RAPPORT

Nota Mobiliteit 2025-2035
Bergen op Zoom (t/m inventarisatiefase)

Beeldvorming gemeenteraad

Klant:	Gemeente Bergen op Zoom
Referentie:	BK3311-MI-RP-250228-1042
Status:	S0/0001
Datum:	15 april 2025

CONCEPT

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

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

Telefoon: +31 88 348 95 00
Email: info@rhdhv.com
Website: royalhaskoningdhv.com

CONCEPT

Titel document:	Nota Mobiliteit 2025-2035 Bergen op Zoom (t/m inventarisatiefase)
Ondertitel:	Beeldvorming gemeenteraad
Referentie:	BK3311-MI-RP-250228-1042
Uw kenmerk	-
Status:	S0/0001
Datum:	15 april 2025
Projectnaam:	Nota Mobiliteit Bergen op Zoom
Projectnummer:	BK3311
Auteur(s):	-
Opgesteld door:	-
Gecontroleerd door:	
Datum:	
Goedgekeurd door:	
Datum:	
Classificatie:	Projectgerelateerd

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

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

Inhoud

1 Waarom een nota mobiliteit? 1

1.1 Aanleiding 1

1.2 Het proces 1

1.3 Wat leest u in deze nota? 2

2 Huidige situatie en doorkijk 3

2.1 Het huidig mobiliteitsnetwerk. 3

2.1.1 Langzaam verkeer (fiets en lopen) 3

2.1.2 Openbaar vervoer 6

2.1.3 Auto- en vrachtverkeer 7

2.2 Verkeersveiligheid anno 2025 10

2.3 Onze woningbouwambitie versus mobiliteitsnetwerk 13

2.4 Participatie (enquête, klankbordgroep en omliggende gemeentes) 14

2.4.1 Heimolen 14

2.4.2 Kern Bergen op Zoom 15

2.4.3 Halsteren 17

2.4.4 Lepelstraat en Kladde 17

2.4.5 Generieke opmerkingen 17

2.4.6 Omliggende gemeenten en Rijkswaterstaat 18

2.5 Onze mobiliteitskernpunten samengevat 19

3 Het mobiliteitsbeleid sluit aan op bovenliggende beleid! 20

3.1 We volgen het landelijk beleid 20

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en ruimte 20

3.1.2 Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 20

3.1.3 De Omgevingswet 21

3.1.4 Klimaatakkoord 21

3.1.5 Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) 21

3.1.6 Nationale toekomstbeeld fiets 22

3.2 We sluiten aan bij regionale opgaves 23

3.2.1 Koers 2030 Noord-Brabant 23

3.2.2 OV-concessie West-Brabant 2025-2035 23

3.2.3 Regionaal Mobiliteitsprogramma West-Brabant 24

3.3 We respecteren lokale afspraken en nemen ambities mee 24

3.3.1 Bestuursakkoord 2022-2026 Samen Bergen Verzetten 24

3.3.2 Omgevingsvisie Bergen op Zoom 2035 25

3.3.3 De Pijlervisie Economie en de Pijlervisie Sociaal en Veilig 25

3.3.4 Toekomstbeeld binnenstad 27

3.3.5 Onderzoeksvisie Haven Bergen op Zoom 28

3.3.6 Plaatsingsbeleid voor publieke laadpalen elektrisch vervoer 29

3.3.7 Nota Parkeernormering Bergen op Zoom 30

CONCEPT

4 Landelijke trends en ontwikkelingen 31
4.1 We bezitten in Nederland steeds meer auto’s 31
4.2 We bezitten in Nederland steeds meer fietsen 32
4.3 We maken in Nederland meer gebruik van deelvervoer 33
4.4 We reizen in Nederland minder met het openbaar vervoer dan in 2019 34
4.5 We bouwen in Nederland bij nieuwbouw minder parkeerplaatsen 35
4.6 We worden in Nederland steeds ouder 35
4.7 We hanteren in Nederland steeds vaker 30 km/uur als norm 36
4.8 De verwachte impact op Bergen op Zoom 37

5 Wat zijn onze mobiliteitsambities? 38

6 Hoe gaan we dit doen? 39
6.1 Oplossingsrichting X 39
6.2 Oplossingsrichting Y 39
6.3 Oplossingsrichting Z 39
6.4 Actualisatie parkeernormen 39

7 Overzicht maatregelen en acties 40
7.1 Maatregelen korte termijn (2026-2027) 40
7.2 Maatregelen middellange termijn (2027-2029) 40
7.3 Maatregelen lange termijn (2030-2035) 40

Bijlagen

Uitkomsten mentimeter informele raadssessie 1 april 2025.

CONCEPT

1 Waarom een nota mobiliteit?

1.1 Aanleiding

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

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

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

1.2 Het proces

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

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

De gemeenteraad is op verschillende momenten betrokken bij de totstandkoming van deze nota. Op 1 april 2025 is tijdens een informatieve beeldvormende raadsbijeenkomst de huidige situatie en diverse dilemma's met vertegenwoordigers van de gemeenteraad besproken. De uitkomsten van de dilemma's die tijdens deze bijeenkomst via Mentimeter zijn voorgelegd, zijn separaat bijgevoegd.

Dit is vertaald in dit eerste concept, die wordt voorgelegd aan de gemeenteraad.

****

Figuur 1-1 Processchema Nota Mobiliteit Bergen op Zoom

*** VOLGT NOG

CONCEPT

1.3 Wat leest u in deze nota?

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

Waarom?

Centraal in de eerste hoofdstukken staat de ‘waarom-vraag’. In het volgende hoofdstuk staat de huidige situatie voor wat betreft bereikbaarheid en verkeersveiligheid, de woningbouwambitie en de consequenties voor mobiliteit beschreven. In dit hoofdstuk wordt ook ingegaan op het bovenliggend beleid. Deze vormen de randvoorwaarden en het kader voor het nieuwe mobiliteitsbeleid van Bergen op Zoom. Er zijn tenslotte verschillende sociaal-maatschappelijke landelijke trends en ontwikkelingen die het mobiliteitsgedrag en mobiliteitssysteem de afgelopen jaren hebben beïnvloed. De belangrijkste staan beschreven in hoofdstuk 4.

Wat?

Hoofdstuk 5 bevat de ‘wat-vraag’. Onze ambities voor de komende jaren staan in dit hoofdstuk centraal. Wat willen we in 2035 hebben bereikt? En hoe draagt dit bij aan het realiseren van de ambities zoals beschreven in de Omgevingsvisie 2035.

Hoe?

De laatste twee hoofdstukken geven antwoord op de ‘hoe-vraag’. Welke maatregelen worden genomen om onze wensen en ambities waar te maken? Hierbij is een onderscheid gemaakt tussen ******.

*** In dit eerste concept zijn de hoofdstukken 5, 6 en 7 nog leeg.

CONCEPT

2 Huidige situatie en doorkijk

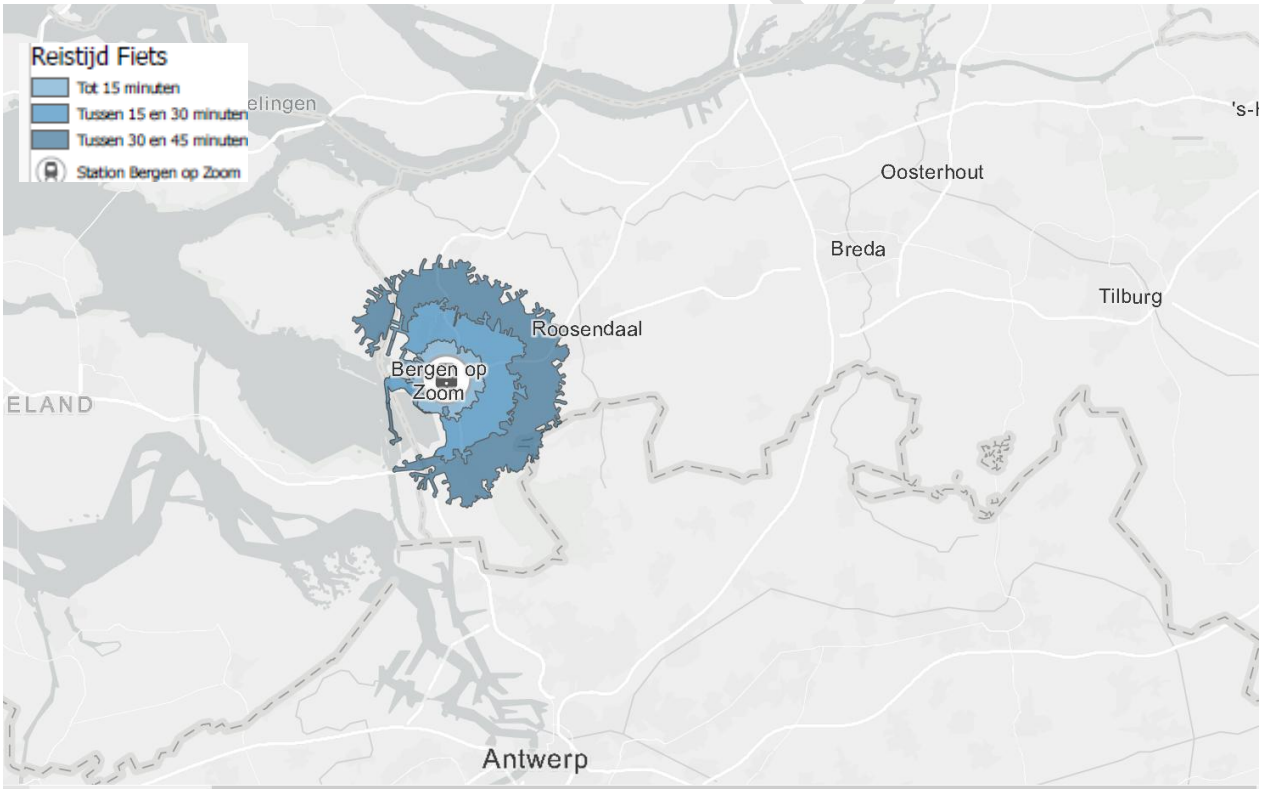
2.1 Het huidig mobiliteitsnetwerk.

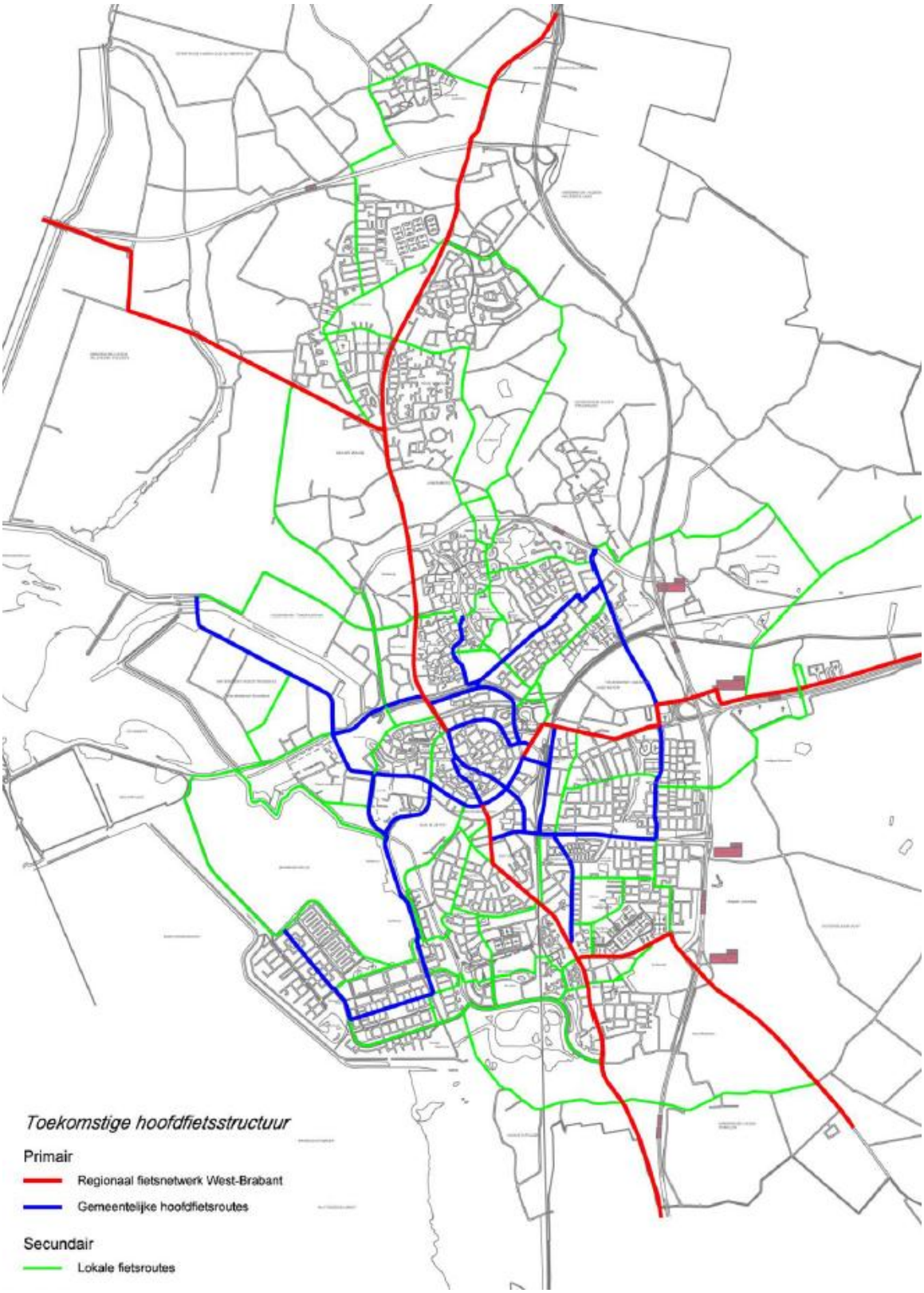
Deze paragraaf geeft een beeld van het huidige mobiliteitsnetwerk voor langzaam verkeer, openbaar vervoer (OV) en de auto.

