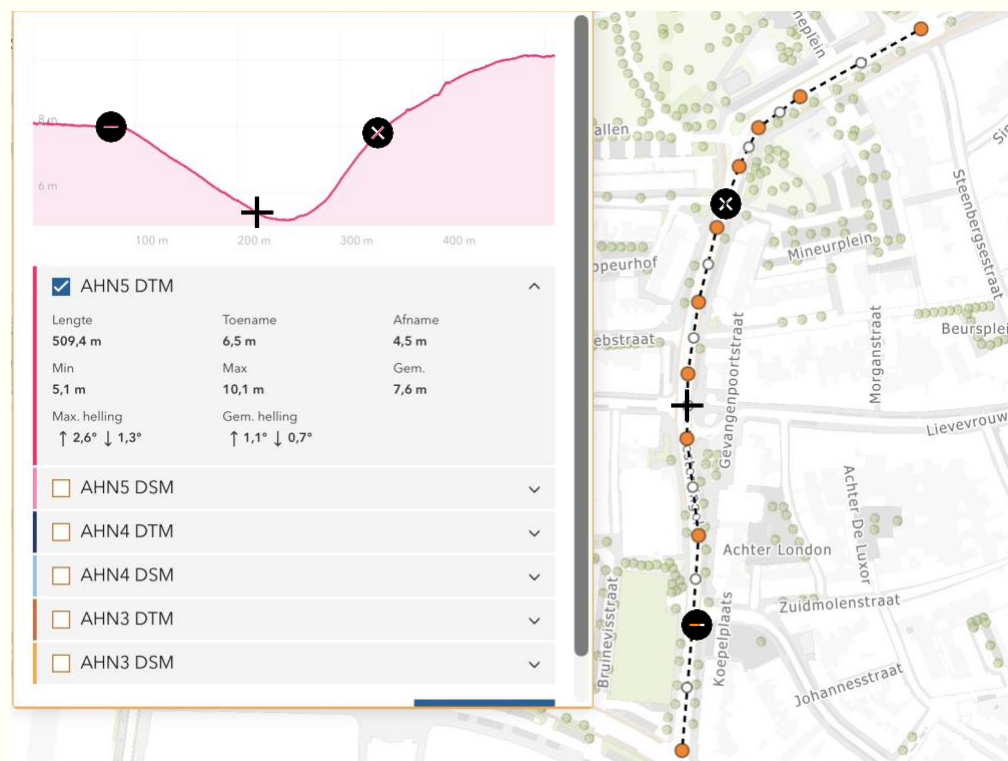


Reparatie Westersingel

Mobiliteit en gehandicapten parkeren

Versie 4



Informatie-vraag

De Westersingel en een groot aantal straten in het Havenkwartier worden in de nabije toekomst heringericht. Een herinrichting van een straat zal - financieel verantwoord - minstens 30 jaar moeten 'meegaan'. Het is van het grootste belang nieuwe landelijk ingezette ontwikkelingen¹ nu nadrukkelijk te gaan volgen. De kwaliteit van de leefomgeving speelt daarin een grote rol.

Verzoek

Toegankelijk Bergen op Zoom verzoekt² u hierbij de mobiliteitsadviezen die tot de inloopavond van 2 februari een rol gespeeld hebben in de planontwikkeling Westersingel beschikbaar te stellen. In het bijzonder gaat het dan om het aantal, de plaats, ligging en afmetingen van gehandicapten parkeerplaatsen, de mobiliteitsvoorwaarden voor voetgangers op de Westersingel en mobiliteitsvoorwaarden als het gaat om de verbinding van de buurten Havenkwartier + deel Scheldevesting én het centrum van Bergen op Zoom voor voetgangers en fietsers. Overkoepelend gaat het dus om de kwaliteit van de leefomgeving in beide buurten en om een nieuwe verantwoorde veilige mobiliteitsbinding tussen genoemde buurten. Dat is a.h.w. een toekomstgerichte vorm van herstel van de doorsnijding van de historische stad door de Westersingel. Het planidee van de Vereniging Binnenstad kan dit ook in historische zin ondersteunen.

Dringende aanbevelingen

Algemeen

- A.** Ontwikkel een integraal beleid parkeren voor het beschermd stadsgezicht voor auto's, gehandicaptenvoertuigen, motoren, brommer/scooter/speed pedelec (gele kentekenplaat), snorfiets (blauwe kentekenplaat), fat bikes en fietsen.

- B.** Realiseer een leeftijdsvriendelijke, veilige inrichting en zorg ervoor dat door consistente handhaving de inrichting leeftijdsvriendelijk blijft. Dat betreft voldoende effectieve loopruimte voor voetgangers (volwassene met kind aan de hand), bankjes/ rustplekken voor voetgangers. In het bijzonder op de belangrijke voetgangerstrajecten Zuidzijde Haven-Rijkebuurtstraat - Lievevrouwestraat en Noordzijde Haven - Moeregrebstraat. Het oversteken van de Westersingel bij de Rijkebuurtstraat en de Moeregrebstraat moet voor voetgangers en fietsers veilig en leeftijdsvriendelijk zijn.

Voor bewoners

- C.** Voor de bestaande en nieuwe nog te ontwikkelen woningen, ook die ter plekke van het gebouw de 'Stoelemat' is het noodzakelijk te anticiperen op (later) te realiseren G-parkeerplaatsen op kenteken, en mogelijk ook een G-parkeerplaats met de afmetingen van een algemene gehandicapten parkeerplaats. Uiteraard zal het traject tussen dergelijke parkeerplaatsen en de deur van de woning van de GPK-houder veilig, haalbaar en toegankelijk horen te zijn.

Voor bezoekers

- D.** Gehandicapten parkeren voor bezoekers betreft algemene gehandicapten parkeerplaatsen. Naar het zich laat aanzien resteren er, nu de Stoelmat verdwijnt, een beperkt aantal functies waaraan een algemene gehandicapten parkeerplaats gekoppeld zou moeten worden. Dat betreft in ieder geval het fysio-/sportcentrum Westersingel 34a en Actiefzorg ter hoogte van Westersingel/Kazerneplein.

Als het gaat over bezoekers van bewoners zal de 2%-regel straat-parkeerplaatsen toegepast moeten worden. De hellingen in de straat bemoeilijken mogelijk het toepassen van deze regel.

Februari 2026

Toegankelijk Bergen op Zoom

¹ "Assen toekomstgericht op weg - Visie mobiliteit 2040" is een voorbeeld van deze op Overheid.nl gepubliceerde ontwikkelingen. Lees via de volgende link deze [publicatie](#) .

² Dit verzoek vloeit ook voort uit de hieronder genoemde aanleidingen b en c.

Inleiding

Op 2 februari bezocht een delegatie van Toegankelijk Bergen op Zoom de inloopavond 'Reparatie Westersingel'.

Naar onze mening kwamen bereikbaarheid, toegankelijkheid, gehandicapten parkeren en mobiliteit onvoldoende aan de orde.

We beseffen dat het qua presentatie minder gewenst is in een dergelijke bijeenkomst diep in te gaan op componenten die door veel betrokkenen op dat moment als details worden gezien. Het betreft voorzieningen 'Gehandicapten parkeren' en 'Mobiliteitsvoorwaarden in het beschermd Stadsgezicht'. In het grote geheel zijn die componenten van belang. Niet onbelangrijke factoren dreigen door een te eenzijdige focus op de achtergrond te raken.

Context

Mobiliteitsbeleid bepaalt hoe bewoners, bezoekers en goederen zich verplaatsen en heeft daardoor een directe invloed op de leefomgeving.

Mobiliteitsbeleid is een kritieke succesfactor voor de kwaliteit van de leefomgeving. Schone, veilige, toegankelijke en geïntegreerde vervoersoplossingen waaronder een integraal parkeerbeleid en een passend beleid distributie van goederen, zijn daarin bepalend.

Door de openbare ruimte mensvriendelijker te maken, de lokale economie te stimuleren, lucht- en geluidsvervuiling te beperken, sociale inclusie te waarborgen en klimaatdoelen te ondersteunen ontstaat een gezondere, aantrekkelijkere en toekomstbestendige (binnen)stad.

De historische context binnenstad met heel veel smalle straten maakt het wat parkeren en toegankelijkheid betreft, niet eenvoudiger.

Daarnaast is de in geologisch opzicht bijzondere steilrand 'De Brabantse Wal', die in het beschermd stadsgezicht zeer herkenbaar is, van invloed.

Rekening houdend met de sterke vergrijzing is voor alle woningen (bestaande en nieuwe) een flexibel anticiperend beleid parkeervoorzieningen voor bewoners die een gehandicapten parkeerkaart

hebben of gaan krijgen, essentieel. Alle reden om in een vroeg stadium aandacht te schenken aan gehandicapten parkeren op kenteken en dus nu al te anticiperen zodat praktisch en eenvoudig dergelijke parkeervoorzieningen gerealiseerd kunnen worden.

Bereikbaarheid-Toegankelijkheid

Aan toegankelijkheid gaat altijd bereikbaarheid vooraf.

Bereikbaarheid wordt bepaald door de verkeersinfrastructuur naar parkeervoorzieningen.

Toegankelijkheid van de openbare ruimte betreft de veilige voetgangersroute vanaf een parkeervoorziening naar de bestemming.

Een leeftijdsvriendelijke inrichting met voldoende effectieve loopruimte, voetgangersstroken met een harde en vlakke ondergrond, haalbare stijghellingen en veilige daalhellingen bepalen de toegankelijkheid.

De gemeente Bergen op Zoom heeft geen integraal beleid auto-, motor-, fiets-, brommer-, scooter- en gehandicapten parkeren.

Sluitstukken

Helaas heeft Toegankelijk Bergen op Zoom de ervaring dat gehandicapten parkeren vaak een 'sluitstuk' is in planontwikkelingen openbare ruimte. "Dat vullen we in een later stadium in", horen we dan. De daaraan gebonden ruimtelijke voorwaarden zijn dan lang niet altijd meer haalbaar.

