

# **INTEGRAAL MOBILITEITSPLAN 2004 - 2010**

**GEMEENTE MIDDELBURG**

**ONTWERP BELEIDSDEEL**

**APRIL 2004  
DIENST RUIMTE**

# 1. Inleiding

## 1.1. Een integraal mobiliteitsplan voor de gemeente Middelburg.

De toename van het autoverkeer, zowel veroorzaakt door de autonome groei als de groei van het woon-werk en het sociaal-recreatieve verkeer, heeft reeds jaren in Middelburg een bereikbaarheidsproblematiek tot gevolg van een dergelijke omvang dat het economisch en sociaal functioneren van de stad in gevaar is.

Daarbij komt dat de steeds toenemende druk op het Middelburgse wegennet steeds indringender conflicteert met leefbaarheid en verkeersveiligheid. In het kader van het project Bewoners in Beeld beoordelen de inwoners van Middelburg de verkeer- en vervoerssituatie in Middelburg in het algemeen als onvoldoende. Ook in het recent verschenen monitoronderzoek onder winkelend publiek komt de bereikbaarheid, en het parkeren in het bijzonder, als zwak punt naar voren.

Oplossingen van individuele knelpunten voldoen vaak niet meer en dienen meer op netwerkniveau aangepakt te worden. Dit maakt het oplossen van de problemen tot een kostbare zaak. Maar alleen meer geld is niet de oplossing. Ook een goede organisatie van het vervoer, meer samenwerken tussen overheden, het bieden van aantrekkelijke alternatieven, gerichte informatie, goede voorzieningen en een betere benutting van wat er al is, maken deel uit van het dichterbij brengen van de oplossing van de verkeers- en vervoersproblemen.

Voor de oplossing van deze problematiek ligt de verantwoordelijkheid primair bij de overheden. Zowel het Rijk, Provincie, gemeenten en waterschap hebben hier hun taken en bevoegdheden liggen. Binnen dit bestuurlijk speelveld wil de gemeente Middelburg haar eigen verantwoordelijkheid nemen, voor zover haar eigen polsstok reikt, ten aanzien van de problemen op het gebied van bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Zo heeft de gemeente in 1999/2000 voor eigen rekening de nodige maatregelen getroffen om de bereikbaarheid/doorstroming te verbeteren. Echter reeds toen werd het signaal gegeven dat aanvullende maatregelen in 2005 noodzakelijk zouden zijn om de bereikbaarheid etc. op peil te houden, dit in afwachting van de 3e kanaalkruising (N57).

Met dit integrale mobiliteitsplan beschrijft de gemeente het mobiliteitsbeleid voor de periode 2004 tot 2010 met een doorkijk naar 2020.

Het plan bestaat uit een *beleidsdeel* en een *programmadeel*. In het *beleidsdeel* zijn doelstellingen (*de beoogde maatschappelijke effecten*, "wat willen we bereiken") en visie bepaald van waaruit het *programmadeel* (*de specifieke knelpunten en de maatregelen*, 'wat gaan we er aan doen') is afgeleid. De lijst met knelpunten en maatregelen in het *programmadeel* is enerzijds gebaseerd op (netwerk)analyses, deskresearch van bestaande gemeentelijke documenten, interviews en klachtenregistratie en anderzijds gebaseerd op de beleidsvisie.

De functie van het integrale mobiliteitsplan is drieledig.

In *de eerste* plaats wil het de huidige en toekomstige problemen op het gebied van verkeer en vervoer in beeld brengen en oplossingsrichtingen aangeven. In het uitzetten van de beleidslijnen hiervoor wordt nadrukkelijk de relatie met de toekomstvisie voor de stad gelegd. Enerzijds vanuit de overtuiging dat het verkeer in belangrijke mate bepalend is voor de (ruimtelijke) kwaliteit van de stad en anderzijds omdat verkeer en vervoer faciliterend is voor een gewenste (ruimtelijke) ontwikkeling. Het mobiliteitsplan is dan ook vanuit de brede opgaven voor de stad gedefinieerd.

*Ten tweede* is het plan bedoeld om samenhang te brengen in de ontwikkeling van de verschillende onderdelen van het verkeers- en vervoersbeleid zoals wegen, fiets, openbaar vervoer.

*Ten derde* dient het integrale mobiliteitsplan richtinggevend en kaderstellend te zijn opdat een aanzet tot prioritering voor investeringen in infrastructuur, vervoer en flankerend beleid mogelijk wordt. Het integrale mobiliteitsplan en het daarbij behorende uitvoeringsprogramma 2004 – 2010 vormt dan ook het basisdocument voor het onderdeel mobiliteit in de programmabegroting.

Jaarlijks zal de voortgang van het beleid en de geformuleerde beleidsdoelen worden gemonitord. Onderdeel van dit mobiliteitsplan is dan ook de opzet van een monitorings- en evaluatiesysteem.

## **1.2 Opgaven voor het integrale mobiliteitsbeleid en beleidsinzet**

### **1.2.1. Beleidskader**

De beleidsontwikkelingen die voor het integraal mobiliteitsplan van belang zijn, betreffen niet alleen het verkeers- en vervoersbeleid maar ook het ruimtelijk beleid van de gemeente Middelburg. Daarnaast is van invloed de ontwikkelingen op regionaal, provinciaal en rijksniveau. In het in 2002 verschenen Wegenstructuurplan 2002-2010 is een helder overzicht gegeven van de inhoud van de relevante beleidsdocumenten. Korte helderheid wordt hiernaar verwezen. Deze paragraaf volstaat met een korte opsomming van de relevante beleidsdocumenten en de belangrijkste invloeden daarvan voor het lokale mobiliteitsbeleid.

De belangrijkste beleidsdocumenten ten behoeve van het integrale mobiliteitsplan zijn,

- op lokaal niveau:

Mobiliteitsplan 1993/1994 met deelrapporten: fiets, voetganger, schoolroutes en overlay ten behoeve van uitvoeringsprojecten

Haalbaarheidsonderzoek Parkeerlocaties

Kwaliteitsatlas Middelburg 2030

Wegenstructuurplan 2002-2010

- op regionaal niveau:

Intergemeentelijk structuurplan Stadsgewest Vlissingen/Middelburg

Regiovisie Walcheren 2000+

Wegencategorisering Waterschap Zeeuwse Eilanden

- op provinciaal niveau

Streekplan Zeeland

Meerjarenprogramma Infrastructuur Zeeland

Beleidsplan Openbaar Vervoer

Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 2003

- op rijksniveau

Duurzaam Veilig Verkeer

Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport

Nationaal Verkeer en Vervoerplan (Nota Mobiliteit)

Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening (Nota Ruimte)

Het wegenstructuurplan concludeert dat het bij de diverse beleidsontwikkelingen gaat om de volgende nieuwe accenten:

- duurzaam veilig en wegencategorisering
- optimaal gebruik van infrastructuur en waarborgen verkeersafwikkeling
- accepteren automobilititeit met beperking negatieve effecten
- relatie tussen ruimtelijke ontwikkelingen enerzijds en verkeer en infrastructuur anderzijds

### **1.2.2. Opgaven en beleidsinzet**

De kern van het mobiliteitsbeleid is het op een verantwoord en veilige manier mogelijk maken dat mensen zich verplaatsen en goederen transporteren. De beschikbare verkeers- en vervoervoorzieningen zijn dienstbaar aan de behoeften van de samenleving en de economische ontwikkeling. De negatieve gevolgen van het verkeer zoals verkeersonveiligheid en milieubelasting moeten zoveel mogelijk worden beperkt. Hiervoor is het nodig, dat het verkeers- en vervoerbeleid adequaat inspeelt op de maatschappelijke ontwikkelingen en dus wordt ontwikkeld 'in samenspraak' met het ruimtelijk, economisch en milieubeleid. Mobiliteit is meestal geen doel op zichzelf maar een afgeleide van andere activiteiten. Interactie met de andere beleidsvelden ligt dan ook voor de hand. De diverse beleidsvelden hebben elkaar nodig om doelen te bereiken. In de ontwikkeling van het mobiliteitsbeleid zal dan ook voortdurend een inventarisatie van 'vraag en aanbod' vanuit ieder beleidsveld plaatsvinden teneinde de onderlinge versterking te blijven vasthouden. De Middelburgse toekomstvisie, verwoordt in de Kwaliteitsatlas, geeft een overzicht van de te bereiken doelen van de diverse beleidsvelden:

*Middelburg laten groeien met behoud van en inzet van bestaande waardevolle elementen, door:*

- *Kwalitatieve groei van de werkgelegenheid (dienstverlening, bedrijven, zorgsector en toeristische sector),*
- *Een doorgroei van het aantal inwoners tot 56000 inwoners in 2030.*
- *Gevarieerde en aantrekkelijke woonmilieus voor de zittende en nieuw aan te trekken bewoners van de stad*
- *Een hoogwaardig voorzieningenniveau, veel recreatieve en culturele mogelijkheden*
- *Een schone lucht en prachtige natuur waar tegelijkertijd de drukte van de Randstad ontbreekt.*

*De groei van de werkgelegenheid en het aanbod van aantrekkelijke woonmilieus versterken elkaar wederzijds.*

***De doelstelling van het integrale mobiliteitsplan is door een integrale benadering van verkeer en vervoer een basis te scheppen voor de ambities van de gemeente Middelburg (zoals verwoordt in het raadsprogramma, de kwaliteitsatlas en het wegenstructuurplan 2002-2010). In het programma mobiliteit wordt dit het beoogde maatschappelijk effect genoemd. In het integrale mobiliteitsbeleidsplan worden daartoe doelen geformuleerd ter verbetering van de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en –leefbaarheid (milieu). Deze doelen vormen 'de sectorale vertaling' op het gebied van verkeer en vervoer van het integraal na te streven beleid.***

Sectorale vertaling.

Het landelijk overheidsbeleid in de afgelopen jaren heeft zich vooral gericht op beperking van groei van de automobilititeit. Het is gebleken dat de doelstellingen van dit landelijk beleid niet worden gehaald. Lokaal is wel een succes bereikt door het autogebruik terug te dringen middels flankerende maatregelen ten gunste van de fiets. Dit vertaalt zich o.a. door hoger fietsgebruik en dientengevolge meer behoefte aan fietsvoorzieningen (infrastructuur, stallingen etc.).

Het maatschappelijk draagvlak voor een stringent autogebruik-beperkend beleid is niet groot. Ook niet geheel onlogisch, want problemen van congestie en leefbaarheid betreffen niet de mobiliteit in zijn algemeenheid, maar de mobiliteit op specifieke plaatsen en tijdstippen. De auto heeft, ondanks de nadelen, onmiskenbare voordelen als vervoermiddel. Mede in het licht bezien van de voorgestane kwalitatieve groei van Middelburg, meent het gemeentebestuur dat de plaats van de auto in ons vervoerssysteem moet worden erkend en dat het autoverkeer dus ook zoveel als verantwoord en mogelijk is moet worden gefaciliteerd. Alternatieven voor autoverkeer leveren weliswaar een bijdrage aan het verminderen van de bereikbaarheidsproblemen voor de auto maar zijn op zichzelf onvoldoende om tot een volledige oplossing te komen. Daar staat tegenover dat niet of in mindere mate reguleren van (de groei van het) autogebruik betekent dat risico wordt gelopen dat de grenzen van wat de infrastructuur en omgeving aan kunnen, eerder worden bereikt (aanvullende maatregelen in 2005!).

Dat betekent dat de gemeente, voorzover dat mogelijk is, ook andere vormen van vervoer aantrekkelijker moet maken en ketenverplaatsingen moet stimuleren. Daarmee ontstaat meer gelijkwaardigheid tussen de diverse modaliteiten waardoor de keuzevrijheid en -mogelijkheid van de mobilist toeneemt. Ook educatie en communicatie zijn daarbij belangrijke middelen om in te zetten. De gemeente zet daarom in op een brede aanpak door het verbeteren van de kwaliteit van alle netwerken, vooral wegen, fiets- en voetgangersverbindingen, en de verknoping daartussen en met het openbaar vervoer. Mede vanwege het reeds aanwezige hoge fietsgebruik in de stad ligt het accent op het verder faciliteren van het fietsnetwerk.

