



Stichting Toegankelijk
Bergen op Zoom



Mobiliteit - binnenstad

Reactie geslotenverklaring fietsverkeer



De KWALITEIT van iemands VRIJHEID hangt niet alleen af van eigen mogelijkheden, maar vooral van hoe zorgvuldig de omgeving (medemens én overheid) omgaat met de kwetsbaarheden die ieder van ons draagt of in de toekomst kan gaan dragen.

Vrijheid, gelijke behandeling en solidariteit zijn geen gescheiden waarden, maar drie voorwaarden voor hetzelfde doel: een samenleving waarin iedereen daadwerkelijk deelneemt.

Maximale ZELFSTANDIGHEID, zoals door de betrokkene ervaren, is voor de kwaliteit van de vrijheid van die persoon een richtinggevend principe.

Erken elke persoon als GELIJKWAARDIG - in toon, in aandacht en in de bereidheid diens situatie tot uitgangspunt van beoordeling te maken - waarbij onderscheid op welke grond dan ook, impliciet of expliciet, is uitgesloten.

IMPLICIET UITSLUITEN betekent dat iets of iemand wordt uitgesloten zonder dat dit expliciet is uitgesproken of geschreven — de uitsluiting volgt indirect uit regels, het niet handhaven van regels, de manier waarop de openbare ruimte ingericht en gebruikt wordt, een gebrek aan bewustzijn en onbewust te weinig aandacht voor de medeburger.

Doel

Deze reactie is in lijn met een mobiliteitsplan binnenstad dat Toegankelijk Bergen op Zoom binnenkort aan de verantwoordelijk wethouder aanbiedt. Het is een stap waarmee we een gezamenlijk samenhangend mobiliteit-inzicht willen laten ontstaan voor de buurt "Centrum" van Bergen op Zoom. Dat is gewenst omdat de gemeente Bergen op Zoom de intentie heeft de binnenstad duidelijker als voetgangersgebied te profileren. Een aanpak van de problematiek e-fatbike en e-fiets is er een onderdeel van.

Toegankelijk Bergen op Zoom vindt dat het om veel meer moet gaan. Het gehele winkelgebied zal veilig en goed bereikbaar en aangenaam, veilig en comfortabel voetgangerstoegankelijk moeten worden.

Leeswijzer

Navigatie

Via de link 'inhoudsopgave' rechts boven iedere bladzijde, kan genavigeerd worden naar het gewenste hoofdstuk.

Snel

Om een goede indruk te krijgen van deze reactie is het afdoende de hoofdstukken 'Voorwoord', 'Inleiding', 'Samenvatting aandachtspunten', 'Aanbevelingen' en 'Nawoord' te lezen.

Aanbevelingswaardig

Lees: 'Bijlage Interviews'

Toekomst

Lees: 'Opsomming hoofdstukken Mobiliteitsplan binnenstad' van Toegankelijk Bergen op Zoom

Inhoudsopgave

Voorwoord.....	1
Inleiding	2
Samenvatting aandachtspunten	2
Aanbevelingen	5
Nawoord	7
Bijlage: Interviews met	8
Rolstoel- en rollatorgebruikers	8
Mensen met een visuele beperking	9
Chaufeurs van logistieke voertuigen	10
E-fatbike-gebruikers.....	12
Bijlage fietsparkeervoorzieningen.....	14
Oriëntatie op fietsinfrastructuur buurt 'Centrum'	15
Fietsparkeergedrag	16
Bijlage Wandel en fietstrajecten bewoners 'Centrum'	17
Bijlage: e-fatbike, fiets, spierkrachtfiets, e-fiets	18
Bijlage Onderzoek Fortuinstraat.....	21
Bijlage Bewaakte fietsenstalling Pastoor Joorenplein	27
Bijlage: Hoofdstukken notitie mobiliteitsplan binnenstad	28

Voorwoord

Toegankelijk Bergen op Zoom voelt het in het kader van 'Samen; leven, doen & bouwen' als een plicht een bijdrage te gaan leveren aan een mobiliteitsplan binnenstad, in het bijzonder voor het winkelgebied. Dat is de reden dat Toegankelijk Bergen op Zoom nu reageert op het voorgenomen Verkeersbesluit geslotenverklaring fietsverkeer binnenstad.

Een mobiliteitsplan binnenstad is immers een samenhangend totaal. Aanpassingen hebben invloed op het geheel. Implicaties van keuzes dienen vooraf beschouwd te worden en in de overwegingen een rol te spelen.

Toegankelijk Bergen op Zoom vindt het voorgenomen besluit qua intentie begrijpelijk en gewenst, maar onvolledig, veel te eenzijdig en zonder vaststaand vooruitzicht op een mobiliteitsplan voor de buurt 'Centrum'. Dat is o.i. een noodzakelijke vervolgstap die snel gezet moet worden.

Notitie Mobiliteitsplan binnenstad

Toegankelijk Bergen op Zoom zal binnenkort in gesprek gaan met de wethouder over haar notitie 'Mobiliteitsplan binnenstad – buurt Centrum'.

Dankzij de inbreng van heel veel ervaringsdeskundigen heeft die notitie vorm gekregen. De vele interviews met rolstoel- en rollatorgebruikers, mensen met een visuele beperking, chauffeurs van logistiekvoertuigen en e-fatbike gebruikers zijn verhelderend.

Interviews met andere e-fietsers en spierkrachtfietsers i.v.m. het verkeersbesluit hebben nog niet plaatsgevonden. De enquête geeft enkel het beeld dat binnenstadsbewoners veel waarde hechten aan goede fietsverbindingen naar en door hun woongebied.

Het is verre van eenvoudig een groter domein-overstijgend geheel te zien en toekomstgerichte logische keuzes qua prioritering, volgordelijkheid, uitvoering en acceptatie te maken. Dynamiek (krachten tussen belangen, tussen verandering en weerstand) speelt daarin een rol. Het is een kunst om een gepaste balans te vinden. Gelijk-gerichtheid in denken en vooral doen is nodig. Alleen echt **Samen** - leven, leren en bouwen - maakt dat mogelijk.

Inleiding

Het actuele hoofdprobleem wordt voor een belangrijk deel veroorzaakt door jeugdige e-fatbike gebruikers die een ongewenst verkeersgedrag vertonen. Dit probleem lijkt toegespitst te worden op het ruimtegebruik Grote Markt.

Mobiliteit

Mobiliteit is de manier waarop mensen zich verplaatsen en goederen verplaatst worden. Hoe regel je dat voor een winkelgebied in een historische binnenstad met smalle straten én de gemeentelijke ontwikkelwens het winkelgebied meer te profileren als voetgangers-beleefgebied? Dat is een veel ruimere insteek dan het oplossen van een e-fatbike, e-bike probleem.

Samenvatting aandachtspunten

Aangenaam, comfortabel, veilig voetgangers- en beleefgebied

Een winkelgebied kan pas met recht een aangenaam comfortabel voetgangers- en beleefgebied genoemd worden als de voetganger niet gehinderd wordt door obstakels en optimaal gebruik kan maken van egale loopstroken.

Fietsers zijn belangrijk

Wordt "Fietser te gast" vervangen door "de Fietser is ook welkom"?

Fietsers zijn in economisch opzicht zeer belangrijke klanten van de ondernemingen. Voor bezoekende fietsers betekent dat er in een acceptabele tijdnabijheid veilig geparkeerd moet kunnen worden.

In de nieuwe situatie zal men lopend in het winkelgebied met de fiets aan de hand in de buurt van de bestemming parkeren. Dat geeft nog steeds een overvloed aan obstakels en een chaos aan geparkeerde fietsen in het winkelgebied.

De capaciteit van de fietsparkeervoorzieningen is 922 waarvan 23% permanent bezet is met zwerffietsen, wrakfietsen en fietsen van bewoners. Op het Kloosterplein zijn 352 verborgen liggende parkeerplekken die zeer onaantrekkelijk en onveilig zijn en slecht gebruikt worden.