Ook voetgangersstroken (trottoirs) hebben vaak een te lage prioriteit³ in planontwikkelingen.

³ Toegankelijk Bergen op Zoom stelde dat vast bij de herinrichting Artilleriestraat en kon dat uit ontwerptekeningen Kastanjelaan van het gedeelte Papaverstraat-Acaciaaan ook afleiden.

Teleurstelling, noodkreet - aandacht dringend gewenst

Toegankelijk Bergen op Zoom is teleurgesteld. Over gehandicapten parkeren is in de planontwikkeling tot nu toe helemaal niets gezegd.

De gemeente Bergen op Zoom is professioneel op de hoogte van de voorwaarden bruikbaarheid van voor bezoekers bedoelde gehandicapten **algemene** parkeerplaatsen. Dat betreft afmetingen, nabijheid van bestemmingen en de aanwezigheid van deze parkeerplaatsen in de buurt van openbare (gemeente)voorzieningen, gezondheidscentra, ziekenhuizen, culturele centra, bibliotheken, religieuze centra, wijkcentra, sportzalen, scholen, kinderdagverblijven, horeca, winkelcentra en andere voorzieningen met publiek toegankelijke ingangen.

Zie bijlage 1 voor afmetingen Algemene Gehandicapten Parkeerplaatsen.

Een nadrukkelijke aandacht voor aspecten mobiliteit (buurt Havenkwartier-Centrum) hebben wij onvoldoende kunnen bespeuren.

Aanleidingen

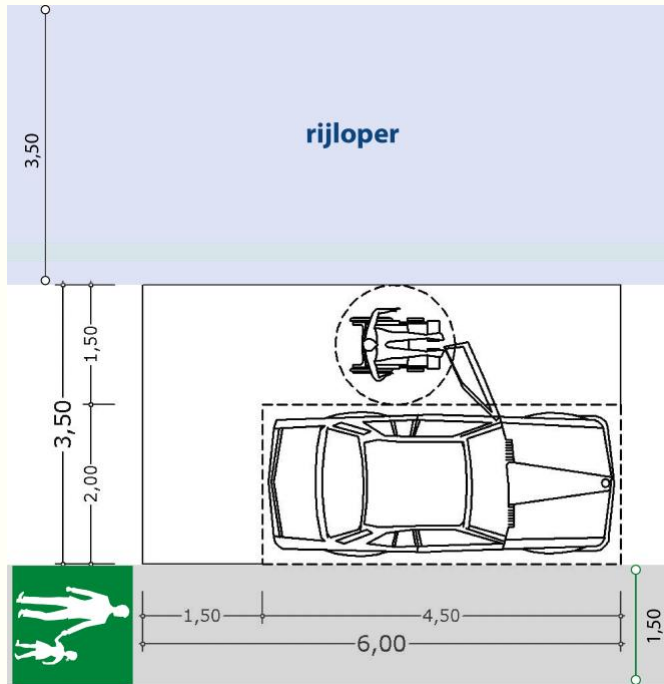
Toegankelijk Bergen op Zoom deed in 2023 een uitgebreid onderzoek naar voor rolstoelgebruikers qua inspanningen haalbare stijgtrajecten en qua veiligheid en inspanning haalbare daaltrajecten.

- a. In een plattegrond (zie bijlage 2) is voor het beschermd stadsgezicht geduid in welke deelgebieden algemene gehandicapten parkeerplaatsen gelegen moeten zijn.
- b. Zo werd o.a. geconcludeerd dat gehandicapten parkeerplaatsen op het parkeerterrein Londonstraat niet bruikbaar zijn. We adviseerden de gemeente dit op te lossen door een ruil met parkeerplaatsen in het samenhangende deelgebied toe te passen. Namens de gemeente werd echter zonder motivering meegedeeld dat de twee G-parkeerplaatsen zonder ruil opgeheven werden.
- c. In april 2025 hebben we tijdens een verkenning van het gebied samen met een medewerker verkeer van de gemeente o.a. aangegeven dat de gehandicapten parkeerplaats Westersingel bij het fysio-/sportcentrum tegenover de Gevangenpoort qua afmetingen onvoldoende bruikbaar is. In dezelfde verkenning zijn toen overigens ook andere gehandicapten parkeerplaatsen beschouwd en recent door de gemeente geplaatste objecten die ontoegankelijkheid veroorzaken of versterken (camera-palen, portaalborden, voetgangerssluizen, straatnaamborden op flespalen e.d.)
- d. In de planontwikkeling verdwijnt nu ook de gehandicapten parkeerplaats op het Koepelplein.

Bijlage 1: afmetingen gehandicapten parkeerplaatsen

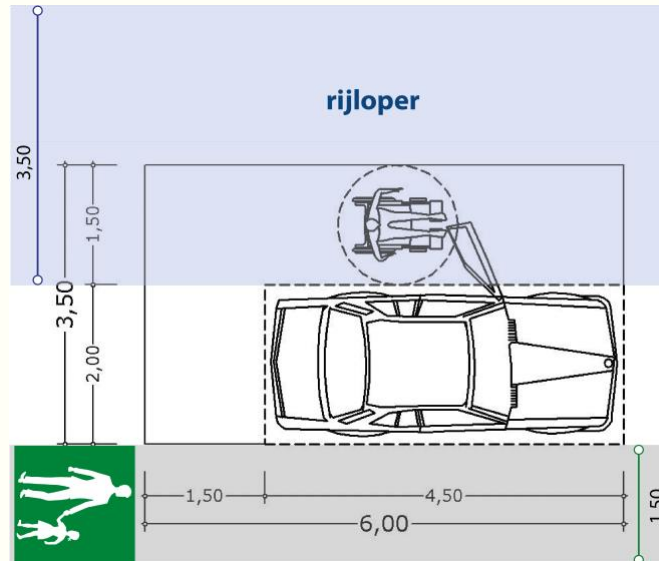
GPKB-houders

Het is relevant dat GPKB-houders, dat zijn houders van een Gehandicapten-Parkeerkaart-bestuurders, veilig gebruik kunnen maken van een algemene gehandicapten parkeerplaats met de afmetingen 6,0 x 3,5 m. Dat betreft bijna altijd bezoekers. Een uitstapstrook op gelijk niveau van de parkeerplek is een toegankelijkheidsvoorwaarde.



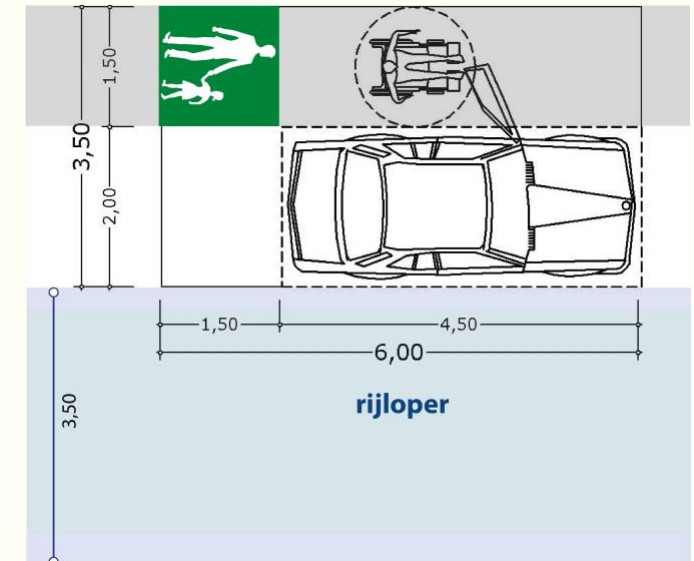
Figuur 1: Rechts op niveau van de rijloper ©2025 P.C. Bruys

Rechts langsparkeren op gelijk niveau van de rijloper



Figuur 2: Rechts op niveau van de rijloper ©2025 P.C. Bruys

Rechts langsparkeren op gelijk niveau van de rijloper



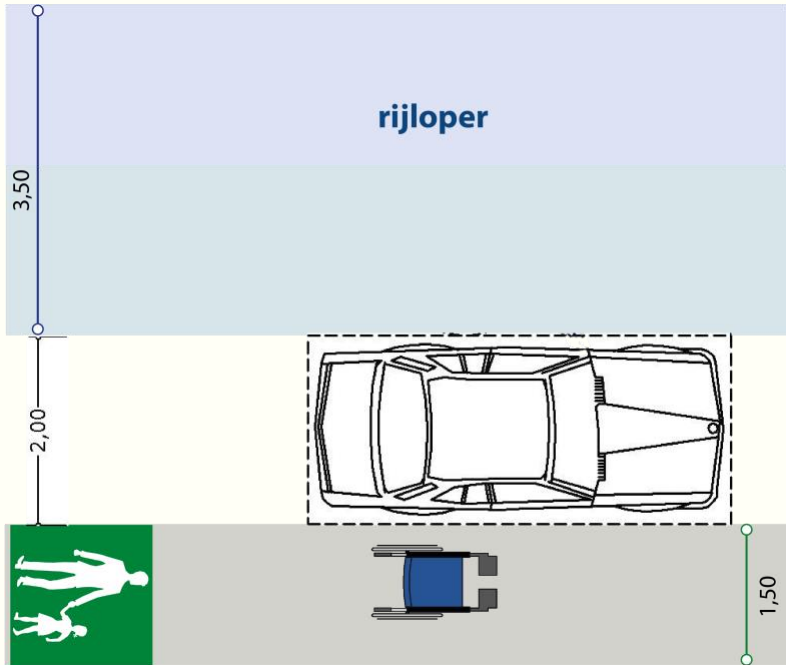
Figuur 3: Links op niveau van het trottoir ©2025 P.C. Bruys

Links langsparkeren op gelijk niveau van het trottoir.

