PI12-08939

Visie Verkeer en Parkeren

Kaders voor nieuw beleid

Documentinformatie	
Projectleider	Remko van der Borght
(Gedelegeerd) opdrachtgever:	Robert Deliën
Paraaf goedkeuring opdrachtgever:	Datum: 15 augustus 2012

Documenthistorie		
Versie:	Versie 2.2	Datum: woensdag 15 augustus 2012
Besproken in MT/ DT:		Datum:
Ter informatie naar OR:		Datum:

VASTGESTELD IN DE GEMEENTERAAD OP 27 september 2012

INHOUDSOPGAVE

1 INLEIDING 3

1.1 Aanleiding 3
1.2 Doel nieuw beleid 3
1.3 Werkwijze 4

2 EVALUATIE 5

2.1 Algemeen 5
2.2 Bergen op Zoom anno nu 5
2.3 Parkeernota lange termijn 1998 6
2.4 VSP 2005 - 2015 6

3 VISIE VERKEER EN PARKEREN 7

3.1 Ambitie 7
3.1.1 Doelgroepenbenadering 7
3.1.2 B-B-B-B benadering 8
3.2 Beleidskaders 8
3.3 Uitvoering 9

4 BEREIKBAARHEID 10

4.1 Bereikbaar Bergen op Zoom 10
4.2 Eenduidig en gastvrij parkeren voor alle doelgroepen 13

5 DUURZAAMHEID 16

5.1 Duurzaam Bergen op Zoom 16

6 LEEFBAARHEID 18

6.1 Leefbaar Bergen op Zoom 18

7 DUIDELIJKHEID 19

7.1 Duidelijk Bergen op Zoom 19

8 VERKEERSVEILIGHEID 20

8.1 Verkeersveilig Bergen op Zoom 20

1 Inleiding

Voor u ligt de “Visie Verkeer en Parkeren Bergen op Zoom”. De visie bevat de ambitie, uitgangspunten en kaders voor het gemeentelijk verkeer en parkeerbeleid. Deze uitgangspunten en kaders zijn op hoofdlijnen, de nadere uitwerking vindt plaats in het nog op te stellen Parkeerbeleidsplan en Verkeerbeleidsplan. Er wordt gestreefd naar een consistent verkeer- en parkeerbeleid met oog voor de lange termijn, met voldoende flexibiliteit voor het anticiperen op nieuwe ontwikkelingen.

De basis voor het huidige parkeerbeleid is gevormd met de vaststelling van de Parkeernota uit 1998. Voor het onderdeel verkeer geldt het huidige Verkeer Structuur Plan (VSP) uit 2005.

Met de voorliggende visie wordt de basis gelegd voor de nieuwe beleidsnota’s op het gebied van parkeren en verkeer en de daaruit voorkomende uitvoeringsagenda’s.

1.1 Aanleiding

Het vastgestelde beleid voor verkeer en parkeren staat op dit moment beschreven in het VerkeerStructuurPlan 2005-2015 (VSP) en in de Parkeernota 1998. De actiepunten die zijn omgenomen in de parkeernota, inclusief alle benoemde projecten zijn inmiddels uitgevoerd. Voor wat betreft het VSP geldt dat ongeveer de helft van het uitvoeringsprogramma is afgerond. Het thema parkeren in de gemeente vraagt om een actualisatie. In de afgelopen periode zijn al diverse pilots uitgevoerd rond parkeren. Nieuw parkeerbeleid moet meer structuur en duidelijkheid gaan geven naar een ieder en moet zorgen voor een helder parkeersysteem.

Parkeren is geen doel op zich, maar een middel. Parkeren en mobiliteit gaan hand in hand. Keuzes op het gebied van mobiliteit zijn ook van invloed voor parkeren. Uit de tussentijdse evaluatie van het VSP blijkt dat hierin een aantal grote projecten niet zijn meegenomen. Daarnaast levert de Structuurvisie 2030 aanknopingspunten voor het uitwerken van nieuw mobiliteitsbeleid.

1.2 Doel nieuw beleid

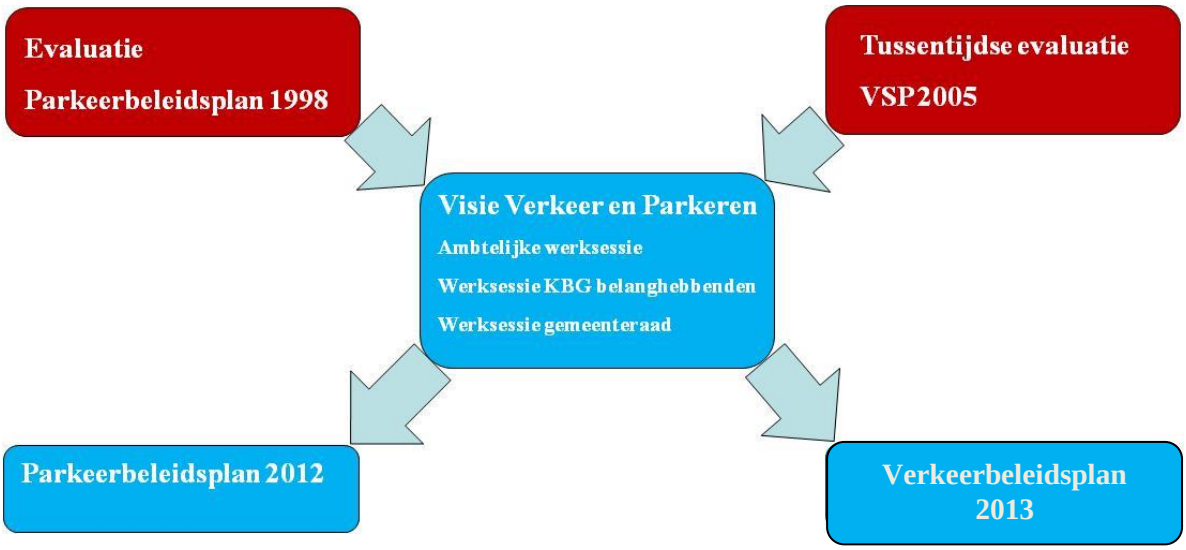
De gemeente Bergen op Zoom heeft behoefte aan een praktisch en goed uitvoerbaar verkeers- en parkeerbeleid. Dit nieuwe beleid wordt concreet geformuleerd en dient een werkbaar toetsingskader aan te reiken waarbinnen ruimte is voor praktische oplossingen. De gemeente zet in op versimpeling van het huidige parkeerbeleid, omdat de laatste jaren een lappendeken is ontstaan van regels en uitzonderingen door het klantgericht leveren van maatwerk. Daarnaast moet het parkeerbeleid voldoende toegesneden zijn op nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente Bergen op Zoom en op nieuwe (technische) ontwikkelingen binnen het vakgebied. Deze ruimtelijke ontwikkelingen vragen ook om een daarop toegesneden verkeerssysteem. Het nieuwe Verkeerbeleidsplan wordt toegespitst op deze ontwikkelingen in zowel het centrum als daarbuiten.

De visie verkeer en parkeren biedt de gemeente een aantal richtinggevende handvatten (kaders) hoe om te gaan met de diverse vraagstukken op het gebied van verkeer en parkeren die in Bergen op Zoom spelen – of in de toekomst kunnen gaan spelen.

Belangrijk is het creëren van draagvlak bij de verschillende doelgroepen voor het nieuwe verkeers- en parkeerbeleid. De kaders voor het op te stellen Verkeer- en Parkeerbeleidsplan worden met de visie Verkeer en Parkeren vastgesteld door de gemeenteraad.