Bewoners

In de buurt "Centrum" wonen ca. 4000 mensen waaronder veel senioren. Voor de inwoners moeten essentiële voorzieningen ook aangenaam, veilig en comfortabel bereikt kunnen worden. Dat betreft OV-haltes, supermarkten, wijkcentra, basisscholen, huisartsen, apotheken en (trajecten naar) groengebieden (zie bijlage Wandel en fietstrajecten bewoners 'Centrum')

Logistiek verkeer

Voor een kernwinkelgebied is logistiek verkeer nodig. In het stratenweefsel in de historische binnenstad is er weinig ruimte voor grote vrachtwagens (maximale lengte 9 meter). In smalle winkelstraten zoals de Fortuinstraat en de Molstraat is twee richtingen gemotoriseerd verkeer ongewenst.

Buiten de winkelenstertijden, tijdens de logistieke venstertijden, is in verband met verkeersveiligheid en beperking schaderisico's ruimte voor parkeren laden en lossen, voor manoeuvreren en keren en voor aan- en uitrijden voor logistiek verkeer dringend gewenst. Dat is ook tijdens evenementen het geval.

Fortuinstraat

In het kernwinkelgebied is de Fortuinstraat een belangrijke straat. Er is heel veel voetgangersverkeer van en naar parkeervoorzieningen, van en naar essentiële buurtvoorzieningen, doorgaand voetgangersverkeer en buiten de winkeltijdvensters logistiek verkeer en veel fietsverkeer (twee richtingen gemotoriseerd-, fiets- en voetgangersverkeer). Vooral tussen 08:00 en 09:00 is dat het geval.

Jeugdige e-fatbike gebruikers

Het ongewenste verkeersgedrag van (jeugdige) e-fatbike gebruikers is de belangrijkste aanleiding voor het voorgenomen 'Verkeersbesluit geslotenverklaring fietsverkeer binnenstad'. Het is niet gewenst het daarbij te laten. Deze e-fatbike gebruikers komen ook in straten buiten het kernwinkelgebied. Maatschappelijk gezien is het belangrijk dat de ouders van deze tieners en ook de tieners zelf, voorafgaand aan de aanschaf doordrongen raken van de risicovolle keuze die ze mogelijk gaan doen en natuurlijk van de ophanden zijnde helmplicht (bijlage: e-fatbike, fiets, spierkrachtfiets, e-fiets)

Belangrijke fietstrajecten

De doorgaande gemeentelijke hoofdfietsroute via de Burg. van Hasseltstraat-Huijbergsestraat-Kerkstraat-(Hoogstraat)-Grote Markt-Fortuinstraat-Steenbergsestraat wordt geknipt in de twee niet doorgaande sub-routes:

- Burg. van Hasseltstraat-Huijbergsestraat-Kerkstraat
- Steenbergsestraat.

Vooraf voor mensen uit "Oost" die via het Kennedy-viaduct komen is die doorgaande hoofdfietsroute in het hoofd genesteld als een 'mental map'. Een alternatief moet overtuigend aantrekkelijk zijn, wil men de gewoonte wijzigen.

Doorgaand fietsverkeer en bewoners fietsverkeer hebben ook in het hoofd genestelde routes. Dat zijn directe doorfietstrajecten die binnenkort niet meer mogelijk zijn.

Als ingegrepen wordt in de fietshoofdstructuur, is het vanzelfsprekend dat er vervangende alternatieve directe, veilige doorfietsroutes geadviseerd worden.

Impliciet uitsluiten

In de gemeenschap Bergen op Zoom is een uit vrijheid, gelijke behandeling en solidariteit voortkomende grondhouding o.i. uitgangspunt.

“We houden gezamenlijk bewust rekening met kinderen, kleinkinderen en ouders van de kiezer of de klant en met de veranderende omstandigheden van al deze mensen, ook die van jezelf”.

Daar zijn onder andere veilige comfortabele voetgangers- en toegankelijkheidsomstandigheden voor nodig die we gezamenlijk op peil houden”

Aanbevelingen

Aangenaam, comfortabel, veilig voetgangers- en beleefgebied

- Een strikte handhaving van het uitstallingenbeleid.
- Een regulerend fietsparkeerbeleid met parkeervoorzieningen (in principe net buiten het winkelgebied) in een acceptabele voetgangerstijdnabijheid van de bestemmingen.
- Verplicht gebruik van de fietsparkeervoorzieningen.
- Zorg dat voetgangerstrajecten buiten het winkelgebied tussen parkeervoorzieningen en hoofdbestemmingen veilig comfortabel begaanbaar en toegankelijk zijn.

Fietsers zijn belangrijk

- Ruim met grote regelmaat de zwerf- en wrakfietsen.
- Breng de capaciteit van fietsparkeervoorzieningen verder op orde op locaties in een acceptabele tijdnabijheid van de hoofdbestemmingen.
- Realiseer een gunstig gelegen bewaakte fietsenstalling met bewakingstijden afgestemd op theater- en horeca-bezoek.

Bewoners

- Veilige comfortabel begaanbare toegankelijke trajecten naar bestemmingen buiten het geduide winkelgebied zijn uitermate belangrijk. Dat zijn 'aanloopstraten' en 'secundaire fietsroutedelen'. De Steenbergsestraat, de Huijbergsestraat-Kerkstraat, de Bosstraat en de Minderbroederstraat zijn er voorbeelden van.

Logistiek verkeer

- Zorg voor eenduidige trajecten voor dit verkeer. In principe zijn dat eenrichtingstrajecten. De structuur van het stratenweefsel binnenstad leidt dit verkeer naar en via de Grote Markt. De corridors dienen breed genoeg en terrasmeubelvrij te zijn tijdens de logistieke venstertijden.
- Plaats uitstallingen in winkelstraten pas na de eindtijd van logistieke tijdvensters.
- Een Grote Markt grotendeels gevuld met terrasmeubelen of omvangrijke evenementvoorzieningen is onveilig voor fietsers en voetgangers en zeer onhandig voor het bevoorradingsverkeer.

Fortuinstraat

- Nadrukkelijke aandacht voor de onveilige situatie in de ochtend (08:00-09:00) is noodzakelijk, in het bijzonder op het traject Grote Markt - Molstraat
- Geen twee richtingen gemotoriseerd verkeer in de Fortuinstraat en Molstraat

Jeugdige e-fatbike gebruikers

- Voorlichting en informatie aan ouders en hun kinderen is dringend gewenst. Gedacht kan worden dat via wijk- en buurtjongerenwerk, buurtcoaches, basisscholen, scholen VO en verkeersorganisaties te doen

Belangrijke fietshoofdroutes

- Schenk aandacht aan de verkeersveiligheid van de overgebleven doorgaande hoofdroute Steenbergsestraat-(Lievevrouwestraat)-Potterstraat-Bosstraat
- Publiceer een set van alternatieve directe doorgaande doorfietsroutes.

Aanpak impliciet uitsluiten

Beoordeel de ruimte vanuit gebruikerservaring en niet vanuit de vergunningsadministratie.

- Herzie het gehandicapten parkeerbeleid en stem het af op de naburige stedelijke gemeenten Roosendaal en Goes.
- Breng continuïteit aan in tactiele natuurlijke gidslijnen in het winkelgebied.
- Organiseer in samenwerking met ervaringsdeskundigen bewustwording-bijeenkomsten voor ondernemers, boa's, gemeentelijke diensten openbare ruimte. Thema: Plaatsing van objecten in de openbare ruimte.
- Integreer bij de gevelterrassen op de Grote Markt hellingbanen in de bestrating.
- Zorg voor voldoende gehandicapten toiletten beschikbaar in het tijdsinterval 12:00 – 24:00. Deze voorzieningen zullen acceptabel in tijd bereikbaar, toegankelijk en bruikbaar moeten zijn.
- Schenk aandacht aan 'toegankelijk' terrasmeubilair.
- Zorg voor een aangename toegang theater De Maagd bij voorkeur via de voorzijde.