De eerste mogelijkheid is veilig, maar kost 1,5 meter meer breedteruimte. De tweede mogelijkheid is minder veilig. De derde mogelijkheid is handig.

GPKP-houders

Het is relevant dat GPKP-houders, dat zijn houders van een Gehandicapten-Parkeerkaart-Passagier, veilig gebruik kunnen maken van een (gehandicapten) parkeerplaats met de afmetingen 6,0 x 2,0 m met voldoende en veilige uitstapruimte aan de passagierszijde. Een uitstapstrook op gelijk niveau van de parkeerplek is een toegankelijkheidsvoorwaarde. Als dat op trottoirhoogte is, dan zal er voldoende effectieve loopruimte voor een volwassene met kind aan de hand moeten zijn. Schuwafstanden in aanmerking genomen is daarvoor een breedte van tenminste $110+20+20 = 150$ cm gewenst. Voor een draaicirkel van een rolstoel is tenminste 150 cm nodig.



Figuur 4: Uitstapstrook op gelijk niveau van parkeerplek ©2025 P.C. Bruys



Figuur 5: Loopruimte volwassene met kind ©2025 P.C. Bruys

Bijlage 2: Gebied gehandicapten parkeren



Zeer uitgebreid onderzoek door Toegankelijk Bergen op Zoom van alle straten in de beschermde stadsgezichten leverde een aaneengesloten gebied met trajecten met overbrugbare stijghellingen en veilige daalhellingen voor rolstoelgebruikers.

Gehandicapten parkeerplaatsen in dit gebied zijn bruikbaar omdat de trajecten tussen die parkeerplaatsen en de bestemming van de gehandicaptenkaartgebruiker overbrugbaar en veilig zijn. Daarnaast mag de parkeerplaats zelf geen hellend vlak zijn en moeten de afmetingen van de parkeerplaats aan de eisen voldoen waarbij met name het 'uitstappen' van de kaarthouder veilig mogelijk is.

Opmerking

Binnen het gebied zijn er deeltrajecten die qua hellingen nipt bruikbaar zijn. Het deeltraject Westersingel tussen de Rijkebuurtstraat en de Koepelstraat is er een voorbeeld van. Het traject Mineurplein-Looijpoort-Steenbergsestraat-Beursplein is haalbaar. Altijd moet het 'voetgangers'-traject tussen de gehandicaptenparkeerplaats en de bestemming veilig en toegankelijk zijn.

Bijlage 3: Inspanning – Hoogteprofielen in de omgeving

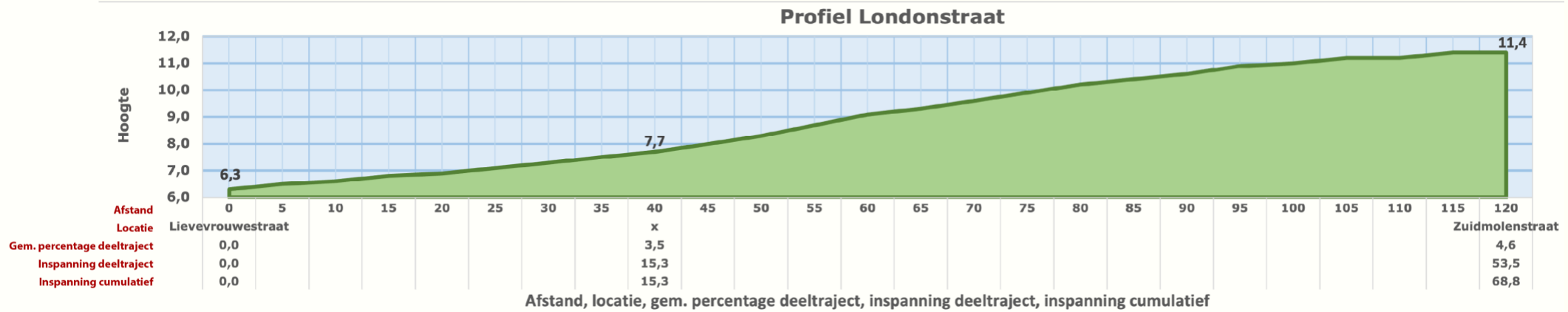
In onderstaande afbeeldingen zijn hoogteprofielen van een groot aantal straten weergegeven.

Onder de grafieken zijn in vijf regels de afstand, locaties van zijstraten, gemiddelde hellingpercentage deeltraject, inspanningsindicatie deeltraject en de cumulatief inspanningsindicatie geduid. De hier gebruikte methode is bedoeld voor gebruikers van hand-aangedreven rolstoelen zonder elektrische ondersteuning. De methode is geijkt aan de richtlijnen hellingbanen. Voor gebruikers van hand-aangedreven rolstoelen met elektrische ondersteuning kan eenzelfde iets ‘ruimere’ methode gevolgd worden. In deze notitie is die buiten beschouwing gelaten.

Als een hellingpercentage van een deeltraject groter is dan 5% dan is de helling te zwaar en te gevaarlijk. Bij een hellingpercentage vanaf 4% is het dalen niet zonder risico. Als de cumulatieve inspanningsindicatie de bovengrens 15,5 overschrijdt, dan is de helling te zwaar. Bij langere trajecten kan een rustplek ingelast worden. Voor rolstoelgebruikers zal dat op een vlak trajectdeel moeten gebeuren. In het kader van een leeftijdsvriendelijk inrichting, bijvoorbeeld voor rollatorgebruikers, zijn bankjes op doordachte plaatsen noodzakelijk.

De hellingenmethode is in 2023 door Toegankelijk Bergen op Zoom ontwikkeld naar aanleiding van een schouw van de toegangsroutes naar parkeergarage Grote Markt (Zie [archief publicaties 2023](#)). Het principe van de methode is via Ieder(in) in landelijke en Europese beraadslagingen als zeer bruikbaar gewaardeerd.

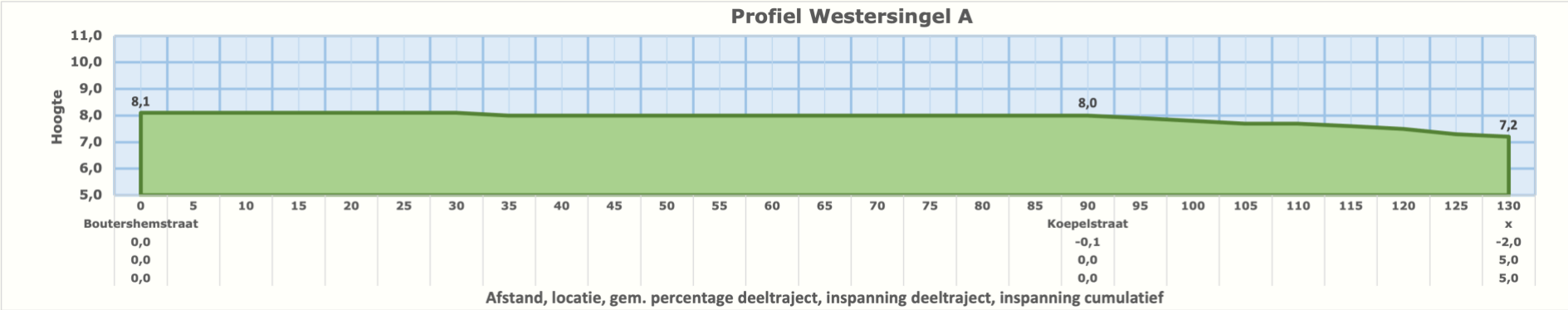
Voorbeeld



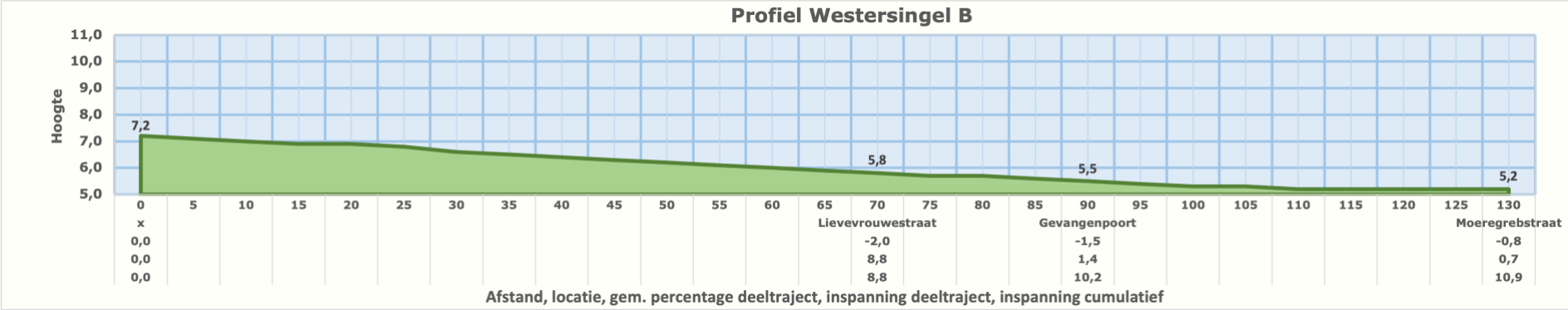
Figuur 6 Profiel Londonstraat © 2025, P.C. Bruys

Westersingel

De Westersingel is opgeknipt in vier delen. De delen A en B samen vormen het dalende traject Boutershemstraat – Moeregrebstraat. De delen C en D samen betreffen het stijgende traject Moeregrebstraat-Steenbergsestraat.