2.1.1 Langzaam verkeer (fiets en lopen)

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

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

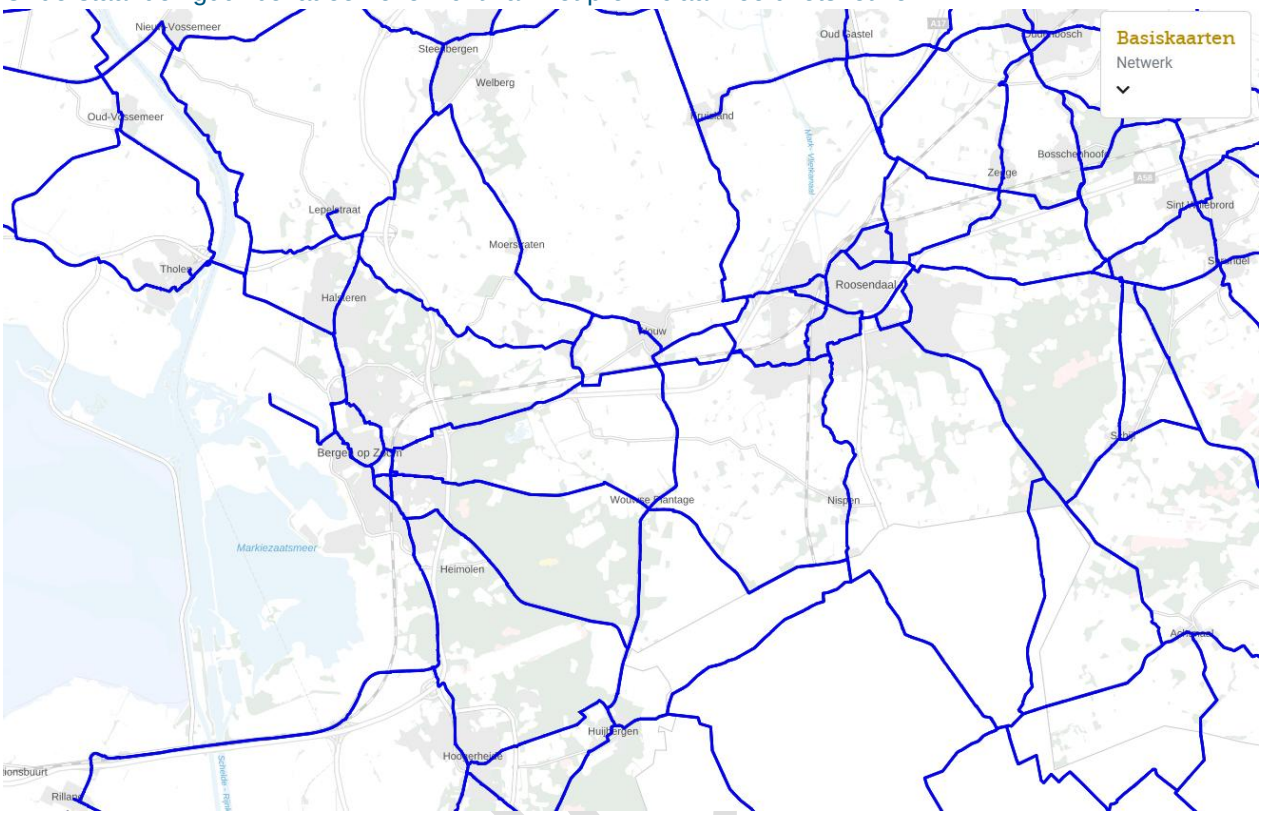




Figuur 2-1 Huidige fietsstructuur Bergen op Zoom (Verkeersplan 2014)

Let op dit is niet de toekomstige fietsstructuur; deze wordt in de nieuwe nota gepresenteerd.

Onderstaande figuur bevat een overzicht van het provinciaal hoofdfietsnetwerk



Figuur 2-2 Overzicht Hoofdfietsnetwerk Brabant (movemeter.com/hfn-brabant/#)

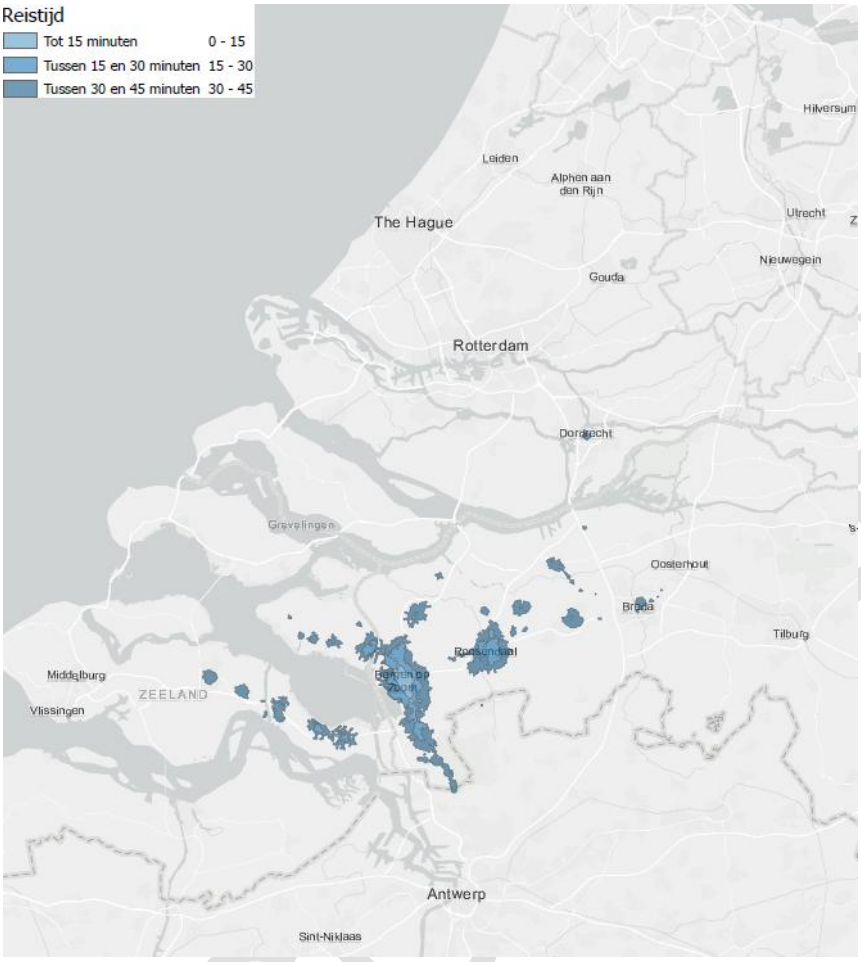
Er zijn wordt gewerkt aan twee snelfietsroutes:

- In 30 minuten van hartje Roosendaal naar hartje Bergen op Zoom fietsen en andersom. Dat is mogelijk met de komst van de F58. Dé fietssnelweg tussen Roosendaal en Bergen op Zoom die ervoor moet zorgen dat fietsers zich comfortabeler, veiliger en sneller kunnen bewegen tussen de twee steden. De verwachting is dat de F58 medio 2025 volledig gereed is.
- Er wordt momenteel een tracé-studie uitgevoerd naar een directe fietsverbinding tussen Bergen op Zoom en Antwerpen.

CONCEPT

2.1.2 Openbaar vervoer

Bergen op Zoom heeft een intercity met Vlissingen en Rotterdam/Amsterdam en een sprinter verbinding met Vlissingen en Roosendaal. Het streekvervoer (bus) rijdt richting Roosendaal (lijn 112), Hoogerheide (104, 105, 106, 110) , Steenbergen / Dinteloord (lijn 110, 111) en Rotterdam (lijn 310).



Voor inwoners van Lepelstraat rijdt een OV-deeltaxi tegen een speciaal tarief van € 1,25 per persoon naar halte Molenplein in Halsteren. Inwoners van Halsteren en Lepelstraat van 55 jaar of ouder, die minder mobiel zijn, kunnen gebruik maken van de Plusbus Halsteren-Lepelstraat. En de Plusbus rijdt elke woensdag om 10.15 uur vanaf buurthuis 't Weike in Lepelstraat naar de supermarkten in Halsteren.

In de figuur hiernaast is weergegeven welke gebieden tijdens de ochtendspits binnen 15-30-45 minuten te bereiken zijn. Hierbij is uitgegaan van vertrek van het treinstation op een doordeweeksedag om 07:30 uur.

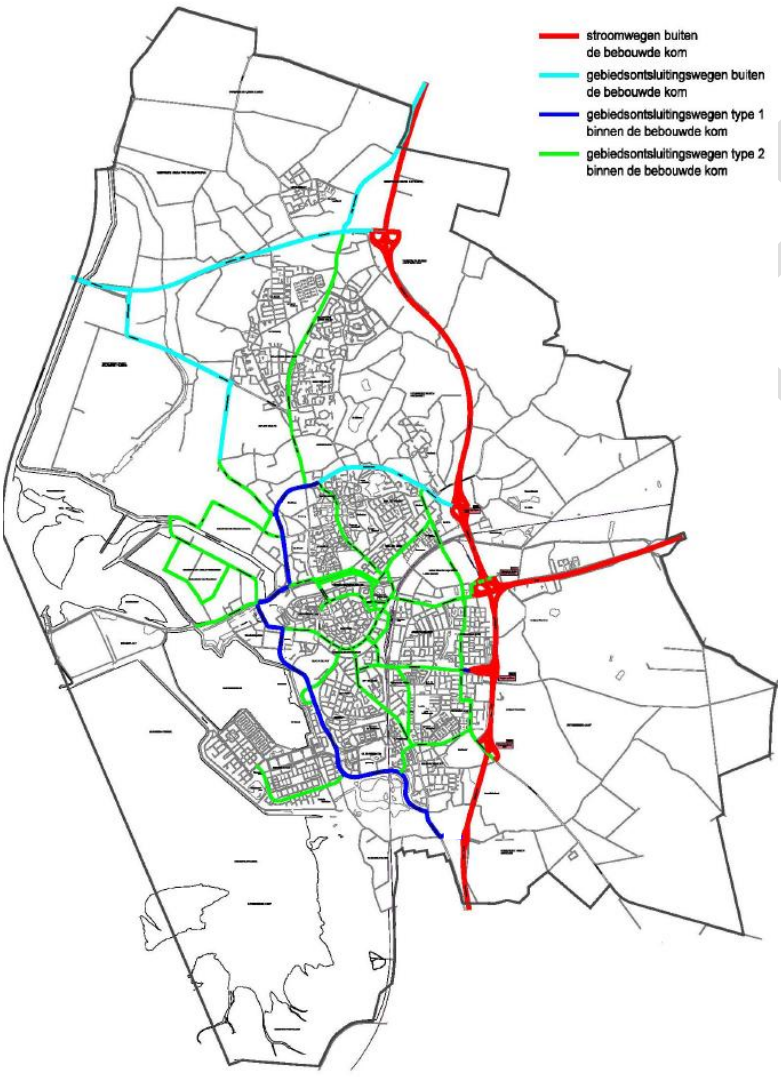
De trein- en buslijnen zijn duidelijk zichtbaar. Het openbaar is in vergelijking met de auto (zie volgende paragraaf) voor veel bestemmingen buiten de gemeente niet of nauwelijks concurrerend. Oftewel, veel bewoners zijn voor verplaatsingen buiten de gemeente aangewezen op de auto.

2.1.3 Auto- en vrachtverkeer

Bergen op Zoom heeft met de A4 en A58 directe verbindingen met Rotterdam, Roosendaal, Antwerpen en Middelburg. En vandaar met andere bestemmingen in zowel Nederland als België. Op onderstaande kaart zijn de A4 en A58 met rood weergegeven. Het gemeentelijke wegennet in momenteel onderverdeeld in drie type gebiedsontsluitingswegen:

- Buiten de bebouwde kom met maximale snelheid van 80 km/uur;
- Binnen de bebouwde kom (type 1) met maximale snelheid van 70/50 km/uur (randwegenstructuur);
- Binnen de bebouwde kom (type 2) met maximale snelheid van 50 km/uur.

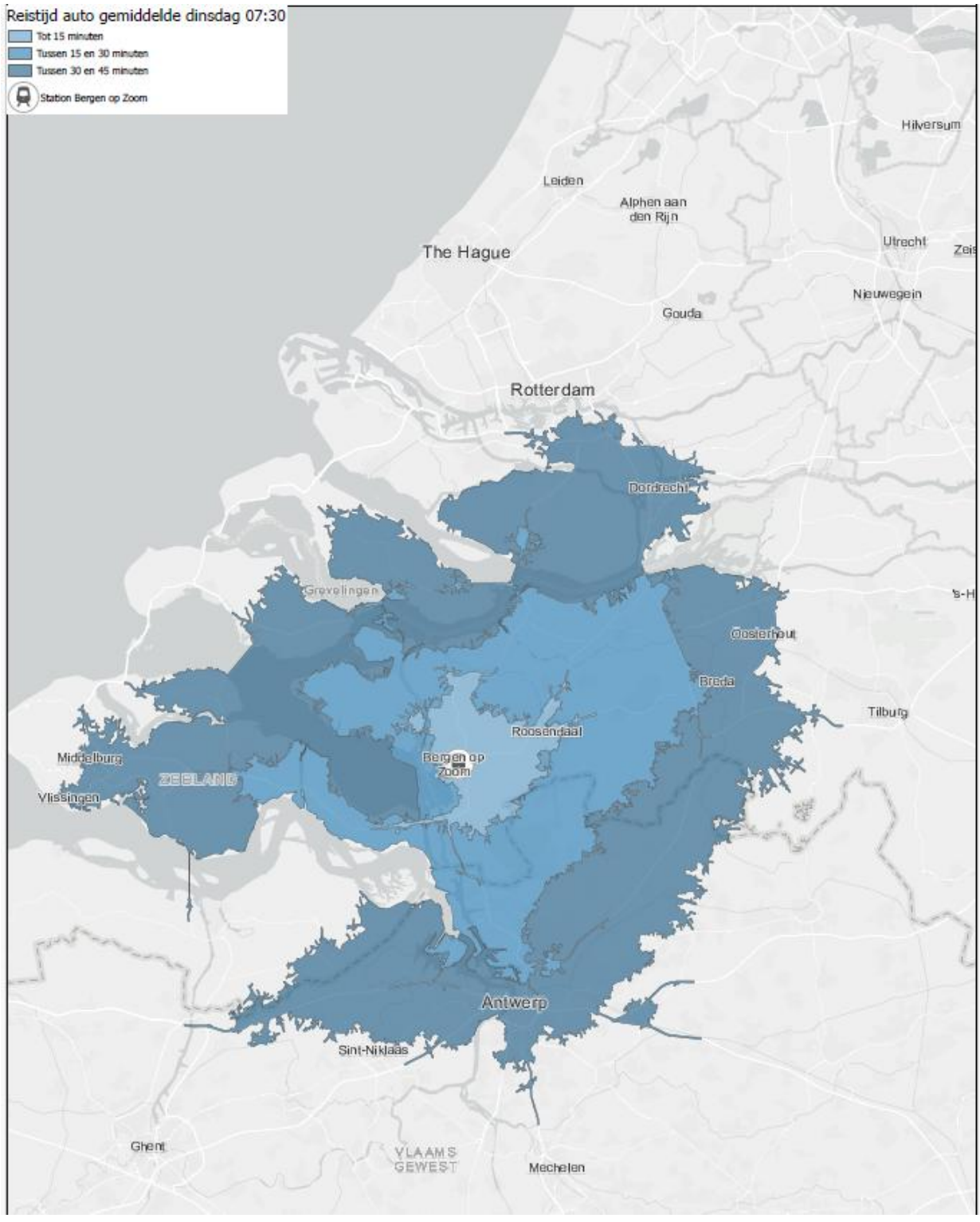
Op wegen met een erftoegangsfunctie, ofwel de verblijfsgebieden, staat de verblijfsfunctie centraal. Hier ontmoeten alle verkeersdeelnemers elkaar. De snelheid van het verkeer is hierom 30 km/uur.



