Stichting Toegankelijk Bergen op Zoom

Toekomstbeeld Binnenstad

Zorg over toegankelijkheid

Leeswijzer

- **Navigatie**
  Als deze notitie geopend is in een pdf-reader, dan kan er genavigeerd worden via de inhoudsopgave naar de gekozen paragraaf en terug via de link onderaan een pagina naar de inhoudsopgave.
- **Snel**
  Om een snelle indruk van deze notitie te krijgen kan volstaan worden met het lezen van de genummerde bladzijden 1 t/m 3. Dat zijn de hoofdstukken **A** en **B**.
- **Nadere toelichting**
  In hoofdstuk C wordt verder ingegaan op: "Toegankelijkheid" en "(Verkeers)veiligheid".
- **Beschikbare achtergrondinformatie**
  De volgende notities zijn beschikbaar:
  - Analyse van het planidee "Bergse bakken met bomen; hittestress"
  - Bereikbaarheid voor rolstoelgebruikers.

Inhoud

A Inleiding 1

A.1 Van "place to buy" naar "place to reach comfortable and to be" 1

A.2 Realisme 1

A.3 Grote bezorgdheid 1

B Aanbevelingen 3

B.1 Algemeen 3

B.2 Specifiek 3

C Toelichtingen 4

C.1 Toegankelijkheid 4
C.1.a Vlakke loopstroken 4
C.1.b Terrassen in winkelstraten 5
C.1.c Parkeren van fietsen 5

C.2 (Verkeers)veiligheid; snelle bereikbaarheid voor hulpdiensten 6
C.2.a Grote Markt 6
C.2.b Smalle straten zoals Kortemeestraat en Kremerstraat 7

A Inleiding

Toegankelijk Bergen op Zoom is erg blij met de initiatieven het centrumgebied een nieuw leven in te blazen. Momenteel zijn er voor de binnenstad drie trajecten beleidsontwikkeling: "Toekomstbeeld Binnenstad", "Verkeersregime binnenstad" en "Terrassenbeleid". Deze ontwikkelingen vereisen een integrale benadering. Verder moeten de meeste projectideeën nog uitgewerkt en op haalbaarheid en wenselijkheid beoordeeld worden. Er sprake is van samenhang en afhankelijkheid tussen de meeste componenten. Een besluit van vandaag moet kansen en wensen van morgen niet onmogelijk maken.
Om inzicht in de materie te krijgen, heeft Toegankelijk Bergen op Zoom veel onderzoek gedaan en veel relevante informatie op een rijtje gezet. Feitelijk is dat soort info ook nodig om tot doordachte en verantwoorde besluitvorming te komen. Daarom stelt Toegankelijk Bergen op Zoom de onderzoeksresultaten beschikbaar. De meeste info is al in een eerder stadium gedeeld met het stadskantoor en het college.
In deze notitie richt Toegankelijk Bergen op Zoom zich op "Toegankelijkheid" en "(Verkeers)veiligheid". Daarnaast zijn er notities beschikbaar over "Bergse bakken met bomen; hittestress" en "De bereikbaarheid voor rolstoelgebruikers".

Naast het realiseren van een compact en gevarieerd winkelgebied en aandacht voor klimaatadaptatie is het motto: "Van "place to buy naar place to be". Dat spreekt ons zeer aan. Het klinkt goed, maar is eigenlijk onvolledig.

A.1 Van "place to buy" naar "place to reach comfortable and to be"

Een belevingsplek waar je MOET zijn, zal ook aangenaam en veilig bereikt moeten kunnen komen. Dat geldt voor iedere bezoeker. Immers, een bezoeker die met de auto, de fiets, de brommer of snorfiets of gewoon te voet de binnenstad bezoekt, wordt of is al een voetganger. Iedere bezoeker wil zich aangenaam, zonder belemmeringen en veilig als voetganger kunnen verplaatsen naar de beoogde bestemmingen. Het positief beleven van de binnenstad wordt bepaald door de reeks van belevingen tussen het startpunt en het vertrekpunt. Start en vertrekpunt zijn vaak de parkeervoorzieningen. Dus,

GEEF DE BINNENSTAD TERUG AAN DE VOETGANGER

Aangename en veilige toegankelijkheid betreft iedereen!
Het heeft minder zin prachtige projecten te realiseren als het fundament onvoldoende op orde is. Een besluit om de binnenstad te gaan bezoeken is onder andere afhankelijk van de kwaliteit van de te verwachten toegankelijkheid. Het gedrag van bezoekers en ondernemers is medebepalend voor de 'place to be'. Heldere consistente regels, vergroting van het bewustzijn, corrigerende impulsen en handhaving horen tot dat fundament. Alleen SAMEN maak en houd je een aangename binnenstad!

Inclusie

Mensen met een beperking willen graag als ieder ander de binnenstad positief beleven. Dat betekent niet alleen dat de 'places to be' zelfstandig, comfortabel bereikt moeten kunnen worden, maar ook dat men er aangenaam kan vertoeven en (gelijk)waardig bejegend wordt.
De openbare ruimte is er voor iedereen. Dus deelgebieden van de openbare ruimte, zoals gevel- en pleinterrassen moeten niet alleen zelfstandig, comfortabel bereikt kunnen worden, maar ook zelf toegankelijk zijn.

A.2 Realisme

Over toegankelijkheid staat in het document "Toekomstbeeld Binnenstad" onder andere:
"De straten en pleinen in dit gebied zijn beter toegankelijk voor mensen die slecht ter been zijn door bijvoorbeeld de ruwe rijbaan gladder (**vlakker**) te maken waardoor deze beter begaanbaar worden. Dit zal gefaseerd worden uitgevoerd, gekoppeld aan ingrepen in de openbare ruimte (t.b.v. beheer en onderhoud: denk aan herbestrating, vergroening, kabels & leidingen)".
Het staat natuurlijk vrij in een visiedocument gewenste beelden te schetsen. Een projectidee is gekoppeld aan een overzienbare termijn. Als de (financiële) haalbaarheid van een project binnen die termijn er feitelijk niet is, is het niet echt realistisch zo een project te suggereren. Daarmee worden verwachtingen geuit die niet te realiseren zijn. Het is niet alleen een kwestie van willen, maar ook van kunnen.
Zo vindt Toegankelijk Bergen op Zoom de projectideeën "vlakker maken van ruwe rijbanen" en "Bergse bakken met bomen in winkelstraten" minder realistisch. Voor het eerstgenoemde idee is (voorlopig) zeker geen budget beschikbaar. Het tweede idee geeft naast de realisatiekosten aanzienlijke jaarlijks terugkerende lasten onderhoud en beheer. Verder is dat idee onaanvaardbaar nadelig voor de toegankelijkheid. (Zie de notitie "Analyse van het planidee Bergse bakken met bomen; hittestress").

A.3 Grote bezorgdheid

Toegankelijk Bergen op Zoom is zeer bezorgd over de toegankelijkheid in het 'nieuwe' beleefgebied. De belangrijkste reden is onvoldoende bewustzijn, te weinig alertheid en adequaat handelen en het niet

handhaven van afspraken over toegankelijkheid. Dit betreft in de eerste plaats het uitstallingenbeleid en vormen van terrassen in winkelstraten. In tien jaar tijd is een acceptabel toegankelijk winkelgebied ‘omgetoverd’ naar een niet comfortabel hindernissentraject.
De gevelterrassen op de Grote Markt zijn helaas al vanaf de herinrichting (twintig jaar geleden) niet voor iedereen zelfstandig bereikbaar.
Een ander punt van zorg is het niet benoemen van een voornemen een regulerend fietsparkeerbeleid tot stand te brengen. Het overal kunnen parkeren van fietsen heeft een zeer nadelige invloed op toegankelijkheid
Verder krijgt het aspect (verkeers)veiligheid voor voetgangers en mensen met een beperking onvoldoende aandacht.

Jaar van toegankelijkheid

In plaats van een week van toegankelijkheid is Toegankelijk Bergen op Zoom van plan ondernemers en hun medewerkers in 2023 met een grote regelmaat persoonlijk te informeren over het hoe en waarom van het uitstallingenbeleid. Het gaat erom dat men er zich bewust van wordt wat ze zelf kunnen doen voor een toegankelijk belevingsgebied. Dat is niet alleen een belang van de ondernemer zelf, maar ook dat van de collega’s ondernemers. Daarnaast gaan we controleren of onze inspanningen effect hebben. Mocht dat bij herhaling geen resultaat geven, dan melden we dat bij de gemeente en de ondernemersvereniging(en). Alleen SAMEN maken we de binnenstad weer aantrekkelijk.

B Aanbevelingen

B.1 Algemeen

Toegankelijk Bergen op Zoom juicht initiatieven om de binnenstad als belevingsgebied weer aantrekkelijk te maken van harte toe. Wij adviseren te beginnen met eenvoudig te realiseren zaken, waarbij bereikbaarheid, toegankelijkheid, verkeersveiligheid en beeldkwaliteit voorop staan. Het betreft het in samenspraak handhaven van het huidige uitstallingenbeleid, het realiseren van een consistent terrassenbeleid, het reguleren van het parkeren van fietsen. Feitelijk zaken die de laatste jaren sterk verwaarloosd zijn. Nieuwe impulsen om het gebied qua beleving nog aantrekkelijker te maken kunnen daarna aan de orde komen. Ruim eerst even op voordat je aan nieuwe projecten begint.

B.2 Specifiek

Toegankelijk Bergen op Zoom adviseert:

a. Voor het realiseren van projecten voortkomend uit 'Toekomstbeeld Binnenstad' een logische volgorde aan te houden. Een voetgangersgebied is immers veel minder effectief als de bereikbaarheid, toegankelijkheid en (verkeers)veiligheid onvoldoende op orde zijn. Eerst een goed fundament, dan een aantrekkelijke opbouw.
b. Bepaal de hittestress-situatie in het gebied en in de omgeving van het gebied. Onderzoek welke adequate mogelijkheden er per locatie zijn om hittestress te beperken.
c. Realiseer door informatie en handhaving opnieuw obstakelvrije loopstroken met een natuurlijke gidslijn op de vlakke trottoirs in de Wouwsestraat, Zuivelstraat, Fortuinstraat, Kortemeestraat, Kremerstraat, Lombardenstraat, Voetboog en Sint Josephstraat. Feitelijk betreft dat het handhaven van het uitstallingenbeleid en het opnemen van strikte voorwaarden voor vormen van terrassen in de genoemde winkelstraten.
   Daarnaast is het van groot belang dat er een obstakelvrije loopstrook met natuurlijke gidslijn op de Grote Markt is.
d. Alleen parkeren van fietsen toe te staan in rekken, tegen aanleunhekken, in aangeduide vakken en in fietsenstallingen in de Wouwsestraat, Zuivelstraat, Fortuinstraat, Kortemeestraat, Kremerstraat, Sint Annastraat, Zuivelplein, Lombardenstraat, Voetboog, Sint Josephstraat, op de Grote Markt en het Beursplein of door gebruik te maken van voorzieningen voor het parkeren van fietsen in de directe omgeving van deze straten.
e. Stel omwille van de veiligheid tijdens de winkelvenstertijden een fietsverbod in in de volgende smalle straten: Kortemeestraat, Kremerstraat, Lombardenstraat en Voetboog. Deze straten maken geen deel uit van doorgaande fietsroutes en logische routes naar parkeervoorzieningen voor fietsers.
f. Stel op de Grote Markt een fietsverbod in op de stroken tussen de gevel- en pleinterrassen.
g. Breng de bereikbaarheid voor rolstoelgebruikers op orde. Dat betreft de 'loop'afstand vanaf bruikbare gehandicapten parkeerplaatsen tot de bestemming van die bezoekers, 'loop'trajecten met overwinbare hoogteverschillen en het aantal beschikbare gehandicapten parkeerplaatsen. Toegankelijk Bergen op Zoom is hierover in gesprek met de gemeente Bergen op Zoom.
h. Pas het in 2021 gewijzigde beleid autoparkeren voor mensen met een gehandicapten parkeerkaart aan. Overweeg een kentekenkoppeling.
i. Bezinning op het Bergse bakken idee is nadrukkelijk gewenst.
j. Bezinning op het nu onhaalbare herbestratingsidee is dringend gewenst. Mochten er toch mogelijkheden komen, dan bij voorkeur eerst in de smalle winkelstraten. In volgorde Kremerstraat, Kortemeestraat, Lombardenstraat, Voetboog, Fortuinstraat

Toegankelijk Bergen op Zoom is graag bereid deze notitie toe te lichten.
Bergen op Zoom, 23 december 2022,

Namens de Stichting Toegankelijk Bergen op Zoom,
Piet C. Bruys, secretaris

C Toelichtingen

C.1 Toegankelijkheid

C.1.a Vlakke loopstroken

Het winkelgebied binnenstad is ingericht als een 30-km-zone en niet als een winkelvoetgangersgebied. Er is destijds gekozen voor rijlopers met hobbelige keien die geluid genereren als er over gereden wordt. Toegankelijk Bergen op Zoom gaat er in deze notitie van uit dat vanwege de beperkte financiële mogelijkheden, het langdurig niet mogelijk is de hobbelige bestrating van de rijlopers in het middendeel van de winkelstraten te vervangen door een vlakke bestrating. Bij de inrichting zijn in de winkelstraten speciaal voor voetgangers vlakke loopstroken gerealiseerd waarover ze zich aangenaam en ongehinderd konden verplaatsen.

Bezoekers algemeen, obstakel vrije vlakke loopstroken

Voor iedere bezoeker is het als het om de beleving gaat belangrijk zich aangenaam te kunnen verplaatsen over obstakelvrije vlakke loopstroken.



Zomaar een paar voorbeelden van een ongeoorloofd en ongeordend gebruik van de openbare ruimte

Mensen met een kinderwagen

Mensen met een kinderwagen willen zich niet zigzaggend verplaatsen over een dan weer vlakke, dan weer hobbelige ondergrond. Een vlakke obstakelvrije ondergrond is comfortabel voor kind en ouder/begeleider.

Rollatorgebruikers

Voor mensen die gebruikmaken van een rollator is een vlakke ondergrond zeer belangrijk. Heel vaak hebben deze mensen evenwichtsproblemen. Het aantal rollatorgebruikers neemt sterk toe, reden temeer hier aandacht aan te schenken.

Rolstoelgebruikers

Voor rolstoelgebruikers is een obstakel-vrije 'loop'-strook met een vlakke ondergrond zeer belangrijk. Heel veel rolstoelgebruikers hebben rugklachten.

Visuele beperking

Voor mensen met een visuele beperking zijn obstakelvrije loopstroken met een natuurlijke gidslijn (bijvoorbeeld trottoirband) een must.



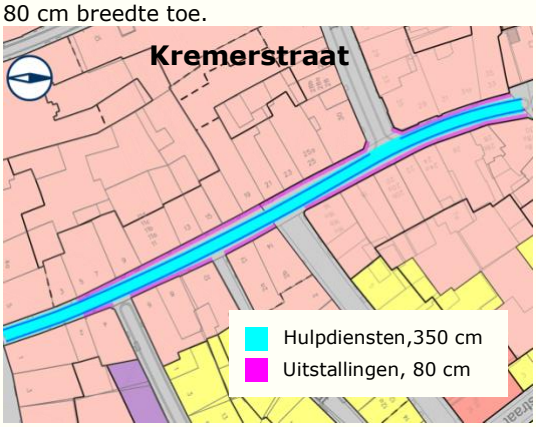
Voorbeelden van natuurlijke gidslijnen, voelbaar met een taststok

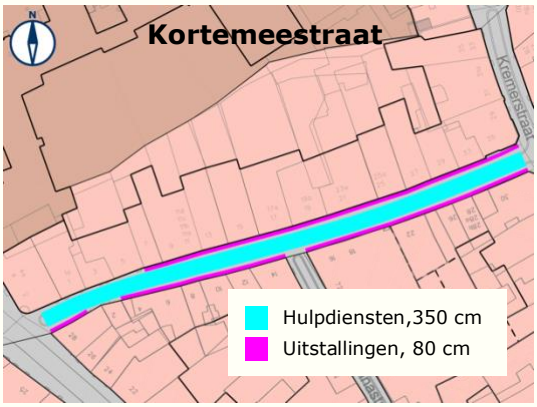
Breedte loopstroken

Volgens richtlijnen van het CROW dienen obstakelvrije loopstroken 150 cm breed te zijn en op smallere delen 120 cm breed. Toegankelijk Bergen op Zoom hanteert een minimale norm van 100 cm mits er ook een natuurlijke gidslijn aan grenst.

C.1.b Terrassen in winkelstraten

Toegankelijk Bergen op Zoom vraagt zich af of er beleidsmatig afstemming is tussen het uitstallingenbeleid en het terrassenbeleid in winkelstraten. Het terrassenbeleid is feitelijk alleen terug te vinden in de APV. Het is volkomen onduidelijk of er voor terrassen in (smalle) winkelstraten vergunningen verleend zijn en zo ja onder welke voorwaarden.
In de Kremerstraat en de Kortemeestraat is er weinig ruimte zoals in onderstaande afbeeldingen is te zien. De 350 cm strook voor hulpdiensten (brandweer) laat zelfs niet overal een uitstallingenstrook van 80 cm breedte toe.





C.1.c Parkeren van fietsen

Voor de belangrijkste bezoekers van het centrum, dat zijn voetgangers, zal een acceptabele toegankelijkheid tot stand gebracht moeten worden. Het reguleren van het parkeren van fietsen is daarvoor nodig. Waar mag wel, waar mag niet geparkeerd worden?
Overal parkeren lijkt voor de bereikbaarheid voor een individuele fietser een goed idee, maar voor een goede toegankelijkheid voor alle bezoekers van de binnenstad is dat zeer ongewenst.