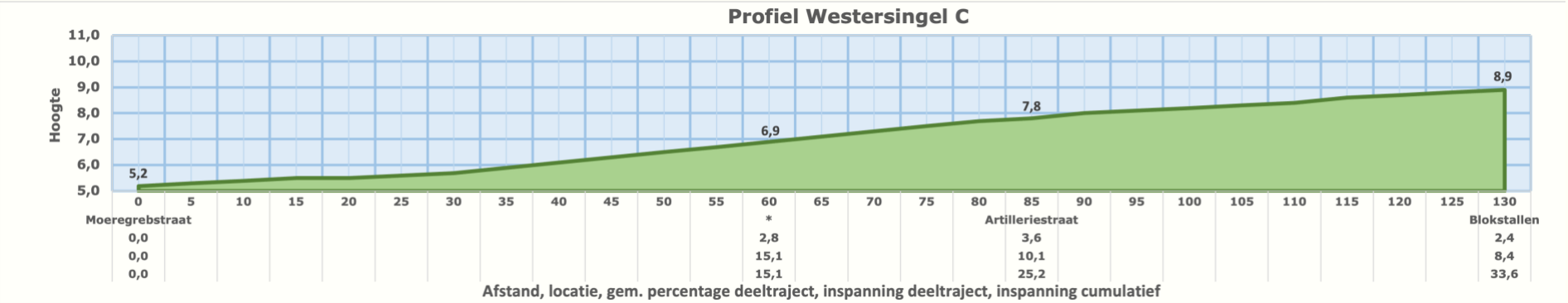


Figuur 7: Profiel Westersingel A © 2025 P.C. Bruys

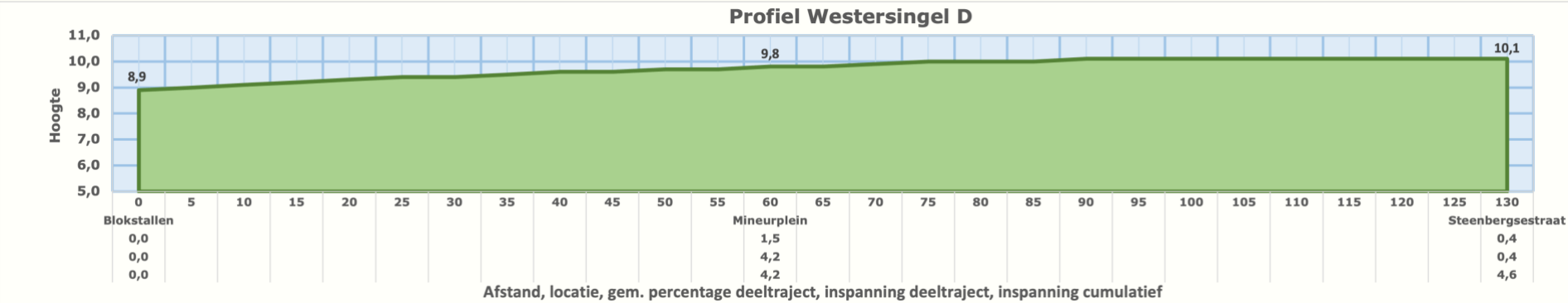


Figuur 8: Profiel Westersingel B © 2025 P.C. Bruys

Het gedeelte van de Westersingel A+B, Moeregrebstraat-Boutershemstraat, kan nipt, mogelijk met een rustpauze, overwonnen worden. De lengte van traject A + B is 260 meter. Het gewogen gemiddelde hellingpercentage is 1,12%. Het maximale hellingpercentage is 2%. De totale inspanning cumulatief is 15,9.

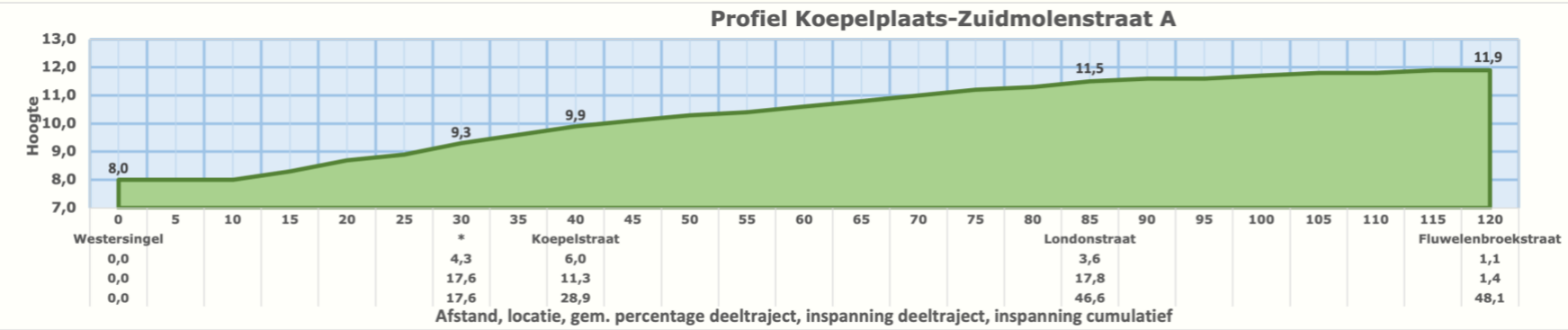


Figuur 9: Profiel Westersingel C © 2025 P.C. Bruys
Vanaf de Moeregrebstraat is op traject C na 60 meter de inspanningsboven grens bereikt.

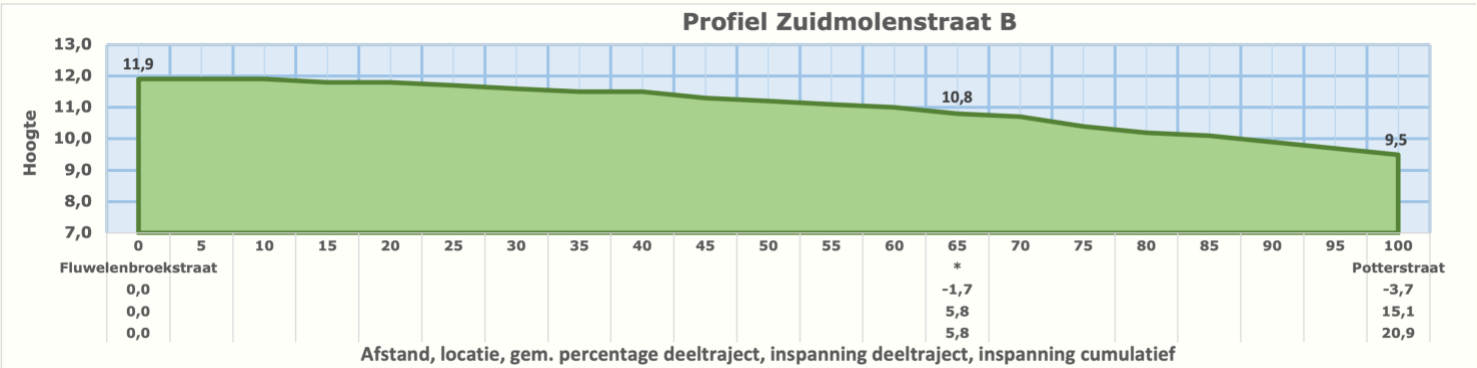


Figuur 10: Profiel Westersingel D © 2025 P.C. Bruys
De lengte van traject C + D is 260 meter. Het gewogen gemiddelde hellingpercentage is 1,9%. Het maximale hellingpercentage is 3,6%
De totale inspanning cumulatief is 38,2.

Zijstraten van de Westersingel



Figuur 11: Profiel Zuidmolenstraat A © 2025 P.C. Bruys



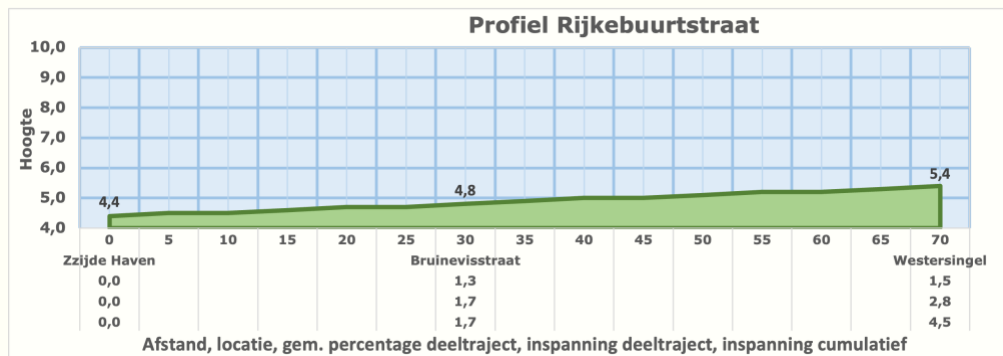
Figuur 12: Profiel Zuidmolenstraat B © 2025 P.C. Bruys

Het traject Zuidmolenstraat naar de Westersingel is veel te zwaar en te gevaarlijk in beide gedeelten.

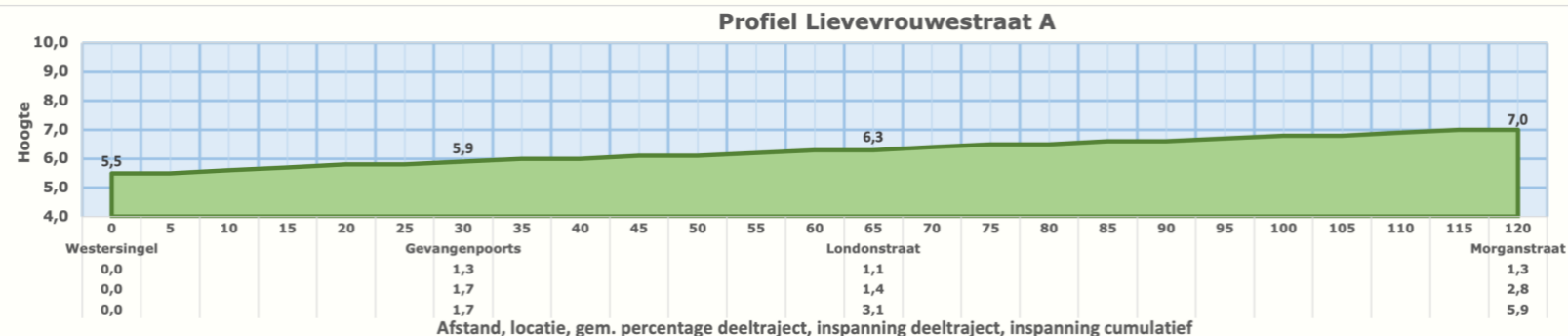
In het eerste deel vanaf de Westersingel wordt na ca. 30 meter de inspanningsbovengrens bereikt.