Nawoord

Naar wij hopen leidt deze reactie en de binnenkort beschikbare notitie “Mobiliteitsplan Binnenstad” tot vergroting van een gezamenlijk bewustzijn voor een veilige bereikbaarheid en toegankelijkheid van het winkel- en beleefgebied binnenstad. Het doel is oplossingen te vinden voor het goed kunnen bereiken van het winkelgebied, dat voetgangers zich daar veilig en toegankelijk en comfortabel kunnen verplaatsen en dat het aangenaam vertoeven is in het gebied. Ook voor de bewoners van de buurt ‘centrum’ en het doorgaand voetgangersverkeer is dat essentieel. Het realiseren van breed gedragen oplossingen die op een evenwichtige manier recht doen aan bewoners, bezoekers en ondernemers is niet eenvoudig.

Eerder schreef Toegankelijk Bergen op Zoom: “Geef het winkelgebied ‘centrum’ terug aan de voetganger!”.

Samen, niet alleen over ons, maar daadwerkelijk met ons is een veel gehoorde niet altijd gevolgde slogan.

Mede daarom is deze reactie een bijdrage aan het Bestuursakkoord 2026-2030: **“Samen; (Leven, doen & bouwen)”**.

Het is belangrijk dat belangenorganisaties inclusief politieke organisaties, voor jong en oud de veilige bereikbaarheid van voorzieningen en aangename en comfortabele toegankelijkheid structureel en samenhangend in hun overwegingen betrekken, en vooral dat het gemeentebestuur en de ambtelijke diensten dat nadrukkelijk en consistent doen.

We willen allemaal voor iedereen een veilig bereikbare, aangenaam comfortabel, toegankelijke, gezonde en florerende gemeente.

Namens Toegankelijk Bergen op Zoom
Secretaris, oktober 2026

Bijlage: Interviews met

Rolstoel- en rollatorgebruikers

Hoe ervaar je een bezoek aan het winkelgebied Binnenstad? Heb je verbeter suggesties?

Reacties

- Het beleid gehandicapten parkeren wijkt onaangenaam af van vergelijkbare (buur)gemeenten.
- Overal staan fietsen geparkeerd, het wemelt van portaalborden, camera-palen, straatnaampalen, verspreide te brede uitstallingen op de egale loopstroken.
- We worden vaak onnodig verbannen naar de hobbelige rijloper. Een bezoek aan de binnenstad is letterlijk en figuurlijk pijnlijk.
- Gehandicaptentoiletten zijn er nauwelijks. Gelukkig is die van de Gouverneur langs de noordzijde van het Gouvernementsplein bereikbaar.
- De gevelterrassen op de Grote Markt zijn niet zelfstandig toegankelijk. We moeten al extra moeite doen om ergens naartoe te gaan en moeten dan ook nog vragen of we op de een of andere manier op het gevelterras (openbare ruimte) kunnen komen. Dat willen we zelfstandig, onafhankelijk doen.
- We willen ook graag via de hoofdingang naar theater De Maagd.
- Bergen op Zoom is een bijzondere en mooie stad waar iedereen graag aangenaam wil verblijven, wij ook!

Heb je verbeter suggesties?

Suggesties

- Pas het gehandicaptenparkeerbeleid voor bewoners en bezoekers van de buurt 'Centrum' aan en stem het af met buurgemeenten als Goes en Roosendaal.
- Zorg ervoor dat fietsen geparkeerd worden in stallingen, rekken en tegen nietjes en niet overal in winkelstraten.
- Handhaaf de uitstallingenregels en zorg voor voldoende brede egale loopstroken.
- Integreer bij de gevelterrassen op de Grote Markt hellingbanen in de bestrating. Bij het stadhuis kon het wel.
- Zorg ervoor dat veel meer horecazaken een bereikbaar, toegankelijk en bruikbaar gehandicapten toilet hebben.
- Organiseer bewustwording-bijeenkomsten voor ondernemers, boa's, gemeentelijke diensten openbare ruimte als het om plaatsing van objecten gaat en maak samen een verbeterplan.

Samengevat

Men voelt zich niet welkom, als het ware structureel buitengesloten. Er is sprake van moedeloosheid. Meldingen van ontoegankelijkheid in de openbare ruimte worden door deze doelgroep nauwelijks meer gedaan. Er is weinig vertrouwen in de overheid en de georganiseerde gebruikers van de openbare ruimte. Gelaten neemt men het zoals het is. Het merendeel mijdt een bezoek aan de binnenstad.

Mensen met een visuele beperking

Voor mensen met een visuele beperking is het belangrijk dat er continu doorlopende tactiel-geleide lijnen zijn. Dat zijn zogenaamde natuurlijke gidslijnen. Dat zijn lijnen die met een taststok gevolgd kunnen worden. Vaak zijn dat trottoirbanden of gevelwanden.

Hoe ervaar je een bezoek aan het winkelgebied Binnenstad, wat is positief en wat niet en heb je suggesties?

Antwoorden samengevat:

Er valt weinig positiefs te melden. Overal niet voorspelbare obstakels zoals fietsen, verspreide straatborden, hellingbanen, palen, bloembakken, ongestructureerde plaatsing van uitstallingen die nogal variëren in diepte. Het is een crime voor ons. We voelen ons onzeker omdat we rakelings gepasseerd worden door hardrijdende fietsers.

Verbetersuggesties:

- Zorg voor fietsparkeervoorzieningen waar verplicht geparkeerd moet worden.
- Geen fietsverkeer in smalle winkelstraten tijdens winkeltijdvensters.
- Handhaaf het uitstallingenbeleid.
- Plaats geen borden en andere objecten (zoals hellingplaten) meer in de strook tussen de gevel- en pleinterrassen op de Grote Markt en ook niet in de nabijheid van of op de natuurlijke gidslijn. We hebben dan geen tactiele natuurlijke gidslijn meer.
- Organiseer bewustwording-bijeenkomsten voor ondernemers, boa's, gemeentelijke diensten openbare ruimte als het om plaatsing van objecten gaat en maak samen een verbeterplan.

Chauffeurs van logistieke voertuigen

Feitelijk zijn er meerdere soorten voertuigen relevant. Dat zijn logistieke voertuigen die geregeld een of meerdere keren per week ondernemingen bevoorraden, voertuigen afvallogistiek én pakket bezorg voertuigen die diensten verlenen aan veel ondernemers en bewoners.

Opmerking vooraf: De chauffeurs waren verrast en stelden de interviews zeer op prijs.

Vragen

- Welke laden en lossen bestemming heb je?
- Welke route heb je gevolgd om daar te komen?
- Langs welk traject verlaat je de binnenstad?
- Wat ervaar je als lastig? Heb je suggesties ter verbetering?

Antwoorden

1. Bestemming Wouwsestraat

Aanrijdroute via de Stationsstraat, laden/lossen voertuig keren bij de dikke boom en terug via de Stationsstraat.

Lastig is het fiets- en e-fatbike verkeer bij het keren. We kiezen voor keren omdat de uitrijdroute Grote Markt zeer lastig is vanwege de smalle corridors die vaak ook nog gevuld zijn met terrasmeubelen.

2. Bestemming Zuivelstraat

Aanrijdroute via de Stationsstraat en Wouwsestraat, parkeren laden/lossen, uitrijdroute via de Grote Markt.

De straat is relatief breed. Passerende auto/vrachtauto is mogelijk als er voldoende parkeerruimte is. Uitstallingen en straatborden die te vroeg buiten zijn gezet, maken het onnodig moeilijk.