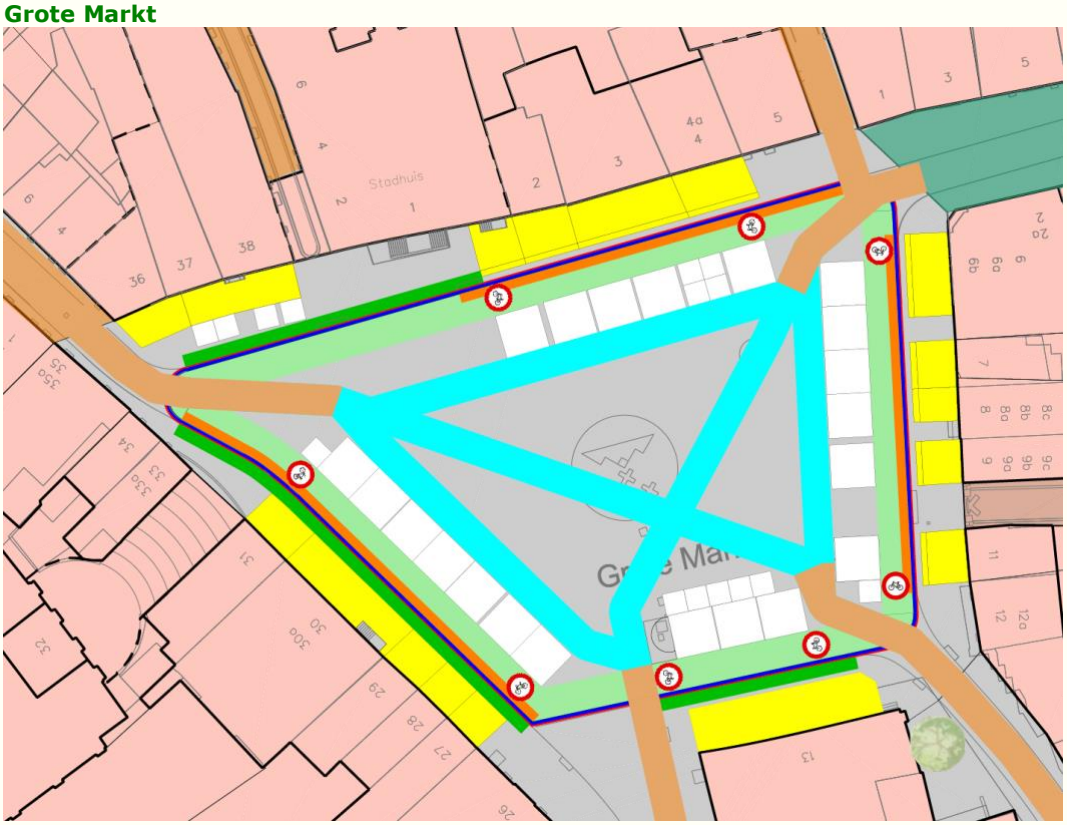


Omdat parkeren van fietsen niet gereguleerd is, ontstaan er situaties zoals in de afbeeldingen geduid zijn.

De geparkeerde fietsen en de kris-kras geplaatste stoepborden en uitstallingen in de linker afbeelding maken een obstakelvrije vlakke loopstrook met natuurlijke gidslijn onmogelijk.
De geparkeerde fietsen in de rechter afbeelding hadden geplaatst kunnen worden in de rekken op het Kloosterplein dat op 80 meter afstand ligt. De toegestane gemakzucht van fietsers resulteert in ontoegankelijkheid.

C.2 (Verkeers)veiligheid; snelle bereikbaarheid voor hulpdiensten

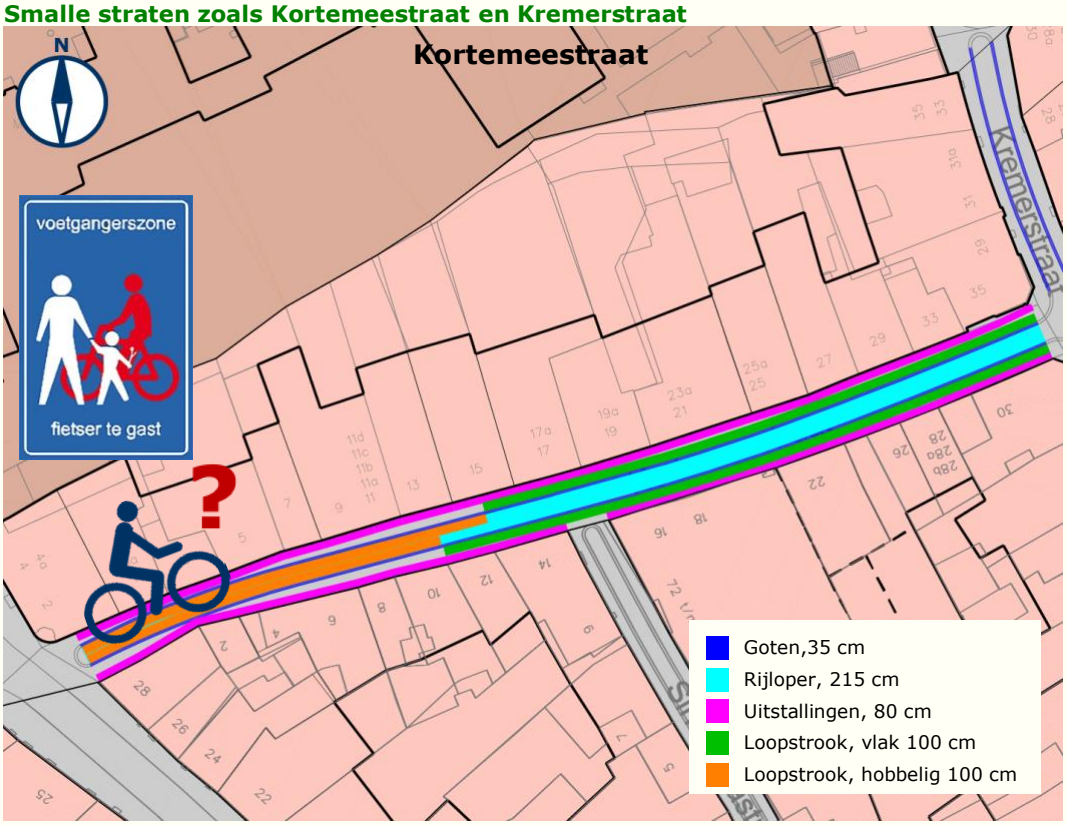
C.2.a Grote Markt

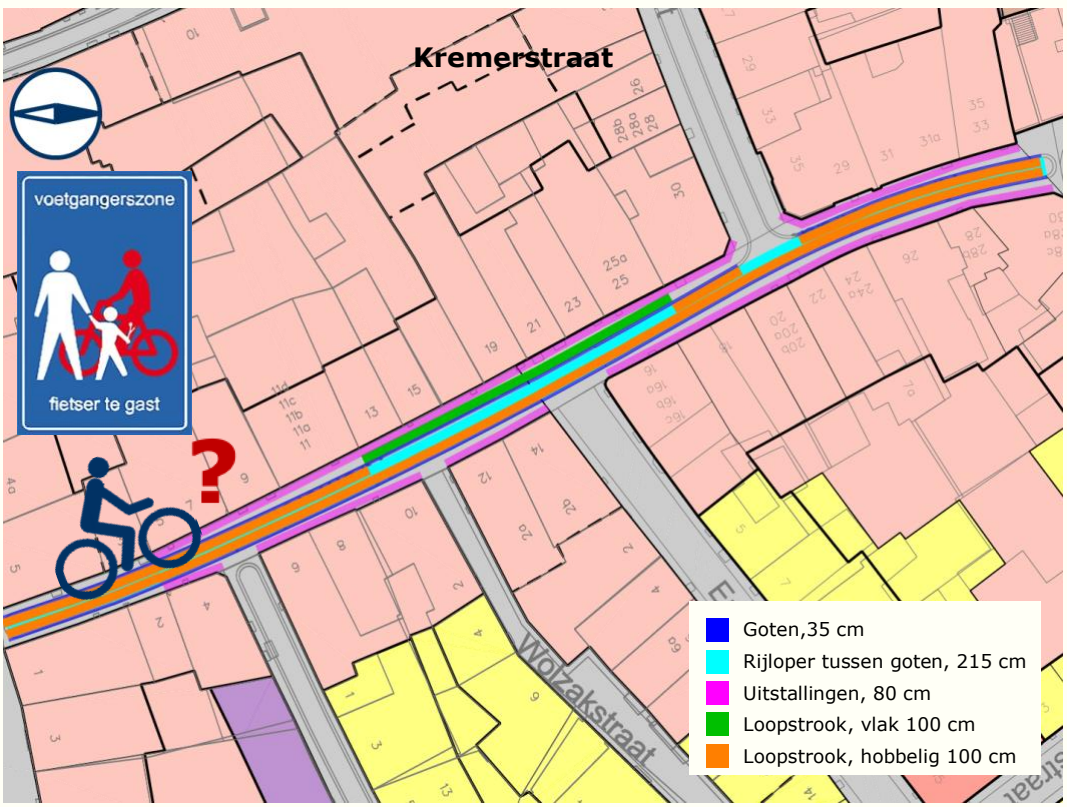


In de afbeelding is terrasindeling van voor COVID19 opgenomen. De corridors op de hoeken van de Grote Markt (350 cm breed) zijn conform het verkeersbesluit van 21 april 2021 ("Gesloten verklaren brom- en snorfietsen van de Grote Markt te Bergen op Zoom"; nr. 20767).

Als het nieuwe verkeersregime van kracht wordt, zijn er geen brommers en snorfietsen meer aanwezig en is het mogelijk de rondom-stroken tussen de plein- en gevelterrassen fietsvrij te maken. Voor het aangenaam verpozen en het zich prettig en veilig kunnen verplaatsen van voetgangers is dat een grote vooruitgang.
Tegelijkertijd schept het de mogelijkheid doorgaand logistiek verkeer niet over de rondom-strook te laten gaan. Het schaderisico openbare ruimte wordt daarmee in hoge mate beperkt.
Bij een wens van uitbreiding van pleinterrasruimte zullen brede corridors uitgangspunt moeten blijven in het belang van een snelle bereikbaarheid voor hulpdiensten en aangename omstandigheden voor voetgangers, de terrasbezoekers en het bedienend personeel van de horeca, maar ook om schaderisico te beperken.

C.2.b Smalle straten zoals Kortemeestraat en Kremerstraat





In de afbeeldingen zijn aangegeven: de rijloper 215 cm (cyaan), uitstallingenstroken 80 cm (magenta), vrije loopstroken met vlakke ondergrond 100 cm (groen) en vrije loopstroken met hobbelige ondergrond 100 cm (oranje)

Fietsers gaan ook over de oranje hobbelige rijloper. Het is de vraag of het gewenste gedrag van "Fietser te gast" tot stand komt. De voetganger moet al uitwijken naar de midden-rijloper die maar 2,15 m meter breed is. Het aangenaam en veilig lopen (ouders met kinderen, mensen met een kinderwagen en bijvoorbeeld mensen met een visuele beperking) komt ernstig in het gedrang. Ook omwille van een snelle bereikbaarheid voor hulpdiensten is bezinning gewenst.

Fietsersbond
Bergen op Zoom

Toekomstbeeld Binnenstad

Stimuleren fietsgebruik

Leeswijzer

- **Navigatie**
  Als deze notitie geopend is in een pdf-reader, dan kan er genavigeerd worden via de inhoudsopgave naar de gekozen paragraaf en terug via de link onderaan een pagina naar de inhoudsopgave.
- **Snel**
  Om een snelle indruk van deze notitie te krijgen kan volstaan worden met het lezen van de genummerde bladzijden 1 t/m 2. Dat zijn de hoofdstukken **A** en **B**.
- **Toelichtingen samengevat**
  In hoofdstuk **C** (bladzijde 3) worden de aspecten Bereikbaarheid, Toegankelijkheid/Mobiliteit, Veiligheid en Leefbaarheid samengevat toegelicht.
- **Verdere toelichting**
  In de hoofdstukken **D**, **E**, **F** en **G** worden bovengenoemde aspecten nader toegelicht.
  In bijlage **H** komt de werkwijze onderzoek fietsparkeren aan de orde.

Inhoud

A	**Inleiding**	**1**
B	**De Fietsersbond adviseert**	**1**
C	**Toelichtingen samengevat**	**3**
C.1	**Bereikbaarheid fietsers**	**3**
C.2	**Toegankelijkheid en mobiliteit fietsers**	**3**
C.3	**Veiligheid**	**3**
C.4	**Leefbaarheid**	**3**
D	**Bereikbaarheid voor fietsers**	**4**
D.1	**Toegangswegen fiets**	**4**
D.2	**Het aantal beschikbare fietsparkeerplaatsen**	**4**
D.3	**Conclusie bereikbaarheidsonderzoek fiets**	**4**
E	**Toegankelijkheid en mobiliteit voor fietsers**	**5**
F	**(Verkeers)veiligheid**	**6**
F.1	**Sociale veiligheid**	**6**
F.2	**Verkeersveiligheid Grote Markt**	**6**
G	**Leefbaarheid**	**7**
G.1	**Stimuleren van het fietsen**	**7**
G.2	**Toegankelijkheid voor voetgangers**	**7**
H	**Bijlage – werkwijze onderzoek fietsparkeren**	**8**
H.1	**Parkeervoorzieningen fiets**	**8**
H.2	**Koppeling fietsparkeervoorzieningen aan locaties hoofdbestemmingen**	**8**
H.3	**Verdeling parkeerplaatsen over hoofdbestemmingen**	**8**
H.4	**Verdeling parkeerplaatsen over deelgebieden**	**8**
H.5	**Hoofdbestemmingen - capaciteit parkeervoorzieningen fiets**	**9**

A Inleiding

De Fietsersbond afdeling Bergen op Zoom is erg blij met de initiatieven het centrumgebied een nieuw leven in te blazen.

Momenteel zijn er voor de binnenstad drie trajecten beleidsontwikkeling: "Toekomstbeeld Binnenstad", "Verkeersregime binnenstad" en "Terrassenbeleid". Deze ontwikkelingen vereisen een integrale benadering. Verder moeten de meeste projectideeën nog uitgewerkt en op haalbaarheid en wenselijkheid beoordeeld worden. Er is samenhang en afhankelijkheid tussen de meeste componenten. Een besluit van vandaag moet kansen en wensen van morgen niet onmogelijk maken. De Fietsersbond zegt dit omdat in het recente verleden in de afweging van belangen herhaaldelijk niet gekozen is voor noodzakelijke en goede parkeervoorzieningen voor fietsen in het hart van het historisch centrum. Fietsparkeervoorzieningen moesten het veld ruimen voor terrassen, de fietsenstalling het Vierkantje werd gesloten en een City Service Center ging niet door. Iedereen kan zien tot wat voor fietsparkeerchaos dat heeft geleid. Voor een positief belevingsgebied en de toegankelijkheid is dat in ieder geval geen goede basis.

Over fietsers staat in het document "Toekomstbeeld Binnenstad" onder andere:

"Langzaam verkeer

Uit het Koopstromenonderzoek blijkt dat ongeveer 32% van de Bergenaren het centrum op de fiets bezoekt. Centrum-bewoners komen voornamelijk te voet (33%) en met de fiets (46%). Dit is een mooie uitgangspositie om het fietsgebruik nog meer te stimuleren ten gunste van minder auto's in de binnenstad. De kansen hiervoor worden vergroot met betere fietsparkeervoorzieningen in de binnenstad. Helaas zijn de afgelopen jaren veel fietsenrekken/stallingen verdwenen/gesloten."

Om inzicht in de materie te krijgen, heeft de Fietsersbond onderzoek gedaan en relevante informatie op een rijtje gezet. Feitelijk is dat soort info ook nodig om tot doordachte en verantwoorde besluitvorming te komen. Daarom stelt de Fietsersbond de onderzoeksresultaten beschikbaar. De meeste info is al in een eerder stadium gedeeld met het stadskantoor en het college.

De Fietsersbond richt zich op het stimuleren van fietsgebruik, de bereikbaarheid voor fietsers en het voornemen een fietsenstalling te realiseren.

Deze thema's worden in het visiedocument en het raadsvoorstel ook genoemd. De thema's worden echter te weinig gericht belicht. Belangrijke argumenten voor het stimuleren van fietsgebruik ontbreken, de kern van een bereikbaarheidsprobleem komt onvoldoende aan de orde en een visie op het reguleren van fietsparkeren ontbreekt.

Uit een onderzoek van de Fietsersbond blijkt dat de bereikbaarheid gebaseerd op het aantal aanwezige parkeervoorzieningen voor het gebied de Grote Markt ver onder de maat is.

B De Fietsersbond adviseert

a. Voor het realiseren van projecten voortkomend uit 'Toekomstbeeld Binnenstad' een logische volgorde aan te houden. Een aangenaam ingericht voetgangersgebied is immers veel minder effectief als de bereikbaarheid, toegankelijkheid en (verkeers)veiligheid onvoldoende op orde zijn. Eerst een goed fundament, dan een aantrekkelijke opbouw.
b. Voorafgaand aan nieuwe impulsen voor de binnenstad eerst verwaarloosde, achterstallige zaken op orde te brengen. Dat betreft onder andere het parkeren van fietsen rondom de Grote Markt en het nadrukkelijk in standhouden van de fietscorridors Grote Markt.
c. Een onderzoek door de gemeente naar subsidiemogelijkheden. Landelijke en provinciale overheden stimuleren immers met subsidies het fietsgebruik.
d. Als de beperkte financiële armslag van de gemeente het niet toelaat realisatielasten en terugkerende lasten van (nieuwe) voorzieningen voor het parkeren van fietsen te dragen, dan zijn er ook goedkopere (tijdelijke) opties om het parkeren van fietsen beter te reguleren. Onderzoek of er fietsparkeervakken in de openbare ruimte gerealiseerd kunnen worden. Te denken valt hier onder andere het omzetten van autoparkeerplaatsen naar fietsparkeervakken.
e. Als het om veilig parkeren gaat, onderzoek dan fietskluismogelijkheden met een app-betalingssysteem.
f. Fietsparkeervoorzieningen worden niet goed gebruikt als er bijna overal geparkeerd kan worden.
g. Als er een fietsenstalling of fietsparkeervoorziening gerealiseerd wordt (Het Vierkantje?) dan zijn er enige belangrijke aandachtspunten/voorwaarden.
    - Fietsparkeervoorzieningen moeten maximaal 150 meter van een belangrijke bestemming gesitueerd zijn.
    - Openingstijden moeten afgestemd zijn op (drukke) terrastijden en de voorstellingstijden van theater De Maagd.
    - Een fietsenstalling is nauwelijks succesvol als er in de directe omgeving vrij geparkeerd mag worden. Ook als de stalling gratis is, is dat het geval.
h. Regel parkeervoorzieningen voor brommers en snorfietsen aan de rand van het winkelgebied. Het gebied is immers volgens het nieuwe verkeersregime niet toegankelijk voor brommers en

naar inhoud

snorfietsen. In het historisch hart mag het parkeren van brommers en snorfietsen en van voertuigen die commercieel verhuurd worden niet ten koste gaan van parkeervoorzieningen voor fietsers.

i. Alle bezoekers van het winkel-/beleefgebied zijn of worden voetgangers in het gebied. Zorg ervoor dat die voetgangers zich aangenaam en onbelemmerd kunnen verplaatsen in het gebied.

j. Handhaaf gemaakte afspraken, regels en gekozen richtlijnen. Doe een beroep op belangenorganisaties die door middel van collegiale advisering direct invloed hebben. Vraag aan belangenorganisaties niet alleen gestructureerd meldingen te doen. Laat belangenorganisaties (direct) gebruik maken van kennis en ervaring van andere belangenorganisaties, zoals over bereikbaarheid, toegankelijkheid, (verkeers)veiligheid en beeldkwaliteit.