De individuele keuze voor mobiliteit moet wel in goede verhouding staan tot de kwaliteit voor de Middelburgse samenleving. Er zijn collectieve belangen zoals het belang van een goede bereikbaarheid van bestaande en toekomstige woon- en werkgebieden en spreiding van de mobiliteitslast over de diverse wijken vanuit de hoofdstructuur. Maar ook veiligheid, kwaliteit van het milieu en van de leefomgeving en sociale rechtvaardigheid (basismobiliteit moet gegarandeerd zijn en toegankelijkheid van vervoerswijzen verbeterd worden) vormen collectieve belangen waar de gemeente aan hecht. Dat vraagt aandacht om de negatieve effecten van mobiliteit te voorkomen of deze binnen kwaliteitsgrenzen te houden. Speciale aandacht hierin hebben de verblijfsgebieden en de binnenstad waar verkeerssluwheden door het weren van "niet-noodzakelijk-autoverkeer" en (afdwingen van) het juiste gedrag (snelheid!) van de automobilist van belang zijn.

De erkenning dat burgers en bedrijven de vrijheid hebben om tussen vervoerswijzen te kiezen, betekent dat de gemeente zich richt op het verkrijgen van inzicht in de vraag naar mobiliteit en de beweegredenen daarachter. Op basis daarvan wordt een meer vraaggericht beleid geformuleerd, waarbij het beleid is gericht op het faciliteren van de vervoersbehoefte. Bij het faciliteren van de vervoersbehoefte van de Middelburgse inwoners en bedrijven treedt de overheid niet bevoogdend op, maar heeft zij vertrouwen in het zelfsturend vermogen van de samenleving. De gemeente treedt dus faciliterend op en schept de juiste condities op basis waarvan de individuele gebruiker een goede afweging kan maken bij de keuze voor een bepaalde vorm van mobiliteit. Dat betekent wel dat die keuzes moeten worden aangeboden en hierover wordt gecommuniceerd.

Keuzes worden mogelijk door het aanbieden van een totaal systeem van infrastructuurnetwerken en verknoping daartussen, terwijl met een juiste organisatie en informatie daaruit het meest optimale kan worden gehaald. Echter, wanneer keuzes leiden tot negatieve ontwikkelingen op wijkniveau, dan zal sturend moeten worden opgetreden (honing en azijn maatregelen).

Er is qua bereikbaarheid sprake van een toenemende achterstand op het gebied van kwaliteit en capaciteit van het infrastructuurnetwerk. In vele gevallen is (weg)capaciteitsuitbreiding, naast het samen opgaan met nieuwe opgaven van verstedelijking, een inhaalslag om reeds (lang) bestaande problemen op te lossen. Vooral op de noord-zuid route door Middelburg; ondanks de in 1999 en 2000 genomen maatregelen. Capaciteitsuitbreiding om notoire knelpunten op netwerkniveau op te lossen is dan ook belangrijk. De komst van de N57 aan de oostzijde van Middelburg zal hierin reeds resultaat boeken. Echter, pas bij een vierde kanaalkruising tussen Middelburg en Vlissingen zal sprake zijn van een efficiënt rondwegstelsel om Middelburg en effectievere ontsluiting van geheel Walcheren.

Infrastructuur als resultante van de vervoersbehoefte, is essentieel voor de bereikbaarheid van steden, economische kerngebieden, voorzieningen, recreatieterrinen en natuurgebieden. Infrastructuur is ook de fysieke lijn waarlangs de diverse sociaal-maatschappelijke behoeftes vertaald worden naar de mobiliteit. Op haar beurt lokt infrastructuur ook lokale en regionale ruimtelijke ontwikkelingen uit. Zo betekent een goede bereikbaarheid of de verbetering daarvan een forse impuls voor de regionaal-economische concurrentiepositie. In dit licht bezien zal Middelburg zich moeten blijven inspannen om de externe bereikbaarheid van de stad ten opzichte van de omringende landsdelen te vergroten.

Wegcapaciteitsuitbreiding kan echter niet het enige antwoord zijn op de groeiende mobiliteit en de daarmee gepaard gaande mobiliteitsproblemen. De infrastructuur legt niet alleen een groot beslag op de fysieke ruimte, maar ook de milieu- en/of leefbaarheidsruimte.

Het absorptievermogen van de stad en intensieve werkgebieden is niet onbeperkt: al het verkeer moet ook ergens op bestemming of herkomst een plek krijgen. Een voorbeeld is de hogere parkeerdruk in de woonwijken vanwege het toegenomen autobezit (van gemiddeld 1,5 naar 1,7 á 1,9 auto per woning).

Het voorgaande gevoegd bij de wetenschap dat er een absoluut plafond zit aan de investeringen van Rijk, provincie en de gemeente leidt tot de conclusie dat files op bepaalde plaatsen en tijdstippen niet altijd afdoende kunnen worden opgelost.

Dit zal vooral gelden voor periode tot de N57 is gerealiseerd. Tot aan die periode kiest het gemeentebestuur voor de zgn. autoknelpunten voor een aanpak in de sfeer van benuttingsmaatregelen (optimaliseren van kruispunten e.d.).

Voorts gaat de gemeente voor de brede aanpak de verbeteringen van alle netwerken en verknoping daartussen. De keuze is vervolgens aan de mobilist.

De doelstelling van het integrale mobiliteitsbeleid en de hierboven beschreven beleidsinzet vertaald zich vervolgens in de volgende doelstellingen:

- Bereikbaarheid:
  - Een goede externe bereikbaarheid van de stad (vanuit West Brabant overig Zeeland),
  - Een goede afwikkeling van het autoverkeer binnen de gehele stad
  - Een goede bereikbaarheid van de binnenstad voor alle vervoerswijzen
  - Voldoende parkeergelegenheid voor de auto, verspreid op daartoe ingerichte locaties langs de randen van de binnenstad

- Voldoende openbaar vervoer (taak provincie en NS)
  - Goede fietsverbindingen en -stallingsvoorzieningen
  - Goede voetgangersvoorzieningen
  - Goede verknoping van verschillende vervoermodaliteiten (incl. parkeer-/stallingsfaciliteiten)
  - Goede mogelijkheden voor bevoorrading binnenstad en toegankelijkheid bedrijfsgebieden
- Verkeersveiligheid( Verkeersveiligheid is uitgangspunt in het mobiliteitsbeleid.
    - Verhoging van de verkeersveiligheid in de verblijfsgebieden conform het concept duurzaam veilig
    - Verhoging van de verkeersveiligheid op fiets-, voetgangers – en schoolroutes.
- Verkeersleefbaarheid en/of milieuvriendelijkheid (Verkeersleefbaarheid en/of milieuvriendelijkheid is uitgangspunt van het mobiliteitsbeleid)
    - De auto is “gast” in de woonwijken; de auto dient met name de hoofdwegenstructuur te gebruiken
    - Een autoluwe binnenstad door weren van “niet-noodzakelijk-autoverkeer”,
    - Vermindering parkeeroverlast toeristen, toeristenbussen en vrachtwagens in de wijken
    - Verminderen van luchtverontreiniging, geluid, trillingshinder en barrièrewerking

### ***Bereikbaarheid binnenstad.***

De bereikbaarheid van de binnenstad voor bewoners en bezoekers in combinatie met autoluweheid is van groot belang. Derhalve zijn aan deze aspecten in onderhavig mobiliteitsplan extra aandacht geschonken . Hierbij gaat het niet alleen om de bereikbaarheid van de auto inclusief de parkeervoorzieningen. Ook voor de andere vervoerswijzen, vooral voor de fiets en het fietsparkeren, wordt in dit plan aandacht gevraagd. Het integrale mobiliteitsplan kan daarmee tevens beschouwd worden als een bereikbaarheidsplan voor de binnenstad. De basis van het plan is het goed kunnen bereiken van de parkeergarages en –plaatsen langs de parkeerroutes via een (dynamisch) parkeerverwijzings-systeem, waarbij zoekverkeer zoveel als mogelijk moet worden vermeden.

### **1.4 Maatregelen door inzet van vier b’s**

De gemeente Middelburg is van mening dat een afgewogen beleidsmix van benutten, bouwen, besturen en beprijsen de geëigende aanpak van de verkeers- en vervoersproblematiek is.

#### **Benutting.**

Als eerste wordt ingezet op een optimale benutting van het huidige verkeers- en vervoerssysteem. Systeembenutting is vereist om de ruimteclaim voor infrastructuur zo beperkt mogelijk te houden en om de kosteneffectiviteit te verhogen. Dit kan zowel op ‘wegvakniveau’ als ‘netwerkniveau’ worden toegepast. Kleine wegaanpassingen (capaciteitsuitbreiding) al dan niet in combinatie met efficiënter werkende verkeersregelininstallaties (bijvoorbeeld Seispleincomplex) zijn voorbeelden waaraan gedacht kan worden. Ook betere afstemming tussen het gebruik van verschillende netwerken onderling (verknoping) leidt tot verbetering. Voorbeeld van dit laatste is fietsparkeren in de binnenstad. Systeembenutting vereist een samenspel van reiziger, vervoerder en overheid. In dit verband kunnen activiteiten zoals vervoermanagement worden genoemd. Ook andere innovatieve ideeën als OV-fiets (huurfietsen), watershuttles etc. passen in dit rijtje thuis.

Voorts behoort de in Middelburg voorgenomen toepassing van het dynamisch parkeerverwijzings-systeem tot een maatregel die leidt tot een betere benutting en gebruik van de parkeergarages en grote parkeerplaatsen die langs korte goed bewegwijzerde routes snel te bereiken zijn.

#### Bouwen.

Bouwen van nieuwe infrastructuur zal soms onvermijdelijk zijn, vooral wanneer er nieuwe ruimtelijke en economische ontwikkelingen in gang gezet moeten worden. Of indien er sprake is van het inhalen van een achterstand door een in het verleden scheef gegroeide situatie; mede als gevolg van besluitvorming bij derden. De N57 is voor Middelburg natuurlijk hierin het meest aansprekende voorbeeld. Het fietsverkeer en het verkeersveiligheidsbeleid vraagt daarnaast eveneens om extra of verbeterde infrastructuur.

Een integraal beleid vereist dat bij uitbreiding van infrastructuur bekeken wordt in welke mate deze infrastructuur past in de omgeving (effecten) alsmede de mogelijkheden om onderdeel – of zelfs stimulerend – kan zijn van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

#### Beprijzen.

Een vorm van beprijzen die lokaal effectief en sturend kan zijn is het betaald parkeren of gratis openbaar vervoer (al dan niet regionaal). Andere vormen van beprijzen (tol e.d.) is op lokale schaal niet aan de orde. Beprijzen in de vorm van kilometerheffing is vooral een nationale aangelegenheid. Echter, de gemeente verwacht niet dat de nationale overheid op korte termijn actiever inzet op prijsbeleid als sturingsinstrument en zal derhalve in haar mobiliteitsbeleid daar vooralsnog geen rekening mee houden.

#### Besturen.

Samenwerking tussen de verschillende bestuurlijke partijen, wegbeheerders, bedrijfsleven en vervoeraanbieders is essentieel wil men tot een integrale uitvoering van het verkeers- en vervoerbeleid komen. Immers verkeer en vervoer houdt zich niet aan gemeentegrenzen. De positie van Middelburg in het 'web van Walcheren' noopt tot blijvende intensieve samenwerking en onderlinge afstemming. Medewerking aan initiatieven zoals gebiedsgerichte aanpakken (Regiovisie Walcheren 2000+, gebiedsvisie Veerse Meer)) en stedelijke netwerken wordt dan ook van harte ondersteund.

