 naar Oude Tonge (uurdienst)
- Lijn 104 naar Roosendaal Philipslaan via Huijbergen, Wouw en Roosendaal NS (uurdienst)
- Lijn 105 naar Putte (B) met overstap op lijn 720 naar Antwerpen (halfuurdienst)
- Lijn 107 naar Stavenisse (uurdienst)[4]
- Lijn 108 naar Sint-Annaland (uurdienst)
- Lijn 111 naar Roosendaal Scherpdeel via Halsteren, Steenbergen, Oud-Gastel en Roosendaal NS (uurdienst)
- Lijn 112 naar Roosendaal Philipslaan via Heerle, Wouw en Roosendaal NS (uurdienst).

[4]Lijn 107 en lijn 108 vormen in de avonduren en weekend samen een ringlijn over het eiland Tholen.

In Bergen op Zoom rijden drie stadsringlijnen, namelijk:

- Lijn 22 via de wijken Warande en Gageldonk (halfuurdienst)
- Lijn 23 via de wijken Vestinggronden Noord, Tuinwijk, Noordgeest en Meilust (halfuurdienst)
- Lijn 25 via de wijken Havenkwartier en Bergse Plaat (halfuurdienst)

Tenslotte zijn in het reisgedrag de motieven vergeleken (zie figuur B2.5). Ten opzichte van het Nederlandse gemiddelde scoort Bergen op Zoom vergelijkbaar. Het aandeel winkel is mogelijk hoger doordat Bergen op Zoom voor het achterland van Oost- Zeeland en West- Brabant ook een boodschappenfunctie vervult.



Figuur B2.5: motieven reisgedrag

Fietsnetwerk

Bergen op Zoom kent een uitgebreid fietsnetwerk met vrijliggende- of aanliggende fietspaden en fiets(suggestie)stroken. In het fietsnetwerk voor de gemeente wordt onderscheid gemaakt in:

- regionale fietsroutes;
- lokale hoofdfietsroutes;
- recreatieve fietsroutes (knooppuntennetwerk).

<u>Regionale fietsroutes</u>

Het regionale utilitaire (woon – werk) fietsnetwerk, opgesteld door de regio Westelijk Noord-Brabant vormt de basis voor het gemeentelijke fietsnetwerk. De regionale en lokaal primaire fietsroutes vormen de hoofdroutes van het fietsnetwerk. De hoofdroutes van het fietsnetwerk worden voornamelijk gebruikt door utilitaire fietsers die gevoelig zijn voor omrijdafstanden en tijdverlies. De vormgeving moet daarom zoveel mogelijk vrijliggend (fysiek geschieden van de rijbaan voor het autoverkeer) of solitair zijn om de fietsers comfort en een veilige omgeving te bieden. Buiten de bebouwde kom zijn in verband met de verkeersveiligheid vooral vrijliggende voorzieningen gewenst. Het regionale en lokaal hoofdfietsnetwerk verbindt de kernen Bergen op Zoom, Halsteren en Lepelstraat met elkaar en vormt de verbinding vanuit de kernen met kernen in de buurtgemeenten, zoals Steenbergen, Roosendaal, Huijbergen en Woensdrecht.

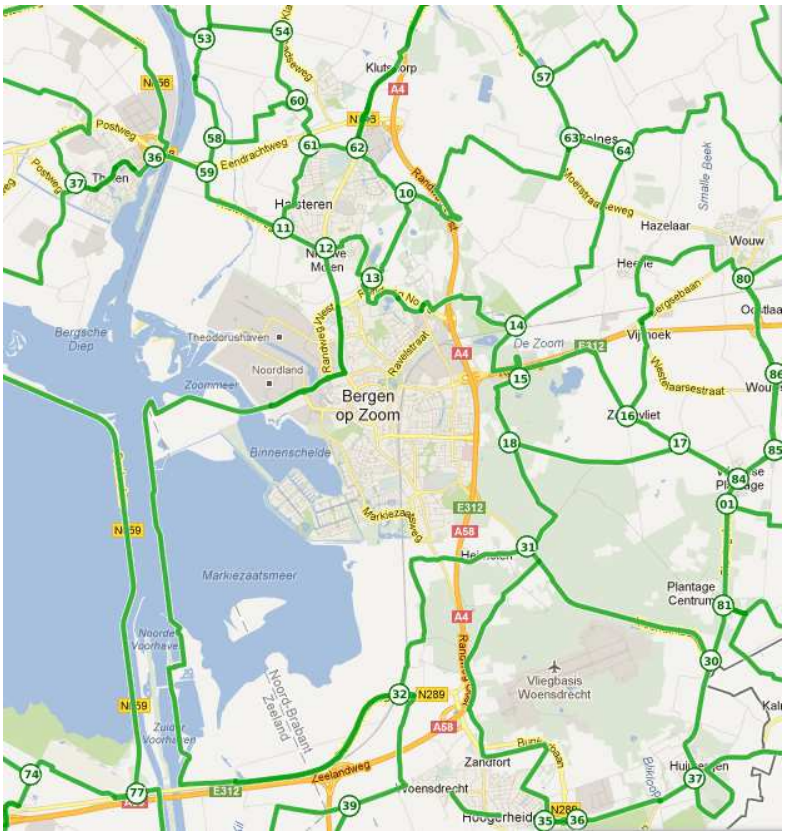
<u>Lokale hoofdfietsroutes</u>

Het lokale fietsnetwerk bevat de fietsroutes die enkel een lokale wijkgerichte functie hebben. Deze routes hebben als functie fietsers vanuit de wijken naar het hoofdfietsnetwerk te leiden en biedt de verbinding tot de ‘deur’ van de belangrijke bestemmingslocaties voor de fiets.

<u>Recreatieve fietsroutes</u>

Het toeristisch-recreatieve netwerk maakt binnen de bebouwde kom onderdeel uit van bovengenoemde netwerken. Buiten de bebouwde kom heeft het recreatieve netwerk veelal een eigen netwerk dat gestoeld is op het recreatief fietsknooppuntensysteem. Binnen dit recreatieve fietsnetwerk fietsen mensen via

genummerde (wit-groene) borden van knooppunt naar knooppunt. De routes zijn uitgezet over de beste, vaak autovrije, fietspaden, die in twee richtingen zijn bewegwijzerd. Op basis van knooppunten is een groot netwerk voor de regio gevormd. In figuur B2.6 is een overzicht opgenomen van het recreatieve fietsknooppuntennetwerk.



