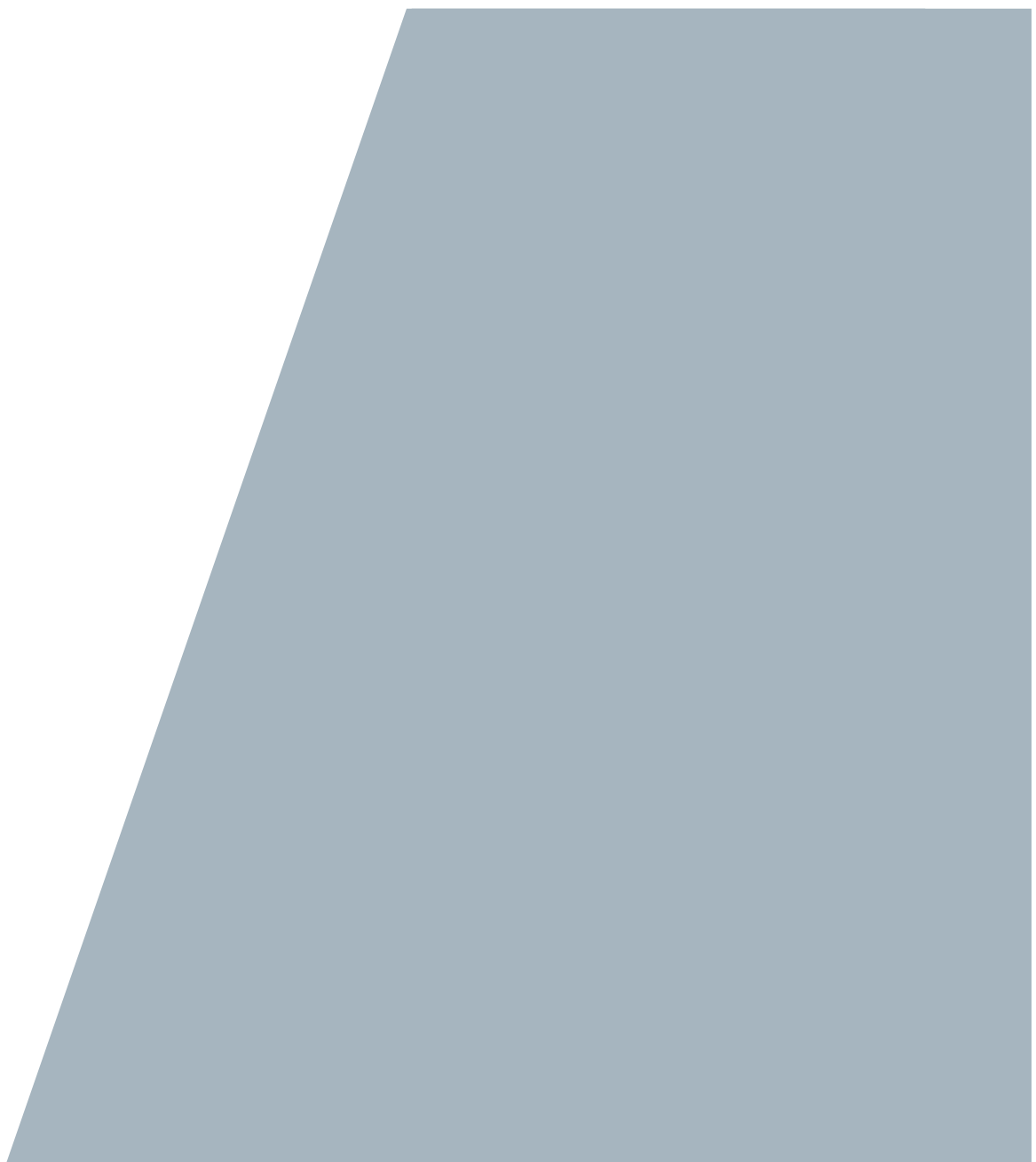


Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan Middelburg 2030

Beleidsdeel



Voorwoord

Voor u ligt het nieuwe gemeentelijk verkeer- en vervoerplan van de Gemeente Middelburg. Een plan waarin de visie op de mobiliteit van de gemeente staat beschreven en de wijze waarop deze tot stand komt.

In dit nieuwe GVVP 2030 gaat het om het verbeteren van bereikbaarheid en leefbaarheid en het verhogen van de verkeersveiligheid. Belangrijk item is het blijvend stimuleren van fietsverkeer. Middelburg wil zich immers ook in de toekomst profileren als een fietsvriendelijke stad!

De mobiliteitsvisie ligt grotendeels in het verlengde van het bestaande verkeersbeleid. Ook het nieuwe GVVP zoekt integraliteit en afstemming op meerdere vlakken. Denk hierbij aan aspecten zoals ruimtelijke ontwikkeling, milieu, economie, toerisme en sociale thema's. Mobiliteit is er vooral ter ondersteuning van het bereiken van de doelstellingen van deze beleidsvelden.

Het jaar 2030 ligt nog heel ver weg. Zo ver dat het reëel is nu te veronderstellen dat de wereld er dan anders zal uitzien. De huidige wereld is immers voortdurend in beweging. Grenzen vervagen door de meest geavanceerde technologische mogelijkheden, individualisering, economische verschuivingen en demografische veranderingen. De overheden en dus ook de gemeente staan continu voor (nieuwe) maatschappelijke vraagstukken en uitdagingen die om (slimme) oplossingen vragen. Ook op het gebied van verkeer en vervoer.

Voor een deel is er sprake van een ongewisse toekomst. Maar ook een toekomst waarvan we nu al kunnen inschatten dat deze ondersteunend zou kunnen zijn in het bereiken van onze mobiliteitsdoelstellingen. Denk hierbij aan allerlei innovatieve ontwikkelingen zoals zelfrijdende auto's of op zijn minst oplossingen die de rijtaak van de automobilist verlichten en veiliger maken. En het feit dat we steeds meer online en digitaal verbonden zijn, maakt het mogelijk om met ICT-oplossingen invulling te geven aan maatschappelijke vraagstukken. Een voorbeeld hiervan is het tijd- en plaatsonafhankelijk werken, hetgeen veel invloed kan hebben op verkeersstromen en op de behoefte aan bereikbaarheid en toegankelijkheid. Ook een tendens waarbij er steeds meer een verschuiving van bezit naar gebruik is zal op den duur leiden tot een gewijzigd mobiliteitsbeeld. Nu al zien we een 'afvlakking' in de groei van de automobilititeit en autobezit komen.

Veel innovatieve ontwikkelingen zullen natuurlijk op (inter)nationale schaal ontwikkeld en bepaald worden. Maar het is aan de lokale overheid om deze ontwikkelingen te volgen en – daar waar mogelijk en opportuun – mogelijk te maken of toe te passen. Dit GVVP vormt hiertoe mede een aanzet.

Het beleidsdeel bevat een visie op het mobiliteitsbeleid van de Gemeente Middelburg. Hierbij is als planhorizon gekozen 2030 omdat dit jaartal aansluit bij de verkeersmodellen die op nationale schaal worden gemaakt. Het uitvoeringsdeel bevat een overzicht van concrete maatregelen voor de korte en middellange termijn.

Juni 2016

De portefeuillehouder verkeer,
Chris Simons

Inhoudsopgave

Voorwoord

Samenvatting

1	Inleiding.....	9
2	Analyse, kaderstelling.....	11
3	Strategie en beleidsinsteek.....	21
4	Verkeersveiligheid en categorisering.....	25
5	De fiets staat op nummer 1.....	35
6	Aantrekkelijke wijken.....	41
7	Openbaar vervoer.....	50
8	Duurzaamheid vormt uitgangspunt.....	54
	Bijlage 1 Basiskaart Kwaliteitsatlas.....	60
	Bijlage 2 Overzicht verkeerstellingen en verkeersmodelcijfers.....	62
	Bijlage 3 Fietsnetkaart.....	64
	Bijlage 4 Huidig parkeerbeleid en resultaten Parkeerbarometer.....	66
	Bijlage 5 Samenvatting kadernota PVVP.....	72

Samenvatting

Het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan Middelburg 2030 is de opvolger van het Integraal Mobiliteitsplan Middelburg 2010. Dit laatste plan stond vooral in het teken van de N57 en de daaraan gekoppelde verkeersprojecten. Het nieuwe GVVP bouwt hierop voort en plukt de vruchten van de nu achterliggende grootschalige verkeersprojecten. Belangrijk is dat vanwege de N57 en de daaraan gerelateerde verkeersprojecten de verkeersintensiteiten op het Middelburgs wegennetwerk substantieel is afgenomen. Dit komt de verkeersveiligheid en -leefbaarheid binnen de gemeente ten goede.

Onderhavig GVVP zet vooral in op het verder optimaliseren van het wegennet. Dit geschiedt aan de hand van het concept duurzaam veilig waarbij door middel van een categorisering van wegen de functie wordt bepaald met de daarbij behorende inrichtingseisen. Op basis van een vormgevingstoets kan in deze optimalisatie vervolgens een prioriteitsstelling aangebracht worden.

Het concept duurzaam veilig is inmiddels een al jaren beproefd systeem in Middelburg op grond waarvan we een nog steeds dalende trend van verkeersongevallen en/of -doden kunnen waarnemen. Het doorgaan op deze ingeslagen weg is dan ook een belangrijke pijler in het Middelburgse mobiliteitsbeleid.

Belangrijk is ook een goede bereikbaarheid van Middelburg voor zowel het wegverkeer, vrachtvervoer als het openbaar vervoer. Een goede bereikbaarheid draagt bij aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor wonen, werken en bedrijvigheid. Tevens speelt dit een belangrijke rol in de aantrekkingskracht van Middelburg voor toeristen. Dit geldt op lokaal niveau maar ook regionaal, provinciaal en nationaal niveau. Immers van een goede (inter)nationale bereikbaarheid van Zeeland en binnen Zeeland profiteren de Zeeuwse gemeenten waaronder Middelburg.

De fiets staat al jaren op 'nummer 1' binnen de gemeente. De fiets is en blijft een belangrijk toeristisch product voor Zeeland en Middelburg en is daarom ook economisch van belang. In Middelburg hebben we een bovengemiddeld fietsgebruik. De compacte stad en de fietsinfrastructuur lenen zich hier uitstekend voor. Dit niveau willen we echter vasthouden en daar waar mogelijk verder uitbreiden. Dit betekent aandacht voor een verdere verbetering van de verkeersveiligheid, verbeteren van bestaande fietsinfrastructuur, aandacht voor de fietsbereikbaarheid bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en goede fietsparkeervoorzieningen. Ook het fenomeen van drukte op de fietspaden met verschillende typen fietsen (elektrische fietsen! vraagt om aandacht en beleid. Een categoriseringsplan voor het fietspadennetwerk – vergelijkbaar met de wegencategorisering – wordt ontwikkeld. In dit plan zullen voorstellen voor inrichting en dimensionering worden gedaan.

Gemeente Middelburg streeft naar aantrekkelijke wijken. Op het gebied van verkeer uit zich dit in het parkeerbeleid in de binnenstad en in de daar omliggende woonwijken en dorpskernen. Een autoluwe binnenstad draagt bij aan een aantrekkelijke binnenstad. In het participatieproces van dit GVVP is duidelijk geworden dat deze fase inmiddels bereikt is. Opgave is nu vooral de bereikte autoluwe situatie vast te houden.

Naast de aandacht voor de fiets in onder meer de wijken wordt ook aandacht gevraagd voor de voetganger. De voetganger is vaak onderbelicht gebleven in verkeer- en vervoerplannen. Dit GVVP probeert daar

verandering in aan te brengen door aandacht te vragen voor deze verkeersdeelnemer in ontwerpen van (nieuwe) woon- en verblijfgebieden en looproutes naar scholen, parkeerterreinen en openbaar vervoerknooppunten.

Weliswaar is de provincie verantwoordelijk voor het busvervoer; het gaat wel om de Middelburgse bewoners die daar gebruik van willen maken. Insteek van de gemeente is dat iedere inwoner redelijkerwijs het openbaar (bus)vervoer ter beschikking heeft. Voor wat betreft het spoorvervoer streeft de gemeente naar de terugkeer van 'intercitykwaliteit' – naast de stoptreinen – op de Zeeuwse lijn richting de Randstad/Brabantse stedenrij.

Duurzaamheid vormt het uitgangspunt voor het gemeentelijk mobiliteitsbeleid. Dit uit zich in het stimuleren van milieuvriendelijke vervoerswijzen (lopen, fietsen), elektrisch rijden, minder autoritten en schoon en effectief openbaar vervoer.

1 Inleiding

Aanleiding en doel van het nieuwe gemeentelijk verkeer- en vervoerplan

De gemeente Middelburg presenteerde in 2004 het Integraal Mobiliteitsplan Middelburg 2010. Op basis van dit plan heeft de gemeente, in samenwerking met inwoners, maatschappelijke groeperingen en andere overheden veel gedaan om Middelburg verkeersveiliger, beter bereikbaar en leefbaarder te maken.¹ Dit geldt voor alle doelgroepen en alle modaliteiten auto, fiets, voetganger, openbaar vervoer en vrachtverkeer.

Het nieuwe voorliggende GVVP is een vervolg op dit Integraal Mobiliteitsplan en kan voor een groot deel gezien worden als herijking van het gevoerde gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid. Een herijking die vooral gebaseerd is op de integratie van diverse deelplannen en ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer en afstemming met de andere beleidsterreinen zoals de visie over de toekomstige ruimtelijke en economische ontwikkeling van Middelburg. Deze toekomstige ontwikkelingen staan onder andere beschreven in de herijking en uitwerking van de Kwaliteitsatlas van Middelburg die in 2010 is vastgesteld. Al deze terreinen zijn in meer of mindere mate in beweging. Verkeer en vervoer faciliteert deze ruimtelijke en economische ontwikkelingen, dus het is van belang dat het verkeer- en vervoerbeleid meebeweegt en actueel blijft.

Bij de opstelling van dit GVVP Middelburg is het van belang dat er niet wordt geredeneerd vanuit een 'blanco situatie'. Immers er ligt een kadernotitie van het GVVP dat begin 2014 door de gemeenteraad is vastgesteld. Deze kadernotitie beschrijft in hoofdlijnen de kaders voor het op te stellen GVVP-beleid.

Formeel moet het GVVP Middelburg 'passen' binnen de landelijke, provinciale en regionale beleidskaders. Er dient een afstemming te zijn met en uitwerking te worden gegeven aan de essentiële onderdelen van het nationale en provinciale verkeers- en vervoersbeleid. Ook dient er in het GVVP zichtbaar afstemming te zijn met beleidsterreinen zoals ruimtelijke ordening, economie en milieu en dient de relatie te worden gelegd naar het gewenste eindbeeld door aandacht te schenken aan plantermijn, kosten van maatregelen, prioriteitstelling van maatregelen, fasering en een indicatie van financiering van maatregelen. Veel hiervan staat beschreven in het zogenoemde uitvoeringsdeel van onderhavige GVVP.

Het doel van dit nieuwe GVVP is als volgt geformuleerd:

1. Een verkeers- en vervoerbeleid voeren dat, rekening houdend met de actuele omstandigheden, optimaal bijdraagt aan de bereikbaarheid van de stad, zodat Middelburg zich verder kan ontwikkelen als een vitaal, sociaal, economisch en cultureel aantrekkelijke stad. Optimale bereikbaarheid betekent een goede doorstroming voor alle vervoerswijzen op een verkeersveilige en milieuvriendelijke wijze.
2. Een verkeers- en vervoerbeleid voeren dat aansluit op de gemeentelijke beleidskaders en het beleid van Rijk en provincie zodat met deze partijen effectief kan worden samengewerkt aan de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid van Middelburg.

¹ Onder leefbaar wordt ook verstaan duurzaam (minder uitstoot fijn stof; minder CO2 uitstoot; minder gebruik (fossiele) brandstoffen; makkelijkere/meer fietsverbindingswegen-gezonder vervoer).

Totstandkoming

Het GVVP-proces heeft de volgende stappen doorlopen. In de fase van de opstelling van de kadernotitie is deze notitie met de verkeerswerkgroepen besproken alsmede in de wijktafels en met relevante maatschappelijke groeperingen zoals de fietsersbond, VVN, WMO- en Seniorenraad en de werkgroep gehandicapten.

Na de vaststelling van de kadernotitie in de raad in januari 2014 is in de fase van de opstelling van het GVVP een informatiemarkt mobiliteit georganiseerd en is in de loop van 2015 gedurende een aantal maanden een digitaal meldingsplatform ingesteld waarin inwoners van Middelburg ideeën, wensen, problemen et cetera konden inbrengen. De ingekomen reacties zijn besproken met de verkeerswerkgroepen evenals het concept GVVP-document. Uiteraard zijn daarnaast de vaste overlegpartners – die ook bij de kadernotitie zijn geconsulteerd – in het proces betrokken.

Naast de hierboven beschreven procesgang is tevens een formele inspraakprocedure doorlopen. De resultaten van de procedures en participatieprocessen zijn – daar waar noodzakelijk en relevant – verwerkt in het uiteindelijke GVVP-document.

Het GVVP-document bestaat uit twee delen: het voorliggende beleidsdocument en een uitvoeringsprogramma waarin de maatregelen staan beschreven.

Leeswijzer

Het beleidsdeel is het eerste deel van het gemeentelijk verkeers- en vervoerplan van Middelburg (GVVP Middelburg 2030) en bevat een visie op het verkeer- en vervoerbeleid voor de toekomst. Naast het beleidsdeel is separaat een uitvoeringsdeel opgesteld. Hierin zijn de problemen, oplossingen en prioritering van maatregelen beschreven.

In dit beleidsdeel wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de voor het GVVP Middelburg meest relevante kaders en beleidsvelden van hogere overheden alsmede op de hoofdlijnen van de meest relevante beleidsvelden op gemeentelijk niveau. In hoofdstuk 3 volgt een korte beschrijving van de algemene strategie en de beleidsinsteek per thema. De hoofdstukken 4 en verder schenken aandacht aan de meer inhoudelijke kant van het GVVP Middelburg.

De opbouw van het beleidsdeel ziet er als volgt uit:

Hoofdstuk 1	Inleiding
Hoofdstuk 2	Analyse, kaderstelling, strategie en beleidsinsteek
Hoofdstuk 3	Strategie en beleidsinsteek
Hoofdstuk 4	Verkeersveiligheid en wegencategorisering
Hoofdstuk 5	De fiets staat op nummer 1
Hoofdstuk 6	Aantrekkelijke wijken
Hoofdstuk 7	Openbaar vervoer
Hoofdstuk 8	Duurzaamheid vormt uitgangspunt

2 Analyse en kaderstelling

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de verwachte (mobiliteits)ontwikkelingen en de kaderstellingen in de komende jaren die van invloed zijn op verkeer en vervoer. De nadere meer specifieke uitwerking van deze beschrijving vindt plaats in de verschillende thematische hoofdstukken van dit beleidsdeel en in het uitvoeringsdeel van het GVVP.

Automobiliteitsontwikkeling

Gezamenlijk met de gemeenten Veere en Vlissingen en het waterschap is het verkeersmodel Walcheren ontwikkeld. Dit verkeersmodel wordt door de Gemeente Middelburg gebruikt voor verkeersprognoses. Het verkeersmodel is in 2015 geactualiseerd en vastgesteld. Als prognosejaar is gekozen voor 2030. Reden hiertoe is dat daarmee het verkeersmodel in de pas loopt met provinciale en landelijke verkeersmodellen en een-op-een-gegevensuitwisseling kan plaatsvinden. De hoogte van de verkeersintensiteiten wordt mede beleidsmatig bepaald. Het toedichten van een bepaalde functie aan een weg en de daarbij horende inrichting bepaalt in sterke mate de hoogte van de verkeersbelasting op deze weg. Deze zogenoemde categorisering is voor het eerst in het wegenstructuurplan (2002) vastgelegd en een **geactualiseerde** versie is opgenomen in de in januari 2014 vastgestelde kadernotitie van het GVVP.

De geactualiseerde verkeersmodelberekeningen zijn in bijlage 2 weergegeven. Na openstelling van de N57 zijn op diverse Middelburgse wegen verkeersstellingen gehouden om inzicht te verkrijgen op welke wijze het verkeer zich ontwikkelt. Zowel de geactualiseerde prognoses als de resultaten van de verkeersstellingen laten zien dat de cijfers 'in de pas lopen' met het nagestreefde beleid (vastgestelde verkeerscijfers). Relevant voor de ontwikkeling in het verkeer is de trendbreuk in de (personen)automobiliteit. Waar decennialang een groei in de automobiliteit zichtbaar was, ligt dit beeld nu wat genuanceerder. Zie ook het kader hieronder.

Autobezit

In het vorige decennium nam het autobezit onder Nederlanders snel toe. Vanaf 2009 is de groep Nederlanders (18+) mét een auto zelfs groter dan de groep die geen auto bezit. Maar sinds 2012 lijkt er sprake te zijn van een kentering. Sindsdien is het autobezit niet verder opgelopen. Vooral jongeren bezitten minder vaak een auto. Ook onder 30 tot 50-jarigen daalde het autobezit licht. Voor een deel wordt dit gecompenseerd door initiatieven als autodelen en greenwheels. Onder 50+ neemt het autobezit juist sterk toe.

Dat stelt het Economisch Bureau van de ING in een analyse van het huidige en toekomstige autogebruik en -bezit.

De economische crisis speelt een belangrijke rol in de recente daling van het autobezit onder jongere generaties, aldus de ING. Als gevolg van oplopende werkloosheid, bezuinigingen, dalende beurskoersen en de neergaande huizenmarkt is de financiële positie van veel huishoudens sinds 2008 behoorlijk verslechterd. Daarbij is de leeftijdscategorie onder 65 jaar relatief zwaarder getroffen dan 65+.

Het aanschaffen en rijden van een auto is hierdoor voor velen een steeds grotere financiële horde geworden. Daarnaast drukte de crisis ook indirect het autobezit. Als gevolg van de slechte perspectieven op de arbeidsmarkt zijn jongeren langer

gaan studeren. Hierdoor hadden ze niet alleen een lager inkomen, maar bleven ze ook vaker/langer in de stad wonen en hadden minder behoefte aan een auto.

Omdat met name financiële redenen ten grondslag lagen aan de afname van het autobezit in de afgelopen jaren, zal het herstel van de economie op den duur ook het autobezit weer aanjagen, verwacht ING. Ruim 90% van de auto-loze jongeren onder de 35 jaar geeft aan later wel een auto te zullen kopen. In sommige gevallen hangt dit samen met bepaalde grote gebeurtenissen, zoals verhuizing of gezinsuitbreiding. Meestal is het alleen de financiële drempel die men over moet alvorens een auto wordt aangeschaft. Voor veel jongeren zal het wel even duren voordat ze deze drempel kunnen overbruggen.

Een belangrijke stuwende kracht voor de autobranche in de komende jaren is de vergrijzing. De huidige generatie ouderen heeft vaker een rijbewijs dan eerdere generaties. Ze zijn daarnaast welvarender en leven langer in goede gezondheid. Ze wonen langer zelfstandig en de auto biedt hen de vrijheid te gaan en staan waar ze willen. De afgelopen jaren is het autobezit onder oudere generaties zo met 2,5 procent per jaar toegenomen, ook tijdens de crisis. Het ING Economisch Bureau verwacht dat de groei de komende jaren verder doorzet. Dit compenseert ruimschoots voor een eventueel verder dalend autobezit bij jongeren. Zo zal het totale autobezit toenemen van 53% nu naar ruim 56% in 2025. Zelfs in een scenario van afzwakkende groei bij ouderen en fors aanhoudende daling bij jongeren, zal dit niet leiden tot een dalend autobezit onder Nederlanders.

Tevens zal hierdoor de groei van het autoverkeer in de 'daluren' toenemen.

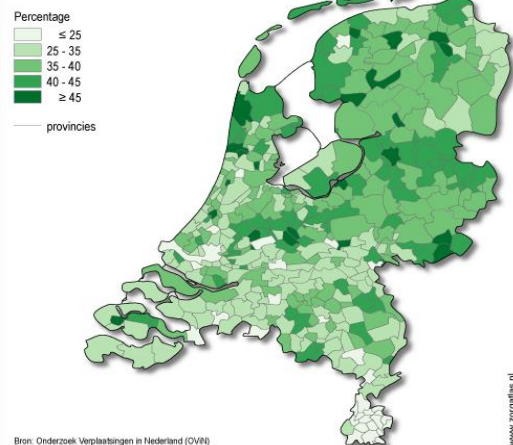
Naast vergrijzing zijn er nog sociaaldemografische trends die de behoefte aan auto's stimuleren. Zo leidt de toenemende arbeidsparticipatie van vrouwen tot meer vrouwelijke autobezitters. Ook groeit het aantal huishoudens en hoewel deze huishoudens vaak kleiner van omvang zijn neemt het aantal auto's per huishouden juist toe. Met name gezinnen hebben steeds vaker twee of meerdere auto's.

Fiets

Het marktaandeel van de fiets als percentage van alle verplaatsingen in Middelburg bedraagt ongeveer 33% en het marktaandeel voor de korte verplaatsingen (kleiner dan 7,5 km) is ongeveer 45%. Deze waarden worden in vergelijking met andere gemeenten als hoog tot zeer hoog bestempeld.

Op deze kaart is het fietsgebruik te zien voor verplaatsingen met een afstand van 7,5 kilometer of minder. In verschillende gemeenten in Nederland is het percentage fietsgebruik 40% of meer. Dit is bijvoorbeeld het geval in de steden Groningen, Leeuwarden, Heerenveen, Zwolle, Amersfoort en Middelburg. In de meerderheid van de gemeenten in Noord- en Midden-Nederland ligt het op 35% of meer. In het zuiden van Nederland wordt minder gefietst, hier ligt het percentage fietsgebruik veelal onder de 35%. Het fietsgebruik is het laagst in Zuid-Limburg, alleen in Maastricht wordt bij meer dan 25% van de verplaatsingen met een korte afstand gebruik gemaakt van de fiets.

Fietsgebruik 2010-2013
per gemeente, bij afstand van < 7,5km



Figuur 2.1: Fietsgebruik 2010–2013

Sinds 2004 is het fietsgebruik toegenomen met 6,5 procent. Het gebruik van de elektrische fiets draagt voor een belangrijk deel bij aan deze toename van het fietsgebruik (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), 2014). De cijfers per gemeente betreffen verplaatsingen per fiets waarin de gemeente als vertrekplaats is aangemerkt. Zie verder het kader hieronder.

Fietsen en lopen: de smeerolie van onze mobiliteit'

Fietsen en lopen zijn de smeerolie van onze mobiliteit, aldus onderzoekinstituut KiM. Maar voor het stimuleren van fietsgebruik is meer nodig dan het aanleggen van fietsinfrastructuur. Ook het fietsbeleid en de toewijding aan fietsdoelstellingen moeten op orde zijn en er moet aandacht zijn voor educatieprogramma's en campagnes.