Figuur 2-3 Huidige wegencategorisering Bergen op Zoom (Verkeersplan 2014)

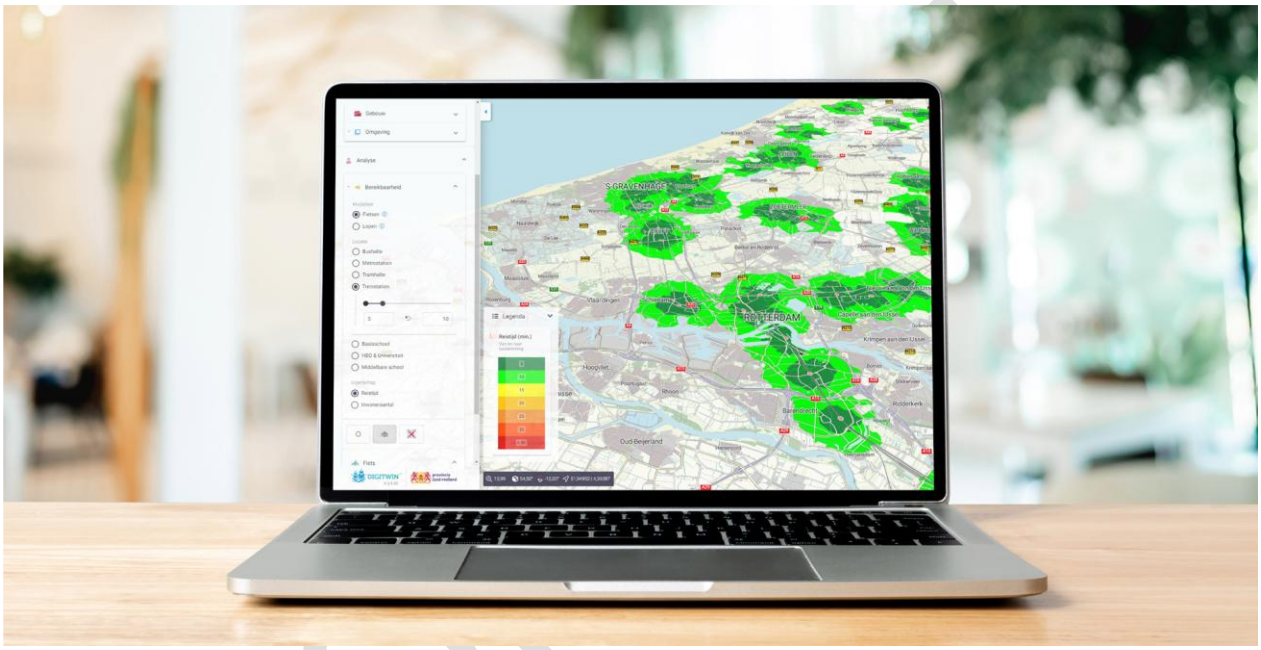
Let op dit is niet de toekomstige wegcategorisering; deze wordt in de nieuwe nota gepresenteerd.

In onderstaande figuur is weergegeven welke gebieden tijdens de ochtendspits (07:30 uur) binnen 15-30-45 minuten vanaf het treinstation te zijn bereiken. Hierbij is rekening gehouden met de gemiddelde vertraging in de ochtendspits.



Bedrijventerreinen en logistiek in de regio

De regio West-Brabant West (bestaande uit de gemeenten Halderberge, Roosendaal, Woensdrecht, Steenbergen, Bergen op Zoom, Moerdijk en Rucphen en het waterschap Brabantse Delta) kent diverse bedrijventerreinen met een diversiteit aan sectoren. De regio staat voor verschillende uitdagingen als gaat om het behouden van een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Zo ontbreekt het inzicht over de verkeer aantrekkende werking van de bedrijventerreinen en de distributie van de logistiek over het wegennetwerk. Innovatie kan helpen om beter inzicht te krijgen in de huidige mobiliteit en de beoogde mobiliteitstransitie naar duurzame mobiliteit. De gemeente daarom werkt samen met de regio aan het innovatieproject 'Digitalisering Goederenmobiliteit Transitie'. Centraal in het project staat de ontwikkeling van interactieve inzichten op het gebied van goederenvervoerbewegingen in combinatie met regionale bedrijventerreinen. Deze inzichten worden gevisualiseerd in een zogeheten Digital Twin.



2.2 Verkeersveiligheid anno 2025

Tussen 2019 en 2023 zijn in de gemeente Bergen op Zoom volgens de geregistreerde ongevallen 289 mensen slachtoffer geworden van een verkeersongeval, waarvan 7 mensen zijn overleden. Over het algemeen zijn (e-)fietsers het vaakst slachtoffer in het verkeer (101 van de 289). Samen met voetgangers vormen kwetsbare verkeersdeelnemers 40% van de verkeersongevallen. Veruit de meeste ongevallen vinden plaats op wegen met een maximumsnelheid van 50 km/u (119 van de 289), waarbij 70% plaatsvindt op kruispunten. De kwetsbaarheid van langzaam verkeer wordt op deze wegen verhoogd door onveilige weginrichting en het niet naleven van de snelheidslimiet.

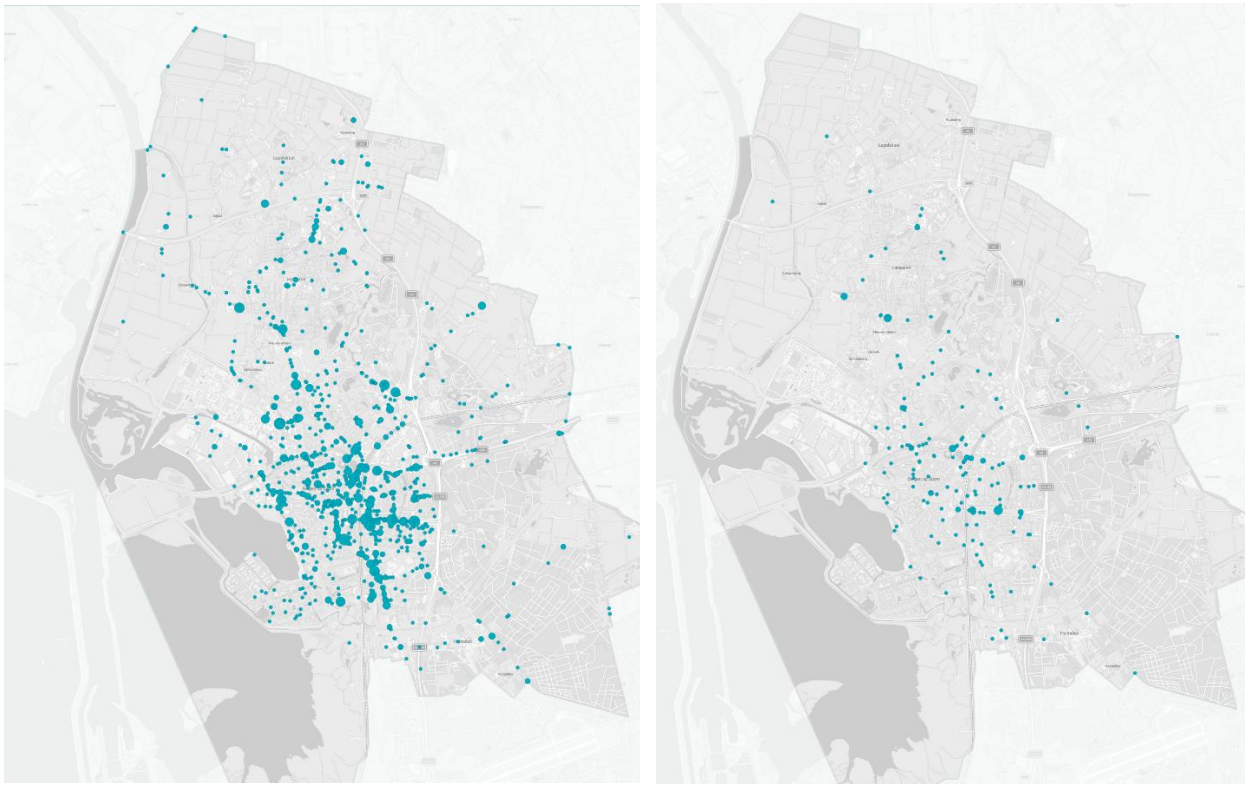
In het SPV uitvoeringsprogramma Bergen op Zoom 2024 streven we naar NUL verkeersdoden. Om dit te bereiken werken we vanuit een uitvoeringsprogramma aan het verbeteren van de verkeersveiligheid, met een focus op zes thema's die extra aandacht behoeven vanwege hun verhoogde risico. Uit de risicoanalyse van 2022 zijn de volgende prioritaire thema's naar voren gekomen:

- veilige infrastructuur: 30 en 50 km/u wegen;
- kwetsbare verkeersdeelnemers: fietsers en ouderen;
- rijden onder invloed;
- snelheid in het verkeer: 30 en 50 km/u wegen;
- afleiding in het verkeer;
- verkeersovertreders.

Onderstaande verkeersongevallenkaarten tonen de locaties waar tussen 2019 en 2023 verkeersongevallen hebben plaatsgevonden. De kaarten laten hoge concentraties van verkeersongevallen zien op wegen met een snelheidslimiet van 50 km/u. Op basis van deze kaart, samen met de uitvoeringagenda, komen de volgende risicolocaties naar voren:

- Kruispunt Randweg – Halsterseweg, Bergen op Zoom
- Kruispunt Markiezaatsweg – Calandweg – van Konijnenburgweg – B. v.d. Laarstraat, Bergen op Zoom
- Kruispunt Boutershemstraat – Zuid Westsingel – van Konijnenburgweg – Westersingel, Bergen op Zoom
- Rotonde Kastanjelaan – Rooseveltlaan – Pastoor Jutenlaan, Bergen op Zoom
- Antwerpsestraatweg, Bergen op Zoom
- Kruispunt Erasmuslaan – Jacob Obrechtlaan, Bergen op Zoom
- Kastanjelaan, Bergen op Zoom
- Plasticslaan, Bergen op Zoom

CONCEPT



Figuur 2-4 Verkeersongevallen Bergen op Zoom (2019 t/m 2023) op gemeentelijke wegen.
De linker afbeelding toont alle ongevallen, de rechter afbeelding toont specifiek de (e-)fietsongevallen.

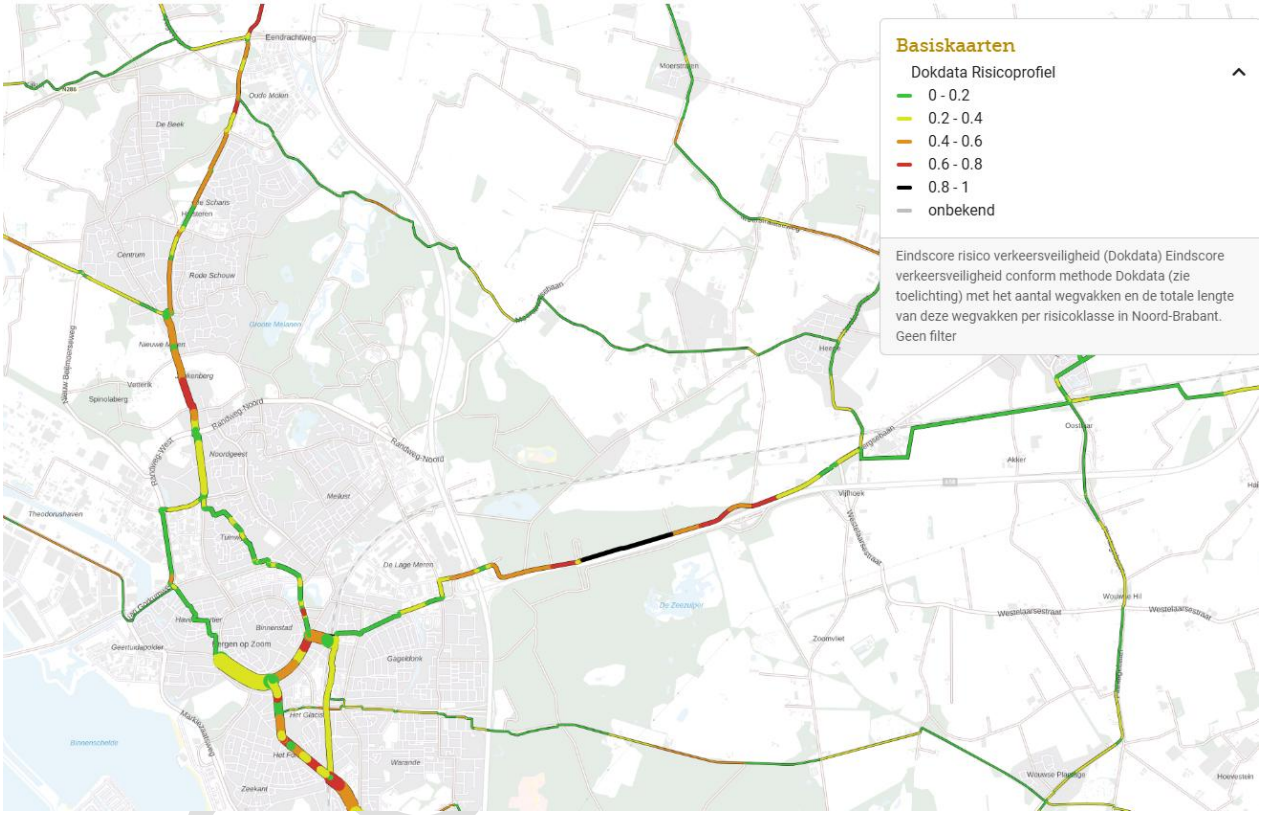
De gemeenteraad heeft op 1 februari 2024 een motie aangenomen die oproept tot verbetering van de fietsveiligheid in de gemeente. Hierbij werden de volgende punten genoemd;

- Bij de aanleg van de snelfietsroute met uitzondering van de kruisingen geen verlichting is aangebracht en dat enkele gebruikers dit als onveilig ervaren.
- Het aanbrengen van verlichting en belijning niet in alle gevallen voldoende is om kruisingen van fietsers en vrachtverkeer als veilig te benoemen (zoals besproken in de commissie aangaande de kruising van de uitrit van Attero met de snelfietsroute)
- De jeugdraad al eerder aandacht heeft gevraagd voor sociale veiligheid en goede verlichting van onder andere het tunneltje onder de Burgemeester Wittelaan.
- Uit onderzoek van de fietsersbond blijkt dat veel mensen zich onveilig voelen als ze in het donker fietsen en daarom de fiets laten staan.
- Er al langer klachten zijn over de hoeveelheid fietsparkeervoorzieningen in het centrum.
- De ontsluiting voor fietsers vanuit de Markiezaten naar bijvoorbeeld de Zeeland of Sportpark Rozenoord indirect, onlogisch en deels ontbrekend is.
- In de plannen voor het poortgebied geen directe, goed verlichte fietsverbinding met de bebouwde kom is voorzien.
- Er diverse verkeerssituaties zijn die door fietsers als gevaarlijk worden ervaren.
- De verkeerssituaties rondom scholen en sportclubs vaak door te hoge parkeerdruk gevaarlijk en onoverzichtelijk worden voor fietsers en wandelaars.