1.3 Werkwijze

In onderstaand schema is het proces weergegeven om te komen tot de Visie Verkeer en Parkeren en vervolgens het Verkeerbeleidsplan en het Parkeerbeleidsplan. De basis voor deze visie is gelegen in de evaluaties van de bestaande Parkeernota en het VSP. De evaluatie is uitgevoerd met belangenvertegenwoordigers (klankbordgroep) en gemeentelijke afdelingen die betrokken zijn bij het bepalen en uitvoeren van het parkeerbeleid en het verkeer en vervoerbeleid. In verschillende werksessies is de bestaande situatie kwalitatief geëvalueerd en zijn de wensen voor de nieuwe visie verkeer en parkeren geïnventariseerd. Ook de gemeenteraad heeft knelpunten gesignaleerd en wensen kenbaar gemaakt in een apart georganiseerde thema-avond. Dit alles heeft geresulteerd in deze Visie Verkeer en Parkeren, welke in de tweede helft van 2012 wordt uitgewerkt in een Parkeerbeleidsplan en in begin 2013 in een Verkeersbeleidsplan.



Figuur 1.1: Proces Visie Verkeer en Parkeren

2 Evaluatie

2.1 Algemeen

Voor het opstellen van de onderhavige Visie Verkeer en Parkeren zijn eerst het huidige parkeerbeleid en het huidige VSP geëvalueerd. Het uitgeschreven beleid van het parkeernota lange termijn 1998 is volledig uitgevoerd. Voor het VSP 2005 geldt dat de gemeente halverwege de uitvoering is. Door diverse nieuwe ontwikkelingen in en om Bergen op Zoom is het van belang om het VSP vervroegd te actualiseren. In het VSP is geen rekening gehouden met bijvoorbeeld de aanleg van de A4 rond Steenbergen en de projecten Schelde Vesting, Randweg Zuid-West en De Markiezaten. De conclusies uit deze evaluaties vormen het startpunt voor de nieuwe visie verkeer en parkeren voor de gemeente.

Vanzelfsprekend hangen beide evaluatiestudies nauw met elkaar samen. De belangrijkste aandachtspunten vindt u terug in dit hoofdstuk.

2.2 Bergen op Zoom anno nu

De ruimtelijke uitgangspunten worden beschreven vanuit de ligging, infrastructuur en (boven)gemeentelijke voorzieningen. Bergen op Zoom is een middelgrote gemeente van 66.000 inwoners met een Middeleeuws centrum en wijken met wijkvoorzieningen, zoals winkels, scholen en sportfaciliteiten. Naast de stad bestaat de gemeente ook nog uit de kernen Halsteren en Lepelstraat.

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

Het centrum kent twee aan elkaar gelegen winkelgebieden het Vierkantje (speciaal zaken) en rond de Parade (ketens). Naast het winkelen is Bergen op Zoom ook een recreatieve stad met het Markiezenhof en de overige Middeleeuwse gebouwen. Het centrum wordt vanaf diverse invalswegen bereikt. Vanaf de A58/A4 is afrit 27 de afrit waar naar het “centrum” wordt verwezen. Men komt dan via de Wouwsestraatweg naar het centrum gereden.

Ten noorden van de stad Bergen op Zoom liggen de kernen Halsteren en Lepelstraat. Van oudsher liep de doorgaande route vanaf Rotterdam via Steenbergen door Halsteren naar Bergen op Zoom. Met de komst van de A4 is deze doorgaande verbinding verlegd. Deze route (Steenbergseweg) doorsnijdt Halsteren in een oost en een west deel. De Dorpsstraat in Halsteren fungeert als centrumfunctie. Hier zijn de bekende ketens en enkele speciaal zaken gevestigd. Ten noorden van de N286 ligt de kern Lepelstraat met 1.500 inwoners.

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

Specifiek voor parkeren zijn de volgende uitgangspunten te noemen:

- Gereguleerd gebied in drie zones binnen de centrumring, in een schil daaromheen en bij het ziekenhuis.
- Twee parkeergarages (Achter de Grote Markt en De Parade) en één plein met achteraf betaald parkeren primair bedoeld voor bezoekers van het centrum (Pastoor Joorenplein);

- Zeven parkeerpleinen: Binnen de centrumring de Korenmarkt, het St. Catherinaplein en het Mineurplein. Buiten de centrumring bij de Blokstallen, de Kaai, Geertruidaplein en Plein 13. De pleinen zijn bedoeld voor alle doelgroepen.
- Vrachtwagen parkeren vindt plaats op het industrieterrein.
- Voor het fietsparkeren zijn er drie bewaakte stallingen, namelijk bij het NS station, in de St. Annastraat en op het Pastoor Joorenplein. Daarnaast nog vier grote onbewaakte fietsvoorzieningen, namelijk bij het NS-station, aan de Kloosterstraat, Westersingel en Grote Markt (beperkt aantal).

2.3 Parkeernota lange termijn 1998

Uit de evaluatie komen de volgende onderdelen als belangrijkste naar voren:

- De locaties waar achteraf en vooraf betaald moet worden liggen scheef in Bergen op Zoom (zuidkant achteraf, noordkant vooraf betalen). Het nieuw te vormen beleid moet dit in evenwicht gaan brengen.
- Er is een fragiele balans tussen parkeren voor bewoners, ondernemers en kortparkeerders op de straatparkeerplaatsen in de beperkte ruimte in de binnenstad van Bergen op Zoom.
- De aanwezige parkeerplaatsen kennen nog geen optimale benutting.
- Optimalisering en aanpassing van het parkeerverwijssysteem om bezoekers van buitenaf beter te geleiden over de gewenste aanrijdroutes richting de parkeervoorzieningen. Dit ook in combinatie met het nieuw op te zetten Verkeerbeleidsplan en bijvoorbeeld ook nieuwe in-car (waaronder navigatiesystemen) technieken. Het parkeerverwijssysteem wordt niet optimaal benut.
- Actualisatie van de nota parkeernormen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en dit op de juiste manier juridisch inbedden (in relatie met Wet ruimtelijke ordening).

2.4 VSP 2005 - 2015

Uit de evaluatie komen de volgende onderdelen als belangrijkste naar voren:

- In het VSP is een aantal cruciale ontwikkelingen niet nadrukkelijk uitgewerkt:
    - De aanleg van de A4 bij Halsteren
    - In 2013 zorgt de doortrekking van de A4 bij Steenbergen voor een rechtstreekse verbinding met Rotterdam.
    - De ontwikkelingen rond gebouw De Zeeland aan de Markiezaatsweg met megastores en leisure zorgen voor een toename in de druk van het verkeerssysteem van de stad.
    - Het project ScheldeVesting.
    - De wijk De Markiezaten met de Markiezaatseweg.
- Nadere planontwikkelingen zorgen ervoor dat ook het VSP geactualiseerd moet worden.
- De westkant vormt op dit moment een knelpunt in de infrastructuur; hier ontbreekt goede infrastructuur om onder anderen de bereikbaarheid van Schelde Vesting, de leisure en de stad te kunnen waarborgen.
- Het VSP gaat met name over de auto verkeersstructuur van Bergen op Zoom en zegt relatief weinig over de andere modaliteiten.
- De technologische ontwikkelingen en economische crisis vragen om aanpassing van verkeersbeleid. Thuiswerken, flexibele werktijden, minder financiën voor vervoer zijn zomaar wat voorbeelden die nadrukkelijk invloed hebben op het verkeer en vervoer van de stad.

3 Visie Verkeer en Parkeren

Dit hoofdstuk beschrijft de ambitie en algemene visie op gebied van verkeer en parkeren. Deze ambitie is, binnen de bestaande overkoepelende beleidskaders, versterkt door twee uitgangspunten en verder uitgewerkt in vijf thema's. De uitgangspunten staan in dit hoofdstuk verwoord, terwijl de thema's in de volgende hoofdstukken verder uitgeschreven zijn in verschillende visiepunten.

3.1 Ambitie

De Visie Verkeer en Parkeren van de gemeente Bergen op Zoom kent de volgende ambitie:

Verkeer en Parkeren in Bergen op Zoom biedt optimale ondersteuning aan alle activiteiten (gericht op bezoekers, bewoners en werknemers/ondernemers) die in Bergen op Zoom plaatsvinden. Bereikbaarheid, Verkeersveiligheid, Duurzaamheid, Leefbaarheid en duidelijkheid zijn hierbij belangrijke pijlers. Dit resulteert in een ongecompliceerd en eenduidig parkeerbeleid en gemeentelijk verkeer- en vervoerbeleid met ruime en praktische kaders.