De uitrijdroute Grote Markt is lastig vanwege de smalle corridors die vaak ook nog gevuld zijn met terrasmeubelen. Vooral tijdens evenementen is het erg moeilijk voor ons. Meestal te smalle uitrijdstroken en te weinig bochtruimte.

Vaak staan er opvallend veel voertuigen tegelijk in de Zuivelstraat. Veel personenauto's, pakket-bezorg-bussen en vrachtauto's.

3. Bestemming Grote Markt, samengevat

Bijna altijd komen we via de Fortuinstraat of de Hoogstraat naar de Grote Markt. De corridor bij de Fortuinstraat is zeer krap. Die bij de Hoogstraat is tegenwoordig ruimer en is overzichtelijk als het om tegemoetkomend verkeer gaat. Het parkeren voor bezorgen en laden en het weggrijden is om twee redenen lastig. We moeten zeer op onze hoede zijn vanwege de e-

fatbikes die vooral tussen 8:00 en 9:00 uur met hoge snelheid over de Grote Markt rijden. De Grote Markt is nogal ruim gevuld met terrasmeubilair dat daar permanent staat. Dat maakt het keren of draaien van de vrachtwagen richting de uitgang (Hoogstraat/Kerkstraat) er niet eenvoudiger op. We gebruiken de uitgang via de Bosstraat niet omdat we het risico lopen 'vast' te raken in de Bosstraat/Potterstraat (krappe bocht en geparkeerde auto's). De uitgang Zuivelstraat is onhandig vanwege de logistieke drukte in die straat en de uitgang Fortuinstraat is zeer smal (6 meter). De kans om in de richting Lievevrouwestraat vast te komen zitten is veel te groot.

Als er evenementen zijn op de Grote Markt hebben we meer manoeuvreerruimte nodig.

Verbeterwens: Los het e-fatbikeprobleem tussen 08.00 en 9.00 uur op en geef ons a.u.b. gedurende het gehele jaar meer manoeuvreerruimte.

Pakketbezorgers; Samengevat

Er zijn verschillende pakketbezorgdiensten zoals: PostNL, DHL Parcel, DPD Nederland en GLS die aan winkels leveren. De werkwijze is opvallend: In de winkelstraat rijden naar een adres, uitstappen pakketten afleveren, dan 20 à 30 meter rijden, uitstappen pakketten afleveren, enz. De laaddeuren worden vaak niet afgesloten, de motor lang niet altijd uitgezet. Er wordt feitelijk niet ruimte-biedend geparkeerd. Meestal worden L2H2-voertuigen gebruikt.

E-fatbike-gebruikers

In de eerste weken van september 2026 werden ongeveer 50 e-fatbike rijders geïnterviewd.

Wie zijn dat? Waar wonen ze?, Waarom hebben ze een e-fatbike?, Waar parkeren ze? Welke routes kiezen ze?

Wie waren de respondenten?

De geïnterviewden waren 12 tot 16-jarigen. De meesten zitten in de leerjaren 1 t/m 4 van het VO.

Waarom heb je een fatbike, waar woon je?

Antwoorden:

- "Ik woon verder weg van mijn VO-school (Ossendrecht, Hoogerheide, Steenberg, Tholen, enz.). Ik wilde graag een e-fiets, bij voorkeur een e-fatbike. Dan hoef ik niet met het OV en ben er veel sneller. Mijn ouders maakten een rekensommetje en hebben de e-fatbike mogelijk gemaakt."
- "Ik woon in de gemeente Bergen op Zoom, mijn leeftijdsgenoten en vrienden hebben bijna allemaal een e-fatbike. Dat wilde ik ook. Toen ik naar het VO ging, had ik een nieuwe fiets nodig. Mijn ouders hebben het mogelijk gemaakt. Het kostte veel moeite ze te overtuigen."

Aanvulling: "Veel van deze geïnterviewden wonen in Oost, maar lang niet allemaal".

De VO-scholen hebben meer dan waarschijnlijk een goed beeld uit welke woonbuurten de e-fatbike-gebruikers komen en weten natuurlijk ook om hoeveel mensen het gaat.

Samengevat: De sociale wens van het kind (status, erbij horen, vrijheidssymbool), de e-fatbike heeft een "snorfiets-imago zonder verplichtingen" en de prijs is relatief laag. Dat maakt de keuze voor ouders verdedigbaar. Of het verstandig is een e-fatbike voor een 12-jarige te kopen vanwege de ontwikkelingsfasen jeugdige fietsers is een vraag waarop met 'nee' geantwoord zou moeten worden.

Waar parkeer je?

Samengevat: "Eigenlijk hebben we in de buurt Centrum, geen ontmoetingsplek. Een kleine wisselende groep komt samen op het Thaliaplein. We gaan in de Burgemeester van Hasseltstraat bij de Jumbo even versnaperingen e.d. kopen, de fatbike wordt even geparkeerd in de driehoekige plek met kolommen. Daarna verlaten we de buurt 'Centrum' en gaan soms naar

hangplekken o.a. het Anton van Duinkerkenpark, het Oscar van den Hemel Park, Skatepark De Boulevard Noord, e.d.

Op zoek naar ontmoeten en om gezien te worden rijden we door het winkelgebied. Meestal regelen we het ontmoeten via sociale media.

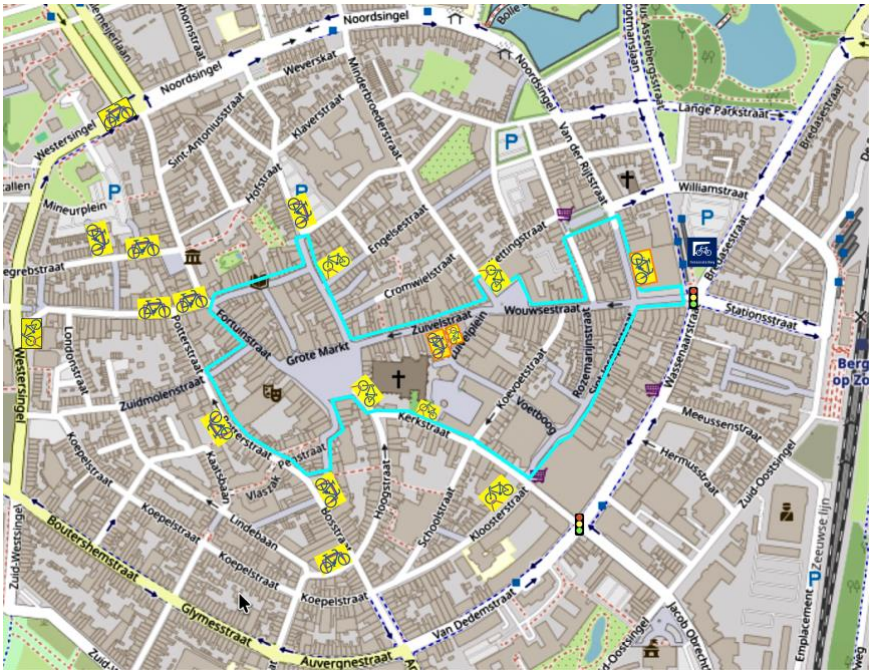
Commentaar: Na het overwinnen van enige terughoudendheid van sommige jongeren, volgde bijna altijd een aangenaam informatief gesprek. De jongeren reageerden zeer positief op de belangstelling.

Welke routes kies je?