### **1.5 Werkwijze**

Voor de diverse modaliteiten wordt de beleidsvisie verder uitgewerkt. Vanuit een inventarisatie van de huidige en toekomstige knelpunten op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid worden maatregelpakketten samengesteld. De concrete uitwerking hiervan is terug te vinden in het programmadeel van dit mobiliteitsplan.

### **1.6 Resumé**

Het mobiliteitsbeleid zet in op het faciliteren van de vervoersbehoefte door optimalisatie van de diverse netwerken (vooral auto en fiets). Gestreefd wordt naar meer gelijkwaardigheid tussen de diverse modaliteiten, waardoor er keuzemogelijkheden ontstaan voor de mobilist.

De kwaliteit van de Middelburgse samenleving staat voorop. Dat betekent enerzijds goede bereikbaarheid maar anderzijds eveneens verkeersveiligheid, kwaliteit van het milieu, leefomgeving en garantie van basismobiliteit.



## 2. Bereikbaarheid

### 2.1. Auto en wegstelsel

Vanuit belangen als verkeersveiligheid, doorstroming, bereikbaarheid en leefbaarheid is het noodzakelijk een duidelijke functionele hiërarchie aan te brengen in het wegennet. Daartoe is in 2002 het wegenstructuurplan 2002-2010 opgesteld welke voor Middelburg en de kleine kernen tot een wegencategorisering heeft geleid. Dit wegenstructuurplan vormt een van de leidraden voor de beleidsontwikkeling.

De hoofdwegenstructuur van Middelburg is opgebouwd uit een rondweg met radialen en een binnenstadsring.

In bijlage 1 is de categorisering wegenstructuur Middelburg na realisatie N57 en Mortiere weergegeven. Tijdens de gemeenteraadsvergadering van 26 augustus 2002 is een amendement aangenomen, met daarin het voorstel onderstaande wegen de categorie erftoegangsweg A te geven:

- Gen. Hakewill-Smithlaan – Sir Winston Churchillaan – Noordsingel – Sportlaan – Nassaulaan
- Statenlaan
- Vrijlandstraat
- Dauwendaelselaan
- Roozenburglaan
- Toekomstige lus door Mortiere

In het aanvankelijk voorstel van de wegencategorisering werden deze wegen als gebiedsontsluitingsweg C getypeerd. Bij de uitwerking van Duurzaam Veilig 2e Fase moet blijken of er argumenten zijn die toch pleiten voor een categorisering als gebiedsontsluitingsweg type C.

#### 2.1.1. N57

Een volwaardig en goed functionerend rondwegstelsel is essentieel voor een goede verdeling van het verkeer over de stad en daarmee een goede autobereikbaarheid van Middelburg. Thans is er echter nog geen sprake van een volledig rondwegstelsel. Pas op zijn vroegst in 2008 zal door de N57 de rondweg aan de oostzijde van de stad voltooid zijn. Het vierde kwadrant van de rondweg aan de westzijde is pas voltooid nádat de vierde kanaalkruising met aansluiting op de Nieuwe Vlissingeweg/Stromenweg en aan de zuidkant de Statenlaan en/of Torenweg en de A58 is gerealiseerd. De verkeersfunctie van het vierde kwadrant van de rondweg wordt nu feitelijk overgenomen door radialen en een deel van de binnenstadsring, t.w. Nieuwe Vlissingeweg, Poelendaelesingel, Groenewoud en Schroeweg. Het effect van verdere voltooiing van de rondweg is in bijlage 2 en 3 aangegeven. Op deze kaarten wordt een overzicht gegeven van knelpunten in de huidige situatie (de periode 2004 – 2008, dus vóórdat de N57 is gerealiseerd) en de periode ná realisatie N57.

Hieruit wordt in één oogopslag duidelijk dat de N57 en de daarbij behorende aanvullende maatregelen op het lokale wegennet van groot belang zijn voor de oplossing van de verkeersproblemen in Middelburg en in het bijzonder de binnenstad en de oostflank van de stad. De maatregelen op het lokale wegennet zijn:

- aansluitende infrastructuur bij Prooijenspark: route naar en van de N57 via verlenging Pr. Rooseveltlaan.
- route naar en langs de Punt –Havendijk (aansluiting Veerseweg),
- aansluitende infrastructuur bij Arnestein, Mortiere

- flankerende maatregelen op de Kaaienroute, Nassaulaan, Schroeweg, rondweg (Laan der Verenigde Naties)
- stationsbrug verkeersluw,
- aanpassen 'oude N57', in het bijzonder ter plaatse van St. Laurens

Geconcludeerd kan worden dat een combinatie van de aanleg van de N57 en bovenstaande pakket aan (lokale) maatregelen een substantieel deel van de problemen op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid zal oplossen. Monitoring vóór en ná openstelling N57 met bijbehorende maatregelen is hierbij wel een belangrijk aandachtspunt. Omdat de komst van de N57 van eminent belang is voor het goed laten functioneren van het verkeer- en vervoerssysteem binnen de gemeente Middelburg en Walcheren en daarmee één van de dragers wordt van de economische pijlers, zal de gemeente actief beleid voeren om deze weg zo snel als mogelijk gerealiseerd te krijgen.

### **2.1.2. Optimalisatiemaatregelen**

Vooruitlopend op de openstelling van de N57 wordt onderzocht of door middel van optimalisatiemaatregelen (benutting) al een deel van de problemen verminderd kan worden. Verminderen. Een voorbeeld hiervan is capaciteitsverruiming (ter plaatse) van de Schroebrug. Deze maatregelen hebben in ieder geval rendement voor de periode tot de openstelling van de N57. Echter, ook nádat de N57 is opengesteld zal het druk op de Schroeweg –Schroebrug –Tangent blijven. Dit komt enerzijds doordat het invloedsgebied van deze route ongeveer de westelijke helft van Middelburg omvat (zie bijlage 4) en anderzijds doordat de bereikbaarheid van een groot deel van het kernwinkelgebied en de bijbehorende parkeervoorzieningen via deze zijde ontsloten blijft. Dit betekent dat eerder genoemde benuttingsmaatregelen ook ná openstelling hun rendement zullen kunnen behouden. Pas nadat de vierde kanaalkruising ten westen van Middelburg is aangelegd zal de functie van de Schroeweg drastisch teruggebracht kunnen worden.

In het *programmadeel* is de concrete beschrijving van knelpunten en maatregelpakketten terug te vinden.

Het bewaken van de samenhang binnen het netwerk en het sturen van het verkeer over het netwerk is van groot belang om het net optimaal te kunnen benutten en ook adequaat te gebruiken, zodat de doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid zoveel als mogelijk wordt gegarandeerd; ook in geval van calamiteiten. Verkeersbeheersing stelt de wegbeheerder in staat het verkeer zodanig over het netwerk te geleiden dat er sprake is van minder oponthoud, betere benutting en de mogelijkheid adequaat ingrijpen bij calamiteiten.

Een van die maatregelen is het Dynamisch Verkeersmanagement (DVM). De huidige stand van de techniek verschaft ons de mogelijkheid "real-time" informatie te verzamelen over de situatie bij een aantal kruispunten en de bezetting van parkeergarages. Informatie kan aan de weggebruiker ter beschikking worden gesteld en/of de wegbeheerder kan op basis van realtime informatie "aan de knoppen draaien" van de verkeersregelinstallaties. De gemeente Middelburg heeft dergelijk instrumentarium tot haar beschikking maar heeft daar vanwege onvoldoende menskracht tot op heden nog geen gebruik van kunnen maken. Gezien de mogelijkheden van DVM om op relatief eenvoudige en goedkope wijze de verkeersafwikkeling te stroomlijnen zal de gemeente zich inzetten om hier intensief gebruik van te maken.

Bij verkeersbeheersing moet ook worden gedacht aan de organisatie van incidentmanagement, zoals:

- snel herstel uitgevallen vri's (onderhoudscontracten!)
- organiseren sleepers e.d. bij ongevallen
- alternatieve routes bij calamiteiten of problemen met één van de provinciale bruggen
- organisatie verkeersafwikkeling bij bijvoorbeeld onderhoudswerkzaamheden en/of grootschalige bouwprojecten

### **2.1.3. Verlegging rondweg**

In het raadsprogramma 2002-2006 van de gemeente onderdeel Verkeer, Vervoer en Waterstaat staat ten aanzien van de rondweg het volgende geformuleerd:

*“onderzocht wordt of het tracé van de rondweg om de Griffioen en Klarenbeek heen gelegd kan worden en noordelijker kan worden aangetakt op de N57”*

Aanleiding hiertoe is de toegenomen automobiliteit (vooral in het zomerhalfjaar) in combinatie met een onvolledig rondwegstelsel en het feit dat in 1999 een doorverwijzing via de westkant is opgenomen op het Groenewoud waardoor afwikkelingsproblemen op het traject Laan der Verenigde Naties ter hoogte van de wijk Griffioen worden veroorzaakt. Vanwege optredende congestie wordt de rotonde bij de Walcherseweg en de Europalaan geregeld geblokkeerd. Dit versterkt tevens de barrièrewerking van de weg in de wijk. Inmiddels is de VRI-regeling op het kruispunt Laan der Verenigde Naties – Sandberglaan aangepast; teneinde dit probleem op te lossen.

De verlegging van de *rondweg ter plaatse van Klarenbeek* met een noordelijkere aantakking op de N57 is een variant die reeds eerder was doorgerekend bij de ontwikkeling van de N57. In het kader van de milieuprocedure N57 is dat nogmaals gedaan. Gebleken is dat de ontwikkelde versie voor Pres. Rooseveltlaan voldoet en beheersbaar is. Op grond van gemaakte afspraken mag de verkeersintensiteit op dit deel van de rondweg niet hoger komen dan 6000 mvt/etm. Monitoring zal noodzakelijk zijn: ongewenste ontwikkelingen (als die er zijn) zullen leiden tot aanvullende maatregelen.

Thans loopt een onderzoek naar de gevolgen van de omlegging van dit noordwestelijk deel van de rondweg; de gemeente zal hierover in de tweede helft van 2004 rapporteren.

### **2.1.4. Hulpdiensten**

Blijvend aandachtspunt zijn de aanrijtijden van de hulpdiensten (politie, brandweer, ambulances). De dynamiek in de ontwikkelingen van verkeer en vervoer kan dermate groot zijn dat de overheid met steeds wijzigende omstandigheden te maken krijgt. Veranderingen van verkeersstromen vanwege nieuwe infrastructuur (S14/S15, N57), autonome groei en seizoensdrukte zijn voorbeelden die het noodzakelijk maken om nauwlettend de aanrijtijden te blijven monitoren.

### **2.1.5. Parkeren.**

In het haalbaarheidsonderzoek parkeerlocaties 2000 is geconcludeerd dat de vier meest kansrijke locaties voor een parkeergarage zijn Damplein, Bachtensteene, Hof van Tange en Molenwater. Deze parkeerlocaties vervullen een functie voor bezoekers van het kernwinkelgebied. De locatie Molenwater is inmiddels vervangen door de parkeergarage onder het A-theater. Deze locatie zal tevens worden gebruikt door werkers van kantoren in het noordelijk deel van de stad en door bezoekers van de schouwburg.

Inmiddels is gebleken dat de bouw van een parkeergarage onder het Damplein vanwege de aanwezige fundamenten een lastige en kostbare aangelegenheid zal worden. Hetzelfde geldt voor een parkeergarage in of onder het Prins Hendrikdok.

Desalniettemin is het belangrijk dat vanwege de komst van de N57 een parkeervoorziening van voldoende kwaliteit en capaciteit aan de oostzijde van de binnenstad wordt gerealiseerd, teneinde binnenstadbezoekers afkomstig van de N57 zo min mogelijk via de kaaienroute te laten rijden. De locatie Bachtensteene is thans in studie. Bachtensteene maakt onderdeel uit van een herstructureringsopgave in de binnenstad waarbij naast genoemd gebied eveneens het gebied rondom het CWI-gebouw toebehoort.