Collectieve verantwoordelijkheid is nodig! De regie is in handen van de gemeente.

k. Onderzoek mogelijkheden voor een snellere doorstroming van fietsverkeer bij het oversteken van de centrumring.

naar inhoud

C Toelichtingen samengevat

C.1 Bereikbaarheid fietsers

De aantallen parkeervoorzieningen voor fietsen op acceptabele loopafstand (150 m) voor het historisch harte en het frequent rondje zijn sterk in onbalans. Volgens een onderzoek (hoofdstuk **D** en bijlage **H**) is de bereikbaarheid van het historisch hart voor fietsers onvoldoende. Het aantal beschikbare reguliere parkeervoorzieningen voor fietsers in de omgeving van de Grote Markt (52) is ver onder de maat. De belangen van fietsers, bezoekers van het belevingsgebied en de ondernemers worden daarmee onvoldoende behartigd.

C.2 Toegankelijkheid en mobiliteit fietsers

Het weefsel van straten in het deel van de stad binnen de centrumring met de Grote Markt als kern maakt het **onvermijdelijk** dat er doorgaande fietsroutes over het plein gaan. Als het om mobiliteit gaat zijn er twee belangrijke routes. Dat zijn noord-zuid: Burgemeester Stulemeijerlaan-Kennedy viaduct en oost-west: NSstation-Scheldevesting.

Een situatie op de Grote Markt zoals in het seizoen 2022 is niet acceptabel. Voor doorgaand fietsverkeer, maar ook voor logistiek verkeer en hulpdiensten zijn corridors van 350 cm breed nodig. Zie hoofdstuk **E**.

C.3 Veiligheid

Tijdens winkelvenstertijden is de fietser te gast in het voetgangersgebied. De voetganger heeft de prioriteit. Het kan conflicterend zijn als fietsers zich niet houden aan de gedragscode die hoort bij "fietser te gast". Een daar bijkomend probleem is de snelheid van elektrische fietsen.

Voor de Grote Markt is het mogelijk het fiets- en voetgangersverkeer te scheiden. Zie de suggestie van de Fietsersbond die uitgaat van verkeersbesluit 20767 in hoofdstuk **F**.

In zeer smalle straten kan de verkeersveiligheid van voetgangers onder druk komen te staan.

C.4 Leefbaarheid

Belangrijke argumenten voor het stimuleren van fietsgebruik zijn: gezondheid, klimaat/milieu en bereikbaarheid. Ook sociale en economische aspecten spelen een rol. Fietsgebruik wordt gestimuleerd door voldoende, goede en veilige parkeervoorzieningen en door een snelle en comfortabele bereikbaarheid van de belangrijkste bestemmingen. In hoofdstuk **G** komt dit aan de orde.

Iedere bezoeker van het winkel-/beleefgebied is of wordt na parkeren voetganger. Voor de beleving is het belangrijk dat voetgangers zich aangenaam en onbelemmerd kunnen verplaatsen in het voetgangersgebied en er ook aangenaam kunnen verblijven.

naar inhoud

D Bereikbaarheid voor fietsers

Bereikbaarheid wordt volgens CROW-deskundigen bepaald door twee factoren:

- De infrastructuur van toegangswegen en de doorstroming van verkeer naar parkeervoorzieningen,
- De afstand die een bezoeker als voetganger af moet leggen vanaf een parkeervoorziening naar de bestemming(en);

Het CROW hanteert voor autoparkeerplaatsen een norm van 350 meter als loopafstand van een parkeerplaats naar een bestemming en voor voorzieningen parkeren van fietsen een norm van 100 meter als de aansluitende looproute als voetganger aangenaam is.

De Fietsersbond Bergen op Zoom deed een onderzoek naar de bereikbaarheid van het winkel/beleefgebied voor bezoekers die per fiets naar de binnenstad gaan. Ze hanteerde voor de parkeervoorzieningen voor fietsers een loopafstand van 150 meter. Idealiter had dat 100 meter moeten zijn.

Onderzoek bereikbaarheid fiets

Het onderzoek bestaat uit twee componenten:

- De kwaliteit van de toegangswegen; direct en snel naar de belangrijke parkeervoorzieningen
- Het aantal beschikbare parkeerplaatsen voor belangrijke bestemmingen bij de gekozen norm loopafstand

D.1 Toegangswegen fiets

Visie document: "De binnenstad is goed verbonden met de omliggende wijken via een aantal radialen. De belangrijkste zijn de Antwerpsestraatweg vanuit het zuiden en de Halsterseweg - Burgemeester Stulemeijerlaan vanuit het noorden. Deze radialen bieden voornamelijk ruimte aan de auto en minimale ruimte aan de fietser. Prioritering van (met meer ruimte voor) fietsers langs deze radialen biedt kansen het toenemend fietsgebruik (o.a. door de elektrische fiets) verder te stimuleren en de parkeerdruk in de binnenstad terug te dringen ten gunste van vergroening en meer verblijfskwaliteit."

De kwaliteit van de Jacob Obrechtlaan-Burgemeester van Hasseltstraat is voor verbetering vatbaar. In de programmering herinrichtingen is de Jacob Obrechtlaan opgenomen.

Uit het definitieve ontwerp herinrichting Antwerpsestraatweg blijkt dat er geen extra ruimte voor bredere fietspaden mogelijk is.

D.2 Het aantal beschikbare fietsparkeerplaatsen

De Fietsersbond onderzocht de aantallen beschikbare reguliere parkeerplaatsen voor auto's en fietsen.

Voor fietsen betreft dat rekken, hekken en stallingen of aangewezen vakken. De laatste optie is niet beschikbaar. In het onderzoek zijn vijf bestemmingslocaties betrokken: Grote Markt, Beursplein, Gouvernementsplein, Josephplein en het kruispunt Wouwsestraat/Stationsstraat/Josephstraat.

Daarbij is voor fietsbezoekers een richtlijn van 150 meter gehanteerd. Andere parkeervoorzieningen op grotere afstand dan die gekozen richtlijnen zijn buiten beschouwing gelaten.

In bijlage1, hoofdstuk H staat een uitgebreide toelichting.

In onderstaande tabel zijn de aantallen verdeeld over twee deelgebieden van het winkelcentrum.

BESTEMMING	Aantal fietsparkeerplaatsen
Historisch hart	127
Frequent rondje	802

Voor brommers en snorfietsen zijn er behalve op het Joorenplein geen parkeervoorzieningen geregeld. In het nieuwe verkeersregime zijn in het voetgangersgebied geen brommers en snorfietsen toegestaan. Dat betekent dat er ergens aan de randen van het voetgangersgebied geparkeerd moet worden.

D.3 Conclusie bereikbaarheidsonderzoek fiets

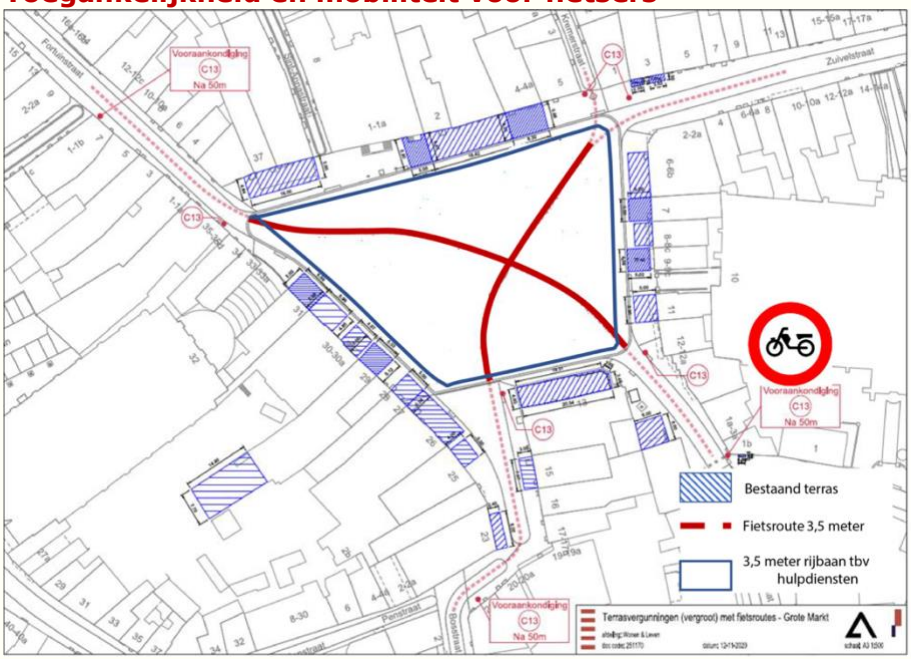
Voor het parkeren van fietsen is de verdeling over het historisch centrum en het frequent rondje erg in onbalans. De belangrijkste oorzaak is het gering aantal voorzieningen rondom de Grote Markt. Van de slechts 52 beschikbare voorzieningen liggen er 28 relatief ver weg.

Daarnaast is het aantal aangeboden parkeerplekken voor fietsen op het Joorenplein gewoonweg overmatig. Nu het winkelgebied als het ware in westelijke richting aan het verschuiven is, wordt dit nog duidelijker.

Parkeervoorzieningen voor brommers en snorfietsen moeten gerealiseerd zijn aan de rand van het voetgangersgebied. Zeker in het historisch hart mag dat niet ten kosten gaan van de toch al beperkte capaciteit fietsparkeervoorzieningen. Dat geldt overigens ook voor voertuigen die commercieel verhuurd worden.

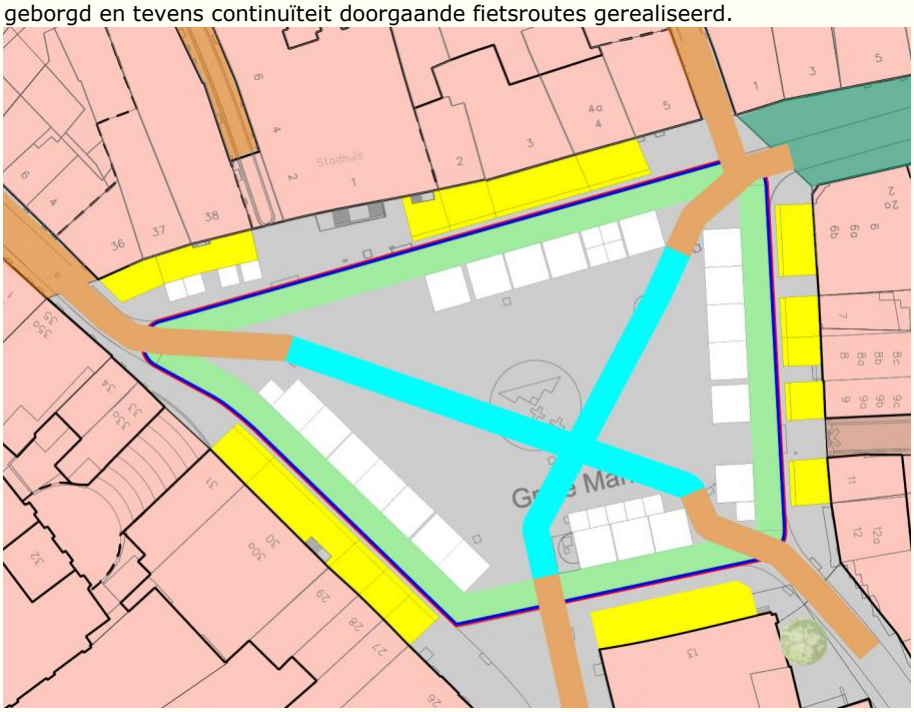
naar inhoud

E Toegankelijkheid en mobiliteit voor fietsers



Op 21 april 2021 (nr. 20767) in de Staatscourant gepubliceerd verkeersbesluit met als titel "Gesloten verklaren brom- en snorfietsen van de Grote Markt te Bergen op Zoom". In relatie met dat verkeersbesluit heeft de gemeente een schets gemaakt en gecommuniceerd. De geduide fietsroutes zijn breed genoeg voor hulpdiensten, logistiek verkeer en fietsverkeer.

Door de 350 cm brede corridors wordt een goede toegankelijkheid voor fietsers op de Grote Markt geborgd en tevens continuïteit doorgaande fietsroutes gerealiseerd.



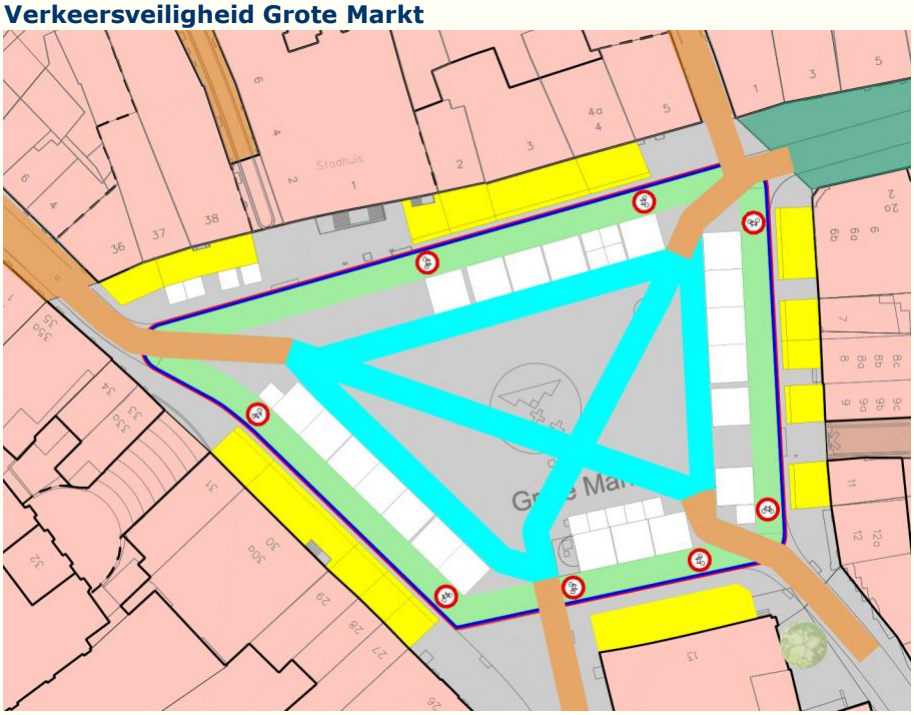
naar inhoud

F (Verkeers)veiligheid

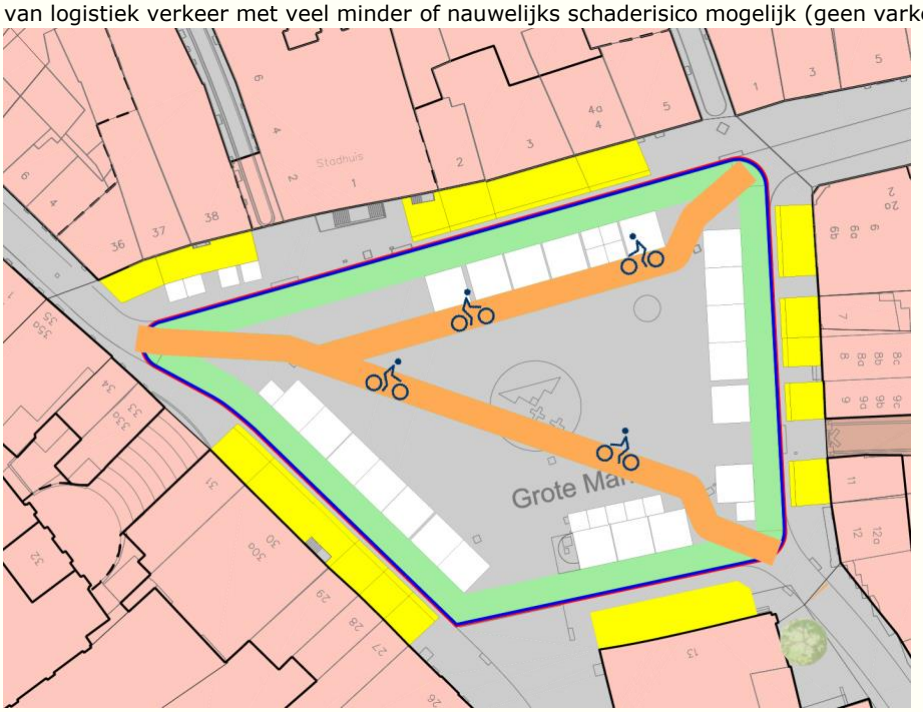
F.1 Sociale veiligheid

Het is van belang dat de looproutes tussen de belangrijke bestemmingslocaties en de parkeerplaatsen (auto's, fietsen, snorfietsen, brommers) voor de beleving veilig zijn. Looproutes door smalle straten worden vaak als onveilig ervaren. Dat vraagt extra aandacht voor verlichting en mogelijk cameratoezicht.

F.2 Verkeersveiligheid Grote Markt



De in hoofdstuk E weergegeven corridors maken het mogelijk de stroken tussen de plein- en gevelterrassen alleen voor voetgangers toegankelijk te maken. Daarmee wordt ook de doorstroming van logistiek verkeer met veel minder of nauwelijks schaderisico mogelijk (geen varkensruggen!).