Het college is opgeroepen om een memo op te stellen waarin samen met belanghebbenden, waaronder fietsers, lokale ondernemers, bewoners en onderwijsinstellingen de knelpunten in de huidige

fietsinfrastructuur in de gemeente Bergen op Zoom worden geïdentificeerd. In hoofdstuk 6 wordt nader ingegaan op mogelijke maatregelen om bovenstaande knelpunten te verhelpen.
Op vrijdag 1 maart 2024 is een fietser aangereden op de rotonde bij de Zoomdam, De jeugdraad heeft als reactie hierop gevraagd om de mogelijkheden om de rotonde op de Zoomdam veiliger te make te onderzoeken en de rotonde vooruitlopend aan te passen door middel van een tijdelijke maatregel.

Onderstaande figuur bevat het provinciaal hoofdfietsnetwerk met bijbehorend risicoprofiel. Hierbij vallen de volgende wegvakken op: de fietsroute naar Roosendaal, de Antwerpsestraatweg, de Wassenaarstraat-Stationsstraat en de Halsterenweg-Steenbergweg. Deze wegen komen ook terug in de ongevallenregistratie (zie figuur 2-3)



Figuur 2-5 Risicoprofiel Hoofdfietsnetwerk Brabant (movemeter.com/hfn-brabant/#)

2.3 Onze woningbouwambitie versus mobiliteitsnetwerk

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

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

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

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

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

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

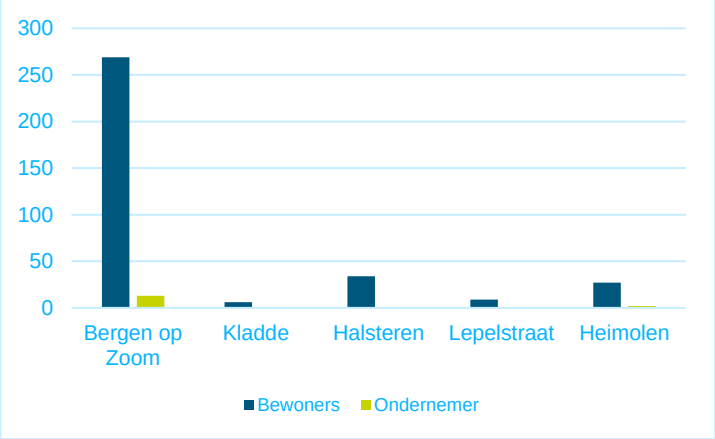
Het kruispunt Randweg Noord – Moerstraatsebaan / Marconilaan is dit onderzoek niet expliciet als knelpunt benoemd maar had feitelijk wel benoemd moeten worden. Goudappel concludeert in oktober 2024 namelijk dat het kruispunt met de huidige vormgeving de toekomstige verkeersstromen (zowel in de referentie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

CONCEPT

2.4 Participatie (enquête, klankbordgroep en omliggende gemeentes)

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

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

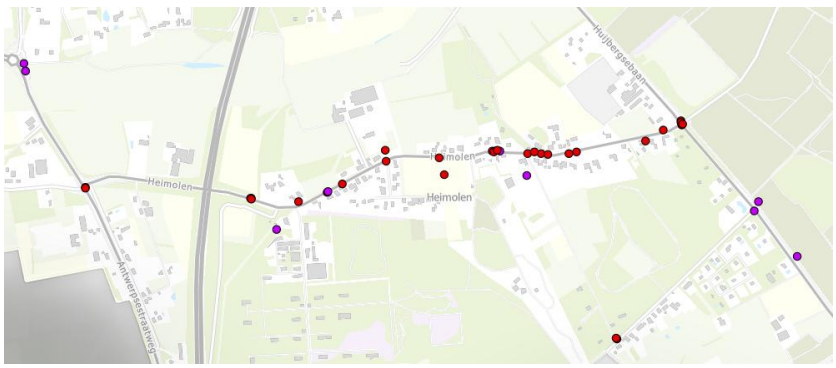


Figuur 6, Onderverdeling woonplaats van de respondenten

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

2.4.1 Heimolen

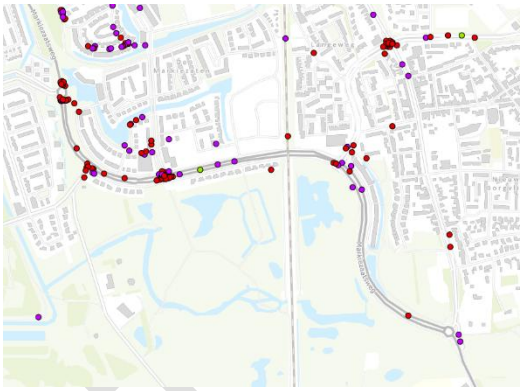
- Bewoners van **Heimolen** (vooral degene waarvan het huis dicht aan de straat is gelegen) ondervinden al langere tijd veel overlast van zwaar (landbouw)verkeer. De Heimolen is voor dit verkeer de enige verbinding over de A4 tussen Zeeland en West-Brabant. Deze straat (zonder fietspad en trottoir) is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



CONCEPT

2.4.2 Kern Bergen op Zoom

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



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

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

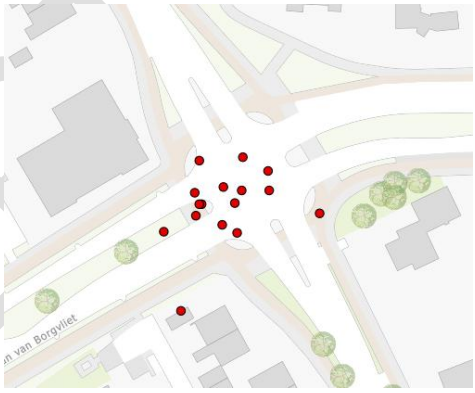


CONCEPT

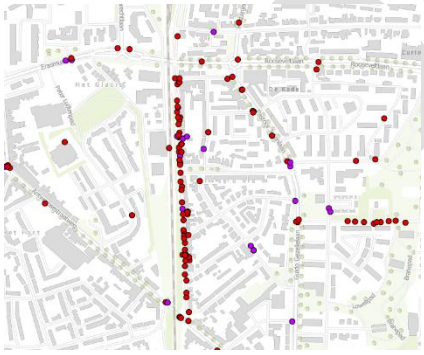
- Door invullers van de enquête en door de klankbordgroep zijn zorgen geuit over de verkeersveiligheid op de rotonde **Zoomdam - Burgemeester Stulemeijerlaan,** vooral voor fietsers. Deze rotonde is een belangrijke route voor scholieren vanwege de nabijgelegen middelbare school (RSG 't Rijks). De combinatie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



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

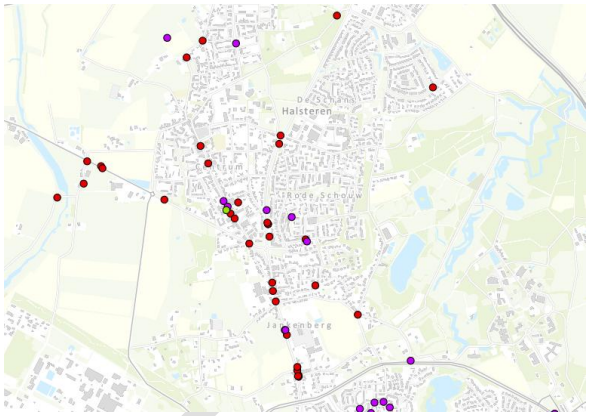


- Bewoners van de **Parallelweg** ervaren overlast door snelheidsovertredingen tussen de Snelliusstraat en P.C. Hooftstraat. Hoewel deze straat is ingericht als 30 km/u zone, wordt er vaak te hard gereden. Er is een wens om deze problematiek aan te pakken met een mix van snelheidsremmende maatregelen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



CONCEPT

2.4.3 Halsteren



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

2.4.4 Lepelstraat en Kladde

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

2.4.5 Generieke opmerkingen

Naast de locatie-specifieke knelpunten zijn in de enquête en door de klankbordgroep ook generieke opmerkingen gemaakt: De meest genoemde staan hieronder.

- **Verkeersveiligheid voor fietsers** is een belangrijk thema in de gemeente, zoals blijkt uit verschillende bronnen, waaronder de knelpuntenkaart en de vragenlijst. Respondenten hebben meerdere knelpunten aangegeven waarbij verkeersveiligheid voor fietsers een probleem vormt. Dit beeld wordt ondersteund door de resultaten van de vragenlijst, waarin de verkeersveiligheid voor fietsers gemiddeld een 5,5 scoort. Inwoners geven aan dat ze veel gebruik maken van de fiets, die naast de auto het meest gebruikte vervoermiddel is binnen de gemeente. Vooral op school-thuisroutes is het druk op de fietspaden, wat leidt tot onoverzichtelijke situaties voor automobilisten. Fietsers ervaren hierdoor onveilige situaties, terwijl automobilisten aangeven dat ze moeite hebben om drukke situaties goed in te schatten en daardoor het overzicht verliezen.
- **De kwaliteit van de infrastructuur** is beoordeeld in de vragenlijst, zowel voor de oudere dorpskernen als voor het centrum van Bergen op Zoom. Uit de resultaten blijkt dat het fietsnetwerk (5,7) en het voetgangersnetwerk (5,5) minder positief worden beoordeeld in vergelijking met het autonetwerk (6,2). Belangrijke redenen hiervoor zijn de beperkte toegankelijkheid van de fiets- en voetpaden, met name in Halsteren en Bergen op Zoom.
- **Doorstroming op kruispunten met verkeerslichten** is een ander belangrijk thema. Verouderde of niet goed afgestelde verkeerslichten zorgen voor irritaties bij weggebruikers. Er heerst het gevoel dat er onnodig lang gewacht wordt en dat met betere instellingen winst behaald kan worden. Daarnaast zijn gecombineerde richtingen tussen automobilisten en fietsers een punt van aandacht vanwege de verkeersveiligheid.
- **Bereikbaarheid Openbaar Vervoer:** In de vragenlijst scoort het openbaar vervoernetwerk een onvoldoende, met een gemiddeld cijfer van 4,8. Dit beeld is bevestigd door de klankbordgroep en tijdens de beeldvormende raadsessie. Belangrijke redenen voor deze lage score zijn het ontbreken van busverbindingen of het bestaan van onlogische routes, de afstand van woningen naar bushaltes, de frequentie van de busdienst en de aansluitingen op andere vervoerswijzen, waaronder de trein.

CONCEPT

2.4.6 Omliggende gemeenten en Rijkswaterstaat

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

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

CONCEPT

2.5 Onze mobiliteitskernpunten samengevat

Bovenstaande resulteert in de volgende kernpunten voor de komende jaren:

- Bergen op Zoom heeft de komende jaren een grote woningbouwambitie. Meer woningen en meer inwoners geeft uiteraard de nodige verkeersconsequenties. We hebben een robuust verkeersnetwerk dat mee kan ademen met de veranderingen in de toekomst. Uit onderzoek blijkt dat de woningbouwambitie in 2040 realiseerbaar is zonder al te grote verkeersproblemen mits het huidig netwerk niet verslechtert. Er zijn hierbij drie knelpunten geconstateerd: de rotonde Rooseveltlaan met de P. Jutenlaan, het kruispunt Markiezaatsweg met de Calandweg en kruispunt Randweg Noord – Moerstraatsebaan / Marconilaan. De verkeersafhandeling op de rotonde Rooseveltlaan is een serieuze opgave voor de komende jaren; hier is vooralsnog geen passende oplossing voor gevonden.
- In de gemeente staan verschillende verkeerslichten die verouderd zijn. We hebben hier de komende jaren een vervangingsopgave, die tegelijk ook kansen biedt. De nieuwe intelligente verkeerslichten kunnen namelijk verkeer herkennen, analyses uitvoeren op de ontvangen data en keuzes maken op basis van deze analyses. Hierdoor is het mogelijk om bepaalde weggebruikers (bijvoorbeeld nood- en hulpdiensten en bepaalde stromen) voorrang te geven boven anderen. Een groot voordeel hiervan is dat op drukkere wegen het bijdraagt aan een betere verkeersdoorstroming.
- Tussen 2019 en 2023 zijn in de gemeente Bergen op Zoom 289 mensen slachtoffer geworden van een verkeersongeval, waarvan 7 mensen zijn overleden. Voetgangers en fietsers vormen hierbij de meest kwetsbare verkeersdeelnemers. Veruit de meeste ongevallen vinden plaats op wegen met een maximumsnelheid van 50 km/u en dan vooral op kruispunten. De toename van het aantal inwoners en dus verkeersdeelnemers vereist blijvende aandacht voor verkeersveiligheid.
- Het aantal fietsen en de diversiteit aan fietsen is de afgelopen jaren fors toegenomen. Er zijn al langer klachten over de hoeveelheid fietsparkeervoorzieningen in het centrum. In de zomer van 2024 zijn op diverse locatie in de binnenstad extra fietsenrekken geplaatst. Om bezoekers te stimuleren de binnenstad op de fiets te (blijven) bezoeken is er extra aandacht voor fietsenstallingen in het hart van de binnenstad, waarbij ook wordt gekeken naar een bewaakte fietsenstalling (zie ook paragraaf 3.3.4).
- Met twee parkeergarages en een aantal parkeerpleinen is er voldoende parkeergelegenheid voor bezoekers van de binnenstad. Echter, bij bezoekers van de binnenstad zijn de twee parkeergarages momenteel minder geliefd dan de parkeerpleinen. De parkeergarages kunnen beter benut worden door de vindbaarheid (garage Grote Markt) en de toegankelijkheid (garage De Parade) te verbeteren. Door het aantal auto’s in de openbare ruimte, met name op de pleinen, te verminderen kan ruimte worden gecreëerd voor groen en verblijven in de binnenstad (zie ook paragraaf 3.3.4). Aan de noordzijde (locatie Mineurplein) is potentie om extra capaciteit te creëren in de vorm van een parkeerhub.
- Het openbaar vervoer wordt minder positief beoordeeld. Dit valt samen met ontbreken van busverbindingen of het bestaan van onlogische routes, de afstand van woning naar bushalte, de frequentie van de busdienst en de aansluitingen op andere vervoerswijzen. Arriva heeft aangegeven dat voor haar het grootste knelpunt de krappe infrastructuur in het centrum van de kern Bergen op Zoom is en de kruising bij het huidige ziekenhuis. Ook krijgen ze regelmatig stremmingen erg laat of helemaal niet doorgestuurd, waardoor ze hier de dienstregeling niet optimaal op kunnen aanpassen.