In het rapport 'Fietsen en lopen: de smeerolie van onze mobiliteit' geeft KiM inzicht in de belangrijke rol van fietsen en lopen in het mobiliteitssysteem.

Nederlanders lopen of fietsen bij bijna iedere verplaatsing: de helft van het aantal ritten, een tiende van alle afgelegde kilometers en een derde van de aan mobiliteit bestede tijd leggen we te voet of per fiets af.

De afgelopen jaren is de frequentie waarmee en de afstand waarover Nederlanders fietsen en lopen, toegenomen: Nederlanders fietsen en lopen vaker en verder. Zo pakken mensen voor woon-werkverkeer en onderwijs vaker de fiets en voor winkelen juist minder. Ook bij het voor- en natransport van het openbaar vervoer is voor lopen en fietsen een belangrijke rol weggelegd, vooral aan de woningzijde. Bijna de helft van alle verplaatsingen tussen de woning en het station gaat per fiets, 15 procent gaat te voet. Vaak hebben loop- of fietsritten een recreatief motief. Het gaat hierbij om een vijfde van de fiets- en een derde van de voetgangersritten. Voor recreatie leggen voetgangers en fietsers bovendien grotere afstanden af dan voor de andere reismotieven.

Persoonskenmerken en trends zoals de toename van het aantal eenpersoonshuishoudens, het grotere aantal mensen dat in de stad woont, het grotere aantal ouderen en het grotere aantal niet-westerse allochtonen kunnen leiden tot veranderingen in de rol die lopen en fietsen hebben in het verplaatsingsgedrag van Nederlanders. Zo fietsen en lopen vrouwen vaker dan mannen. Dit kan ermee te maken hebben dat vrouwen vaker in deeltijd en dicht bij huis werken. En niet-westerse allochtonen lopen twee keer zoveel als autochtonen, maar fietsen beduidend minder.

De samenstelling van de bevolking in een bepaald postcodegebied heeft een groot effect op het fietsaandeel in dat gebied, zo constateert KiM. Maar niet alleen bevolkingskenmerken, ook de mate van stedelijkheid en de omvang van de stad bepalen hoeveel men loopt en fietst.

Binnen de steden vormen fietsen en lopen de belangrijkste vervoerswijzen. Dit komt vooral door onze compacte (binnen)steden, met voorzieningen op een afstand die we met de fiets of te voet acceptabel vinden.

De toename van het aantal fietsen in de stad, vooral van het aantal extra brede fietsen (zoals bakfietsen) en fietsen met een verschillende snelheid, leidt tot drukte op de fietspaden daar. Soms is er zelfs sprake van 'fietsfiles'. Dit heeft niet alleen gevolgen voor de doorstroming maar leidt ook tot meer onderlinge conflicten tussen gebruikers op de fietspaden. Er zijn steeds meer nieuwe fietstypes te zien op het fietspad, van elektrische bakfiets tot segways. Toch laat geen van de fietstypes zo'n groot meetbaar effect zien als de elektrische fiets. De e-fiets is het enige type fiets waarvan de verkopen stijgen; van alle andere fietsen dalen de verkoopcijfers. Van alle fietskilometers wordt inmiddels ruim een tiende (12 procent) per e-fiets afgelegd. De afstanden die we met de e-fiets overbruggen, zijn ongeveer anderhalf keer zo lang als met de gewone fiets; voor woon-werkverplaatsingen fietsen e-fietsers zelfs twee keer zo ver als gewone fietsers. De e-fiets stelt ouderen in staat om langer te blijven fietsen. Toch is deze niet langer uitsluitend het domein van ouderen: ook mensen onder de 65 fietsen inmiddels steeds vaker, en ook steeds vaker naar het werk.

Fietsen en lopen gaan gepaard met belangrijke gezondheidseffecten. Het ziekteverzuim wordt bijvoorbeeld lager naarmate de fietsfrequentie toeneemt en de afgelegde afstand groter is. Fietsen en lopen zijn ook milieuvriendelijk. Tegelijkertijd is er

een trend dat fietsers een steeds groter aandeel hebben in het aantal verkeersdoden, en vooral in het aandeel ernstig gewonden.

Vanaf de jaren zeventig van de vorige eeuw is er veel geïnvesteerd in nieuwe fietsinfrastructuur, gericht op de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van steden. Sinds 2007 ligt de verantwoordelijkheid voor het fiets- en voetgangersbeleid bij decentrale overheden. Recente inzichten over de effectiviteit van het Nederlandse fietsbeleid laten zien dat op veel plekken in steden weliswaar grote successen zijn geboekt, maar dat voor het stimuleren van fietsgebruik meer nodig is dan het aanleggen van fietsinfrastructuur (hardware): ook het fietsbeleid en de toewijding aan fietsdoelstellingen moeten op orde zijn (orgware), evenals benodigde educatieprogramma's en campagnes (software). Hetzelfde geldt voor voetgangersbeleid.

Verkeersveiligheid

In 2008 heeft het Rijk samen met de provincies, gemeenten en waterschappen het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020 vastgesteld. Daarin zijn maatregelen opgenomen om de doelstellingen van 500 verkeersdoden en 10.600 ernstig verkeersgewonden in 2020 te realiseren. Uit in 2012 opgestelde landelijke prognoses bleek dat de doelstelling voor het aantal ernstig verkeersgewonden in 2020 waarschijnlijk niet gehaald zou worden zonder aanvullende maatregelen. Dit heeft geleid tot de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid. De Beleidsimpuls richt zich vooral op twee doelgroepen waarvan de verkeersveiligheid zich ongunstig ontwikkelt: fietsers en ouderen. In Zeeland ligt de ambitie voor het aantal verkeersslachtoffers zelfs nog hoger: “*op weg naar 0 vermijdbare verkeersongevallen*”. Dat deze doelstelling een lastige opgave is, blijkt wel uit onderstaande kader.

Recordaantal ernstig verkeersgewonden

Het geschatte aantal ernstig verkeersgewonden komt voor 2014 uit op 20.700. Dit is een aanzienlijke toename ten opzichte van 2013 (18.800). Dat aantal zal nog fors oplopen tot 2020. Dit voorspelt de SWOV in het rapport 'De verkeersveiligheid in 2020 en 2030'. De verwachting is dat de komende jaren voor het eerst sinds 1961 meer fietsers dan autoinzittenden in het verkeer zullen omkomen.

In 2020 vallen bij het bestaande en voorgenomen beleid naar verwachting tussen de 500 en 510 verkeersdoden. Dit is ongeveer gelijk aan de doelstelling van maximaal 500 verkeersdoden in 2020. In 2030 ligt het aantal verkeersdoden naar verwachting tussen de 330 en 470 per jaar.

Met name ernstig verkeersgewonden vormen een groot maatschappelijk probleem: één op de vijf mensen die dit betreft, houdt zijn of haar leven lang last van het opgelopen letsel (bijvoorbeeld een gebroken heup of een schedelfractuur). De kosten voor de samenleving zijn navenant hoog: meer dan € 5 miljard per jaar. Het grootste deel hiervan komt voor rekening van burgers en bedrijven.

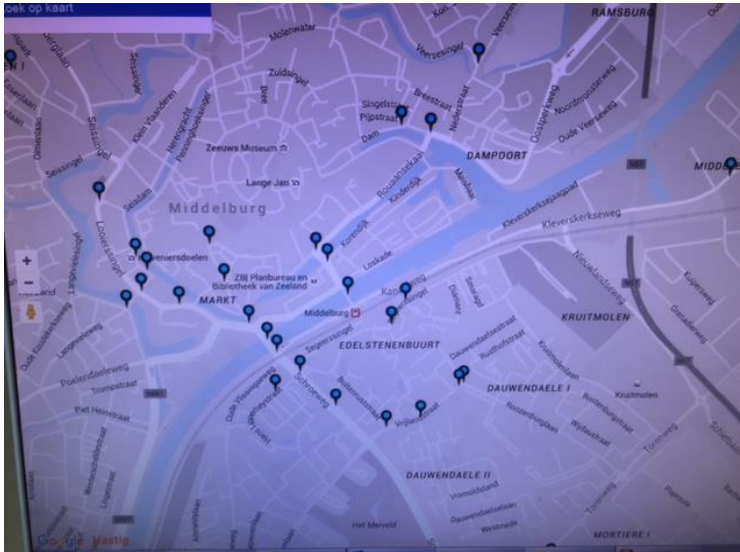
De doelstelling van maximaal 10.600 ernstig verkeersgewonden in 2020 zal niet worden gehaald, verwacht de SWOV. Ook in 2030 vallen er zeer waarschijnlijk nog altijd aanzienlijk meer dan 10.600 ernstig verkeersgewonden, namelijk tussen de 14.700 en 19.200.

Vergeleken met andere groepen verkeersdeelnemers gaat het vooral minder goed met de verkeersveiligheid van de fietser. De fiets wint aan populariteit, mede dankzij de opkomst van de elektrische fiets. Fietsers zijn echter kwetsbaar. Een van de

belangrijkste maatregelen uit de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid uit 2012 was om die reden de lokale aanpak 'veilig fietsen'.

Ruim de helft van het aantal verkeersgewonden dat in het ziekenhuis geregistreerd wordt, is een fietser. Als we in Nederland het aantal verkeersgewonden substantieel willen verminderen, moet fietsen dus veel veiliger worden, aldus de SWOV. Naast beleid is uitvoering onmisbaar. Daarbij geldt: investeren in meer fietsveiligheid is ook van groot belang voor het terugdringen van het aantal verkeersdoden.

In de Middelburgse ongevalsgegevens van de afgelopen 5 jaar zien we dat twee derde van het aantal verkeersslachtoffers bestuurder is van een bromfiets of motorvoertuig, of voetganger is.



Figuur 2.2: Middelburgse locaties fietsongevallen (met letsel) in en rondom de binnenstad de periode 2008-2013

Bevolkingsontwikkeling

De bevolking van Middelburg blijft de komende jaren beperkt maar blijvend groeien. Dit wordt aangetoond door de bevolkings- en huishoudenprognose van de Provincie Zeeland 2014. Tot 2030 groeit Middelburg naar verwachting met ongeveer 1.900 personen. Het aantal huishoudens neemt in deze periode toe met 2.460. In de omliggende gemeenten Veere en Vlissingen zien we in deze periode een afname van de bevolking. De samenstelling van de bevolking qua leeftijdsopbouw verandert ingrijpend van aard en omvang. Het aantal jongeren neemt licht af, het aantal personen tussen 30 en 60 jaar neemt sterk af, terwijl het aantal mensen tussen de 60 en 80 jaar sterk toeneemt, het aantal 80-plussers gaat zelfs verdubbelen. De verwachting is dat deze oudere groepen langer fit blijven en langer zelfstandig blijven wonen.

Voor de eerstkomende jaren zullen de nieuwbouwprojecten Rittenburg en Essenvelt uitgevoerd worden. Een nauwkeurige planning is moeilijk te geven omdat het tempo van uitvoering sterk afhankelijk zal zijn van de marktsituatie. In de plannen is daarmee rekening gehouden door een gefaseerde ontwikkeling van de projecten in verschillende deelgebieden. In principe geldt dat de benodigde verkeersvoorzieningen ten behoeve van stedelijke ontwikkeling door de projecten zelf financieel gedragen zullen worden.

Kaderstelling

Vanuit de 'Planwet Verkeer en Vervoer' (1998) is een inspanningsverplichting voor het ontwikkelen en vaststellen van 'samenhangend en uitvoeringsgericht verkeer- en vervoerbeleid', dat richting geeft aan de door het gemeentebestuur te nemen beslissingen inzake verkeer en vervoer.

Het gemeentelijk beleid moet passend zijn binnen de context van de hogere overheden en is daarmee kaderstellend.

Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Daar streeft het Rijk naar met een krachtige aanpak die gaat voor een excellent internationaal vestigingsklimaat, ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Dit doet het Rijk samen met andere overheden en met een Europese en mondiale blik. Bij deze aanpak hanteert het Rijk een filosofie die uitgaat van vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve rijks betrokkenheid. Zo ontstaat er ruimte voor maatwerk en keuzes van burgers en bedrijven.

De (groei) van de mobiliteit waarbij de gebruiker voorop staat, wordt gefaciliteerd. Ambitie is dat gebruikers in 2040 beschikken over optimale ketenmobiliteit door een goede verbinding van de verschillende mobiliteitsnetwerken via multimodale knooppunten (voor personen en goederen) en door een goede afstemming van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling.

Omgevingsvisie

In Nederland wordt de nieuwe omgevingswet voorbereid. Die moet voorzien in vereenvoudiging van regelgeving en planfiguren. Eén van de nieuwe instrumenten daarin is het opstellen van één nieuwe omgevingsvisie op rijksniveau. In de omgevingsvisie moeten alle bestaande plannen over de fysieke leefomgeving van diverse departementen worden geïntegreerd. Tijdens de opening van het 'Jaar van de Ruimte' op 15 januari in Amsterdam kondigde de minister van Infrastructuur en Milieu Melanie Schultz van Haagen aan die visie op te gaan stellen.

Provinciaal beleid

Mobiliteitsvisie Zeeland 2028 en Mobiliteitsplan Zeeland programma-uitwerking verkeer en vervoer 2017–2019

De Zeeuwse Mobiliteitsvisie tot 2028 geeft de ambities weer voor het toekomstige verkeer- en vervoerbeleid in Zeeland. Deze visie beschrijft de ambities van het Zeeuws mobiliteitsbeleid die per thema verder zijn uitgewerkt:

- A. Sterke netwerken;
- B. Bedrijvigheid;
- C. Beleven;
- D. Wonen en leven.

Ad a. Sterke netwerken

De belangrijkste verbindingen binnen de verschillende Zeeuwse netwerken en het kernnet openbaar vervoer, zorgen voor sterke netwerken. Deze zijn gericht op een bereikbaar, veilig en leefbaar Zeeland.

Ambitie: In 2028 zijn er sterke netwerken voor heel Zeeland, het hele jaar, voor alle doelgroepen.

De relatie van dit thema met de Middelburgse belangen bevinden zich vooral op:

- Goede externe bereikbaarheid van Middelburg (goede afwikkeling N57, robuuste A58) binnen de provincie;
- Goede externe bereikbaarheid van Zeeland (goede bereikbaarheid van Zeeland is mede in belang van Middelburg);
- Goede openbaar vervoerverbindingen extern (vooral NS) en intern binnen Zeeland (NS en bus).

Ad b. Bedrijvigheid

De vervoersstromen van en naar de Zeeuwse havens Vlissingen-Oost en de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone, spelen een grote rol in het verkeer en vervoer binnen Zeeland. Om de bereikbaarheid van Zeeland te vergroten, wordt tot 2028 – naast de lopende infrastructurele investeringen – ingezet op de doorstroming van de Midden-Zeelandroute. Daarnaast wil de provincie de betrouwbaarheid van het mobiliteitssysteem verbeteren, zodat bedrijven kunnen vertrouwen op de Zeeuwse wegverbindingen.

De relatie van dit thema met de Middelburgse belangen liggen vooral in de goede externe bereikbaarheid van Middelburg/Middelburgse bedrijventerreinen (zie ook vorig thema) en de instandhouding daarvan.

Ad c. Beleven: toerisme en recreatie

Ambitie: In 2028 draagt de toeristische mobiliteit voor inwoners en gasten bij aan het beleven van Zeeland.

Hierbij gaat het om de recreatieve, landschappelijke en natuurlijke waarden in Zeeland. Maar ook om gezondheid, plezier en ervaringen opdoen. Dit alles in samenhang met de specifieke kernkwaliteiten van Zeeland en de economische aspecten van toerisme en recreatie. Dit vraagt om een uniek vervoernetwerk, waarbij de recreant op elk moment een vervoermiddel naar wens kan kiezen. Stimuleren van de (elektrische) fiets, vervoer over water en andere alternatieve vervoerswijzen. Ontwikkelen van nieuwe vervoersconcepten, zodat de auto minder als primair vervoersmiddel gebruikt wordt. Autoluwe gebieden, zodat er meer ruimte ontstaat voor beleven, natuur en landschap.

De relaties van dit thema met de Middelburgse belangen en gevoerd beleid zijn vooral:

- Toerisme. Dit is een belangrijke economische factor voor Middelburg.
- Stimulering van fietsgebruik. Gemeente Middelburg stimuleert het fietsgebruik (utilitair en toeristisch), bijvoorbeeld door de realisatie en verdere ontwikkeling van de Cycle Hub (fietstransferium).
- Toeristisch interessante vervoersconcepten. Gezocht wordt naar samenwerking met andere (Walcherse) gemeenten en ondernemers om toeristisch interessante vervoersconcepten te ontwikkelen en aan te bieden. Voorbeeld daarvan is ketenvervoer waarbij een route met meerdere vervoerswijzen kan worden afgelegd.

Ad d. Wonen en leven

Vanwege schaalvergroting is er aandacht voor de bereikbaarheid van bovenlokale voorzieningen (veelal in grote kernen). Hierbij gaat het om inpassingen in de hoofdnetwerken van openbaar vervoer, fiets en auto. Ook optimaal gebruikmaken van beschikbare innovaties, zowel sociale (zelforganiserende samenleving), digitale (minder fysieke verplaatsingen) als technische (elektrische fietsen, zelfrijdende auto's).

De provincie wil innoveren in educatie, voorlichting, gedragsbeïnvloeding en handhaving en dit alles effectiever toepassen mede ten behoeve van de verhoging van de verkeersveiligheid.

Kernwoorden bij dit thema zijn: bereikbaarheid van voorzieningen, mobiliteit op maat, knooppunten en ketenmobiliteit en de verkeersveiligheid.

De relaties van dit thema met de Middelburgse belangen en beleidsinzet zijn vooral:

- Het gevoerde gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid met een mix gericht op infrastructuur, educatie en handhaving.
- Goede externe bereikbaarheid van Middelburg (zie ook vorige thema's) teneinde de regionale functie te versterken en/of in stand te houden.

Naast de kaders van de hogere overheden gelden natuurlijk ook de eigen gemeentelijke kaders die hieronder staan beschreven.

Lokaal beleid

Begin 2014 is de kadernotitie GVVP Middelburg 2025 door de gemeenteraad vastgesteld. Omwille van gelijkschakeling van het gemeentelijk verkeersmodel met provinciale en landelijke verkeersmodellen is de uiteindelijke planhorizon voor dit GVVP 2030 geworden.

In de kadernotitie is op hoofdlijnen de beleidsagenda beschreven met bijbehorende ambities. Zie onderstaand kader.

Kadernotitie 2014

De beleidsagenda is als volgt in een zevental thema's weergegeven:

- Middelburg profileert zich als een fietsvriendelijke stad; de fiets staat op nummer 1
- Verkeersveiligheid is uitgangspunt, randvoorwaarde en prevaleert
- Automobilititeit: de in 2010 vastgestelde autoverkeer intensiteiten op het Middelburgse wegennet zijn kader stellend
- Autoluwe binnenstad: de gemeente streeft naar een autoluwe binnenstad
- Aantrekkelijke wijken: de voetganger krijgt meer ruimte
- Van aanbodgericht naar vraaggericht openbaar vervoer met integratie van het doelgroepenvervoer
- Duurzaam is uitgangspunt binnen mobiliteitsbeleid

Deze kaders worden thematisch in dit GVVP behandeld.

Het verkeer en vervoer is ondersteunend aan het bereiken van de doelstellingen van andere beleidsvelden. Hieronder volgt een beschrijving van de meest relevante beleidsvelden en ontwikkelingen in Middelburg.

Kwaliteitsatlas

De eerste kwaliteitsatlas uit 1998 ging nog uit van groei als doelstelling op zich, met kwaliteit als afgeleide daarvan. De thans vigerende kwaliteitsatlas neemt het streven naar het groeien naar 56.000 inwoners niet meer als uitgangspunt bij het streven naar kwaliteit. Een integrale benadering van het woonmilieu is één van de belangrijkste voorwaarden voor een kwalitatief goede stad.

De ambitie van de gemeente is een kwalitatief goede stad in al zijn facetten. Een integrale benadering waarbij Middelburg economisch, ruimtelijk, sociaal en cultureel zich verder kan blijven ontwikkelen. Daarvoor is goede bereikbaarheid van de stad en in de stad essentieel.

Een actiepunt uit het werkprogramma college 2014–2018 is de kwaliteitsatlas te actualiseren. Hierin kunnen ontwikkelingen als Campus Zeeland (verdere onderwijsontwikkeling en studentenhuisvesting) en de vestiging van hotels in meegenomen worden. Als gevolg hiervan zal de behoefte aan auto- en fietsparkeerplaatsen in de stad toenemen.

Economie

De aandachtsgebieden van Middelburg voor de komende jaren zijn: versterking als regionaal en toeristisch koopcentrum, ruimte voor bedrijvigheid (ontwikkeling Trekdijk), versterking van de centrumfunctie voor Zeeland, verbeteren ondernemersklimaat, stimuleren en versterken onderwijsklimaat en het tegengaan van uitval in het onderwijs of in het arbeidsproces. Naast bereikbaarheid en toegankelijkheid over de weg is dit ook voor vervoer over water belangrijk.

Zeeland is van oudsher een provincie met aantrekkingskracht op menig toerist en recreant. 'Zomer in Zeeland' is niet voor niets een begrip. Walcheren beschikt over een groot toeristisch potentieel. Het Middelburgs beleid is erop gericht dit potentieel te benutten. Het doel is de zelfstandige aantrekkingskracht op toerist en recreant vergroten.

De binnenstad is en blijft de belangrijkste locatie voor de detailhandel in Middelburg. Gerealiseerd dient te worden dat – vooral door internet – het behoud van het bestaande winkelvloeroppervlak onder druk komt te staan. Deze ontwikkeling is ook bij het zogenoemde bezoekers parkeren zichtbaar. Weliswaar zien we nog een toename van het aantal verkochte parkeeruren in de parkeergarages, maar deze toename wordt (ruimschoots) teniet gedaan door een afname bij het straatparkeren.

Een actieplan binnenstad is ontwikkeld en van prioriteiten voorzien, omdat niet alles direct en gelijktijdig uitgevoerd kan worden. Het visiedocument onderscheidt maatregelen voor de korte, middellange en lange termijn. Er wordt gekozen om met de maatregelen voor de korte termijn, relatief snel zichtbare resultaten te kunnen boeken. Voor de korte termijn zijn er drie hoofdprioriteiten:

1. Acquisitie en aanpak leegstand: proberen nieuwe winkels naar de stad te halen en leegstaande panden (tijdelijke) invulling te geven;
2. Gastvrije en consumentvriendelijke binnenstad: optimaliseren van de bewegwijzering, een schone binnenstad, en stadsambassadeurs;
3. Activeren citymarketing en nieuw evenementenbeleid voor de binnenstad: de stad (beter) vermarkten, spreiding en thematisering van evenementen.

Middelburgse Visie Milieu 2013–2018

De Middelburgse Visie Milieu 2013–2018 geeft de richting en de kaders aan voor het Middelburgse milieubeleid. De Middelburgse Visie Milieu is deels wettelijk kaderstellend en deels ambitiestellend. Het plan geeft aan waar de raakvlakken liggen tussen milieu, ruimtelijke, economische en maatschappelijke ontwikkelingen. Soms liggen de belangen van deze ontwikkelingen in het verlengde van elkaar. Soms zullen ze strijdig zijn. Vanuit het oogpunt van milieu wordt aangegeven waar (wettelijke) grenzen worden

gesteld aan andere ontwikkelingen en waar kansen liggen. Op het laatste punt geeft de nota streefbeelden voor de ruimtelijke, economische en maatschappelijke ontwikkeling.

De Middelburgse Visie Milieu bevat voor de komende zes jaar doelstellingen voor milieuthema's als klimaat en energie, duurzaam bouwen, bodem, geluid en lucht, licht en duisternis, verkeer en vervoer, externe veiligheid, bedrijven, afval, gemeentelijk water, groen in de woonomgeving, natuur en ecologie, ruimtelijke ordening, gemeentelijke interne milieuzorg, milieueducatie en milieu-informatie. De Middelburgse Visie Milieu is leidend voor de werkzaamheden van de afdelingen die deze milieutaken in hun pakket hebben. In hoofdstuk 7 '*duurzaamheid vormt uitgangspunt*' wordt aangegeven op welke wijze dit verkeer- en vervoerplan bijdraagt aan het bereiken van de ambities op het gebied van milieu.

Vliegveld

Gemeente Middelburg beschikt eveneens over vliegveld Midden-Zeeland. Dit wordt gebruikt voor een beperkt aantal zaken- en recreatievluchten. Middelburg werkt mee aan het verkrijgen van een harde baan. Het beleid is er op gericht het vliegveld qua gebruik minimaal in de huidige omvang in stand te houden. Een beperkte uitbreiding van het gebruik is denkbaar mits het aantal vliegbewegingen beneden de 35.000 blijft en de milieureisten (veiligheid, geluid) dit toestaan.

3 Strategie en beleidsinsteek

Hieronder volgt een korte beschrijving van de algemene strategie en de beleidsinsteek per thema. Deze thema's worden in de navolgende hoofdstukken verder uitgewerkt en de bijbehorende maatregelen staan beschreven in het uitvoeringsdeel van het GVVP.

Verkeersveiligheid en categorisering

Het verkeers- en vervoersbeleid is er op gericht om het verkeer af te wikkelen op de daartoe bestemde wegen conform de categorisering en zal – binnen de mogelijkheden – de wegen daartoe inrichten en/of verder optimaliseren.

Middelburg heeft een wegenstructuur in de vorm van een ruit rondom de stad. Dit is om de woongebieden zoveel mogelijk te ontlasten en het doorgaande verkeer rondom de stad te leiden. De ruit wordt gevormd door de N57, Torenweg, Stromenweg, Nieuw Vlissingeweg, Provinciale weg, Schroeweg, Laan der Verenigde Naties en President Rooseveltlaan. Vanaf de ruit zijn de verblijfsgebieden te bereiken. In de verblijfsgebieden zelf bevinden zich vooral de zogenoemde 'erftoegangswegen' met een snelheidsregime van maximaal 30 km/uur.

Het verder perfectioneren van dit systeem met extra aandacht voor de fiets en voetganger vormt één van de pijlers van het verkeersveiligheidsbeleid. Voorts wil de gemeente verkeerseducatie met kracht ondersteunen en dat op (toenemend) ongewenst verkeersgedrag zo veel mogelijk corrigerend en handhavend wordt opgetreden. Hierbij zal – meer dan voorheen – de samenwerking en uitvoering met de inwoners worden gezocht.

De fiets

De gemeente wil er zorg voor dragen dat het verkeerssysteem (blijvend) uitnodigt om verplaatsingen binnen Middelburg (veilig) per fiets te (blijven) maken. Niet alleen bevordert dit de gezondheid van afzonderlijke inwoners, maar komt het ook ten goede aan de algemene leefbaarheid in Middelburg. Er wordt hierbij echter met nadruk gesproken over 'uitnodigen'. Door het, waar mogelijk, aanbieden van fietsvriendelijke voorzieningen (bijvoorbeeld in de vorm van aantrekkelijke fietsroutes en -stallingen) worden inwoners gestimuleerd om de gewenste vervoerswijzekeuze te (blijven) maken.

De concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto moet gunstig blijven of eventueel verbeterd worden. Middelburg is een redelijk compacte stad. Daarom lenen de schaal en maat van de gemeente Middelburg zich op voorhand goed voor een (verdere versterking van de) prominente rol van het fietsverkeer in het gemeentelijke verkeers- en vervoersbeleid.

Een nadeel is de doorsnijding van Middelburg door het Kanaal door Walcheren met 'slechts' twee kanaalkruisingen binnen de bebouwde kom. Dit betekent dat de wens blijft om – in ieder geval voor het

langzaam verkeer – een derde (oostelijk gelegen) en eventueel zelfs een vierde (westelijk gelegen) kanaalkruising te maken.

Om het gebruik van de fiets (nog) aantrekkelijker te maken (zowel in het hoofdtransport naar bestemmingslocaties als in het voor- en natransport naar het openbaar vervoer) wordt een fietscategoriseringsplan opgesteld. Dit bevat een totaalnetwerk met directe, comfortabele, veilige en herkenbare routes en kwaliteitseisen voor de inrichting. Het bevorderen van recreatie en toerisme is binnen het plan een aandachtspunt. Voor relevante onderdelen van het fietsnetwerk zullen voorstellen worden gedaan omtrent de inrichting van de fietsvoorzieningen en zal de relatie gelegd worden naar mogelijke uitbreidingen dan wel verbeteringen van bestaande fietsenstallingen.

Daarnaast is Middelburg als aantrekkelijke fietsstad in combinatie met Walcheren ook toeristisch van belang.

Het verder stimuleren van het fietsgebruik betekent wel dat – vanwege de gesignaleerde toename van het aantal fietsongevallen – er extra aandacht besteed moet worden aan het verhogen van de verkeersveiligheid voor de fietser.

Autoluw binnenstad en aantrekkelijke wijken

De relatief beperkte capaciteit van het wegennet in de binnenstad van Middelburg wordt niet gezien als 'zwakte', maar – vanuit het oogpunt van garanderen van leefbaarheid en verkeersveiligheid – vooral als 'sterkte', waarvan verkeersdeelnemers in 'optimale harmonie' gebruikmaken. Het streven is de binnenstad autoluw te maken en te houden.

Autoluw is een moeilijk objectief te definiëren begrip. In zijn algemeenheid wordt gesteld dat in ieder geval het niet-noodzakelijk autoverkeer uit de binnenstad geweerd dient te worden. In het participatieproces rondom het GVVP is gebleken dat met alle in het verleden genomen maatregelen (de belangrijkste zijn de aanleg van de N57, Herinrichting Kaaienroute, Stationsbrug gesloten voor autoverkeer, tarifiering betaald parkeren) inmiddels veel betrokkenen vinden dat de binnenstad voldoende autoluw is geworden.

Ook de positie van de voetganger in de binnenstad en de wijken vraagt om meer aandacht. Meer en meer ligt er nu de opgave om de huidig bereikte situatie qua verkeer in stand te houden en voor de voetganger te verbeteren.

Extra aandacht is er voor de schoolomgevingen.

Optimale bereikbaarheid (vracht)verkeer, openbaar vervoer

Er moet een constante optimale afstemming blijven plaatsvinden tussen het totale verkeers- en vervoersysteem en het economisch functioneren van specifieke (werk)gebieden (waaronder de binnenstad), zoals het faciliteren van het aanleggen van centrale parkeervoorzieningen op bedrijventerreinen, ideale bevoorradingsroute(s) en/of de mogelijke bevoorrading van winkels vanuit een distributiedepot. Hierbij spelen zowel de bereikbaarheid per auto, fiets, openbaar vervoer, vervoer over

water maar ook de verblijfskwaliteit en de ‘toeristische uitstraling’ een rol. Ook de ‘externe bereikbaarheid’ vanuit en buiten Zeeland naar Middelburg is belangrijk. Dit geldt in principe ook voor de bereikbaarheid van Zeeland zelf (*“wat voor Zeeland goed is, is ook goed voor Middelburg”*).

Duurzaamheid vormt uitgangspunt

De gemeente Middelburg heeft voor verkeer en vervoer de volgende doelstellingen geformuleerd:

- Het zoveel mogelijk voorkomen van overlast door geluid, trillingen en luchtverontreiniging als gevolg van verkeersmobiliteit door het afstemmen tussen inrichting, functie en gebruik van Middelburgse wegen en straten, rekening houdend met toekomstige (duurzame) ruimtelijke ontwikkelingen. De wettelijke regelgeving op het gebied van milieu met bijbehorende grenswaarden is hierin bepalend.
- Komen tot een energieneutraal en tevens duurzaam en betaalbaar mobiliteitssysteem.

4 Verkeersveiligheid en categorisering

Verkeersveiligheid is uitgangspunt, randvoorwaarde en prevaleert.

Gestreefd wordt naar een verdere vermindering van het aantal verkeersongevallen en het tot nul terugbrengen van de vermijdbare ongevallen.

De inrichting van wegen vormt de basis voor een verkeersveilige, bereikbare en leefbare gemeente.

De intensiteit ontwikkeling van het autoverkeer op het Middelburgs wegennet verloopt volgens het in 2015 vastgesteld verkeersmodel 2030.

Verkeersveiligheid

Gemeente Middelburg streeft naar een bereikbaar en veilig wegennet. Bij de (passende) inrichting van wegen en parkeerterreinen ten behoeve van de bereikbaarheid moet tegelijk de verkeersveiligheid worden gewaarborgd dan wel worden verbeterd. Hierbij worden de principes van Duurzaam Veilig gehanteerd, waarbij wordt uitgegaan van de 3 E's: Engineering (inrichting), Education (onderwijs, voorlichting en communicatie) en Enforcement (handhaving):

Engineering: kans op ongevallen beperken

Het is van belang dat de verkeersinfrastructuur zodanig wordt ingericht en functioneert dat de kans op een ongeval zoveel mogelijk wordt beperkt. De gemeente voert een preventief beleid dat gericht is op:

- locatiegerichte aanpak van knelpunten gericht op het in beeld brengen van onveilige locaties (wegvakken, kruispunten en gebieden);
- (her)inrichting van wegen volgens de principes van Duurzaam Veilig. Hiertoe is een 'vormtoets' van alle gebiedsontsluitingswegen en de belangrijkste erftoegangswegen uitgevoerd (zie onderdeel categorisering in dit hoofdstuk). Een vormtoets van de kruispunten waarbij getoetst wordt aan de nieuwe CROW-publicatie (315a) 'Basiskenmerken kruispunten en rotondes' zal nog worden uitgevoerd. Hierbij geldt in zijn algemeenheid dat rotondes verkeersveiliger zijn dan kruispunten en daarom de voorkeur genieten (zowel bij nieuwe als bestaande kruisingen).

Education: voorlichting, educatie en communicatie

Met alleen infrastructurele maatregelen en/of handhaving worden de verkeersveiligheidsdoelstellingen niet gehaald. De tweede pijler van het verkeersveiligheidsbeleid is dan ook educatie en voorlichting. Infrastructurele maatregelen bereiken niet het gewenste effect als verkeersdeelnemers de weginrichting niet begrijpen of accepteren. Ook de wijze van communicatie is belangrijk.

In dit verband wil de gemeente de rol van de burger qua initiatief, betrokkenheid, verantwoordelijkheid en uitvoering vergroten. Een voorbeeld hiervan is een snelheidscampagne gericht op naleving 30 km/uur in een specifieke straat of wijk die door bewoners bedacht en uitgevoerd wordt. De rol van de lokale overheid kan zich vooral richten op het faciliteren van campagnemateriaal en eventuele specifieke uitvoeringsaspecten (zoals het plaatsen van een verkeersbord of iets dergelijks).

Enforcement: handhaving

De handhaving is de derde pijler van het verkeersveiligheidsbeleid. Het grootste en belangrijkste gedeelte van handhaving ligt bij de politie zoals op de aspecten snelheid, alcohol, roodlichtnegatie, fietsen door de winkelstraat et cetera. In de regel wordt – ter verhoging van de verkeersveiligheid – verhoudingsgewijs het meest ingezet op snelheidshandhaving.

Duurzaam Veilig

De inrichting van het wegennet gebeurt conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig. Dit betekent dat functie, vormgeving en gebruik van de weg op elkaar moeten worden afgestemd. Bij het treffen van maatregelen moet rekening worden gehouden met bijzondere (ruimtelijke) situaties en uitrukroutes van hulpdiensten, waardoor afwijking van de richtlijnen mogelijk noodzakelijk is.

Bij gebiedsontsluitingswegen worden – daar waar mogelijk – kruisingen uitgevoerd als rotondes.



Figuur 4.1: Rotonde Torenweg (kruising met Dauwendaelselaan en Bluesroute), in twee richtingen bereiden

Het samenspel infrastructuur, voorlichting en handhaving

Duurzaam Veilig zet in op het samenspel tussen infrastructuur, voorlichting en handhaving. Zonder educatie geen kennisvergroting en daarmee geen gedragsverandering. De ambitie is om in te zetten op

verkeerseducatie. De educatie richt zich met name op scholen, ouderen en mindervaliden.²

Verkeersveiligheid van de fietser en voetganger

Gemeente Middelburg zet vooral in op de verkeersveiligheid van de fietser en voetganger. De subjectieve en objectieve verkeersveiligheid van de fietser en voetganger moet worden vergroot. Hiertoe wordt voor de fietser de modelaanpak veilig fietsen in het kader van de beleidsimpuls verkeerveilig gevolgd en worden knelpunten geïnventariseerd, onderzocht en – daar waar mogelijk – een oplossing gezocht. Daarnaast wordt een hoge kwaliteit van fiets- en voetgangersvoorzieningen nagestreefd voor zover de maatvoering van de infrastructuur van Middelburg dit toelaat en/of er keuzes worden gemaakt door bijvoorbeeld bepaalde modaliteiten niet (meer) toe te laten. Voorbeeld hiervan is het autovrij maken van de Stationsbrug. Zie hiervoor ook het categoriseringsplan fietsen. Bovendien wordt hierdoor het gebruik van langzaam verkeer gestimuleerd, wat ten goede komt aan de leefbaarheid (zie verder hoofdstuk 4 en 5).

Verkeersveiligheid bij ruimtelijke ontwikkelingen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen, nieuwbouw en/of functiewijziging wordt in het planproces vanaf het begin rekening gehouden met het thema verkeersveiligheid. Dit geldt voor zowel de waarborging van verkeersveiligheid in de eindfase van het plan als de verkeersveiligheid in de tijdelijke situatie vanwege bouwverkeer of werkzaamheden. Mobiliteit en verkeersveiligheid dienen integraal in het planproces te worden betrokken.

Openbare ruimte: goed zicht

Voor de verkeersveiligheid is het van belang dat verkeersdeelnemers goed zicht hebben op wegen en paden. Ook zijwegen en verkeersvoorzieningen zoals plateaus en oversteekplaatsen dienen goed zichtbaar te zijn. Een goed beheer en onderhoud van straatverlichting is dan ook benodigd, net zoals het voorkomen van belemmering van het zicht door groen (overhangend groen, maar ook heggen en struiken). Het verdient aanbeveling om deze beheeraspecten reeds bij het planproces te onderkennen en in de afweging(en) te betrekken.

Daarnaast streeft de gemeente – waar mogelijk – naar vermindering van verkeersborden

Beleidsaccenten verkeersveiligheid

- Het plaatselijk verbeteren van de verkeersveiligheid van de fietser.
- Streven naar een hoge kwaliteit van fietsvoorzieningen.
- Verkeersveiligheid van schoolomgevingen blijft een belangrijk onderwerp; dit wordt uitgebreid met het streven naar een kwaliteitsverbetering van school-thuisroutes.

Wegenstructuur en categorisering

De inrichting van wegen vormt de basis voor een verkeersveilige, bereikbare en leefbare gemeente.

Landelijk is afgesproken dat hiervoor het Duurzaam Veilig-principe wordt toegepast. Hierin wordt

² Bedoelde educatie is vooral gericht op gedrag ter verhoging van de verkeersveiligheid; maar kan ook een rol spelen in vergroting van de duurzaamheid. Voorbeeld: een auto die 30 km per uur rijdt heeft niet alleen een kortere remweg, maar stoot ook minder geluid en luchtverontreiniging uit en is energiezuiniger.

onderscheid gemaakt in verkeersruimten en verblijfsgebieden. In de verkeersruimten krijgen vlotte autoverplaatsingen en de bereikbaarheid prioriteit. In verblijfsgebieden is de kwaliteit van de openbare ruimte belangrijker. De doorstroming van het verkeer heeft een ondergeschikte rol ten opzichte van het creëren van een aangenaam woon- en leefklimaat.

Om tot een duurzaam veilig wegverkeer te komen, zijn vijf principes leidend (zie onderstaande tabel). De huidige principes zijn alle gefundeerd op wetenschappelijke theorieën en onderzoek.

Duurzaam Veilig-principe	Beschrijving
Functionaliteit van wegen	Monofunctionaliteit van wegen: 'stroomweg', 'gebiedsontsluitingsweg' of 'erftoegangsweg' in een hiërarchisch opgebouwd wegennet
Homogeniteit van massa's en/of snelheden en richting	Gelijkwaardigheid in snelheid, richting en massa bij matige en hoge snelheden
Herkenbaarheid van de vormgeving van de weg en voorspelbaarheid van wegverloop en van gedrag van weggebruikers	Omgeving en gedrag van andere weggebruikers die de verwachtingen van weggebruikers ondersteunen via consistentie en continuïteit van het wegontwerp
Vergevingsgezindheid van de omgeving en van weggebruikers onderling	Letselbeperking door een vergevingsgezinde omgeving en anticipatie van weggebruikers op gedrag van anderen
Statusonderkenning door de verkeersdeelnemer	Vermogen om taakbekwaamheid te kunnen inschatten

Op basis van Duurzaam Veilig zijn er drie categorieën wegen (zie onderstaande tabel)

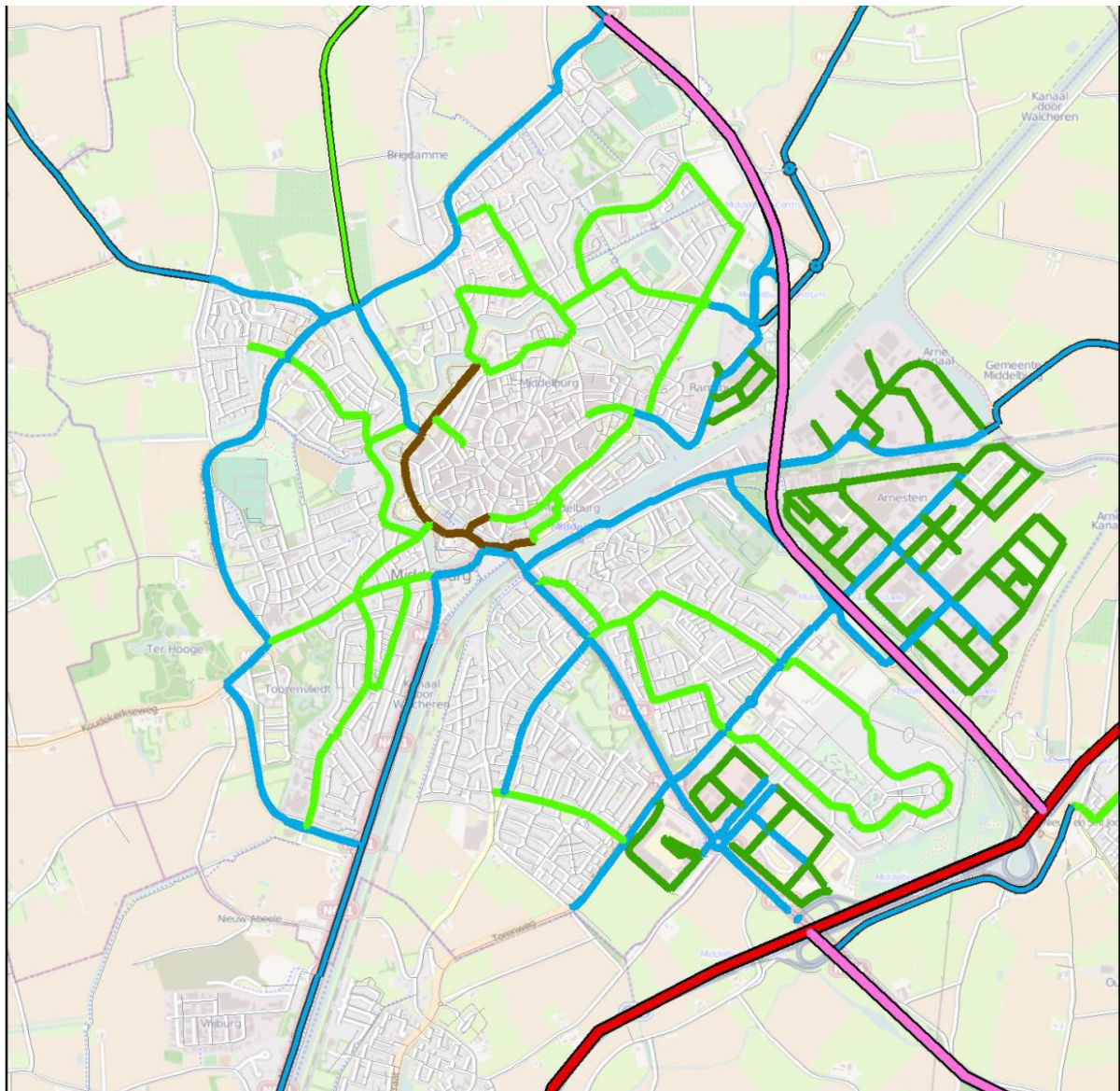
Wegcategorie	Beschrijving
Stroomwegen (verkeersruimte)	Vormen het landelijke- en regionale hoofdwegennet. Hier geldt een maximumsnelheid van 120/130 of 100 km/uur buiten de bebouwde kom en 70 km/uur binnen de bebouwde kom.
Gebiedsontsluitingswegen (verkeersruimte)	Hebben een ontsluitende functie voor een groter gebied en regionale centra, en vormen een verbinding met de stroomwegen. Hier geldt een maximumsnelheid van 80 km/uur buiten de bebouwde kom en 50 km/uur binnen de bebouwde kom.
Erftoegangswegen (verblijfsgebied)	Lopen direct van en naar de percelen, hoofdzakelijk bestemmingsverkeer, agrarisch verkeer, fietsers. Hier geldt een maximumsnelheid van 60 km/uur buiten de bebouwde kom en binnen de bebouwde kom 30 km/uur.

Door de wegencategorisering ontstaat een logisch opgebouwd wegennet wat zorgt voor een verkeersveilige, leefbare en optimaal bereikbare gemeente.

Kwaliteitstoets wegencategorisering binnen de kom (oktober 2012).

De huidige wegencategorisering is gebaseerd op het wegenstructuurplan Middelburg van 2002, situatie ná openstelling N57. In 2012 heeft bureau Ligtermoet een audit gedaan naar de Middelburgse wegencategorisering. Het hiervoor genoemde wegenstructuurplan Middelburg is getoetst en het resultaat

hiervan is dat de basisprincipes en uitvoering van het wegenstructuurplan voor de komende 10 á 15 jaar grotendeels toepasbaar blijven voor het Middelburgse wegennet en daarmee voor het nieuwe gemeentelijk verkeer- en vervoerplan. Het basisprincipe is een stelsel van gebiedsontsluitingswegen, gevormd door de N57, Torenweg, Laan der de Verenigde Naties en President Rooseveltlaan dat het verkeer verdeelt over de stad en/of het doorgaande verkeer langs de stad geleidt. Vanaf de gebiedsontsluitingswegen aan de rand van de stad zijn de verblijfsgebieden te bereiken. De verblijfsgebieden bevatten voornamelijk de zogenoemde erftoegangswegen met een snelheidsregime van maximaal 30 km/uur. Hierdoor ontstaat een indeling in verkeersruimte en verblijfsgebied, die voorwaarden schept voor zowel het stimuleren van fietsen en lopen voor de korte afstanden als voor het beteugelen van de 'niet essentiële' automobiliteit. Tevens wordt hierbij ingegaan op het terugdringen van doorgaand verkeer via wegen die hier niet voor bedoeld zijn.



Legenda

- █ Nationale stroomweg
- █ Regionale stroomweg
- █ GOW of eventueel Regionale stroomweg
- █ Bedrijven-ETW bi
- █ Bedrijven-ETW bu
- █ ETW A bi
- █ ETW bu
- █ GOW bi
- █ GOW bu
- █ Parkeerroute

Kwaliteitstoets wegcategorisering Zeeland:
Categorisering: Middelburg



LIGTERMOET
 & PARTNERS
 adviseurs in verkeersbeleid

Figuur 4.2: Kwaliteitstoets wegcategorisering binnen de kom (oktober 2012), onderdeel Middelburg

De resultaten van de categoriseringstoets voor de dorpskernen staan hieronder samengevat weergegeven.

Arnemuiden

Op de categoriseringskaart in het Wegenstructuurplan 2002 is de route buiten de kom tussen Middelburg/Arnestein en Arnemuiden aangeduid als erftoegangsweg. Feitelijk is het op dit moment een mengeling van een gebiedsontsluitingsweg en een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom, met qua vorm wat elementen van een erftoegangsweg (tamelijk smalle rijloper, geen asmarkering) en van een gebiedsontsluitingsweg (vrijliggend fietspad). Als de logische directe verbinding tussen een groter dorp en de stad, en binnen dezelfde gemeente, is het in ieder geval een 'aangewezen route' voor verkeer tussen Arnemuiden en Middelburg. Natuurlijk is de route via de snelweg nog meer 'gewenst', maar gebruik van de Doeleweg is geen probleem omdat deze in Middelburg uitkomt op een gebiedsontsluitingswegstructuur.

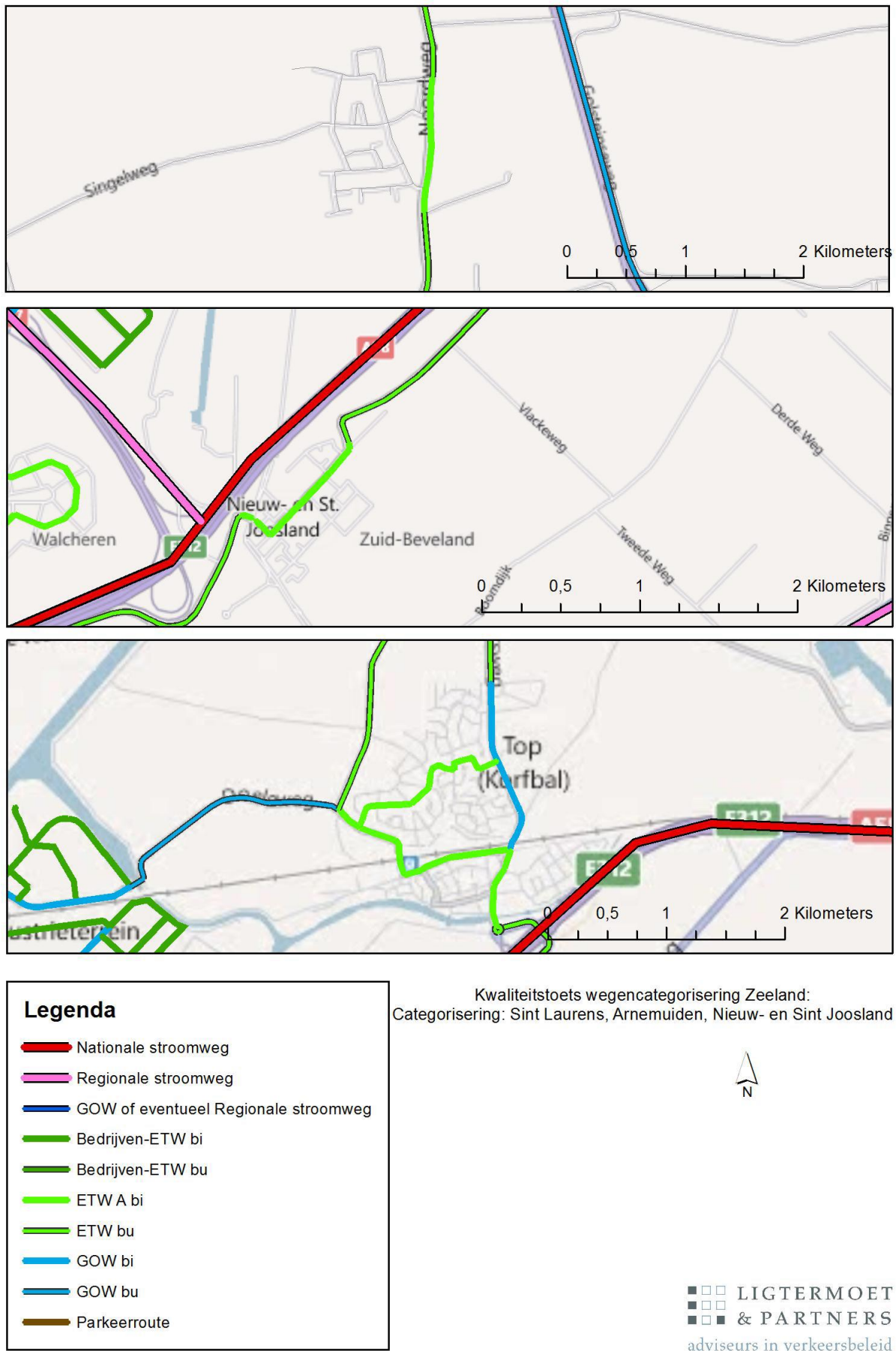
Binnen de bebouwde kom is bijna alles verblijfsgebied. De noord-zuidroute die Arnemuiden op de snelweg aansluit, heeft een wat opvallende categorisering: het rustiger noordelijk deel van de Van Cittersweg is gebiedsontsluitingsweg geworden en het drukkere zuidelijker deel erftoegangsweg (Nieuwlandseweg/Schuttershof). Dit zuidelijke deel is recentelijk gereconstrueerd met elementen van een erftoegangsweg waarbij het accent meer op het verblijfskarakter is gelegd. De weg blijft een combinatie van een verkeersfunctie en krappe en intensieve bebouwing. De keuze voor erftoegangsweg (30 km/uur) is daardoor gerechtvaardigd. Op het noordelijk deel is de vormgeving gericht op een gebiedsontsluitingsweg (50 km/uur) met fietspaden, maar het ontbreken van de asmarkering geeft de weg een uitstraling van een erftoegangsweg.