Antwoorden:

- "Ik kom uit 'Oost' bijna altijd ga ik over het viaduct en door de Obrechtlaan, Huijbergsestraat, Kerkstraat, Grote Markt, Fortuinstraat, Steenbergsestraat".
- "Ik kom uit Ossendrecht, Hoogerheide, Woensdrecht' bijna altijd ga ik via de Antwerpsestraatweg, Bosstraat, Potterstraat, Steenbergsestraat".
- "Ik kom uit Bergen op Zoom en ben leerling van de Steenspil in Halsteren. Bijna altijd ga ik via de Halsterseweg en niet door de stad."
- We maken gebruik van de gemeentelijke fietsroute Steenbergsestraat, Fortuinstraat, Grote Markt, (Hoogstraat), Kerkstraat, Huijbergsestraat, Burgemeester van Hasseltstraat óf van de route Steenbergsestraat (Lievevrouwestraat), Potterstraat, Bosstraat,

Bijlage fietsparkeervoorzieningen



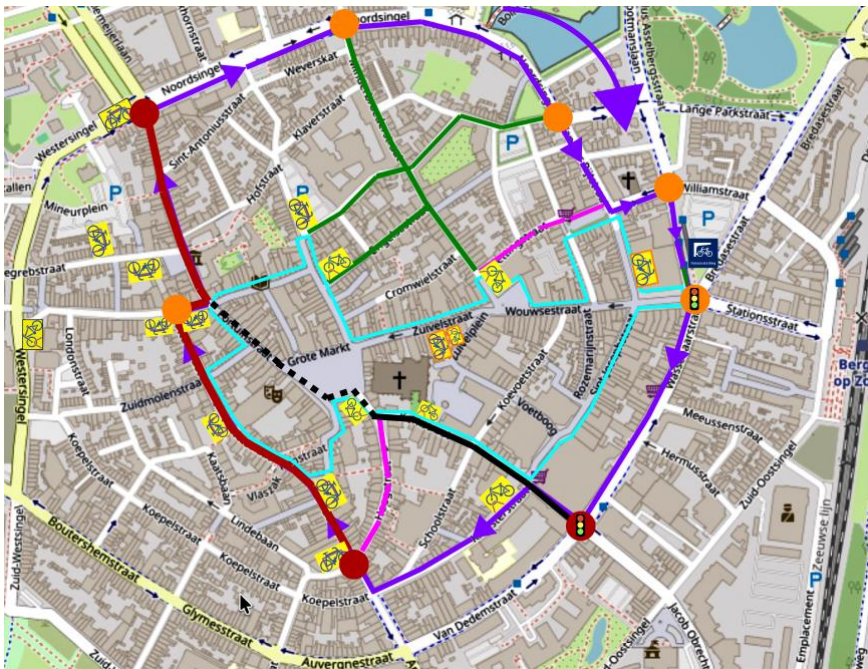
Abbeelding 1: Fietsparkeervoorzieningen

Uit de afbeelding is af te leiden dat er binnen het cyaan omljnde gebied fietsparkeervoorzieningen aanwezig zijn. Dat is op het Zuivelplein en de Van der Rijtstraat het geval. Om die te kunnen bereiken zal er in de praktijk door het winkelgebied gefietst worden. De andere voorzieningen liggen buiten het cyaan omljnde gebied. Deze andere voorzieningen zijn in principe bereikbaar zonder door het winkelgebied te fietsen.

Oriëntatie op fietsinfrastructuur buurt 'Centrum'

In de gemeente Maastricht is er rondom het centrumwinkelgebied een soort ring voor fietsers van waaruit fietsparkeervoorzieningen bereikt kunnen worden. De vraag is of dat in Bergen op Zoom ook kan. Uiteraard moet er makkelijk doorgefietst kunnen worden. In de afbeelding hieronder is een mogelijkheid geschetst. Rechtsom komen in de fietsring twee verkeerslichten voor. Die zijn nauwelijks een belemmering. Deze ring heeft een lengte van ca. 2,4 km. De bedoeling van deze oriëntatie is het in beeld brengen van verbindingen fietsparkeervoorzieningen.

●: hoofd entrepunt; ●: sub entrepunt



Afbeelding 2: Fietsring-oriëntatie, verbindingssamenhang, rechtsom; fiets-hoofdtrajecten, fiets-sub trajecten

Winkelgebied

Fietsring rechtsom

Hoofdader zuid-noord

Voormalige Hoofdader zuidoost-noord

Hoofdader noord-centrum, noordoost-centrum

Belangrijke verbindingen

Fietsparkeergedrag

Fietsers zoeken een simpele, snelle, goed zichtbare oplossing op een logische route. Een stalling die dat niet biedt, wordt genegeerd, hoeveel capaciteit die ook heeft.

- Slechts 30% van het fietsparkeergedrag is gepland; 70% is gewoontegedrag — fietsers zoeken dus doorgaans niet bewust, maar stappen af waar ze altijd afstappen. De mate van gewoontegedrag hangt samen met de bezoekfrequentie aan de binnenstad;
- Fietsers die wél plannen, zijn bereid verder te lopen voor hun bestemming. Dat is relevant voor de acceptatie van stallingen aan de rand van een winkelgebied;
- De soort voorziening stuurt de gebruiksduur: in een evaluatie in Amersfoort vertrokken bij fietsparkeervakken gemiddeld 47% van de fietsers binnen 30 minuten, tegenover 18% bij de fietsnietjes — vakken trekken dus vooral kortparkeerders aan (destination shopping), nietjes kennelijk ook langparkeerders;
- Keuzefactoren

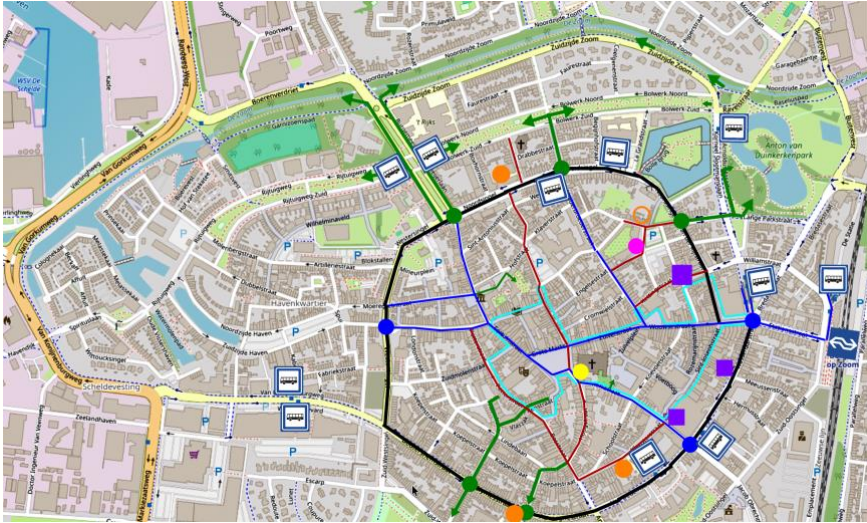
Fietsers wegen vooral veiligheid tegen diefstal (met name bij duurdere e-bikes — het ontbreken van bewaakte stalling wordt expliciet genoemd als reden om helemaal niet met de fiets te komen

Het gemak en de zichtbaarheid van de voorziening speelt een belangrijke rol.

Bijlage Wandel en fietstrajecten bewoners 'Centrum'

Voor bewoners van de buurt 'Centrum' zijn wandel- en fietstrajecten naar basisbestemmingen belangrijk. Dat betreft OV-haltes, supermarkten, wijkcentra, basisscholen, huisartsen, apotheken en groengebieden.

In de afbeelding zijn OV-locaties, toegangspunten richting groengebieden en trajecten daar naar toe en andere basislocaties geduid.



Afbeelding 3: Bewoners buurt 'Centrum' wandel- en fietstrajecten naar essentiële buurtbestemmingen

In de afbeelding zijn OV-haltes, supermarkten, Basisscholen, wijkcentrum, richtingen groenvoorzieningen en apotheek opgenomen.