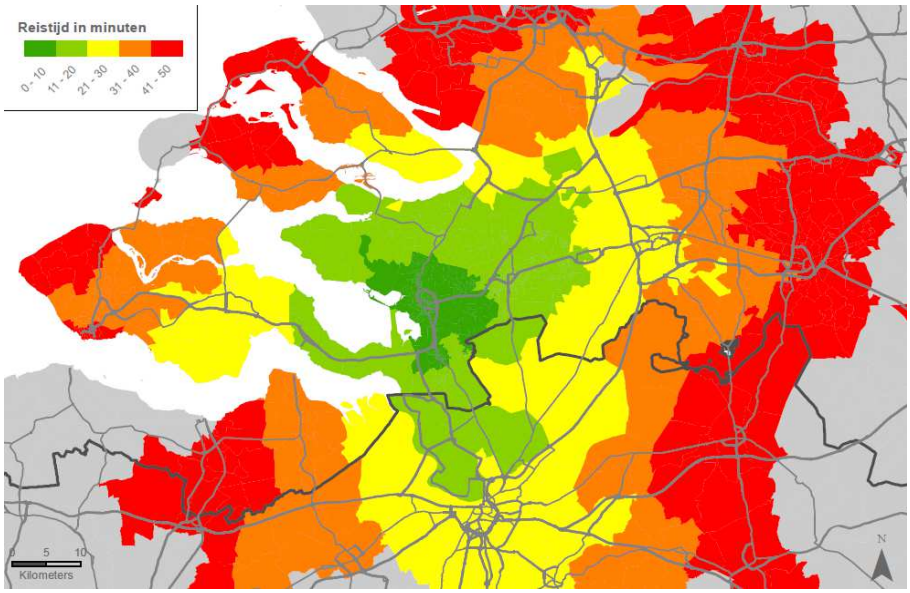
Figuur B2.6: Recreatief fietsknooppuntensysteem

Bergen op Zoom heeft in en rond het centrum een aantal belangrijke locaties waar concentraties van fietsen gestald kunnen worden. Drie daarvan zijn bewaakt:

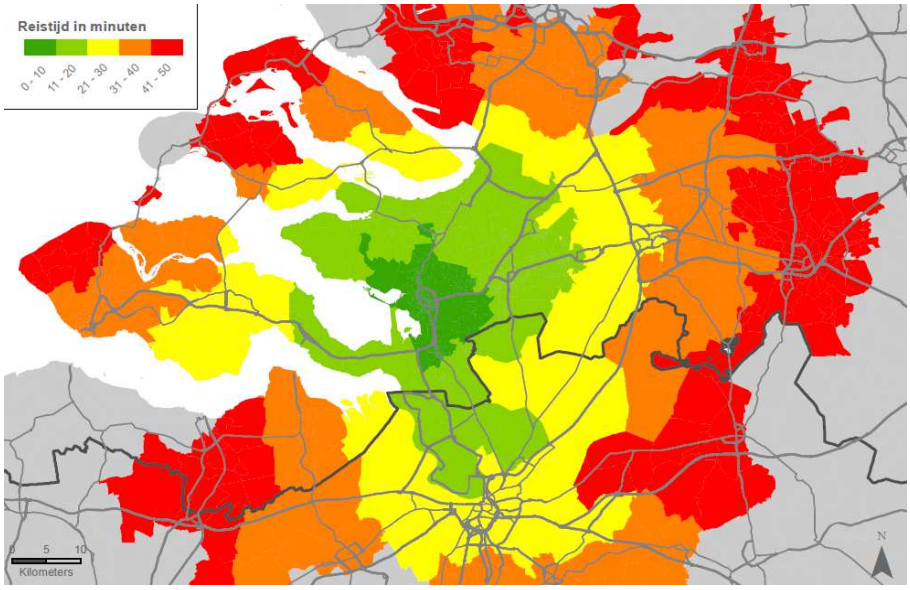
- Pastoor Joorenplein (bewaakt)
- Grote Markt (bewaakt)
- NS-station (bewaakt en onbewaakt)
- Kloosterstraat (onbewaakt)

B2.4 Hoe bereikbaar is Bergen op Zoom?

Bereikbaarheidskaarten
Met behulp van het regionale verkeersmodel Westelijk Noord-Brabant is een bereikbaarheidskaart voor de gemeente Bergen op Zoom gemaakt. De bereikbaarheidskaart geeft een beeld wat de reistijden vanuit Bergen op Zoom zijn in diverse situaties. Zodoende kan een goed beeld van de bereikbaarheid geschetst worden. De figuren B2.7 en B2.8 geven de bereikbaarheidskaarten voor de huidige situatie en het prognosejaar 2020 weer. Met de kaarten worden ook veranderingen in de (boven)regionale bereikbaarheid in kaart gebracht.



Figuur B2.7: Reistijden vanuit Bergen op Zoom (huidige situatie)



Figuur B2.8: Reistijden vanuit Bergen op Zoom (2020)

De beide bereikbaarheidskaarten zijn met elkaar vergeleken. De belangrijkste bevindingen zijn de volgende:

- Binnen circa 50 minuten reisafstand is een aanzienlijk deel van de provincies Noord- Brabant en Zeeland te bereiken. Daarnaast zijn de steden Rotterdam en Antwerpen binnen deze reisafstanden bereikbaar.
- De bereikbaarheid in reistijd tussen de provincie Zeeland en Bergen op Zoom blijft vrijwel gelijk.
- De reistijd naar Roosendaal, Breda en Tilburg (de oost- west- as van de provincie Noord- Brabant) verslechtert ten opzichte van de huidige situatie. Een logische verklaring is te vinden in een verminderde bereikbaarheid via de A58 (in het verkeersmodel is het uitgangspunt dat er geen wijzigingen ten opzichte van de huidige situatie plaatsvinden.) De gemeente Bergen op Zoom

(samen met diverse andere partijen) zet zich al in voor maatregelen op de rijksweg A58, zodat de bereikbaarheid op de oost- west- as van de provincie Noord- Brabant verbetert.

- Door de realisatie van de A4 tussen Dinteloord en Halsteren verbetert de reistijd naar Steenbergen en Rotterdam. De bereikbaarheid aan de zuidzijde naar Antwerpen verslechtert. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat de bereikbaarheid van de ring in Antwerpen in de toekomst mogelijk minder goed is.

Verkeersintensiteiten en verkeersafwikkeling
Als gevolg van de ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen in de regio en de gemeente in het bijzonder zullen de intensiteiten op de meeste (hoofd)routes binnen de gemeente de komende jaren toenemen. Al zal dit gezien de huidige economische situatie minder snel gaan dan we eerder dachten. Met behulp van het regionale verkeersmodel West-Brabant, expertise vanuit de gemeente en tellingen zijn de belangrijkste knelpunten op het gebied van verkeersafwikkeling voor de korte en lange termijn bepaald.