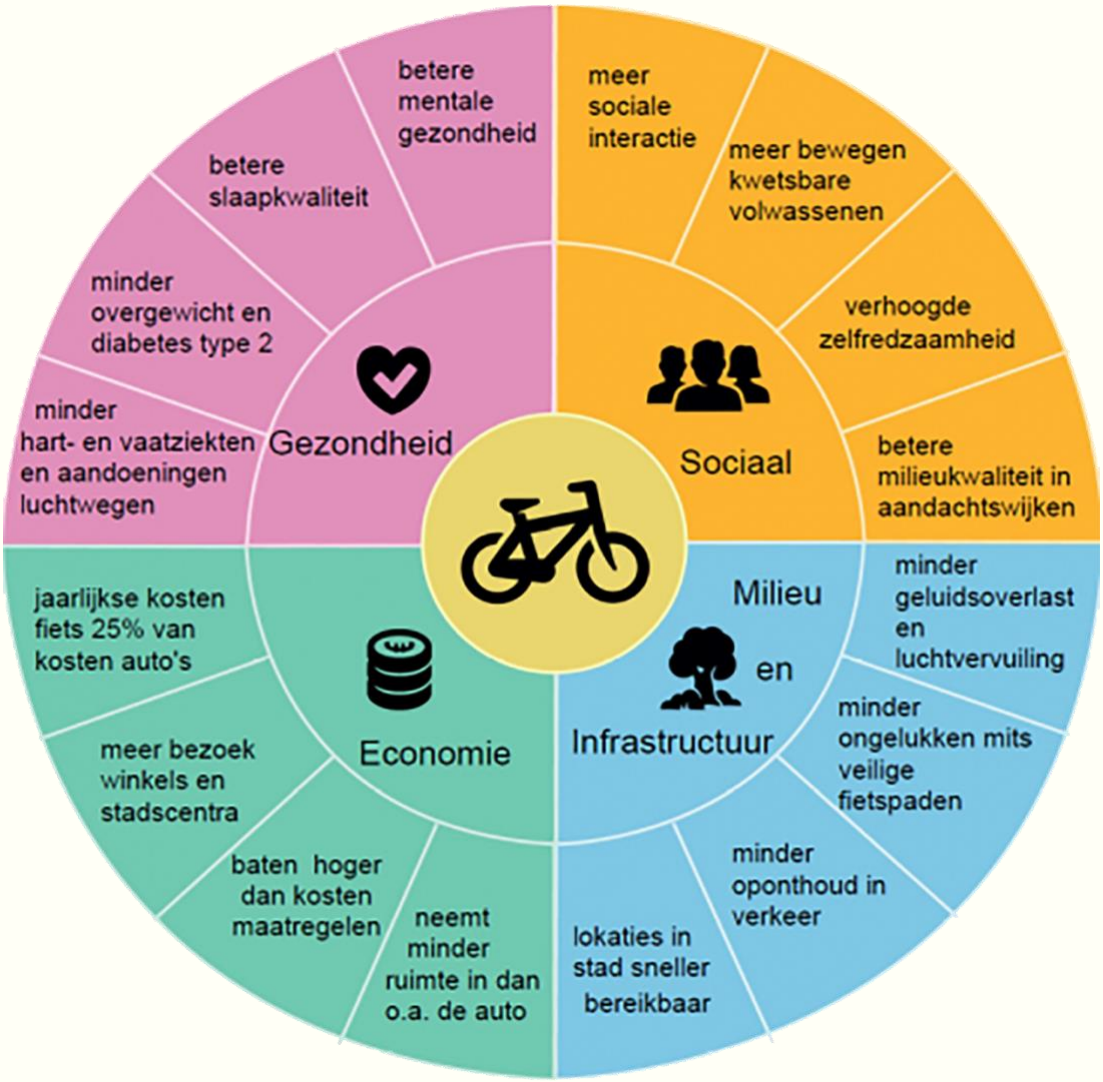
Doorgaande fietsroutes Grote Markt. Deze routes kunnen ook benut worden om (toegevoegde) fietsparkeervoorzieningen te bereiken.

naar inhoud

G Leefbaarheid

G.1 Stimuleren van het fietsen

In lijn met wat de rijksoverheid wil, geeft de gemeente Bergen op Zoom aan het fietsgebruik verder te stimuleren. Meer fietsgebruik draagt immers bij aan een betere bereikbaarheid, gezondheid en leefbaarheid en is goed voor het klimaat. Daarom zet het ministerie van I en W met veel partijen in op het stimuleren van fietsgebruik. Op de website gezonde leefomgeving wordt daar dieper op in gegaan. In onderstaande afbeelding worden positieve effecten van fietsen schematisch weergegeven.



Fietsgebruik wordt gestimuleerd door een goede en snelle bereikbaarheid, comfortabele en veilige fietsroutes en goede en veilige parkeervoorzieningen.

In het kader van een betere bereikbaarheid, gezondheid, leefbaarheid en klimaat is aandacht gewenst voor:

- Het parkeren van fietsen rondom de Grote Markt
- Veilige parkeervoorzieningen voor dure fietsen uiteraard op een acceptabele loopafstand van bestemmingen
- Een snelle doorstroming voor fietsverkeer bij het oversteken van de centrumring.

G.2 Toegankelijkheid voor voetgangers

Voor iedereen is een goede voetgangerstoegankelijkheid in het winkel-/beleefgebied van belang. Het maakt niet uit hoe die voetgangers het nieuwe voetgangersgebied bereikt hebben (te voet, per fiets, brommer, snorfiets of auto). Het is belangrijk dat voetgangers zich aangenaam en onbelemmerd kunnen verplaatsen in het voetgangersgebied.

naar inhoud

H Bijlage – werkwijze onderzoek fietsparkeren

H.1 Parkeervoorzieningen fiets

In het onderzoek zijn de volgende parkeervoorzieningen betrokken:

- Engelsestraat: 8
- Kerkstraat: 16
- Hoogstraat: 16
- Bosstraat: 12
- Moeregrebstraat: 32
- Lievevrouwestraat: 43
- Blauwehandstraat: 56
- Zuivelplein/Postkantoor: 50
- Achter de Koevoet: 16
- Kloosterplein: 360
- Joorenplein: 320

TOTAAL 929

H.2 Koppeling fietsparkeervoorzieningen aan locaties hoofdbestemmingen

Uit het onderzoek blijkt dat de in paragraaf H.1 genoemde fietsparkeervoorzieningen vanwege de gekozen maximale loopafstand gekoppeld zijn aan precies één van de gekozen bestemmingslocaties.

BESTEMMING	PARKEERLOCATIES
Grote Markt	Engelsestraat, Hoogstraat, Bosstraat
Beursplein	Moeregrebstraat, Lievevrouwestraat
Gouvernementsplein	Blauwehandstraat, Zuivelplein (oude postkantoor)
Josephplein	Kloosterstraat
Wouwsestraat/Josephstraat	Joorenplein

H.3 Verdeling parkeerplaatsen over hoofdbestemmingen

De aantallen zijn in onderstaand overzicht gerelateerd aan de loopafstand.

BESTEMMING	Aantal fietsparkeerplaatsen
Grote Markt	52
Beursplein	75
Gouvernementsplein	106
Josephplein	376
Wouwsestraat/Stationsstraat	320

H.4 Verdeling parkeerplaatsen over deelgebieden

BESTEMMING	Aantal fietsparkeerplaatsen
Historisch hart	127
Frequent rondje	802
TOTAAL	**929**

naar inhoud

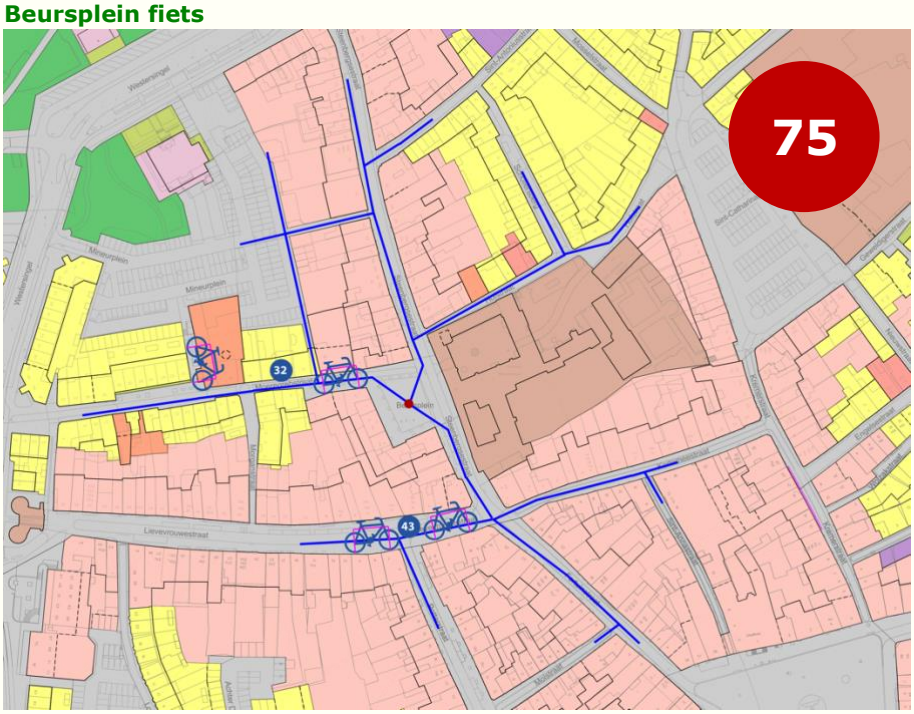
H.5 Hoofdbestemmingen - capaciteit parkeervoorzieningen fiets

H.5.a Grote Markt fiets



Op een loopafstand van hoogstens 150 meter zijn voor de Grote Markt 52 fietsparkeervoorzieningen beschikbaar.

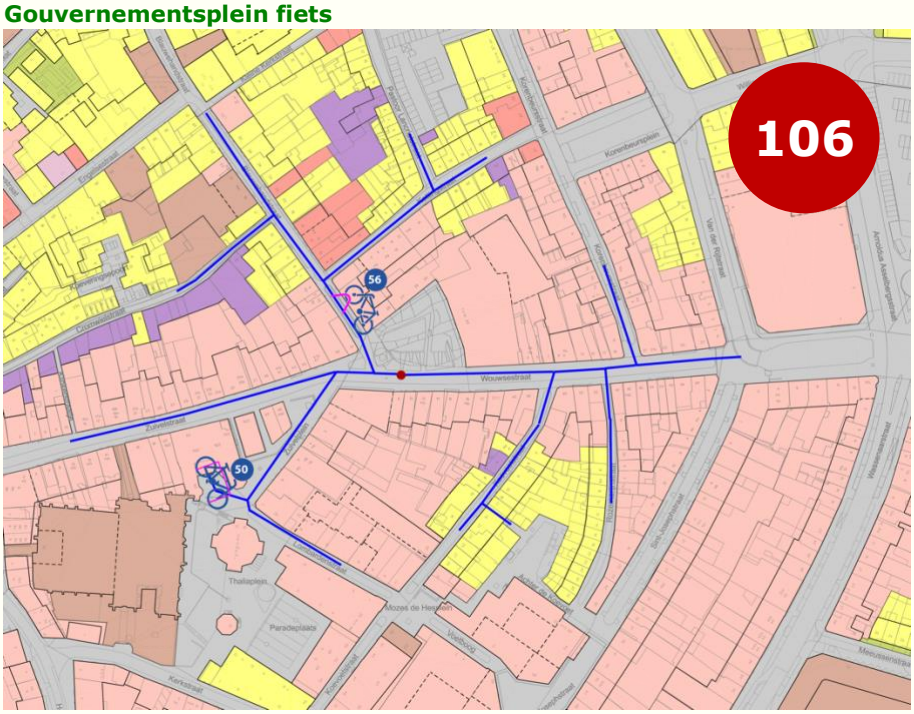
H.5.b Beursplein fiets



Op een loopafstand van hoogstens 150 meter zijn voor het Beursplein 75 fietsparkeervoorzieningen beschikbaar.

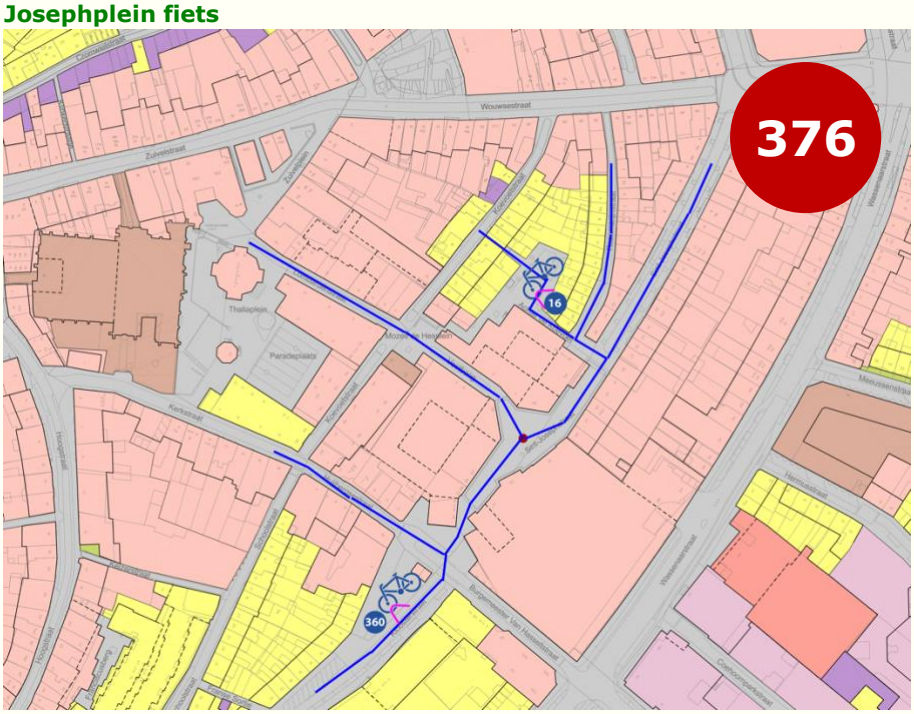
naar inhoud

H.5.c Gouvernementsplein fiets



Op een loopafstand van hoogstens 150 meter zijn voor het Gouvernementsplein 106 fietsparkeervoorzieningen beschikbaar.

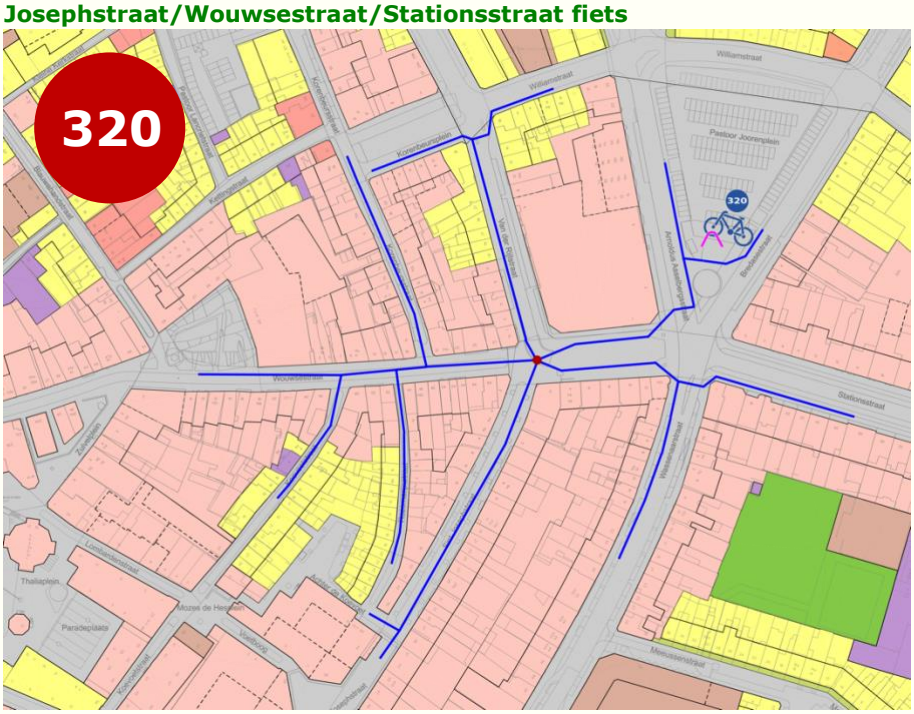
H.5.d Josephplein fiets



Op een loopafstand van hoogstens 150 meter zijn voor het Josephplein 376 fietsparkeervoorzieningen beschikbaar.

naar inhoud

H.5.e Josephstraat/Wouwsestraat/Stationsstraat fiets



Op een loopafstand van hoogstens 150 meter zijn voor het Josephstraat/Wouwsestraat 320 fietsparkeervoorzieningen beschikbaar

naar inhoud

Stichting Toegankelijk
Bergen op Zoom

Toekomstbeeld Binnenstad

Bereikbaarheid rolstoelgebruiker

Leeswijzer

- **Navigatie**
  Als deze notitie geopend is in een pdf-reader, dan kan er genavigeerd worden via de inhoudsopgave naar de gekozen paragraaf en terug via de link onderaan een pagina naar de inhoudsopgave.
- **Snel**
  Om een snelle indruk van deze notitie te krijgen kan volstaan worden met het lezen van de genummerde bladzijde **1**.
- **Nadere toelichting**
  In hoofdstuk **C** wordt verder ingegaan op de bereikbaarheid voor rolstoelgebruikers; bladzijden 2 t/m 4
- **Bijlagen**
  - Onderzoek naar locaties gehandicapten parkeerplaatsen voor 5 belangrijke bestemmingen, hoofdstuk **D**
  - Hellingmethode Toegankelijk Bergen op Zoom; hoofdstuk **E**.

Inhoud

A	**Inleiding**	**1**
B	**Aanbevelingen, verzoeken van Toegankelijk Bergen op Zoom**	**1**
C	**Bereikbaarheid voor rolstoelgebruiker**	**2**
C.1	**Regelgeving; beschikbaarheid gehandicapten parkeerplaatsen**	**2**
C.2	**Aantal G-parkeerplaatsen nu niet meetbaar**	**2**
C.3	**Hoogteverschillen**	**3**
C.3.a	Beoordelingsmethode hoogteverschillen	3
C.3.b	Onderzoek naar de zwaarte en veiligheid van alle hellingen in de binnenstad	4
C.3.c	Voorbeeld Traject Grote Markt – Penstraat	5
C.4	**Afstand G-parkeerplaatsen tot belangrijke bestemmingen**	**5**
D	**Bijlage 1: onderzoek locaties gehandicapten parkeerplaatsen**	**6**
D.1	**Bestemming Grote Markt**	**6**
D.2	**Bestemming Beursplein**	**6**
D.3	**Bestemming Gouvernementsplein**	**7**
D.4	**Bestemming Sint Josephplein**	**7**
D.5	**Bestemming kruising Wouwsestraat/Sint Josephstraat**	**8**
E	**Bijlage2: hellingmethode Toegankelijk Bergen op Zoom**	**9**
E.1	**Oriëntatie**	**9**
E.1.a	Klimmen	9
E.1.b	Dalen	9
E.1.c	Soort vervoermiddel	9
E.2	**Uitgangspunten**	**9**
E.3	**Veiligheid**	**9**
E.4	**Formule**	**10**
E.4.a	Hand-aangedreven zonder ondersteuning	10
E.4.b	Hand-aangedreven met elektrische ondersteuning	10
E.4.c	Andere voertuigen enkel met elektrische ondersteuning	10

A Inleiding

In 'Toekomstbeeld Binnenstad' van augustus 2022 wordt bereikbaarheid als een zeer belangrijk aspect geduid.
Bereikbaarheid wordt volgens CROW-deskundigen bepaald door twee factoren:

- De infrastructuur van toegangswegen en de doorstroming van verkeer naar parkeervoorzieningen,
- De afstand die een bezoeker als voetganger af moet leggen vanaf een parkeervoorziening naar de bestemming(en);

Het CROW hanteert voor autoparkeerplaatsen een norm van 350 meter als loopafstand van een parkeerplaats naar een bestemming, voor voorzieningen parkeren van fietsen een norm van 100 meter als de aansluitende looproute als voetganger aangenaam is en voor rolstoelgebruikers eveneens een norm van 100 m voor de afstand van de parkeerplaats naar de bestemming.
De onderzoekers van Toegankelijk Bergen op Zoom gebruikten voor de loopafstand vanaf autoparkeerplaatsen een norm van 350 meter en voor rolstoelgebruikers een 'loop'afstand van 200 meter. De normen zijn hoger gesteld omdat het winkel-/beleefgebied langgerekt is.
Toegankelijk Bergen op Zoom deed een zeer uitgebreid onderzoek naar gehandicapten parkeerplaatsen voor bezoekers van de binnenstad die een rolstoel gebruiken.