Mede aan de hand van een evaluatie van het gemeentelijk parkeerbeleid in 2003 vindt de gemeente dat het gefiscaliseerd systeem gehandhaafd dient te blijven en een betere parkeerverwijzing naar parkeergarages en afsluitbare grote parkeerplaatsen gerealiseerd dient te worden (dynamisch parkeerverwijzingssysteem).

Voorts acht de gemeente het noodzakelijk een onderzoek in te stellen naar nut, noodzaak en mogelijkheden van transferia en/of overloopterreinen aan de noord, oost, west en zuidzijde van de stad. Een kansrijke locatie voor een transferium is het PDV-ZEP terrein in Mortiere. De toekomstig grootschalige parkeervoorzieningen kunnen tevens voor dit doeleinde worden gebruikt. Ook wat meer kleinschalige transferia voor wo-we verkeer, met bijvoorbeeld de fiets als natransportmiddel, zal in het onderzoek betrokken worden. Nut en noodzaak van genoemde parkeeruitbreidingen is mede afhankelijk van het succes van het dynamisch parkeerverwijzings-systeem.

Het autoluw maken van de binnenstad hoopt de gemeente te bereiken door een nog beter en eerder gebruik van de parkeergarages ten opzichte van het straatparkeren. De eerste stappen daarbij zijn de reeds genoemde betere verwijzing en tariefdifferentiatie (m.i.v. 2004) alsmede de komst van twee nieuwe parkeergarages (stadskantoor en A-theater). Onderzocht wordt nog op welke wijze het parkeerverwijzingssysteem en de tariefstelling toegepast wordt deze twee nieuwe garages.

De problematiek van bewonersparkeren in de binnenstad blijft de aandacht houden van het gemeentebestuur. Op dit moment worden de mogelijkheden onderzocht om bestaande parkeergarages hierin een oplossing te laten zijn voor de avond en nachtelijke uren alsmede het weekend. Voorts zal in het voorjaar de evaluatie van de in 2003 ingestelde "blauwe zone" gerapporteerd worden.

#### **Resumeé beleidsagenda auto:**

**Actief beleid voeren om de N57 zo snel als mogelijk gerealiseerd te krijgen**

**Optimalisatie Noord-Zuid route (Schroeweg-Schroebrug-tangent- Seispleincomplex)**

**Toepassing van dynamisch verkeersmanagement**

**Onderzoek naar effecten verlegging noordwestelijk deel rondweg**

**Aandacht voor aanrijtijden hulpdiensten**

- Parkeren:**
- **onderzoek mogelijkheden uitbreiding bewoners parkeren binnenstad**
    - **binnenstad (p-garages)**
    - **wijken (parkeernorm)**
  - **toepassing dynamisch parkeerverwijzingssysteem**
  - **onderzoek parkeervoorziening oostzijde binnenstad**
  - **onderzoek transferia/overloopterreinen**

## 2.2. Fiets

### 2.2.1. Fietsbalans en knelpuntennota fietsersbond

In 2000 is de fietsersbond met financiële steun van het ministerie van Verkeer en Waterstaat landelijk gestart met onderzoeken naar het gemeentelijk fietsklimaat: de zgn. Fietsbalans. Dit onderzoek heeft tot doel de gemeenten te stimuleren en te inspireren tot een (nog) beter fietsbeleid.

De Fietsbalans beoordeelt het gemeentelijk fietsklimaat op tien aspecten. Voor deze beoordeling is een groot aantal objectief meetbare gegevens verzameld en geanalyseerd. Daarbij is gebruik gemaakt van landelijke databestanden, enquêtes onder gemeentelijke beleidsambtenaren en onder de dagelijkse fietsers en speciaal ontwikkelde meetfietsen. Ook de gemeente Middelburg had zich aangemeld voor dit onderzoek. De resultaten zijn indertijd toegelicht in de raadscommissie.

De uitkomst heeft geleid tot een sterke-zwakke analyse van het fietsklimaat. De scores zijn afgezet tegen

- bestaande en nieuw ontwikkelde normen;
- de scores van alle onderzochte gemeenten en gemeenten uit dezelfde grootteklasse;
- de best scorende gemeenten uit het onderzoek.

#### *Sterkten*

De sterke kanten van het fietsklimaat in de gemeente Middelburg zijn het heel hoge fietsgebruik, de goede verkeersveiligheid voor fietsers, de aantrekkelijkheid van de fietsroutes en de hoge stedelijke dichtheid. Met het fietsgebruik scoort Middelburg ver boven de norm, op de andere drie aspecten scoort Middelburg ongeveer gelijk aan de norm.

#### *Zwakten*

De gemeente Middelburg voldoet zeker niet in alle opzichten aan de gestelde normen. De aspecten die voor verbetering vatbaar zijn, zijn ook duidelijk uit het spinnenwebdiagram af te lezen. Slecht scoort Middelburg op comfort, concurrentiepositie van de fiets, beleid op papier en fietserstevredenheid. Comfort (hinder) en fietserstevredenheid zijn de aspecten waarop Middelburg tevens lager scoort dan andere vergelijkbare gemeenten .

#### *Concurrentiepositie*

De concurrentiepositie wordt bepaald aan de hand van de verhoudingen tussen fietsgebruik en autogebruik wat betreft reistijd en reiskosten. Op het aspect reistijd scoort Middelburg naar de mening van de fietsersbond matig. De fiets is in de regel langzamer dan de auto. Dit hangt onder andere samen met de soms grote omrijafstanden. Ook een goede autoinfrastructuur kan de score op dit aspect nadelig beïnvloeden (zonder dat dit iets zegt over de kwaliteit van het fietsnetwerk). Op het aspect reiskosten scoort Middelburg slecht. Dit heeft te maken met de volgens de Fietsersbond lage parkeertarieven voor auto's in de binnenstad (het gebruik van de fiets is gesteld op kostenloos). De totaalscore in de categorie concurrentiepositie van de fiets t.o.v. de auto is slecht.

Beleidsuitgangspunt is dan ook het verbeteren van de fietsvoorzieningen teneinde een volwaardige modaliteitskeuze aan te bieden. Het beperken van de (omrij)afstanden voor fietsers maakt daar onderdeel van uit.

### *Fietsgebruik*

Ook deze categorie is net als de concurrentiepositie bedoeld als beschrijvend voor de situatie in de onderzochte gemeenten. Er komen geen aanbevelingen uit voort. Onderzocht is het aandeel van de fiets voor verplaatsingen tot 7,5 kilometer in vergelijking met andere vervoermiddelen. Middelburg scoort zeer goed. Het fietsgebruik is ruim hoger dan gemiddeld voor steden met een omvang vergelijkbaar met Middelburg. De beste gehaalde score van alle steden wordt zelfs benaderd! Het is blijkbaar toch voor veel mensen aantrekkelijk om de fiets te nemen. Met de voorzieningen voor fietsers is het dus niet zo slecht gesteld (hoewel het natuurlijk altijd beter kan).

### *Knelpuntennota fietsersbond*

De fietsersbond heeft tevens een knelpuntennota Middelburg opgesteld. De genoemde knelpunten worden in het *programmadeel* van dit mobiliteitsplan verder uitgewerkt.

## **2.2.2. Gemeentelijke visie.**

In grote lijnen kan de gemeente zich vinden in de analyses gemaakt in de fietsbalans. De ambitie van de gemeente is het fietsgebruik nog verder op te voeren door in te zetten op het verbeteren van de kwaliteit van het fietsnetwerk.

Over het aspect omrij-afstanden kan genuanceerd gedacht worden. Doordat de stad zich ontwikkeld heeft aan weerszijden van het kanaal en er veelvuldig interactie is tussen beide stadsdelen is het onvermijdelijk dat – vanwege het beperkt aantal kanaalkruisingen – er sprake is van omrij-afstanden. Desalniettemin is de verbetering van deze fietsrelaties, ook op het gebied van verkeersveiligheid, een prioritair aandachtspunt. In dat kader vindt het reeds eerder bij de autobereikbaarheid vermelde onderzoek plaats naar mogelijke aanpassingen bij de Schroefbrug. Belangrijk is ook dat de stationsbrug ná openstelling van de N57 autoluw wordt gemaakt.

Voorts wordt geattendeerd op het voornemen een langzaamverkeersverbinding te realiseren ten oosten van de stationsbrug (onderdeel van de ontwikkeling van het stationsgebied – Ramsburg).

## **2.2.3. Vier-in-één-project.**

Recentelijk is binnen de gemeente het zogenaamde “vier-in-één-project” opgestart. Dit project beoogt een viertal ambities uit het raadsprogramma 2002-2006 van de gemeente Middelburg integraal samenhangend verder te ontwikkelen en – zoveel als (financieel) mogelijk – tot uitvoering te brengen. Het gaat om de voortzetting van het project “duurzaam veilig”, een optimalisering van de voetgangersroutes, een actualisering van het fietsrouteplan (inclusief fietsparkeren) en aandacht voor de schoolroutes en –omgevingen.

De samenhang tussen deze projecten is dermate groot dat gestreefd wordt naar één pakket aan maatregelen voor de diverse wijken en dorpskernen. Per wijk wordt voor de thema's fiets, voetganger, verkeersveiligheid en schoolroutes een inventarisatie van probleem- en knelpunten gemaakt en vervolgens samenhangende verbeteringsvoorstellen ontwikkeld. De ontwikkeling zal geschieden in nauwe samenwerking met de (vertegenwoordiging van de) wijkbewoners. Naast aandacht voor voorzieningen binnen de wijk is tevens ruim aandacht besteed aan de optimalisaties in de routestructuren tussen de wijken onderling, en in het bijzonder de relatie vanuit de wijken naar de binnenstad. Dit laatste is weer van belang voor een betere bereikbaarheid van de binnenstad.

Het vier-in-één-project is erop gericht de verkeersveiligheid en milieuvriendelijkheid te vergroten en uiteraard dient het project tevens een bijdrage te leveren aan het vergroten van de bereikbaarheid van Middelburg; in het bijzonder de binnenstad. Een extra toetsingscriterium is de sociale veiligheid. In het project veilige linten van stedelijk sociaal beleid zullen de relevante langzaam verkeersverbindingen onderzocht worden op het aspect sociale veiligheid en – voorzover noodzakelijk – voorstellen voor extra voorzieningen gedaan worden.

#### **2.2.4. Veilige linten**

De Nota Stedelijk Sociaal Beleid kent vijf strategische projecten. Een daarvan is het project Veilige Linten. Doel is een optimalisering van de sociale infrastructuur. Het gaat daarbij onder andere om de volgende componenten: veilige (fiets-) routes voor schoolgaande jeugd, veilige fiets- en wandelroutes en toegankelijkheid rond de nieuw te vormen woonzorgzones. De nadruk ligt vanuit de afdeling Stedelijk Sociaal Beleid op de sociale veiligheid in tegenstelling tot de fysieke veiligheid. Er wordt ook extra aandacht besteed aan de zwakkere verkeersdeelnemer.

In het kader van een integrale aanpak wordt voor de realisering van een deel van het project Veilige Linten aansluiting gezocht bij het project Integrale Veiligheid en het Integraal Mobiliteitsplan. Dit geldt zoals aangegeven zowel voor de Beleidsagenda Fiets als de Beleidsagenda Voetganger. Beiden worden verder uitgewerkt in het vier-in-één-project.

#### **2.2.5. Fietsparkeren**

In 1998 is de RBOI- studie fietsparkeervoorzieningen in kernwinkelgebied afgerond. De resultaten van dit onderzoek vormde de basis voor de realisatie van extra fietsparkeervoorzieningen in het Masterplan kernwinkelgebied en zijn derhalve in de ontwikkelingen en realisatie van de herinrichtingsplannen van de binnenstad meegenomen en voor zover als mogelijk ook uitgevoerd. Inmiddels is gebleken dat –mede als gevolg van de herinrichting en het ontwikkelde parkeerbeleid – het aanbod van geparkeerde fietsen op diverse plaatsen veel groter is dan de beschikbare fietsparkeerplaatsen. In nauw overleg met de VOM wordt al bezien waar extra parkeerplaatsen voor fietsen gerealiseerd kan worden.