Nieuw- en Sint Joosland

In Nieuw- en Sint Joosland is de drukkere route door het dorp (Veerstraat - Oude Rijksweg - Langeweg) gecategoriseerd als erftoegangsweg. Een klein dorp zonder interne gebiedsontsluitingsweg is een logische keuze.

Sint Laurens

De kern van Sint Laurens is sterk ontlast door de komst van de nieuwe N57. De doorgaande Noordweg binnen Sint Laurens is in de categoriseringstoets neergezet als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom (30 km/uur) en het gedeelte buiten Sint Laurens als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (60 km/uur). Op basis van verkeersmodelberekeningen kan de intensiteit op de Noordweg in Sint Laurens dalen tot ongeveer 2.700 motorvoertuigen per etmaal. Het bereiken van deze waarden is een aandachtspunt. Uit verkeerstellingen blijkt immers dat de intensiteit anno 2015 schommelt tussen circa 3.400 motorvoertuigen per etmaal in de winter tot 4.400 motorvoertuigen per etmaal in de zomer. Een belangrijke maatregel om de intensiteit verder te laten dalen is een verdere afwaardering van de Wilgenhoekweg. De snelheid van het gemotoriseerd verkeer op het wegtraject tussen Sint Laurens en Middelburg (Sandberglaan en Leliëndaalseweg) is eveneens een aandachtspunt.



Figuur 4.2: Kwaliteitstoets wegcategorisering binnen de kom (oktober 2012), onderdeel dorpskernen

Belangrijkste punten ter verandering in de wegencategorisering zijn:

1. Schroeweg - tangent - Sandberglaan

Noord-zuidroute dwars door de stad (Schroeweg - tangent - Sandberglaan) waar – ondanks de komst van de N57 en de gebiedsontsluitingswegen aan de rand van de stad – toch nog sprake is van een hoge autoverkeersintensiteit. In de eerste helft van 2013 is onderzoek gedaan naar het percentage doorgaand verkeer ten opzichte van het bestemmingsverkeer. Zowel in de spitsperioden als in de overige perioden van de dag blijken de routes buiten de stad om sneller te zijn, hetgeen betekent dat de hoeveelheid doorgaand verkeer laag is. Dit laat onverlet dat de noord-zuidstructuur door de stad (Schroeweg - Tangent - Sandberglaan nog steeds een behoorlijke hoeveelheid autoverkeer te verwerken krijgt. Dit wordt vooral gevormd door extern verkeer met (parkeer)bestemming in of aan de rand van de binnenstad alsmede het lokale verkeer. Het huidige gebruik van deze noord-zuidroute opent de discussie om het doorgaande karakter er verder af te halen; bijvoorbeeld door de zijrichtingen, vooral de fietsers, meer groen te geven. De tangent kan dan meer als parkeerroute worden beschouwd. In het verlengde hiervan is het ook goed mogelijk om Klein Vlaanderen af te waarden naar een erftoegangsweg.

2. Langevieleweg, de Poelendaeleweg en de Koudekerkseweg.

Gezien de functie en het gebruik van deze wegen zullen deze wegen op termijn omgevormd worden naar een erftoegangsweg (30 km/uur). Overigens kan deze maatregel tot gevolg hebben dat de doorstroomsnelheid van de bus lager wordt. Dit laatste kan weer consequenties hebben voor de dienstregeling en de exploitatie.

3. Arnestein

Diverse 50 km/uur-wegen in Arnestein kunnen volgens bureau Ligtermoet afgewaardeerd worden naar 30 km/uur. Een van de actiepunten in het GVVP 2030 is het instellen van een onderzoek naar verdere verbetering van de verkeersveiligheid op bedrijfsterreinen (vooral Arnestein) en het mogelijkheids instellen van 30 km/uur-regime op een aantal ondergeschikte wegen. Voorop staat echter een goede bereikbaarheid (extern als intern) voor grote voertuigen van Arnestein.

Naast de hierboven genoemde audit naar de functie en gebruik van de Middelburgse wegen is in 2015 eveneens een vormgevingstoets naar alle gebiedsontsluitingswegen en de belangrijkste erftoegangswegen binnen de bebouwde kom uitgevoerd. Op basis van een aantal inrichtingskenmerken behorende bij de functie van de desbetreffende wegen, zijn de wegen beoordeeld en gescoord. Uit deze scores kan vervolgens een prioriteitstelling qua inrichtingsopgave afgeleid worden. De optimalisatie van deze wegen zal veelal plaatsvinden in combinatie met noodzakelijke reconstructiewerkzaamheden (riolering, kabels, leidingen) en/of wegonderhoud.

Landbouwverkeer en -routes

Door Middelburg en de diverse kernen rijdt landbouwverkeer. Sommige wegen zijn niet opengesteld voor het landbouwverkeer met als gevolg dat dit verkeer gedwongen is door de bebouwde kom te rijden. Door de omvang en verschijningsvorm ervaren bewoners dan wel weggebruikers (langzaam verkeer) de aanwezigheid van landbouwverkeer op bepaalde routes als verkeersonveilig. Ook speelt hierbij de beleving van dit verkeer in het straatbeeld. Een mogelijke oplossing is op voorhand niet te geven. De Provincie

Zeeland heeft in 2011 een Kwaliteitsnet Landbouwverkeer Zeeland ontworpen. De beleidsnota hierover bevat een landbouwrouthenetwerk waarbij het landbouwverkeer zich over grotere afstanden vlot en veilig kan verplaatsen, zonder dat dit ten koste gaat van de verkeersveiligheid en doorstroming van het overige verkeer en de leefbaarheid in de kernen dan wel de bebouwde kom. In deze beleidsnota zijn de routes vastgelegd evenals de probleempunten, de probleempunten met de hoogste prioriteit, de probleempunten die als eerste aangepakt kunnen worden en de acties die daarvoor uitgevoerd moeten worden. De Gemeente Middelburg zal inventariseren waar binnen haar wegennet zich mogelijke (belevings)knelpunten op het gebied van het landbouwverkeer voordoen, dit nader onderzoeken en toetsen aan het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer Zeeland. Als er (belevings)knelpunten vastgesteld kunnen worden, zal gekeken worden wat de mogelijke oplossingen hiervoor zouden kunnen zijn.

5 De fiets staat op nummer 1

De fiets staat op nummer 1 en wordt als belangrijkste vervoermiddel gezien.

Het fietsgebruik wordt in de gemeente gestimuleerd door het aanbieden van een wervend netwerk van fietsvoorzieningen, dat voldoet aan de kwaliteitseisen aantrekkelijkheid, samenhang, directheid, comfort en veiligheid.

Gestreefd wordt naar het vasthouden van het hoge gemiddelde fietsgebruik en daar waar mogelijk wordt dit verhoogd.

Middelburg is een echte fietsstad. Van alle verplaatsingen op de korte afstand (tot 7,5 km) pakt 43% de fiets (zie bijgevoegd kader). Middelburg is een redelijk compacte stad. Daarom lenen de schaal en maat van de gemeente Middelburg zich op voorhand goed voor een (verdere versterking van de) prominente rol van het fietsverkeer in het gemeentelijke verkeers- en vervoersbeleid. Een nadeel is de doorsnijding van Middelburg door het Kanaal door Walcheren met 'slechts' twee kanaalkruisingen binnen de bebouwde kom. Een langzaam verkeersverbinding ter plaatse van Ramsburg heeft lang op de agenda van de gemeente gestaan, maar is voornamelijk vanwege financiële redenen afgevallen. De wens tot realisatie van een brug is er nog wel, maar is zeker niet meer prioritair te noemen. Een eventuele realisatie van deze brug wordt afhankelijk gesteld van mogelijke stedelijke ontwikkelingen aan weerszijden van het kanaal (Ramsburg en Arnestein). Een tweede brug ter hoogte van de Stromenweg is wenselijk, maar is minder prioritair ten opzichte van de brug bij Ramsburg. Deze brug kan onderdeel uitmaken van de geleidingszone tussen Middelburg en Vlissingen en zal vanuit deze visievorming verder ontwikkeld moeten worden.

De fiets staat op nummer 1 en wordt als belangrijkste vervoersmiddel gezien

Voor een verplaatsing over een korte afstand pakt 43% van de mensen in de gemeente Middelburg de fiets. Gekeken naar alle verplaatsingen in Middelburg, bedraagt het fietsaandeel 31%. Hiermee behoort Middelburg tot de gemeenten met een zeer hoog gemiddeld fietsgebruik. (Bron: CROW-Fietsberaad, kenniscentrum voor fietsbeleid van de Nederlandse overheden).

Doelstelling is dat de concurrentiepositie van de fietser ten opzichte van de auto verbetert op de aspecten veiligheid, comfort, directheid van verbindingen en doorstroming (snelheid). Ook goede fietsparkeervoorzieningen behoren hierbij.

Middelburg wil deze positie vasthouden en verder verbeteren. Daarom werkt de gemeente aan de verbetering en eventueel verder uitbouw van het fietspadennetwerk. Dit geldt voor de fietsverbindingen tussen de stadsdelen alsmede de verbindingen naar het buitengebied.

De binnenstad neemt een aparte positie in. De kwaliteit van de fietsroutes is vanwege het monumentale karakter van de stad wezenlijk anders dan de fietsroutes in de buitenwijken. Hierbij wordt vooral bedoeld op

nauwe straten en onlogische structuren. De binnenstad krijgt veel fietsers te verwerken. Het betreft fietsers met een bestemming in de binnenstad, maar ook fietsers die via de binnenstad van het ene stadsdeel naar het andere stadsdeel gaan (in feite doorgaand verkeer). De aantrekkingskracht van de binnenstad betekent een extra hoeveelheid fietsers met een bestemming in de binnenstad en dat levert op piekmomenten (vooral op de donderdag en zaterdag) een tekort aan fietsparkeerplaatsen op.

Middelburg probeert een aantrekkelijke stad voor bezoekers te zijn. In dit plaatje past een fietsvriendelijke stad met goede voorzieningen zoals goede verbindingen, aantrekkelijke fietsparkeerplaatsen en goede overstapmogelijkheden van openbaar vervoer en auto naar de fiets (ketenvervoer).

Uitgangspunt is dat de fiets nu en in de toekomst zijn hoge aandeel in de verdeling over de vervoerswijzen, behoudt. Dit om mogelijke mobiliteitsproblemen tegen te gaan en een aantrekkelijke stad voor fietsers te blijven. Het is de bedoeling dat de fiets een volwaardig alternatief voor de auto blijft.

Op allerlei manieren moet het fietsgebruik gestimuleerd worden, door in te zetten op de kwaliteitseisen: aantrekkelijkheid, doorstroming, samenhang, directheid, comfort en veiligheid.

Gedacht kan worden aan:

- nieuwe fietspaden, uitbreiden fietsnetwerk, verbreding fietspaden;
- asfaltverharding daar waar nu nog elementenverharding (tegels, klinkers) ligt;
- prioriteit in verkeerslichtenregelingen;
- voldoende stallingen (vooral bij NS- en busstation), winkelcentra en goede bewegwijzering;
- lokale actieplannen om verkeersveiligheid van fietsers te verbeteren.

Dat betekent dat in sommige gevallen een ander vervoersmiddel moet wijken voor de fiets. Een concreet voorbeeld hiervan is het autoverkeer en (gedeeltelijk) de bus op de Stationsbrug. Beiden hebben hier een stapje terug moeten doen vanwege de verkeersveiligheid en de belangen van de fiets.

Fietspadennetwerk en ontbrekende schakels

Om het gebruik van de fiets (nog) aantrekkelijker te maken (zowel in het hoofdtransport naar bestemmingslocaties als in het voor- en natransport naar het openbaar vervoer), wordt een fietscategoriseringsplan opgesteld met een totaalnetwerk aan directe, snelle, comfortabele, veilige en herkenbare routes. In dit fietscategoriseringsplan wordt onderscheid gemaakt tussen de hoofdfietsroutes en de gewone routes. Vooral de hoofdfietsroutes dienen te voldoen aan de bijbehorende inrichtingskwaliteit. Dit mede met het oog op een toename aan gebruik (diversiteit) van verschillende langzaamverkeervervoerswijzen (fiets, elektrische fiets, racefiets, skaters, voetgangers, ruiter met paard) op de fietspaden (zie kader).

Ontbrekende schakels zijn bijvoorbeeld de verbinding tussen Dauwendaele en Middelburg-Zuid (via de Westmede-tunnel), een langzaam verkeersbrug over het Kanaal door Walcheren ter plaatse van Ramsburg en één ter plaatse van de Stroomweg en de verbinding langs de Krooneveldweg.

Het fietsnetwerk is dus nog niet volledig en op bepaalde punten niet veilig genoeg. Daarnaast schort het ook op het gebied van kwaliteit en comfort. Veel fietspaden zijn toe aan een onderhoudsbeurt.

Bovendien zijn sommige fietsroutes sociaal onveilig en is op sommige plaatsen de fietsbewegwijzering in de gemeente aan vervanging toe of ontbreekt de bewegwijzering. Op de kaart in bijlage 3 is het

fietsroutenetwerk van de stad Middelburg met de fietsrelaties naar de omringende kernen weergegeven. De kwaliteit van dit fietsroutenetwerk wordt verbeterd en in stand gehouden.

Het bevorderen van recreatie en toerisme is binnen het plan een aandachtspunt. Voor relevante onderdelen van het fietsnetwerk zullen voorstellen worden gedaan omtrent de inrichting van de fietsvoorzieningen en zal de relatie gelegd worden naar mogelijke uitbreidingen dan wel verbeteringen van bestaande fietsenstallingen. Voor de betreffende benodigde maatregelen zal de relatie gelegd worden naar het uitvoeringsprogramma.

Drukte, snelheidsverschillen en diversiteit op fietspaden en fietsroutes

De stijgende diversiteit op fietspaden (gewone fiets, racefiets, elektrische fiets, speedpedelecs, skaters, ruiters) vraagt om extra aandacht. Daartoe stelt de gemeente een specifiek categoriseringsplan voor fietspaden op met een onderverdeling in de belangrijke en minder belangrijke fietsstructuren met bijbehorende gewenste maatvoering. Aan de hand hiervan kunnen prioriteiten gesteld worden in gewenste aanpassingen om de kans op ongelukken te verkleinen en de groei in het fietsverkeer vast te houden.



Figuur 5.1: Drukte op de fietspaden

Fietsenstallingen

De populariteit van de fiets in het binnenstadsbezoek en het woon-werkverkeer heeft tot gevolg dat het centrum van Middelburg gekenmerkt wordt door een grote omvang aan gestalde fietsen en bromfietsen. Dat heeft ertoe geleid dat in 2005 het eerste fietsparkeerplan Middelburg in uitvoering is gebracht. Op basis van nota daarover en de beschikbaar gestelde middelen, zijn extra fietsparkeerplaatsen gerealiseerd, is de

fietsbewegwijzering aangepast, is de capaciteit van de bewaakte fietsenstalling uitgebreid en zijn diverse communicatie- en promotieacties gevoerd.

In grote lijnen kan gesteld worden dat er over de gehele binnenstad bezien op enkele piekmomenten na voldoende stallingscapaciteit is. Probleem is echter dat op enkele specifieke plekken in de binnenstad de vraag naar fietsparkeermogelijkheden groter is dan het aldaar aanwezige aanbod. Dit is veelal bij de drukbezochteste winkels. Ook worden de fietsparkeervoorzieningen niet altijd even effectief gebruikt (aan beide zijden van een beugel kunnen twee fietsen worden geplaatst, maar vaak staat er maar één fiets). Ook het gebruik van de bewaakte fietsenstalling kan nog verder verbeterd worden. Een en ander leidt tot het zogenoemde 'wildparkeren' van fietsen.

In Middelburg wordt vanuit verschillende partijen gevraagd om het 'wild' stallen van fietsen tegen te gaan. Zowel de ondernemers als de bewoners en bezoekers van de binnenstad geven aan hinder te ondervinden van het wildstallen. Grote aantallen fietsen staan tegen gevels, bomen, straatmeubilair of gewoon los op straat. Naast overwegingen vanuit esthetische invalshoek leidt het wildstallen ook tot een aantal andere problemen:

- De doorgang van voetgangers, nood- en hulpdiensten en het bevoorradingsverkeer wordt belemmerd.
- Het ontbreken van voldoende adequate fietsstallingen of onvoldoende gebruikmaken van de geboden mogelijkheden kan ertoe leiden dat fietsen gemakkelijker kunnen worden gestolen of omvallen waardoor beschadigingen kunnen optreden.

Het aantal wildgestalde fietsen op straat kan gereduceerd worden als de reguliere stallingen en bewaakte stalling beter benut worden. Dit alleen is echter niet toereikend om de problematiek op piekmomenten op te lossen, vanwege een capaciteitstekort op piekmomenten.

Fietsers kiezen vaak voor een makkelijke oplossing en stallen hun fiets dichtbij de bestemming (vooral de zogenoemde 'runshoppers' met een kortstondig bezoek). De zogenoemde 'funshoppers' die langere tijd in het kernwinkelgebied vertoeven, zijn doorgaans meer bereid om hun fiets (al dan niet bewaakt) op een iets verder gelegen fietsparkeerplaats van de winkels te stallen. Mede uit ervaringen in andere steden kan het gewenste gedrag (fiets stallen op een reguliere plaats) bereikt worden door een combinatie van maatregelen, te weten:

- voldoende en aantrekkelijke fietsparkeerplaatsen;
- voorlichting, communicatie;
- stallingsverbod en handhaving.

De Gemeente Middelburg heeft een stappenplan ontwikkeld om de parkeerdruk van fietsen te reguleren (zie kader).

Stappenplan reguleren fietsparkeerdruk

Mede vanwege het verhogen van de aantrekkelijkheid van de binnenstad/centrumgebied is een fietsparkeerplan ontwikkeld. Het plan beoogt het tekort aan fietsparkeerplaatsen op te heffen, de fietser een goede, veilige en aantrekkelijke fietsparkeerplaats aan te bieden én de overlast van foutief geparkeerde fietsen tegen te gaan. Het college realiseert zich dat

de meningen over (de effectiviteit van) diverse te nemen maatregelen uiteenlopen en kiest in dit fietsparkeerplan dan ook voor een geleidelijk en stapsgewijs proces van uitvoering. Na elke hieronder beschreven stap wordt door middel van monitoring de effectiviteit van de maatregel bepaald en pas dan wordt een mogelijke vervolgstap voorbereid. Dit alles in overleg met relevante groeperingen en de raad.

Het stappenplan ziet er als volgt uit:

Stap 1: Uitbreiden fietsparkeercapaciteit

In eerste instantie is de gewenste parkeercapaciteit op piekmomenten en -locaties bepaald. Op basis van diverse criteria (zoals nabijheid winkelgebied, beschikbaarheid openbare ruimte, liggend aan een toevoerroute et cetera) is/wordt de fietsparkeercapaciteit uitgebreid. Ook wordt aandacht besteed aan het verwijderen van weesfietsen en fietswrakken omdat deze de fietsparkeerplaatsen onnodig bezet kunnen houden.

Stap 2: Communicatie en promotie

Zodra de parkeercapaciteit op orde is, zal aan fietsers gevraagd worden hun fiets op een daartoe bestemde plek te plaatsen. Hiervoor zal een communicatietraject worden doorlopen met promotieacties gericht op het bevorderen van het gebruik van onder meer de hierboven genoemde fietsparkeerlocaties. De communicatie richt zich vooral op de doelgroepen bezoekers en werkers in de binnenstad/centrum en loopt in samenwerking met een aantal partijen (fietsersbond, VOM, bewaakte fietsenstalling).

Stap 3: Verplaatsen fietsbeugels in de Lange/Korte Delft, Lange Viele en Nieuwe Burg

Mocht blijken dat stap 1 en 2 onvoldoende soelaas biedt in het stimuleren van het gebruik van de fietsparkeerplaatsen en het verminderen van de overlast van foutief geparkeerde fietsen, dan kan het verplaatsen van fietsbeugels in de bovengenoemde winkelstraten worden overwogen. In de capaciteitsberekening voor het uitbreiden van het fietsparkeren is hiermee rekening gehouden. Deze maatregel is in het stappenplan opgenomen omdat de beugels in de winkelstraten een 'fietsaantrekkende' werking hebben. Op drukke momenten leidt dit – bij voortdurende overbezetting van de beugels – tot extra foutief parkeren van fietsen.

Als voorbeeld ter vergelijking van deze maatregel kan Goes genoemd worden, waar in de winkelstraten (behoudens de markt) geen fietsparkeervoorzieningen aanwezig zijn.

Om bezoekers van het kernwinkelgebied – die zich door deze maatregel benadeeld voelen – tegemoet te komen, heeft de gemeente het fietsen door het kernwinkelgebied en het parkeren van de fiets in de winkelstraat tot 11.00 uur 's ochtends en ná 18.00 uur 's avonds toegestaan.

Stap 4: Stallingsverbod en handhaving

In het uiterste geval en als laatste mogelijk toe te passen middel in eerder genoemde trits van mogelijk te nemen maatregelen, kan het instellen van een stallingsverbod met handhaving worden genoemd. In grote lijnen komt deze maatregel overeen met de wijze waarop de handhaving van foutief geparkeerde fietsen op het NS-station van Middelburg plaatsvindt. Voorbeelden van een dergelijke maatregel zijn er in steden als Tilburg en Maastricht.

De ontwikkelingen met het fietsparkeren worden regelmatig gemonitord en gerapporteerd in bestuursrapportages. Voorts wordt een evaluatie van het beleid rondom het fietsparkeren voorbereid.

6 Aantrekkelijke wijken

De voetganger krijgt meer ruimte

Bij het ontwerp van woon- en verblijfsgebieden wordt begonnen met de ruimte voor de voetganger en is er speciale aandacht voor de toegankelijkheid voor een ieder. Verder is er aandacht voor de looproutes naar scholen (veilige linten), parkeerterreinen van en naar het centrum en openbaarvervoerknooppunten.

Autoluwe binnenstad

De gemeente streeft naar een autoluwe binnenstad. Het niet-noodzakelijk autoverkeer wordt zoveel mogelijk geweerd.

Parkeernorm is leidend

Bij het ontwerp van woon- en verblijfsgebieden wordt 'de parkeernorm' toegepast.

De voetganger krijgt meer ruimte

Pas recent begint het in de verkeer- en vervoerwereld te dagen dat ook een volwaardig voetgangersbeleid nodig is. Het is typisch dat vervoersstatistieken verplaatsingen analyseren per vervoermiddel (auto, fiets et cetera) maar haast nooit voetgangersverplaatsingen. Intussen is meer het besef ontstaan dat lopen de eerste, meest elementaire verplaatsingswijze van de mens en dus van de stad- en dorpsbewoner is. Lopen hoort dan ook vooraan in de prioriteiten. Het aandeel van lopen in alle verplaatsingen ligt tussen de twintig en dertig procent. Dat is exclusief voor- en natransport (uit CROW-KpVV 2014). Bij mensen boven de 65 jaar loopt dit aandeel op tot boven de vijftig procent. Vanuit de doelen op het gebied van bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid is het gunstig het aandeel lopen te verhogen. Maar investeren in lopen kan ook bijdragen aan gemeentelijke doelen op het gebied van het gezond houden of maken van de lokale economie.

Uit literatuuronderzoek en benchmarking komt naar voren dat steden met een hoog aandeel voetgangers verschillende strategieën en aanpakken hebben ontwikkeld. Er bestaat geen kant en klare oplossing voor voetgangersbeleid. Het is erkend dat de meest succesvolle strategieën die het aantal voetgangers verhogen, een geïntegreerd pakket van maatregelen bevatten: een combinatie van veranderingen in de fysieke omgeving, educatie en communicatie, en terugkoppeling met de gemeenschap.

Wat is een voetgangersvriendelijke stad? Uit onderzoek Timenco, augustus 2011.

Hieronder volgt een beschrijving van een aantal maatregelen om tot een meer voetgangersvriendelijke stad te komen. Hierbij dient aangetekend te worden dat veel van de beschreven uitgangspunten en oplossingen naast de 'utilitaire en recreatieve voetganger' tevens geldt voor de voetganger met beperkingen.

Netwerken

Om lopen als dagelijkse activiteit te bevorderen om van A naar B te komen, in combinatie met het openbaar vervoer of gewoonweg om een ommetje te maken moeten de loopvoorzieningen in de buurt op orde zijn. Daarvoor moeten kleine duidelijke netwerkjes van looproutes ontstaan rond deelcentra en openbaarvervoerhaltes. Voor recreatieve doeleinden dienen stapverbindingen naar stadsparken worden verbeterd. Het wezen van de loopruimte is een samenhangend en gevarieerd geheel van wandelpaden en attractieve plekken. Te voet gaan kan een vervanging zijn voor korte auto- en openbaarvervoerritten. Voor de (middel)lange afstand biedt de combinatie lopen-openbaar vervoer, het alternatief voor het autogebruik. Onderzoek geeft aan dat deze netwerkjes en maximale grootte van 1 km² niet moeten overstijgen (Gehl 2010). Op lange termijn kan een stadsbreed wensnetwerk ontstaan, waar verschillende buurten met elkaar verbonden worden, recreatieve langere wandelverbindingen verknoopt worden met de wijknetwerken.

Al die kleine ergernissen

Veel onderzoeken tonen aan dat de aanpak van kleine aanpassingen voor voetgangers slechts een minimaal effect heeft op stappen. Toch is het van belang dat juist ook al deze kleine ergernissen aangepakt worden. Duidelijk is namelijk dat een negatieve ervaring op een route ervoor zorgt, dat de gehele route als negatief ervaren wordt. Daarom is hier actie nodig. Een aantal barrières kunnen relatief simpel op lokaal niveau worden aangepakt. Daarbij gaat het om het slechten van ontbrekende verbindingen, verwijderen van obstakels en de verbetering van de verkeersveiligheid en het comfort door een stapvriendelijker wegontwerp.

Bij het ontwerp en realisatie en onderhoud van straten en pleinen, is speciale aandacht voor ouderen en mindervaliden. De vergrijzing zorgt ervoor dat de vlakheid van voetpaden aan hoge(re) normen moet voldoen en opstapjes zoveel mogelijk moeten worden voorkomen. Het gaat daarbij om:

1. plaatsen waar wordt overgestoken: aanbrengen van invalidenopritjes of gelijkvloers maken;
2. het aanbrengen van voorzieningen ter geleiding en waarschuwing van blinden, van belang bij openbaar vervoerhaltes, kades en complexe oversteekplaatsen;
3. verhogen van de bushaltes, zodat gelijkvloerse instap mogelijk is.

Aanpak automobilititeit blijkt cruciaal

Om ruimte te scheppen voor voetgangers en het lopen aantrekkelijk te maken, moet nadrukkelijk naar de verkeersdruk worden gekeken. Het Middelburgse beleid van een autoluwe binnenstad – bereikt door gebiedsontsluitingswegen aan de rand van de stad, parkeren voor bezoekers zoveel mogelijk aan de rand van de binnenstad en stimuleren van andere vervoerswijzen (zoals de fiets) – draagt hieraan bij.