Om invulling te gaan geven aan deze ambitie wordt uitgegaan van de volgende twee uitgangspunten:

1. Doelgroepenbenadering
2. B-B-B-B benadering

Deze uitgangspunten worden hieronder nader toegelicht.

3.1.1 Doelgroepenbenadering

Het verkeer en parkeerbeleid heeft als voornaamste doel om de verschillende doelgroepen (bewoners – bezoekers - werknemers) op de juiste plek te laten parkeren. Doelgroepen staan centraal bij het bepalen van parkeerbeleid en het zoeken naar oplossingsrichtingen.



Figuur 3.1: Doelgroepen

Het parkeerbeleid van de gemeente heeft als belangrijkste functie om de verschillende doelgroepen te faciliteren en op de daarvoor bestemde plekken te laten parkeren. De doelgroepenbenadering staat centraal bij vrijwel ieder parkeervraagstuk, want iedere doelgroep heeft zijn eigen parkeergedrag en parkeerwensen. Dit is veelal gerelateerd aan de motieven van de doelgroep om naar een bepaalde bestemming te gaan en de locatie waar deze bestemming gevestigd is; parkeren is immers geen doel op zich. Het centrum van Bergen op Zoom trekt bijvoorbeeld bezoekers aan voor zowel de dagelijkse boodschappen als het funshoppen. Binnen de doelgroepen zijn de parkeerwensen verschillend: voor de dagelijkse boodschappen gebruikt men veelal de auto met een relatief korte parkeerduur, terwijl bij het funshoppen de parkeertijd vaak langer is.

3.1.2 B-B-B-B benadering

Om de doelgroepen op de juiste plek te laten parkeren en om oplossingen te vinden voor knelpunten op gebied van parkeren hanteert de gemeente Bergen op Zoom de B-B-B-B benadering. Deze benadering wordt ook gehanteerd bij het formuleren van nieuw verkeersbeleid.

De oplossingen worden gevonden door eerst het verkeers- en parkeergedrag te **beïnvloeden** *(door bijvoorbeeld het aanprijzen van alternatieve vervoerswijzen of parkeerfaciliteiten)*, vervolgens de aanwezige weg- en parkeercapaciteit zo goed mogelijk te **benutten** in plaats en tijd *(door bijvoorbeeld dubbel gebruik; overdag en 's avonds)*, dan (financieel) te reguleren (**beprijzen**) en tenslotte – als de voorgaande maatregelen onvoldoende effect hebben - weg- en parkeercapaciteit bij te **bouwen**.



Figuur 3.2: B-B-B-B benadering

In het uiteindelijke parkeerbeleidsplan en verkeerbeleidplan worden voor de knelpunten oplossingsrichtingen opgesteld met een doorkijk voor de korte, middellange en lange termijn. Sommige onderdelen komen uitgebreid aan bod, andere onderdelen kennen een meer beschrijvend karakter. Het principe "beïnvloeden-benutten-beprijzen-bouwen" staat hierbij centraal. Dit betekent dat niet wordt uitgegaan van het direct bijbouwen van (dure) parkeerplaatsen. Eerst bestuderen we andere mogelijkheden om de parkeerproblemen van verschillende doelgroepen op te lossen: beïnvloeden, benutten en beprijzen (reguleren).

Het nieuwe beleid voldoet aan de mobiliteitsbehoefte voor alle doelgroepen waarmee een betere leefkwaliteit van mensen en bedrijven in de stad en zijn omgeving wordt bewerkstelligd. De plannen bouwen voort op de vastgestelde beleidskaders en bij het opstellen zijn afstemming, inspraak en evaluatie sleutelwoorden.

3.2 Beleidskaders

Een visie Verkeer en Parkeren staat niet op zich maar is ondersteunend aan het strategisch beleid van de gemeente Bergen op Zoom. De verkeer- en parkeervisie moet passen binnen het ruimtelijk beleid en het daarmee samenhangend verkeers- en vervoerbeleid en ruimtelijke beleid. Onderstaande documenten vormen de beleidskaders waarbinnen de visie Verkeer en Parkeren geformuleerd is:

- Toekomstvisie Bergen op Zoom 2025;
- Structuurvisie Bergen op Zoom 2030;
- Nota milieu en duurzaamheid 2010 - 2014.

Daarnaast is het Parkeerbeleidsplan uit 1998 en het VSP uit 2005 gebruikt om de visie Verkeer en Parkeren vorm te geven, tenminste op onderdelen die nog relevant en passend zijn bij de huidige situatie en tijdsbeeld.

Deze visie vormt de basis voor het verkeer- en parkeerbeleid.
In het Parkeerbeleid vindt nadere uitwerking plaats van de doelgroepenbenadering en de speerpunten bij het gereguleerd parkeren zoals locaties, tarieven, vergunningenstelsel en toezicht.
In het Verkeerbeleidsplan vindt de nadere uitwerking plaats van de verkeerstructuur en de speerpunten voor de modaliteiten zoals auto, fiets, openbaar vervoer en schip.

3.3 Uitvoering

Om uitvoering te geven aan de visie en hierop volgende beleidstukken zijn mensen en middelen nodig. In de gemeentebegroting wordt de dekking hiervan gedaan op het product Parkeren. Daarnaast is de Parkeerreserve, die wordt gevoed door parkeerinkomsten en –afdrachten (bijv. afkoop parkeernorm), de financiële bron voor investeringen. De beleidsdoelen dienen afgestemd te zijn op de beschikbare middelen.
Bij het hele traject van parkeerbeleid naar uitvoering zijn de gemeentelijke afdelingen Ruimtelijke Ontwikkeling, Openbare Ruimte en Vastgoed & Projecten betrokken en ook de dienst Parkeerbeheer Bergen op Zoom. Parallel aan de nadere uitwerking van het beleid wordt het uitvoeringsmodel geoptimaliseerd.

4 Bereikbaarheid

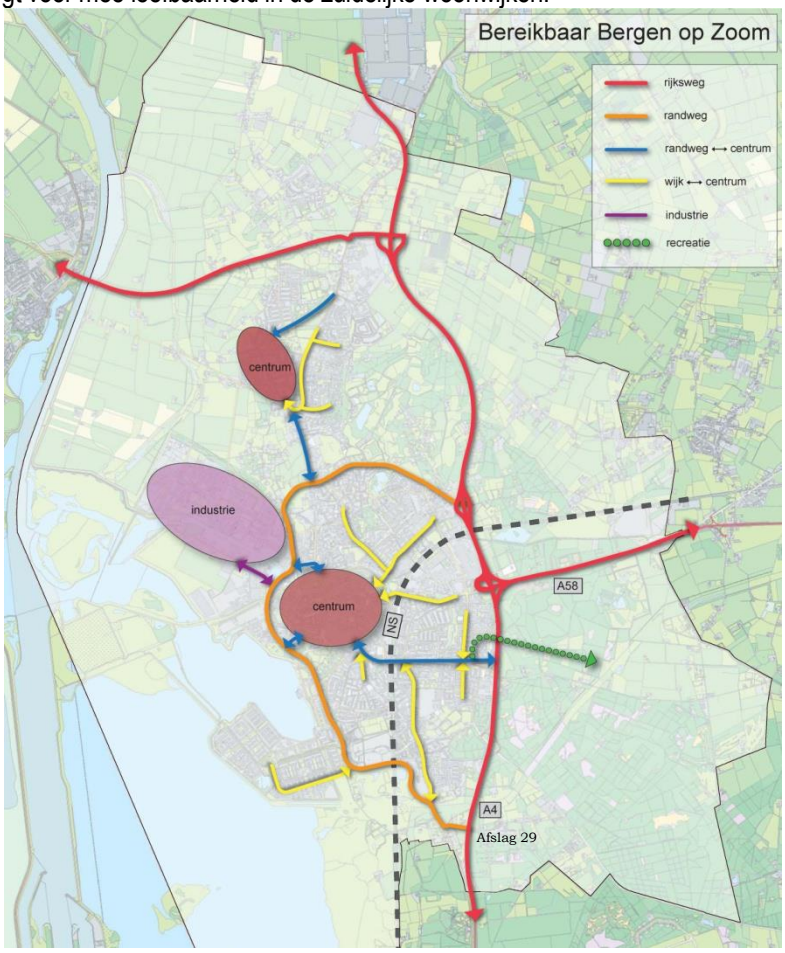
Dit hoofdstuk gaat in op de visiepunten rond het thema 'Bereikbaarheid'. Schuin gedrukt wordt kernachtig verwoord wat het visiepunt inhoudt. Dit wordt gevolgd door een meer toelichtende tekst. In een kader worden tenslotte mogelijke oplossingsrichtingen of maatregelen genoemd om invulling te geven aan het betreffende visiepunt. Deze oplossingsrichtingen zijn illustratief en zijn geen beleidskeuzes. In het Verkeerbeleidsplan en het Parkeerbeleidsplan worden deze verder uitgewerkt of onderzocht.