Naar aanleiding van recente discussies over het fietsparkeren zal de gemeente de tweede helft van 2004 komen met een beleidsplan m.b.t. een structurele oplossing voor het fietsparkeren in en rond de winkelstraten van het kernwinkelgebied (met name omgeving Lange Delft – Nieuwe Burg).

De aanpak om te komen tot dit beleidsplan is gericht op een evaluatie van de huidige omvang en functioneren van het fietsparkeren alsmede een onderzoek naar de toekomstige vraag en – aanbodmogelijkheden. Het geheel leidt tot een eindplaatje 2010 met bijhorende maatregelen.

#### **Resumé beleidsagenda fiets**

**Concurrentiepositie fiets ten opzichte van de auto verbeteren**

**Maatregelen knelpuntennota fietsersbond uitvoeren**

**Uitwerking vier-in-een-project**

**Opstellen plan fietsparkeren kernwinkelgebied**

### 2.3. Voetganger

Eén derde van de tijd die de gemiddelde Nederlander in het verkeer is, is hij/zij voetganger. Voor het verblijven en verplaatsen als voetganger zijn voorzieningen nodig; vooral op die plaatsen waar veel verkeer is en er meer mensen zijn die zich moeilijk zelfstandig te voet kunnen verplaatsen. De omvang van de groep kwetsbare voetgangers (kinderen tot 12 jaar, ouderen, gehandicapten) bedraagt ongeveer een kwart van de Nederlandse bevolking.

De voor Middelburg belangrijke voetgangersrelaties zijn de relaties in het kernwinkelgebied, het voor- en natransport gekoppeld aan het openbaar vervoer en parkeerconcentraties, voetgangersrelaties binnen de overige wijken, voetgangersrelaties tussen de wijken en routes naar basisscholen..

In het Middelburgse voetgangersbeleidsplan "een stap vooruit" uit 1995 zijn de meeste van deze relaties beschreven, knelpunten en mogelijke oplossingen aangedragen. Veel van de verbeteringen zijn via de herinrichtingsplannen voor de binnenstad, waaronder het verkeersluw maken, tot stand gekomen.

In de evaluatie van het fietsparkeren zal de verknoping tussen de fietsverbindingen en de voetgangersrelaties beoordeeld worden en zonodig verbeteringsvoorstellen gedaan worden.

Darnaast vindt in het kader van het eerdergenoemde vier-in-een-project planvorming plaats ter optimalisering van de voetgangersroutes. Binnen de woonwijken ligt het accent vooral op het verkeersveiliger maken van oversteken, waarbij speciale aandacht wordt geschonken aan de schoolroutes en -omgevingen.

#### **Resumé beleidsagenda voetganger**

**Optimalisatie voetgangersroutes als onderdeel van vier-in-één-project**

**Speciale aandacht voor schoolroutes en -omgevingen**

**Goede verknoping fiets-voetgangersnetwerk (onderdeel beleidsplan fietsparkeren)**

### 2.4. Openbaar vervoer

In het openbaar vervoer zijn diverse schaalniveaus te onderscheiden: internationaal, nationaal, regionaal/lokaal openbaar vervoer en WVG-vervoer. Voor de gemeente Middelburg is op nationale en regionale schaal de trein van belang. De bus heeft voornamelijk betekenis op regionale en lokale schaal.

De gemeente Middelburg heeft in het openbaar vervoer geen bevoegdheden. Deze liggen bij de provincie (busvervoer) en de NS. De gemeente is natuurlijk wel belanghebbende hierin hetgeen het noodzakelijk maakt ook op dit terrein de beleidsinzet te bepalen.

Vanuit haar regionale functie binnen Zeeland en Walcheren in het bijzonder alsmede de sociale functie van het busvervoer is de inzet van Middelburg gericht op voldoende basiskwaliteit van het openbaar vervoer. Stimulering van openbaar vervoergebruik door de verblijfstoeristen binnen geheel Walcheren maakt daar onderdeel van uit.

Speciale aandacht verdient de verknoping van de OV-netwerken onderling (bus-trein) alsmede de verknoping met de netwerken van de andere modaliteiten (vnl. Fiets). In dat verband pleit de gemeente voor voldoende en goede fietsenstallingsvoorzieningen bij het (bus)station en bij daarvoor in aanmerking komende halteplaatsen van de bus.



### **Resumé beleidsagenda openbaar vervoer:**

**Inzetten op voldoende basiskwaliteit van het openbaar vervoer**

**Inzetten op stimulering OV-gebruik door Walcherse verblijfstoeristen.**

**Goede verknoping van OV-netwerken onderling en met de overige modaliteiten**

## **2.5. Goederenvervoer**

Het transport van goederen is belangrijk voor het economisch functioneren van de stad.

Randvoorwaarde voor transport is de beschikbaarheid van voldoende adequate infrastructuur. Hierbij kan onderscheid gemaakt worden in de externe bereikbaarheid van Middelburg, de bereikbaarheid van de diverse bedrijfsterreinen alsmede de bereikbaarheid van de binnenstad (bevoorrading binnenstad). De ANWB-bewegwijzering dient daarbij nog verbeterd te worden.

Een goede externe bereikbaarheid van Middelburg is noodzakelijk om de groei-ambities van de stad te ondersteunen. Uitgangspunt hierbij is dat de A58 de hoofdtransportas is voor dit goederenvervoer.

De bereikbaarheid van de bedrijfsterreinen kan nog wel verbeterd worden. Dit geldt voor Ramsburg en voor Arnestein vanwege de beschikbaarheid van slechts één toegang (Arnepoort). Met de komst van de N57 zal de bereikbaarheid verder verbeteren.

Onderdeel van de bereikbaarheid van de binnenstad is de bevoorrading van de winkels. Mede als gevolg van de “venstertijden” in de diverse gemeenten moet distributie steeds meer plaatsvinden tussen 06.00u en 12.00u. In het hoogseizoen geldt dat ook voor de recreatiegemeenten langs de kust. Mede daarom zullen in het kader van het stedennetwerk de mogelijkheden onderzocht worden om gezamenlijk met Vlissingen, Goes en Terneuzen een gezamenlijk distributiecentrum op te zetten. Onderdeel daarvan is met kleinere en of beperktere eenheden de bevoorrading van het kernwinkelgebied te laten plaatsvinden.

### **Resumé beleidsagenda goederenvervoer:**

**Inzetten op goede externe bereikbaarheid van Middelburg**

**Bewegwijzering verbeteren**

**Onderzoek naar gezamenlijk distributiecentrum**

## **2.6 Mobiliteitsmanagement**

Mobiliteitsmanagement richt zich op het effectief en efficiënt organiseren van verkeer en vervoer. Doel van mobiliteitsmanagement is de reiziger te verleiden zijn vervoerswijze af te stemmen op de beschikbare ruimte in het vervoersnetwerk en te kiezen voor die vervoerswijze die het minst belastend is voor woon- en leefmilieu. Daartoe moeten de vraag naar mobiliteit en het aanbod van vervoerswijzen op elkaar worden afgestemd, beter georganiseerd, en producten worden gebruikt die hierop inspelen.

Om de keuzereiziger te verleiden tot ander mobiliteitsgedrag moet het alternatief voor de reis met de auto op meerdere van de volgende criteria goed scoren:

- Tijd

- Betrouwbaarheid
- Kosten
- Informatie
- Comfort
- (sociale) veiligheid

Er bestaat niet één middel om de verkeers- en vervoersvraagstukken op te lossen. Het gaat vrijwel altijd om het inzetten van een pakket aan instrumenten. Als bouwen niet aan de orde is of slechts onderdeel van de oplossing is moet er meer gebeuren. Wil mobiliteitsmanagement in de behoefte voorzien dan moet uiteindelijk een netwerk ontstaan van vervoerssystemen, vervoersdiensten, additionele voorzieningen en software.

*Instrumenten zijn er velerlei. Een greep hieruit:*

<i>Beleidsinstrumenten</i>	<i>Voorzieningen</i>	<i>'software'</i>
vervoersmanagement	OV	Goede aansluitingen vervoersdiensten
parkeerbeleid	carpoolpleinen	Gemakkelijk te boeken reis, huurfiets
locatiebeleid	fietsenstallingen	On-line reisinformatie
vergunningenbeleid	overstapvoorzieningen	Informatie over parkeerplekken
RO-beleid	Nieuwe vervoersdiensten	
	autodelen	

Alhoewel niet alle instrumenten, voorzieningen en software even realistisch en/of doeltreffend zijn, zet het gemeentebestuur wel in op het stimuleren van 'innovatieve' manieren van verkeer en vervoer .

**Resumé beleidsagenda mobiliteitsmanagement:**

**Stimuleren en toepassen van vormen van mobiliteitsmanagement**

## 3. Verkeersveiligheid

### 3.1. Beleid

Het terugdringen van de verkeersonveiligheid is een speerpunt binnen het gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid. Prioriteit wordt gelegd bij de bescherming van de fietsers, voetgangers en (extra) kwetsbare verkeersdeelnemers (schoolkinderen, gehandicapten e.d.). Bij de prioritering van uit te voeren projecten wordt voorrang gegeven aan die projecten die het meest bijdragen aan de verbetering van de verkeersveiligheid. Dat geldt voor projecten die betrekking hebben op gemeentelijke infrastructuur maar ook voor projecten waar de gemeente subsidies voor krijgt (voorlichting en educatie) en de pilot Integrale Verkeershandhaving Zeeland (IVZ). In deze pilot wordt door intensievere samenwerking tussen de strafrechtelijke en bestuurlijke kolom een efficiëntere handhaving bereikt. Verkeersveiligheid zal als kwaliteitscriterium onderdeel uitmaken van alle plannen op het gebied van verkeer en vervoer.

De gemeente Middelburg is bereid zich aan te sluiten bij het nieuwe rijksbeleid in de Nota Mobiliteit om de verkeersonveiligheid in Nederland verder terug te dringen. Echter door het niet beschikbaar komen van de gelden van de Interdepartementale Commissie inzake Economisch Structuurbeleid (ICES) voor verkeersveiligheid van 2,3 miljard euro was het noodzakelijk om nieuwe doelstellingen te formuleren op basis van het geld dat wel beschikbaar is voor verkeersveiligheid. Met het beoogde maatregelenpakket dat nu wordt voorgestaan is de nationale doelstelling voor 2010 in het Nationaal Mobiliteitsberaad (NMB) van 11 december 2003 vastgesteld op maximaal 900 verkeersdoden en maximaal 17.000 ziekengevonden in het verkeer. Dit betekent een reductie van 15% van het aantal doden en 7,5% van het aantal ziekenhuisgevonden ten opzichte van 2002. Genoemde percentages afgezet tegen de lage absolute aantallen ongevallen in de Middelburgse situatie leidt tot niet goed bruikbare normstelling. Voor de beleidsvorming gaat het gemeentebestuur er wel vanuit dat de dalende trend in verkeersongevallen vastgehouden wordt.

Het landelijke pakket wat nu beoogd wordt betreft een aantal nationale maatregelen (de rijbewijsrevolutie, voertuigveiligheid, maatregelen goederenvervoer, maatregelen gericht op het tegengaan van rijden onder invloed van alcohol en nationale verkeersveiligheids campagnes) en een aantal regionale maatregelen (veilige infrastructuur, handhaving, educatie en voorlichting). Het maatregelenpakket richt zich dus niet alleen op infrastructuur maar op het volledige palet van maatregelen waarover kan worden beschikt om de verkeersveiligheid te vergroten.