B Aanbevelingen, verzoeken van Toegankelijk Bergen op Zoom

- Realiseer op basis van onderstaand onderzoek acceptabele bereikbare locaties voor gehandicapten parkeerplaatsen, in het bijzonder voor rolstoelgebruikers. Toegankelijk Bergen op Zoom is hierover al in gesprek met de gemeente.
- Onderzoek hoeveel gehandicapten parkeerplaatsen er gewenst zijn voor de belangrijkste bestemmingen.
- Onderzoek of het mogelijk is om gehandicaptenparkeerkaarten (GPK) in het Nationaal Parkeer Register (NPR) te koppelen aan een kenteken.
- Heroverweeg de regelgeving parkeren gehandicapten.

Bergen op Zoom, 23 december 2022,

Namens de Stichting Toegankelijk Bergen op Zoom,
Piet C. Bruys, secretaris

C Bereikbaarheid voor rolstoelgebruiker

Toegankelijk Bergen op Zoom deed een onderzoek naar de bereikbaarheid voor rolstoelgebruikers. Het beleid gehandicapten parkeren, de ligging van de gehandicapten parkeerplaatsen en het aantal zijn gespreksonderwerpen met de gemeente.
De bereikbaarheid voor een rolstoelgebruiker wordt bepaald door een combinatie van factoren:

- De regelgeving;
- De beschikbaarheid van gehandicaptenparkeerplaatsen;
- De afstand van die parkeerplaatsen tot de belangrijkste bestemmingen;
- De hoogteverschillen op het traject parkeerplaats-bestemming;
- Een obstakelvrije en vlakke route parkeerplaats-bestemming, vice versa.

C.1 Regelgeving; beschikbaarheid gehandicapten parkeerplaatsen

In 2021 is de beschikbaarheid van gehandicapten parkeerplaatsen voor rolstoelgebruikers afgenomen. Omdat mensen met een gehandicaptenparkeerkaart moesten gaan betalen voor de reguliere parkeerplaatsen is de belangstelling voor de beperkt aanwezige grote gratis gehandicaptenparkeerplaatsen sterk toegenomen. Rolstoelgebruikers hebben concurrentie gekregen van mensen met een gehandicapten parkeerkaart, die de grote gehandicapten parkeerplaatsen eigenlijk niet nodig hebben, maar toch gaan gebruiken. Ook houders van een gehandicapten parkeerkaart die in een vergunningssector wonen gaan langdurig gebruik maken van de grote gratis gehandicapten parkeerplaatsen.
Zeker 80% van de gemeenten hebben een beleid zoals de gemeente Bergen op Zoom tot 2022 had. Die gemeenten willen de vierkanten meters parkeerruimte beter en flexibel benutten. Het aantal grote G-parkeerplaatsen kan in zo een beleid effectief beperkt blijven.

C.2 Aantal G-parkeerplaatsen nu niet meetbaar

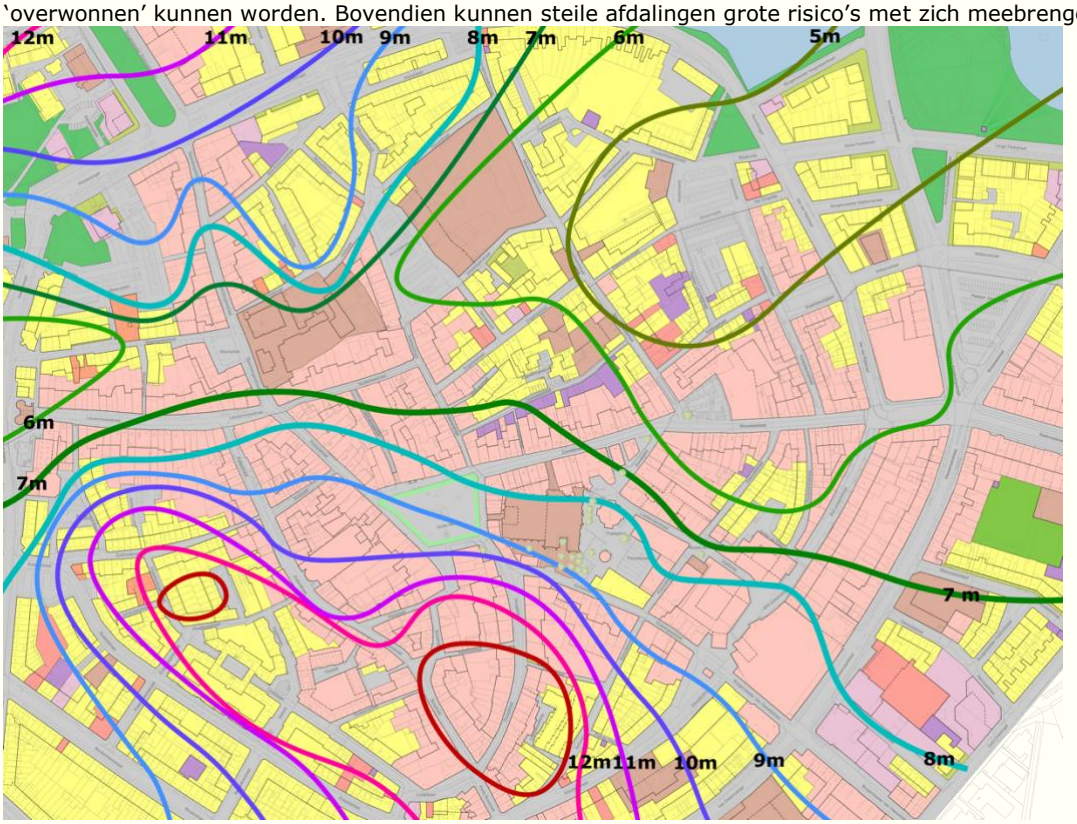
Het gewenste aantal G-parkeerplaatsen wordt bepaald door de behoefte en het gebruik ervan. Helaas is dat in Bergen op Zoom niet meetbaar. Heel veel mensen met een gehandicapten parkeerkaart parkeren op een reguliere betaalparkeerplaats. De scan-auto registreert enkel het kenteken en controleert of er betaald is. Er is geen onderscheid tussen gewoon parkeren en ‘gehandicapten’-parkeren. Dus is niet bekend hoe vaak een gehandicaptenparkeerkaart gebruikt wordt. De gratis gehandicapten parkeerplaatsen daarentegen mogen alleen gebruikt worden door GPK-houders. Controle enkel met de scan-auto is onvoldoende. Ter plekke moet gecontroleerd worden (arbeidsintensief) of er een GPK gebruikt is. Voor zover bekend wordt dat aantal ook niet geregistreerd.

Fraudegevoelig, koppelen kaart aan kenteken

Het systeem gehandicaptenparkeerkaarten is zeer fraudegevoelig. Er is zelfs handel in dit soort kaarten. Het maakt parkeren op dure en drukke parkeerlocaties immers eenvoudiger omdat er ongeoorloofd en onopvallend gebruik gemaakt kan worden van de gehandicaptenparkeerplaatsen. Dat is de reden dat steeds meer gemeenten de gehandicaptenparkeerkaarten koppelen aan het kenteken. Het is dan niet alleen mogelijk met een scan-auto alle parkeerplaatsen snel te contoleren, maar ook kan het gebruik van de gehandicaptenparkeerplaatsen geregistreerd worden.
Gehandicaptenparkeerkaarten (GPK) kunnen in het Nationaal Parkeer Register (NPR) gekoppeld worden aan een kenteken. Deze nieuwe mogelijkheid vergroot de service aan gehandicapten, verkleint de kans op fraude met GPK’s en vereenvoudigt de parkeerhandhaving. De gemeenten Alkmaar, Alphen a/d Rijn, Amsterdam, Arnhem, Breda, Den Bosch, Den Haag, Eindhoven, Groningen, Haarlem, Haarlemmermeer, Helmond, Maastricht, Rotterdam, Schiedam, Tilburg, Utrecht, Zaanstad en Zandvoort nemen deel aan het project Digitale GPK.

C.3 Hoogteverschillen

Bergen op Zoom heeft aanzienlijke hoogteverschillen die door rolstoelgebruikers lang niet altijd ‘overwonnen’ kunnen worden. Bovendien kunnen steile afdalingen grote risico’s met zich meebrengen.



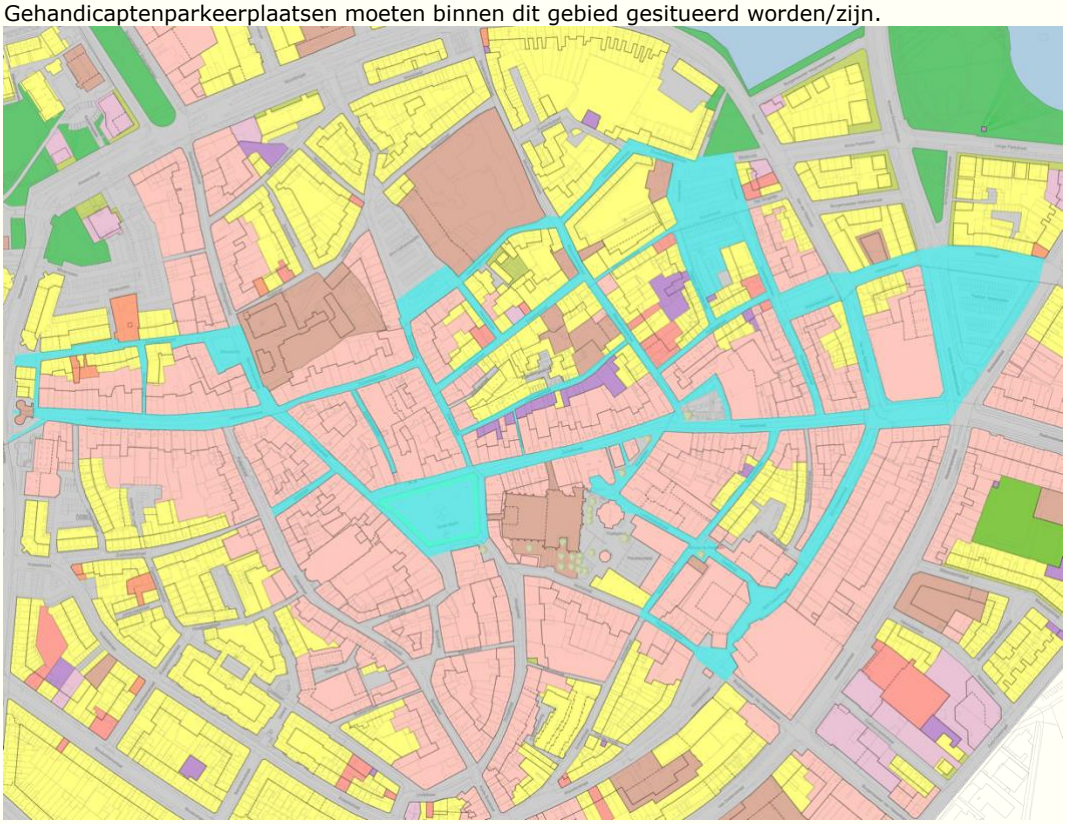
Uit de kaart met hoogtelijnen is al af te leiden dat in gebieden waarin de lijnen dicht bijeen liggen de hellingen steil zijn. Zo zijn bijvoorbeeld de gehandicapten parkeerplaatsen op ‘Achter London’ en in parkeergarage Grote Markt voor rolstoelgebruikers niet bruikbaar omdat van daar uit de heen- en/of terugweg naar een belangrijke bestemming in de binnenstad gevaarlijk of niet overbrugbaar is.

C.3.a Beoordelingsmethode hoogteverschillen

In een zoektocht naar een indeling van de zwaarte van hellingen in de openbare ruimte voor rolstoel- en rollatorgebruikers blijken er geen richtlijnen bekend te zijn. Er zijn daarentegen wel regels voor hellingbanen. Feitelijk wordt daarin voor trajecten van 20 meter aangegeven hoe steil hellingbanen maximaal mogen zijn en ook wat wenselijk is voor minder krachtige rolstoelgebruikers. Grotere hoogteverschillen moeten overbrugd worden door een aaneenschakeling van hellingbanen met daartussen ‘rust’ bordessen van minimaal 2 x 2 meter. Dat geeft de mogelijkheid tot ‘recupereren’ zoals dat in wielertermen gezegd wordt. In de openbare ruimte met hellende straten en pleinen zijn rustplateau’s echter niet (nauwelijks) mogelijk.
Toegankelijk Bergen op Zoom ontwikkelde een methode die landelijk gewaardeerd wordt. In hoofdstuk **0** wordt die methode beschreven.

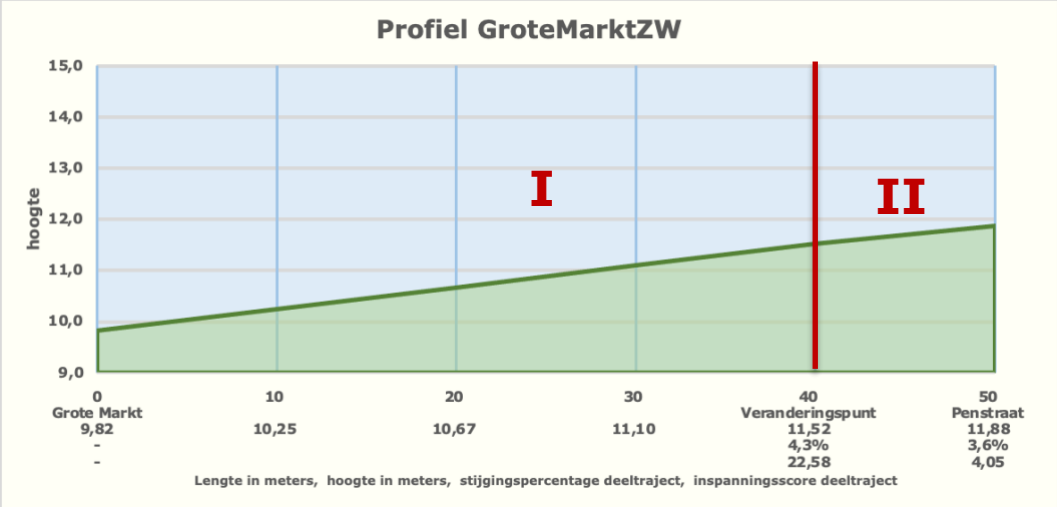
C.3.b Onderzoek naar de zwaarte en veiligheid van alle hellingen in de binnenstad

Toegankelijk Bergen op Zoom bracht alle hellingen in de binnenstad in kaart. De lengten van de deeltrajecten en de stijgingspercentages speelden daarin een rol. Op basis daarvan is een gebied in de binnenstad aanwijsbaar waarbinnen overbrugbare en veilige hellingen liggen. Gehandicaptenparkeerplaatsen moeten binnen dit gebied gesitueerd worden/zijn.



Gehandicapten parkeerplaatsen (rolstoelgebruikers) moeten binnen het cyaangekleurde gebied liggen. Daarnaast speelt de afstand tot de belangrijkste bestemmingen een rol.

C.3.c Voorbeeld Traject Grote Markt – Penstraat







Deel	Percentage	Lengte	ScoreHZO	ScoreHMO
I	4,25%	40	22,58	13,55
II	3,60%	10	4,05	2,43
Totaal		50	26,63	15,98

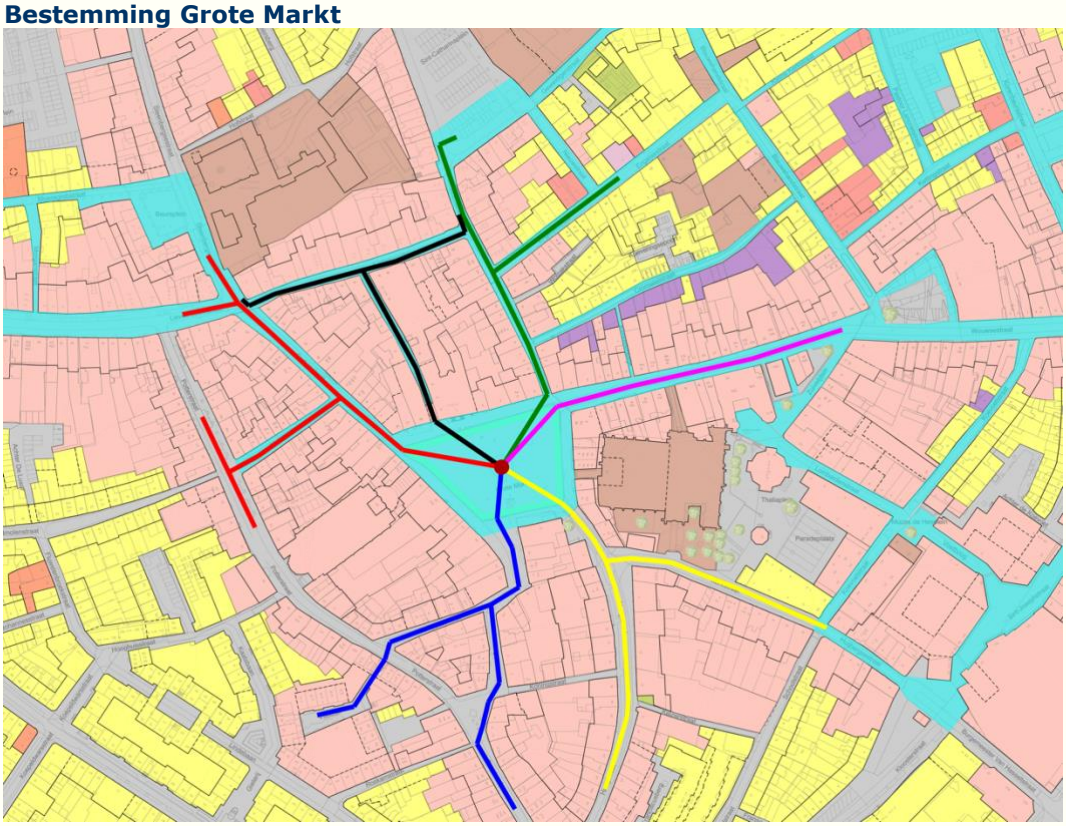
Gewogen gemiddelde percentage: 4,12%
Het totale traject is te zwaar en te gevaarlijk voor hand aangedreven rolstoelen zonder ondersteuning.
Het totale traject is te zwaar en te gevaarlijk voor hand aangedreven rolstoelen met ondersteuning.
De route Grote Markt naar parkeergarage Grote Markt is niet toegankelijk voor rolstoelgebruikers.