4.1 Bereikbaar Bergen op Zoom

Een goede bereikbaarheid van de stad en de dorpskernen voor alle verkeersmodaliteiten (langzaam verkeer, vrachtverkeer, openbaar vervoer en auto) en doelgroepen (bewoners, werknemers, bezoekers).

Om het centrumgebied, alle woonwijken en alle bedrijvengebieden op een veilige en snelle wijze te kunnen ontsluiten is het complementeren van de randweg een must. De verkeersdruk op de singels neemt toe. De komende jaren kent Bergen op Zoom een groei door de komt van ontwikkelingen rondom de Zeeland en woningbouw in Schelde Vesting. Verder moet met de uitbreiding van de containerterminal de bereikbaarheid van het industriegebied gewaarborgd blijven.

Tijdens de verschillende werksessies is naar voren gekomen dat de huidige toegang tot het centrum van centrum van Bergen op Zoom vanaf de rijksweg eigenlijk niet via de Wouwsestraatweg zou moeten lopen, maar via de Rooseveltlaan. In de structuurvisie 2030 wordt uitgegaan van een verlegde op en afrit 29 van de A4, iets wat randwegenstructuur compleet maakt en zorgt voor mee leefbaarheid in de zuidelijke woonwijken.



Figuur 4.1: Bereikbaar Bergen op Zoom

Alle verkeersmodaliteiten en doelgroepen zijn gebaat bij een bereikbare gemeente Bergen op Zoom. De huidige wegcategorisering uit het VSP wordt geactualiseerd. Een bereikbaar Bergen op Zoom laat zich als volgt vertalen:

- Rijksweg A58/A4 als toeleidende wegen

De genoemde rijkswegen zijn voor alle doelgroepen de uitvalswegen naar alle windrichtingen. De rijksweg A4 rond Steenbergen gaat in de toekomst een snellere verbinding vormen richting Rotterdam. Daarbij moet wel gelet worden op de doorstroming rond knooppunt Zoomland. Dit mag hier geen hinder van ondervinden.

- Randweg als ontsluitingsweg wijken en centrum

Om het centrum, de woonwijken en alle bedrijventerrein op een veilige en snelle manier te kunnen ontsluiten is een het completeren van de randweg een must. Met de randweg wordt het verkeer efficiënt gefaciliteerd richting de het centrum en de woonwijken om daarmee de verkeersdruk rond het centrum op de huidige centrumring te laten afnemen. Hiermee ontslaat een leefbaarder centrum en krijgt het langzaam verkeer meer ruimte.

- Ontsluiting wijken en centrum

Vanuit de verschillende woonwijken moeten de verschillende delen van het centrum bereikbaar zijn met name voor het langzaam verkeer. Voor autoverkeer geldt dat elke wijk aangetakt wordt op het centrum, maar dat doorgaand verkeer door het centrum geweerd gaat worden. Bijvoorbeeld verkeer vanuit het zuiden van Bergen op Zoom naar Halsteren, rijdt over de randweg en niet meer door het centrum / over de singels. Op deze wijze kan de ruimtelijke kwaliteit van de Singels weer teruggebracht worden naar een acceptabel niveau van een binnenstad. Voor externe bezoekers wordt de afrit “centrum”op de A58 verplaatst. De huidige afrit 27 bij knooppunt Zoomland naar het centrum komt te vervallen en wordt overgenomen door de Rooseveltlaan of door de randweg noord, indien men vanuit Rotterdam komt.
Concreet gaat het om de volgende ontsluitingswegen richting het centrum (zie plaatje pag.10):

- Burgemeester Wittelaan, Ravelstraat (noordelijke wijken)
- Wouwsestraatweg, Gagelboslaan, Rooseveltlaan (oost)
- Guido Gezellelaan, Antwerpsestraatweg (zuid-zuidoost)
- Gertrudisboulevard, Van Konijnenburgweg (west)
- Burgmeester Stulemeijerlaan (noord-noordwest)

Bij de belangrijke functie van deze wegen hoort een wegprofiel, dat de doorstroming en veiligheid waarborgt. Voor bijvoorbeeld de Rooseveltlaan en Guido Gezellelaan zijn op dit vlak knelpunten geconstateerd.

- Bereikbaarheid bedrijven en instellingen

Het industrieterrein blijft bereikbaar via de Randweg noord en de groene golf die hier is aangelegd blijft gehandhaafd. Het streven is om deze uit te breiden tot aan de Markiezaatweg. Door de Randweg west net zo vorm te geven als de Randweg noord wordt de bereikbaarheid van de industrie verbeterd. Net als de bereikbaarheid van Schelde Vesting en de westkant van het centrum. De bereikbaarheid van ziekenhuis Lievensberg is van cruciaal belang. De huidige aansluiting op het wegennet is niet optimaal. Het verplaatsen van de afrit 29 op de rijksweg A4/A58 kan niet los gezien worden van de bereikbaarheid van het ziekenhuis. Dit betekent dat afrit 28 op de rijksweg A4/A58 en de Rooseveltlaan eerst geoptimaliseerd moeten worden, alvorens de verplaatsing van afrit 29 een feit kan zijn.
De bereikbaarheid van het psychiatrisch ziekenhuis Vrederust (GGZ WNB) en de industrie per openbaar vervoer is onvoldoende. Door onder andere de uitbreiding van dagbehandelingen bij Vrederust ontstaat een druk op de bereikbaarheid, met name per openbaar vervoer. Openbaar Vervoer op Maat moet onderzocht worden.

- Bergse Plaat, Halsteren, Lepelstraat, Heimolen en Kladde

De wijk Bergse Plaat, de kernen Halsteren en Lepelstraat, Heimolen en Kladde liggen buiten de Randweg. Om vanuit deze gebieden naar het centrum van Bergen op Zoom te komen moet de randweg overgestoken worden. Hiervoor worden veilige langzaam verkeer oversteken gecreëerd en moet het auto verkeer voor een gedeelte gebruik maken van de randweg. Ook voor deze gebieden geldt dat niet meer door het centrum van Bergen op Zoom gereden kan worden. Voor Lepelstraat geldt dat de rijksweg A4 de snelste route is naar het centrum van Bergen op Zoom. De komst van de doorgetrokken A4 om Steenbergen heen zorgt ervoor dat doorgaand verkeer door Halsteren over de

Steenbergseweg tot het verleden moet gaan behoren. Deze weg wordt primair ingericht als ontsluiting van Halsteren en niet meer als doorgaande route.