Voor het verkeersveiligheidsbeleid heeft het ministerie van verkeer en waterstaat tot en met 2010 352 miljoen Euro in haar meerjarenbegroting gereserveerd. Dit bedrag zal niet via rijkssubsidies beschikbaar worden gesteld, maar zal gevoegd worden bij de Brede Doeluitkering BDU (de opvolger van de huidige gebundelde doeluitkering GDU). Op deze wijze zullen de provincies de subsidies uit de BDU verstrekken. Wat een en ander betekent voor het totale budget voor de provincie Zeeland is nog niet duidelijk: voorsnog wordt ervan uitgegaan dat het jaarlijkse budget gelijk blijft aan het GDU-budget. Uitgangspunt hierbij is dat de decentrale overheden eveneens eenzelfde bedrag er bijleggen voor verkeersveiligheid. De toevoeging van verkeersveiligheidsgelden zal per 1 januari 2005 plaatsvinden. Wat het GDU-budget voor Walcheren betreft tot en met 2008 is dat budget grotendeels toegerekend aan Middelburg ter mede financiering van de door de gemeente aan te leggen infrastructuur naar de N-57.

In het wegenstructuurplan 2002-2010 is ten aanzien van de verkeersveiligheid het volgende gesteld. In de periode 1995 tot en met 1999 was de ontwikkeling van de verkeersveiligheid ongunstig. In 2000 is deze ontwikkeling gekeerd, en was er zelfs sprake van een opmerkelijke daling van het aantal slachtoffers.

Mede gerelateerd aan de oppervlakte van de wijk is het aantal ongevallen in Stromenwijk/'t Zand, Middelburg-Zuid en Dauwendaele hoog te noemen; ook in de binnenstad is het aantal ongevallen groot, maar daar is het aandeel letselongevallen beperkt.

De locaties met veel (letsel)ongevallen concentreren zich op de hoofdwegen en in het bijzonder op de Kanaalweg en de routes Schroeweg – Tangent – Sandberglaan, Koudekerkseweg – Poelendaelseweg en Veerseweg – Nederstraat – Rotterdamse Kaai.

### **3.2. Duurzaam Veilig: Mix van maatregelen: gedrag, infrastructuur en voertuig**

Het programma Duurzaam Veilig is een belangrijk uitgangspunt voor het verkeersveiligheidsbeleid. In het startprogramma Duurzaam Veilig (fase I: 1997-2002) zijn afspraken gemaakt tussen Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen over wetgeving, richtlijnen, infrastructuur, handhaving, financiering etc. Voorbeelden van die afspraken zijn het voortvarend inrichten van 30 km/u gebieden, fietsers van rechts in de voorrang en bromfietzers op de rijbaan binnen de bebouwde kom.

In 2002 zijn in totaal 4 wijken tot 30 km/u zone ingericht. Dit is 50% van de potentieel tot verblijfsgebied in te richten weglengte binnen de gemeente. De wijken zijn Binnenstad, Nieuw Middelburg, Arnhemuiden en 'West' bestaande uit Breewijk, 't Zand en Stromenwijk.

De 1e fase Duurzaam Veilig als volgt vertaald:

- Poorten rond verblijfsgebieden (aanduiding 30 km/u)
- Black spots een accent geven
- Zwaartepunt op educatie en communicatie

#### *Evaluatie duurzaam veilig 1e fase*

De evaluatie is –hoofdzakelijk- een belevingsonderzoek onder de burgers van de woongebieden die als 30km/h-gebied zijn ingericht. Een belangrijke conclusie die naar aanleiding van dit onderzoek getrokken kon worden was het feit dat burgers erg positief zijn over het inrichten van 30km/h-gebieden als maatregel om de verkeersveiligheid in woongebieden te vergroten.

Op basis van de positieve uitkomsten uit de evaluatie van de 1e fase zet het gemeentebestuur in op de voorbereidingen voor uitvoering van de tweede fase. Een meer uitgebreide beschrijving van deze evaluatie is opgenomen in bijlage 5.

De uitwerking van de tweede Fase Duurzaam Veilig is essentieel onderdeel van het reeds eerder vermelde vier-in-één-project. Op basis van een netwerkanalyse worden de gevolgen van een functieverandering van een weg, voor zowel de weg zelf als het omringende wegennetwerk, inzichtelijk gemaakt. Binnen het vier-in-één project worden per verblijfsgebied de bijbehorende maatregelen vastgesteld.

Hierbij zal de gemeente de inrichting in samenhang bezien met de doorstromingseisen gesteld vanuit het openbaar vervoer en vanuit verkeersmanagement (benuttingsmaatregelen).

Samenwerking met de hogere overheden zijn essentiële randvoorwaarden voor het halen van de taakstellingen, mits er wel zicht blijft op het beschikbaar komen van voldoende middelen.

### **3.3. Pilot Integrale Verkeershandhaving Zeeland**

Het rijk heeft in 2001 kenbaar gemaakt te willen investeren in de verbetering van de samenwerking tussen de strafrechterlijke en bestuurlijke kolom. Met name waar het gaat om verkeershandhaving binnen de bestaande gezags- en bevoegdheden-verhouding. Dit alles om te komen tot een meer integrale aanpak van de verkeersonveiligheid vanuit de handhavingsoptiek. Zo kan gebruik gemaakt worden van de specifieke expertises die bij de verkeersveiligheid betrokken partijen aanwezig is om de kwaliteit van de verkeershandhaving te borgen en anderzijds infrastructurele maatregelen te treffen die de uitvoering van verkeershandhaving vergemakkelijken.

Zeeland is aangewezen als één van de pilotregio's. De looptijd is medio 2002 tot ongeveer medio 2005. De bestuursovereenkomst is 0- 4 december 2002 getekend. Hierin zijn op bestuurlijk niveau de rollen, taken en verantwoordelijkheden van betrokken partijen uit de bestuurlijke en handavingskolom vastgelegd. Daarnaast zijn afspraken gemaakt over de organisatiestructuur van de pilot en de werkwijze.

Jaarlijks moet het overleg in de diverse gremia leiden tot een verkeersparagraaf, een beleidsvisie op een handhavingsthema, en een uitvoeringsprogramma per thema dat gedragen wordt door alle partijen op zowel bestuurlijk als operationeel niveau. Een belangrijke mijlpaal zal in 2005 het besluit zijn om de overeenkomst voort te zetten.

Met als oogmerk een doelmatigere handhaving ondersteunt de gemeente een verbetering van de samenwerking tussen de bestuurlijke en strafrechterlijke kolom.

#### **Resumé beleidsagenda veiligheid:**

##### **Uitvoering Duurzaam Veilig II als onderdeel van vier-in-één-project, inhoudende:**

- **uitbreiding 30 km/u gebieden in alle verblijfsgebieden,**
- **verdere aanpak specifieke verkeersveiligheidsknelpunten**
- **voorlichting en educatie, uitvoering gedurende enkele jaren**

##### **Uitvoering Pilot Integrale Verkeershandhaving Zeeland**

## 4. Verkeersleefbaarheid /milieu.

De gemeente levert een bijdrage aan het terugdringen van de negatieve effecten van mobiliteit. Het beleid is primair gericht op voorkomen van nieuwe knelpunten.

Winst is te behalen op het in samenhang ontwikkelen en uitvoeren van verkeers- en vervoersbeleid en het ruimtelijk ordeningsbeleid. Een voorbeeld hiervan is de ontwikkeling van de "hotspot" Oranjeplaat-Oranjepolder als onderdeel van de gebiedsvisie Veerse Meer, waarin van meet af aan de geluidcontouren van weg, spoorweg en vliegveld alsmede de externe veiligheid zijn meegenomen in de planvorming.

Verder wordt ingezet op het stimuleren van milieuvriendelijke vervoerswijzen. Dit geschiedt door de kwaliteitsverbetering van het fietsennetwerk, goed openbaar vervoer, goede verknoping van de diverse netwerken, goede informatie en communicatie.

De gemeente vindt het belangrijk dat de aspecten van leefbaarheid al aan het begin van verkeers- en vervoerprojecten meegenomen worden. De opgave is om een verbetering in de bereikbaarheid tegelijkertijd een verbetering in verkeersveiligheid en leefbaarheid te laten zijn, inclusief de mogelijk daaraan verbonden processen/procedures (zoals Wet geluidhinder procedures en m.e.r.-procedures).

Milieumaatregelen voor eigen infrastructuur.

De gemeente is verantwoordelijk voor emissies van de eigen infrastructuur en zal indien grenswaarden worden overschreden de benodigde maatregelen moeten nemen.

Het gaat dan met name om het terugdringen van geluidhinder, trillingshinder, lokale luchtkwaliteit en diffuse verontreiniging alsmede de externe veiligheid.

### **Geluid**

Op gebied van geluid is het gemeentelijk beleid er op gericht dat zoveel als mogelijk nieuwe situaties voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A).

De gemeente hanteert de regelgeving zoals door de Wet Geluidhinder is voorgeschreven, maar niet op zodanig starre wijze dat een integrale afweging in het geding komt. Een integrale afweging van diverse belangen (RO, economie, milieu, zorg en welzijn) moet mogelijk zijn. De belangen van efficiënt ruimtegebruik (betere benutting bestaande infrastructuur ter voorkoming van aanleg nieuwe) en van verdichting en multifunctionaliteit in verstedelijkingslocaties, zijn namelijk ook zwaarwegend. In dergelijke gevallen moet gekeken worden naar de mogelijkheden om een hogere geluidbelasting voor woningen toe te staan in combinatie met mitigerende en eventueel compenserende maatregelen. Dit geldt zowel voor wegverkeers- als spoorweglawaaier. Verlaging van de maximumsnelheid op de gemeentelijke wegen kan ook bijdragen aan vermindering van geluidhinder. Voor lokale wegen behorend tot de hoofdstructuur kan dit echter averechts werken; immers deze wegen dienen een bepaalde doorstromingskwaliteit te garanderen. Indien deze kwaliteit onvoldoende kan worden gewaarborgd neemt de kans op diffusie van autoverkeer (sluipverkeer) toe. In de afgelopen jaren is deze afweging toegepast bij de studies over de verkeersstructuur Stromenwijk e.o., de rijsnelheid op de laan der Verenigde Naties en de verlenging van de president Rooseveltlaan naar de aan te leggen N57.

### **Verbetering lokale luchtkwaliteit**

Verkeer en vervoer heeft een behoorlijk aandeel in de CO<sub>2</sub> uitstoot en de emissie van schadelijke stoffen zoals SO<sub>2</sub>, Nox, fijn stof en VOS. De reductie van luchtverontreiniging zal in de eerste plaats moeten komen van de resultaten van het landelijke dan wel Europese beleid, terwijl technologische

vernieuwingen van de industrie moeten komen. Zo zijn bijvoorbeeld stillere, schonere, energiezuinige voertuigen ontwikkeld die hebben gezorgd en nog zullen zorgen voor een forse afname van de emissies, ondanks de sterke groei van het aantal kilometers.

Het is voor de lokale overheid echter moeilijk om zelf het initiatief voor dit soort zaken te vinden.

De gemeente wil wel zelf een voorbeeldfunctie vervullen door maatregelen te nemen gericht op vervoer van de eigen organisatie. Zo wordt gebruik van fiets (dienstfietsen, fietsparkeerplaatsen) en openbaar vervoer bij dienstreizen gestimuleerd. Bij vernieuwing van het wagenpark streeft de gemeente er naar over te gaan op (meer) energiezuinige auto's.

### **Verontreiniging door diffuse bronnen**

Door verwaaiing en afspoeling vanaf wegen kan de omgeving van wegen en het bodem- en oppervlaktewater verontreinigd raken. Er is echter weinig inzicht in de mate waarin dit langs de gemeentelijke wegen plaatsvindt. Voordat hiervoor een beleidslijn kan worden opgesteld, is nader onderzoek nodig. De gemeente volgt in deze de ontwikkelingen.