Lopen en het openbaar vervoer

Een hoofdmotief van lopen in stedelijke gebieden is het lopen van en naar een openbaarvervoerhalte. De toegankelijkheid en daarmee ook het gebruik van het openbaar vervoer is afhankelijk van de inspanning die geleverd moet worden om het openbaar vervoer te bereiken. Dit is uiteraard afhankelijk van de afstand, waar tussen 400-600 stappen in de literatuur als gangbaar wordt omschreven. Omwegen, barrières en wachttijden bij kruispunten zijn zwaar wegende factoren in de aantrekkelijkheid en beleving van een wandelroute.

Heel specifiek voor Middelburg is de Stationsbrug als verbinding tussen het openbaarvervoersknooppunt en het centrum. De voetgangersvoorzieningen op de Stationsbrug zijn duidelijk onder de maat. Dit betekent

dat de gemeente in overleg met de provincie (beheerder en eigenaar van de brug) tracht te komen tot een verbetering hiervan.

Voetgangersnetwerken als uitgangspunt voor stedenbouwkundige projecten

Het ontwikkelen of herontwikkelen van stedelijke gebieden biedt een uitgelezen kans om duurzame mobiliteit te bevorderen. De voetgangersroutes worden vastgelegd in het bestemmingsplan en waarborgen dat deze publiek toegankelijk zijn. Ook in het bestaande stadsweefsel moeten kansen gegrepen worden en evtueel privédoelmatig toegankelijk gemaakt worden. Een sociale en verkeersveilige inrichting (veilige linten!) moet daarbij als uitgangspunt dienen.

Behoud en versterk de menselijke maat

Veel studies tonen aan dat in steden die de 'menselijke maat' kennen – waar mensen in de nabijheid van winkels, lokale voorzieningen, diensten en bestemmingen wonen – meer gestapt wordt. Het behoud en versterken van de decentrale structuur (woonzorgcentra, wijkwinkelcentra en dergelijke) draagt hieraan bij. Attractieve winkelgebieden kunnen een tegenpool bieden tegen autogeoriënteerde grote winkelcentra aan de stadsranden. Dit past binnen het beleid van een duurzame stad.

Een hogere omzet van de winkels en een beter vestigingsklimaat

Winkeliers onderschatten structureel en massaal het aandeel van lopende klanten. Ook het beeld dat bezoekers die te voet komen minder besteden, is onjuist. Zo blijken supermarktbezoekers uit de directe omgeving weliswaar minder te kopen per bezoek, maar de supermarkt wel frequenter te bezoeken. Daardoor doen ze meer impulsaankopen. Hierdoor besteden klanten die te voet komen per saldo meer dan de klanten die met de auto komen. Van de totale omzet bij alle typen supermarkten komt ruim de helft van langzaam verkeer. Op buurt- en binnenstadsniveau is het omzetaandeel van voetgangers en fietsers nog veel groter: ruim driekwart. Voetgangers zijn vooral belangrijk voor ondernemers die hun klanten willen aantrekken uit de directe omgeving.

Voetgangersgebieden en andere plekken waar mensen elkaar ontmoeten, brengen vitaliteit in steden en dorpen en worden vaak aantrekkelijk gevonden. Daarom zijn inspanningen om de kwaliteit van de (binnen)steden te verbeteren belangrijk. Door onder meer thuiswinkelen via internet verandert de betekenis van winkelcentra: bij recreatief winkelen is juist de voetganger belangrijker. De kwaliteit van de openbare ruimte is daarbij steeds bepalender. Verder zijn goede voetgangersverbindingen met woongebieden van belang, met parkeervoorzieningen voor auto en fiets, en met haltes van het openbaar vervoer. Een goed vestigingsklimaat zorgt dat de waarde van onroerend goed op peil blijft of stijgt.

Opgave

Creëer aantrekkelijke plekken, die verblijf uitlokken. Richt de ruimte zo in dat mensen graag komen en willen verblijven. Naast de juiste functiemix van cafés, winkels, kantoren en wonen die een verblijf over bijna 24 uur per dag aangenaam en veilig maakt, speelt ook esthetische kwaliteit en zo min mogelijk overlast van het gemotoriseerde verkeer een rol.

Shared Space is meer dan verkeer

Shared Space heeft niet alleen betrekking op verkeer, maar kan worden gezien als onderdeel van een maatschappelijke transitie, waarbinnen de relatie tussen overheid en burger verandert: minder regeldrift aan de kant van de overheid, meer eigen verantwoordelijkheid aan de kant van de burger.

Tegelijkertijd komen we problemen tegen die zo complex zijn dat ze altijd vele beleidsvelden raken. Men probeert die problemen veelal met regelgeving te bestrijden, maar men begint steeds beter in te zien dat dit op den duur niet de juiste oplossing is. Nieuwe vormen van verantwoordelijkheid moeten op de plaats komen van nieuwe regels. Daarvoor is ieders medewerking noodzakelijk.

Maar burgers, politici, beleidsmedewerkers en experts bewegen zich in gescheiden werelden. Alleen wanneer zij elkaars mogelijkheden en onmogelijkheden leren kennen en leren begrijpen, kunnen zij met elkaar een dialoog aangaan en samen naar oplossingen zoeken. Shared Space levert hiervoor concrete handvatten. Het brengt mensen met verschillende achtergronden en kennis bij elkaar rond een onderwerp dat hen allemaal betreft: de openbare ruimte. Deze ruimte delen we met elkaar, het is onze leefomgeving. Als we invloed erop kunnen uitoefenen hoe die leefomgeving er uitziet, en als we ons daarin vrij kunnen bewegen en ontplooien, heeft dit uitwerkingen op ons maatschappelijk welzijn en op onze maatschappelijke welvaart.

Shared Space omvat daarom tevens expliciete denkbeelden over de relatie overheid-burger en over het proces waarlangs ruimtelijke inrichting tot stand komt. In de visie van Shared Space is het niet alleen de taak van de overheid om alle problemen zelf op te lossen. Particulieren, bedrijven en maatschappelijke organisaties kunnen onder bepaalde omstandigheden en voor bepaalde problemen vaak zelf problemen oplossen. De overheid is geen verzorger en oplosser van alle problemen in de samenleving, de overheid is 'faciliterend' en stelt anderen (burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties) in staat deze problemen zelf op te lossen. Wel zal de overheid grenzen moeten stellen en kaders moeten aangeven waarbinnen oplossingen gezocht kunnen worden en wat burgers zelf kunnen oplossen en waar professionele hulp nodig is.

Van belang is dus dat niet alleen de verantwoordelijkheid in de straat, maar ook tijdens het proces van totstandkoming van een nieuwe herinrichting, meer teruggaat naar bewoners en ondernemers. Ambtelijke en politieke vertegenwoordigers van overheden, deskundigen, burgers en hun belangenorganisaties werken samen aan de voorbereiding en realisatie van beleid en aan het beheer van de resultaten daarvan. Centrale gedachte hierbij is dat de overheid meer moet aansluiten bij de wensen en behoeften van de 'eindgebruiker' en diens kennis en kunde beter moet benutten.

Dit vraagt ook om een wijze van proces voeren, maar tevens tot een andere manier van samenwerken tussen de verschillende beleidsterreinen en/of sectoren. Niet langer alleen de overheid die bepaalt hoe en wat er moet gebeuren, maar een proces waarbij gezamenlijk met bewoners en ondernemers problemen worden geïnventariseerd, doelen worden bepaald en oplossingen worden bedacht en uitgewerkt. Wel zal de overheid verantwoordelijk blijven voor het bepalen van de doelen en de kaders waaraan de oplossingen moeten voldoen. Over de samenwerking tussen de verschillende disciplines kan worden gesteld dat het voor de totstandkoming van een Shared Space-omgeving belangrijk is dat verkeerskundigen, stedenbouwers, beheerders en civiele ingenieurs integraal met elkaar samenwerken.

Autoluwe binnenstad en parkeren

De maatregelen om tot een autoluwe binnenstad te komen, richten zich naast categoriseren (autoverkeer rondom de binnenstad leiden), stimuleren van fietsverkeer en slim bevoorraden van de binnenstad, mede op het parkeerbeleid.

Doel parkeerbeleid

Het gemeentelijk parkeerbeleid beoogt de vraag naar en het aanbod van parkeerplaatsen zo optimaal mogelijk op elkaar af te stemmen, en voor verschillende type parkeerders parkeerplaatsen beschikbaar te maken. Het parkeerbeleid heeft zich toegespitst op de binnenstad omdat hier de parkeerdruk het hoogst is in relatie tot de diversiteit aan verschillende functies.

Toekomst beeld

Niemand kan exact voorspellen wat de komende 15 jaar op het gebied van parkeren in Middelburg zal plaatsvinden. Op het gebied van parkeren wordt verwacht dat de komende jaren de parkeerdruk niet meer zal groeien, en eerder zal afnemen. Het streven is om tot 2020 de huidige parkeervraag vast te houden en te faciliteren, en het parkeerbeleid in een stabiel vaarwater te laten komen.

Gezien de huidige indruk met betrekking tot de bezetting van het straat- en garageparkeren in de binnenstad, is algemene uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen nu niet aan de orde. Op dit moment wordt vanuit de parkeerinkomsten, maar ook vanuit monitoringsgegevens en waarnemingen vanuit de praktijk, opgemaakt dat de algemene parkeerbezetting terugloopt. Dit is vast te stellen door de totaal verkochte parkeeruren per jaar te vergelijken met die van voorgaande jaren.

De komende jaren wordt geadviseerd terughoudend te zijn op het gebied van het realiseren van omvangrijke parkeergelegenheden in of direct om de binnenstad. Gestreefd wordt om de bestaande parkeercapaciteit effectiever te gebruiken. Hierbij zal de parkeerder wel een bepaalde loopafstand moeten accepteren.

In vogelvlucht worden hieronder aspecten op het gebied van parkeren genoemd die de komende tijd verder uitgewerkt kunnen worden:

- Huidig parkeerareaal in de binnenstad behouden en niet overgaan tot uitbreiding.
- Vraag naar en aanbod van parkeerplaatsen op elkaar afstemmen en hierop beleid voeren door de recentste CROW-parkeernormen hierop toe te passen, waarbij rekening wordt gehouden met de huidige en toekomstige economische ontwikkelingen. Maatwerk wordt verricht door per keer de situatie te beoordelen.
- Anticipeer op de dalende trend in de totale verkochte parkeeruren door hiermee rekening te houden bij het opstellen van prognoses en begrotingen.
- Probeer de attractiewaarde van de binnenstad te verhogen, waardoor meer bezoekers naar de binnenstad komen.
- Kritisch bezien of aan binnenstadspleinen een andere functie dan autoparkeren kan worden gegeven.
- Stimuleren om de parkeerbezetting in de parkeergarages te verhogen.
- Bezoekers van de binnenstad qua parkeren blijven concentreren aan de rand van de binnenstad.
- Zorgdragen dat het parkeerverwijssysteem de komende jaren op orde blijft.
- Voldoende parkeerruimte realiseren bij de Schouwburg aan het Molenwater.
- Beleid formuleren om overnachten van campers op bestaande camperparkeerplaatsen in Middelburg mogelijk te maken.
- Beleid formuleren om oplaadpunten in de gemeente te faciliteren voor hybride en elektrische auto's.
- Naast het monitoren van de omzet van het parkeerareaal wordt geadviseerd om ook het gebruik van het areaal te monitoren.

Tarieven

Als gevolg van de ombuigingen heeft de Raad besloten om de parkeertarieven per 1 januari 2016 aan te passen. De te verwachten extra parkeerinkomsten worden ingezet ten behoeve van de gemeentelijke begroting.

Parkeerterrein Oude Veerseweg

Binnen het parkeerbeleid wordt nagestreefd om langparkeerders onder te brengen op parkeerterreinen aan de rand van de binnenstad, op enige loopafstand van het kernwinkelgebied. In relatie tot de nieuwe aansluitingen op de N57 en de vanuit die aansluitingen bezien onevenredige verdeling van parkeerplaatsen over de oost- en westkant van de stad Middelburg, is de toevoeging van extra parkeerplaatsen aan de oostzijde gerealiseerd. Het betreft het parkeerterrein Oude Veerseweg met een parkeercapaciteit van 230 parkeerplaatsen.

Voor de zomer van 2011 is het parkeerterrein Oude Veerseweg geasfalteerd en uitgebreid van 30 naar 230 parkeerplaatsen. Het parkeerterrein is opgenomen in het semidynamische parkeerwijssysteem. Het parkeerterrein Oude Veerseweg ligt aan de rand van de binnenstad, op enige loopafstand van het kernwinkelgebied.

Uit visuele waarnemingen blijkt dat de bezetting van het parkeerterrein na de opening van de N57 flink is toegenomen, tot ongeveer de helft van dit terrein in het laagseizoen en ongeveer 75-100% in het hoofdseizoen.

De Provincie Zeeland en de Gemeente Middelburg hebben ter hoogte van dit terrein gezamenlijk het fietstransferium de Cyclehub gerealiseerd, dat als doelstelling heeft om automobilisten (forenzen/bezoekers/toeristen) te laten overstappen van de auto naar bijvoorbeeld de fiets. Kenmerkend hierbij is dat op een enig moment de fiets weer terugkomt naar de Cyclehub en men weer overstapt op het oorspronkelijke vervoermiddel.

Kortom: de Cyclehub heeft onder meer als functie de opvang van dagtoeristen (die met de fiets Middelburg en/of omgeving verder willen verkennen) en de opvang van het woon-werkverkeer (forenzen) met als natransport met name de fiets.

Maatregelen worden ingevoerd om oneigenlijk gebruik (campers buiten de hiervoor aangewezen plaatsen, stallen van aanhangwagens e.d.) te weren zodat er voldoende parkeerruimte beschikbaar is.

Monitoren

Om parkeerbeleid te kunnen opstellen en om in te kunnen spelen op ruimtelijke en economische ontwikkelingen in de binnenstad, is informatie nodig over het gebruik van de beschikbare parkeercapaciteit op straat en in de parkeergarages in de binnenstad door verschillende doelgroepen, zoals binnenstadbezoekers, bewoners en hun visite, ondernemers en werknemers. Deze informatie wordt kan worden verkregen door de parkeerbezetting op straat en in de parkeergarages te monitoren. Hiervoor dient

in de toekomst een plan opgezet te worden. Met deze monitoringsgegevens kan het parkeerbeleid onder andere getoetst of bijgesteld worden.

Parkeren in woongebieden

Het parkeerbeleid spitst zich hoofdzakelijk toe op de binnenstad. Uiteraard krijgen andere gebieden zoals bedrijventerreinen en woonwijken ook te maken met het onderwerp parkeren.

Voor bedrijventerreinen geldt het beleid dat parkeren niet op de openbare weg mag plaatsvinden, maar dat dit op eigen terrein plaatsvindt. Bij nieuwe ontwikkelingen op het bedrijventerrein wordt hiernaar gekeken. Verder wordt parkeren van grote voertuigen op de rijbaan nog maar in beperkte mate toegestaan. Mogelijk dat in de toekomst hier stringenter beleid op gemaakt zal worden.

Op het moment dat er nieuwe woonwijken worden gerealiseerd in Middelburg, wordt er gekeken naar de parkeerbalans in dit gebied en wordt ernaar gestreefd om in deze plannen voldoende parkeerruimte te realiseren. In bestaande woonwijken kunnen er parkeerproblemen ontstaan als gevolg van de opzet van de wijk en het huidige autobezit. Vaak ontbreekt het aan ruimte in deze wijken om op straat meer parkeerplaatsen aan te leggen. Het beleid met betrekking tot parkeren in woonwijken kenmerkt zich door nader onderzoek van de problemen en het zoeken van oplossingen.

Een algemene beleidsregel voor woongebieden is niet te geven. Wel zien we in woongebieden die dicht tegen het centrum aanliggen en waar geen betaald parkeren geldt, dat er een verdringingseffect is vanuit het betaald parkeergebied.

Om de bewoners dan wel bedrijven in deze straten te 'beschermen' tegen zogenoemde langparkeerders, is in de straten rondom de binnenstad een parkeerschijfzone ingesteld. Deze parkeerschijfzone wordt regelmatig uitgebreid met aanliggende straten. De verwachting is dat de parkeerschijfzone nog verder zal uitbreiden.

Parkeernormen

Binnen het gemeentelijk parkeerbeleid wordt gestreefd naar het voldoen van de parkeernormering bij nieuwe ontwikkelingen, inbreiding, herontwikkeling, et cetera. Van belang is dat de parkeerbalans in evenwicht blijft. Dit houdt in dat er voldoende parkeerplaatsen bij voorzieningen in een gebied worden gerealiseerd, uiteraard afgestemd op de parkeervraag.

Inmiddels zijn de parkeernormen zoals die in het vorige GVVP zijn opgenomen achterhaald en zal de gemeente aansluiten bij de nieuwe parkeernormen zoals die zijn opgenomen in de recentste CROW-publicatie.

Ook zal in de bestemmingsplannen aandacht geschonken worden aan het realiseren van benodigde parkeerplaatsen bij ruimtelijke ontwikkelingen. Bij het toetsen van deze ontwikkelingen geldt als uitgangspunt dat de benodigde parkeerplaatsen in het plangebied worden gerealiseerd dan wel dat daarvoor een oplossing wordt geboden, waarbij rekening wordt gehouden met de huidige en toekomstige economische ontwikkelingen.

Speciale aandacht geldt hier voor het parkeren van grote voertuigen op bedrijfsterreinen. Zo geldt er op Arnestein een algemeen parkeerverbod voor grote voertuigen op de openbare weg.

Slim bevoorraden

De gemeente is groot voorstander van een stadsdistributiesysteem waarbij vanuit een centraal punt de binnenstad bevoorrad kan worden. Groot voordeel hiervan is minder vrachtverkeer in de stad en een overslagpunt van goederen dat niet afhankelijk is van venstertijden. Initiatieven vanuit de markt zal de gemeente ondersteunen.

Mogelijkerwijs kan een dergelijk goederenpunt ook als afhaalpunt fungeren voor internetaankopen om de (loze) ritten van bezorgdiensten in de wijk te reduceren.

7 Openbaar vervoer

Van aanbodgericht naar vraaggericht openbaar vervoer met een integratie van het doelgroepenvervoer.

Gestreefd wordt naar behoud van het voorzieningenniveau van bus- en treinnet en goede NS aansluiting op het landelijk spoorwegennet.

Bus

Per 1 maart 2015 is de nieuwe openbaarvervoer concessie voor een periode van 10 jaar ingegaan. Op grond van de Wet personenvervoer 2000 dragen Gedeputeerde Staten “zorg voor de coördinatie en afstemming van het openbaar vervoer in de provincie”. Gedeputeerde Staten zijn bevoegd tot het verlenen, wijzigen of intrekken van concessies voor het openbaar vervoer, uitgezonderd het openbaar vervoer per trein.

De provincie is dus verantwoordelijk voor het openbaar vervoer. Insteek van de gemeente is dat iedere Middelburgse inwoner gebruik kan maken van het openbaar vervoer. Dat betekent onder andere dat de afstanden van woning naar halte van dien aard zijn dat deze redelijkerwijs te voet af te leggen is.

De nieuwe concessie is gebaseerd op het uitgangspunt van een vraaggerichte invulling van het openbaar vervoernetwerk (zie ook kader), zoals vastgelegd in het provinciale beleidsplan openbaar vervoer (Nieuwe lijnen, Beleidsplan Openbaar Vervoer Zeeland, 2015-2025).

Samenvatting: Nieuwe Lijnen, Beleidsplan Openbaar Vervoer Zeeland 2015-2025

Nieuwe lijnen

De Provincie Zeeland heeft het busvervoer in Zeeland aanbesteed voor de periode 2015-2025. Daarvoor is op 25 januari 2013 een start- en kadernota vastgesteld. Die wordt in dit beleidsplan uitgewerkt.

Uitgangspunt

Uitgangspunt is dat het openbaarvervoersaanbod aansluit op de vraag. Dus alleen op die plekken en momenten openbaar vervoer aanbieden waar en wanneer voldoende mensen er gebruik van willen maken. Het rijden met 'lege' bussen is uit maatschappelijk en financieel oogpunt namelijk ongewenst. De provincie kiest voor een modulair opgebouwd openbaarvervoernetwerk. De basis bestaat uit de trein, het fiets-voetveer en een aantal veel gebruikte buslijnen (kernnet). Aanvullend daarop zijn er op de drukke momenten maatwerkoplossingen in de vorm van spits- en scholierenlijnen, die inspelen op de piekbehoeften van forenzen en scholieren/studenten. Ook speelt het toeristennet in op de behoeften van bezoekers van de provincie.

Mobiliteitsgarantie

Gelet op de beschikbare financiële middelen, kan het vaste busnet – dat bestaat uit het kernnet, het spitsnet, het scholierennet, de buurtbus en het toeristennet – niet langer de hele provincie dekken. Op die plekken en die momenten

waar(op) het vaste net niet nodig is vanwege de beperkte vraag naar openbaar vervoer, biedt de provincie een mobiliteitsgarantie in de vorm van de zogenoemde haltetaxi, die wordt ondergebracht bij het gemeentelijk Wmo-vervoer (regiotaxi). De provincie besteedt het vaste busvervoer aan, de Zeeuwse gemeenten besteden het Wmo-vervoer aan, waarbij voor de haltetaxi specifieke eisen worden meegenomen.

Rolverdeling vast net

Voor het vaste net wijzigt de rolverdeling tussen provincie en vervoerder. De vervoerder blijft verantwoordelijk voor de ontwikkelingsfunctie. Dat betekent dat hij is belast met het achterhalen van de marktvraag, het uitwerken van het lijnennet, het doen van voorstellen voor de dienstregeling en de tarieven, het vorm en inhoud geven aan communicatie en marketing en het zorg dragen voor een goede informatievoorziening. Binnen de nieuwe rolverdeling heeft de provincie – met de Zeeuwse gemeenten en het Overleg Platform Openbaar Vervoer Zeeland (OPOV) – daarop invloed via het Programma van Eisen, het in te stellen ontwikkelteam, het concessiebeheer en een malusregeling voor een aantal outputcriteria. De provincie toetst jaarlijks het vervoerplan, het marktbeperkingsplan, de dienstregeling en de tarieven aan het Programma van Eisen en het Bestek.

Nieuw is dat de vervoerder verantwoordelijk wordt voor de reizigersopbrengsten en de bijbehorende financiële risico's draagt. Om de totale kosten te dekken krijgt de vervoerder naast de opbrengsten uit de kaartverkoop een exploitatiebijdrage van de provincie. Deze beweegt niet meer mee met de fluctuaties in de opbrengsten, maar kent bij gelijkblijvend vervoersaanbod een vaste omvang.

Rolverdeling haltetaxi

Haltetaxiriten worden gereden in combinatie met het Wmo-vervoer, dat door de Zeeuwse gemeenten wordt aanbesteed. De provincie gaat openbaarvervoerritten inkopen bij de Zeeuwse gemeenten. De operationele aansturing van het flexnet (haltetaxi) vindt plaats vanuit de Gemeentelijke Vervoercentrale Zeeland (GVC).

Voor het vervoer van openbaarvervoerreizigers binnen de haltetaxi ligt het financiële risico bij de provincie. Provinciale ambitie is dat de GVC voor het hele provinciale grondgebied de regie heeft over de planning van de haltetaxiriten en samen met de vervoerder van het vaste net het gemeenschappelijk aanspreekpunt wordt voor de openbaarvervoerreizigers. Binnen de haltetaxi betaalt de provincie de openbaarvervoerritten. Voor gecombineerde ritten van Wmo- en openbaar vervoer worden de kosten gedeeld.

Alleen op die plekken en momenten wordt openbaar vervoer aangeboden waar en wanneer voldoende mensen er gebruik van willen maken. Tussen de grotere plaatsen, tussen de regio's en op provinciegrensoverschrijdende corridors is er voldoende vraag om een robuust kernnetwerk van 'gestrekte lijnen' mogelijk te maken. Zo'n robuust netwerk is er gedurende de hele dag ('kernnet') en kent versterking in de spitsuren voor de doelgroepen forenzen en scholieren/studenten ('spitsnet' en 'scholierenet'). De treindienst Vlissingen-Roosendaal en de veerdienst Vlissingen-Breskens maken deel uit van het kernnet. Dit kernnet zorgt voor snelle verbindingen.

Buiten het kernnetwerk is het aanbod van openbaar vervoer op het platteland en binnen de kernen minder uitgebreid dan voorheen. Een speciaal aandachtspunt daarbij is de bereikbaarheid van de halten. Door het minder uitgebreide netwerk zullen halten minder vaak op loopafstand liggen. Voor het goed functioneren van het totale openbaarvervoernetwerk en voor het soepel combineren van verschillende vervoerwijzen is de inrichting van knooppunten van belang. Deze knooppunten zijn vooral gericht op de keten fiets-openbaar vervoer en in mindere mate op auto-openbaar vervoer. Relevant zijn bushaltes, maar zeker ook de NS-stations. Bij het investeren in deze knooppunten valt te denken aan:

- de toegankelijkheid van het knooppunt (er op een gemakkelijke en veilige manier kunnen komen);

- de voorzieningen op het knooppunt (bijvoorbeeld overdekte en/of bewaakte fietsstallingen en parkeervoorzieningen);
- de informatievoorziening en eventueel andere faciliteiten voor bijvoorbeeld leen- of huurfietsen, oplaadpunten en onderhoud.

Binnen het openbaar vervoer neemt het fiets-voetveer Vlissingen-Breskens een bijzondere positie in. Naast een recreatieve functie heeft deze verbinding ook het hele jaar door een rol in de bereikbaarheid van voorzieningen die aan de 'overkant' zijn gelegen. Denk hierbij specifiek aan de onderwijsvoorzieningen in Vlissingen en Middelburg.

De servicebusvoorziening tussen Middelburg Noord en de binnenstad en NS-station blijft functioneren (zie kader).

Per 1 mei 2015 hebben er veranderingen plaats gevonden voor de Servicebus (lijn 569). De bus rijdt vanaf die datum niet meer op maandag, maar van dinsdag tot en met zaterdag. Mensen die een Wmo-pas hebben, betalen voortaan € 1 per enkele reis (tarief 2015). Hiervóór was het vervoer voor hen gratis.

De veranderingen zijn een gevolg van de nieuwe Openbaar Vervoerconcessie in Zeeland die per 1 maart 2015 van kracht is geworden. Vanaf die datum draagt Gemeente Middelburg de volledige verantwoordelijkheid voor de Servicebus. Om de Servicebus te kunnen blijven behouden is onder andere een bijdrage van de reiziger nodig. In het verleden is een enquête onder de Wmo-reizigers uitgezet, waaruit blijkt dat een groot deel bereid is een vergoeding te betalen voor de Servicebus. De invoering van de bijdrage en de hoogte ervan is met de Wmo-Raad besproken. Het bedrag van € 1 kan contant bij de chauffeur worden afgerekend. Betalen met de OV-chipkaart blijft ook mogelijk.