Korte termijn (tot 2020)	**Lange termijn (na 2020)**
- Rijksweg A58/A4 tussen Markiezaat en de Stok	- Rijksweg A58/A4 tussen Markiezaat en de Stok
- Kruispunt Wassenaarstaat – Bredasestraat – Stationsstraat	- Rooseveltlaan tussen A4 en Jacob Obrechtlaan
- Kruispunt Wassenaarstraat – Burg. V Hasseltstraat – Van Dedemstraat (incl. ontsluiting Parade)	
- Van Gorkumweg – Van Konijnenburgweg , inclusief rotondes	
- Kruispunt Olympialaan - Antwerpsestraatweg	

Tabel B2.9: Locaties op korte- en lange termijn met afwikkelings- cq. doorstromingsknelpunten

Het aantal kruispunten en wegvakken dat op piekmomenten zorgt voor een verminderde doorstroming is beperkt (zie tabel B2.9).

De beide knelpunten op de kruispunten nabij het Pastoor Joorenplein waren reeds bekend bij de gemeente. In de nieuwe verkeersstructuur in de Visie Verkeer en Parkeren is hier reeds op geanticipeerd door in de toekomst dit deel van de centrumstructuur te ontlasten van verkeer. Nu na afronding van de van de Zuid-Oostsingel zijn alle wegen in het gebied heringericht.

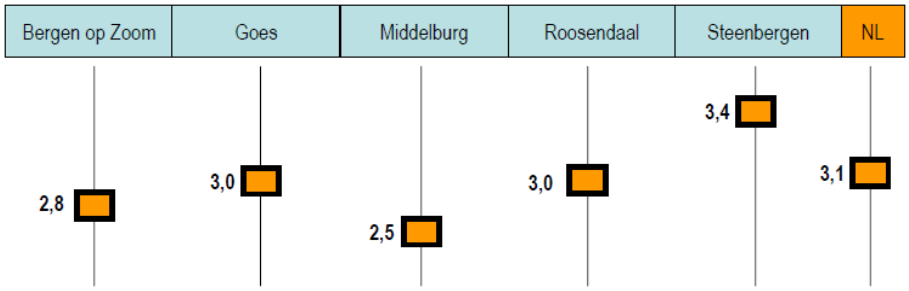
B2.5 Duurzaam Bergen op Zoom

Met de Toekomstvisie 2025 heeft de gemeente Bergen op Zoom duurzaamheid nadrukkelijk als beleidsdoelstelling naar voren geschoven. De zorg voor een gezonde leefomgeving nu en ook in de toekomst gaat ons immers allemaal aan. Duurzame mobiliteit is niet alleen een lokale zaak. Het vereist een grondig herstructureren van het volledige mobiliteitssysteem. Mobiliteit en duurzaamheid zijn nauw met elkaar verbonden. Mensen hechten aan mobiliteit. Het geeft ons een gevoel van vrijheid en schept mogelijkheden tot persoonlijke ontwikkeling en economische activiteit, waarop onze samenleving is gebaseerd.

De schaal waarop onze mobiliteit is vergroot heeft echter consequenties voor onze leefomgeving, die niet alleen onze eigen gezondheid beïnvloeden (b.v. stikstof en fijnstof) maar ook de gezondheid van ons leefmilieu, waarvan we afhankelijk zijn. Vervuiling van lucht, water en bodem, geluids- en

stankoverlast, klimaatverandering en verminderde biodiversiteit (ruimtebeslag) leiden nu en in de toekomst tot complexe vraagstukken. Een ander, meestal onbelicht en onderschat probleem van onze huidige onduurzame mobiliteit is toekomstige brandstofschaarste: diesel en benzine geproduceerd uit nu nog relatief goedkope ruwe olie wordt de komende decennia steeds duurder. Vanuit economisch oogpunt is het dan ook belangrijk om alternatieven te (helpen) ontwikkelen.

Om verduurzaming van de lokale mobiliteit te kunnen monitoren is het zinvol om koolstofdioxide (CO_2) emissies die afkomstig zijn van vervoer en verkeer te registeren. CO_2-emissies gerelateerd aan mobiliteit zijn de afgelopen 20 jaar met ongeveer 30% toegenomen en zullen blijven toenemen tenzij er beleidsmaatregelen worden genomen. Onze mobiliteit is daarnaast verantwoordelijk voor ongeveer 30% van de totale CO2-emissie. In de komende jaren is het belangrijk om helder te krijgen welke beïnvloedbare factoren met name tot een reductie van de mobiliteitsgerelateerde CO_2-emissies leiden. Op grond van dat inzicht kunnen mogelijke oplossingsrichtingen worden benoemd, nader geanalyseerd en getoetst. Het is goed om daarbij aan te sluiten bij landelijk CO_2-beleid. De uitstoot van koolstofdioxide (CO^2) is een goede graadmeter van de mate van hoe Bergen op Zoom hierop scoort. De CO^2 emissie per ton per inwoner is daarom vergeleken met andere gemeentes. Het resultaat van deze CO^2 benchmark is weergegeven in figuur B2.10.



Figuur B2.10: CO ² (koolsotdioxide) benchmark

Uit de resultaten blijkt dat Bergen op Zoom beter scoort dan in vergelijking met de andere vergeleken gemeenten in de regio. Alleen de gemeente Middelburg scoort beter. Een mogelijke verklaring voor het resultaat van deze benchmark is het hoge aandeel fiets in de interne verplaatsingen. Om de CO ² uitstoot verder te verminderen, is het nodig het gebruik van fiets, openbaar vervoer en schonere voertuigen verder te stimuleren. De gemeente kan hier een belangrijke bijdrage aan leveren. Voor het overige zijn tot op heden nog niet veel gegevens bekend in welke mate het beleidsthema Verkeer (Duurzame Mobiliteit) in Bergen op Zoom bijdraagt aan verduurzaming van de maatschappij.

