

INTEGRAAL MOBILITEITSPLAN 2004-2010

GEMEENTE MIDDELBURG

ONTWERP PROGRAMMADEEL

**APRIL 2004
DIENST RUIMTE**

Inleiding.

Het integrale mobiliteitsplan Middelburg 2004-2010 bestaat uit een beleidsdeel en een programmadeel.

Onderhavig document is het programmadeel. Het document bevat een beschrijving van aandachtspunten en knelpunten op het gebied van verkeer en vervoer alsmede de eventuele maatregelen om knelpunten op te lossen of te verminderen. Voorzover bekend wordt tevens de kosten in beeld gebracht. Ten aanzien van de prioriteitsstelling wordt de volgende onderverdeling gemaakt.

Concreet komt het neer op de volgende prioriteiten met het volgende onderscheid:

PRIORITEIT 1: Hoge prioriteit (als volgt nader onderverdeeld):

Prioriteit 1a: kosten volledig gedekt

Prioriteit 1b: kosten gedeeltelijk gedekt

Prioriteit 1c: kosten (nog) niet gedekt

PRIORITEIT 2: Midden (gematigde) prioriteit

PRIORITEIT 3: Lage prioriteit

Overzicht knelpunten en mogelijke maatregelen.

AUTO

Knelpunt/aan dachtspunt	Omschrijving problematiek	Maatregelen
Route Schroeweg – Schroebrug – Tangent	Bereikbaarheidsknelpunt. In 1999-2000 zijn diverse maatregelen getroffen om de doorstroming te bevorderen. Door de bevolkingsgroei van Middelburg en Walcheren in combinatie met autonome groei (o.a. toename autobezit) van het autoverkeer komt de verhouding intensiteit – capaciteit weer terug op het niveau van vóór 1999/2000.	<p><u>Middellange termijn:</u> Door de komst van de N57 en de flankerende maatregelen op de Schroeweg zal het doorgaand verkeer op de Schroeweg – Schroebrug – tangent afnemen. Hiermee is het probleem (op zijn vroegst) in 2008 opgelost. De gemeente voert actief beleid om de N57 en de (lokale) aanvullende maatregelen gerealiseerd te krijgen.</p> <p><u>Korte termijn:</u> Op dit moment wordt gestudeerd op de mogelijkheden om de capaciteit ter plaatse van de Schroebrug te verhogen door fietsverkeer aan weerszijden in twee richtingen de brug te laten passeren. Dit concentreert het aantal fietsoversteekbewegingen op een beperkt aantal oversteekpunten waardoor de verkeerslichtenregelingen (groene golf) sneller worden. Ook voor het geleiden van de grote aantallen fietsers biedt dit voordelen. Tevens worden de verdere optimaliseringsmaatregelen van de groene golf op de Tangent meegenomen. KOSTEN: PM; (medio 2004 bekend) PRIORITEIT: 1c Uitvoering: 2005 (mits krediet verleend wordt); subsidie wordt gevraagd aan recreatie toervaart Nederland).</p>
Route Nederstraat Kaaien Stationsstr. Stationsbrug Kanaalweg	Bereikbaarheids - en verkeersveiligheidsknelpunt. Thans de meest logische route om vanuit noordoost Middelburg + Veere richting ten zuiden van het kanaal te gaan. Capaciteitsknelpunten doen zich voor op de gehele route. Vooral de Nederstraat en stationsbrug is daarnaast verkeersveiligheidsknelpunt	De komst van de N57 en flankerende maatregelen op de kaaienroute alsmede stationsbrug autovrij en kanaalweg verkeersluw biedt afdoende oplossing. Aandachtspunt blijft de kaaienroute ná realisatie N57, waarbij aangetekend dat deze route onvoldoende rustig wordt indien er geen aanvullende parkeergelegenheid is aan de oostzijde van de stad. Automobilisten zijn dan gedwongen het parkeerareaal aan de westzijde te bereiken via de route over de Blauwe Dijk.