In het programmadeel van dit integrale mobiliteitsplan 2004 –2010 wordt achtereenvolgens ingegaan op de milieuaspecten gerelateerd aan:

- verkeer en vervoer op de weg,
- vervoer over water,
- vervoer via het spoor, en
- vervoer via de lucht.

### **Resumé beleidsagenda verkeersleefbaarheid en milieu:**

#### **Stimulering milieuvriendelijke vervoerswijzen**

#### **Milieuaspecten van meet af aan mee blijven nemen in de ontwerpogave voor verkeers- en vervoersvoorzieningen**

#### **Sanering van bestaande situaties**

## 5. Modelberekeningen, monitoring en evaluatie

In en om Middelburg spelen zich nu en in de komende jaren veel ruimtelijke- economische en infrastructurele ontwikkelingen af. Te denken valt hierbij aan de ingebruikname van de Westerscheldetunnel, de verdubbeling van de N62 (en van de Bernardweg ná 2010) de gewenste aanleg van de nieuwe N57, de ontwikkeling van het gecombineerde bedrijventerrein en woonlocatie Mortiere en de herstructurering van het stationsgebied, de Magistraatwijk en de Stromenwijk. Alle ontwikkelingen zijn vastgelegd in diverse beleidsplannen, zoals de Kwaliteitsatlas Middelburg 2030 en de regiovisie Walcheren 2000+, gebiedsvisie Veerse Meer. In deze beleidsplannen is een aantal concrete maatregelen en projecten geformuleerd. Deze maatregelen en projecten zullen de komende jaren in uitvoering genomen worden via al dan niet nog te nemen besluiten.

De genoemde ontwikkelingen zullen effecten hebben op de aard en de omvang van de mobiliteit in Middelburg en omgeving. Om op adequate wijze in te kunnen spelen op deze effecten, is het wenselijk om te beschikken over een instrument dat de mobiliteitsontwikkelingen volgt en eventuele knelpunten prognosticeert (modelberekeningen) en signaleert. Deze knelpunten kunnen betrekking hebben op de infrastructuurcapaciteit voor auto, openbaar vervoer, fiets en lopen, maar ook op aspecten als verkeersveiligheid en leefbaarheid. Met behulp van deze knelpuntsignalering kan vervolgens besloten worden het beleid bij te sturen of accenten te verleggen. Een bijkomend voordeel is dat door het systematisch verzamelen van gegevens over mobiliteitsbeleid en mobiliteitsontwikkeling een beter inzicht ontstaat in (de effecten van) het door de gemeente gevoerde beleid, ook op langere termijn.

Doelen van monitoring.

Monitoring van beleidsmaatregelen kan een aantal doelen dienen, te weten:

- meten voortgang en effectiviteit beleid;
- inzicht verschaffen in ontwikkelingen;
- tijdig bijsturen van beleid
- afleggen van beleidsverantwoording (doelmatigheid, doeltreffendheid)
- evaluatie, analyse interventies, probleemsignalering, voorspellen

De inrichting van het monitoringsinstrument is afhankelijk van de te hanteren doelstelling. Alvorens het instrument uit te werken, dient overeenstemming te bestaan over de doelstellingen.

De twee voornaamste doelen die de gemeente Middelburg met het monitorinstrument wil bereiken zijn:

- procesmatig: het transparanter maken van het gevoerde verkeers- en vervoersbeleid en de effecten daarvan voor bestuurders, ambtenaren en burgers.
- inhoudelijk: het signaleren van ontwikkelingen en eventuele knelpunten en het verschaffen van beleidsinformatie over de uitgevoerde maatregelen en effecten en toetsen van uitkomsten van modelberekeningen.

Deze doelstellingen dienen als uitgangspunt voor de opzet van het monitorinstrument. Gezien de behoefte om het beleidsproces transparant te maken verdient het de voorkeur om ernaar te streven alle typen indicatoren (input-, output- en effectindicatoren) in het instrument op te nemen (zie bijlage 6: meten-is-weten sytematiek).

Thema's

Ten aanzien van verkeer en vervoer wordt monitoring van de volgende thema's voorgestaan:



- auto
- fiets
- openbaar vervoer
- lopen
- goederenvervoer
- verkeersveiligheid en externe veiligheid
- leefbaarheid

Uitgangspunten.

Bij de uitvoering van het monitoringsapparaat wordt als uitgangspunt gehanteerd dat aangesloten wordt bij bestaande meetprocessen zoals verkeerstellingen, reizigerstellingen, parkeertellingen, ongevalgegevens, uitstoot- en geluidmetingen en klachtenregistratie.

### **Resumé beleidsagenda monitoren, modelberekening**

**Opzetten van een monitoringssysteem in 2004.**

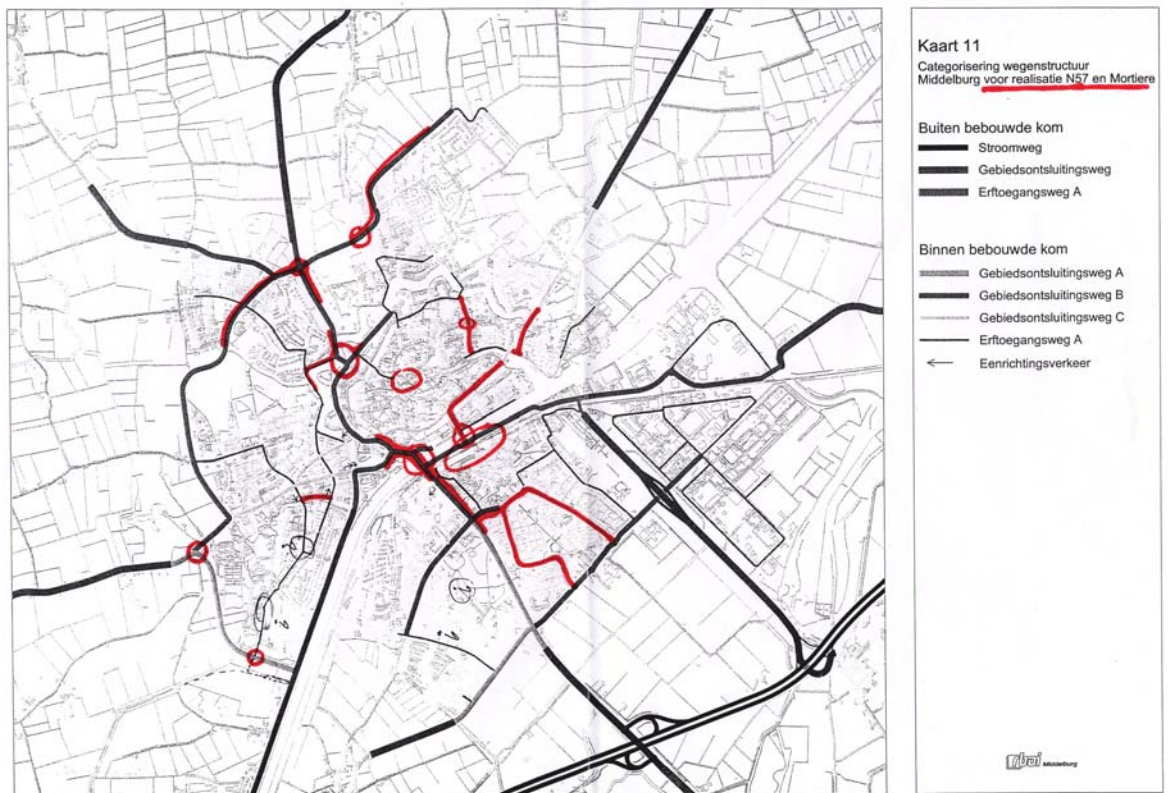
**Actualisatie verkeersmodel Middelburg**

# Bijlagen

## Bijlage 1: Wegenstructuurplan

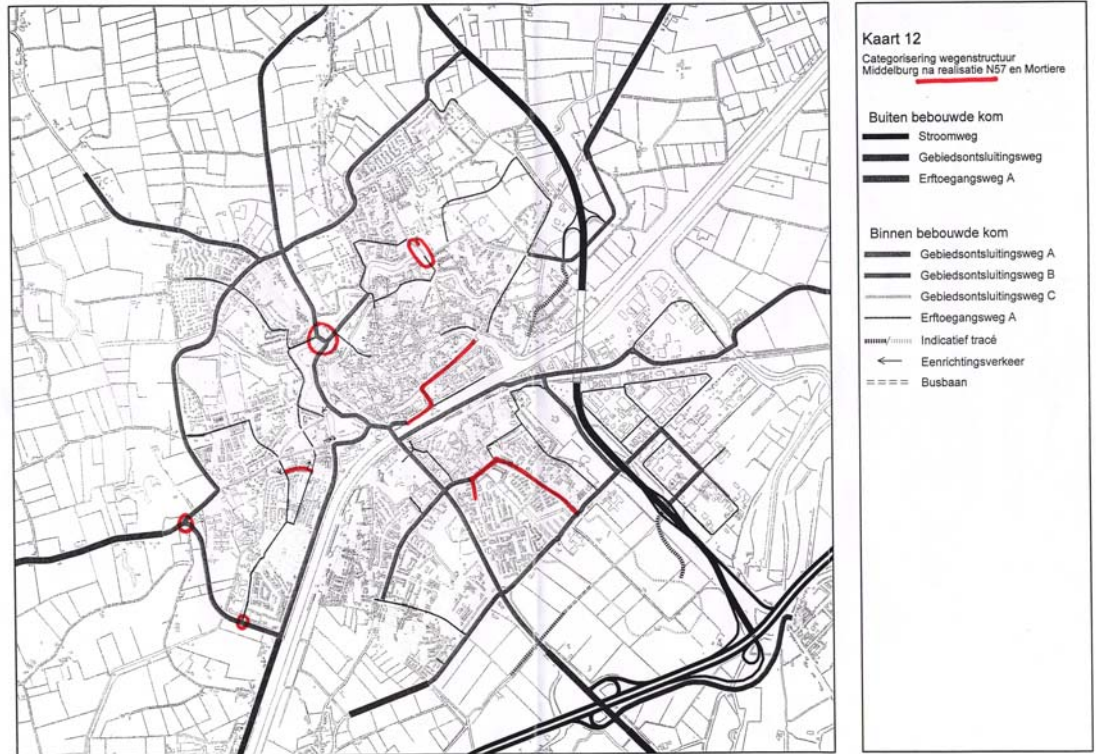
## Bijlage 2: Vóór realisatie N57 en Mortiere

(rood staat voor knelpunten op het gebied van doorstroming en/of verkeersveiligheid)