B2.6 Bergen op Zoom wordt steeds veiliger

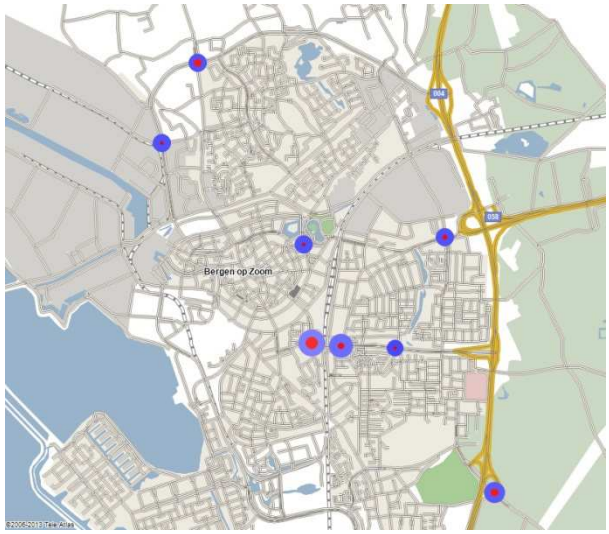
Ongevallenlocaties
Om de huidige situatie ten aanzien van objectieve verkeers(on)veiligheid in beeld te brengen is een ongevallenanalyse uitgevoerd. Voor het uitvoeren van de ongevallenanalyse is gebruik gemaakt van de meest recente geregistreerde verkeersongevallen in de jaren 2007 t/m 2011 (periode van 5 jaar). Hierbij is het wegennet van Bergen op Zoom beschouwd inclusief provinciale wegen maar exclusief de rijkswegen A4 en A58. In de periode tussen 2007 en 2011 hebben in het studiegebied 914 ongevallen plaatsgevonden. De objectieve verkeersveiligheid in de gemeente Bergen op Zoom, zoals deze tot uitdrukking komt in het totale aantal geregistreerde verkeersongevallen, is in 2011 verbeterd ten opzichte van 2007 (minder ongevallen). De landelijke trend van daling van de ongevalgegevens is ook terug te zien in de ontwikkeling van de

verkeersongevalgegevens van de gemeente Bergen op Zoom. Het aantal (ernstige) ongevallen bleef tot 2008 vrijwel gelijk, maar in 2009 is het aantal ongevallen beduidend lager. In 2011 waren er zelfs geen verkeersongevallen geregistreerd met dodelijke afloop.

Provinciaal en landelijk zien we dat in 2011 echter een lichte stijging van het aantal verkeersongevallen. Die stijging is vooral te zien bij oudere fietsers (elektrische fiets). Er is een daling te zien bij inzittenden van personenauto's en motorrijders.

Ongevallenlocaties

In de ongevallenanalyse is ook gekeken waar de ongevallen hebben plaatsgevonden. Er zijn geen specifieke blackspotslocaties, zoals gedefinieerd door de Provincie, aan te wijzen. Wel zijn er enkele belangrijke ongevalslocaties aan te wijzen (zie figuur B2.11).



Figuur B2.11: Ongevallenlocaties met meer dan 8 ongevallen in periode 2007 t/m 2011

De onderstaande locaties zijn die waar in de periode tussen 2007 en 2011 meer dan 8 ongevallen hebben plaatsgevonden (van noord naar zuid):

- Randweg Noord/West – Halsterseweg
- Randweg West – Lelyweg – Burgerhout
- Wouwsestraatweg – Marconilaan - Gagelboslaan
- Korte Parkstraat – KorneelSlootmanslaan – Lange Parkstraat – Arnoldus Asselbergstraat
- Erasmuslaan – Jacob Obrechtlaan – John F. Kennedybrug
- John F. Kennedybrug – Kastanjelaan – Rooseveltlaan – Pastoor Jutenlaan
- Rooseveltlaan – Meidoornlaan – Churchilllaan
- Huijbergsebaan – Afrit 29



De onderstaande locaties zijn degene waar in de periode tussen 2007 en 2011 meer dan 2 slachtofferongevallen hebben plaatsgevonden (van noord naar zuid):

- Burgemeester Stulemeijerlaan – Bolwerk-Zuid – Rijtuigweg-Zuid
- Korte Parkstraat – KorneelSlootmanslaan – Lange Parkstraat – Arnoldus Asselbergstraat
- Erasmuslaan – Jacob Obrechtlaan – John F. Kennedybrug
- John F. Kennedybrug – Kastanjelaan – Rooseveltlaan – Pastoor Jutenlaan

- Victoriestraat - Pastoor Jutenlaan – Karel Doormanstraat
- Huijbergsebaan – Afrit 29

Bovengenoemde belangrijke ongevallenlocaties bevinden zich allemaal op kruispunten, veelal op de hoofdroutes. De meest onveilige locaties bevinden zich allemaal in de kern Bergen op Zoom. De meest onveilige locatie (2007 – 2011) in de gemeente is Erasmuslaan – Jacob Obrechtlaan – John F. Kennedybrug.

Inspanningen gemeente
De afname van verkeersongevallen de afgelopen jaren komt doordat infrastructuur, voertuigen en het gedrag van de weggebruiker steeds beter zijn afgestemd op verkeersveiligheid. Ook de gemeente Bergen op Zoom draagt hieraan bij. De afgelopen jaren is in geheel Bergen op Zoom " Duurzaam Veilig" ingevoerd. Duurzaam Veilig betrof met name infrastructurele maatregelen om de verkeersveiligheid te verhogen middels snelheidsverlaging. In eerste instantie is gestart met de invoering van zogenaamde 30 km/uur zones in de wijken. De laatste jaren zijn 60 km/uur zones in het gehele buitengebied aangelegd. In 2012 is de laatste fase afgerond. Verder heeft de gemeente de afgelopen jaren diverse onveilige locaties aangepakt.

De gemeente Bergen op Zoom volgt de aanpak voor 'Permanente VerkeersEducatie' (PVE) van de Provincie Noord-Brabant. Met 'Permanente Verkeerseducatie' wil de Provincie voor iedere doelgroep een of meerdere verkeerseducatieprojecten bieden, waarin de verkeerstaken en -risico's van die doelgroep worden behandeld. De projecten voor de verschillende doelgroepen moeten hierbij zo veel mogelijk op elkaar aansluiten en een 'doorlopende leerlijn' vormen. Op het gebied van gedrag en educatie zijn diverse projecten uitgevoerd (Brabants VerkeersVeiligheidsLabel, Veilig Honk en Europese Mobiliteitsweek). In de Provincie Noord-Brabant is recentelijk gestart met de actie 'Help Brabant op weg naar nul verkeersdoden', de gemeente Bergen op Zoom is hiervan vanuit de regio Westelijk Noord-Brabant ambassadeur.

B2.7 Duidelijkheid en herkenbaarheid

Duidelijkheid van infrastructuur, bebording, belijning en andere informatie moeten ertoe bijdragen dat weggebruikers het gewenste gedrag laten zien. De afgelopen jaren is op het gebied van de infrastructuur en belijning in het kader van 'Duurzaam Veilig' veel gedaan. De wegen met een bepaalde functie hebben over het algemeen dezelfde vormgeving en belijning. Bij reconstructies wordt hier rekening mee gehouden. Een aantal wegen uit met name de jaren '70 en '80 van de vorige eeuw kan er qua vormgeving en belijning anders uitzien. Veel van deze wegen zijn op een sobere manier al heringericht en voldoen op de meeste punten aan een duurzaam veilige inrichting.

Sinds de jaren '70 en '80 van de vorige eeuw is, vanuit met name juridisch oogpunt, het aantal verkeersborden toegenomen. Dit komt de duidelijkheid voor de weggebruiker niet altijd ten goede.