In het andere deel wordt vanaf de Potterstraat na ca. 35 meter de inspanningsbovengrens bereikt.

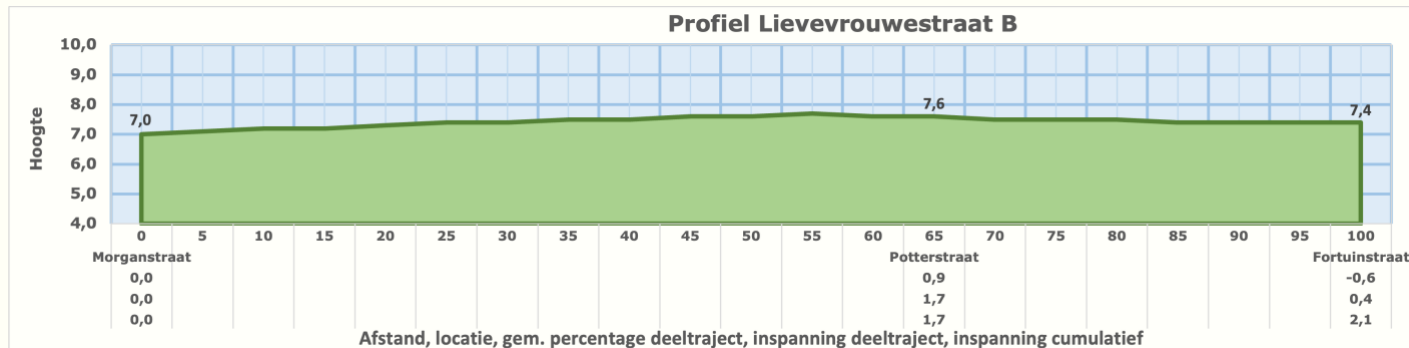
Voor voetgangers zonder bewegingsbeperking is het traject Fabriekstraat - Koepelstraat – Zuidmolenstraat – Molstraat wel zeer interessant.



Figuur 13: Profiel Rijkebuurtstraat © 2025 P.C. Bruys



Figuur 14: Profiel Lievevrouwestraat A © 2025 P.C. Bruys



Figuur 15: Profiel Lievevrouwestraat B © 2025 P.C. Bruys

Lievevrouwestraat totaal

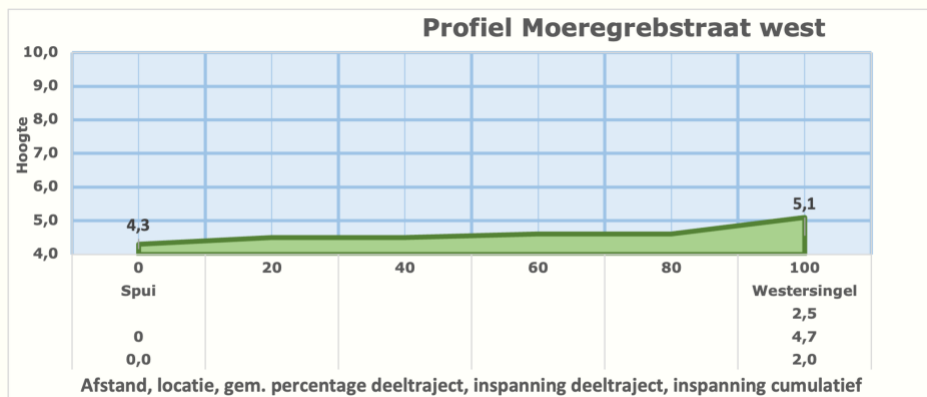
Lengte: 220 m

Inspanning cumulatief: 8,0

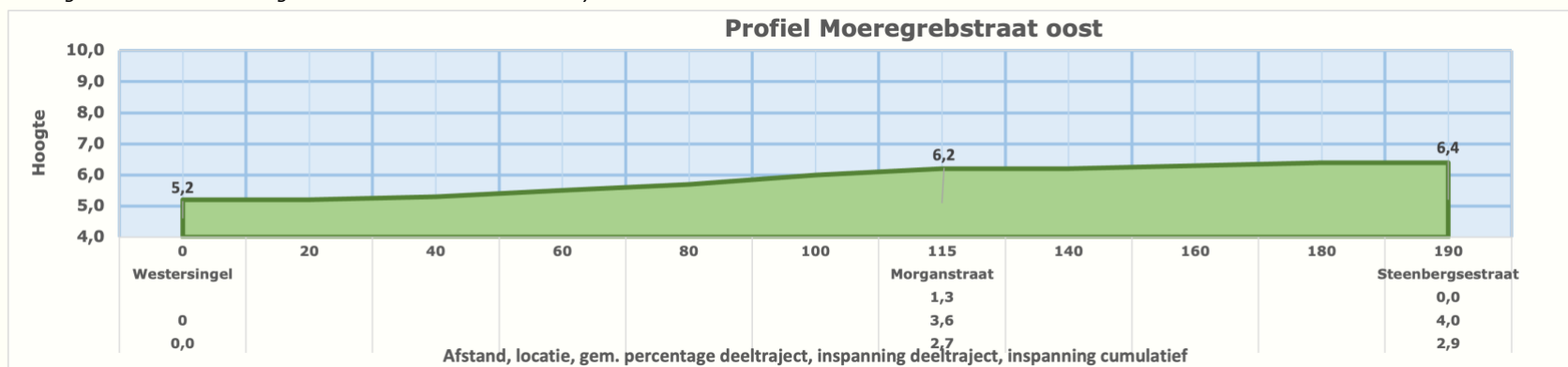
Het traject Zuidzijde Haven – Rijkebuurtstraat – Lievevrouwestraat is voor voetgangers met of zonder bewegingsbeperking zeer aantrekkelijk. Het veilige kunnen oversteken van de Westersingel is een 'must'. Het is voor voetgangers en fietsers een zeer belangrijke mobiliteitsbinding van de buurten Havenkwartier+ en het centrum. Het is a.h.w. een vorm van (mobiliteit)herstel van de doorsnijding van de historische stad door de Westersingel.

Het planidee van de Vereniging Binnenstad ondersteunt dit.

In de Rijkebuurtstraat zijn voldoende brede vlakke obstakelvrije voetgangersstroken (trottoirs) nodig.



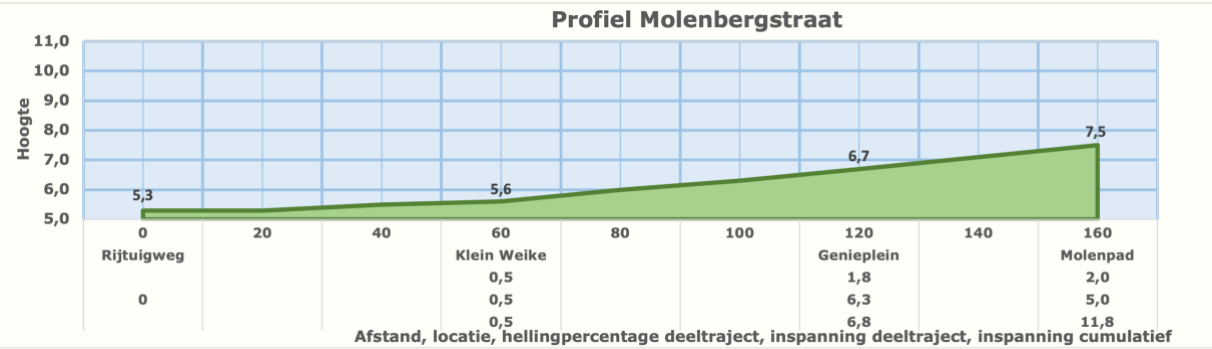
Figuur 16: Profiel Moeregrebstraat west ©2025 P.C. Bruys



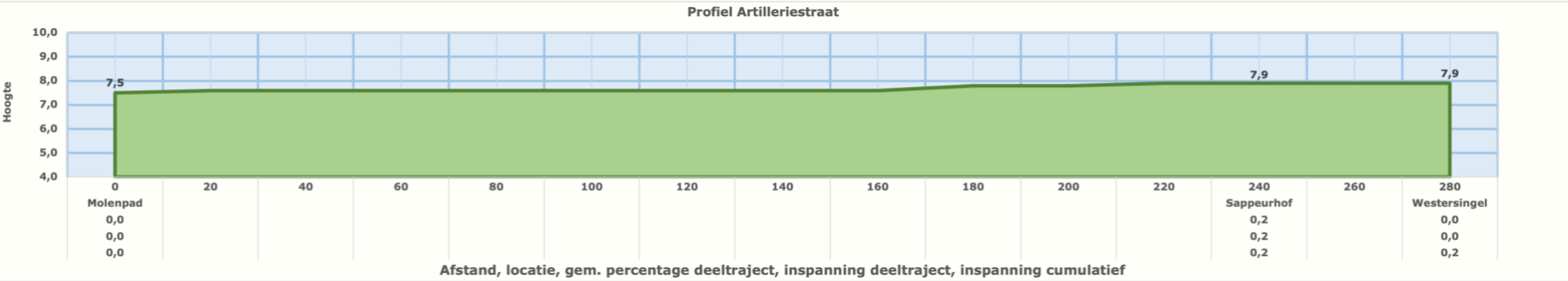
Figuur 17: Profiel Moeregrebstraat oost ©2025 P.C. Bruys

Het traject Noordzijde Haven – Moeregrebstraat is voor voetgangers met of zonder bewegingsbeperking zeer aantrekkelijk.