Voor Voetgangers/Fietsers zijn de volgende hoofdroutes belangrijk:

- | | | |
|-----------|-----------------|---|
| V | Oost-West: | Gevangenpoort-Lievestraat-Fortuinstraat-Grote Markt- Zuivelstraat-Wouwsestraat-Stationsstraat |
| VF | Noord-Zuid1: | Steenbergsestraat-(Lievestraat)-Potterstraat-Bosstraat |
| V | Noord-Zuidoost: | Steenbergsestraat-Fortuinstraat-Grote Markt-(Hoogstraat)-Kerkstraat-Huijbergsestraat |
| VF | Noord-Centrum: | Minderbroederstraat-Blauwehandstraat |

Deze trajecten moeten verkeersveilig, comfortabel begaanbaar en toegankelijk zijn. Een vraag die nog beantwoord moet worden betreft fietsroutes gecombineerd met wandelroutes die door het winkelgebied gaan.

Bijlage: e-fatbike, fiets, spierkrachtfiets, e-fiets

E-fatbike, jeugdige gebruikers

Volgens Veilig Verkeer Nederland laten de ontwikkelingsfasen van jeugdigen zien dat de fiets-technische vaardigheid (balans, sturen, remmen) tot ongeveer 10 jaar de grootste sprongen maakt en bij ca. 14/15 jaar op niveau is.

Het sociale en cognitieve verkeersinzicht — inschatten wat een automobilist gaat doen, prioriteiten wegen onder tijdsdruk, gevaar anticiperen — loopt daar fors op achter. Pas bij volwassenheid raken deze inzichten op peil.

De problematiek bij fatbike-groepen is een optelsom van: zwaarder en sneller voertuig + een onrijp inschattingsvermogen + groepsdruk + sensatiegerichtheid. Technisch kan een fatbike gebruiker mogelijk bij een vanaf jongere leeftijd ingezette fietsontwikkeling wel 25 km/u aan, maar het verwerkingsvermogen om adequaat te reageren op onverwachte gebeurtenissen (voetganger die oversteekt, auto die afslaat) ontwikkelt zich veel langzamer — en fysisch gezien neemt de remafstand kwadratisch toe met snelheid, terwijl de reactietijd juist door afleiding in groepen langer wordt.

Dat verklaart het relatief groot aantal ongevallen onder zeer jeugdige e-fatbike gebruikers en dus ook de grotere risico's die ander verkeersdeelnemers daardoor lopen.

Dat is ook de reden dat de landelijke overheid een helmplicht gaat instellen en ook onderzoekt of een minimumleeftijd ingesteld kan worden. Men denkt eerder aan 16 jaar dan aan 14 jaar.

Definitie fiets

De wettelijke definitie van de fiets staat in wetstekst: artikel I, onderdeel A, onder 3, Stb. 2023, 377

Tot nu toe is "fiets" impliciet: alles wat géén motorrijtuig en géén bromfiets was, maar met pedalen werd voortbewogen, geldt praktisch als fiets;

Spierkrachtfiets

Voertuig met ten minste twee wielen, een stuur, een zitplaats voor de bestuurder en een uitsluitend met spierkracht aan te drijven mechanische overbrenging van spierkracht op wielen;"

Het is een **nog niet geldend recht**: de spierkrachtfiets heeft nog steeds geen eigen definitie in artikel 1 WVV, omdat het inwerkingtredingsbesluit (Stb. 2023, 464) onderdeel A slechts gedeeltelijk activeerde;

De introductie hangt samen met het LEV-kader, en de beoogde systeemkeuze is dat de AMvB ex artikel 1a, tweede lid (nieuw), eerst de kenmerken van de

fiets met trapondersteuning vaststelt; onderdeel da van de verkeerswet zal vermoedelijk tegelijk met dat besluit in werking treden

LEV-kader is het nieuwe wettelijke toelatingskader voor Lichte Elektrische Voertuigen dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ontwikkelt.

Fiets met trapondersteuning (e-fiets)

"Fietsen die zijn voorzien van een elektrische hulpmotor met een nominaal continuvermogen van maximaal 0,25 kW en waarvan de aandrijfkracht geleidelijk vermindert en tenslotte wordt onderbroken wanneer het voertuig een snelheid van 25 km/u bereikt, of eerder, als de bestuurder ophoudt met trappen."

De afgelopen jaren is het aantal e-fietsen (inclusief e-fatbikes) enorm toegenomen. Vooral bij tieners en senioren zijn de ongevalscijfers zorgwekkend. Niet alleen zijn bij tieners het gedrag en de rijstijl (opvoeren, smartphone gebruik, maximaal snel rijden op kruispunten) van grote invloed, ook het feit dat jonge bestuurders minder ervaring hebben met het inschatten van snelheid en remafstand speelt een rol. Met een duurrijder op de e-fatbike wordt het veel gevaarlijker omdat de remweg aanzienlijk langer wordt.

Een e-fatbike is ca. 15 kg zwaarder dan een gewone (spierkracht)stadsfiets. Een reguliere e-fiets is ca. 5 kg zwaarder. Een fiets is een balansvoertuig. Er is fysieke kracht nodig om het voertuig onder controle te houden. De remweg van een e-fatbike en een reguliere e-fiets is langer dan die van een gewone stadsfiets. Uiteraard spelen de reactiesnelheid van de bestuurder, de snelheid (kwadratisch) van het voertuig en de kwaliteit van de remmen een rol. Met een e-fiets wordt gemiddeld ca. 7 km/u harder gereden dan met een gewone (spierkracht)stadsfiets. Ter illustratie onderstaande tabel.

Scenario	Snelheid	Remvertraging	Remweg	Remweg 1 sec. reactie
Noodstop (gemiddelde stadsfietser, CROW)	18 km/u	2,6 m/s ²	4,8 m	9,8 m
Noodstop (gemiddelde e-fatbikerijder,	25 km/u	2,2 m/s ² ¹	11 m	18 m
Noodstop auto droog wegdek	30 km/u	8,0 m/s ²	4,3 m	12,6 m
Noodstop auto nat wegdek	30 km/u	3,5 m/s ²	9,9 m	18,2 m
Noodstop auto droog wegdek	50 km/u	8,0 m/s ²	12,1 m	26 m

De totale massa (gewicht) van het fiets-systeem (voertuig + bestuurder + eventuele passagier) is van invloed op het onder controle houden van het voertuig. Zeer jonge en oudere fietsers hebben in het algemeen minder fysieke

¹ De remvertraging van 2,2 m/s² is exact de Europese norm. Helaas komt het vaak voor dat de vertraging kleiner is (remkwaliteit, onderhoud)

kracht. De controle over een e-voertuig is voor deze groepen mensen dus minder groot. Het totale gewicht van het systeem speelt een rol². Natuurlijk is het gedrag van fietser doorslaggevend.

Inwerkingtreding

Verwacht wordt dat per 1 september 2027 een helmplicht voor personen (tot 18 jaar) op e-bikes, e-fatbikes en e-steps van kracht wordt.

Dat is een veiligheidsmaatregel. In de aangekondigde landelijke wetgeving wordt nog géén juridisch onderscheid gemaakt.

Landelijk beschouwd is er een ontwikkeling gaande die wél op een toekomstig onderscheid tussen e-fatbikes en e-fietsen kan uitdraaien. Naast de helmplicht is een minimumleeftijd van tenminste 15 jaar een nog niet uitgewerkt voornemen.

² Met twee berijders verschuift het zwaartepunt van een e-fatbike flink naar achteren en omhoog, waardoor de voor-rem zijn werking verliest — het voorwiel krijgt te weinig aandrukkracht. De haalbare remvertraging daalt daardoor praktisch naar wat de achterrem alleen kan leveren, vaak niet meer dan ± 1 à $1,5 \text{ m/s}^2$. Lengte remweg bij $1,25 \text{ m/s}^2$: 19,3 m. Als de reactieseconde wordt meegerekend: 27,6 m.