Het Verkeersbeleid van de gemeente is voor de inwoners, bezoekers of werknemers van Bergen op Zoom niet altijd duidelijk of herkenbaar. Dit heeft voor een deel te maken dat (onderdelen uit) het Verkeersbeleid niet of moeilijk toegankelijk zijn via sociale media. Het Verkeersstructuurplan uit 2005 is overigens wel op de internetsite van de gemeente beschikbaar. Van facebook, twitter of bijvoorbeeld de Bergse bode wordt momenteel niet of nauwelijks gebruikt gemaakt om het Verkeersbeleid regelmatig onder de aandacht te brengen.

B2.8 Knelpunten en kansen vanuit de omgeving en raad

De afgelopen jaren hebben diverse bewoners, ondernemers en raadsfracties diverse knelpunten en kansen aangedragen. Dit is onder meer gebeurd tijdens de klankbordgroep- en raadsbijeenkomst in mei 2012 in het kader van de Visie Verkeer en Parkeren. Veel van deze knelpunten en kansen zijn reeds opgepakt, de rest wordt in het licht van dit Verkeersplan meegenomen. Hieronder zijn de knelpunten en kansen samengevat:

A4/A58

- Doorstroming A4/A58

Binnenstedelijk wegennet

- Fietsgebruik stimuleren op korte afstanden en autogebruik ontmoedigen
- Verbeterde randwegenstructuur met Tovergroen biedt kansen. Markiezaatsweg niet verder belasten met (vracht)verkeer.
- Bereikbaarheid Ziekenhuis Lievensberg
- De huidige afrit 27 op de A4zou voor extern verkeer niet de toegang tot het centrum moeten zijn
- Profiel en spoorwegovergang Wouwsestraatweg
- Reductie van aantal verkeersborden
- Doorstroming verkeer op singel
- Scherm in de Halsterseweg verwijderen
- Doorstroming op piekmomenten oostelijk deel centrumring
- Gevaarlijk kruispunt Jacob Obrechtlaan - Erasmuslaan
- Verbetering stadsentrees
- Minder verkeer op de centrumring (autoluwe binnenstad)
- Bevoorrading van de middenstand in Halsteren is een knelpunt
- Ontsluiting Noordland

Langzaam verkeer

- Bergenaren komen op de fiets naar het centrum
- Fietsstructuur naar Halsteren
- Fietsenstallingen centrum

Openbaar vervoer

- Bergen op Zoom moet het Openbaar Vervoer netwerk koesteren
- Binnenstad moet met het Openbaar Vervoer bereikbaar blijven

Duurzaamheid, leefbaarheid en milieu

- Oplaadpunten voor elektrische voertuigen
- Leefbaarheid Olympialaan is een knelpunt
- De binnenstad van Bergen op Zoom moet leefbaarder worden door het bevoorradend verkeer aan te pakken

Bijlage 3: Conclusies uit kaders en karakterschets

Uit de voorgaande bijlage 1 en 2 is een aantal conclusies getrokken. Deze conclusies zijn oordeelvormend en zijn gebruikt bij het opstellen van de visie in hoofdstuk 2.

- De maatschappelijke trends en ontwikkelingen laten ons zien dat de mobiliteit de komende jaren blijft groeien, al zal dit minder hard gaan dan we voorgaande jaren hebben gezien. Milieu en verduurzaming van de maatschappij worden daarbij steeds belangrijker.
- Het beleid van de hogere overheden, de regio en de gemeente zetten vooral in op het beter benutten van bestaande voorzieningen en het beïnvloeden van weggebruikers om het gewenste gedrag te vertonen (meer gebruik van fiets en openbaar vervoer en bijdragen aan een verkeersveilige en duurzame omgeving).
- De regio en samenwerking met regionale partners wordt steeds belangrijker. Samen sta je als regio sterker en kan het beleid integraler worden aangepakt.
- De afgelopen jaren, na vaststelling van het VSP in 2005 hebben de gemeente en haar partners niet stilgezeten. Er zijn veel projecten en maatregelen op het gebied van verkeer en parkeren uitgevoerd om de gemeente leefbaar, veilig, bereikbaar en vitaal te houden.
- De Bergse reiziger verplaatst zich op de korte afstanden vooral met de fiets en op de lange afstanden vooral met de auto. Een goede bereikbaarheid via de hoofdwegenstructuur (rijkswegen en lokale ontsluitingswegen) is daarom van groot belang. Gezien de gemiddelde afstand van 3,0 kilometer met de fiets, valt er in de verplaatsingen tot 7,5 km nog meer te winnen.
- Het openbaar vervoer gebruik op de ritten binnen de gemeente is beperkt. De bus wordt vooral gebruikt als voor- en natransport voor langere openbaar vervoer reizen. Dit beeld past ook bij het lijnennetwerk van de bussen. Dit is vooral gericht op het NS-station van Bergen op Zoom. Op de langere afstanden ontbreekt het aan snelle directe verbindingen naar Vlissingen (teveel stops), overige Noord-Brabant (overstap in Roosendaal) en België (via Breda of tijdelijk via Roosendaal).
- Bergen op Zoom kent een uitgebreid fietsnetwerk met fietsvoorzieningen. Daarnaast zijn er in en nabij het centrum diverse bewaakte en onbewaakte stallingsmogelijkheden. Wel wordt aangegeven dat het aantal stallingsplekken in het centrum onvoldoende is.
- Bergen op Zoom scoort gemiddeld als het gaat over koolstofdioxide uitstoot. De gemeente heeft op gebied van Duurzame Mobiliteit oplaadpunten voor elektrische auto's en fietsen aangelegd. Voor het overige is er nog weinig bekend welke bijdrage Verkeer en Mobiliteit kan bijdragen aan de lokale- en regionale klimaatdoelstellingen.
- De wegencategorisering uit het VSP uit 2005 klopt op het merendeel van de wegen. Op een aantal wegen is de functie van de weg niet in overeenstemming met het geprognosticeerde gebruik in 2020.
- De gemeente is over het algemeen goed bereikbaar per auto. Door de afronding van de A4 in 2015 verbetert de bereikbaarheid richting Rotterdam. Door de groei van het verkeer neemt de bereikbaarheid op A58 af. Binnenstedelijk zijn op diverse kruispunten en wegvakken nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten te verwachten. De nieuwe wegenstructuur uit de Visie Verkeer en Parkeren zorgt voor noodzakelijke aanpassingen aan het wegennet.
- De wegen in de binnenstad, inclusief de centrumring moeten verder worden ontlast om de leefbaarheid en vitaliteit van de binnenstad te kunnen garanderen.
- Bergen op Zoom wordt, mede door de inspanningen van afgelopen jaren steeds veiliger. Op kruispunten zijn er nog wel een aantal ongevallenconcentraties. De meest onveilige locatie (2007 – 2011) in de gemeente is Erasmuslaan – Jacob Obrechtlaan – John F. Kennedybrug. De landelijke trend laat een toename zien van het aantal ongevallen met oudere fietsers (o.a door toename gebruik elektrische fiets) zien. Dit beeld is in het ongevallenbeeld nog niet in Bergen op Zoom zichtbaar, maar is wel iets waar we rekening mee moeten houden.