Het veilige kunnen oversteken van de Westersingel is een must. Het is een zeer belangrijke mobiliteitsbinding voor voetgangers en fietsers van de buurten Havenkwartier+ en het centrum. In het westelijke deel van de Moeregrebstraat zijn daartoe voldoende brede vlakke obstakelvrije voetgangersstroken (trottoirs) nodig.



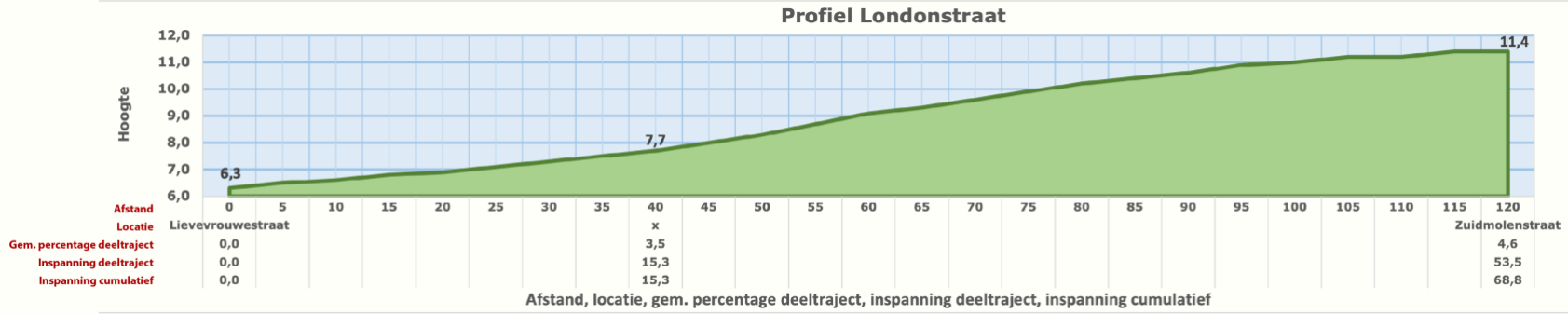
Figuur 18: Profiel Molenbergstraat ©2025 P.C. Bruys



Figuur 19: Profiel Artilleriestraat ©2025 P.C. Bruys

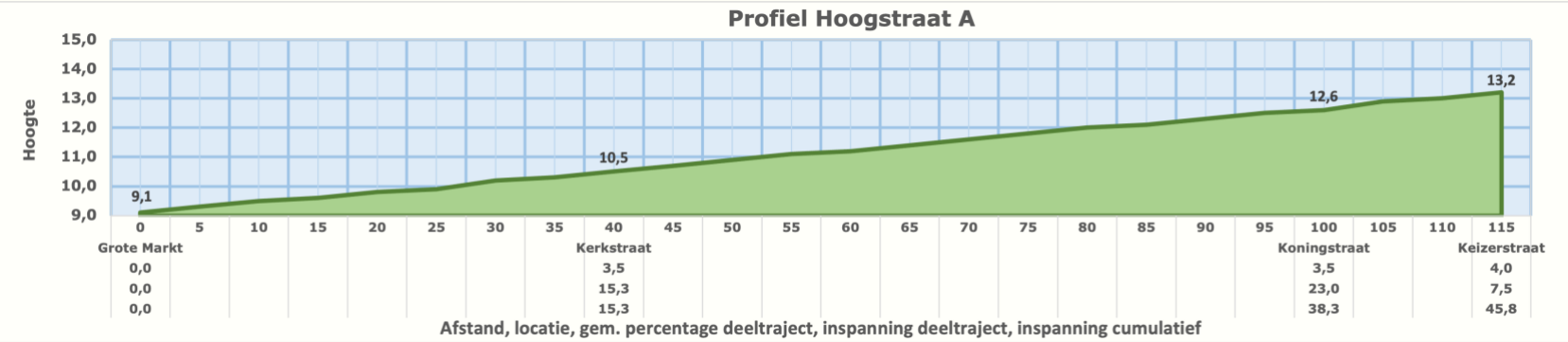
Qua inspanningen is het traject Blauwe Schuit – Molenbergstraat – Artilleriestraat aantrekkelijk. De Artilleriestraat is echter zeer voetgangers onvriendelijk ingericht. Uit onderzoek blijkt verder dat een voetgangersroute over het Mineurplein – De Looijpoort – Steenbergsestraat – Beursplein qua hellingen haalbaar is.

Andere straten



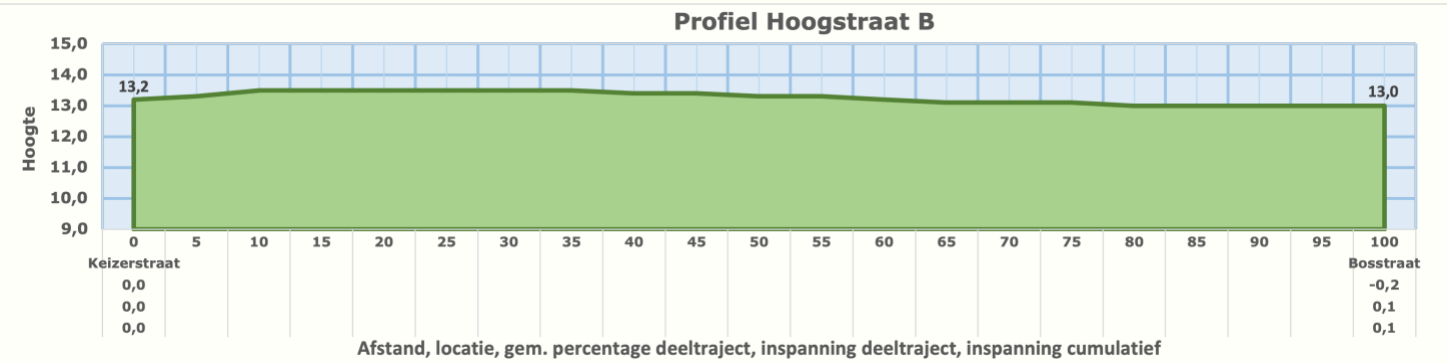
Figuur 20: Profiel Londonstraat ©2025 P.C. Bruys

Dit profiel maakt overduidelijk dat de Londonstraat veel te steil is om gehandicapten-parkeren te realiseren. Na 40 meter wordt de inspanningsbovendgrens overschreden.

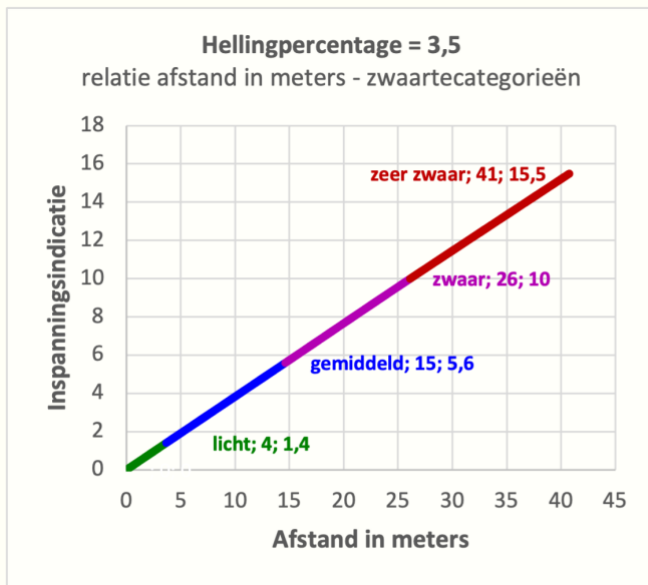


Figuur 21: Profiel Hoogstraat A ©2025 P.C. Bruys

Een helling van 3,5% in Hoogstraat A over 115 meter is veel te zwaar. Na 41 meter wordt de inspanningsbovengrens overschreden.



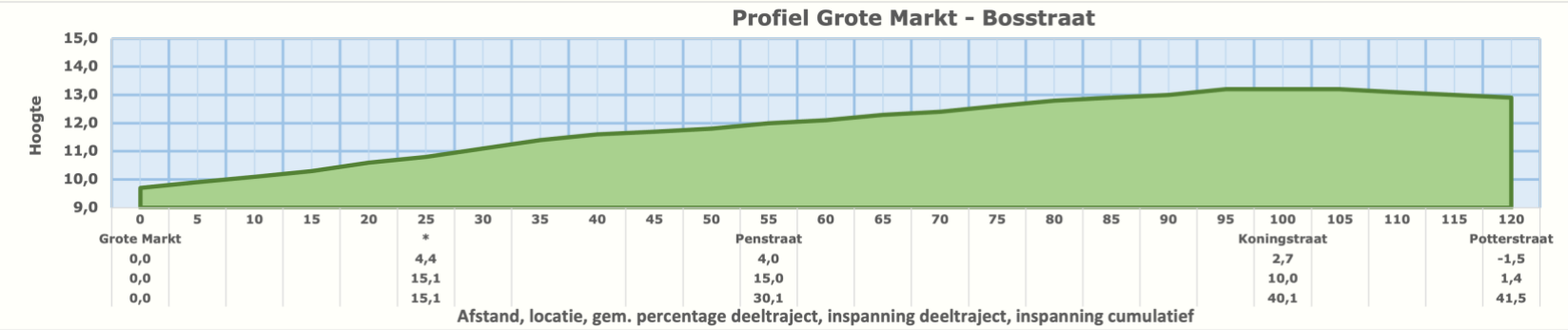
Figuur 22: Profiel Hoogstraat B ©2025 P.C. Bruys