CONCEPT

3 Het mobiliteitsbeleid sluit aan op bovenliggende beleid!

Mobiliteit staat niet op zichzelf, maar draagt bij aan de bredere opgaven binnen de gemeente en in de regio. Mobiliteit is immers geen doel op zich. Voor het opstellen van nieuw mobiliteitsbeleid is vereist om dit te doen met een integrale kijk op mobiliteit. Goed mobiliteitsbeleid wordt opgesteld binnen de kaders van het nationaal, provinciaal, regionaal en lokaal beleid op het gebied van onder andere verkeer, ruimtelijke ordening, milieu en maatschappelijke ondersteuning. Dit hoofdstuk bevat daarom een overzicht van (bovenliggend) beleid, om zo de positie van het mobiliteitsplan en de randvoorwaarden te schetsen.

3.1 We volgen het landelijk beleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en ruimte

Op 13 maart 2012 werd de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. In dit beleid schets het Rijk ambities van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid voor Nederland in 2040. De structuurvisie beschrijft 3 doelen voor de periode tot 2028: '*verbetering van de concurrentiekracht, bereikbaarheid en leefomgeving, milieu en water'*. De SVIR is de opvolger van de Nota Mobiliteit en benoemt (dezelfde) onderdelen van het verkeersbeleid:

- decentrale overheden geven aan welke bijdrage zij leveren aan de uitvoering van de structuurvisie op basis van beschikbare middelen en instrumenten.
- verplichte afstemming met buuroverheden,
- inzet op ketenverplaatsingen (om een volwaardig alternatief voor de auto te worden),
- mobiliteit voor iedereen en als stimulans voor economische groei
- stimuleren van fietsgebruik
- verkeersveiligheid
- duurzame mobiliteit (CO2-reductie)

De voorliggende nota Mobiliteit is een vertaling van dit landelijke beleid naar de lokale context van Bergen op Zoom.

3.1.2 Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

Na jaren van dalende cijfers, stagneerde het aantal verkeersdoden, terwijl het aantal verkeersgewonden al jaren toenam. Gemiddeld komen er elke dag 2 mensen niet meer thuis. En jaarlijks raken ruim 20.000 anderen gewond. Door veranderende omstandigheden in het verkeer, zoals toenemende drukte en afleiding, bleek de traditionele benadering van verkeersveiligheid onvoldoende effectief. Er was behoefte om verkeersveiligheid vanuit een nieuw perspectief te benaderen en meer structurele aandacht te geven. Diverse partijen, waaronder het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de Vereniging Nederlandse Gemeenten en de MRDH hebben daarom eind 2018 een gezamenlijke visie op de aanpak van verkeersveiligheid gepresenteerd: het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 'Veilig van deur tot deur'(SPV).

In de nieuwe aanpak ligt de nadruk op een proactieve benadering op basis van risico's, in plaats van een reactieve aanpak op basis van ongevallen. Hiervoor moet een risicoanalyse worden gemaakt op basis van verkeersveiligheidsdata om risicofactoren te identificeren. Dit kunnen risico's zijn op basis van infrastructuur (een onveilige oversteeklocatie) of weggebruikers (smartphonegebruik). Met het inschatten van risico's kan preventief actie worden ondernomen. Voor het mobiliteitsbeleid is het belangrijk dat concrete maatregelen op basis van deze risico's worden opgenomen in een lokaal uitvoeringsplan. Dit sluit aan op de Pijlervisie Sociaal zoals beschreven in paragraaf 3.3.3.

CONCEPT

In Bergen op Zoom hebben we in 2024 een lokaal SPV uitvoeringsprogramma opgesteld (zie paragraaf 2.20).

3.1.3 De Omgevingswet

De nieuwe Omgevingswet, die sinds 1 januari 2024 van kracht is, bundelt en vereenvoudigt de regels voor de fysieke leefomgeving in Nederland. De wet combineert verschillende bestaande wetten en regels die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving, zoals bouw, milieu, waterbeheer en ruimtelijke ordening. De wet streeft ernaar om sneller te beslissen over vergunningsaanvragen via een vereenvoudigde procedure. De wet biedt meer ruimte voor lokale besluitvorming en een samenhangende benadering van beleid, regelgeving en besluitvorming over de leefomgeving.

De Omgevingswet verplicht iedere gemeente om een integrale omgevingsvisie op te stellen. De omgevingsvisie is een integrale visie met strategische hoofdkeuzen van beleid voor de fysieke leefomgeving voor de lange termijn. In de omgevingsvisie worden ook maatregelen genoemd die nodig zijn om de lange termijn doelen en ambities voor de fysieke leefomgeving te realiseren. Bergen op Zoom heeft een uitwerking gemaakt van de omgevingswet met het beleidsdocument: *'Bergen op Zoom Ontwikkelt. Ontwikkel jij mee?'.* Hiermee geeft Bergen op Zoom richting aan de toekomst van de fysieke leefomgeving (zie paragraaf 3.3.2).

3.1.4 Klimaatakkoord

In juni 2019 heeft het kabinet het Klimaatakkoord gepresenteerd en is begonnen met de uitvoering hiervan. De ambitie is uitgezet om de nationale broekgasuitstoot met 49% terug te dringen in 2030 met ten opzichte van 1990. Om deze ambitie te bewerkstelligen zijn verschillende afspraken gemaakt waaronder voor mobiliteit. Het toekomstbeeld 2025 voor mobiliteit dat wordt geschetst is volledig emissievrij. De uitvoering van de afspraken die zijn gemaakt valt onder de verantwoordelijkheid van IenW. De belangrijkste afspraken zijn onder te verdelen in:

- **Duurzame energiedragers:** Centraal in de vergroening staat de beweging naar het gebruik van meer duurzame energie. Dit vraagt om inzet op batterij, elektrisch, groene waterstof, etc. Duurzame biobrandstoffen worden ingezet waar elektrificeren (nog) niet mogelijk is.
- **Stimulering elektrisch vervoer:** Transport veroorzaakt een kwart van de uitstaat. Het streven is dat in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn. Een randvoorwaarde hiervoor is dat de laadinfrastructuur voor zowel accu voertuigen als waterstof op orde is.
- **Verduurzaming logistiek:** Alle circa (5.000) ov-bussen zijn voor 2030 100% emissieloos, evenals bouwverkeer en mobiele werktuigen. Het uitbreiden van de zero-emissie zones in steden hoort hier ook bij, wat ketenoptimalisatie in de logistieke sector moet bevorderen.
- **Verduurzaming personenmobiliteit:** Mobiliteitsgedrag is, naast vervoerstechnische aspecten, een belangrijke sleutel tot Co2-reductie. Om zakelijke personenmobiliteit te verduurzamen wordt gedacht aan het invoeren van selectief parkeerbeleid, overstappen naar elektrische bedrijfswagens, ov-abonnementen, stimuleren fietsgebruik, enz. Het doel is om 8 miljard minder zakelijke (auto)kilometers te bewerkstelligen in 2030.

3.1.5 Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL)

In het Klimaatakkoord staat dat alle nieuw verkochte auto's in 2030 emissieloos moeten zijn. Verwacht wordt dat het aantal elektrische personenvoertuigen hierdoor zal gaan toenemen van 587.596 (2025) naar 1,9 miljoen in 2030. Om deze groei te faciliteren, moet het aantal publieke laadpunten aanzienlijk worden uitgebreid. Dit vereist een dekkend, toegankelijk en betrouwbaar netwerk van laadpunten. Om deze enorme opgave te ondersteunen is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld, waarin de sector, netbeheerders, decentrale overheden en het Rijk afspraken hebben gemaakt over de uitrol van laadinfrastructuur.

CONCEPT

Voor gemeenten ligt er een belangrijk deel van de opgaven, waardoor er een groot deel van de afspraken op gemeentelijk niveau worden uitgevoerd. Gemeenten moeten een visie en plaatsingsbeleid voor laadinfrastructuur opstellen en zorgen voor versnelde procedures voor de uitrol en het elektrificeren van hun eigen wagenpark met bijbehorende laadvoorzieningen. Dit omvat het opstellen van een lokaal plaatsingsbeleid, het versnellen van vergunningprocedures en het samenwerken met regionale projectbureaus om de benodigde laadinfrastructuur te realiseren.

In het Bestuursakkoord 2022-2026 (zie paragraaf 3.3.1) staat voor de laadbehoefte van elektrische auto's maatwerk per buurt wordt toegepast. Gemeente Bergen op Zoom is aangesloten bij de provinciale concessie openbaar laadinfrastructuur van provincie Noord-Brabant/Limburg. Hiermee voldoet Bergen op Zoom aan de uitgangspunten van de NAL voor wat betreft het openbaar laden van elektrische voertuigen (zie paragraaf 3.3.6).

3.1.6 Nationale toekomstbeeld fiets

Er wordt in Nederland veel gefietst en inwoners fietsen steeds meer en steeds verder. De fiets kent vele voordelen en met de komst van de elektrische fiets is de meerwaarde alleen maar versterkt. Het KIM verwacht dat het fietsgebruik tot 2030 nog verder zal gaan toenemen. Om de kracht van de fiets te benutten is een schaalsprong nodig, bestaande uit forse ontwikkeling van het netwerk, inclusief stallingen en fietsstimulering. Daarnaast is een gedeeld beeld van de toekomst geschetst in het Nationale Toekomstbeeld Fiets (NTF). Dit document beschrijft op welke manier de fiets kan bijdragen aan ruimtelijke en maatschappelijke opgaven tot 2040, welke investeringen nodig zijn en hoe de samenwerking eruit moet zien. De belangrijkste punten uit het NTF zijn:

- **Investeren in fietsinfrastructuur:** Om het fietsgebruik te stimuleren, is het noodzakelijk om te investeren in veilige en comfortabele fietspaden. Dit omvat ook de aanleg van snelfietsroutes die steden en regio's beter met elkaar verbinden.
- **Uitbreiden van stallingsruimte**: Met het toenemende aantal fietsers is er een groeiende behoefte aan voldoende en veilige fietsenstallingen, vooral bij ov-knooppunten en in stedelijke gebieden.
- **Fietsstimulering:** Het stimuleren van fietsgebruik door middel van campagnes, subsidies en andere maatregelen die het fietsen aantrekkelijker maken. Dit kan bijvoorbeeld door werkgevers te stimuleren om fietsplannen aan te bieden aan hun werknemers.
- **Samenwerking:** Het succes hangt af van de samenwerking tussen verschillende partijen, waaronder gemeenten, provincies, het Rijk en private partijen. Gezamenlijke inspanningen zijn nodig om de doelen te bereiken en de fiets een prominente rol te geven in het mobiliteitsbeleid.

CONCEPT

3.2 We sluiten aan bij regionale opgaves

3.2.1 Koers 2030 Noord-Brabant

In het Beleidskader Mobiliteit: Koers 2030 zet de Provincie Noord-Brabant (PNB) de koers uit voor het mobiliteitssysteem van de toekomst. Deze koers geeft richting aan de overkoepelende ambitie op het mobiliteitssysteem: '*Een veilig, samenhangend, robuust, betrouwbaar, schoon, stil en gezond mobiliteitssysteem dat bijdraagt aan een concurrerende en duurzame economie en mensen in staat stelt mee te doen aan de samenleving en zo bijdraagt aan de brede welvaart van Brabant.'* Het beleidskader is een kapstok van al het provinciale beleid over mobiliteit en infrastructuur, waaronder de visies: '*Brabantse Omgevingsvisie 2030', 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk', de nota 'Kwaliteit Onderhoud Provinciale Infrastructuur' en het 'Brabantse Verkeersveiligheidsplan'*. In de koers staan de volgende ambities centraal:

- veilige mobiliteit: uiteindelijk moet Brabant naar nul verkeersdoden[1],
- een samenhangend mobiliteitssysteem dat de ketenmobiliteit versterkt en flexibel en bewust reizen centraal stelt,
- een robuust en betrouwbaar mobiliteitssysteem: om economisch concurrerend te zijn, is het mobiliteitssysteem robuust en betrouwbaar en de multimodale bereikbaarheid optimaal. De reistijd is acceptabel en voldoende voorspelbaar,
- mobiliteit voor iedereen, gebruik kunnen maken van (gedeelde) mobiliteit. Daarom zijn sociale contacten en onderwijs-, zorg-, werk-, recreatie-, natuur en dagelijkse voorzieningen goed bereikbaar,
- schone, stiller en gezonde mobiliteit, ten minste 50% reductie van broeikasgassen en ten minste 50% gebruik van duurzame energie. Door in te zetten op alternatieven van de auto, zoals lopen fietsen.

3.2.2 OV-concessie West-Brabant 2025-2035

De nieuwe ov-concessie, gegund aan Arriva, start op 6 juli 2025. Het Programma van Eisen, dat is gebuikt in de aanbestedingsfase, is opgesteld aan de hand van de visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk'. Deze visie is opgesteld vanwege de snelle veranderingen in het mobiliteitssysteem en de noodzaak om hiervan een doorvertaling te maken naar het openbaar vervoer. De Provincie Noord-Brabant streeft naar het slimste en duurzaamste mobiliteitssysteem van Europa, waarin de reiziger centraal staat en er een passend aanbod is voor alle reizigers.

Met de start van de nieuwe concessie komen er ook wijzigingen in het netwerk en aanbod. Ten opzichte van 2019 (periode voor Covid) wordt 10% meer openbaar vervoer aangeboden. Daarnaast wordt het stads- en streekvervoer gereden met elektrische bussen.

Er wordt ook geïnvesteerd in Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) en vraagafhankelijk vervoer via Bravoflex (een flexibele vervoersservice op bestelling). In alle gemeenten van West-Brabant -dus ook in Bergen van Zoom- rijdt vanaf 1 januari 2025 Bravoflex. Dit concept biedt een oplossing voor locaties waar de bus minder vaak komt of te ver weg is en maakt met name de kleine kernen in het buitengebied beter bereikbaar.