- Het aantal verkeersborden in de gemeente is toegenomen, zonder te weten of dit doelmatig cq. juridisch noodzakelijk is.
- Het vigerende Verkeersbeleid kan beter worden gecommuniceerd naar de doelgroepen bewoners, werknemers en bezoekers. Betere communicatie vergroot de kans op het wenselijk verkeersgedrag van de doelgroepen.

Bijlage 4: Overzicht van uitgevoerde acties en maatregelen uit het Verkeersstructuurplan 2005

Stand van zaken juni 2013 maatregelenpakket Verkeersstructuurplan 2005

	Autobereikbaarheid en leefbaarheid binnenstad.	Uitgevoerd	(Nog) niet uitgevoerd	Opmerkingen
1	Kruispunt Burg. Van Hasseltstraat - Wassenaarstraat - Van Dedemstraat	x		
2	Kruispunt Burg. Van Hasseltstraat – Zuid-Oostsingel - Jacob Obrechtlaan		x	Komt terug in Verkeersplan 2013 of op programma beheer en onderhoud (MJP) openbare ruimte
3	Kruispunt Antwerpsestraat - Van Dedemstraat – Auvergnestraat	x		
4	Herinrichting Antwerpsestraat (tussen Van Dedemstraat en Zuid-Oost Singel)	x		
5	Herinrichting Westersingel		x	Komt terug in Verkeersplan 2013 of op programma beheer en onderhoud (MJP) openbare ruimte
6	Herinrichting Wassenaarstraat	x		
7	Afronden herinrichting Zuid-Oostsingel tussen Burgemeester Van Hasseltstraat en Antwerpsestraat	x		
8	Herinrichting Zuidoostsingel tussen Burgemeester Van Hasseltstraat en station	x		
9	Herinrichting Van Dedemstraat	x		
10	Herinrichting Auvergnestraat - Glymesstraat - Boutershemstraat	x		
11	Herinrichting Pastoor Joorenplein – A. Asselbergsstraat - Bredastraat - Williamstraat	x		
12	Herinrichting Korte en Lange Parkstraat	x	x	
13	Inrichting Parkeerverwijssysteem	x		
14	Parkeer- en distributieroute Binnenstad-zuid	x		
15	Herinrichting Zuidzijde Zoom korte termijn	x		
16	Kruispunt Boerenverdriet – Halsterseweg - Zoomdam – Burgemeester Stulemeijerlaan	x		
17	Herinrichting Zuidzijde Zoom en Noordzijde Zoom korte en lange termijn		x	Komt terug in Verkeersplan 2013 of op programma beheer en onderhoud (MJP) openbare ruimte
18	Kruispunt K. Slootmanslaan – Ravelstraat - Zuidzijde Zoom	x		
	Projecten autohoofdstructuur overig			
19	Kruispunt Guido Gezellelaan – Antwerpsestraatweg		x	Komt terug in Verkeersplan 2013 of op programma beheer en onderhoud (MJP) openbare ruimte
20	Inrichten schoolomgevingen Guido Gezellelaan		x	Komt terug in Verkeersplan 2013 of op programma beheer en onderhoud (MJP) openbare ruimte
21	Verkeersarm herinrichten zuidelijk deel Antwerpsestraatweg (ten zuiden van Olympialaan)		x	Komt terug in Verkeersplan 2013 of op programma beheer en onderhoud (MJP) openbare ruimte
22	Downgrading Antwerpsestraatweg (Guido Gezellelaan – Erasmuslaan)	x	x	Komt terug in Verkeersplan 2013 of op programma beheer en onderhoud (MJP) openbare ruimte
23	Herinrichting kruispunt Erasmuslaan – Antwerpsestraatweg		x	Komt terug in Verkeersplan 2013 of op programma beheer en onderhoud (MJP) openbare ruimte
24	Kruispunt Jacob Obrechtlaan - Kennedyviaduct – Erasmuslaan		x	Komt terug in Verkeersplan 2013 of op programma beheer en onderhoud (MJP) openbare ruimte
25	Downgrading noordelijk deel Halsterseweg/Steenbergseweg	x	x	Komt terug in Verkeersplan 2013 of op programma beheer en onderhoud (MJP) openbare ruimte
26	Studie naar herinrichting kruising Rooseveltlaan – Sterrelaan/Gagelboslaan		x	Komt terug in Verkeersplan 2013 of op programma beheer en onderhoud (MJP) openbare ruimte
	Infrastructuur voor openbaar vervoer en goederenvervoer			
27	Inrichting centrale (stads)bushalte in het centrum	x		
28	Studie distributieverkeer binnenstad	x		
29	Studie afsluiten kruispunt Melanenweg op Randweg-Noord	x		
30	(studie) aanpassen kruispunt Van Gorkumweg - Randweg-West			Komt terug in Verkeersplan 2013 of op programma beheer en onderhoud (MJP) openbare ruimte
31	(studie) Aanpassen kruispunt Van Gorkumweg / van Konijnenburgweg			Komt terug in Verkeersplan 2013 of op programma beheer en onderhoud (MJP) openbare ruimte
32	Toegankelijk maken bushaltes voor mensen met een fysieke beperking	x		
33	Opstellen van een visie (2005-2015) op het OV-netwerk BrabantStad in samenspraak met de gemeente Roosendaal	x		