Een gedetailleerd langzaam verkeer netwerk (voetgangers en fietsers) moet op een hoog kwaliteitsniveau komen zonder obstakels voor de gebruikers. Ondersteunende maatregelen, zoals bewegwijzering, stallingmogelijkheden en goede aansluiting op openbaar vervoer moeten het langzaam verkeer binnen de wijken en van en naar het centrum bevorderen. Vanuit het buitengebied moeten aantrekkelijke rechtstreekse recreatieve routes worden aangelegd naar de recreatieve voorzieningen in de binnenstad. In het buitengebeid zijn al netwerken voor mountainbikers en ruiters aangelegd. De rechtstreekse recreatieve routes vanuit de stad moeten aansluiten op deze netwerken.

Voor alle gebruikers wonende binnen de gemeente (kern en landelijk gebied) moet een betrouwbaar, kwalitatief goed en een naar doelgroep in functie onderverdeeld openbaar vervoernetwerk worden ingericht. Openbaar vervoer aansluitingen richting de Randstad en België moeten op het huidige niveau gehandhaafd blijven.

Het recreatiegebied de Brabantse Wal krijgt haar hoofdontsluiting bij de Recreatieve Poort op landgoed Lievensberg en een tweede ontsluiting bij Fort de Roovere. De insteek is om de ontsluiting voor auto's niet samen te laten vallen met de langzaam verkeerontsluiting. Het moet vanuit Bergen op Zoom met de fiets sneller zijn, dan met de auto, om de recreatie te bereiken.

Mogelijke oplossingsrichtingen:
Deze nieuwe ontsluitingsstructuur moet modelmatig worden uitgewerkt, om te kunnen zien waar welke knelpunten gaan ontstaan op het wegennet. Het gaat nu nadrukkelijk om visiepunten (kaderstellend). In het uit te werken Verkeerbeleidsplan dienen deze punten als basis. Bij de verdere uitwerking van het beleid wordt uiteraard gedegen inzicht gegeven in de consequenties ervan.

Met Rijkswaterstaat dient overleg gevoerd te worden over de afritten van de A58. Het opheffen van de afrit 27 als Centrum afrit en het verplaatsen van afrit 29 biedt kansen om onder andere de doorstroming en verkeersveiligheid te verbeteren. Zeker ook na doortrekking van de A4 om Steenbergen.

In het huidige VSP is al gesteld dat langs belangrijke gebiedsontsluitingswegen vrij liggende fietspaden moeten worden aangelegd. Dat is in de afgelopen jaren ook gebeurd. Voor het nieuwe beleid is het belangrijk om de langzaam verkeerroutes vanuit de verschillende wijken te bezien en per wijk de rechtstreekse route aan te geven. Vanuit de wijk moeten de verschillende langzaam verkeerverbindingen geënt worden op deze rechtstreekse route.

Voor de Brabantse Wal route geldt dat deze ook nader geanalyseerd moet worden. Voor deze route is het van belang dat deze zo rechtstreeks mogelijk loopt van en naar het centrum Bergen op Zoom. De fietsenstallingen moeten ruime openingstijden kennen, omdat verschillende doelgroepen gebruik maken van de stallingen.

Fietsen kan worden gestimuleerd door goede stallingen dichtbij de winkels en het toestaan van fietsen in winkelstraten.

Door het wegvallen per 2013 van de 2 buurtbussen (lijn 24 en 191) is de gemeente Bergen op Zoom genoodzaakt om alternatieven hiervoor te gaan onderzoeken. Kleinschalig openbaar vervoer al dan niet gekoppeld aan WMO vervoer zijn mogelijkheden die nader bekeken moeten worden.

4.2 Eenduidig en gastvrij parkeren voor alle doelgroepen

Bezoekers, bewoners, ondernemers en werknemers vinden in Bergen op Zoom makkelijk een parkeerplaats. Dit betekent dat er voldoende parkeercapaciteit moet zijn om de parkeervraag van deze doelgroepen te faciliteren. In het gereguleerde gebied wordt een eenduidig parkeerbeleid gevoerd. De gemeente zorgt voor goed gesitueerde parkeervoorzieningen voor gehandicapten.

Een eenduidig en gastvrij parkeerbeleid is belangrijk om de bovenregionale functie van Bergen op Zoom te bedienen. Alternatieve vervoerwijzen stimuleren door (te) weinig parkeerplaatsen aan te bieden werkt niet, zeker niet voor de verbindingen vanuit de provincie Zeeland waar nauwelijks alternatieven voor de auto aanwezig zijn. Een gastvrij parkeerbeleid betekent dat er in en rondom de binnenstad voldoende parkeerplaatsen zijn. Hiervoor wordt de BBBB benadering ingezet.

Een eenduidig en gastvrij parkeren voor alle doelgroepen laat zich als volgt vertalen:

- Binnenstad

De binnenstad is gebaat bij een duidelijk en sturend parkeerbeleid. In dit gebied zijn op straat te weinig parkeerplaatsen om alle doelgroepen te faciliteren. Om alle aanwezige parkeervoorzieningen (garages, pleinen en straten) goed te benutten, worden heldere keuzes gemaakt over welke doelgroep op welke locatie parkeert. Bewoners en kortparkerende bezoekers krijgen op straat voorrang in de binnenstad. Langparkerende bezoekers, werknemers en ondernemers parkeren in de parkeergarages en de parkeerterreinen aan de rand van de binnenstad. Om de doelgroepen op de juiste locatie te laten parkeren wordt ingezet op een duidelijke een eenduidige parkeerregulering, waarbij gestreefd wordt naar een parkeerregime voor al het straatparkeren in het centrumgebied. De beschikbare parkeerplaatsen moeten makkelijk vindbaar zijn: elke doelgroep moet weten waar deze het best kan/moet parkeren. Hiervoor wordt duidelijk gecommuniceerd met verschillende doelgroepen en op een wijze die bij de betreffende doelgroep past. De bezoekers, en dan met name het lang parkerend winkelend publiek, vinden een parkeerplaats met behulp van een duidelijk en goed functionerend parkeerverwijssysteem.

Aan het einde van alle ontsluitingswegen naar het centrum (inprikkers) van buiten de stad moet een gelijkluidend parkeerregime zijn (vooraf / achteraf betalen).

- De schil

In de schil rond de binnenstad van Bergen op Zoom hebben doelgroepen die een herkomst of bestemming hebben binnen het gebied voorrang. Voor woonstraten zijn dit de bewoners en hun bezoek. Door de doelgroepen benadering wordt het in het nieuwe beleid moet mogelijk om gebieden In de straten met een gemengde functie van wonen-winkelbedrijvigheid moeten daarnaast voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn voor de bereikbaarheid van ondernemers (niet voor werknemers). De schilgebieden zijn niet bedoeld om overloop uit de binnenstad op te vangen. Om overloop van parkeerders uit de binnenstad te weren wordt een sturend parkeerbeleid ingezet, waarbij een lappendeken van parkeermaatregelen moet worden voorkomen (duidelijkheid). Deze eenduidige regulering moet niet alleen sturen, maar ook de parkeervraag van de bewoners en ondernemers faciliteren. Kortom: er moet gekozen worden voor een regulering die de dynamiek van het gebied ondersteund, maar onaantrekkelijk is om te parkeren voor parkeerders met de bestemming binnenstad.

- Omgeving ziekenhuis

Rond het Lievensberg ziekenhuis blijft de parkeerregulering gehandhaafd. Ook voor de omgeving van het ziekenhuis geldt dat de parkeerplaatsen primair bedoeld zijn voor de doelgroep bewoners en hun bezoek. Parkerende bezoekers en werknemers van het ziekenhuis moet op het eigen terrein kunnen parkeren.

- Randen gereguleerd gebied

De gebieden buiten de schil en omgeving van het ziekenhuis zijn niet bedoeld voor de overloop van parkerende doelgroepen. Deze (woon)gebieden zijn specifiek bedoeld voor bewoners en hun bezoek. Oplossingen worden gezocht volgens de B-B-B-B benadering en opgenomen in het parkeerbeleid.