[1] https://www.brabant.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer/verkeersveiligheid/

CONCEPT

3.2.3 Regionaal Mobiliteitsprogramma West-Brabant

In januari 2025 is het concept mobiliteitsprogramma voor de Stedelijke Regio West Brabant (SRWB) gepresenteerd. Deze regio bestaat uit de gemeenten Halderberge, Roosendaal, Woensdrecht, Steenbergen, Bergen op Zoom, Moerdijk en Rucphen, evenals het waterschap Brabantse Delta. Het programma is gebaseerd op het Meerjaren Multimodaal MobiliteitsPakket 2024 (MMMP), dat op 10 oktober 2024 is vastgesteld. De ambitie van het MMMP is: '*Een hoogwaardig mobiliteitssysteem, dat voorwaardenscheppend is voor een hoogwaardig woon- en leefklimaat en dat bijdraagt aan economische ontwikkeling van de regio. Hierbij streven we naar een mobiliteitstransitie en het verbeteren van de brede welvaart.'* Aanvullend op deze ambitie zijn vier doelstellingen geformuleerd:

1. Roosendaal en Bergen op Zoom ontwikkelen als centrale OV-poorten om verstedelijking te faciliteren.
2. De multimodale bereikbaarheid van belangrijke locaties in de regio verbeteren.
3. Een toekomstbestendig mobiliteitssysteem creëren met maatwerk voor kleinere kernen en landelijke gebieden.
4. De doorvoer van goederenvervoer duurzamer maken en de impact op de leefbaarheid verminderen.

Het mobiliteitsprogramma bevat 13 pakketten aan maatregelen om deze doelstellingen te bereiken. Bergen op Zoom is hierin opgenomen als een belangrijk projectgebied met een brede aanpak. Enkele concrete plannen zijn:

- Het verbeteren van het interne fietsnetwerk, aangesloten op regionale netwerk, in combinatie met voldoende en veilige stallingen.
- Het station Bergen op Zoom is genoemd in het ontwikkelplan mobiliteitshubs in West-Brabant. Het station dient als toegangspoort naar de stad en omgeving.
- Parkeerstrategie: sturen op prijs en vormen van regulering, toepassing van geactualiseerde CROW-parkeerkencijfers bij gebiedsontwikkelingen.
- Koersbepaling stadslogistiek voor de binnenstad (mogelijk is samenwerking met gemeente Roosendaal organiseren).

3.3 We respecteren lokale afspraken en nemen ambities mee

3.3.1 Bestuursakkoord 2022-2026 Samen Bergen Verzetten

In het bestuursakkoord staan de volgende relevante passages betreffende mobiliteit:

- Al onze inwoners moeten de mogelijkheid hebben om een huis binnen hun mogelijkheden te kunnen vinden. In een buurt die bereikbaar is en goed wordt onderhouden. Daarom zorgen we, samen met de buurt, voor groene, schone wijken. We realiseren veilige routes naar school of werk, pakken zwerfvuil aan en zorgen ervoor dat de parkeerproblematiek niet verergert.
- We benaderen mobiliteit op een integrale wijze met ruimte voor de fietser, wandelaar en auto. Verkeersveiligheid heeft hierbij prioriteit.
- We gaan lobbyen voor goede lokale en (inter)nationale mobiliteit.
- Voor de laadbehoefte van elektrische auto's past de gemeente maatwerk per buurt toe.
- We voeren bij nieuwbouw en herbouw een parkeerbeleid dat gebaseerd is op behoefte, ruimtebeslag, milieuwinst en innovatie.

CONCEPT

3.3.2 Omgevingsvisie Bergen op Zoom 2035

In de Omgevingsvisie Bergen op Zoom 2035 staan onze ambities voor de fysieke leefomgeving op de lange termijn beschreven. Dit document vormt een langetermijnvisie die -in samenwerking met de gemeenschap- is ontwikkeld en biedt een kader voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. De Omgevingsvisie gaat in op belangrijke trends en ontwikkelingen voor de stad, waaronder vergrijzing, schaarse ruimte en het thema brede welvaart.

De omgevingsvisie zet in op twee overkoepelende leidende principes, namelijk 'BeLeefstad' en 'boegbeeld van de nieuwe economie'. Door middel van zeven richtinggevende keuzes wordt hieraan gewerkt. Deze keuzes richten zich op het vergroten van de economie, het versterken van het ondernemersklimaat, het vergroten van de werkgelegenheid en het versterken van de triple helix samenwerking.

De ambitie uit de Omgevingsvisie bouwt voort op de Toekomstvisie 2035: ‘Bergen op Zoom als verbindende, duurzame BeLeefstad aan de Schelde. Een plek waar mensen graag wonen en werken, met goede lokale en regionale (zorg)voorzieningen en verbindingen. Een stad waar je je geld kunt verdienen en uitgeven, en waar het leven goed is.’

Ondanks dat mobiliteit niet expliciet wordt genoemd in de Omgevingsvisie, zijn de ruimtelijke implicaties wel bepalend voor het verkeersbeleid de komende jaren. Mobiliteit moet bijdragen aan de ambitie en de leidende principes van de Omgevingsvisie, wat iets zegt over bereikbaarheid in relatie tot voorzieningen en arbeidsplaatsen in relatie tot een gezonde leefbare stad.

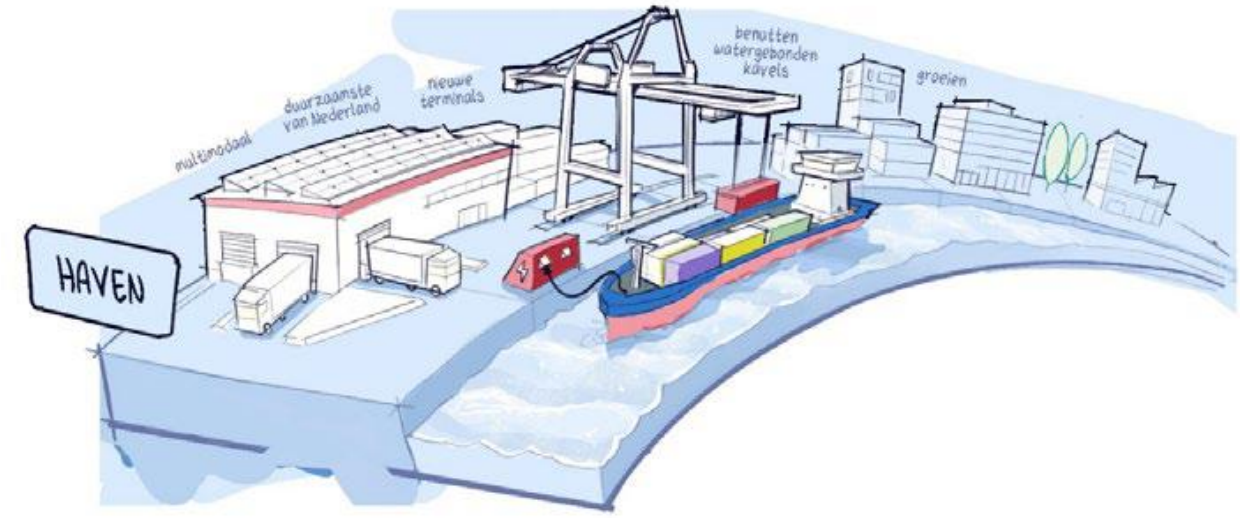
3.3.3 De Pijlervisie Economie en de Pijlervisie Sociaal en Veilig

Op 21 oktober 2021 heeft de gemeenteraad de Toekomstvisie 2035 vastgesteld. Het betreft een overkoepelende visie, waarbij is ingezet op duurzame ontwikkeling op verschillende thema’s. Alles met als ambitie: Bergen op Zoom als verbindende, duurzame BeLeefstad aan de Schelde. Een plek waar mensen graag wonen en werken met goede, lokale en regionale (zorg)voorzieningen en verbindingen. Een stad waar je je geld kunt verdienen en uitgeven, waar het leven goed is. Met het opstellen van de Pijlervisie Economie worden de economische koers, richting en ambities uit de Toekomstivisie nader uitgewerkt.

In 2035 bruist Bergen op Zoom als woon- en leefstad voor jong en oud, als verblijf en Beleefstad én als centrum van een nieuwe economie; de plantbased economy. Groene werkvormen worden gecombineerd met aantrekkelijke woningen voor alle inwoners. We bedenken hier dingen en máken het!

De strategische ligging tussen Rotterdam, Breda, Antwerpen en Zeeland, de multimodale bereikbaarheid en infrastructuur (spoor, water, wegennet, buisleidingen en de toekomstige waterstof-backbone), de hoge kwaliteit van het vastgoed en de aanwezigheid van de Theodorushaven maakt Bergen op Zoom een interessante vestigingslocatie voor bedrijven.

CONCEPT



De Theodorushaven is één van de grootste binnenhavens van Nederland. Goederenvervoer over water wordt steeds vaker als aantrekkelijk alternatief gezien voor vervoer over de weg, waardoor er een groei van binnenlands vervoer over water wordt verwacht. Daarbij is Bergen op Zoom door de komst van de nieuwe containerterminal een belangrijke schakel geworden in de West-Brabant Corridor. De samenwerking met andere binnenhavens in Noord-Brabant is onlangs verstevigd door de oprichting van Brabant Ports. Een integrale doorontwikkeling van de haven blijft echter noodzakelijk.

De Pijlervisie Sociaal en Veilig laat zien waaraan we als gemeente Bergen op Zoom de komende jaren willen werken. In deze pijlervisie staat dat bij verkeersveiligheid een integrale benadering wordt gehanteerd. We richten ons vooral op het structureel terugdringen van risico's in het verkeer in plaats van het reactief handelen als er ongevallen hebben plaatsgevonden. We analyseren verkeersgegevens, identificeren risicogebieden en onderzoeken en implementeren infrastructurele verbeteringen in de fysieke omgeving. Omdat gedrag veel invloed heeft op de verkeersveiligheid zetten we nadrukkelijk in op educatie en bewustwording. Verkeersveiligheid rondom scholen verdient hierbij bijzondere aandacht.



Ons streven is om samen met verschillende ketenpartners te werken aan een brede aanpak om de mobiliteit en verkeersveiligheid in onze gemeente te bevorderen. Door aan de voorkant integraal te kijken naar de verschillende risico's zorgen we samen voor een veilige fysieke leefomgeving, voor nu en voor in de toekomst.

CONCEPT

3.3.4 Toekomstbeeld binnenstad

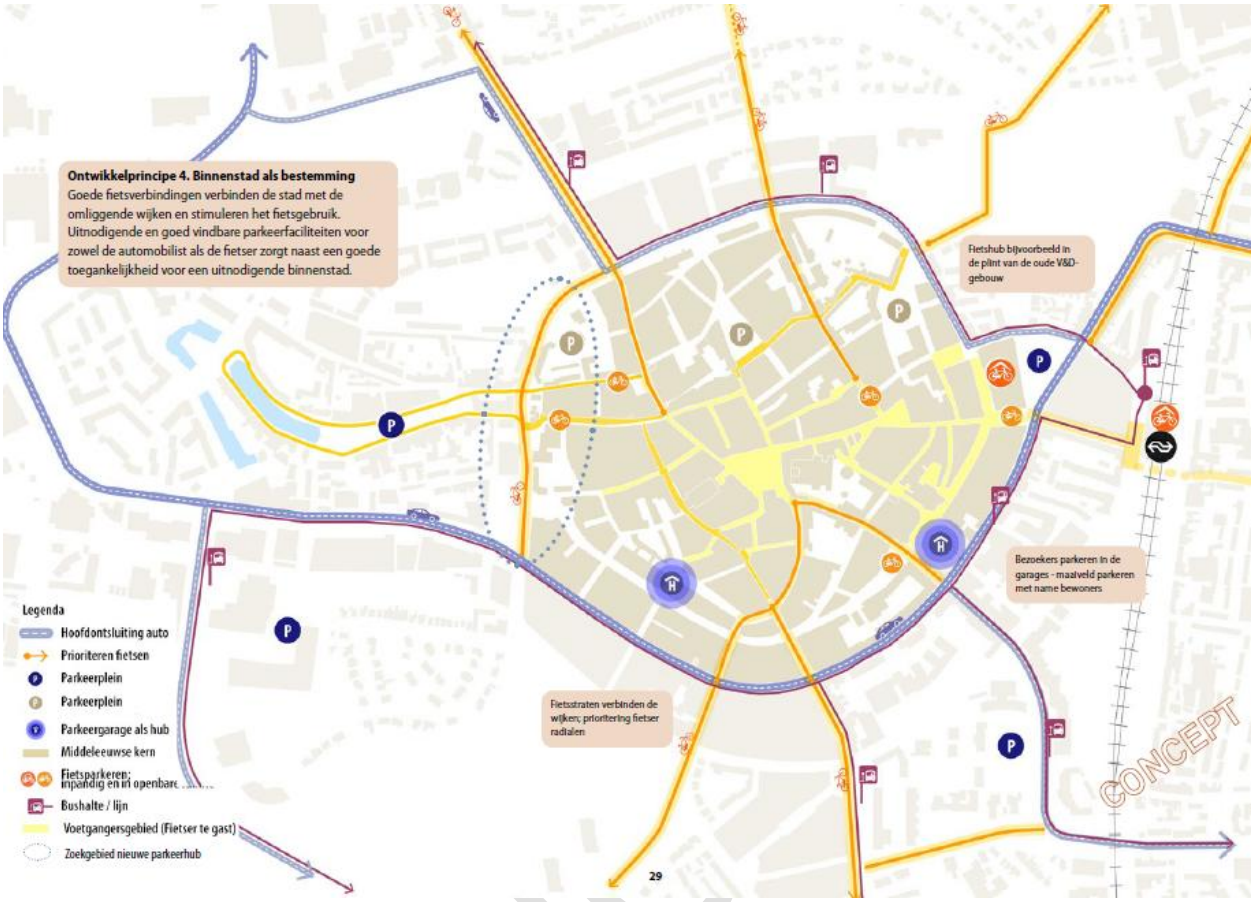
De visie op de binnenstad van Bergen op Zoom is ontstaan uit de noodzaak om de leegstand en afname van levendigheid, mede veroorzaakt door de coronacrisis en de groei van online winkelen, aan te pakken. Eind 2020 tekenden de provincie en de gemeente een intentieovereenkomst om het beleid te vernieuwen en een actieplan op te stellen voor de transformatie van de binnenstad. Om te komen tot een aantrekkelijke en levendige binnenstad in Bergen op Zoom zijn vier hoofdopgaven gedefinieerd.