Figuur 23: Diagram afstand-inspanning ©2025 P.C. Bruys

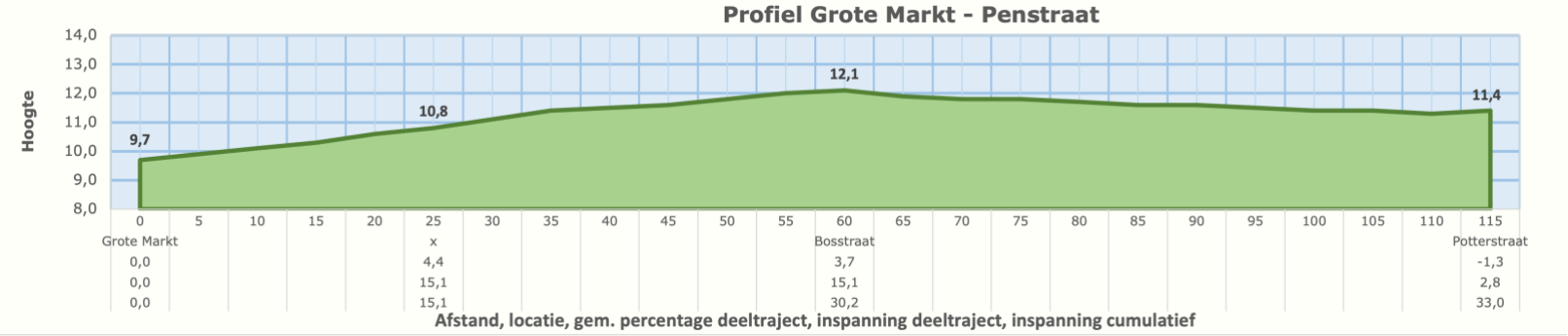
Diagram afstand - inspanningsindicatie voor een helling van 3,5%

Tot een afstand van 4 meter is de helling 'licht'. Aansluitend is tussen 4 en 15 meter de helling 'gemiddeld'. Aansluitend is tussen 15 en 26 meter 'zwaar'. En aansluitend tussen 26 en 41 meter is de helling 'zeer zwaar'. Na 41 meter is de helling te zwaar en te gevaarlijk. De Hoogstraat vanaf de Grote Markt is er een voorbeeld van.



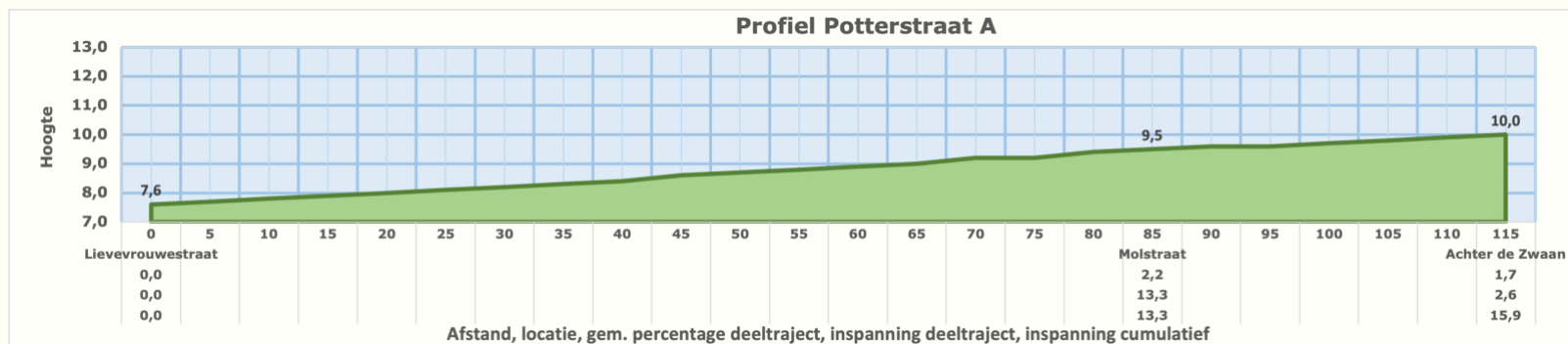
Figuur 24: Profiel Grote Markt - Bosstraat ©2025 P.C. Bruys

Na 25 meter wordt de bovengrens inspanning overschreden. Te steil!

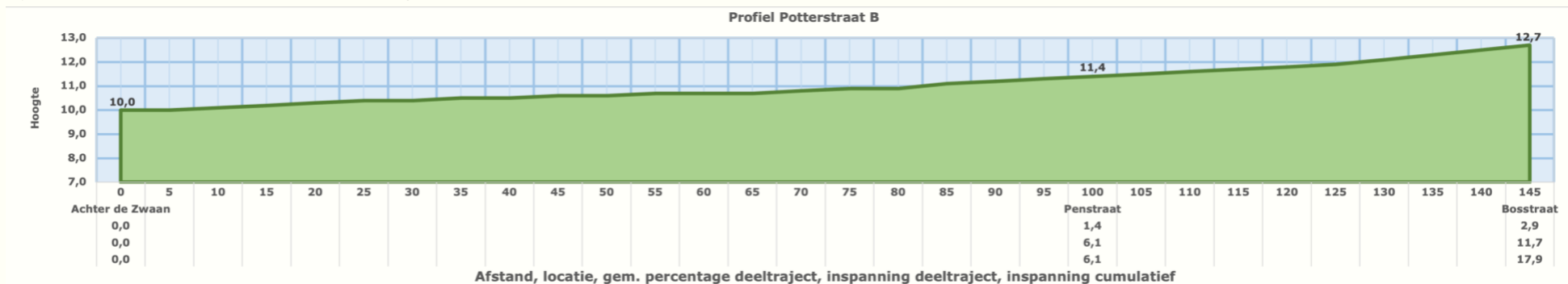


Figuur 25: Profiel Grote Markt - Penstraat ©2025 P.C. Bruys

Na 25 meter wordt de bovengrens inspanning overschreden. Te steil!



Figuur 26: Profiel Potterstraat A © 2025 P.C. Bruys



Figuur 27: Profiel Potterstraat B © 2025 P.C. Bruys

De bovengrens, gerekend vanaf de Potterstraat, ligt ongeveer bij 'Achter de Zwaan' (parkeerplaats De Maagd), zo nodig even rusten. Het traject via de Fortuinstraat en de Molstraat is ook mogelijk. Omdat het een grotere afstand in een stijgtraject betreft om eenzelfde hoogteverschil van 2,4 meter te overbruggen is de cumulatieve inspanning lager. Deeltraject Lievevrouwestraat B, deeltraject Fortuinstraat, Molstraat, Achter de Zwaan. Cumulatieve inspanning $0,4 + 6,4 + 3,6 + 2,6 = 13,0$ (zie ook profielen Lievevrouwestraat B, Fortuinstraat en Molstraat)

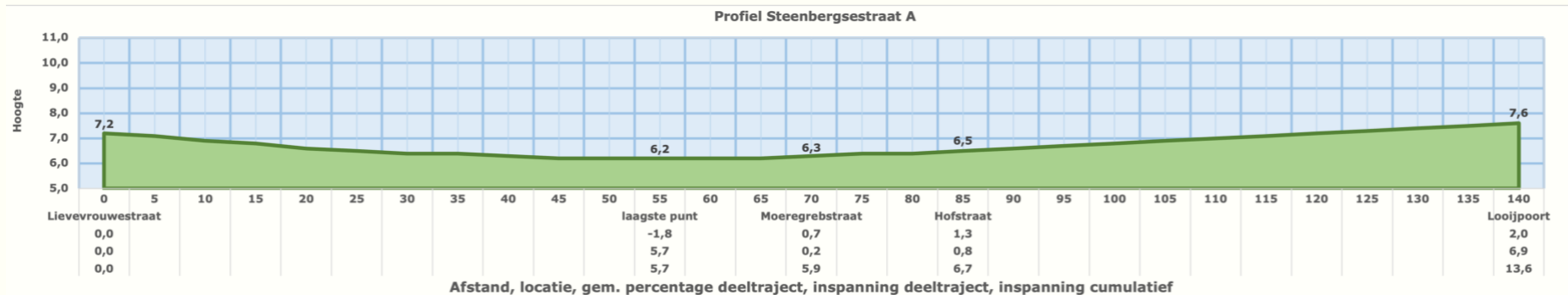
Het traject vanaf Achter de Zwaan naar parkeergarage Grote Markt is niet haalbaar vanwege de veel te steile helling ($>6,5\%$) Potterstraat (bij parkeerbeheer) naar de ingang van de parkeergarage.

De profielen Hoogstraat, Potterstraat, Grote Markt-Bosstraat, Grote Markt-Penstraat maken duidelijk dat de trajecten voor rolstoelgebruikers vanuit parkeergarage Grote Markt niet overbrugbaar zijn.

Dat was precies de aanleiding voor het onderzoek in 2023.

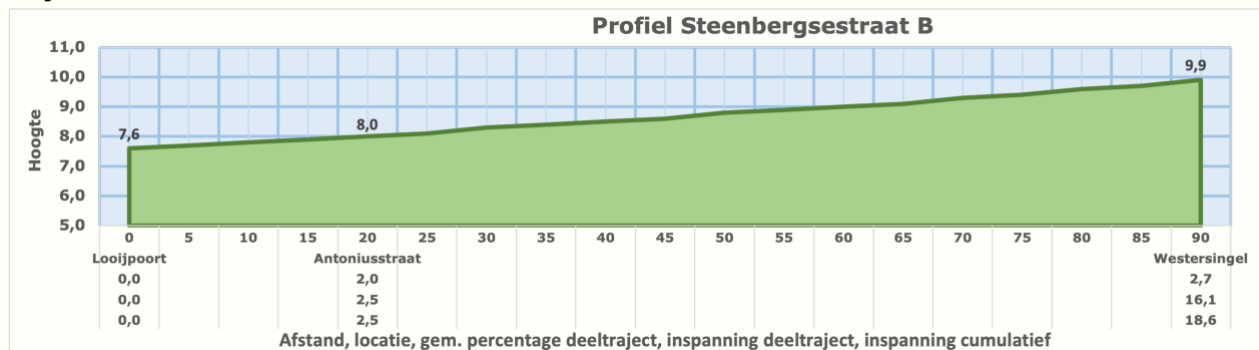
Er zijn meer mogelijkheden om de achteringang van De Maagd te bereiken.