C.4 Afstand G-parkeerplaatsen tot belangrijke bestemmingen

De 'loop'afstand van een parkeervoorziening tot een bestemming is bepalend voor de bereikbaarheid. Toegankelijk Bergen op Zoom gebruikt een norm van 200 meter voor de afstand van een gehandicaptenparkeerplaats tot een bestemming omdat het betreffende winkelgebied binnenstad langgerekt is.
Toegankelijk Bergen op Zoom onderzocht mogelijkheden met een maximale afstand van 200 meter tot de bestemmingen Grote Markt, Beursplein, Gouvernementsplein, Josephplein en kruising Wouwsestraat/Sint Josephstraat. Op basis daarvan kan bepaald worden welke plekken in aanmerking komen als gehandicapten parkeerplaats. In hoofdstuk **D** zijn de deelgebieden geduid waarbinnen de gehandicapten parkeerplaatsen moeten liggen.

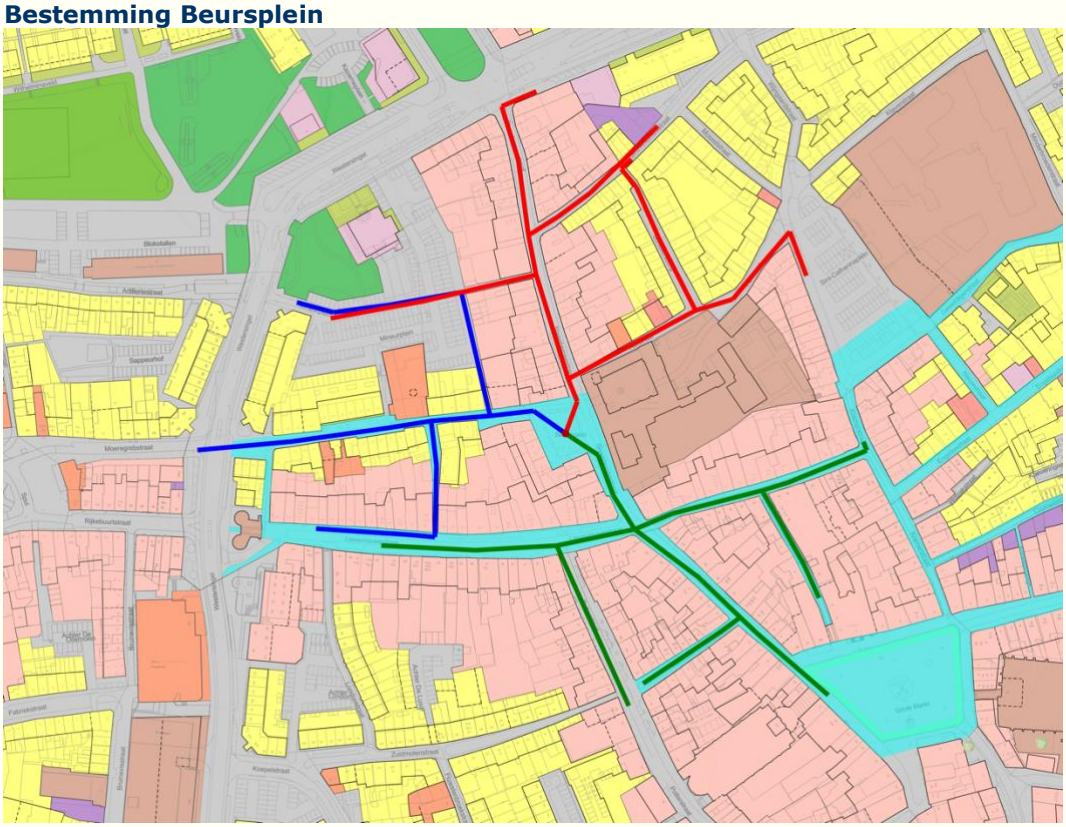
D Bijlage 1: onderzoek locaties gehandicapten parkeerplaatsen

D.1 Bestemming Grote Markt



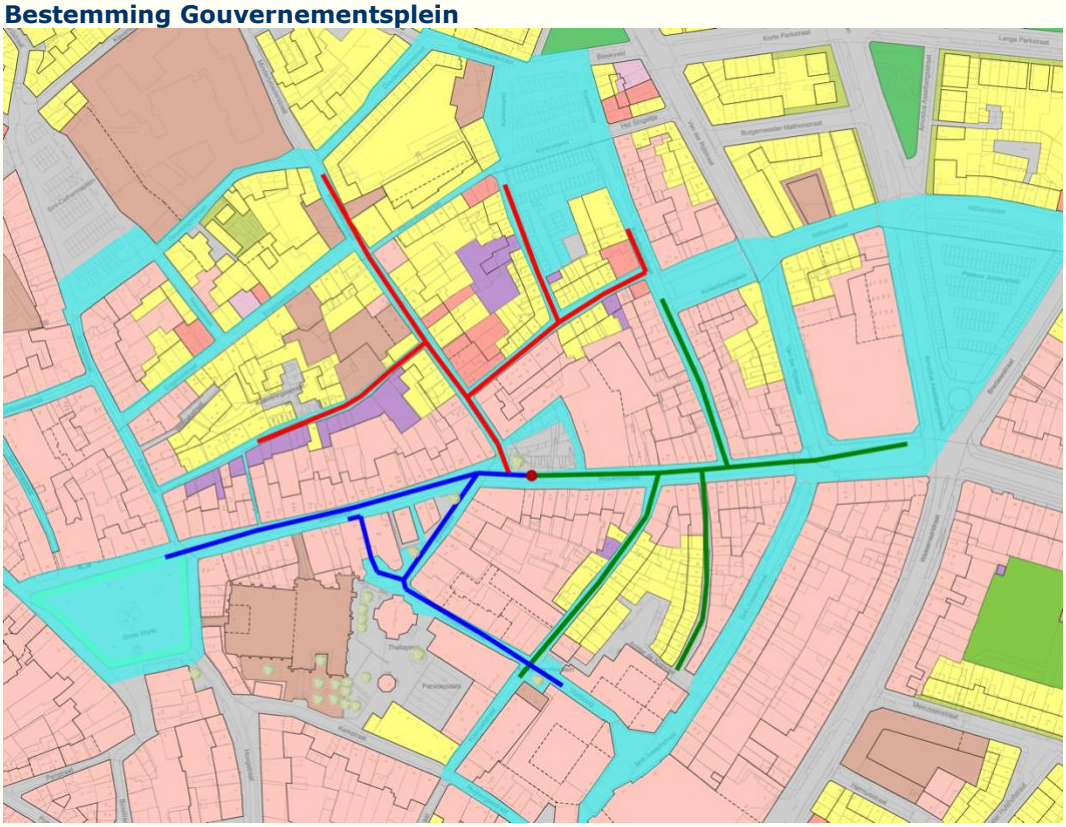
Binnen het cyaankleurige gebied en indien mogelijk op een van de gekleurde lijnen (de maximumlengte is 200 m) gehandicapten parkeerplaats(en) voor rolstoelgebruikers situeren.

D.2 Bestemming Beursplein



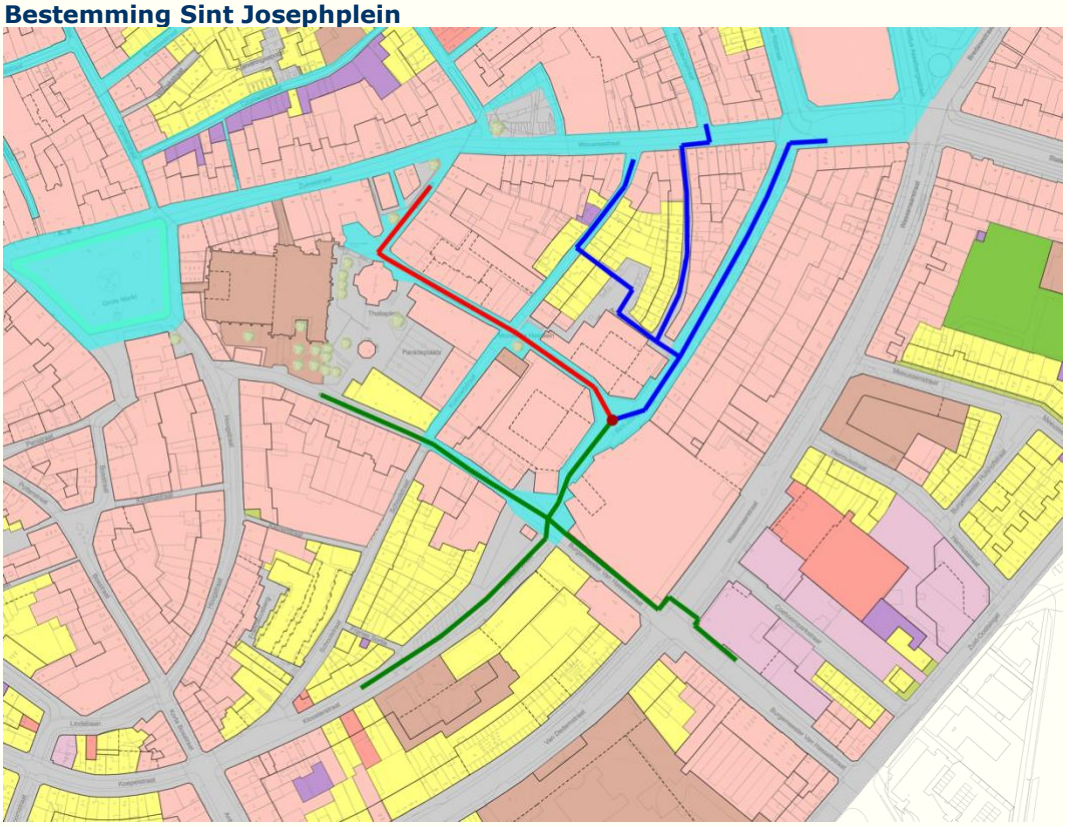
Binnen het cyaankleurige gebied en indien mogelijk op een van de gekleurde lijnen (de maximumlengte is 200 m) gehandicapten parkeerplaats(en) voor rolstoelgebruikers situeren.

D.3 Bestemming Gouvernementsplein



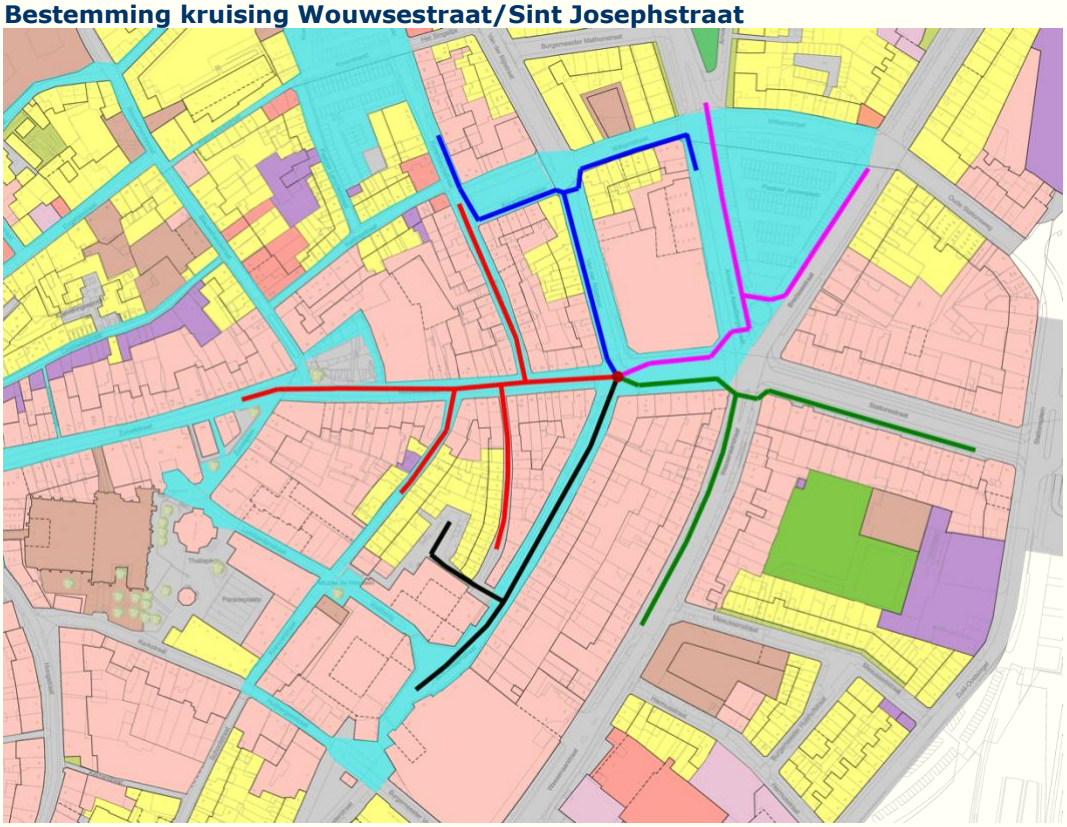
Binnen het cyaankleurige gebied en indien mogelijk op een van de gekleurde lijnen (de maximumlengte is 200 m) gehandicapten parkeerplaats(en) voor rolstoelgebruikers situeren.

D.4 Bestemming Sint Josephplein



Binnen het cyaankleurige gebied en indien mogelijk op een van de gekleurde lijnen (de maximumlengte is 200 m) gehandicapten parkeerplaats(en) voor rolstoelgebruikers situeren.

D.5 Bestemming kruising Wouwsestraat/Sint Josephstraat



Binnen het cyaankleurige gebied en indien mogelijk op een van de gekleurde lijnen (de maximumlengte is 200 m) gehandicapten parkeerplaats(en) voor rolstoelgebruikers situeren.

E Bijlage2: hellingmethode Toegankelijk Bergen op Zoom

E.1 Oriëntatie

In een zoektocht naar een indeling van de zwaarte van hellingen in de openbare ruimte voor rolstoel- en rollatorgebruikers lijken er geen richtlijnen te zijn. Er zijn daarentegen wel regels voor hellingbanen. Feitelijk wordt daarin voor trajecten van 20 meter aangegeven hoe steil hellingbanen maximaal mogen zijn en ook wat wenselijk is voor minder krachtige rolstoelgebruikers. Grotere hoogteverschillen moeten overbrugd worden door een aaneenschakeling van hellingbanen met daartussen 'rust' bordessen van minimaal 2 x 2 meter. Dat geeft de mogelijkheid tot 'recupereren' zoals dat in wielertermen gezegd wordt. In de openbare ruimte met hellende straten en pleinen zijn rustplateau's echter nauwelijks (niet) mogelijk.

E.1.a Klimmen

De zwaarte van een helling wordt niet alleen bepaald door het hellingpercentage, maar ook door de lengte van de helling, de hardheid van de ondergrond en het egaal zijn van de ondergrond.
Actieve wielerliefhebbers weten dat een helling van 4% over een lengte van 1 km veel zwaarder is dan een klimmetje van 7% over 100 meter.

E.1.b Dalen

Daarnaast speelt de veiligheid bij het afdalen van hellingen een rol. Dat betreft het onder controle kunnen houden van het vervoer(hulp)middel qua balans en (maximum)snelheid en uiteraard de dwarshelling van en de krommingen in het traject. Ook hier spelen de steilheid en de lengte van een helling een rol.

E.1.c Soort vervoermiddel

Verder maakt het een groot verschil van welk vervoermiddel gebruik gemaakt wordt. Als het gaat om het overwinnen van een helling onderscheiden we in deze notitie voertuigen die enkel op fysieke kracht én voertuigen die op fysieke kracht gecombineerd met elektrische ondersteuning worden voortbewogen.
Hand-aangedreven voertuigen met elektrische ondersteuning





Er bestaat een grote diversiteit in dit soort voertuigen.
Als het om het voortbewegen zijn de manier van ondersteuning, de sterkte van de ondersteuning, de warmteontwikkeling van het systeem, de actieradius, de bediening van de ondersteuning, de manier waarop geremd wordt en het aantal wielen bepalend. Verder speelt de lengte van een voertuig als het om het nemen van bochten gaat een rol.

E.2 Uitgangspunten

1. Voor de mobiliteit van iemand met een beperking wordt ervan uitgegaan dat de persoon zich zo zelfstandig mogelijk, dus met zo min mogelijk begeleiding, kan verplaatsen.
2. Belangrijke 'openbare' locaties moeten via de openbare ruimte en mogelijk via privéruimte, veilig en toegankelijk bereikbaar zijn. Dat zijn: gemeentelijke (info)centra, ontmoetingscentra, zorgcentra, cultuurcentra, scholen, kerken, gedenkplekken, bibliotheken, mediatheken, sportaccommodaties, parkeervoorzieningen, parken, speelplaatsen, speeltuinen, recreatiegebieden, enz.
3. De locaties van de algemene gehandicapten parkeerplaatsen worden doordacht gekozen. De routes gehandicapten parkeerplaats naar belangrijke bestemmingen heen en terug zijn veilig en qua inspanning haalbaar. De routes zijn afgestemd op gebruikers van loop-aangedreven rollators en hand-aangedreven rolstoelen zonder elektrische ondersteuning. De routes heen en terug zijn verkeersveilig, ze hebben stroken die breed genoeg zijn, die vrij van obstakels zijn en een zo egaal mogelijke harde ondergrond hebben.

E.3 Veiligheid

Feitelijk zijn er op het gebied van veiligheid meerdere regelgevingen van toepassing. Allereerst de eisen die aan mechanische medische hulpmiddelen worden gesteld, daarnaast verkeersregels en voertuigveiligheidseisen.

Hellingvoorwaarden

a. De zijdelingse helling in een pad mag maximaal 2% zijn.
b. Rollatorgebruikers hebben vaak een bewegingsbeperking, een evenwichtsprobleem of zijn minder sterk. Niet alleen de steilheid van een helling naar boven speelt ze vanwege de inspanning parten,

maar daarnaast zijn ze vaak zeer onzeker/angstig als de helling naar beneden steil is. De klassenindeling 'Hand-aangedreven zonder ondersteuning' is van toepassing.

b. Voor hand-aangedreven rolstoelen speelt uiteraard de kracht en de conditie van de bestuurder een belangrijke rol. Ook hier geldt dat vanwege de veiligheid de hellingen naar beneden niet te steil mogen zijn. Ze moeten immers met de hand remmen en het voertuig op kruissnelheid houden. Richtlijnen 'Hand-aangedreven zonder of met ondersteuning' zijn van toepassing.

c. Gebruikers van elektrische rolstoelen (geen handaandrijving) kunnen steilere hellingen naar boven overbruggen. Steilere en langere hellingen naar beneden leiden echter vaak tot te hoge snelheden. De snelheid naar beneden hangt af van de steilheid en van de lengte van de helling. Bochten in daaltrajecten geven een kantelrisico. Verder moet er rekening gehouden worden met de toegestane maximumsnelheid. De producenten van dergelijke voertuigen adviseren voertuigafhankelijk maximum hellingpercentages van respectievelijk 6% en 9%.

d. Scootmobiel
De producenten adviseren voertuigafhankelijk om verschillende redenen maximum hellingpercentages van respectievelijk 6% en 9%.