De Servicebus rijdt tussen het NS-station en Middelburg-Noord.

Spoor

Een adequate spoorverbinding binnen Zeeland tussen de Zeeuwse steden en met de Randstad en Brabantse stedenrij is van groot belang voor de aantrekkingskracht voor inwoners, bedrijven en toeristen en dus voor de economische en culturele ontwikkeling ervan in algemene zin.

Ook vanuit milieuoogpunt is een goede spoorverbinding noodzakelijk.

Beducht is Middelburg voor een toekomst waarbij de Zeeuwse lijn niet adequaat is aangesloten op de dienstregeling van het hoofdnet van de NS. Dit kan grote gevolgen hebben voor de kwaliteit van de verbinding met de rest van Nederland, maar ook het materieel en de frequentie van de dienstregeling. Dit wringt omdat veel forenzen en studenten (ROC's, Hogeschool en University College Roosevelt) gebruikmaken van deze verbinding. Een achteruitgang in de kwaliteit van de openbaarvervoerverbindingen tussen de stedelijke regio's en het overige deel van Nederland is van invloed op het vestigingsklimaat (wonen, werken) in onze regio.

Een derde gebruikersgroep zijn de toeristen. Vooral in de regio Walcheren verveelvoudigt het aantal inwoners tijdens het toeristisch seizoen. Door een slechtere bereikbaarheid per openbaar vervoer zullen er effecten zijn op de keuze voor de vervoerwijze. Of erger: toeristen kiezen een andere bestemming.

Het spoorvervoer in Zeeland is dus belangrijk voor zowel de verbinding met de rest van Nederland als de Zeeuwse gemeenten onderling. Om die reden kiest de Gemeente Middelburg voor een spoorverbinding met 'intercitykwaliteit'.

8 Duurzaamheid vormt uitgangspunt

Algemeen

Duurzame mobiliteit vereist een inspanning op alle overheidsniveaus, zo ook van decentrale overheden. In het 'SER-Energieakkoord voor duurzame groei' hebben de gezamenlijke overheden, het bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties hiervoor ambitieuze doelstellingen geformuleerd. Ook op het gebied van mobiliteit en transport (Uit brochure KpVV).

Onze auto: Profit

Een bereikbare stad kent weinig files en heeft een goed vestigingsklimaat. Multimodale bereikbaarheid zorgt voor robuustheid in het verkeerssysteem. Daarnaast zijn duurzame voertuigen en brandstoffen bankable': ze bieden bijvoorbeeld kansen voor de automotive-industrie of voor boeren (groen gas).

Onze stad: People

Lokale problemen rond gezondheid en leefbaarheid in steden, zoals luchtkwaliteit, geluidshinder en verkeersdrukke, zijn sterk gerelateerd aan mobiliteit. Als gevolg van (de groei van) het stedelijke (auto)verkeer en de daarmee samenhangende parkeerproblemen, verslechtert de leefbaarheid van de stad. Langdurige blootstelling aan fijn stof en roetdeeltjes heeft een negatief effect op de gezondheid van mensen. Voor enkele van die schadelijke stoffen (stikstofdioxiden, ofwel NO₂, en fijn stof, ofwel PM₁₀) zijn op Europees niveau grenswaarden vastgesteld. Maar ook onder die normen zijn de stoffen schadelijk.

Onze planeet: Planet

Verkeer en vervoer is verantwoordelijk voor circa 20% van de totale CO₂-uitstoot, een globaal probleem. Deze emissies zijn in Nederland sinds 1990 met een derde toegenomen, ondanks afspraken binnen Europa om deze uitstoot te verminderen. In de toekomst neemt dit percentage toe, mede doordat de mobiliteit groeit en doordat andere sectoren klimaatvriendelijker worden. Zonder aanvullende maatregelen is in 2050 de CO₂-emissie door mobiliteit bij benadering even groot als de CO₂-emissie door alle andere sectoren samen. In 98 gemeenten is het aandeel van de mobiliteitssector zelfs nu al de grootste bron van CO₂-uitstoot. Ook het verbruik van schaarser wordende energie baart zorgen: we worden hiervoor steeds afhankelijker van andere landen. Duurzame mobiliteit gaat dus ook over de transitie naar duurzaam energiegebruik.

Het afgesloten SER-Energieakkoord voor duurzame groei stelt dat een duurzame toekomst een inspanning vraagt van alle belanghebbenden. Bij het akkoord zijn ruim veertig partijen betrokken, waaronder werkgevers en -nemers, rijksoverheid, VNG en tal van belangengroeperingen. In 2030 dienen mobiliteitsgerelateerde CO₂-emissies 17% lager te zijn dan in 1990 en in 2050 zelfs 60% lager. Dat is nodig om de opwarming van de aarde en de gevolgen daarvan, zoals vaker wateroverlast en extreem weer, te beperken. Het akkoord zet in op techniek en gedrag, waarbij duurzame brandstoffen en schone voertuigen sterk naar voren worden geschoven. Van gemeenten wordt verwacht dat zij voor eind 2014 op lokaal/regionaal niveau afspraken maken om het gebruik van schone tweewielers te verhogen van 26% van alle verplaatsingen in 2011, naar 35% in 2030. *Van belang is hier te melden dat het marktaandeel van de fiets als percentage van alle verplaatsingen in Middelburg ongeveer 33% bedraagt en het marktaandeel voor de korte verplaatsingen (kleiner dan 7,5 km) bedraagt circa 45%. Deze waarden worden in vergelijking met andere gemeenten als hoog tot zeer hoog bestempeld.*

Een belangrijke doelstelling is dat in 2035 nieuwe personenauto's CO₂-emissievrij rijden; in 2050 geldt dat voor alle auto's.

Trias energetica

Het grootste deel van de afgelegde reiskilometers gebeurt met de auto. Hier is dan ook de meeste winst te behalen:

- Voorkom, verkort of verminder autoverplaatsingen;
- Verander van vervoerwijze: te voet, per fiets en/of met het openbaar vervoer;
- Verschoon: zorg dat verplaatsingen die toch met de auto(bus) worden gemaakt, met schone auto's worden gemaakt. Bijvoorbeeld elektrische auto's of auto's op groen gas. Gezonde stad en leefbare aarde. Je kunt de stad gezonder en schoner maken door fietsen, lopen en schone bussen op korte afstanden te stimuleren. Korte afstanden kosten relatief weinig energie. Maatregelen die zich hierop richten, dragen daarom niet of beperkt bij aan het energie- en klimaatprobleem. Als je daar iets aan wilt doen, moet je (ook) maatregelen nemen die zijn gericht op langere afstanden, zoals schone (klimaatneutrale) voertuigen.

Op korte termijn 45% CO₂ besparen

Een gemiddelde stad kan 45% van de totale mobiliteitsgerelateerde CO₂-uitstoot in 2 regeerperioden van 4 jaar verduurzamen: ook voor toekomstige generaties.

Op de langere termijn dient naast het verbeteren van het huidige verkeers- en vervoersysteem ook ingezet te worden op het verduurzamen van de ruimtelijke structuur zélf. Zoals knooppuntontwikkeling, fietsinfrastructuur, openbaarvervoerlijnen, binnenstedelijk en gemengd bouwen en winkelcentra in de wijk. Een goed voorbeeld is het compacte stadbeleid dat Groningen al decennia nastreeft. Dit vergt een link met economisch en ruimtelijk beleid, bijvoorbeeld in de gemeentelijke structuurvisie, zoals Breda dat heeft gedaan. Duurzaam ruimtelijkeorderingsbeleid zorgt dat mensen geen nodeloze verplaatsingen maken.

Verduurzamingsthema'sDuurzaam mobiliteitsbeleid

Goede knooppuntontwikkeling, fiets- en openbaarvervoerinfrastructuur en compact bouwen zorgen op langere termijn voor minder en kortere verplaatsingen. Dit kan bijvoorbeeld door duurzame mobiliteit als voorwaarde te stellen voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in ruimtelijke ordeningsplannen.

Verder met de fiets of lopen

Meer gebruikmaken van de fiets of schone tweewieler, of lopen, heeft direct impact op de stad. Niet alleen vermindert hierdoor het aantal autoritten en daarmee de drukte op de weg, maar ook is aangetoond dat dit positieve effecten heeft op de leefbaarheid in de stad (levendigheid, meer voetgangers) en de gezondheid van inwoners. De Copenhagen Heart Study laat zien dat diegenen die gewoonlijk naar hun werk fietsten, een ongeveer 40% lagere kans hadden te overlijden dan hun leeftijdsgenoten die dat niet deden. Enkele maatregelen zijn: voldoende en goede fietsenstallingen bieden bij stations, prioriteit geven aan de fiets in ontwerp en inrichting van de openbare ruimte, en verkorten van wachttijden bij verkeerslichten voor fietsers (vraaggerichte maatregelen). Maar daarnaast ook een stringent parkeerbeleid, autoluwe inrichting van binnensteden en stimuleren van autodelen (aanbodgerichte maatregelen).

Schoon en effectief openbaar vervoer

Openbaar vervoer en doelgroepenvervoer³ zijn belangrijke pijlers binnen duurzaam vervoer. Door deze vormen van vervoer efficiënt aan te bieden, met informatie over het aanbod, zullen meer mensen hiervan gebruikmaken. Verdere verduurzaming is mogelijk door eisen op te nemen in de concessie, of door eisen te laten opnemen in de concessie door de vervoersautoriteit (provincie) hiervan te overtuigen.

Klimaatneutraal rijden

Verreweg de meeste kilometers worden met de auto gemaakt. Daarom is verschoning van de automobilititeit een belangrijke pijler van duurzaam mobiliteitsbeleid. Op korte termijn kan verschoning al veel effect opleveren.

De gemeente kan hieraan actief meewerken door duurzaam autogebruik te stimuleren en door laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen en groengasvulpunten te faciliteren. De gemeente helpt hiermee inwoners die een elektrisch voertuig willen aanschaffen en geen laadmogelijkheid hebben op eigen terrein.

Meer met minder: autodelen

Een sterk groeiende trend is het delen van spullen. De snelst groeiende vorm van mobiliteit in de wereld is fietsdelen. In Nederland is dit de openbaarvervoerfiets. Daarnaast zijn autodeel- en carpoolinitiatieven als Car2Go, MyWheels, Togethr en Green-Wheels aan een opmars bezig. In Nederland waren er in 2013 bijna 6.000 deelauto's, een groei van meer dan 80% ten opzichte van 2012, met name door peer-to-peer (p2p). Hierbij delen burgers via internet hun auto met anderen. De gemeente zal deze initiatieven waar mogelijk ruimtelijk faciliteren en een plaats geven in het mobiliteits- en parkeerbeleid.

Schoon bevoorraden

Goederenvervoer vormt een significant deel van alle mobiliteitsbewegingen. Voor zwaarder transport en de binnenvaart is LNG (liquid natural gas) een duurzame optie. Op gemeentelijke schaal kan met slimme stadsdistributie winst geboekt worden. Denk aan het instellen van een milieuzone voor vracht- en bestelverkeer, stadsdistributie en het inzetten van elektrische vrachtauto's.

Een dergelijke opzet werkt vooral in de grotere steden goed, maar daar waar mogelijk zal meegewerkt worden aan initiatieven van derden.

Zelf het goede voorbeeld geven

Belangrijk is om zelf het goede voorbeeld te geven, door op het gebied van mobiliteit het milieu zo min mogelijk te belasten. De gemeente heeft hierin al een slag gemaakt met bijvoorbeeld elektrische auto's. Door zelf binnen de organisatie te experimenteren, leert de gemeente en kan deze kennis gedeeld worden met het bedrijfsleven en de inwoners. Enkele maatregelen zijn het duurzaam inkopen van gemeentelijk materieel, verschonen van het wagenpark, stille en zuinige banden op spanning houden, en het opnemen van duurzame voorschriften in concessies voor doelgroepenvervoer (veelal bustaxi's).

³ Bij de aanbesteding van het doelgroepenvervoer op Walcheren is duurzaamheid één van de criteria geweest uit het plan van aanpak. Bij volgende aanbestedingen wordt dit weer als uitgangspunt meegenomen.

Positief belonen

De laatste jaren is sterk ingezet op mobiliteitsmanagement, waarbij gewenst gedrag wordt beloond. Spits mijden is een bekend voorbeeld hiervan. Hierbij wordt de automobilist 'verleid' om eerder of later te vertrekken, het openbaar vervoer of de fiets te gebruiken of een dagje thuis te werken. Belonen kan met geld of op een andere manier, zoals het sparen van punten voor cadeaus of meedoen aan een spel. Ook kan ingezet worden op het belonen van gedrag binnen de eigen organisatie, maar ook daarbuiten. Een experiment met een beloning voor het gebruik van de elektrische fiets (Fietsen Loont) liet zien dat de 150 deelnemers gemiddeld 2,5 dag in de week de overstap van auto naar fiets maakten. Indien een klein deel van de verkeersdeelnemers andere keuzes maakt, scheelt dit vaak al enorm (verbetering leefbaarheid, betere bereikbaarheid, minder voertuigverliesuren).

Slim parkeren

Met een intelligent en informatief parkeer(verwijs)systeem vermindert het aantal zoekkilometers, wat direct tot baten leidt voor de automobilist en onnodige emissies voorkomt. Bovendien kan de gemeente hiermee het parkeren sturen en invloed uitoefenen op de ruimtelijke kwaliteit. Andere beleidsinstrumenten zijn het invoeren van betaald parkeren en het stellen van parkeernormen.

Soepel overstappen

Naast mensen verleiden tot duurzamer vervoer, is ook ketenmobiliteit een belangrijk middel. Denk hierbij aan P+R (parkeer- en reishalte), Park & Bike (parkeer- en fietsverhuurlocatie) en het aanbieden van fietsen bij stations of andere belangrijke locaties, zoals de openbaarvervoerfiets.

Kwalitatieve hoogwaardige fietsenstallingen zijn essentieel in het stimuleren van ketenmobiliteit, naast het aanbieden van kwalitatieve wachtruimtes bij openbaarvervoerknooppunten.

Het SER-Energieakkoord geeft aan dat een schaa sprong nodig is om het fietsverkeer in Nederland te laten groeien: van 26% van de verplaatsingen in 2011 naar 35% in 2030.

Beter benutten

De gemeente kan duurzaam vervoer stimuleren door samen met werkgevers te verkennen welke mogelijkheden er zijn. De belangrijkste rol van de gemeente is het faciliteren van werkgevers en werknemers door middel van informatie, regelgeving of het aanbieden van opties. Zoals informatie rondom het persoonlijk mobiliteitsbudget bij werkgevers, die werknemers in staat stelt zelf hun (duurzame) vervoermogelijkheden te kiezen. Of door het stimuleren van telewerken als deel van duurzaam werken. Dit soort maatregelen is in de regel erg kosteneffectief. Een inventarisatie van zogenoemde Beter Benutten-maatregelen liet zien dat de werkgeversaanpak het beste scoorde.

Gemeentelijke zorgplicht nakomen

Op grond van de Wet milieubeheer en het Activiteitenbesluit moeten bedrijven adequate maatregelen treffen om de nadelige gevolgen voor het milieu van transport van goederen en personen zo veel mogelijk te beperken. Omgevingsdiensten treden namens gemeenten en provincies op als bevoegd gezag en kunnen kosteneffectieve maatregelen bij bedrijven onder de aandacht brengen. Door initiatieven als Het Nieuwe Rijden en Band op Spanning daalt het brandstofverbruik.

Middelburg specifiek

Hieronder volgt een opsomming van (voorgenomen) beleid en maatregelen uit de Middelburgse Visie Milieu 2013-2018 voor zover relevant voor het mobiliteitsbeleid.

Energieneutraal mobiliteitssysteem

Aanzet geven tot energieneutraliteit van het mobiliteitssysteem met een aantal acties gericht op:

1. Actief stimuleren Middelburg als fietsstad;
2. Stimuleren elektrisch rijden;
3. Stimuleren mobiliteitsmanagement;
4. Stimuleren mogelijkheden milieuvriendelijkere en energiezuinige stadsdistributie.

Fiets en voetganger

1. In het mobiliteitsbeleid staat het langzaam verkeer (fiets en voetganger) op nummer één. Door het optimaliseren van fietsroutes en voetgangers- en verblijfsgebieden (30 km/uur-gebieden) worden automobilisten gestimuleerd om de overstap te maken van gemotoriseerd verkeer (auto) naar langzaam verkeer (fiets).
2. De concurrentiepositie van de fietser ten opzichte van de auto wordt dusdanig verbeterd dat deze zowel op de korte afstand als middellange afstand ten gunste van de fiets uitvalt.
3. Fietsroutestructuren worden verbeterd op de punten: directheid van verbinding, comfort, snelheid, doorstroming en veiligheid. Daar waar nodig wordt samengewerkt met andere wegbeheerders. Dit geldt vooral voor de langere afstanden die steeds meer door elektrische fietsen en dergelijke worden afgelegd.
4. De barrièrewerking van het Kanaal door Walcheren wordt verminderd door maatregelen op en rondom de Stationsbrug.

Auto en vrachtvervoer

1. Het beleid is erop gericht het autoverkeer zoveel mogelijk van de gebiedsontsluitingswegen aan de rand van de stad gebruik te laten maken (stroomfunctie) waardoor de verblijfsgebieden ontlast worden van niet-bestemmingsverkeer. Door het bundelen van autoverkeer wordt de uitstoot en de geluidsoverlast gesitueerd op vaste (en beheersbare) locaties.
2. De 30 km/uur-gebieden worden verder geoptimaliseerd; de auto is te gast in de (woon)wijk.
3. Een autoluwe binnenstad door weren van 'niet-noodzakelijk-autoverkeer' met voldoende parkeergelegenheid aan de randen van de binnenstad en het stimuleren van parkeergebruik onder andere door tariefstelling. Door het instellen van prijsbeleid voor parkeren van auto's in de binnenstad en flankerende maatregelen op de hoofdroutes, wordt zoekverkeer van auto's in het gebied teruggedrongen, waardoor minder milieuoverlast ontstaat.
4. Goede mogelijkheden voor bevoorrading van de binnenstad en toegankelijkheid van bedrijfsgebieden (bijvoorbeeld door het gebruik van een stedelijk of Zeeuws distributienet).

Openbaar vervoer

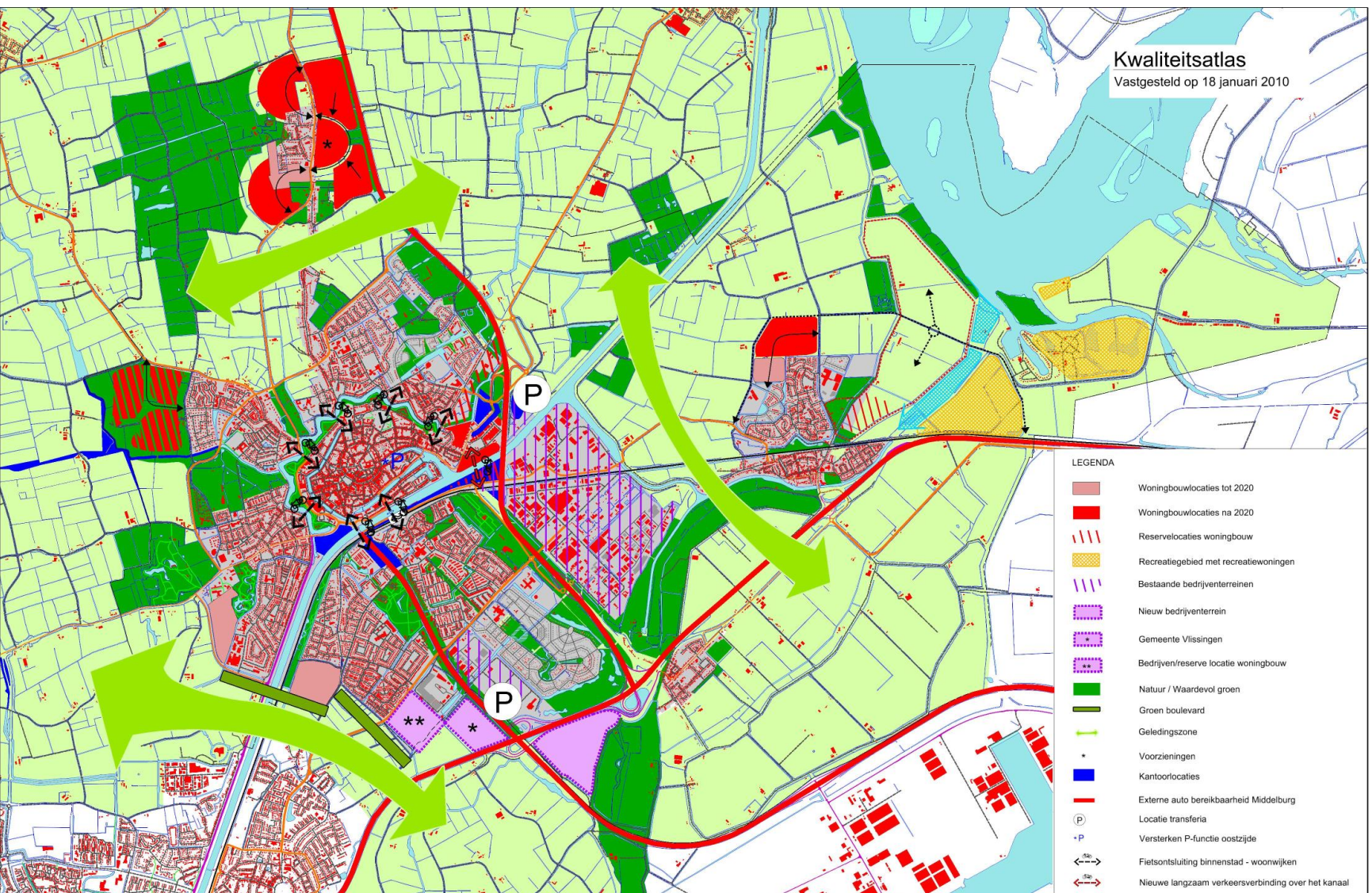
1. Een goede externe bereikbaarheid van de stad (vanuit West-Brabant en overig Zeeland).
2. Een activerende rol richting de verantwoordelijken voor de optimalisatie van het openbaar vervoer.

Mobiliteitsbeleid

1. In de planvorming van meet af aan:
 - a. de geluidcontouren van weg, spoorweg, industrie, vliegveld meenemen;
 - b. de externe veiligheid contouren meenemen;
 - c. fijn stof emissie meenemen;
 - d. stilte of stillere gebieden inplannen.
2. Stimuleren van duurzame maatregelen bij vervoersbedrijven.
3. Goede verknoping van verschillende vervoerswijzen (inclusief parkeer-/stallingsfaciliteiten).
4. Verhoging van de verkeersveiligheid met extra aandacht voor de kwetsbare verkeersdeelnemers.

5. Onderzoek doen naar mogelijke nieuwe en/of innovatieve methoden om de balans tussen auto, fiets, voetgangers en openbaar vervoer te optimaliseren. Gedacht kan worden aan mobiliteitsmanagement (vervoersmanagement bij bedrijven, autodeelprojecten, carpoolen et cetera).
6. Monitoren van de verkeersstromen in Middelburg.

Bijlage 1 | Basiskaart Kwaliteitsatlas



Bijlage 2 | Overzicht verkeerstellingen en verkeersmodelcijfers

Wegvak	Verkeers- tellingen (2012)	Verkeers- model huidige situatie (met N57)	Verkeers- model prognose 2020	Type weg	Verkeers- model prognose 2030
Ampèreweg	5.100	6.300	6.500	GOW	6.000
Waldammeweg	4.400	3.100	3.300	GOW	5.000
Roozenburglaan	3.200	4.000	4.400	ETW	4.000
Dauwendaelselaan	2.000	3.000	3.200	ETW	2.300
Torenweg (Schroeweg - Dauwendaelselaan)	8.800	9.700	11.500	GOW	9.700
Statenlaan (Statenlaan - J.P. Boreelstraat)	7.300	8.100	9.200	ETW	8.500
Kanaalweg (Schroeweg - NS-Station)	3.600	3.500	4.000	GOW	2.700
Oostperkweg	2.900	11.500	10.900	GOW	7.300
Nederstraat - Veerseweg	4.100	1.600	1.300	ETW	1.200
Rouaansekaai	6.300	6.800	5.500	GOW	4.500
Molenwater	1.900	2.600	3.300	ETW	2.900
Noordsingel (Wiardi Beckmanlaan - Nadorstweg)	1.100	3.300	3.300	ETW	1.900
Sportlaan (Noordsingel - Grote Sternstraat)	3.500	7.000	7.500	ETW	5.500
Sir Winston Churchillaan	3.100	3.600	3.600	ETW	2.100
President Rooseveltlaan (Brigdamseweg - Boassonlaan)	3.600	10.800	12.600	GOW	6.300
President Rooseveltlaan (Sandberglaan - Noordweg)	5.300	13.500	15.200	GOW	7.400
Europalaan (Laan der VN - Griffioenstraat)	2.700	2.900	3.200	ETW	3.300
Laan der Verenigde Naties	7.300	8.900	10.100	GOW	7.100
Langevielesingel	2.300	2.600	2.900	ETW	3.000
Looierssingel	13.500	11.100	13.500	GOW	11.500
Breeweg	2.100	2.800	2.900	ETW	2.400
Koudekerkweg (Laan der VN - Banckertplein)	3.500	4.000	5.200	ETW	4.500
Poelendaeleweg (Banckertplein - De Ruyterstraat)	2.600	2.000	2.600	ETW	3.300
De Ruyterstraat	2.200	3.600	4.100	ETW	4.200
Dorus Rijkersstraat	2.000	2.400	2.900	ETW	1.000
Noordweg (Leliëndaalseweg - Van Cittersstraat)			2.700	ETW	2.700
Schuttershof (Clasinastraat - Spoorstraat)			4.800	ETW	4.900
N57 (A58-Arnestein)			28.300	Stroomweg	34.900
N57 (Arnestein - Oostperkweg)			30.500	Stroomweg	32.200
N57 (Oostperkweg - President Rooseveltlaan)			16.400	Stroomweg	21.200
N57 (President Rooseveltlaan - Serooskerke)			15.200	Stroomweg	19.800
A58 (Arnhemuiden - N57)			45.300	Stroomweg	46.500
A58 (N57 - Middelburg)			34.400	Stroomweg	46.600
A58 (Middelburg - Ritthem)			34.100	Stroomweg	43.300

Bijlage 3 | Fietsnetkaart



Bijlage 4 | Huidig parkeerbeleid en resultaten Parkeerbarometer

Uitgangspunten parkeerbeleid

Op 26 mei 2008 heeft de gemeenteraad het Geactualiseerd Parkeerbeleid vastgesteld. Met het Geactualiseerd Parkeerbeleid willen we bereiken dat een optimale afstemming plaatsvindt tussen de vraag van de gebruikers (bewoners, bezoekers en werkers) naar en het aanbod (aantal en locatie) van parkeerplaatsen bij de navolgende beleidsuitgangspunten:

- **Autoluwe binnenstad**

Zoveel mogelijk het niet-noodzakelijke autoverkeer uit de binnenstad weren, zonder dat de economische functies en belangen van de bewoners in de binnenstad aangetast worden. De leefbaarheid van de binnenstad verhogen. Dit wordt fysiek ingevuld door een autovrij kernwinkelgebied, een 'autovolle' rand van de binnenstad (dit is de buitenschil van de binnenstad waar onder andere de parkeergarages Achter de Houttuinen, Geere en Kousteensedijk liggen, evenals de parkeerlocaties Hof van Tange, Loskade en Oude Veerseweg) en een autoluw overig deel van de binnenstad.