Bijlage Onderzoek Fortuinstraat

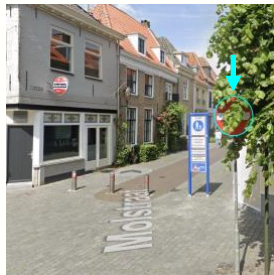
Bij dit onderzoek is uitgegaan van "Nadere regels uitstallingen gemeente Bergen op Zoom" en van "Nadere voorschriften bij terrasvergunningen". Bij het beoordelen van de benodigde verkeersruimte worden schuwafstanden en vetergang meegerekend. Dit laatste is afgeleid van: "Uit hoofde van art. 6:174 BW, heeft de gemeente als wegbeheerder een zorgplicht. Bij de invulling daarvan zijn de CROW-richtlijnen de door de rechter erkende professionele standaard. Een inrichting die de schuwafstanden negeert geeft daarmee een risico op aansprakelijkheid bij incidenten".

Verkeer

Door deze smalle winkelstraat gaan bezoekers als voetganger vanaf parkeervoorzieningen (auto en fiets) op weg naar hoofdbestemmingen, bewoners van de buurt 'Centrum' als voetganger of fietser naar essentiële buurtbestemmingen en is er doorgaand voetgangers- en fietsverkeer. Verder is er bevoorradingsverkeer (logistiek venster) en gemotoriseerd verkeer dat in twee richtingen wordt toegestaan.



Afbeelding 4: Eenrichting 2025



Afbeelding 5: Eenrichting 2025



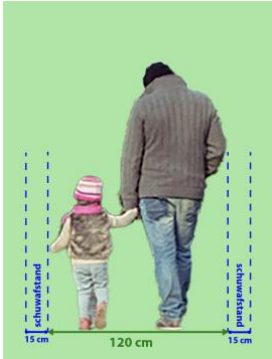
Afbeelding 6: Duiding eenrichting 2026

De eenrichting borden uit de afbeeldingen 2 en 3 zijn onlangs verdwenen en het eenrichting bord op afbeelding 3 is toegevoegd. Alle reden voor een nadere beschouwing.

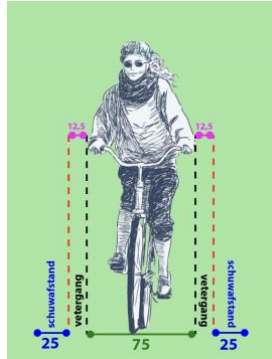
De volgende ruimte-aspecten spelen een rol:

- Verkeersruimte voor een volwassen voetganger met kind aan de hand
- Verkeersruimte voor een rolstoelgebruiker en een rollatorgebruiker
- Verkeersruimte voor een fietser
- Verkeersruimte voor een auto
- Verkeersruimte voor een logistiek voertuig
- De kwaliteit van de ondergrond voor voetgangers en rolstoel- en rollatorgebruikers
- De aanwezigheid van 'continue' natuurlijke tactiele lijnen.

Schuwfstanden



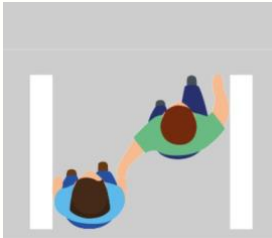
Afbeelding 7: Volwassene met kind



Afbeelding 8: Fietser, vetergang



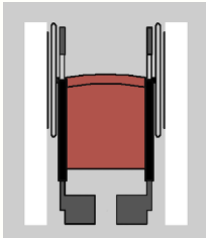
Afbeelding 9: Rolstoelgebruiker



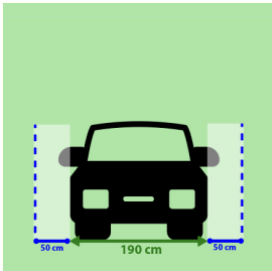
Afbeelding 10: Volwassene met kind



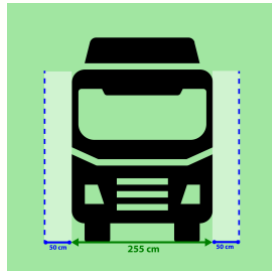
Afbeelding 11: Fietser bovenaanzicht



Afbeelding 12: Boven aanzicht rolstoel



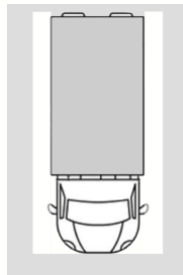
Afbeelding 13 Personenauto; schuurruimte



Afbeelding 14: Vrachtauto; schuurruimte



Afbeelding 15: Boven aanzicht auto



Afbeelding 16: Boven aanzicht vrachtauto

Fortuinstraat 1-7

In de afbeeldingen zijn de schuwafstanden + vetergang in wit geduid.

Ter oriëntatie is allereerst buiten winkeltijdvensters voetgangersverkeer, fietsverkeer en verkeer van mensen met een mobiliteitshulpmiddel beschouwd.

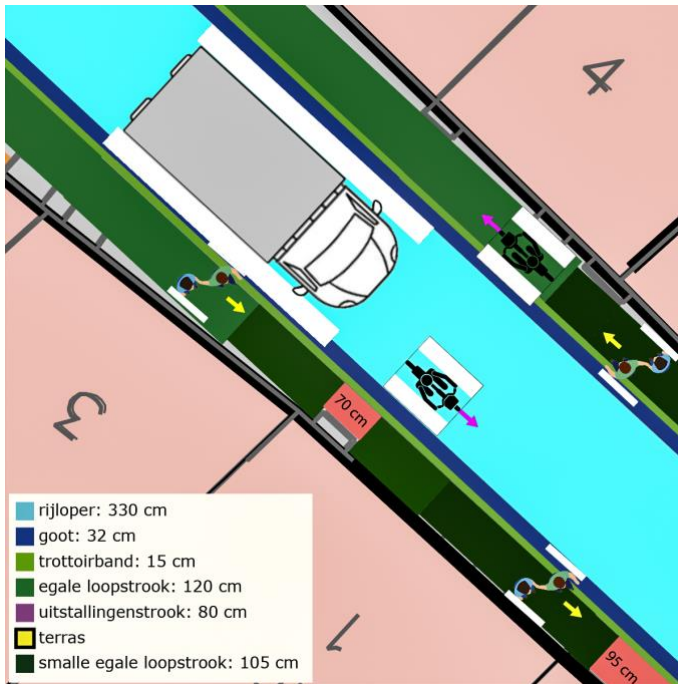


Afbeelding 17: Oriëntatie op voetgangers en fietsverkeer buiten winkelveertijden

Om voetgangersverkeer in een winkelstraat 'volwassene met kind' mogelijk te maken is inclusief schuwafstanden minimaal 150 cm breedte nodig. Er is gekozen voor een loopstrook met een breedte van 120 cm. Dat is minimaal. De schuwafstand aan een zijde valt samen met de trottoirband. Resteert een schuwafstand van 15 cm aan de gevelzijde. Dat blijkt aan het begin van de straat (nr. 1) aan beide zijden niet mogelijk te zijn. Er is daar een loopstrook van 105 cm beschikbaar. Het kind aan de hand moet dan over een beperkt aantal meters net iets voor de volwassene lopen. Een rolstoelgebruiker kan op de strook blijven zelfs als de rolstoel iets breder is (15 cm schuwafstand tot de gevel en 15 cm schuwafstand trottoirband). Ook voor een persoon met een kinderwagen is dat mogelijk. Er is een belangrijke ruimte-voorwaarde: de effectieve loopruimte in het korte voortraject op de Grote Markt moet voldoende zijn.