Naast het 'waterbed-effect' vanwege het centrum en het ziekenhuis hebben parkeerproblemen in woonwijken de volgende oorzaken:

- Aanwezigheid van bovenwijkse functies zoals sportvelden en buurtwinkelcentra. De parkeercapaciteit in deze woongebieden zijn echter specifiek bedoeld voor bewoners en bezoekers van bewoners. Vreemdparkeerders worden in deze woonwijken geweerd.
- Ruimtelijke inrichting en het gebruik daarvan: een te krappe parkeernorm uit het verleden of slecht gebruik van parkeren op eigen terrein. Een goed voorbeeld hiervan is de wijk Gageldonk.
  Voor parkeerproblemen in woonwijken die gerelateerd zijn aan de ruimtelijke inrichting worden oplossingen gezocht volgens de B-B-B-B benadering.

Om eenduidig en gastvrij parkeren ook in de toekomst te kunnen waarborgen is het belangrijk om de systematiek van parkeernormen te actualiseren, waarin parkeren bij inbreiding, uitbreiding en functieverandering is vastgelegd. Voldoende ruimte en een goede bereikbaarheid zijn belangrijke factoren voor de verschillende doelgroepen om zich in Bergen op Zoom te vestigen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen (inbreiding, uitbreiding en functieverandering) wordt door middel van een vaste systematiek met parkeernormering invulling gegeven aan de parkeervraag. De locatie en het type gebouw bepalen de parkeernorm en het wel of niet realiseren van parkeergelegenheid op eigen terrein. Uitgangspunt is een duurzame inrichting van de openbare ruimte, waarbij het streven is om initiatiefnemers 'parkeren op eigen terrein' te laten realiseren. Indien dit niet mogelijk is, kan de initiatiefnemer beroep doen op een afkoopregeling bij de gemeente. Voor de binnenstad kijkt de gemeente naar de mogelijkheden om de parkeervraag van bezoekers te faciliteren in de reeds bestaande parkeervoorzieningen, mits de parkeerbalans dit toestaat.

Grote voertuigen als vrachtauto's en bussen parkeren buiten de woongebieden op speciaal daarvoor aangewezen plaatsen. Het aanbieden van bewaakte parkeerplaatsen is geen kerntaak van lokale overheden en wordt bij voorkeur aan de branche zelf of particuliere investeerders overgelaten. Bergen op Zoom ondersteunt deze initiatieven wel. De omvang van grote voertuigen levert bij parkeren twee problemen op. In de eerste plaats belemmeren zij het zicht voor bewoners en bedrijven. In de tweede plaats nemen zij veel parkeercapaciteit in. Om deze reden worden grote voertuigen buiten de woongebieden geparkeerd. Ook op bedrijventerreinen zijn niet alle wegen geschikt voor het parkeren van grote voertuigen. Daarom worden speciale onbewaakte plaatsen aangewezen waar zij mogen staan, wat wel een kerntaak van de gemeente is. Deze moeten duidelijk aangegeven worden.

Vergrijzing mag niet voor parkeerproblemen gaan zorgen in de toekomst. De kans bestaat namelijk dat door de vergrijzing het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen stijgt waardoor er minder sprake is van dubbelgebruik van de parkeercapaciteit en dus een vermindering van de flexibiliteit. Houders van een gehandicaptenparkeerkaart parkeren gratis in het betaald parkeergebied van Bergen op Zoom. Uitgangspunt is dat de gemeente terughoudend omgaat met het verstrekken van gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken. Tevens dient de hoogte van de leges die nu betaald worden voor de gehandicaptenparkeerkaart herzien te worden.

Mogelijke oplossingsrichtingen
Op dit moment is de capaciteit aan parkeerplaatsen in het gereguleerde gebied ruim voldoende. Uit het parkeeronderzoek blijkt dat in het gehele gebied de gemiddelde bezetting rond de 50% ligt. Echter is de bezetting niet evenwichtig verdeeld. Dat betekent dat niet elke doelgroep nu een gastvrij parkeerbeleid kent. Het nieuwe beleid moet nadrukkelijk invulling geven aan een meer evenwichtigere verdeling over het beschikbare parkeerareaal.

Om het vinden van een parkeerplaats makkelijker te maken kan gekozen worden voor meer investeren in communicatie. Per doelgroep wordt dan een brochure gemaakt en met een periodieke mailing onder abonnementhouders kunnen klanten op de hoogte gehouden worden van de laatste wijzigingen in het parkeerbeleid. Het parkeerverwijssysteem kan gemoderniseerd en verder geoptimaliseerd worden. Daarbij kan meteen een verbinding worden gelegd met navigatiesystemen. In het nieuwe parkeerverwijssysteem wordt rekening gehouden met het verwijzen van de juiste doelgroepen naar de juiste locatie.

Kortparkeren in de binnenstad kan worden gestimuleerd door op alle straatparkeerplaatsen flitsparkeren in te voeren. Dit betekent een betaald parkeerregime met een kortparkeertarief van maximaal 0,5 tot 1 uur. Binnenstadbewoners mogen met een vergunning ook gebruik maken van de straatparkeerplaatsen. Indien een huishouden de beschikking heeft over meer motorvoertuigen dan bestaat de mogelijkheid om hiervoor abonnementen aan te schaffen in de parkeergarages of op terreinen aan de rand van de binnenstad.

Voor het bezoek van bewoners moeten de mogelijkheden worden onderzocht om een bezoekersregeling aan te passen of te verbreden. Dit biedt de mogelijkheid om door een flexibel prijsbeleid bezoekers van bewoners te stimuleren op bepaalde tijden en bepaalde locatie te parkeren. Een bewoner krijgt dan bijvoorbeeld een bezoekerspas met een gelimiteerd aantal credits. Op bepaalde locaties en tijden worden meer credits afgeschreven dan op andere locaties en tijden.

Als door de ruimtelijke inrichting de parkeervraag groter wordt dan de parkeercapaciteit wordt faciliterend omgegaan met parkeren door het toepassen van de BBBB benadering: eerst communiceren over parkeergedrag in combinatie met handhaven van foutparkeren, dan benutten huidige ruimte (inclusief stimuleren parkeren op eigen terrein) en tenslotte bouwen parkeerruimte (met als motto de gebruiker betaalt). Realisatie van extra parkeerplaatsen, bijvoorbeeld aan de rand van de buurt of wijk, kan zorgen voor een afname van een specifieke parkeerdruk.

In geval van slecht gebruik van parkeervoorzieningen op eigen terrein bestaat de mogelijkheid om een regeling voor parkeren op eigen terrein in te voeren. Dit kan door invoering van een restrictief vergunningenbeleid in een wijk: huishoudens met een eigen parkeervoorziening komen niet of slechts beperkt in aanmerking voor een parkeervergunning.

De huidige parkeernormen worden getoetst aan de nieuwste kengetallen zoals deze door CROW medio 2012 worden bekendgemaakt. Mogelijkheden om bij nieuwe functies bezoekers op te nemen in de bestaande parkeervoorzieningen moet worden onderzocht. De mogelijkheden voor een gebiedsgebonden afkoopregeling moeten worden onderzocht. Dit betekent dat, voordat gekozen wordt voor een afkoopregeling, gekeken moet worden of de gemeente inderdaad de mogelijkheid heeft om parkeerplaatsen bij te bouwen en tegen welke kosten. Indien dit niet mogelijk is of te kostbaar blijkt te zijn, wordt afgezien van het instellen van een dergelijke regeling.

Voor het parkeren van grote voertuigen kunnen indien nodig nieuwe locaties aangewezen worden. Voor het aanduiden van de plaatsen waar grote voertuigen mogen parkeren kunnen borden geplaatst worden. Ook kunnen duidelijke informatieborden worden aangebracht aan de rand van de bebouwde kom of op bedrijventerreinen.

Het uitgangspunt voor het aanwijzen van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen is dat instellingen waar een gehandicapte uit medische noodzaak naar toe moet gaan, over tenminste één algemene gehandicaptenparkeerplaats in de nabijheid van de ingang beschikken. In gevallen waar een instelling om meerdere algemene gehandicaptenparkeerplaatsen verzoekt, dient inzicht te worden gegeven in het (gehandicapte) cliëntenbestand van de instelling.