E.4 Formule

Een zoektocht naar een indeling van de zwaarte en veiligheid van hellingen in de openbare ruimte voor rolstoel- en rollatorgebruikers heeft geleid tot een formule waarmee de inspanning om een helling te overwinnen kan worden geduid. De formule is afgestemd op de regelgeving die voor hellingbanen van 20 meter geldt en is gebaseerd op een methode die voor het ontwerpen van fietshellingen gebruikt wordt.

Formule inspanningsscore = $\frac{(hellingpercentage)^2 . (lengte\ helling) . (voertuigfactor)}{32}$

Hierin is de voertuigfactor een getal tussen 0 en 1. Voor geheel op fysieke kracht voortbewogen voertuigen is de voertuigfactor = 1. Als een voertuig deels op fysieke kracht en deels met elektrische ondersteuning voortbewogen wordt is de voertuigfactor een getal kleiner dan 1. In de notitie wordt de factor 0,6 voor hand-aangedreven voertuigen met elektrische ondersteuning gebruikt.
Het onderzoek leidt tot onderstaande klassen-indeling. Met behulp daarvan kan de zwaarte en veiligheid van een helling en de zwaarte en veiligheid van een traject geduid worden. Het is een hulpmiddel voor bijvoorbeeld de keuze van de locatie van een gehandicaptenparkeerplaats, maar ook voor de bereikbaarheid en toegankelijkheid vanuit de openbare ruimte van belangrijke bestemmingen.

E.4.a Hand-aangedreven zonder ondersteuning

Score(formule)	Bovengrens helling	Zwaarte klimmen	Veiligheid dalen
[0; 1,4]	1,5%	Licht	Veilig
<1,4; 5,6]	3,0%	Gemiddeld	Enig risico
<5,6; 10,0]	4,0%	Zwaar	Risico
<10,0; 15,6]	5,0%	Zeer zwaar	Veel risico
<15,6; ->	meer dan 5,0%	Te zwaar	Onveilig

E.4.b Hand-aangedreven met elektrische ondersteuning

Score(formule)	Bovengrens helling	Zwaarte klimmen	Veiligheid dalen
[0; 1,4]	1,9%	Licht	Veilig
<1,4; 5,6]	3,9%	Gemiddeld	Enig risico
<5,6; 10,0]	5,2%	Zwaar	Risico
<10,0; 15,6]	6,5%	Zeer zwaar	Veel risico
<15,6; ->	meer dan 6,5%	Te zwaar	Onveilig

E.4.c Andere voertuigen enkel met elektrische ondersteuning

Als de fabrikant een maximum hellingpercentage van 9% of hoger duidt, dan geldt onderstaande tabel.
Indien de fabrikant een maximum hellingpercentage van 6,5% duidt, geldt tabel b.
Als de fabrikant een maximum hellingpercentage van 5% duidt, geldt tabel a

Bovengrens helling	Zwaarte klimmen	Veiligheid dalen
2,7%		Veilig
5,4%		Enig risico
7,2%		Risico
9,0%		Veel risico
meer dan 9,0%		Onveilig

Stichting Toegankelijk Bergen op Zoom

Onderzoek Bergse bakken met bomen

Zorg over toegankelijkheid

Leeswijzer

- **Navigatie**
  Als deze notitie geopend is in een pdf-reader, kan er genavigeerd worden via de inhoudsopgave naar de gekozen paragraaf en terug via de link onderaan een pagina naar de inhoudsopgave.
- **Snel**
  Om een snelle indruk van deze notitie te krijgen kan volstaan worden met het lezen van de genummerde bladzijde **1**.
- **Overwegingen**
  In hoofdstuk **D** worden de overwegingen nader toegelicht.
- **Onderzoek**
  In hoofdstuk **E** wordt het projectidee Bergse bakken met bomen diepgaand beschouwd.

Inhoud

A	**Aanleidingen**	**1**
B	**Conclusie**	**1**
C	**Aanbevelingen**	**1**
D	**Haalbaar planidee Bergse bakken met bomen**	**2**
D.1	**Beoordeling**	**2**
D.2	**Doelen planidee**	**2**
E	**Onderzoek**	**4**
E.1	**Onderzoeksvraag**	**4**
E.2	**Onderzoekgebied - focus**	**4**
E.3	**Hulpdiensten – voorschriften brandweer**	**4**
E.4	**Profiel Zuivelstraat; rijloper en goten**	**5**
E.5	**Profiel Zuivelstraat met vlakke vrije loopstrook en uitstallingenstrook**	**5**
E.6	**Bak, 80 cm; boom, kruin 140 cm**	**6**
E.7	**Gebruikersprofiel Zuivelstraat met Bergse bakken met boom**	**7**
E.8	**Stadslogistiek**	**8**
E.9	**Conclusie**	**8**

A Aanleidingen

In "Toekomstbeeld Binnenstad" en in het raadsvoorstel is er sprake van het projectidee Bergse bakken. Omdat het toevoegen van objecten in straten van invloed is op de toegankelijkheid, heeft Toegankelijk Bergen op Zoom onderzocht of het idee past in een goede balans van:

- Beleefkwaliteit, dat betreft bereikbaarheid, toegankelijkheid, beeldkwaliteit en veiligheid (verkeer, sociaal, hulpdiensten
- Leefbaarheid, dat betreft klimaatadaptatie, gezondheid en energietransitie
- Versterking (binnen)stadseconomie, dat betreft compact winkelgebied, ondernemerssamenwerking en toerisme.

Daarnaast is het van belang dat een projectidee haalbaar is (financieel, draagvlak, uitvoerbaarheid).

B Conclusie

Voor de beleving is de aanwezigheid van groen in de straten van het beoogde gebied onder voorwaarde van continuïteit in onderhoud en beheer, een positieve factor.
Toegankelijk Bergen op Zoom komt echter tot de conclusie dat op basis van de combinatie van financiële haalbaarheid, veiligheid, de zeer beperkte klimaat adaptatieve invloed en de toegankelijkheid in het bijzonder voor mensen met een beperking, het idee Bergse bakken met bomen in bredere winkelstraten geen goed idee is. In hoofdstuk **D** wordt dat nader toegelicht.

C Aanbevelingen

- Toegankelijk Bergen op Zoom adviseert nadrukkelijk het planidee Bergse bakken met bomen in brede straten los te laten.
- Onderzoek of het in het kader van vergroening als positieve belevingsfactor mogelijk en haalbaar is in de bredere winkelstraten smalle plantenbakken (zonder boom) te plaatsen.
- Onderzoek mogelijkheden klimaatadaptatie in de binnenstad.
  Voorbeelden
  - Bomen op het Gouvernementsplein
  - Bomen met een grotere kruinomvang in de Stationsstraat
  - Sedumdaken op platte daken in de binnenstad
  - Op terraspleinen waarop bomen niet mogelijk zijn, lichtkleurige luifels en parasols.

  "Zoek naar klimaatadaptatie-mogelijkheden die echt effectief zijn".

Bergen op Zoom, 23 december 2022,

Namens de Stichting Toegankelijk Bergen op Zoom,
Piet C. Bruys, secretaris

D Haalbaar planidee Bergse bakken met bomen

D.1 Beoordeling

De volgende factoren dienen in de overwegingen betrokken te worden:

1. Financiële haalbaarheid
2. Veiligheid
3. Klimaatadaptatie
4. Binnenstadseconomie - uitstallingenbeleid
5. Toegankelijkheid voor bezoekers en voor mensen met een beperking

Ad1: Niet alleen de realisatiekosten, maar ook de aanzienlijke jaarlijks terugkerende onderhouds- en beheerlasten zijn bepalend.

Ad2: Belangrijk is de bereikbaarheid voor hulpdiensten in het bijzonder voor de brandweer.

Ad3: Bergse bakken in bredere winkelstraten geven marginaal vermindering van het stedelijk eiland hitte effect. Waterinfiltratie en waterberging spelen voor wat de Bergse bakken betreft geen rol.

Ad4: Voor ondernemers zijn uitstallingen belangrijk. De 80 cm strook (uitstallingenbeleid) speelt een rol in de ruimteverdeling en is van invloed op de toegankelijkheid

Ad5: Voor iedere bezoeker van de binnenstad is, als het om beleving gaat, een aangename en veilige looproute een must. Voor mensen met een beperking zijn vrije vlakke loopstroken met een natuurlijke gidslijn essentieel!

D.2 Doelen planidee

Klimaatbestendiger maken

In het kader van verduurzamen van de binnenstad staat in het visiedocument (augustus 2022): "De sterk versteende middeleeuwse kern met weinig groen zorgt voor veel hittestress en wateroverlast. Meer ruimte voor groen en waterinfiltratie in straten, op pleinen, in binnenhoven en waar mogelijk op daken is nodig voor een aangenamer en gezonder leefklimaat".

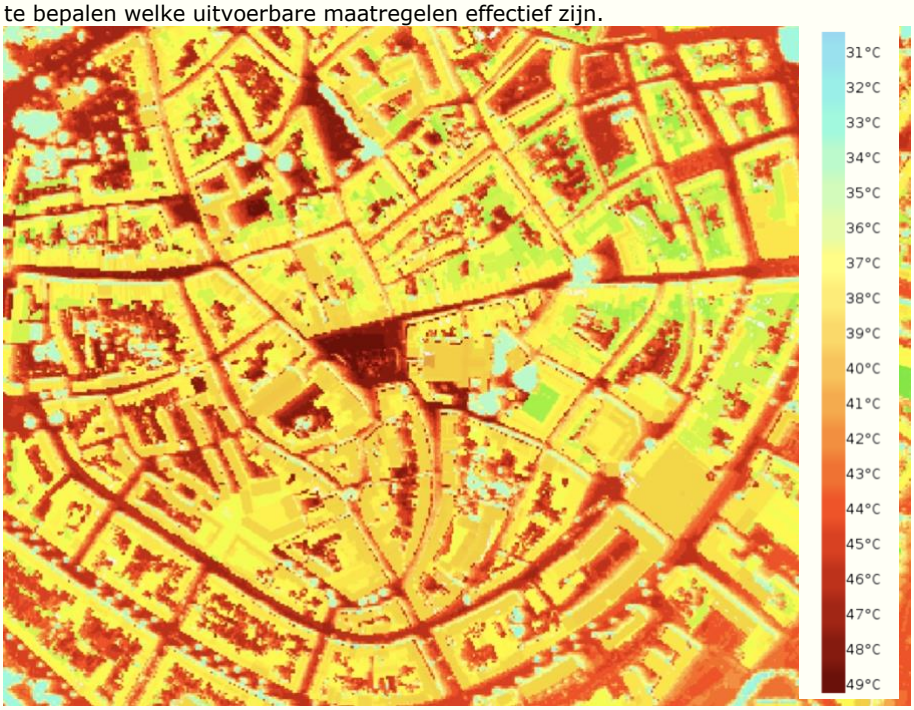
Het betreft het Urban Heat Island Effect, wateroverlast en uitzonderlijke droogte.

Het verminderen van het stedelijk eiland hitte effect en het risico op wateroverlast moet in een brede context beschouwd worden. Grote stenige oppervlakten en de kleuren van (vlakke) daken en bestrating spelen een rol. Feitelijk moet er een breder plan gemaakt worden waar de binnenstad een onderdeel van is. Ter voorkoming of vermindering van het stedelijk eiland hitte-effect zijn bomen met een grote kruin door de schaduwwerking een prima middel. Ook grote wateroppervlakten zijn positief ter vermindering van het hitte-effect. Daarnaast hebben vlakke 'groen' of sedumdaken vanwege waterretentie, kleur en de verdampingsreductie een positief effect.

Een groene gevel heeft voordelen: regenwater wordt langer vastgehouden en verdampt later. De planten houden de gevel koel. De planten nemen ook CO2 op, waardoor de lucht schoner is.

Klimaateffectenatlas

Een zogenaamde PET-kaart (Physiological Equivalent Temperature) geeft de gemiddelde gevoelstemperatuur in ºC weer op een hete zomermiddag tussen 12.00 en 18.00 uur. Onderstaande kaart geeft een indicatie van hittestress in het belevingsgebied. Verdergaand onderzoek is gewenst om te bepalen welke uitvoerbare maatregelen effectief zijn.



In het onderzoek zal de binnenstad als onderdeel van een groter gebied beschouwd moeten worden. Daarnaast zal onderzocht moeten worden in welke mate groene daken en geveltuinen van invloed zijn. Uit bovenstaande afbeelding is in ieder geval af te leiden dat binnen het belevingsgebied de Grote Markt aandacht vraagt. Bomen of boombakken zijn daar niet of nauwelijks mogelijk. Licht gekleurde parasols en luifels kunnen de hittestress enigszins beperken.
Ook is te zien dat de noordzijde van oost-west gerichte straten meer hittestress geeft.
Bomen voor het Gouvernementsgebouw en bomen in de Stationsstraat met een grotere kruin zijn voorbeelden van hittestressvermindering.

D.2.a Bergse bakken (met bomen) in winkelstraten hebben weinig effect

De bomen in de Bergse bakken in winkelstraten moeten vanwege de beperkte ruimte smal zijn. Ze hebben dus een kleine kruin. Bomen in bakken hebben daarmee een geringe werking ter vermindering van het stedelijk eiland hitte effect. Ook de in de notitie genoemde argumenten waterinfiltratie en waterberging spelen voor wat de boombakken betreft geen rol.

D.2.b Blijvende positieve belevingswaarde.

Groen heeft een positieve belevingswaarde. Is het groen echter slecht onderhouden, dan geeft het in sterke mate een negatieve belevingswaarde. Onderstaande foto's laten dat zien. Groen vraagt continuïteit in onderhoud en beheer.


Zo was het,


zo is het geworden

E Onderzoek

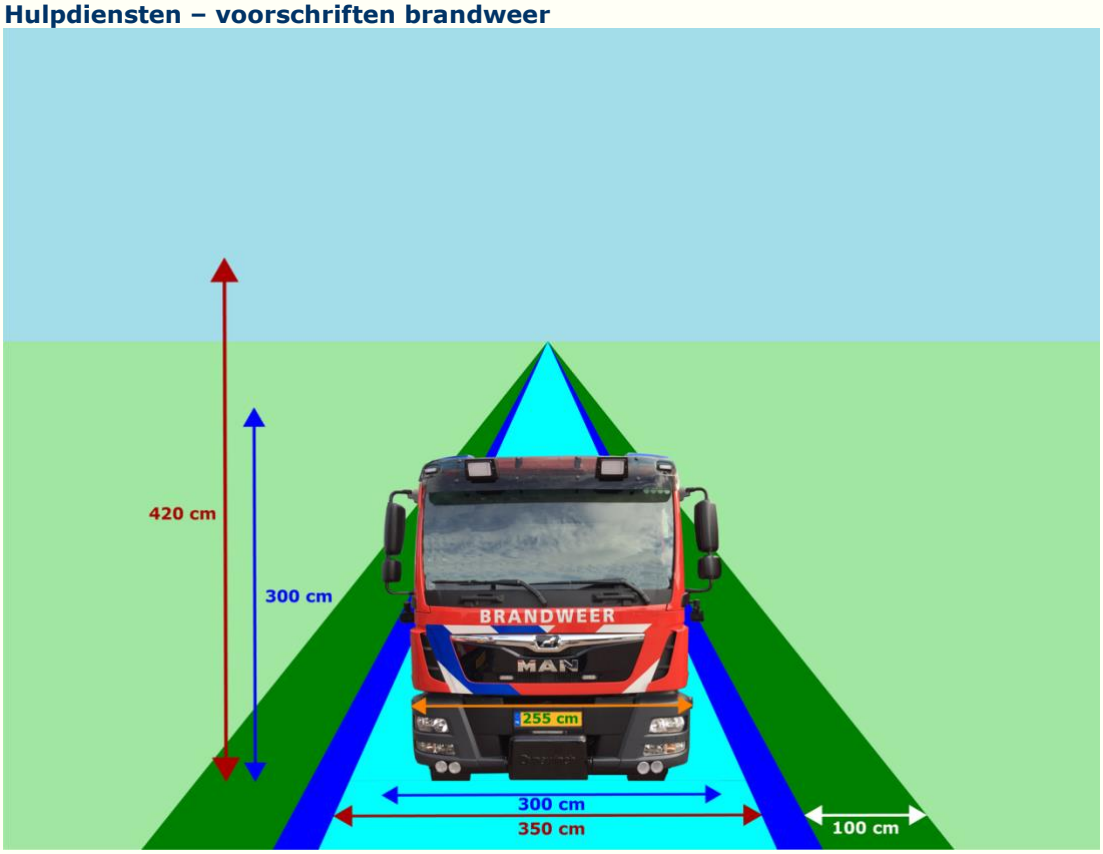
E.1 Onderzoeksvraag

Is de combinatie Bergse bakken met bomen, bereikbaarheid en toegankelijkheid van hulpdiensten, aangename obstakelvrije loopstroken (met natuurlijke gidslijnen), aandacht genererende uitstallingen en logistieke bereikbaarheid haalbaar?

E.2 Onderzoekgebied - focus

In het onderzoek wordt ervan uitgegaan dat de bestrating in het winkelgebied niet aangepast wordt. Voor het onderzoek is de Zuivelstraat nader beschouwd. Vergelijkbaar hiermee is de Wouwsestraat. De Kremerstraat, Kortemeestraat, Fortuinstraat, Lombardenstraat en Voetboog zijn te smal voor boombakken. De Sint Josephstraat heeft al bomen.
De Grote Markt vraagt een andere benadering. Voor dat plein is de afstemming met de terrasinrichting essentieel en mag ook het gebruik als evenemententerrein niet uit het oog verloren worden.