Een van de belangrijkste opgaven is het goed bereikbaar houden van de binnenstad, wat nauw samenhangt met het mobiliteitsbeleid. Het bereikbaarheidsprofiel van de binnenstad biedt voornamelijk ruimte aan de auto, met een goede bereikbaarheid. Uit het koopstromenonderzoek blijkt dat ongeveer 32% van de Bergenaren het centrum op de fiets bezoekt. Dit wordt gezien als een goed uitgangspunt om het fietsgebruik verder te stimuleren. De kansen hiervoor liggen in het verbeteren van de fietsinfrastructuur op de radialen en het realiseren van goede fietsvoorzieningen in de binnenstad. Nabij de Stationsstraat is daarnaast mogelijk ruimte voor een nieuwe fietshub. Naast het fietsvriendelijk maken, is de toegankelijkheid van de binnenstad een belangrijk thema. Straten en pleinen moeten geen obstakel vormen voor bezoekers die minder goed ter been zijn.

In de binnenstad ligt het accent op ontmoeten en verblijven. Het verkeersregime binnenstad sluit aan op het palenplan; het voetgangersgebied is afgesloten voor verkeer en binnen venstertijden toegankelijk voor ontheffinghouders. Doorgaand verkeer wordt uit de binnenstad geweerd.

De bestaande parkeergarages worden beter benut door de vindbaarheid (Grote Markt) en de toegankelijkheid (Parade) te verbeteren. Aantrekkelijke entrees naar de garages verwelkomen bezoekers. Voor veel bezoekers is dit de eerste en laatste indruk van de binnenstad. Idealiter parkeren alle bezoekers in de garages en zo min mogelijk op straat. De garages worden opgewaardeerd naar parkeerhubs met (elektrische) deelauto’s en andere deelvoertuigen. Bewoners van de binnenstad worden hiermee verleid gebruik te maken van deelmobiliteit. Aan de noordzijde (locatie Mineurplein) is er potentie om extra capaciteit te creëren in de vorm van een parkeerhub.

CONCEPT



Figuur 3-1 Het wegennet rondom de binnenstad met zoeklocaties voor (fiets)parkeervoorzieningen

3.3.5 Onderzoeksvisie Haven Bergen op Zoom

De onderzoeksvisie Haven van Bergen op Zoom -onderdeel van de pijlervisie Economie- richt zich op het ontwikkelpotentieel van de haven met nadruk op duurzaamheid, containerlogistiek, en bedrijven in de Biobased Economy en Agrifood. Het toekomstbeeld van de haven omvat maximale bereikbaarheid en connectiviteit, zowel fysiek als digitaal, waardoor de haven een hub voor handel en transport wordt en blijft. Om dit te bereiken wordt ingezet op de volgende strategische doelstellingen en thema's.

- **Multimodale connectiviteit:** Investeren in multimodale transportinfrastructuur om de haven als centrale schakel in handelsroutes te behouden.
- **Optimalisatie transportcorridors:** Verbeteren van verbindingen met economische centra in het achterland door geoptimaliseerde transportcorridors en efficiënte logistieke oplossingen.
- **Meerjarig beheerplan:** Opstellen van een meerjarig plan voor beheer en onderhoud van de haven voor een goed ontsloten haven voor alle modaliteiten.
- **Intermodaliteit:** Versterken van samenwerking met alle modaliteiten voor naadloze intermodale oplossingen voor vracht en passagiers.
- **Real-time logistieke informatie:** Implementeren van een geïntegreerd logistiek platform dat real-time informatie biedt over transportopties en verkeerssituaties. Uitwerking hiervan vindt momenteel plaats via het Digital Twin project 'samen digitaal op weg.

- **Aansluiting transportnetwerk:** Ontwikkelen van partnerschappen met Europese, nationale en regionale autoriteiten voor goede aansluiting met transportnetwerken.

De onderzoeksvisie Haven moet eraan bijdragen dat de haven een belangrijke rol blijft spelen nu en in de komende jaren en bijdraagt aan een duurzame toekomst.

3.3.6 Plaatsingsbeleid voor publieke laadpalen elektrisch vervoer

Elektrische voertuigen (EV) zijn in Nederland aan een opmars bezig. De stijging van het aantal EV is niet incidenteel, maar kent een structurele groei. Daarmee neemt elektrisch rijden een steeds grotere rol in binnen Nederland en rijden steeds meer inwoners in onze gemeente elektrisch. Inwoners, bezoekers en forensen die geen mogelijkheid hebben om op eigen terrein te laden zijn afhankelijk van publieke laadvoorzieningen om elektrisch te kunnen laden. Hierbij speelt de gemeente als verantwoordelijke van de publieke ruimte een belangrijke rol.

De gemeente in 2022 de mogelijkheden verkend ten aanzien van verschillende organisatiemodellen voor laadinfrastructuur. Vanuit de samenwerkende provincies Noord-Brabant en Limburg is de mogelijkheid geboden om mee te doen aan een grootschalige aanbesteding. Hierbij wordt een exclusieve concessie toegekend aan een laadpaalexploitant (CPO) voor het plaatsen, beheren en exploiteren van publieke laadpunten in nagenoeg alle gemeenten in Noord-Brabant en Limburg. De provincies nemen de financiële risico's en organisatiekosten voor hun rekening. Door deel te nemen is de gemeente verzekerd van een plaatsingsperiode tot en met 2024. De exploitatie, beheer en onderhoud loopt na de plaatsingsperiode nog zes jaar door.

Op strategische locaties in de gemeente zijn laadpalen geplaatst. Voor overige locaties gelden de volgende voorwaarden voor het plaatsen van een nieuwe laadpaal:

- Er moet aantoonbare behoefte zijn door een aanvraag van een bewoner of forens (minimaal 20 uur per week werkzaam op de aanvraaglocatie) die een elektrisch voertuig in bezit of in gebruik heeft dan wel krijgt. Met dit elektrische voertuig kan minimaal 50 km (conform WLTP-meetmethode) elektrisch worden gereden.
- Als op loopafstand van circa 300 meter al een laadpaal aanwezig is, dan wordt aan de hand van het gebruik bepaald of een extra laadpaal noodzakelijk is.
- De aanvrager beschikt niet over een eigen terrein waarop een elektrische auto middels een eigen aan te brengen laadvoorziening kan worden opgeladen.
- Als de gemeente een vaste standplaats aanvraagt voor een deelauto-concept, dan dient de leverancier van de paalpalen daaraan mee te werken en reserveert de gemeente tenminste één parkeervak d.m.v. het plaatsen van een verkeersbord met reservering voor het deelauto-concept.

CONCEPT

3.3.7 Nota Parkeernormering Bergen op Zoom

In de Visie Verkeer en Parkeren (2012) was de volgende ambitie opgenomen: "*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 verkeerbeleid met ruime en praktische kaders.*"

Deze ambitie is in oktober 2015 vertaald in gemeentelijke parkeernormen. Hierbij wordt uitgegaan van het gemiddelde van de CROW-bandbreedte zoals opgenomen in CROW-publicatie 317 (oktober 2012). Het CROW heeft haar kencijfers voor parkeernormen in 2024 voor het laatste geactualiseerd. CROW-publicatie 744 'Parkeerkencijfers, basis voor parkeernormering' bevat de meest recente gegevens.

De gemeente heeft, net als veel andere gemeenten, een grote woningbouwambitie (zie paragraaf 2.3). De vigerende parkeernormen zijn echter weinig flexibel en bieden weinig ruimte voor maatwerk. De haalbaarheid van nieuwbouwontwikkelingen staat hierdoor onder druk.

De gemeente heeft behoefte aan meer flexibiliteit voor wat parkeernormen. Actualisatie van de beleidsregels parkeernormen staat daarom als actie beschreven in paragraaf 6.4. Bij het opstellen van de nieuwe parkeernormen wordt gebruik gemaakt van de in 2024 geactualiseerde publicatie 'Parkeerkencijfers, basis voor parkeernormering' van het CROW. Op basis hiervan wordt een lijst met passende parkeernormen opgesteld voor verschillende gebieden in de gemeente. In paragraaf 4.5 wordt ingegaan op landelijke trends op het gebied van parkeernormen.

CONCEPT

4 Landelijke trends en ontwikkelingen

Naast het vastgestelde beleid op alle niveaus (zie hoofdstuk 3) zijn er verschillende sociaal-maatschappelijke trends en ontwikkelingen (van lokale tot nationale schaal) die ons mobiliteitsgedrag en mobiliteitssysteem de komende jaren sterk zullen beïnvloeden. Deze staan hieronder beschreven, waarbij ook direct is aangegeven wat de verwachte impact voor Bergen op Zoom is.

4.1 We bezitten in Nederland steeds meer auto's



Het aantal personenauto's in Nederland blijft groeien. Op 1 januari 2024 waren er 9,1 miljoen personenauto's. Dat is 1,7% meer dan een jaar eerder. Vergeleken met vijf jaar geleden zijn er 7,4 procent meer personenauto's[2]. Het aantal elektrische en hybride auto's nam sterk toe. Begin 2024 telde Nederland bijna 1,3 miljoen elektrische en hybride auto's, een toename van 31,2 procent ten opzichte van januari 2023.

Door de vergrijzing (zie paragraaf 4.6) zijn er landelijk (relatief) steeds meer mensen van 65 jaar en ouder. In deze leeftijdsgroep was het autobezit per duizend inwoners op 1 januari 2018 een derde hoger dan tien jaar eerder. Het aantal personenauto's van 65-plussers nam tussen 2019 en 2024 van bijna 1,8 miljoen naar bijna 2,1 miljoen toe. De groep 30-minners had op 1 januari 2024 zo'n 10 procent van alle personenauto's in bezit. Dit staat haaks op het beeld dat men (wereldwijd) heeft dat jongeren zich steeds meer afkeren van een eigen auto en volledig uitgaan van de fiets, OV en vormen van deelvervoer (zie ook paragraaf 4.2).

Het gemiddeld autobezit in Nederland verschilt uiteraard tussen regio's. In de centra van steden is het gemiddeld autobezit 0,6 auto's per huishouden. Dit heeft te maken met de nabijheid van werkplekken, voorzieningen, winkels en openbaar vervoer, maar ook vanwege parkeerregulering en parkeerdruk. Buiten de grote steden is het gemiddeld autobezit meer dan twee keer zo hoog. Hier is de beschikking over een auto vaak een noodzaak om bijvoorbeeld arbeidsplaatsen en sociale contacten te bereiken.[3]

Het gemiddeld autobezit in Bergen op Zoom lag op 1 januari 2023 op 1,0 personenauto's per huishouden. Dit komt overeen met het gemiddeld autobezit in Nederland. Het autobezit is het laagst in het centrum van de kern Bergen op Zoom (0,87 per woning) en met gemiddeld 1,63 auto per woning het hoogst in de wijk De Markiezaten.[4]

[2] *Bron: Hoeveel personenauto's zijn er in Nederland? | CBS*
[3] *Bron: Atlas van de auto | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid*
[4] *Bron: Atlas van de auto | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid*

4.2 We bezitten in Nederland steeds meer fietsen



Fietsen leidt tot een langer en gezonder leven. Fietsen is ontspannend, gemakkelijk, voordelig en resulteert in minder uitstoot van broeikasgassen en luchtverontreiniging dan gebruik van de auto (en de meeste andere vervoermiddelen). Door het realiseren van directere fietsroutes naar de belangrijkste bestemmingen en door bestaande fietsroutes veiliger en comfortabeler te maken, maakt men het fietsen aantrekkelijker.

Op het gebied van de fiets zien we de volgende trends:

- Mensen reizen steeds slimmer en bewuster. In de grote steden is er de afgelopen jaren een toename geweest van deelsystemen voor auto, scooter en fiets. Dit wordt vooral gebruikt door jongeren en jongvolwassenen. Het bezit van een auto is door de opkomst van deze concepten in grote steden niet meer noodzakelijk. De aanschaf van een auto is voor veel jongeren vanuit kostenoogpunt ook niet mogelijk.
- De fiets als lifestyle-symbool. Er zijn steeds meer verschillende soorten fietsen op straat zichtbaar: reguliere fietsen, herkenbare deel- en leenfietsen, bakfietsen, citybikes, cityhoppers, fatbikes et cetera. De fiets is uitgegroeid tot lifestyle symbool, als belangrijke functionele én trendy accessoire die benadrukt wie je bent. Een grotere diversiteit in fietsen, die ook in Bergen op Zoom zichtbaar is, vraagt om andere fietsvoorzieningen dan het standaard fietsenrek.
- De opkomst van de elektrische fiets. Het waren eerst vooral ouderen die een elektrische fiets in bezit hadden, maar inmiddels is de elektrische fiets ook populair bij andere doelgroepen. De grotere actieradius zorgt ervoor dat langere woon-werk afstanden fietsend kunnen worden afgelegd. Dit maakt de elektrische fiets en ook de speedpedelec aantrekkelijk voor inwoners en bewoners die verder van de winkels, werk en voorzieningen wonen.
- Tegelijkertijd zijn er landelijk zorgen over het gebruik van de fatbike door jongeren. Uit data van dertien spoedeisende hulpen blijkt bijvoorbeeld dat het aantal slachtoffers door een ongeval met een fatbike in de eerste helft van 2024 twee keer zo hoog lag als in heel 2023. 60 procent hield daar ernstig letsel aan over[5].

[5] *Bron; Enorme stijging ongevallen met fatbike's | DAS*

CONCEPT

4.3 We maken in Nederland meer gebruik van deelvervoer



Het aanbod van deelvervoer en het gebruik ervan groeit, maar het aandeel in de totale mobiliteit is nog steeds laag. De deelauto bestaat het langst en heeft aantoonbare voordelen.