- **Beschikbaarheid voor allen, inclusief faciliteren bewonersparkeren**

Het beschikbare parkeerareaal zo multifunctioneel mogelijk inzetten, waardoor alle typen parkeerders kunnen worden bediend. Echter wel zorgdragen voor het feit dat de prioriteit van het parkeerbeleid uit gaat naar de inwoners van Middelburg. Dit betekent dat het parkeerbeleid erop gericht moet zijn om voor de (binnen)stadbewoners een goede parkeersituatie te creëren en om conflictsituaties zo veel mogelijk te voorkomen.

- **Beperken zoekverkeer**

Het bieden van voldoende parkeerplaatsen voor het functioneren van de (binnen)stad, moet voorkomen dat er zoekverkeer in de stad ontstaat.

- **Bereikbaarheid**

Het kunnen vinden en bereiken van parkeerplaatsen (in of aan de rand van de (binnen)stad), is een randvoorwaarde om het gebruik ervan mogelijk te maken. Tevens wordt hiermee ook voorkomen dat er zoekverkeer in de stad ontstaat.

- **Gefiscaliseerd parkeren in de binnenstad**

Dit is uitgangspunt voor het parkeren in de binnenstad. Hiermee worden alle in de binnenstad parkerende doelgroepen bediend op basis van vraag en aanbod, prijswerking en vergunningen.

- **Kostendekkend**

De inkomsten moeten (minimaal) kostendekkend zijn.

Algemene visie parkeerbeleid

Parkeerbeleid is geen opzichzelfstaand beleidsveld, maar een afgeleide van het mobiliteitsbeleid. Het betreft hier niet de autoverplaatsingen, maar juist de stilstaande auto. Het hoeft geen verdere uitleg dat geparkeerde auto's in een monumentale binnenstad in relatie tot de functies wonen, recreëren en werken de nodige vragen oproept.

Middelburg heeft al vroeg beseft dat geparkeerde auto's geconcentreerd gestald moeten worden op locaties die zoveel mogelijk aan het zicht onttrokken zouden moeten worden, op een (korte) loopafstand van het kernwinkelgebied dan wel van de binnenstad. Parkeergarages zoals de Geere, Kousteensedijk en Achter de Houttuinen werden gebouwd en het parkeerterrein Hof van Tange werd gerealiseerd.

Om de kwaliteit van de binnenstad van Middelburg – en daarmee de concurrentiepositie ten opzichte van andere Zeeuwse steden – te verbeteren, heeft Middelburg een aantal jaren geleden de weg naar een autoluwe binnenstad ingezet en vervolgens voortgezet. Denk hierbij aan onder andere het pleinenplan. In een autoluwe binnenstad vinden minder verkeersbewegingen plaats en staan minder auto's geparkeerd. Minder verkeer en minder geparkeerde auto's betekent een kwaliteitsverbetering van de binnenstad, waardoor Middelburg een aantrekkelijkere binnenstad wordt.

De weg naar een autoluwe binnenstad vergt een veranderingsproces dat enkele jaren in zijn totaliteit in beslag zal nemen. Een autoluwe binnenstad betekent dat hier met name bewoners, een beperkt aantal werknemers en bezoekers met een kort bezoekmotief rijden en parkeren. De parkeerregulering, het parkeertarief en de locatie van de parkeervoorzieningen moeten dit beleid ondersteunen. Bezoekers met een langer bezoekmotief, waaronder toeristen, parkeren aan de rand van de binnenstad. Daarnaast zullen parkeervoorzieningen op (loop)afstand van de binnenstad – onder andere aan de rand van deze binnenstad, zoals de parkeergarages Geere, Kousteensedijk, Achter de Houttuinen, Kanaalweg en de parkeerterreinen Hof van Tange, Loskade en Oude Veerseweg – aanwezig moeten zijn om de bezoekers op te kunnen vangen.

Om te voorkomen dat er verdringing van parkeerders plaatsvindt vanuit de binnenstad (waar gefiscaliseerd parkeren geldt) naar de straten die aansluiten op het gefiscaliseerde gebied (namelijk de straten achter de Vesten), zijn hier parkeerschijfzones ingesteld. Dit zijn met name de Singels en de achterliggende straten. Om mogelijke verdringing vanuit de binnenstad te voorkomen is het tijdsregime van deze parkeerschijfzones hetzelfde als die bij het gefiscaliseerd parkeren in de binnenstad. Verdringingseffect vanuit de binnenstad naar straten die grenzen aan de parkeerschijfzone, kan eveneens tot parkeeroverlast leiden. Dit is niet wenselijk. Om dit tegen te gaan kunnen deze straten, onder bepaalde voorwaarden, ook opgenomen worden in de parkeerschijfzoneregulering.

Kenmerken van het parkeerbeleid per 1 januari 2016

Het parkeerbeleid wordt gekenmerkt door:

- **Tariefopbouw**

De binnenstad is in twee tariefzones ingedeeld: zone 1 met een tarief van € 2,30 per uur en zone 2 met een tarief van € 2,00 per uur.

In de parkeergarages Geere, Kousteensedijk, Achter de Houttuinen en Kanaalweg geldt een parkeertarief van € 2,00 per uur. Het parkeerterrein Oude Veerseweg, dat op enige loopafstand van de binnenstad ligt, krijgt een laag parkeertarief.

- **Parkeerduurbeperving**

In de gehele binnenstad geldt een maximale parkeerduur van 2 uur, met uitzondering van het Damplein (maximale parkeerduur van 4 uur) en het Hof van Tange, het Molenwater, de Loskade en het westelijk

deel van de Kanaalweg (maximale parkeerduur van één dag).

In de parkeergarages is geen sprake van parkeerduurbepanking.

Het gefiscaliseerd parkeren in de binnenstad geldt, zowel op straat als in de parkeergarages, van maandag tot en met zaterdag, dagelijks van 08.00 tot en met 20.00 uur.

De parkeerschijfzones rondom de binnenstad geldt, met uitzondering de parkeerschijfzone ter hoogte van het winkelcentrum Dauwendaele, van maandag tot en met zaterdag, dagelijks van 08.00 tot en met 20.00 uur.

- **Maximumaantal vergunningen**

Bewoners in de binnenstad kunnen één, en in sommige gevallen een tweede, bewonersvergunning aanvragen (voor bewoners van zone 1 geldt dan wel dat de tweede bewonersvergunning alleen voor zone 2 geldt).

- **Woon-werkvergunning**

Sommige woon-werkers kunnen onder bepaalde voorwaarden een woon-werkvergunning aanvragen voor het parkeren op bepaalde parkeerplaatsen aan de rand van de binnenstad.

- **Servicevergunning**

Bedrijven die met een bedrijfsvoertuig in de binnenstad aanwezig moeten zijn, kunnen een servicevergunning aanvragen.

- **Compensatieregeling**

Parkeerplaatsen die in de binnenstad vervallen, moeten worden gecompenseerd aan de rand van de binnenstad. Met deze maatregel wordt bereikt dat de parkeerbalans (vraag en aanbod aan parkeerplaatsen) in de binnenstad ook in de toekomst in stand blijft én dat de aan de rand van de binnenstad aan te brengen parkeerplaatsen – als compensatie van de in de binnenstad te vervallen parkeerplaatsen – bijdraagt aan een autoluwe binnenstad.

- **Parkeerbalans en parkeernormen**

We streven ernaar dat de parkeerbalans (vraag en aanbod aan parkeerplaatsen), in de (binnen)stad ook in de toekomst in stand blijft. Hierbij blijft het uitgangspunt dat bij nieuwe ontwikkelingen (zoals bouw, verbouw, functieverandering et cetera) voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd worden, conform de hiervoor voor Middelburg ontwikkelde parkeernormen.

De parkeersituatie in de Middelburgse binnenstad is in reguliere situaties acceptabel en leidt niet tot problemen. In reguliere situaties vormen de bewoners een belangrijk deel van de parkeerders in de binnenstad. Uit de in 2006 gehouden tellingen blijkt dat 's middags ruwweg de helft van de parkeerders in de binnenstad bestaat uit bewoners, 30% tot 40% uit bezoekers en de overige parkeerders zijn werkers. In de parkeergarages parkeren relatief veel bezoekers, bijna driekwart van alle parkeerders. Uitzondering hierop vormt de parkeergarage Kanaalweg waar relatief veel werkers parkeren.

In de zomerperiode parkeren er minder bewoners in het centrum van Middelburg, maar weer meer bezoekers. Ruwweg verdubbelt in de zomer het aantal bezoekers ten opzichte van reguliere dagen.

Gesteld kan worden dat er voldoende parkeercapaciteit aanwezig is tijdens de reguliere dagen in de binnenstad en de omliggende schil. Gedurende een aantal piekdagen in het zomerseizoen en bijvoorbeeld het Pinksterweekend, is de parkeercapaciteit niet toereikend. Naar verwachting gaat het om ongeveer tien dagen per jaar.

Voordat de uitbreiding van het parkeerterrein Oude Veerseweg in 2011 van 30 parkeerplaatsen naar 230 parkeerplaatsen plaatsvond, was er in de binnenstad een onevenredige verdeling van de parkeerders over de beschikbare parkeerplaatsen. Er was namelijk een hoge parkeerdruk aan de westelijke zijde van de binnenstad en een lage druk aan de oostzijde. Door de komst van de N57 eind 2010, de uitbreiding van het parkeerterrein Oude Veerseweg voor de zomer van 2011 en het op dat moment gereedkomen van de optimalisatie van het (semidynamische) parkeerverwijssysteem, verdelen de verkeersstromen en parkeerders zich meer gelijkmatig over de west- en oostzijde van de binnenstad.

Parkeerbeleid in relatie tot het parkeerbedrijf

Eén van de uitgangspunten is dat het parkeerbeleid (minimaal) kostendekkend is. Dit houdt in dat het parkeerbedrijf de kosten moet kunnen betalen uit de inkomsten. In principe dienen vervangingsinvesteringen uit een positief saldo gefinancierd te worden. Het parkeerbedrijf is gezond. In de afgelopen jaren zijn er – ook op het gebied van het parkeerbeleid – diverse maatregelen genomen om te komen tot een financieel gezond parkeerbedrijf.

Hierbij is in acht genomen dat deze maatregelen geen afbreuk hebben gedaan aan de uitgangspunten van het parkeerbeleid. Kortom: in de afgelopen jaren is er een stabiel evenwicht ontstaan tussen het beleidsmatige en het financiële deel van het parkeren.

Ten aanzien van de financiële aspecten van het parkeerbeleid geldt dat de parkeerinkomsten door veel variabelen beïnvloed worden (zoals economische omstandigheden, binnenstadsbeleid, weersomstandigheden in het zomerseizoen, et cetera). Hierdoor is het niet mogelijk om de financiële effecten van afzonderlijke maatregelen apart inzichtelijk te maken.

Parkeerbarometer

De Parkeerbarometer is een uniek onderzoek van Spark en de Erasmus Universiteit Rotterdam naar het gebruik van binnenstedelijke parkeerplaatsen. De parkeerbarometer brengt op uniforme wijze trends en ontwikkelingen in het parkeerareaal van 19 anonieme Nederlandse binnensteden van de afgelopen jaren (2008 tot en met 2012) in kaart. Middelburg heeft deelgenomen aan de Parkeerbarometer. Hiernaast biedt de Parkeerbarometer aan de deelnemende gemeenten de mogelijkheid tot onderling vergelijken.

Uitleg Parkeerbarometer Middelburg

De Parkeerbarometer is toegepast voor het betaald parkeren in de binnenstad van Middelburg. In deze periode is de parkeercapaciteit in de parkeergarages gelijk gebleven en op straat nagenoeg gelijk.

Er zijn twee graadmeters die het gebruik van parkeerplaatsen in Middelburg en de overige gemeenten inzichtelijk maken zodat die onder andere met elkaar vergeleken kunnen worden, namelijk het totaal aantal verkochte parkeeruren en het verkochte aantal parkeeruren per parkeerplaats.

Het gebruik van een parkeerplaats wordt uitgedrukt in het verkochte aantal parkeeruren. Het aantal verkochte parkeeruren per jaar is een kengetal dat de mate van gebruik van een parkeerplaats weergeeft. Dus hoe hoger dit getal, hoe optimaler een parkeerplaats benut wordt. Als de parkeeruren per jaar erg laag zijn, dan zijn er meer parkeerplaatsen beschikbaar dan er daadwerkelijk wordt gebruikt.

Algemene resultaten Parkeerbarometer

Uit het onderzoek van Spark en de Erasmus Universiteit Rotterdam blijkt dat over de periode 2008 tot en met 2012, onder de 19 onderzochte gemeenten het gemiddeld aantal verkochte parkeeruren:

1. is gedaald met 14%;
2. per jaar op straat meer is gedaald dan in de parkeergarages;
3. per parkeerplaats is gedaald met 25%.

Resultaten Parkeerbarometer Middelburg

Over de periode 2008 tot en met 2012 scoort Middelburg op de volgende onderdelen als volgt:

1. gemiddeld verkochte parkeeruren per jaar: beter dan de onderzochte kleine gemeenten (waartoe ook Middelburg behoort);
2. gemiddeld verkochte parkeeruren per parkeerplaats per jaar: beter dan de andere kleine gemeenten;
3. gemiddeld aantal verkochte parkeeruren straatparkeren: slechter dan de andere onderzochte kleine gemeenten (afname van 25%);
4. gemiddeld aantal verkochte parkeeruren garageparkeren: beter dan de andere onderzochte kleine gemeenten (toename van 5%).

Conclusie voor Middelburg

- De totaal verkochte parkeeruren in Middelburg hebben zich over de periode 2008 tot en met 2012 grillig ontwikkeld. Maar er is door de jaren heen wel een dalende trend zichtbaar in het totaal aantal verkochte parkeeruren.
- Deze dalende trend aan verkochte parkeeruren is vooral te wijten aan een afname op straat.
- Daarentegen is een trend waarneembaar dat de verkochte parkeeruren in de parkeergarages in Middelburg ten opzichte van andere vergelijkbare steden, is toegenomen.
- De gemiddeld verkochte uren per parkeerplaats zijn in Middelburg minder sterk afgenomen dan de gemiddeld verkochte uren per parkeerplaats in andere vergelijkbare steden.

Bijlage 5 | Samenvatting kadernota PVVP

Wegennetwerk

Werk maken van het garanderen van een snel en betrouwbaar hoofdnetwerk (zowel weg als openbaar vervoer). De kwaliteitstoets van het Zeeuwse wegennet leidt tot een indeling in de categorieën stroomweg (SW), gebiedsontsluitingsweg (GOW) en erftoegangsweg (ETW), waarbij de volgende criteria gelden:

- elke Zeeuwse inwoner is per auto binnen 10 minuten op een gebiedsontsluitingsweg en binnen 25 minuten op een stroomweg;
- elke kern met meer dan 1000 inwoners heeft een directe aansluiting op een gebiedsontsluitingsweg.

Verkeersmanagement

- Ten behoeve van de betrouwbaarheid en robuustheid van het netwerk wordt ingezet op moderne technische mogelijkheden (informatietechnologie) om het verkeer op efficiënte wijze te sturen en te geleiden. Daarbij wordt nauw samengewerkt met de andere (vaar)wegbeheerders in Zeeland en met marktpartijen.
- Geen prioriteit wordt toegekend aan grootschalig investeren in infrastructuur voor 'incidenten' (zoals piekdrukke in het toeristisch seizoen, hoogwater of stremmende ongevallen). Met de wegencategorisering wordt, ook bij stremmingen van hoofdroutes, een netwerk met voldoende capaciteit voorzien.

Openbaar vervoer

Het aanbod aan openbaar vervoer moet aansluiten op de vraag. Alleen op die plekken en momenten wordt openbaar vervoer aangeboden waar en wanneer voldoende mensen er gebruik van willen maken. Knooppunten. Investeer in multimodale knooppunten zodat de overstap van de ene naar de andere modaliteit beter wordt gefaciliteerd en betrek daarbij andere wegbeheerders en partijen die ieder voor hun deel daar verantwoordelijkheid in nemen. Bij de investeringen in knooppunten wordt voorrang gegeven aan de belangrijkste haltes in het kernnet voor openbaar vervoer.

Snel openbaar vervoer ten behoeve van forenzen en zakelijke reizigers. Gestreefd wordt naar een verdere kwaliteitsverbetering in termen van snelheid en directheid van de openbaar vervoerverbindingen in Zeeland en naar buiten de provincie. Snelle verbindingen naar het netwerk van grote steden rond Zeeland en naar de Randstad in het bijzonder worden nagestreefd.

Netwerken versus ruimtelijke inrichting. Het ruimtelijk beleid aangaande bedrijventerreinen, dagrecreatieve voorzieningen, bedrijvigheid in het landelijk gebied waaronder nieuwe economische dragers is afgestemd op specifieke netwerken voor goederen- en landbouwverkeer en houdt rekening met de categorisering van wegen van de gezamenlijke wegbeheerders.

Algemene bereikbaarheidskwaliteit bedrijvigheid en locatiebeleid

- Gestreefd wordt naar een verdere verbetering van de doorstroming tussen Midden-Zeeland en de Randstad.
- Na realisatie van reeds uitgevoerde of geplande werken wordt het realiseren van grotere, nieuwe wegverbindingen niet voorzien.
- Hoefijzerbeleid. Het zogeheten hoefijzerbeleid wordt niet langer als concept gehanteerd, maar wij vormen dit om naar een breder sturend verkeersbeleid gericht op niet toe te laten nemen van ongewenst (doorgaand) verkeer op wegen en/of routes die daar niet voor bedoeld of geschikt zijn (dit kan met 'stroop en azijn').
- Locatiebeleid. Bereikbaarheid van bovenlokale voorzieningen wordt niet automatisch gefaciliteerd. De provincie pakt hierdoor een meer sturende rol bij de locatiekeuze voor bovenlokale voorzieningen.

Zelfredzaamheid stimuleren

Bereikbaarheid als middel om maatschappelijk te kunnen meedoen richt zich op groepen die niet of onvoldoende zelfredzaam zijn voor wat betreft mobiliteit en daardoor maatschappelijk niet volwaardig kunnen meedoen. Groepen die aan de slag willen met het zelf organiseren van mobiliteit ondersteunt de provincie met kennis en middelen.

Inzet niet-infrastructurele maatregelen

Maatregelen op het gebied van educatie, sensibilisering en handhaving worden op lange termijn en in samenhang ingezet. Nog meer dan voorheen wordt ingezet op de effectbepaling van de mix aan maatregelen.

Organiseren van inzet op verkeersveiligheid

Provinciale middelen zetten we meer in op acties die in (wisselende) coalities kunnen worden uitgevoerd ten behoeve van de verkeersveiligheid.

Voor het uitvoeren van het mobiliteitsbeleid heeft de provincie een leidende rol in het vormgeven van de samenwerking met andere wegbeheerders en relevante partijen in en buiten Zeeland. De provincie heeft een duidelijke beleidsmatige regisseursrol voor het geografisch gebied Zeeland.

Samenwerking

Ten behoeve van een effectieve en efficiënte inzet van schaarse middelen stelt de provincie zich ten doel te komen tot verdergaande samenwerking met andere wegbeheerders op het terrein van beheer en onderhoud van (vaar)wegen en kunstwerken.

Financieel kader

- Als gevolg van de decentralisatie van de BDU neemt Provinciale Staten een nieuw besluit aangaande de toedeling van financiële middelen. Belangrijkste kaders hierbij zijn de algehele financiële positie van de provincie, de verleende concessie voor het openbaar vervoer, de ambities van het nieuwe PVVP en de noodzakelijk benodigde middelen om het huidig wegareaal in stand te houden.
- De provincie gaat ter bekostiging van het mobiliteitsbeleid actief op zoek naar aanvullende financieringsbronnen.
- Een nader te bepalen deel van de huidige BDU zet de Provincie in voor investeringen in infrastructurale projecten van andere wegbeheerders. De prioriteiten daarbij worden gezamenlijk meerjarig bepaald en het betreft veelal grotere projecten, die een financiële bijdrage van de provincie nodig hebben om te kunnen realiseren of het vereiste kwaliteitsniveau te bereiken.

Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan Middelburg 2030

Uitvoeringsdeel



Inleiding

Het GVVP Middelburg 2025 bestaat uit een beleidsdeel en een uitvoeringsdeel.

Dit document is het uitvoeringsdeel. Het document bevat een groslijst van de aandachtspunten en knelpunten op het gebied van verkeer en vervoer alsmede de eventuele maatregelen om de knelpunten op te lossen of te verminderen. Tevens wordt een onderverdeling in prioriteitsstelling gemaakt met een indicatieve uitvoeringstermijn. Voor zover bekend wordt tevens de kosten in beeld gebracht. Een deel van de kosten kunnen zgn. “interne kosten” zijn; zoals kosten van onderzoeken in eigen beheer.

Ten aanzien van de prioriteitsstelling wordt de volgende onderverdeling gemaakt:

PRIORITEIT 1: Hoge prioriteit (als volgt nader onderverdeeld), gewenste uitvoeringstermijn binnen 0 en 5 jaar.

Prioriteit 1a: kosten volledig gedekt (geormerkte bedragen)

Prioriteit 1b: kosten gedeeltelijk gedekt

Prioriteit 1c: kosten (nog) niet gedekt

PRIORITEIT 2: Midden (gematigde prioriteit), kosten niet gedekt, gewenste uitvoeringstermijn tussen 5 en 10 jaar

PRIORITEIT 3: Lage prioriteit, kosten niet gedekt, uitvoeringstermijn na meer dan 10 jaar

Overzicht knelpunten en mogelijke maatregelen

Locatie/thema	Knelpunt/aandachtspunt, omschrijving	Voorgestelde (mogelijke) maatregelen, acties. Met bijbehorende prioriteit en evt. kosten (voor zover bekend)
	Hoofdroutes/ Kruispunten	
Route Noord- Zuid Schroeweg - Schroebrug – Tangent Sandberglaan - Leliëndaalseweg-Noordweg	Bereikbaarheidsknelpunt Na openstelling N57 is de verkeersintensiteit afgenomen op dit traject maar op sommige trajectdelen is nog steeds sprake van een doorstromingsprobleem. Incidentele congestie op Mortiere rotonde en file-ontwikkeling bij Schroeburg bij (voornamelijk brugopeningen). Aandachtspunt is de intensiteitsontwikkeling Noordweg (St. Laurens) ná reconstructie.	De route naar het centrum dient daadwerkelijk alleen voor bestemmingsverkeer (bezoekers/bewoners binnenstad richting parkeerplaatsen en bevoorradingsverkeer) gebruikt te worden. Doorgaand verkeer blijvend ontmoedigen (zie hierna) en sturen naar N57. Route in binnenstad/centrum voornamelijk parkeerroute. Seispleincomplex, Volderijlaagte, Seissingel VRI reconstrueren. Doorgaand verkeer ontmoedigen door zijrichtingen (vooral fiets) meer groen in VRI geven. Past in fietsvriendelijk mobiliteitsbeleid. Monitoring intensiteitsontwikkeling. PRIORITEIT: 1c.
Ombouw kruispunten tot rotondes	In het algemeen zijn kruispunten verkeersonveiliger dan rotondes. Tevens bij de VRI geregelde kruispunten is – op termijn – winst te behalen in besparing onderhoudskosten door ombouw naar rotonde.	Specifiek gaat het om de kruispunten: Laan van de Verenigde Naties – Breeweg, Laan van de Verenigde Naties – Koudekerkseweg, Ampèreweg/Herculesweg, Herculesweg/Waldammeweg, Grevelingenstraat/Stromenweg en Laan van de Verenigde Naties- Sandberglaan-Pr. Rooseveltlaan - Leliëndaalseweg Prioriteit 2.
Vormgevingstoets GOW en ETW wegen	De inrichting van de weg dient in overeenstemming te zijn met de functie van de weg. Op grond van een vormgevingstoets van Middelburgse GOW en ETW wegen binnen de bebouwde kom kan geconstateerd worden dat op diverse locaties op diverse wegen de inrichting (vormgeving) verder geoptimaliseerd kan worden.	De inrichting van de weg aanpassen aan de functie van de weg . Dit wordt gefaseerd aangepakt, vanuit het principe van “werk- met – werk” maken (zoals voorgenomen reconstructies, rioleringswerkzaamheden e.d.) PRIORITEIT 2

Locatie/thema	Knelpunt/aandachtspunt, omschrijving	Voorgestelde (mogelijke) maatregelen, acties. Met bijbehorende prioriteit en evt. kosten (voor zover bekend)
Vormgevingstoets kruispunten	Op basis van CROW publicatie Basisontwerp Kruispunten.	Verrichten van vormgevingstoets en aan de hand van de resultaten aanpassing kruispunten. Vormgevingstoets: prioriteit 1a (wordt door gemeente zelf gedaan). Aanpassing nader te bepalen kruispunten: Prioriteit 2
	30 km/u zones, algemeen	
	Overschrijding van de maximum snelheid van 30 km/u, verkeersveiligheidsprobleem	Het pakket aan infrastructurele maatregelen gericht op snelheidsbeperking is sinds de invoering van het 30 km/u regime uitgebreid toegepast. De kosten zijn relatief hoog en het heeft vaak een lokaal effect op het snelheidsgedrag van automobilisten. Daarnaast wordt gezocht in maatregelen gericht op gedragsverandering. Een idee hiervoor is de zgn. toolbox 30 km/u (burgerparticipatie project), welke wijkbewoners kosteloos van de gemeente in bruikleen kunnen krijgen om automobilisten op hun snelheidsgedrag te attenderen. In deze box zitten campagnematerialen waarmee bewonersorganisaties zelf een verkeersveiligheidsactie kunnen uitvoeren. Denk daarbij aan 30 km/uur kliko-stickers, vlaggen en posters. PRIORITEIT 1b. Infrastructurele maatregelen worden incidenteel toegepast (zie ook vormgevingstoets GOW en ETW wegen).
Route vanaf Nederstraat – Kaaien – Stationsstraat - Stationsbrug - Kanaalweg	Volgens vastgestelde verkeersmodelprognoses dient de autoverkeersintensiteit te dalen naar ± 6000 mvt/etm. Uit tellingen blijkt dit nu reeds het geval te zijn. Maximum snelheid van 30 km/u is hier aandachtspunt. Voorts zijn hier belangrijke kruisende voetgangersstromen (vanaf het station richting centrum). Bekeken wordt of dit meer gekanaliseerd dient te worden.	Onderhavige route is heringericht en fietsvriendelijker gemaakt. Kaaienroute is geen "route" meer. Monitoren van intensiteiten en snelheden. Plein voor het station wordt heringericht. PRIORITEIT: 1a Kosten stationsplein herinrichting ± 200.000,-

Locatie/thema	Knelpunt/aandachtspunt, omschrijving	Voorgestelde (mogelijke) maatregelen, acties. Met bijbehorende prioriteit en evt. kosten (voor zover bekend)
	Verdere verbetering verkeersveiligheid op rotondes, specifiek voor voetgangers en fietsers. Specifiek aandachtspunt is de doorstroming op Mortiererotonde.	Voetgangersoversteek en fietsoversteek op alle rotondes (waar de fietsers in de voorrang zitten, dus binnen de bebouwde kom) verhoogd uitvoeren t.b.v. verkeersveiligheid. Ronde Torenweg - Bluesroute: Prioriteit 1c. Door middel van extra markering/bebording de in twee-richtingen-berijdbaarheid van de rotonde extra geaccentueerd. Gebruik wordt gemonitord. Afhankelijk van deze monitoringsresultaten en beschikbare financiële middelen wordt mogelijk de verhoging uitgevoerd. Overige rotondes: prioriteit 2
	Fiets en fietsroutes	
Opstellen categoriseringsplan fietsroutes	Betreft plan voor utilitair hoofd fietsroute netwerk met inrichtingseisen. De "diversiteit" in vervoermiddelen op de fietspaden, toegenomen verkeersdruk op fietspaden en , onderlinge snelheidsverschillen kan leiden tot verkeersveiligheids- en doorstromingsprobleem. Het betreft veelal een combinatie van gewone fietsen, e-bikes, racefietsen, soms voetgangers, ruiters en skaters. Ook het onderzoeken van de mogelijkheid van snelfietsroutes – vooral in samenwerking met andere wegbeheerders (provincie, waterschap, buurgemeenten)	Plan wordt door gemeente zelf ontwikkeld. Prioriteit 1a. Kosten: Interne kosten
Verlichting fietspaden en sociale veiligheid	Voor de belangrijkste fietspaden (zie categoriseringsplan hoofd fietsroute) gelden kwaliteitscriteria op het gebied van verlichting.	Opstelling categoriseringsplan met visie/plan voor openbare verlichting.