5 Duurzaamheid

Dit hoofdstuk gaat in op de visiepunten rond het thema 'Duurzaamheid'. Schuingedrukt wordt kernachtig verwoord wat het visiepunt inhoudt. Dit wordt gevolgd door een meer toelichtende tekst. In een kader worden tenslotte mogelijke oplossingsrichtingen of maatregelen genoemd om invulling te geven aan het betreffende visiepunt. Deze oplossingsrichtingen zijn illustratief en zijn geen beleidskeuzes. In het Verkeerbeleidsplan en het Parkeerbeleidsplan worden deze verder uitgewerkt of onderzocht.

5.1 Duurzaam Bergen op Zoom

Inzet op duurzame mobiliteit legt de nadruk op duurzame vervoerswijze, als elektrische fiets en auto en maatwerk openbaar vervoer (OV). Stimuleren van het gebruik van elektrische en plug-in hybride voertuigen en elektrische fietsen

Voor verplaatsingen waarvoor dat mogelijk is, wordt ingezet op het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen. Op korte afstanden is de (elektrische) fiets een reëel alternatief. Op goede OV verbindingen kan het openbaar verover een alternatief zijn. Door mensen die wel een alternatief hebben te stimuleren blijven parkeerplaatsen beschikbaar voor bezoekers voor wie de fiets of het OV geen alternatief zijn. In "bereikbaar Bergen op Zoom" is al ingegaan op de nieuwe verkeersstructuur. Deze draagt nadrukkelijk bij aan een duurzaam mobiliteitssysteem. Naast het huidige OV netwerk verkent de gemeente alternatieven voor aanvullend OV, bijvoorbeeld de Plusbus.

De gemeente Bergen op Zoom zorgt voor oplaadpunten op bestemmingslocaties, zodat meer mensen gebruik kunnen maken van de faciliteit. Elektrische oplaadpunten op herkomstlocaties worden toegestaan binnen de kaders van het algemeen belang. Door in te zetten op duurzame mobiliteit komt in het nieuw te vormen verkeer en parkeerbeleid de nadruk te liggen op duurzame vervoerswijzen. Belangrijkste uitwerkingen van duurzame mobiliteit zijn (bron: Kadernota Milieu en Duurzaamheid 2010-2014):

- Verminderen van autokilometers door stimuleren van fietsverkeer naar het centrum, winkel, school, werk of het sporten, betere fietsontsluiting en huurmogelijkheid van elektrische fietsen;
- Het realiseren van duurzame stedelijke distributie. In samenwerking met ondernemers/uitvoerders realiseren van een goede bereikbaarheid voor goederentransport en ondertussen het leefklimaat op peil houden;
- Faciliteren bij het realiseren van een oplaadpunt en accuwissels voor elektrische vervoersmiddelen

Het uitgangspunt voor de ruimtelijke ontwikkelingen in Bergen op Zoom wordt de nieuwe verkeersstructuur die in hoofdstuk 4 nader is uitgewerkt. De gemeente is in het bezit van een Verkeersmilieukaart (VMK) die gebruikt wordt voor geluid en luchtverontreiniging. Deze VMK is gekoppeld aan het verkeersmodel van Bergen op Zoom en wordt met de actualisatie van het model mee geactualiseerd.

De elektrische auto is aan een voorzichtige opmars bezig. Elektrisch rijden is dan ook een actueel thema waar ook de wegbeheerder steeds vaker mee te maken krijgt. Met de ontwikkeling van elektrische auto's en een toenemende politieke focus op milieu en duurzaamheid komen ook oplaadpunten voor elektrisch vervoer steeds meer in beeld. De gemeente speelt daarin een belangrijke rol. Enerzijds in de rol van wegbeheerder die te maken krijgt met een andere invulling van de openbare ruimte, anderzijds als eerste aanspreekpunt voor haar burgers die informatie zoeken over bijvoorbeeld stimulerende mogelijkheden en intermediair naar landelijk beleid. In het op te stellen Verkeerbeleidsplan wordt het beleid rond elektrisch rijden (auto en fiets) opgesteld.

Mogelijke oplossingsrichtingen
Om mensen met een reëel alternatief daadwerkelijk de omslag naar een andere vervoerswijze te laten maken zijn rechtstreekse en veilige fietspaden nodig van en naar het centrum. In het centrum moeten ruim voldoende fietsparkeerplaatsen voorhanden zijn, dicht bij bestemmingslocaties. Op nog nader te bepalen locaties moet het mogelijk worden om de elektrische fiets op te laden.

De verkenning van alternatieven voor aanvullend OV moeten door blijven gaan. Door het wegvallen van de buurtbussen ontstaat op deze routes ook een behoefte aan alternatieven. Wellicht is een koppeling te maken met het WMO vervoer.

De uitvoering van de Kadernota Milieu en Duurzaamheid 2010-2014 is in volle gang. Het nieuwe beleid voor verkeer en parkeren geeft een nadere invulling aan deze nota door het beleid rond het plaatsen van oplaadpunten voor auto en fiets nader vorm te geven. Het streven is om dit zo flexibel mogelijk in te steken. Het gebruik van elektrische en plug-in hybride voertuigen wordt actief gestimuleerd, doordat Bergen op Zoom zorgt voor oplaadpunten op bestemmingslocaties.

De actualisatie van het statische verkeersmodel van de regio staat gepland in 2013/2014. In vervolg daarop kan het verkeersmodel van Bergen op Zoom geactualiseerd worden. Dat betekent dat de komende 2 jaar alle belangrijke wegen in de gemeente geteld moeten worden. Deze tellingen dienen als input voor het nieuwe verkeersmodel.

6 Leefbaarheid

Dit hoofdstuk gaat in op de visiepunten rond het thema 'Leefbaarheid'. Schuingedrukt wordt kernachtig verwoord wat het visiepunt inhoudt. Dit wordt gevolgd door een meer toelichtende tekst. In een kader worden tenslotte mogelijke oplossingsrichtingen of maatregelen genoemd om invulling te geven aan het betreffende visiepunt. Deze oplossingsrichtingen zijn illustratief en zijn geen beleidskeuzes. In het Verkeersbeleidsplan en het Parkeerbeleidsplan worden deze verder uitgewerkt of onderzocht.

6.1 Leefbaar Bergen op Zoom

Een nieuw verkeerssysteem (wegcategorisering en verkeersstructuur) gaat zorgen voor leefbare wijken, dorpen en centra. In woonstraten krijgt het langzaam verkeer prioriteit en is de auto te gast. Vanuit de wijk zorgt het verkeerssysteem voor de veilige en vlotte afwikkeling van het verkeer. Rond verkeersaantrekkende functies moeten voldoende parkeergelegenheden aanwezig zijn, zodat de leefbaarheid in de aangrenzende gebieden op peil blijft.

Voor een goede leefbaarheid in de wijken, dorpen en centra is het van belang dat het verkeer via de juiste kanalen wordt afgewikkeld. Geen doorgaand verkeer door deze gebieden. Dit moet gebruik maken van de randweg. Het nieuwe verkeerssysteem geldt als richtinggevend instrument voor de ruimtelijke ontwikkelingen. Het parkeernormenbeleid is het instrument dat ingezet wordt om te zorgen voor voldoende parkeerplaatsen bij inbreiding, uitbreiding en functieverandering. Uiteraard geldt hier nadrukkelijk ook de B-B-B-B benadering als uitgangspunt. Er hoeven namelijk niet altijd extra parkeerplaatsen gerealiseerd te worden.

Parkeerproblemen in woonwijken kunnen diverse oorzaken hebben. Bij het zoeken naar mogelijke oplossingen voor deze problemen moet een optimale mix gevonden worden tussen leefbaarheid en bereikbaarheid. Het ongebreideld bijmaken van parkeerplaatsen gaat ten koste van de leefbaarheid. Ook voor deze problematiek geldt de BBBB-benadering als uitgangspunt, waarbij dus het bijbouwen van parkeerplaatsen als laatste optie pas naar voren komt. Bij bereikbaarheid is al aangegeven dat dan het motto geldt "de gebruiker betaald".