Inrichting van verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom				
34	DV-inrichting: Warande (2005-2006)	x		
35	DV-inrichting: Vestinggronden Noord / Tuinwijk / Noordgeest-West (2005-2006)	x		
36	DV-inrichting: Havenkwartier	x		
37	DV-inrichting: Meilust Noordgeest-Oost	x		
38	DV-inrichting: Gageldonk-Oost	x		
39	DV-inrichting: afronden Halsteren Rode Schouw	x		
40	DV-inrichting: Lepelstraat	x		
41	Diverse maatregelen in het buitengebied (60 km-inrichting)	x		
Maatregelen fietsstructuur				
42	Studie fietsbrug over Markiezaatsweg Bergse Plaat (Lodijkepad) - Augustapolder	x		
43	Recreatieve verbindingen Beatrixbos		x	
44	Fietsroute De Beek Halsteren kruispunt	x		
45	Fietstunnel station		x	Komt terug in Verkeersplan 2013 of op programma beheer en onderhoud (MJP) openbare ruimte
46	Fietsstroken / paden Ravelstraat / Mozartlaan	x		
47	Buitenvest	x		
48	Jacob Obrechtlaan		x	Komt terug in Verkeersplan 2013 of op programma beheer en onderhoud (MJP) openbare ruimte
49	Halsterseweg tussen Halsteren en Randweg Noord		x	Komt terug in Verkeersplan 2013 of op programma beheer en onderhoud (MJP) openbare ruimte
50	Dokter de Ramlaan / Sterrelaan		x	
51	Aanliggend fietspad Noordlandseweg	x		
52	Realisatie brommers op de rijbaan	x		
Oversteekvoorzieningen en kruispuntvoorzieningen				
53	Antwerpsestraatweg – Prins Bernhardlaan – Prinses Beatrixlaan	x		
54	Van Konijnenburgweg – Noordlandseweg – Vierlinghweg		x	Komt terug in Verkeersplan 2013 of op programma beheer en onderhoud (MJP) openbare ruimte
55	Zuidzijde Zoom – Van Overstratenlaan	x		
56	Marconilaan – Drebbelstraat (kruispunt)		x	
57	Ravelstraat – Mozartlaan (kruispunt)		x	
58	Ravelstraat – Buitenvest		x	
59	Ravelstraat – Marconilaan		x	
60	Steenbergseweg (verbinding Beeklaan – Kornoeljelaan)	x		
61	Steenbergseweg – Schansbaan	x		
62	Beukenlaan – Guido Gezellelaan	x		
63	Olympialaan – Marathonstraat		x	
64	Guido Gezellelaan – Van Heelulaan		x	Komt terug in Verkeersplan 2013 of op programma beheer en onderhoud (MJP) openbare ruimte
65	Rooseveltlaan – Sterrelaan/Gagelboslaan		x	Komt terug in Verkeersplan 2013 of op programma beheer en onderhoud (MJP) openbare ruimte
66	Antwerpsestraatweg – Galgenbaan	x		
67	Gertrudisboulevard – De Boulevard	x		
68	Noordsingel – Van Overstratenlaan – Minderbroederstraat		x	Komt terug in Verkeersplan 2013 of op programma beheer en onderhoud (MJP) openbare ruimte
69	Noordsingel – Korte Parkstraat	x		
70	Kastanjelaan – Iepstraat		x	Komt terug in Verkeersplan 2013 of op programma beheer en onderhoud (MJP) openbare ruimte
71	Wouwsestraatweg – Papaverstraat	x		
72	Gagelboslaan – Holleweg		x	
73	Marconilaan Noord – Melanendreef	x		
74	Burgemeester Wittelaan – Overakker		x	
75	Tholenseweg (binnen bebouwde kom)		x	

Bijlage 5: Uitvoeringsprogramma Verkeersplan

Uitvoeringsprogramma Verkeersplan 2013 Bergen op Zoom

	Beleidsthema	Prioritering*	Begroting/dekking	Inbrengen in Beleidskader 2015 - 2018	Na 2018	Opmerkingen
	Wegennet en economsiche bereikbaarheid					
1	Reconstructie kruispunt Jacob Obrechtlaan - Erasmuslaan - J.F. Kennedyviaduct	1	X	X		Verkeersonveilige locatie. Maakt onderdeel uit van project Jacob Obrechtlaan, relatie met mjp van afd. OR
2	Reconstructie Huijbergsebaan (incl. fietspaden en fauapassage)	2		X		Maakt onderdeel uit van project Huijbergsebaan. Relatie met mjp van afd. OR
3	Reconstructie kruispunt Stulemeijerlaan – Halsterseweg – Boerenverdriet	1		X		Verkeersonveilige locatie. Relatie met Zuidzijde Zoom, Noordzijde Zoom, Halsterseweg Zuid. Relatie met mjp van afd. OR
4	Herinrichting Zuidzijde Zoom en Noordzijde Zoom	1			X	Relatie met kruispunt Stulemeijerlaan – Halsterseweg – Boerenverdriet. Relatie met mjp van afd. OR
5	Reconstructie Halsterseweg Noord (Halsterse deel)	3		X		
6	Reconstructie Halserseweg Zuid (Bergs deel) (inclusief scherm)	3	X			Relatie met kruispunt Stulemeijerlaan – Halsterseweg – Boerenverdriet. Relatie met mjp van afd. OR
7	Reconstructie Steenbergseweg	3			X	Relatie met aansluiting Lidl en Masterplan Vogelenzang.
8	Aansluiting Lidl op Steenbergseweg	1	X			Zit in bijdrage project Hemi-locatie
9	Studie naar Oostelijke ontsluitingsstructuur (incl. Rooseveltlaan ontsluiting Lievensberg Ziekenhuis, Wouwsestraatweg, Antwerpsestraatweg en relatie met afrit 29)	1		X		Gerelateerd aan problematiek A4 en ontwikkelingen Lievensberg. Relatie met onderhoud kruispunt Rooseveltlaan-Sterrelaan en Guido Gezellelaan-Pastoor Jutenlaan. Relatie met mjp van afd. OR
10	Eenrichtingsverkeer Bredaseweg - Wassenaarstraat	1		X		Relatie met Wouwsestraatweg
11	Herinrichting Guido Gezellelaan - Pastoor Jutenlaan	1	X	X		Dekking deels middels ISV budget. Relatie met mjp van afd. OR
12	Revitalisering Gageldonk West	3	X	X		Reguliere begroting, reconstructiekosten uit ISV budget en Stadlander
13	Reconstructie Noordsingel (incl. onderzoek vrijliggende fietspaden)	3		X		Relatie met mjp van afd. OR
14	Reconstructie Westersingel	2		X		Relatie met herontwikkeling Havenkwartier/Brandweerkazerne
15	Studie snelheid op centrumstructuur	2	X			
16	Korte termijn maatregelen Randweg West	1	X	X		GGA subsidie aangevraagd.
17	Verplaatsen Afrit 29 (i.c.m. mitigerende maatregelen Heimolen)	3			X	Relatie met gebiedsontwikkeling
18	Studie afwaarderen Antwerpsestraatweg ten zuiden van Olympialaan (mogelijkheden knip onderzoeken, na realisatie nieuwe Afrit 29)	3	X			Afwaardering kan pas plaatsvinden na verplaatsen van afrit 29
19	Studie herijking ANWB bewegwijzering hoofdwegenstructuur	2	X			
20	Reconstructie Laan van Reimerswaal	2	X			Relatie met mjp van afd. OR
21	Reconstructie Stationsplein	1		X		Relatie met toegankelijkheid station
	Verkeersveiligheid					
22	Help Brabant op weg naar nul verkeersdoden (jaarlijks drie actiemomenten)	1	X			Brabantbrede bewustwordingsactie verkeersveiligheid
23	Interactieve kaart subjectieve veiligheid	2	X			
24	Actieplan subjectieve veiligheid	1	X			
25	Ongevallenanalyses (AVOC) en jaarlijkse aanpak onveilige locaties	1	X			Structurele aanpak verkeersonveilige locaties
26	BrabantsVerkeersveiligheidsLabel (BVL) en Totally traffic	1	X			Structurele aanpak verkeersveiligheid bij scholen
	Lopen en fietsen					
27	Studie fietsparkeerdruk centrum	1	X			Relatie met fietsparkeren binnenstad
28	Evaluatie vormgeving en comfort fietsvoorzieningen	2	X			
29	Reconstructie toegankelijkheid station (incl. fietstunnel)	1	X	X		Gezamenlijk project Prorail, NS en gemeente. GGA subsidie aangevraagd. Deels budget uit fietsparkeren binnenstad en ISV
30	Opheffen fietsverbod Fortuinstraat	1	X			
31	Haalbaarheidsonderzoek snelfietsroute Bergen op Zoom - Roosendaal	3	X			Gezamenlijk met Roosendaal en regio oppakken
32	Verbeteren fietsvoorzieningen centrum (o.a. Pastoor Joorenplein)	1	X			GGA subsidie aangevraagd
33	Herijking fietsbewegwijzering	2			X	Relatie met toeristisch/recreatieve bewegwijzering en Pleinenplan
	Openbaar Vervoer					
34	Onderzoek maatwerk GGZNWB Vrederust en Industriegebieden	1	X			Gezamenlijk project gemeente/GGZNWB. Bij maatwerk industriegebieden dient het initiatief vanuit bedrijfsleven komen.
35	Onderzoek verbetering verkeersveiligheid en doorstroming gelijkvloerse spoorwegovergangen.	2	X			Aansluiten bij project 'Landelijk verbeterprogramma overwegen' vanuit Ministerie van I&M. Onder meer relatie met Wouwsestraatweg.
36	Onderzoek mogelijkheid verwijderen van haltes na bekendwording dienstregeling concessie 2015	1	X			Reginaal oppakken en mogelijkheden met provincie bespreken
	Gedrag en Duurzaamheid					
37	Opstellen actieplan gedrag en duurzaamheid	1	X		X	In Kadernota Milieu en Duurzaamheid nader uitwerken
38	Actualisatie milieumodel regio Westelijk Noord-Brabant	3	X		X	Relatie met actualisatie Regionaal verkeersmodel
39	Europese Mobiliteitsweek	1	X			Structurele bewustwordingsactie duurzame mobiliteit (en verkeersveiligheid)
	Overig					
40	Actualisatie Verkeersmodel regio Westelijk Noord-Brabant	1	X			Wordt opgepakt vanuit de regio