		Prioriteit 1b: Opstellen plan betreft interne kosten
Locatie/thema	Knelpunt/aandachtspunt, omschrijving	Voorgestelde (mogelijke) maatregelen, acties. Met bijbehorende prioriteit.
Fietspad Krooneveldweg	Ontbrekende schakel in fietspad langs de Oostperkweg.	Aanleg fietspad langs Krooneveldweg over een lengte van ± 300 meter tussen Oostperkweg rotonde en Veerseweg rotonde. PRIORITEIT:1a. Financiering vanuit ontwikkeling Ramsburg.
Fietspad Doeleweg - Arnemuiden	Betreft fietspad van Waterschap, onvoldoende breedte voor (vooral) grote groepen fietsers (scholieren)	Verbreding fietspad met minimaal 1 meter. PRIORITEIT 2
Kanaalkruisingen	Het kanaal vormt een barrière in de verbindingen tussen beide stadsdelen. Binnen Middelburg zijn er slechts twee mogelijkheden om per fiets het kanaal te passeren (Schroebrug en Stationsbrug).	Aanleg langzaam verkeersbrug ter hoogte van Ramsburg. PRIORITEIT 3: Noodzaak tot realisatie alsmede mogelijke financiële dekking koppelen aan stedelijke ontwikkeling aan weerszijden van kanaal aldaar. Realisatie van een kanaalkruising ter hoogte van de Stroomweg wordt als tweede mogelijkheid gezien (maar is lager in de prioriteit ten opzichte van LV-brug Ramsburg). Een en ander uit te werken in een intergemeentelijke visie op de geleidingszone tussen Middelburg en Vlissingen. PRIORITEIT 3
Fietsverbinding naar Veere	Betreft fietspad langs het Kanaal door Walcheren. Ontbrekende schakel	Heeft niet de hoogste prioriteit – mede vanwege alternatieven (“zigzagstructuur” in de polder), het ontbreken van financiële middelen en doorkruisen van beheersgebied Zeeuws Landschap. PRIORITEIT 3. Eventuele alternatieve mogelijkheid betreft een fietsverbinding vanaf de cycle hub tot aan poldergemaal Poppenkinderen met een passage over de kanaaldijk naar de reeds aanwezige “zigzagstructuur” naar Veere.
Stationsfietsenstalling, stationsplein	Onduidelijke toegang tot stationsplein voor fietsers vanaf Stationsbrug, Gebruiksonvriendelijke toegang bewaakte stalling.	Herinrichting toegang stationsfietsenstalling en stationsplein/kruising Kanaalweg/Stationsbrug. Bij NS stations (blijven) aandringen op gebruiksvriendelijker maken van toegang bewaakte fietsenstalling PRIORITEIT 1a. Kosten 200.000,-

Locatie/thema	Knelpunt/aandachtspunt, omschrijving	Voorgestelde (mogelijke) maatregelen, acties. Met bijbehorende prioriteit en evt. kosten (voor zover bekend).
Fietsparkeren kernwinkelgebied, winkelcentra, scholen en andere voorzieningen	Niet altijd voldoende fietsparkeerplaatsen aanwezig en/of op de verkeerde plaats. Ongeordend (wild) fietsparkeren. Inefficiënt gebruik van (vooral) de fietsbeugels.	Fietsparkeren vormt permanent aandachtspunt en wordt voortdurend gemonitord. Kernwinkelgebied is apart actieplan voor ingesteld. Thans fase van verplaatsen fietsbeugels uit de winkelstraten naar de rand van centrum. Bij voorzieningen in de wijk, scholen e.d. ligt primair het initiatief bij de eigenaar. De gemeente zal daar op toezien. Prioriteit 1b
Fietsparkeren bij bushaltes	Te weinig fietsparkeerplaatsen bij bushalte Turkaai en Baanstraat (Hof van Tange).	In eerste ruime instantie van fietswraak e/o weesfietsen waardoor de gelegenheid wordt geboden om de capaciteit beter te benutten. Voor zover er te weinig plaatsen zijn; zal dit verder worden aangevuld. Prioriteit 1b.
Stationsbrug	Verminderen/opheffen busverkeer op stationsbrug Verbreden voetgangerspaden Stationsbrug	Prioriteit 1a. Kosten in principe voor provincie Zeeland (als beheerder/eigenaar brug).
Bicycle ringroad	Onduidelijke voorrangssituaties bij diverse kruisingen. Bewegwijzering bicycle ringroad ontbreekt.	In samenspraak met fietsersbond, politie, wijkverkeerswerkgroep, werkgroep gehandicapten plan herzien. Bewegwijzering afhankelijk van de hiervoor genoemde planvorming. Prioriteit 1a.
Fietsroute Pottenbakkerssingel	Conflicten tussen voetgangers en fietsers; onvoldoende kwaliteit fietsstructuur, vervangende route bicycle ringroad.	Opheffen fietsstructuur Pottenbakkerssingel en voetgangersgebied in combinatie met maken extra fietsparkeervoorzieningen.. PRIORITEIT: 1a. Kosten: 50.000,-
Fietsroute centrum langs Pottenmarkt	Conflict tussen winkelend publiek en fietsers	In samenspraak met fietsersbond, wijkverkeerswerkgroep en ondernemers plan maken. Prioriteit 1a. Kosten: Interne kosten
Fietsstructuren bedrijventerrein Arnestein	Fietspad langs Herculesweg Fietspad Ampèreweg	Kosten: samen met rotonde Ampèreweg (295.000,-). Prioriteit 2.

		Kosten onbekend (prioriteit 2)
Locatie/thema	Knelpunt/aandachtspunt, omschrijving	Voorgestelde (mogelijke) maatregelen, acties. Met bijbehorende prioriteit en evt. kosten (voor zover bekend).
	Stromenwijk/'t Zand	
Lange Vieleweg, Poelendaeleweg, Koudekerkseweg	Functieverandering van GOW naar erftoegangsweg. Smalle fietspaden en/of –stroken langs Poelendaeleweg, Koudekerkseweg en Langevieleweg.	Betreft herinrichting gebaseerd op 30 km/u regime. Poelendaeleweg wordt in het kader van reconstructie weg heringericht (PRIORITEIT 1b). Lange Vieleweg en Koudekerkseweg (Prioriteit 1c). Ook hier geldt voor uitvoering in samenhang met benodigde reconstructiewerkzaamheden (i.v.m. bijvoorbeeld onderhoud en/of leidingen/riolering renovatie).
Kruising Laan vd Verenigde Naties- Koudekerkseweg	Verbeteren verkeersafwikkeling en verkeersveilig maken van kruising	Vervanging kruising door rotonde PRIORITEIT 3
Kruising Lange Viele buitenbrug	Omslachtige manier voor fietsers om op de Lange Viele buitenbrug linksaf richting fietstunnel te rijden.	Linksaffer mogelijk maken op de Lange Viele buitenbrug voor fietsers richting tunnel Hof van Tange . Prioriteit 1c (afhankelijk van lijnvoering bussen)
Kruising Grevelingenstraat – Stromenweg	Verbeteren verkeersafwikkeling en verkeersveilig maken van kruising	Vervanging kruising door rotonde PRIORITEIT 3
Kruising Stromenweg/Koudekerkseweg	Verbeteren verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid	Vervanging kruising door rotonde PRIORITEIT 3
Kruising Breeweg/Laan der Verenigde Naties	Verbeteren verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid	Vervanging VRI kruising door rotonde Prioriteit 3
Vrachtverkeer	Bevoorradingsverkeer winkelcentrum Westerscheldeplein rijdt (onnodig) door 't Zand en Stromenwijk . Leefbaarheid- en verkeersveiligheidsknelpunt. Route dient via ingang Grevelingenstraat/Stromenweg plaats te vinden.	Bebording, inrijverbod vrachtwagens Breeweg PRIORITEIT 1a. Kosten: ± 1000,-

Locatie/thema	Knelpunt/aandachtspunt, omschrijving	Voorgestelde (mogelijke) maatregelen, acties. Met bijbehorende prioriteit en evt. kosten (voor zover bekend)..
	Veerse Poort/ Klarenbeek/Middelburg Noord	
Churchillaan	Lange rechtsstand nodigt uit tot hardrijden. Weg niet conform inrichtingseisen 30 km/u uitgevoerd.	Gelijkwaardige aansluitingen nieuwe bebouwing voormalig CSW sportterrein met plateau (2 stuks) Prioriteit 1a Verdere herinrichting Churchillaan, weghalen fietsstroken - kruising Gerbrandystraat. Prioriteit 1a, - kruising Johannes Postkwartier gelijkwaardig maken Prioriteit 1a - weghalen fietsstroken gehele traject: Prioriteit 1c
Pr. Rooseveltlaan	Ondervonden geluidoverlast. Extra geluid beperkende maatregelen zijn getroffen Klachten over snelheidsoverschrijding op Pr. Rooseveltlaan	Regelmatig monitoren van zowel intensiteit als snelheid. PRIORITEIT 1a. Kosten: Intern
Veerseweg (tunnel onder N57)	Fietsers uit Veere moeten voorrang verlenen aan het landbouwverkeer; de parallelwegen van de N57 hebben voorrang op het doorgaande fietsverkeer. Bereikbaarheidsknelpunt (doorstroming).	Voor beide situaties geldt dat de gemeente hiervoor de provincie (als eigenaar) zal benaderen. Wij zullen hen verzoeken de voorrangssituatie te wijzigen ten gunste van de fietsers. Het beschreven probleem treedt overigens niet vaak op. Prioriteit 1a.
	Nieuw Middelburg	
Veerseweg/Nederstraat	Functieverandering van GOW naar erftoegangsweg vanwege N57 en opwaardering Oostperkweg	Herinrichting naar 30 km/u PRIORITEIT 1a Eerste deel is inmiddels gereed.
Parkeren	Parkeerplaatsen tekort Prinses Beatrixstraat/Prins Bernardstraat. Wordt mede veroorzaakt door aldaar gevestigde instelling	In overleg met instelling wordt getracht extra parkeervoorzieningen te realiseren. Prioriteit 1a.

Locatie/thema	Knelpunt/aandachtspunt, omschrijving	Voorgestelde (mogelijke) maatregelen, acties. Met bijbehorende prioriteit en evt. kosten (voor zover bekend).
	Zuid	
Kruising Torenweg - Spinhuisweg	Verbeteren verkeersafwikkeling en verkeersveiliger maken van kruising; (voorbereiden) vierde poot naar Mortiere (woonboulevard).	Verbeterde T-aansluiting. Verkeersgeleiders op alle drie poten van kruising en verhoogde fietsvoorziening. Kosten 50.000,- Prioriteit 1a
Kruising Statenlaan – Oude Vlissingeweg	Verbeteren verkeersveiligheid.	Verduidelijken kruising. Prioriteit 2
Schroeweg	Voorrang voor fietsroute langs Schroeweg instellen (\pm 50 meter vóór kruising met Statenlaan).	Verplaatsen verkeersbord en haaiantanden. Prioriteit 1a. Kosten 2000,-
Kruising Statenlaan - Schroeweg	Verbinding tussen Statenlaan en fietspad langs Schroeweg instellen (ten zuiden van kruising Statenlaan/Schroeweg, begin Meiveld).	Het is technisch mogelijk om fietsverbinding te maken vanaf fietspad Statenlaan naar Schroeweg. Alhoewel de kosten thans nog niet geraamd zijn is wel duidelijk dat dit niet uit de lopende reguliere budgetten bekostigd kan worden. Hiervoor is een apart financieel dekkingsvoorstel noodzakelijk. Prioriteit 2.
Rentmeesterlaan	Hoofduitgang Cypressenhof. Verkeersveiligheidsknelpunt. Twee straten en uitgang parkeergarage komen bij elkaar.	Twee oplossingen zijn mogelijk, deze worden verder uitgewerkt. De ene oplossing richt zich op het instellen van eenrichtingsverkeer op zowel de noordelijke als zuidelijke tak van dit deel van de Rentmeesterlaan. Een wat verdergaande oplossing is de zuidoostelijke tak van de Rentmeesterlaan (op de foto linksboven) af te buigen en er een aparte zijstraat van te maken. Hierdoor ontstaan op de plek waar de vele verkeersfuncties samenkomen mogelijkheden om een plein, groentje of iets dergelijks te maken. Beide voorstellen worden nader uitgewerkt, met de verkeerswerkgroep besproken, de kosten geraamd en de voorkeursoplossing met

		financieel dekkingvoorstel aan de raad voorgelegd. Prioriteit 2.
Locatie/thema	Knelpunt/aandachtspunt, omschrijving	Voorgestelde (mogelijke) maatregelen, acties. Met bijbehorende prioriteit en evt. kosten (voor zover bekend).
	Dauwendaele	
Oversteek Torenweg	Oversteekbaarheid wordt als onvoldoende beschouwd.	Rotonde Torenweg - Bluesroute: Prioriteit 1c. Door middel van extra markering/bebording de in twee-richtingen-berijdbaarheid van de rotonde extra geaccentueerd. Gebruik wordt gemonitord. Afhankelijk van deze monitoringsresultaten en beschikbare financiële middelen wordt mogelijk verhoging fiets/voetgangersgedeelte uitgevoerd. Overige rotondes: prioriteit 2
Verbinding Meanderhoven - Vossenburcht	Schooljeugd fietst op voetpaden. Verkeersveiligheid – en bereikbaarheidsknelpunt evenals aansluiting met de Roozenburglaan	Studie naar verkeersveiligheid maken schoolomgeving alsmede verbetering bereikbaarheid vanuit de wijk. Prioriteit 2.
	Mortiere	
Kruispunt Mortiereboulevard - Tromboneweg	Conflicten overstekende fietsers – (te) hard rijdende auto's	Extra attentie aanbrenge Prioriteit 1a. Kosten 1000,-
Kruising fietspad langs Schroeweg richting Moeringweg met de Mortiereboulevard	Lastige oversteek door hoge intensiteit op de Mortiereboulevard en soms hard rijdende auto's.	Extra attentie aanbrenge voor fietsoversteek (bijvoorbeeld kanalisatiestrepen).
	Griffioen	
Laan van de Verenigde Naties (algemeen)	Oversteekbaarheid onvoldoende	Oversteekbaarheid Kennedylaan verbeteren door aanbrenge middeneiland Prioriteit 2
Oversteek Laurens Stommesweg – Laan van de Verenigde Naties	Specifieke oversteek onoverzichtelijk en gevaarlijk. Verkeersveiligheidsknelpunt	Voorstel van de gemeente is hier een midden eiland op de Laan der Verenigde Naties voor de overstekende fietser aan te brengen. Dit midden eiland heeft een aantal functies: - Werkt attentie verhogend en snelheidsremmend voor de automobilist - Stelt de fietser in staat om gefaseerd over te steken. De kosten hiervoor zijn als eens eerder globaal geraamd en bedragen ongeveer € 40.000,-. Dit betekent dat bij een dergelijke oplossing een apart

		financieel dekkingsvoorstel benodigd is welke door de raad moet worden goedgekeurd. Prioriteit 1c.
Locatie/thema	Knelpunt/aandachtspunt, omschrijving	Voorgestelde (mogelijke) maatregelen, acties. Met bijbehorende prioriteit en evt. kosten (voorzover bekend).
Griffioenstraat	Straat is op de hoek met de Seisweg erg smal.	Studieproject. Studie naar eenrichtingsverkeer (op de manier als Nieuw Middelburg). Prioriteit 1b.
	Binnenstad	
Kaaienroute	Aandachtspunt is de intensiteit- en snelheidsontwikkeling. Tevens het verkeersgedrag bij de gelijkwaardige kruisingen.	Monitoren.
Parkeren	Tekort aan parkeerplaatsen	Voor bezoekers zijn er – op enkele uitzonderingen (specifieke dagen na) – voldoende parkeerplaatsen in de binnenstad. Bewoners parkeren is op enkele plaatsen vanwege een tekort een probleem. Getracht wordt het gebruik van de parkeergarages voor bewoners aantrekkelijk(er) te maken.
Klein Vlaanderen	Klachten over verkeersonveiligheid. Betreft 50 km/u weg.	Gezamenlijk met bewoners inventariseren van problemen en mogelijke oplossingen. Een afwaardering van de functie van de weg van 50 km/u naar 30 km/u is mogelijk.
	St Laurens	
Noordweg	Klachten over overschrijding maximum toegestane snelheid. verkeersintensiteit (doorgaand verkeer) aandachtspunt. Ronde N57 (Serooskerke) kan tijdens spitsperiode en/of in zomerperiode drukte niet goed verwerken. Dit kan leiden tot extra verkeer op Noordweg richting St. Laurens.	Monitoren snelheid en intensiteitsontwikkeling. Overleg met RWS inzake capaciteit rotonde afslag Serooskerke. Prioriteit 1a. Verdere afwaardering Wilgenhoekweg (betreft weg van het Waterschap). Prioriteit 1a.
	Arnemuiden	
Doorgaande route	Hoeveelheid verkeer en percentage vrachtverkeer, landbouwverkeer	Extra afslag A58 naar Veerse Meer ter ontlasting van deze route is (op korte of middellange termijn) onhaalbaar. Bebording t.b.v. tractor/vrachtwagens omrijd route instellen. Doorgaande route monitoren op snelheid en intensiteit prioriteit 1a. Kosten: Intern.

Spoorwegovergang van Cittersweg	Te smalle fietspaden.	Verbreden van fietspaden e.d. (Landelijk Verbeterprogramma Overwegen; 50% subsidie). Prioriteit 2.
Locatie/thema	Knelpunt/aandachtspunt, omschrijving	Voorgestelde (mogelijke) maatregelen, acties. Met bijbehorende prioriteit en evt. kosten (voor zover bekend).
	Nieuw- en St Joosland	
Oude Rijksweg	Overschrijding maximum snelheid Oude Rijksweg. Verkeersveiligheids- en leefbaarheidsknelpunt vanwege dumpers	Monitoring en matrixborden. Prioriteit 1a. Kosten: Intern
Parkeren Scheldepoortstraat	Parkeeroverlast, te weinig parkeergelegenheid	
	Arnestein	
Spoorwegovergang Nieuwlandsedreef	Te smalle fietspaden.	Verbreden van fietspaden e.d. (Landelijk Verbeterprogramma Overwegen; 50% subsidie). Prioriteit 2.
Rotonde Nieuwlandseweg-Torenweg	Conflict tussen fietsers op tweerichting bereden fietspad langs rotonde en gemotoriseerd verkeer.	Ophogen fietsoversteek en snelheidsremming verkeer komend vanuit Waldammeweg.. Prioriteit 2.
Elektraweg/Nieuwlandseweg	Door de geluidwal heeft de fietser geen zicht op het verkeer vanaf de uitgaande weg Arnestein. Verkeersveiligheidsknelpunt.	De keus om de fietser hier niet in de voorrang te zetten is om verkeersveiligheidsredenen. Immers een automobilist – die net de snelweg heeft verlaten – verwacht niet op dit punt al voorrang te moeten verlenen aan overstekend fietsverkeer. De dijk is aangelegd als akoestische afscherming. Een mogelijke oplossing zou kunnen zijn om een deel van de dijk te vervangen door doorzichtige geluidschermen; dit om het zicht te verbeteren. Echter, getwijfeld wordt of dit een echt fraaie oplossing is (uit esthetische overwegingen). Hierop wordt nog nader gestudeerd. Prioriteit 2.
Verhogen verkeersveiligheid	Op diverse wegen wordt te hard gereden. Dit in combinatie met op de weg fietsen (en lopen) levert een (groot gevoel van) onveiligheid op.	Onderzoek naar nieuwe categorisering op Arnestein en evt. 30 km/u op een aantal wegen in Arnestein alsmede verbeteren van de fietsstructuren (vooral langs de gebiedsontsluitingswegen).
(Vrachtwagen)parkeren	Op diverse wegen in Arnestein wordt door vrachtwagens langs de weg geparkeerd. Incidenteel levert parkeren van personenauto's problemen op.	Ingesteld algemeen parkeerverbod vrachtwagens handhaven. Instellen van incidenteel parkeerverbod voor personenauto's (maatwerk).
algemeen		

Fiesparkeren bij station	Ongeordend fietsparkeren bij NS- en busstation	Naast ruimen van fietswrakken en weesfietsen zal de capaciteit (aan de voorzijde) verder worden uitgebreid. Regelmatige handhaving (verwijderen verkeerd geparkeerde fietsen). Prioriteit 1a. Kosten: Intern
Locatie/thema	Knelpunt/aandachtspunt, omschrijving	Voorgestelde (mogelijke) maatregelen, acties. Met bijbehorende prioriteit en kosten (voor zover bekend).
fietsdiefstal	Fietsdiefstal is een groot probleem omdat het van invloed is op de mobiliteitskeuze.	Acties i.s.m. politie gericht op fietseigenaar (beter op slot doen) en zorg dragen voor voldoende fietsparkeervoorzieningen. Toegankelijker maken van de overdekte (bewaakte) stationsfietsenstalling. Prioriteit: 1a. Kosten: Intern
Autorijden rond scholen	Verkeersveiligheidsknelpunt. Betreft ouders die kinderen wegbrengen/halen met auto.	Met enige regelmaat worden de ouders door de school benaderd om de kinderen zo min mogelijk met de auto naar school te brengen of te halen. En als dat toch gebeurt de auto op een ordentelijke en verkeersveilige wijze parkeren; dus bijvoorbeeld niet pal voor de ingang van de school. De ervaring leert dat dit met enige regelmaat aan de ouders gevraagd moet worden en helaas wordt dit niet altijd even adequaat toegepast. Prioriteit 1a.
strooi beleid	In de winter klachten over strooi beleid. Geldt zowel voor auto's, fietsen als voetgangers.	Het strooi beleid richt zich met name op het aanpakken van de hoofdroutes ook die voor de fiets. Tevens aandacht voor schoolomgevingen. Prioriteit: 1a. Kosten: Intern.
Elektrische voertuigen	Faciliteren oplaadmogelijkheden	Onderscheid wordt gemaakt in openbare oplaadpunten (meestal binnenstad, door private partij gerealiseerd) en particuliere oplaadpunten. Beleid is opgesteld; promoten en initiatieven faciliteren. Prioriteit 1a. Kosten: Intern.
Landbouwroutes	Vanwege barrièrewerking Kanaal en beperkte oversteekmogelijkheden, noodgedwongen routes door 30 km/u zones in de stad (bijvoorbeeld Kaaienroute).	Routing door de stad via gebiedsontsluitingswegen instellen; hiervoor zijn infrastructurele maatregelen noodzakelijk i.v.m. passage N57. Prioriteit 3
Verkeersmanagement	Calamiteitenroutes, omleidingsroutes e.d. bij incidenten	In samenspraak met wegbeheerders. Prioriteit 1a. Kosten: Intern

Mobiliteitsreductie door internet, Nieuwe Werken etc.		Stimuleren, onder de aandacht brengen, faciliteren, toepassen van initiatieven zoals internetwerken, mobiliteitsmanagement, internet dienstverlening, carpoolplaatsen e.d.
Locatie/thema	Knelpunt/aandachtspunt, omschrijving	Voorgestelde (mogelijke) maatregelen, acties. Met bijbehorende prioriteit.
Bevoorrading binnenstad	Overlast door (grote) hoeveelheid vrachtwagens in kernwinkelgebied	Toepassing venstertijden in combinatie met bollards en/of cameratoezicht. Mogelijk dat een distributiecentrum aan de rand van de stad hierin een oplossing kan bieden. Gemeente ondersteunt dit; doch laat initiatief over aan bedrijfsleven. Prioriteit 2.
Educatie	Educatie staat vanwege ombuigingen onder druk.	Onderwijsinstellingen daar waar mogelijk blijven stimuleren/ondersteunen in verkeerseducatie. Prioriteit 1c.
Handhaving	Daar waar verdere inrichting van de weg niet mogelijk meer is, kan handhaving (politie) een mogelijke oplossing betekenen.	Een handhavingsplan (politie) is gemaakt. Deze wordt jaarlijks geëvalueerd. Er wordt vooral op snelheid gecontroleerd.
Veilige linten	Betreft vooral schoolroutes.	Doorlichten schoolomgevingen en schoolroutes op verkeersveiligheidsaspecten. In samenwerking met scholen. Prioriteit 1c.
Parkeren	Op incidentele locaties in de wijk parkeertekort	Hanteren CROW parkeernormering. Incidenteel waar mogelijk uitbreiden parkeerplaatsen.