In de structuurvisie 2030 zijn de diverse ontwikkelgebieden voor woningen, bedrijven, industrie aangegeven. Een goede bereikbaarheid van deze gebieden is van cruciaal belang voor de ontwikkeling. Echter dient bij deze ontwikkelingen de leefbaarheid niet in het gedrag komen.

Mogelijke oplossingsrichtingen
Bij het opstellen van het nieuwe beleid moet bij elke uitwerking van de andere visiepunten consequent de term leefbaarheid in het achterhoofd blijven. Alle voorstellen voor nieuw verkeers- en parkeerbeleid worden langs de lat leefbaarheid gelegd. Welke consequenties heeft dit nieuwe beleidsvoorstel voor de leefbaarheid? Hiermee wordt voorkomen dat bereikbaarheid een te prominente plaats gaat innemen in het nieuwe beleid.

De uitwerking van de andere visiepunten dragen bij aan het leefbaar maken en houden van de gemeente. Door uitwerking te geven aan deze visie in nieuw parkeer- en verkeersbeleid wordt mede invulling gegeven aan een leefbare gemeente.

7 Duidelijkheid

Dit hoofdstuk gaat in op de visiepunten rond het thema 'Duidelijkheid'. Schuingedrukt wordt kernachtig verwoord wat het visiepunt inhoudt. Dit wordt gevolgd door een meer toelichtende tekst. In een kader worden tenslotte mogelijke oplossingsrichtingen of maatregelen genoemd om invulling te geven aan het betreffende visiepunt. Deze oplossingsrichtingen zijn illustratief en zijn geen beleidskeuzes. In het Verkeersbeleidsplan en het Parkeerbeleidsplan worden deze verder uitgewerkt of onderzocht.

7.1 Duidelijk Bergen op Zoom

De verkeers- en parkeerborden moeten duidelijk en niet voor meerdere mogelijkheden uitlegbaar zijn. Het nieuwe verkeers- en parkeerbeleid moet helder en duidelijk omschreven zijn voor alle doelgroepen.

Uit de verschillende werksessies komt naar voren dat de verschillende (dynamische) verkeerborden op dit moment niet goed gebruikt worden. Zoneborden worden niet begrepen, dynamische borden kennen statische teksten. Veel verkeersborden in de stad, kortom op het gebied van duidelijkheid rond borden is verbetering noodzakelijk. De parkeerautomaten zijn in 2011 vervangen en hebben naast meer betaal mogelijkheden ook een gebruiksvriendelijk display. In het nieuwe verkeers- en parkeerbeleid moet nadrukkelijk aandacht besteed worden aan de (verkeers)borden, zowel statisch als dynamisch. Een borden inventarisatie moet duidelijk gaan maken welke overbodig, te veel of verkeerd zijn. Daarnaast is het belangrijk educatie en voorlichting te geven over de verkeer, verkeerstekens en verkeersregels, zodat de gebruikers gaan begrijpen waar welke borden voor staan.

De uitwerking van het nieuwe beleid moet zodanig worden vormgegeven dat dit aan iedereen uit te leggen is. Een duidelijk omschreven parkeerbeleid zorgt ervoor dat alle doelgroepen makkelijk de weg kunnen vinden naar een parkeerplaats. Dit betekent dat de parkeerbewegwijzering, als de parkeerregels en parkeerautomaten eenvoudig en duidelijk moeten zijn. Daarnaast moet het nieuwe verkeersysteem voor de weggebruiker meteen helder en ongecompliceerd zijn. Educatie en voorlichting zijn hierbij ook sleutelwoorden.

Mogelijke oplossingsrichtingen
Informatievoorziening over verkeerskundige en parkeerkundige aangelegenheden kan via de lokale media en informatie folders. Daarnaast biedt de sociale media ruimschoots de mogelijkheid tegenwoordig om informatie bij verschillende doelgroepen te krijgen.

De nieuwe beleidsplannen worden helder en duidelijk in een actieve schrijfwijze geschreven. Hierin wordt geen gebruik gemaakt van ouderwetse of onnodige moeilijk woorden, maar wordt geschreven in eigentijdse taal. Complexe zinnen worden voorkomen evenals te lange zinnen en zinnen met de te veel boodschappen in één zin. Het gebruik van hulpwerkwoorden wordt zoveel mogelijk voorkomen.

8 Verkeersveiligheid

Dit hoofdstuk gaat in op de visiepunten rond het thema 'Verkeersveiligheid'. Schuingedrukt wordt kernachtig verwoord wat het visiepunt inhoudt. Dit wordt gevolgd door een meer toelichtende tekst. In een kader worden tenslotte mogelijke oplossingsrichtingen of maatregelen genoemd om invulling te geven aan het betreffende visiepunt. Deze oplossingsrichtingen zijn illustratief en zijn geen beleidskeuzes. In het Verkeersbeleidsplan en het Parkeerbeleidsplan worden deze verder uitgewerkt of onderzocht.

8.1 Verkeersveilig Bergen op Zoom

Het systematisch aanpakken van knelpunten zorgt voor een verkeersveilig Bergen op Zoom. Objectieve verkeersveiligheid: Het verder Duurzaam Veilig inrichten van het totale (langzaam) verkeersnetwerk. Subjectieve verkeersveiligheid: Het (blijven) geven van voorlichting en educatie over verkeersveiligheid en verkeersveiliggedrag aan de verschillende leeftijdsgroepen (aansluitend bij het provinciaal beleid).

Lokaal verkeersveiligheidsbeleid dient te worden afgestemd op het landelijke en provinciale beleid, waarbij aandacht is voor dodelijke en ernstige slachtoffers. De doelstellingen van verkeersveiligheid worden gekoppeld aan de provinciale en landelijke doelstellingen. De provincie Noord-Brabant heeft daarnaast nog specifieke aandacht voor "maak van de nul een punt", waarin het streven is om toe te werken naar nul verkeersslachtoffers. Hiervoor is een apart verkeersveiligheidsprogramma opgezet waar Bergen op Zoom op aanhaakt. De portefeuillehouder verkeer is voor deze regio ambassadeur geworden.

In het nieuwe verkeersveiligheidsbeleid wordt niet alleen aandacht gegeven aan de objectieve verkeersveiligheid en inrichting van wegen volgens Duurzaam Veilig, maar nadrukkelijk ook aan de subjectieve verkeersveiligheid, educatie en voorlichtingsprogramma's en handhaving. Uiteraard krijgen objectieve knelpunten, zoals bijvoorbeeld de kruising Erasmuslaan - Jacob Obrechtlaan en de fietsoversteek Huijbergsebaan prioriteit in het uitvoeringsprogramma. Een totaal pakket van maatregelen moet ervoor zorgen dat Bergen op Zoom ook in de toekomst een verkeersveilige gemeente is voor alle doelgroepen in het verkeer.

Mogelijke oplossingsrichtingen
De landelijke doelstellingen van objectieve verkeersveiligheid worden vertaald naar de situatie Bergen op Zoom. Voor de subjectieve verkeersveiligheid wordt een knelpunten aanpak voorgesteld. Eenieder krijgt de mogelijkheid om onveilige locaties aan te geven. Op basis van de totaallijst wordt een prioriteitenlijst opgesteld met "subjectief onveilige locaties". Deze locaties worden bezien en waar mogelijk aangepakt. Op basis van deze analyse wordt ook bepaald of en op welke wijze communicatie een belangrijke pijler wordt in het verkeersveiligheidsbeleid. Het huidige niveau van educatie en voorlichting aan de verschillende doelgroepen blijft in ieder geval gehandhaafd en wordt waar dat kan geïntensiveerd. Bij een inrichting conform Duurzaam Veilig zijn ook met de politie afspraken te maken over de inzet rond handhaving. De inzet van dynamische snelheidsdisplays (DSI's) wordt voortgezet en indien nodig uitgebreid.