Breedte Fortuinstraat van gevel tot gevel

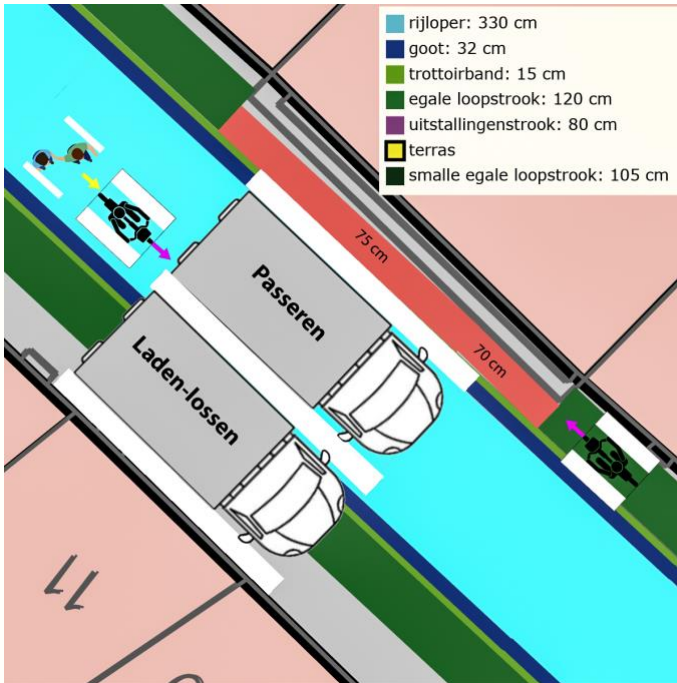
Verkeer buiten winkeltijdvenster



Afbeelding 18: Fortuinstraat, buiten winkeltijdsteden

De schuafstand van de vrachtwagen aan de rechterzijde valt deels over de goot. Er is te weinig ruimte voor de tegemoetkomende fietser. Die moet over de egale loopstrook. De vrachtauto moet achter de fietser blijven die in dezelfde richting rijdt. De rijloper is in de gehele straat 330 cm breed. Dus in de gehele straat is het eenzelfde situatie.

Gemotoriseerd verkeer vanuit de richting Steenbergsestraat is alleen bij uitwijken naar de voetgangersstrook van een tegemoetkomende fietser mogelijk. Gemotoriseerd verkeer op dit deel in twee richtingen is praktisch gezien onmogelijk. De Fortuinstraat is daarvoor niet breed genoeg en te lang om overzichtelijk op elkaar te wachten. Nog belangrijker is het feit dat tussen 08.00 en 8.45 kinderen meestal begeleid door een ouder naar school gebracht worden. Als er ook nog sprake is van druk doorgaand (e-)fietsverkeer naar VO-scholen, dan is gemotoriseerd verkeer naar de Grote Markt gewoonweg gevaarlijk. Tegemoetkomende fietsers moeten uitwijken naar de voetgangersstrook aan de rechterzijde.



Afbeelding 19: Fortuinstraat 11; verkeersbreedten

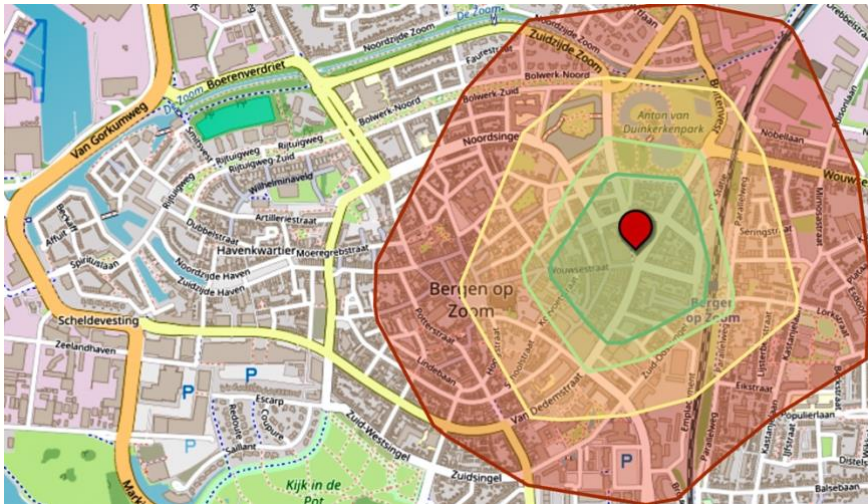
Het passeren van een vrachtwagen van een geparkeerde vrachtwagen is nipt mogelijk. De fietser en voetgangers richting Grote Markt moeten over de rijloper. De fietser richting Lievevrouwestraat moet wachten op de egale voetgangersstrook. Bij de Gouden Leeuw is de effectieve vrije breedte kleiner.

Zoals uit onderstaande tabel blijkt is Fortuinstraat aan de andere zijde veel breder. De rijloper, goten en trottoirbanden blijven even breed.

Locatie	Van gevel tot gevel
Grote Markt 36	6,09 m
Fortuinstraat 1	6,28 m
Fortuinstraat 1/ 3	6,30 m
Fortuinstraat 3/5	7,37 m
Fortuinstraat 5/7	7,69 m
Fortuinstraat 7/Molstraat	7,74 m
Molstraat/Fortuinstraat 9	8,02 m
Fortuinstraat 9/11	7,82 m
Fortuinstraat 11/13	7,80 m
Fortuinstraat 13/15	7,92 m
Fortuinstraat 15/17	8,02 m
Fortuinstraat 17/19	8,35 m
Fortuinstraat 19/21	8,41 m
Fortuinstraat 21/23	8,50 m
Fortuinstraat 23/25	9,24 m
Fortuinstraat 25/27	10,47 m

De effectieve vrije breedte tussen de gevels is de gevelafstand – som van (uitstulpingen aan gevels, de **vaste** 'obstakels' zoals flespalen met borden, portaalborden, geveltuintjes, toegangstrapjes tot woningen en winkels en hellingbaantjes en ander vast straatmeubilair).

Bijlage Bewaakte fietsenstalling Pastoor Joorenplein



Afbeelding 20: Isochronen 3-4-6-9 minuten, voetganger vanaf het Pastoor Joorenplein

De behoefte aan een bewaakte fietsenstalling is groot. Men wil voor een bezoek aan de binnenstad de dure e-fiets alleen gebruiken als er veilig geparkeerd kan worden op een plaats met een acceptabele looptijd naar de bestemming.

Voor een snelle realisatie is gekozen voor een bewaakte fietsenstalling op het Pastoor Joorenplein. De belangrijkste bestemmingen Grote Markt (Vierkantje), het Beursplein (Markiezenhof) en het Gouvernementsplein (Zuivelstraat) zijn als voetganger respectievelijk binnen 6, 9 en 3 minuten bereikbaar. Het NS-station kan in ca. 3 minuten bereikt worden.

In de praktijk blijkt dat de bewaakte gratis fietsenstalling gebruikt wordt door buurtbewoners (8), werknemers van bedrijven uit de onmiddellijke omgeving, mensen die het OV gebruiken (busstation en treinstation) en door bezoekers winkelgebied.

Bezoekers met bestemming Grote Markt of Beursplein vinden het te ver.

De stalling is altijd open, maar wordt alleen bewaakt tijdens winkeltijden.

Bijlage: Hoofdstukken notitie mobiliteitsplan binnenstad

Hierbij een opsomming van hoofdstukken uit de notitie.

- Mobiliteitsbeleid
 - Nabijheid bestemmingen en focus op tijd
 - Het 15-minuten model buurten/wijken
 - Buurt/wijk en wijk-overstijgende bereikbaarheid
 - Bereikbaarheid essentiële bestemmingen in buurten/wijken
 - Ruimte voor voetgangers, fietsers, auto's, logistieke voertuigen
- Analyse fietsinfrastructuur
- Onderzoek Fietsparkeervoorzieningen
- Bereikbaarheid als voetganger van hoofdbestemmingen 'Centrum' in tijd
 - Vanaf autoparkeervoorzieningen
 - Vanaf fietsparkeervoorzieningen
 - Vanaf OV-haltes
- Voetgangersroutes naar hoofdbestemmingen 'Centrum'
 - Vanaf autoparkeervoorzieningen
 - Vanaf fietsparkeervoorzieningen
 - Vanaf OV-haltes
- Oriëntatie op gunstige ligging bewaakte fietsenstalling