* = **Prioritering projecten en maatregelen**

In het uitvoeringsprogramma zijn alle projecten en maatregelen 'verkeerskundig' geprioriteerd. Dat houdt in dat beleidsmatig gekeken is of een project of maatregel de prioriteit 1, 2 of 3 krijgt, waarbij 1 de hoogste prioriteit heeft. Het 'verkeerskundig' prioriteren is gedaan aan de hand van de volgende wegingsfactoren:

- Verkeersveiligheid (een locatie is aantoonbaar onveilig) ;
- Overlast voor omgeving (verkeer op een locatie geeft aantoonbaar overlast voor de omgeving. Gedacht kan worden aan geluidsoverlast, trillingshinder etc.);
- Herkenbaarheid verkeersstructuur (vanuit duurzaam veilig principe zijn vormgeving, functie en gebruik van een locatie of structuur niet balans of is er vanuit het openbaar vervoer een aanpassing van de lijnvoering gewenst, danwel benodigd);
- Verkeersafwikkeling (verkeer op een locatie zorgt aantoonbaar voor verslechtering van de verkeersafwikkeling);
- Gebruiksgemak (door maatregelen te nemen neemt het gebruiksgemak voor de weggebruiker toe).

De 'verkeerskundige'prioritering kan afwijken van de politiek/bestuurlijke prioritering, danwel het moment van uitvoering en haalbaarheid ervan. Het kan dus voorkomen dat enerzijds een maatregelen een lage 'verkeerskundige' prioriteit heeft gekregen toch snel wordt aangepakt. Dit kan ermee te maken hebben dat op dat moment er bijvoorbeeld nieuwe riolering gelegd moet worden. Dan wordt gekeken waar 'werk met werk' gemaakt kan worden, zodat er zo efficiënt en doelmatig een project of knelpunt wordt aangepakt.
Anderzijds kan het ook voorkomen dat een project of maatregel hoge 'verkeerskundige' prioriteit heeft, maar door het achterblijven van (externe) financiering het niet haalbaar is deze snel uit te voeren.


VERSPREIDE HUIZEN HALSTEREN LAAG
DE BEEK
HALSTEREN CENTRUM
RODE SCHOUW
VERSPREIDE HUIZEN VREDERUST
NIEUWE MOLEN
JAKKENBERG
WATERFRONT-INDUSTRIEGEBIED
LAGE MEREN
BINNENSCHELDE
HET FORT
DE MARKIZAEN
NIEUW BORGVLIET
BUITENGEBIED
AUGUSTAPOLDER
VERSPREIDE HUIZEN HEIKOLEN
8
7
5
6
3
4
13
14
30
10
21
29
16
12
1
9
11
2
18
20
17
34

Bijlage 6: Besluit gemeenteraad 30 januari 2014

Gemeente Bergen op Zoom

RVB13-0101

Raadsvoorstel

De raad van de gemeente Bergen op Zoom;

gezien het voorstel van het college van 22 oktober 2013, nr. RVB13-0101;

gelet op de bepalingen in de Gemeentewet;

BESLUIT:

Kennis te nemen van het Verkeersplan en de volgende specifieke onderdelen vast te stellen:

a) De hoofdwegenstructuur in de toekomstige categorisering van wegen (figuur 3.1);
b) De hoofdfietsstructuur (figuur 3.3);
c) Het college opdracht geven een nadere studie te verrichten naar de oostelijke ontsluitingsstructuur van Bergen op Zoom en daarbij de omgeving te betrekken;
d) Herinrichten Guido Gezellelaan en Pastoor Jutenlaan in uitvoering te brengen;
e) Optimalisatie van Randweg West door uitvoering te geven aan korte termijn maatregelen (tabel 4.1);
f) Bereikbaarheid centrum oost (Bredasestraat - Wassenaarstraat) waarborgen door de verkeersstructuur aan te passen;
g) De Westersingel her in te richten en de uitwerking hiervan mee te nemen in de visie en ontwikkeling van het Havenkwartier.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 30 JAN. 2014

De griffier,

C.J.M. Terstappen

De voorzitter,

7

GRIFFIE Bergen op Zoom