- Gebruikmaken van een van de gehandicaptenparkeerplaatsen op het parkeerterrein Achter de Zwaan.
- Vanaf een nieuwe Algemene Gehandicapten Parkeerplaats Lievevrouwestraat (links langsparkeren op het trottoir bij nr. 11)
- Een halte gehandicapten-parkeren bij Potterstraat nr. 23

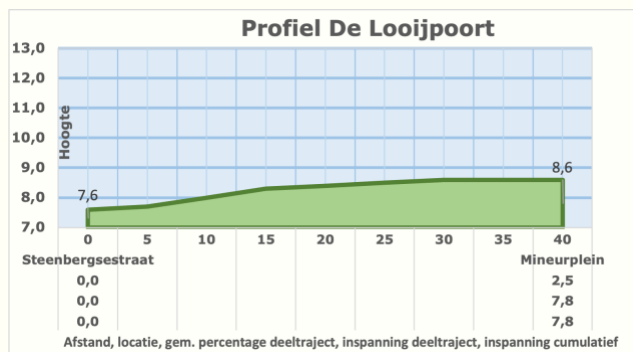


Figuur 28: Profiel Steenbergsestraat A ©2025 P.C. Bruys

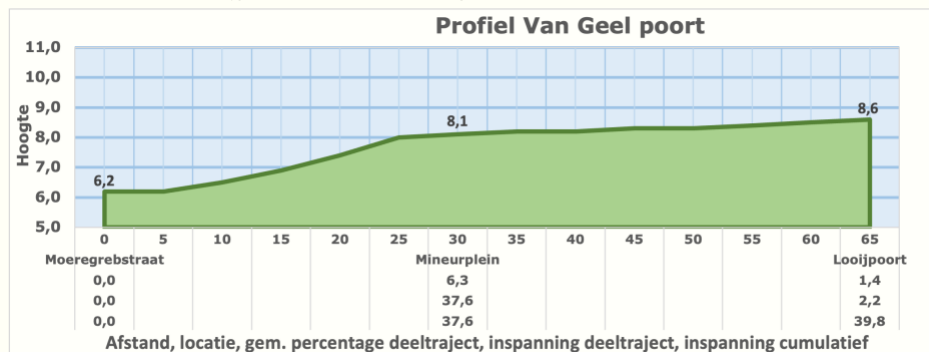
Dit profiel laat zien dat vanaf het laagste punt gerekend, het traject Beursplein – Looijpoort, te overbruggen is. Een belangrijke voorwaarde is een voldoende breed obstakelvrij trottoir. De geparkeerde auto's bij de nummers 9 t/m 13 belemmeren de route. De inspanningsindicatie is ca. $13,6 - 5,7 = 7,9$ op dat traject.



Figuur 29: Profiel Steenbergsestraat B ©2025 P.C. Bruys

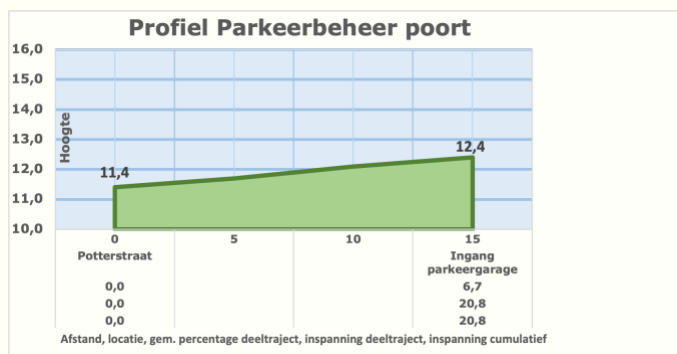


Figuur 30: Profiel De Looijpoort ©2025 P.C. Bruys



Figuur 31: Profiel Van Geel poort ©2025 P.C. Bruys

De helling in de Van Geel poort is te steil voor rolstoelgebruikers. De sluis is ook een belemmering. Een gebruiker (rolstoel of rollator) van de gehandicapten parkeerplaats op het Mineurplein zal via de Looijpoort en de Steenbergsestraat richting Beursplein en het winkelcentrum moeten gaan.

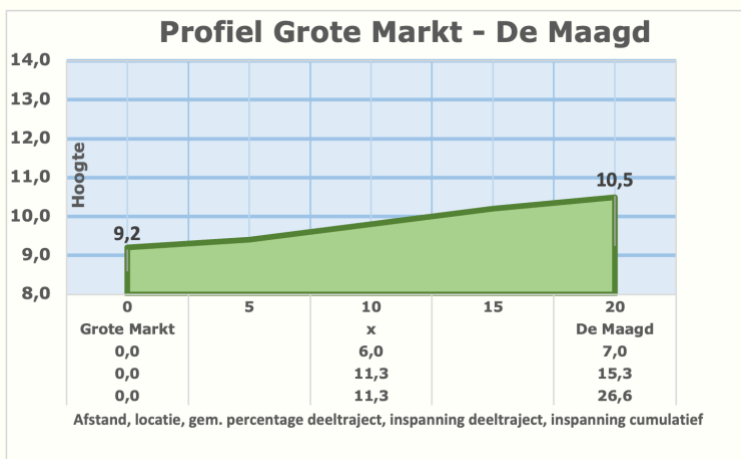


Figuur 32: Profiel poort Parkeerbeheer ©2025 P.C. Bruys

De helling (>6,5%) Potterstraat (bij parkeerbeheer) naar de ingang van de parkeergarage is te steil.

Dat betekent dat parkeerbeheer voor rolstoelgebruikers niet bereikbaar is vanuit de parkeergarage Grote Markt.

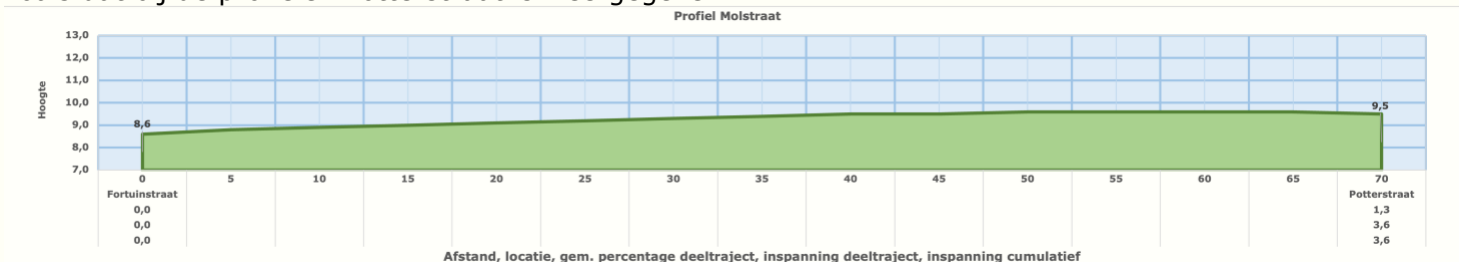
Tijdens een schouw van parkeergarage Grote Markt (2023) constateerde Toegankelijk Bergen op Zoom dat.



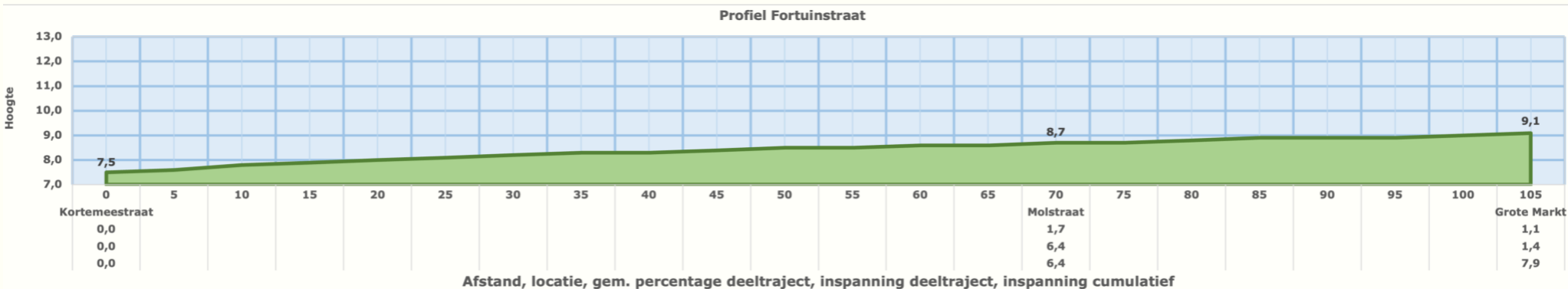
Figuur 33: Toegang Maagd vanaf de Grote Markt ©2025 P.C. Bruys

Als een hellingbaan gerealiseerd wordt vanaf de Grote Markt naar de hoofdingang van de Maagd, dan is die hellingbaan te zwaar. Alleen als een rustplateau na ca. 10 meter gerealiseerd wordt, is het hoogteverschil in twee etappes nipt overbrugbaar.

Toegankelijk Bergen op Zoom geeft in eerste instantie de voorkeur aan een kwalitatief aangename route en inrichting via parkeerterrein achter de Zwaan, zoals dat bij de profielen Potterstraat is weergegeven.



Figuur 34: Profiel Molstraat ©2025 P.C. Bruys



Figuur 35: Profiel Fortuinstraat ©2025 P.C. Bruys