E.3 Hulpdiensten – voorschriften brandweer



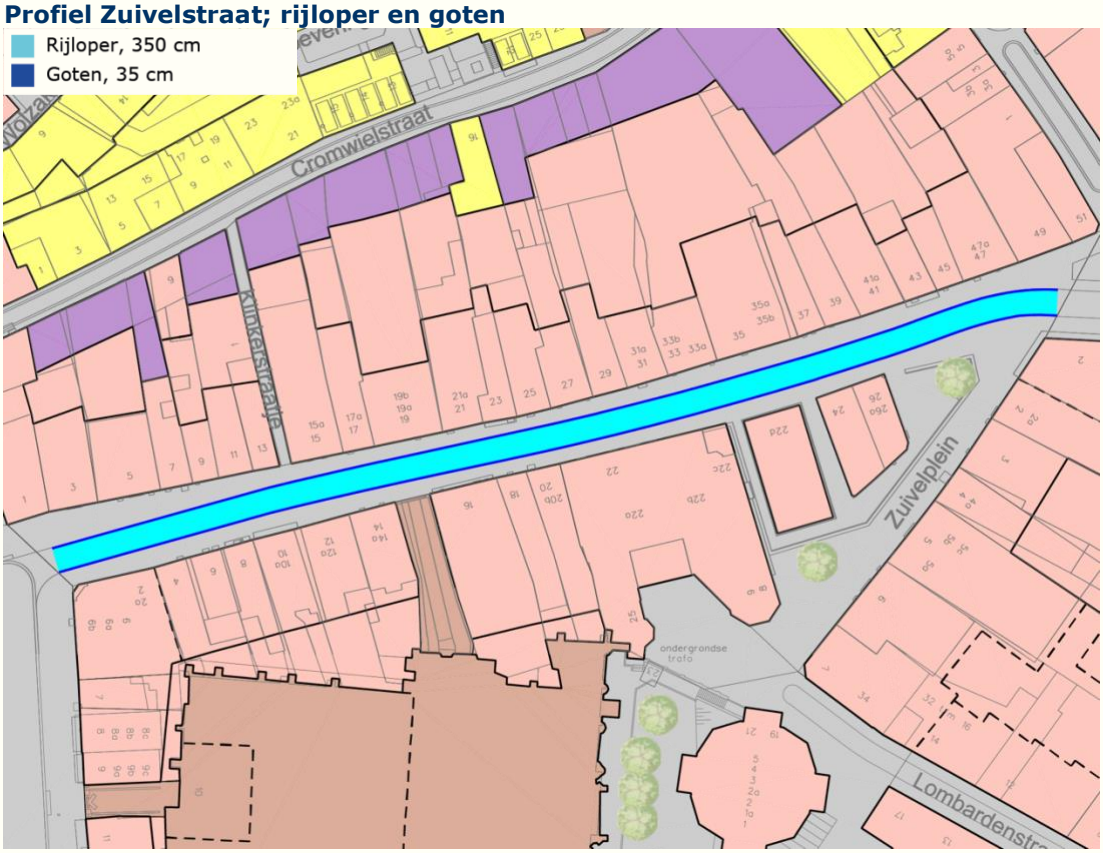
In de afbeelding is voor een brandweerauto de volgende informatie weergegeven:

- Breedte voertuig zonder spiegels: 255 cm
- Breedte voertuig met spiegels: ca. 300 cm
- Breedte t.b.v. vetergang en lichte bochten: 255 + 2* 22,5 = 300 cm
- Voorschrift doorrijdbreedte: 350 cm, incl. ruimte voor stabilisatoren
- Voorschrift doorrijdhoogte: 420 cm
- Breedte goten: 35 cm
- Breedte vrije vlakke loopstrook met natuurlijke gidslijn binnen loopstrook: 100 cm

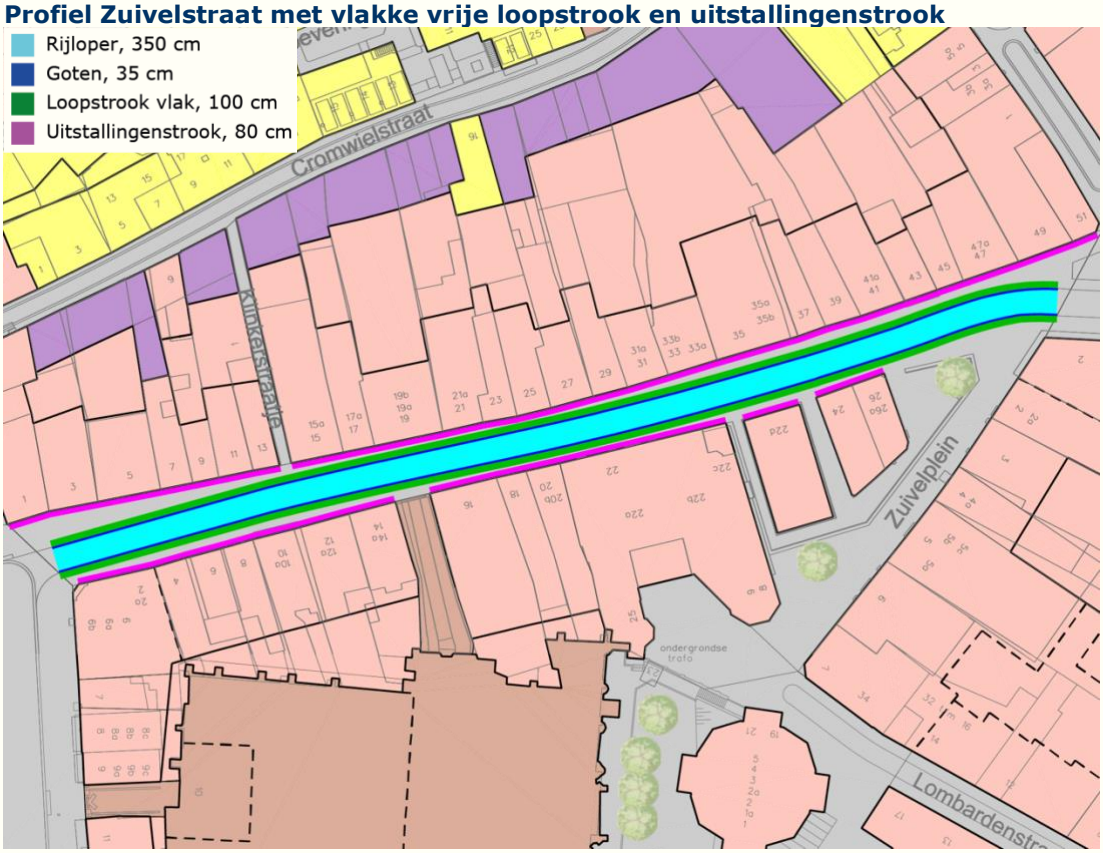
Veiligheidsvoorschriften

Naast de voorschriften doorrijdbreedte en -hoogte moet er in de aanrijdroutes in de bochten voldoende draairuimte zijn. Verder moet er naast de hoofd-aanrijdroute een alternatieve route beschikbaar zijn.

E.4 Profiel Zuivelstraat; rijloper en goten

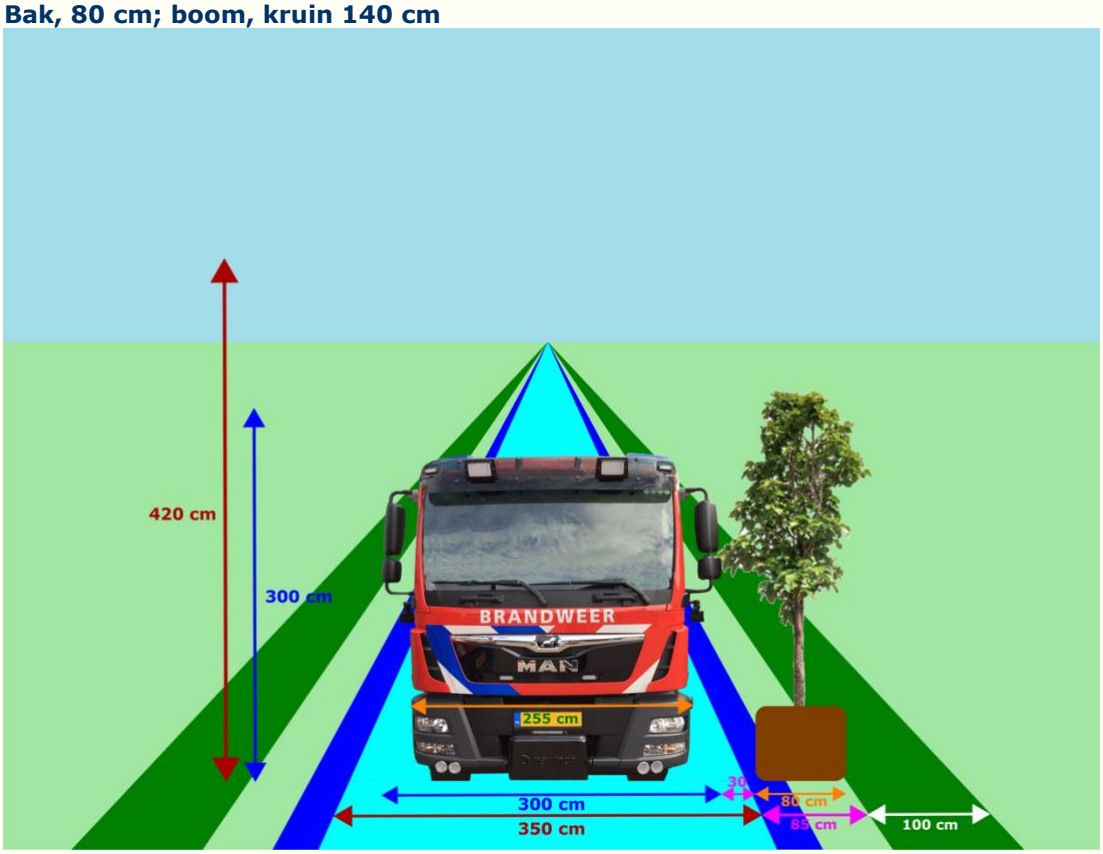


E.5 Profiel Zuivelstraat met vlakke vrije loopstrook en uitstallingenstrook



Er is uitgegaan van een uitstallingenstrook tegen de gevel van 80 cm breed.
In de Zuivelstraat zijn vrije vlakke loopstroken met natuurlijke gidslijnen naast gevel-uitstallingenstroken overal mogelijk.

E.6 Bak, 80 cm; boom, kruin 140 cm

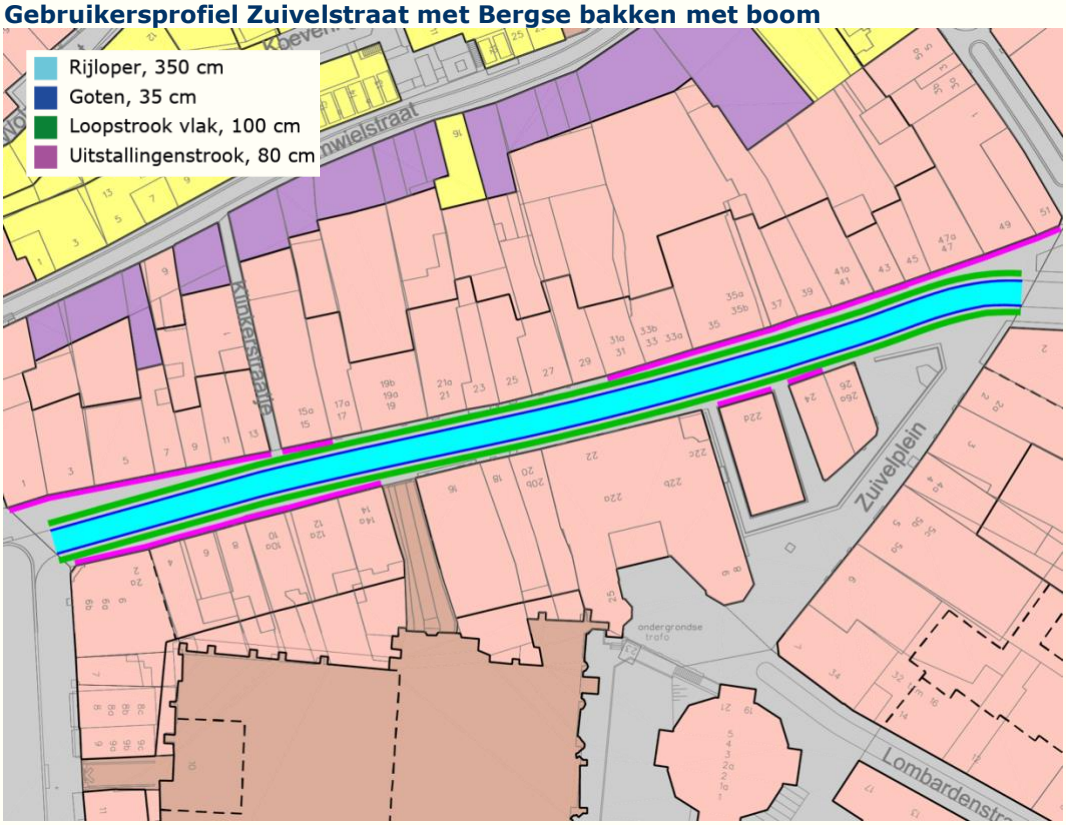


In de afbeelding is voor het bepalen van de benodigde ruimte de volgende informatie weergegeven:

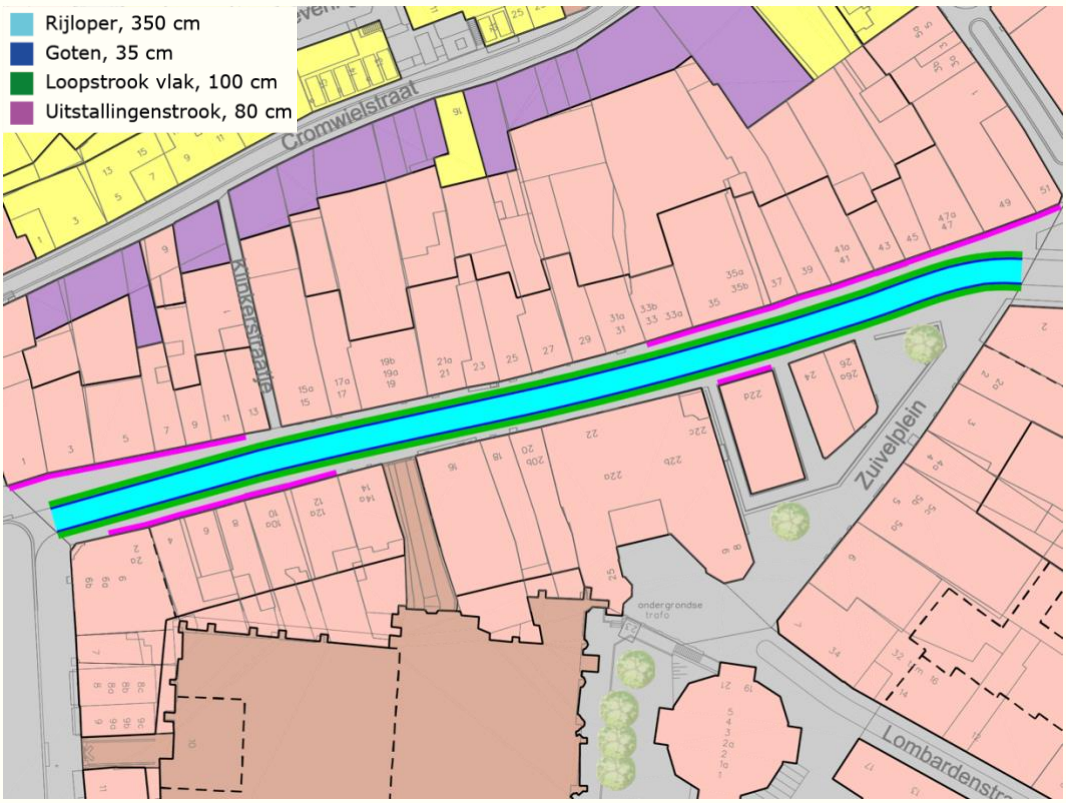
- Plantbakbreedte: 80 cm
- Kruinbreedte boom in schets: 80 + 30 +30 = 140 cm
- Nodig rijloper + plantbakken: 80 + 30 +300 + 30 +80 = 85 + 350 + 85 = 520 cm
- Voldaan aan doorrijdbreedte: 300 + 30 +30 = 360 cm (> 350)
- Oorspronkelijke rijloper + goten: 350 + 35 +35 = 420
- Benodigde extra breedteruimte: totaal 520 – 420 = 100 cm = 50 +50
- Breedte vrije vlakke loopstrook binnen loopstrook: 100 cm

Er is uitgegaan van een plantbakbreedte van 80 cm. In de schetsen in het visiedocument worden smallere bakken gesuggereerd. De vraag is of dergelijke smallere objecten met relatief hoge planten voldoende stabiel zijn.

E.7 Gebruikersprofiel Zuivelstraat met Bergse bakken met boom



Als in de Zuivelstraat Bergse bakken met boom worden geplaatst en bovendien vrije vlakke loopstroken worden gerealiseerd, dan zijn in een groot deel van de straat geen uitstallingen (ca 33%) mogelijk.
De essentiële natuurlijke gidslijn langs de vrije vlakke loopstroken (trottoirband+goot) is verloren gegaan. Alleen als er geen gevel-uitstallingsruimte beschikbaar gesteld wordt, is er een andere natuurlijke gidslijn (gevel) beschikbaar.



In het ontwerp zijn de plantbakken 50 cm op het trottoir en 30 cm in de goot geplaatst. Dat is een onstabiele plaatsing. Worden de plantbakken om die reden niet in de goot maar geheel op het trottoir geplaatst dan schuift de vrije vlakke loopstrook 30 cm richting de gevels. Als gevolg daarvan is er nog minder gevel-uitstallingsruimte (ca 50%) beschikbaar (zie bovenstaande afbeelding).

E.8 Stadslogistiek

Er wordt voor de binnenstad in de toekomst gestreefd naar een emissieloze logistiek met kleine voertuigen. De haalbaarheid daarvan is voorlopig zeer klein. In deze notitie wordt daarom uitgegaan van de huidige logistiek. De straten Zuivelstraat en Wouwsestraat zijn nu breed genoeg om logistiek verkeer elkaar te laten passeren. In de besluitvorming over de Bergse bakken met bomen zal ook dit aspect beschouwd moeten worden.

E.9 Conclusie

Bergse bakken met boom is in een balans van vrije vlakke loopstroken met een natuurlijke gidslijn en de toch al minimale gevel-uitstallingsstroken geen goed idee. Daarnaast zijn de jaarlijks terugkerende onderhouds- en beheerlasten aanzienlijk. Dat betreft het met een grote regelmatig watergeven, het toedienen van voedingsstoffen, het verplaatsen en terugzetten bij grote evenementen en de benodigde tijdelijke opslagruimte. Mogelijk zijn smalle plantenbakken een optie. Een geborgde continuïteit van onderhoud en beheer is echter gewenst om de groenvoorzieningen een positieve belevingsfactor te laten houden.