De Staat van de deelmobiliteit 2024 van CROW-KpVV en het Nationaal Programma Natuurlijk!Deelmobiliteit (N!D) biedt een totaaloverzicht van de ontwikkelingen op deelmobiliteitsgebied in Nederland. De belangrijkste conclusies zijn als volgt[6]:

- Nederland telde in september 2024 meer dan 43.500 deelvoertuigen. Het merendeel van deze voertuigen zijn deelfietsen (61%), met de OV-fiets als grootste partij. De deelscooter (20%) en deelauto (17%) vormen samen ruim een derde van het aanbod. De deelbakfiets (2%) is een relatief nieuwe modaliteit die momenteel nog in kleine aantallen beschikbaar is.
- Voor het eerst is een lichte daling zichtbaar in het aanbod van deelvoertuigen ten opzichte van vorig jaar. Deze afname geldt voor alle vier de modaliteiten (deelauto's, deelfietsen, deelscooters en deelbakfietsen), al was bij deelscooters de neerwaartse trend al eerder ingezet. De afname zit hem vooral in de daling van het aantal aanbieders. Tegelijk groeien grote spelers, zoals Greenwheels, OV-fiets en Check door.
- Deelvervoer blijft in absolute aantallen voornamelijk geconcentreerd in de grotere steden, zoals Amsterdam, Den Haag, Rotterdam, Utrecht, Eindhoven en Groningen. Amsterdam is koploper wat betreft de deelauto's en deelfietsen. Rotterdam staat bovenaan wat betreft de deelbakfietsen en deelscooters. Toch zijn er ook kleinere gemeenten met een relatief hoog aantal deelvoertuigen, met name voor deelauto en deelfiets (bijvoorbeeld Culemborg en Diemen).
- Deelvervoer heeft een positief effect op autobezit: een vijfde van de respondenten zegt de aankoop van een auto uit te stellen, ruim een kwart is niet meer van plan een auto te kopen en nog eens een vijfde heeft de auto al de deur uit gedaan. De deelscooter wordt in een derde van de gevallen gecombineerd met gebruik van het openbaar vervoer.
- De factoren prijs/kosten, aanbod, beschikbaarheid en bereikbaarheid bepalen voornamelijk de bereidheid van mensen om over te gaan op het gebruik van deelvervoer. Het bezoeken van

[6] *Bron: CROW | Staat van de deelmobiliteit 2024*

vrienden/familie, dagje uit of evenementen is voor de deelauto, deelfiets en deelscooter het belangrijkste reisdoel. De deelbakfiets wordt het meeste gebruikt voor het halen/brengen van goederen. Ook voor de deelauto is dit een belangrijk reisdoel.

- De belangrijkste reden om gebruik te maken van de deelauto en deelbakfiets is voor respondenten dat zij het vervoermiddel niet zelf bezitten. Voor de deelfiets is dit de combinatie met het ov. Bij de deelscooter is de reden van gebruik wat diffuser. 'Lopen' is het belangrijkste voor- en natransport voor de deelauto, deelbakfiets en deelscooter. Voor de deelfiets is dit de trein.

Deelvervoer is vaak gekoppeld aan 'Mobility as a Service (MaaS)'. De letterlijke vertaling hiervan is 'mobiliteit aanbieden als een dienst'. Via MaaS-platforms kan éénvoudig de beste vervoersoplossing worden gekozen voor een reis. Hierbij kan gebruik gemaakt worden van regulier OV, Uber, de eigen leaseauto, deelauto's, deelfietsen, deelscooter etc.

De verwachtingen over MaaS waren lange tijd hooggespannen. Het heeft immers de potentie om ketenmobiliteit (mobiliteit van deur tot deur) verder te versterken. Het KiM heeft eind 2018 onderzoek gedaan naar de gedragseffecten van MaaS. Het KiM constateert dat vooral jongvolwassenen (18-30 jaar), die in grote steden wonen, tot de 'early adopters' van MaaS behoren. Hierbij gebruiken ze de aangeboden diensten vooral voor incidentele verplaatsingen. Het is volgens het KiM nog onzeker of MaaS in de dagelijkse praktijk daadwerkelijk tot gedragsverandering gaat leiden.

4.4 We reizen in Nederland minder met het openbaar vervoer dan in 2019

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

Het was al snel weer drukker op de Nederlandse wegen. De ANWB constateerde dat de filezwaarte (lengte x duur file) op de Nederlandse wegen in 2023 met 8% is gestegen ten opzichte van het jaar ervoor. Overdag stonden er fors meer files dan in 2023, met een stijging van 18%. Vooral op woensdag en donderdag was het overdag veel drukker, met een toename van respectievelijk 40% en 25%.[7] De landelijke filedruk was hiermee niet eerder zo hoog als in 2024.

Het openbaar vervoer staat tegelijkertijd onder druk. In 2023 werd er ruim 13% minder vaak ingecheckt in het openbaar vervoer dan in 2019. Het aantal OV-gebruikers was in 2023 weliswaar toegenomen ten opzichte van 2022 (+15,5%), maar lag onder het niveau van 2019.[8] Over 2024 geldt dat het aantal reizigers bij de NS met 4,3 procent ten opzichte van vorig jaar, maar er zijn nog steeds structureel minder reizigers dan in 2019 (2024: 92%).[9]

Het monitoren van de ontwikkelingen is essentieel om een beeld te houden op de 'situatie op straat' en om de noodzaak voor het nemen van maatregelen goed te kunnen onderbouwen. Deze nota mobiliteit bevat het afwegingskader hiervoor. Wanneer neemt de gemeente Bergen op Zoom verkeersmaatregelen? En welke strategie wordt hierbij gevolgd? Lees hierover meer in de hoofdstukken 5, 6 en 7.

[7] *Bron: 8 procent meer files op de Nederlandse wegen in 2024 | ANWB*
[8] *Bron: Ruim 15 procent meer check-ins in het openbaar vervoer in 2023 | CBS*
[9] *Bron: NS jaarcijfers 2024: Oplopende kosten en investeringen in kwaliteit drukken financieel resultaat NS*

CONCEPT

4.5 We bouwen in Nederland bij nieuwbouw minder parkeerplaatsen

Parkeernormen stellen eisen aan de te realiseren parkeercapaciteit bij nieuwbouw. De gemeente bepaalt de hoogte van deze normen. De parkeerkencijfers van het CROW dienen hierbij als richtlijn. Deze getallen zijn gebaseerd op de huidige situatie. Het CROW is het kennisinstituut voor parkeren.

Diverse grotere steden hanteren al lagere tijd (fors) lagere parkeernormen verlaagd. Amsterdam heeft in haar Nota Parkeernormen (2017) voor centrum-locaties (A-locaties) zelfs geen minimum parkeernorm meer opgenomen.

De reden voor gemeenten om hun parkeernormen te verlagen heeft te maken met ondersteuning van onder andere de volgende bovenliggende ambities: verbeteren kwaliteit openbare ruimte, stimuleren lopen, fietsen en gebruik openbaar vervoer, beter benutten van bestaande parkeerplaatsen en realisatie van betaalbare woningen.

Het verlagen van parkeernormen lijkt haaks te staan op de trend van alsmaar toenemend autobezit (zie vorige paragraaf). Belangrijk aandachtspunt bij het toepassen van lagere parkeernormen bij woningen is dat dit veelal samen gaat met een sterk sturend parkeerregime. Zonder parkeerregulering kan immers niet worden voorkomen dat bewoners van een nieuwbouwcomplex -met een beperkt aantal parkeerplaatsen op eigen terrein- de auto op straat parkeren, waardoor de parkeerdruk in de omgeving toeneemt en/of problemen in de betreffende woonwijk ontstaan.

4.6 We worden in Nederland steeds ouder

Als mensen stoppen met werken, veranderen hun dagelijkse routines en bezigheden en gaan zij zich anders gedragen. Zij verplaatsten zich:

- met andere motieven en doelen (vrijetijdsverplaatsingen in plaats van woon-werk verkeer);
- op andere tijdstippen (meer verspreid over de dag);
- over andere afstanden en met andere vervoermiddelen dan voorheen.

De babyboomgeneratie is welvarender, vitaler, actiever en mobieler dan vorige generaties ouderen. Deze groep heeft veelal een auto en zal deze tot op hoge leeftijd gebruiken. Een steeds groter deel van de afgelegde verplaatsingen en kilometers komt hierdoor voor rekening van ouderen.

Het bezit van een auto draagt bij aan de zelfredzaamheid van ouderen. Vooral buiten de grote steden is het bezit van, of op zijn minst de toegang tot, een auto van groot belang bij het onderhouden van sociale contacten, het gebruikmaken van voorzieningen en het deelnemen aan activiteiten buitenshuis. Dit komt door de beschikbaarheid van goed openbaar vervoer binnen de grote steden. Hiermee is voor ouderen in de kernen Lepelstraat, Halsteren en Heimolen toegang hebben en houden tot goede, passende vormen van mobiliteit essentieel voor de mogelijkheid tot langer zelfstandig kunnen wonen in de eigen kern

De komende decennia neemt het aantal oudere verkeersdeelnemers verder toe. Dit vraagt blijvende aandacht voor verkeersveiligheid (infra en educatie). Ouderen hebben namelijk een grotere kans om bij een ongeval betrokken te raken (reactievermogen, inschatting, etc.) en door een verkeersongeval te overlijden dan de gemiddelde verkeersdeelnemer.

CONCEPT

4.7 We hanteren in Nederland steeds vaker 30 km/uur als norm



Binnen de bebouwde kom van de gemeente wordt nu onderscheid gemaakt tussen gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/h (GOW50) en erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 km/h (ETW30). Duurzaam Veilig gaat bij 50 km/uur uit van ‘scheiden moet’ en bij 30 km/uur van ‘mengen mag’.

In veel steden is de afgelopen jaren een nieuw wegtype geïntroduceerd: de gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/h (GOW30). Dit betreft veelal wegen die zowel een verblijfsfunctie als een verkeersfunctie vervullen, en/of wegen waar het mogelijk is deze veilig in te richten met bijvoorbeeld vrijliggende fietspaden.

Het terugbrengen van de snelheidslimiet in een gebied van 50 km/uur naar 30 km/uur, kan een aanzienlijke veiligheidswinst opleveren. Hoe groter de daling van de feitelijke rijsnelheid, hoe groter het veiligheidseffect. In een studie begin jaren negentig, toen de introductie van 30km/uur-gebieden op wat grotere schaal gestalte kreeg, werd landelijk een daling van het aantal letselongevallen gevonden van gemiddeld 22%.[10] Bij een maximale snelheid van 30 km/uur is de overlevingskans van een voetganger bij een botsing met een auto 95%. Dat is 10% hoger dan bij 50 km/uur.[11] Daarnaast zorgt een lagere snelheid voor minder uitstoot van schadelijke stoffen en geluid.

De beoogde effecten worden echter alleen gehaald als er dan ook echt niet sneller dan 30 km/uur kan worden gereden. Alleen het plaatsen van een 30-bord zal hiervoor niet voldoende zijn; het is namelijk belangrijk dat een 30km/uur-limiet ook geloofwaardig is. Een passende inrichting van wegvakken, kruispunten en overgangen is bij GOW30 essentieel om de verkeersveiligheid en leefbaarheid ook daadwerkelijke te verbeteren.

[10] *Bron: Snelheid - Hoeveel veiliger wordt het met 30 km/uur als de norm binnen de bebouwde kom?*
[11] *Bron: 30 km/u in de stad - Gemeente Amsterdam*

4.8 De verwachte impact op Bergen op Zoom

Voorstaande landelijke trends en ontwikkelingen hebben in meer en mindere mate impact op mobiliteit in de gemeente en keuzes die moeten worden gemaakt. De belangrijkste staan hieronder beschreven:

- Het gemiddeld autobezit in Bergen op Zoom lag op 1 januari 2023 op 1,0 personenauto's per huishouden. Dit komt overeen met het gemiddeld autobezit in Nederland. Onze woningbouwambitie zorgt er de komende jaren voor dat het aantal auto's in de gemeente en daarmee de druk op het bestaand wegennet gaat toenemen (zie ook paragraaf 2.3). We verwachten niet dat MaaS-oplossingen of andere vormen van deelvervoer op korte termijn een volwaardig alternatief voor het bezit (inclusief private lease) en het gebruik van de privéauto gaan vormen.
- In 2015 is bij het opstellen van de gemeentelijk parkeernormen uitgegaan van het gemiddelde van de CROW-bandbreedte (zie paragraaf 3.3.7). Dit sluit aan op het huidig autobezit in de gemeente. Actualisatie van de beleidsregels parkeernormen staat als actie beschreven in paragraaf 6.4. Op basis van de mobiliteitsambities zoals beschreven in volgend hoofdstuk wordt bepaald of bij nieuwbouw in de gemeente een ander uitgangspunt moet worden gehanteerd. Dit wordt na vaststelling van de Nota Mobiliteit vertaald in nieuwe 'Beleidsregels parkeernormen Bergen op Zoom'.
- Fietsen is en blijft populair. Er komen steeds meer en verschillende soorten fietsen bij. Onze inwoners en bezoekers hebben niet alleen behoefte aan veilige en snelle fietsroutes (zie ook paragraaf 2.1.1), maar ook aan mogelijkheden om hun fiets veilig, ordelijk en gemakkelijk te parkeren. Dit vraagt om keuzes ten aanzien van de openbare ruimte. In hoofdstuk 6 wordt nader ingegaan op fietsparkeren bij bezoekersaantrekkende functies zoals de binnenstad van de kern Bergen op Zoom.
- De provincie Noord-Brabant is als vervoersautoriteit verantwoordelijk voor het openbaar (bus)vervoer in de gemeenten (zie paragraaf 3.2.2). De gemeente heeft hierin geen taak, anders dan de infrastructuur en de (halte)voorzieningen op het eigen wegennet. Vanaf 1 januari 2025 biedt Bravoflex een oplossing voor locaties waar de bus minder vaak komt of te ver weg is en maakt met name de kleine kernen in het buitengebied beter bereikbaar. Echter, niet iedereen is nog bekend met deze vorm van openbaar vervoer. Hier liggen de komende jaren kortom kansen.
- De komende decennia neemt het aantal oudere verkeersdeelnemers verder toe. Dit vraagt blijvende aandacht voor verkeersveiligheid (zie ook paragraaf 2.2). Ouderen hebben namelijk een grotere kans om bij een ongeval betrokken te raken (reactievermogen, inschatting, etc.) en door een verkeersongeval te overlijden dan de gemiddelde verkeersdeelnemer. Tegelijkertijd is de komende jaren ook blijvende aandacht voor verkeersveiligheid rondom bijvoorbeeld scholen vereist. Kinderen zijn immers eveneens kwetsbare verkeersdeelnemers die extra moeten worden beschermd. Dit kan enerzijds door via infrastructurele maatregelen goed gedrag af te dwingen (inclusief passende snelheden), anderzijds door het voorkomen van ongevallen voor bijvoorbeeld gedrag veranderende campagnes. In hoofdstuk 6 wordt hier nader ingegaan.

CONCEPT

5 Wat zijn onze mobiliteitsambities?

Op 1 april 2025 is tijdens een informele sessie de huidige situatie en diverse dilemma's met vertegenwoordigers van de gemeenteraad besproken. De uitkomsten van de dilemma's die tijdens deze bijeenkomst via Mentimeter zijn voorgelegd zijn separaat bijgevoegd.

CONCEPT

6 Hoe gaan we dit doen?

6.1 Oplossingsrichting X

6.2 Oplossingsrichting Y

6.3 Oplossingsrichting Z

6.4 Actualisatie parkeernormen

CONCEPT

7 Overzicht maatregelen en acties

In onderstaande paragrafen zijn de maatregelen en acties uit het vorige hoofdstuk samengevat weergegeven.

7.1 Maatregelen korte termijn (2026-2027)

7.2 Maatregelen middellange termijn (2027-2029)

7.3 Maatregelen lange termijn (2030-2035)

CONCEPT