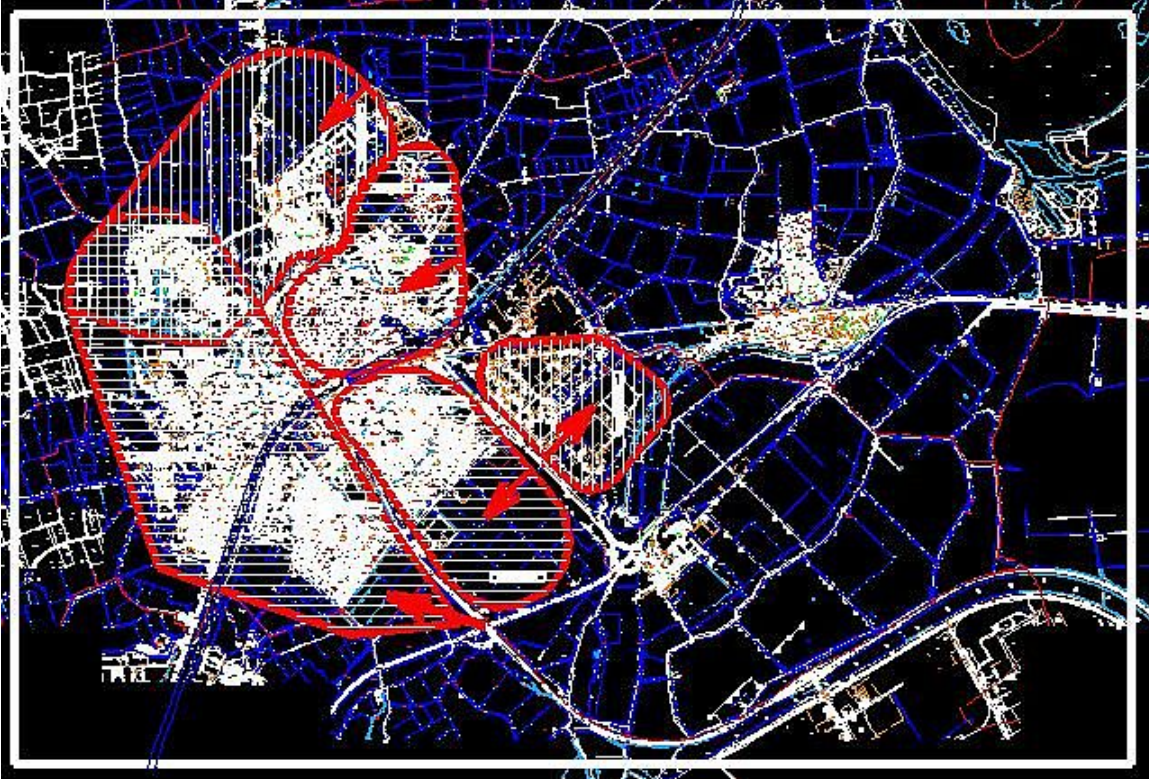


### Bijlage 3: Ná realisatie N57 en Mortiere

(rood staat voor knelpuntyen op het gebied van doorstroming en/of verkeersveiligheid)



Bijlage 4: Invloedsgebieden invalswegen Middelburg



## **Bijlage 5**

### **Evaluatie 30km/h-gebieden:**

#### Invoering 30km/h-gebieden:

De Gemeente Middelburg heeft voor het eind van 2002 in de helft van alle wijken de woongebieden als 30km/h-gebied ingericht. Hierbij is gekozen voor een sobere inrichting. Wat inhoudt 30km/h-poorten aan het begin van het gebied en infrastructurele (snelheidsremmende) maatregelen op de meest urgentste knelpunten in de wijk. Na de invoering van deze maatregelen heeft de gemeente Middelburg een campagne gevoerd om weggebruikers er toe te bewegen om daadwerkelijk 30km/h te rijden in de voornoemde gebieden. Hierna is een evaluatie uitgevoerd na de invoering van de 30km/h-gebieden en de gehouden campagne. Hiertoe heeft het adviesbureau Traffic Test een onderzoek gedaan naar de mening van burgers over 30km/h-gebieden en de effecten van sober ingerichte 30km/h-gebieden op het snelheidsgedrag van automobilisten.

#### Bevindingen uit de evaluatie:

- *Inrichting van 30km/h-gebieden:* Een eerste opvallende uitkomst van het onderzoek is dat burgers erg positief zijn (90%) over het inrichten van 30km/h-gebieden als maatregel om de verkeersveiligheid te vergroten;
- *Houding ten opzichte van 30km/h-gebieden:* Over de wijze waarop een 30km/h-gebied ingericht moet worden lopen de meningen uiteen: De burgers zijn het niet –altijd- eens met de inrichting



van de gebieden, namelijk ongeveer een derde vindt dat er teveel snelheidsremmers liggen, de helft vindt dat er precies voldoende snelheidsremmers liggen en ongeveer 15% vindt dat er te weinig snelheidsremmende voorzieningen zijn aangebracht. (Hierbij moet worden opgemerkt dat deze uitkomsten gelden voor sober ingerichte 30km/h-gebieden waar relatief weinig infrastructurele maatregelen zijn genomen). Wel kan gesteld worden dat de bewoners in z'n algemeenheid niet van mening zijn dat er nog extra infrastructurele snelheidsremmende maatregelen in de reeds ingerichte gebieden aangebracht moeten worden;

- *Gedrag in 30km/h-gebieden:* Uit snelheidsmetingen die door de politie op een negental locaties in 30km/h-gebieden in Middelburg heeft uitgevoerd blijkt dat –voor de campagne- 79% van automobilisten harder reed dan was toegestaan. (Hierbij moet overigens wel worden opgemerkt dat de metingen zijn verricht op locaties waarvan bekend was dat er relatief hard werd gereden). Na de campagne was het aandeel snelheidsovertreders op de meetlocaties gedaald naar 63%: een effect dat geheel toegeschreven kan worden aan de gevoerde campagne aangezien er geen verdere infrastructurele maatregelen zijn genomen.

#### Conclusies:

Deze evaluatie is –hoofdzakelijk- een belevingsonderzoek onder de burgers van de woongebieden die als 30km/h-gebied zijn ingericht. Een belangrijke conclusie die naar aanleiding van dit onderzoek getrokken kon worden was het feit dat burgers erg positief zijn over het inrichten van 30km/h-gebieden als maatregel om de verkeersveiligheid in woongebieden te vergroten. Een duidelijke roep om meer infrastructurele snelheidsremmende maatregelen in de ingerichte 30km/h-gebieden, wordt niet door dit onderzoek onderschreven. Hiernaast is gebleken dat het houden van een snelheidscampagne in de 30km/h-gebieden, een belangrijke bijdrage kan leveren aan het bewerkstelligen van een gedragsverandering onder automobilisten zodanig dat er minder hard door deze gebieden gereden wordt. (Wel moet opgemerkt worden dat het nog een hele opgave zal zijn om iedereen in deze gebieden daadwerkelijk 30km/h te laten rijden).

#### Advies:

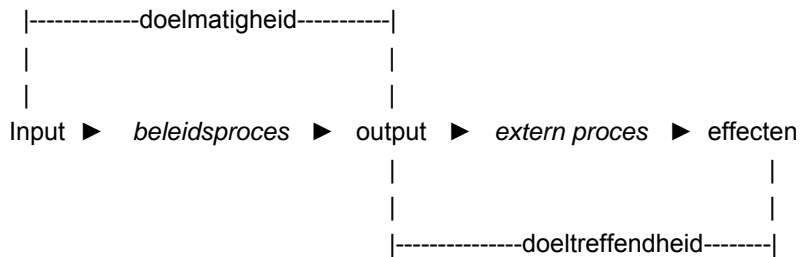
Gezien de voornoemde conclusies wordt er geadviseerd om in het kader van Duurzaam Veilig Verkeer fase 2, de resterende woongebieden in de Gemeente Middelburg aan te wijzen en op een sobere manier in te richten als 30km/h-gebieden. Hierbij vanuitgaande dat de sobere manier van inrichten van deze nieuwe 30km/h-gebieden op dezelfde wijze zal plaatsvinden als de reeds ingerichte 30km/h-gebieden. Hiernaast wordt er geadviseerd om wederom na de invoering van deze nieuwe 30km/h-gebieden een (snelheids)campagne te houden.



## Bijlage 6: monitoren, meten is weten

Input, output en effect.

Monitoring van verkeers- en vervoersbeleid geschiedt doorgaans volgens de “meten=weten”-methodiek. Het ligt voor de hand deze methodiek als basis te hanteren voor de monitoringswerkzaamheden. Het conceptuele kader bevat de volgende vijf elementen



figuur ...: Conceptueel kader meten=weten-methodiek

Input

De input van het verkeers- en vervoersbeleid wordt in het algemeen bepaald door de ingezette middelen en menskracht. Belangrijke indicatoren hiervoor zijn:



- Financiële middelen: Hoeveel geld wordt er bijvoorbeeld jaarlijks uitgegeven aan verkeers- en vervoersbeleid. Het is mogelijk om een uitsplitsing te maken naar herkomst en bestemming van middelen, rekening houdend met de verschillende vervoersmodaliteiten.
- Aantal fte's: Het aantal fte's dat voor verkeer en vervoer wordt ingezet. Desgewenst kunnen onderscheidingen worden aangebracht naar aandachtsgebieden en functieniveau

#### Output

Onder output wordt verstaan het voor de mobilist merkbare resultaat van het verkeers- en vervoersbeleid. Denk bijvoorbeeld aan:

- Verkeersbeheersingsmaatregelen ter verbetering van de doorstroming op knelpunten, bijvoorbeeld door toepassing van dynamische route-informatiepanelen.
- Implementatie van dynamische parkeerverwijssystemen en invoering van parkeerregulering in centrumgebieden.
- Level of service van het openbaar vervoer door aanpassing in het aantal lijnen en dienstregelingritten of invoering van vraagafhankelijk vervoer.

#### Beleidsproces.

Bij het beleidsproces gaat het om bestuurlijke processen waarvan de uitkomsten worden vastgelegd in beleidsnota's, notities en begrotingen. Het verbindt de ingezette middelen en menskracht met de voorgenomen verkeers- en vervoersmaatregelen. De wijze waarop van input tot output wordt gekomen, wordt bepaald door de doelmatigheid van het beleidsproces. Met betrekking tot indicatoren kan gedacht worden aan de stand van zaken met betrekking tot de besluitvorming op deelterreinen van het verkeer en vervoer.

#### Effecten.

Hierbij gaat het om de effecten die met het verkeers- en vervoersbeleid beoogd worden. Deze kunnen uit beleidsdoelstellingen worden afgeleid en in indicatoren worden uitgedrukt. Veelgebruikte indicatoren zijn:

- Personenmobiliteit: modal split naar motief en intensiteiten van et wegverkeer, maar ook bijvoorbeeld het autobezit, gebruik van transferia en P+R-terreinen (ketenmobiliteit).
- Bereikbaarheid: naar vervoerswijzen, typen infrastructuur en gebieden (wijken) met een verschillend profiel, bijvoorbeeld congestiekansen op de hoofdstructuur, vervoer gevaarlijke stoffen en verkeershinder,
- Leefbaarheid (milieu): onderscheiden naar bijvoorbeeld geluidsemissies, luchtkwaliteit, versnippering door infrastructuur, vervoer van gevaarlijke stoffen en verkeershinder.
- Verkeersveiligheid: hierin is er een onderscheid naar subjectieve en objectieve verkeersveiligheid. In de tweede categorie bestaat het onderscheid naar aantal en soort ongevallen, het aantal verkeersdoden in relatie tot black spots.
- Overig: het aantal bedrijven met vervoermanagement

#### Extern proces

Het externe proces is mede bepalend voor de effectiviteit van de getroffen maatregelen. Het gaat om ontwikkelingen buiten het verkeers- en vervoersbeleid om. Bijvoorbeeld:

- Demografische ontwikkelingen zoals de bevolkingsgroei en verandering in de bevolkingssamenstelling

- Economische ontwikkelingen zoals veranderingen in de werkgelegenheid, verschuivingen in zwaartepunten van sectoren of prijsveranderingen vervoerswijzen.
- Ruimtelijke ontwikkelingen zoals uitbreidingslocaties ten behoeve van wonen en werken.
- Technologische ontwikkelingen zoals schonere en stillere voertuigen, ICT.

Het schema biedt aanknopingspunten voor de analyse van de doelmatigheid en doeltreffendheid van het verkeers- en vervoersbeleid door indicatoren die deel uitmaken van één van de vijf elementen met elkaar in verband te brengen. Op basis van het schema kunnen bijvoorbeeld tegengestelde effecten optreden. De doelstelling om een modal shift (effect) in stedelijk gebied te bewerkstelligen, wordt bijvoorbeeld gestimuleerd door het verbeteren en uitbreiden van de fietsinfrastructuur (output) voor korte afstanden. Echter doordat de gemiddelde verplaatsingsafstanden van het woon-werkverkeer in dezelfde periode toenemen (externe invloed) blijft het aantal fietskilometers achter bij het beoogde niveau. De toename van de verplaatsingsafstanden kan het gevolg zijn van ruimtelijk beleid. Het fietsbeleid heeft derhalve niet gefaald, maar heeft vanwege externe invloeden niet het beoogde effect gehad.