		<p>Extra parkeergelegenheid aan de oostzijde (parkeergarage, transferium en/of overloopterrein) is dan ook noodzakelijk.</p> <p>Uit eerdere berekeningen was al bekend dat het gebied “binnenstad-oost” veel verkeer genereert; daarbij zal het een uitdaging moeten zijn om de verkeersrelaties zoveel als mogelijk van en naar de N57 te laten plaatsvinden om de kaaienroute te ontlasten.</p> <p><u>Middellange termijn:</u></p> <p>Maatregelen kaaienroute (zie voor beschrijving onderdeel FIETS)</p> <p>Uitvoering: ná openstelling van de N57, vooralsnog 2008–2009</p> <p>Kosten: pm</p> <p>Financiering: apart budget noodzakelijk</p> <p>PRIORITEIT: 3</p> <p>Onderzoek nieuwe parkeergelegenheid oostzijde (zie ook onderdeel parkeren)</p> <p>Uitvoering: tweede helft 2004</p> <p>Financiering: uit eigen exploitatie</p> <p>PRIORITEIT: 1c</p> <p><u>Korte termijn:</u></p> <p>Naast enkele kleinere maatregelen wordt voor de problematiek stationsbrug (fietsers in de knel) fietssuggestiestroken aangebracht als aanvullende maatregel op het bebordings- en belijningsplan en een goed werkende vri. Zie verder onderdeel fiets. (reeds uitgevoerd)</p>
<p>route Seisplein Seissingel Seispad</p>	<p>Bereikbaarheidsknelpunt</p> <p>Het Seispleincomplex bestaat uit een drietal vri's voor het Seisplein, Seissingel en Seispad. Gebleken is dat de vri's het verkeer onvoldoende verwerken ten opzichte van de aanwezige weg-capaciteit en het verkeersaanbod in de (zomer-)pieken uit noordelijke richting (file tot voorbij St. Laurens).</p>	<p>Uit modelberekeningen blijkt dat ook ná openstelling van de N57 het druk blijft op de Tangent. Vooruitlopend op openstelling van de N57 kan de efficiency van de verkeersregelininstallaties op korte termijn aangepakt worden. Voorgesteld wordt deze vorm van benuttingsmaatregel snel door te voeren binnen het VRI-beheerplan. Een en ander betekent een analyse door Goudappel Coffeng en van daaruit een maatregelpakket opdat de bereikbaarheid en doorstroming vanaf de noordkant wordt verbeterd.</p> <p>Kosten ± € 47.500,-; uitvoering 2004; PRIORITEIT: 1a</p>

		<p>Ingeschatte kosten vri-aanpassingen: Vooralsnog wordt ervan uitgegaan dat aanpassingen zich beperken tot aanpassing software met uitvoering vóór de zomer 2004. Mochten er zwaardere ingrepen moeten gebeuren dan is aanvullend krediet nodig of uitvoering in 2005 t.l.v. het VRI-beheerplan.</p> <p>Rendement zal uit analyse blijken.</p>
<p>Kruising Pr. Rooseveltl. – L. der Veren. Naties – Zandstraat Leliënd.weg</p>	<p>Bereikbaarheidsknelpunt.</p> <p>Onvoldoende verkeersafwikkeling op de Laan der verenigde naties (LVN) in de wijk Griffioen, met name in het zomer-halfjaar. Blokkade van de rotondes op de LVN waardoor de bereikbaarheid en leefbaarheid van de wijk Griffioen onvoldoende is en de barrière-werking van de weg toeneemt</p>	<p>De verkeersregelautomaat op kruispunt Sandberglaan – Pr. Rooseveltlaan is begin 2004 vervangen. Ook is filedetectie aangebracht. De verkeersregeling is instelbaar op meerdere programma's. Afhankelijk van het verkeersaanbod (ochtendspits, avondspits, dal, topdrukte, koopavond) wordt de meest efficiënte regeling automatisch ingesteld. De maximale wachtrij met 5% overschrijdingskans wordt in alle perioden korter dan 130 m (afstand kruispunt tot eerste rotonde).</p> <p>Geconcludeerd kan worden dat door deze maatregel de congestie op de LVN opgelost is. Echter het probleem is nu doorgeschoven naar het Seisplein (zie hierboven)</p> <p>Uitvoering 1e kwartaal 2004: financiering is geregeld binnen VRI-beheerplan REEDS UITGEVOERD</p>
<p>Pr.Rooseveltlaan, Kruising Noordweg</p>	<p>Leefbaarheids- en verkeers- Veiligheidsknelpunt.</p> <p>Betreft geluidhinder-problematiek voor de eerste lijnsbebouwing t.o.v. de weg in Klarenbeek. De kruising met de Noordweg kan als verkeersveiligheidsknelpunt worden aangemerkt.</p>	<p>Onderdeel van het project N57 is aanbrengen/verhogen van geluidwal langs de Pr. Rooseveltlaan.</p> <p>Verkeerslichten worden aangebracht bij Noordweg. Is onderdeel van project N57, mogelijk wordt dit eerder aangebracht.</p> <p>Uitvoering: 2006-2008</p> <p>Financiering: gekoppeld aan N57 budget PRIORITEIT: 1a</p>
<p>Roozenburglaan, Dauwendaelaan, Vrijlandstraat</p>	<p>Bereikbaarheids-, verkeersveiligheids- en leefbaarheidsknelpunt.</p> <p>Hoge verkeersdruk in de wijk, met name op de hoofdstructuur.</p>	<p>De verkeersdruk op de hoofdstructuur binnen Dauwendaele wordt naast eigen inwoners tevens veroorzaakt door verkeer vanuit zuidoost Middelburg richting noordzijde van het kanaal welke de drukte op de Schroeweg (gedeeltelijk) tracht te ontlopen en mensen uit datzelfde gebied die het winkelcentrum Dauwendaele bezoeken. Dauwendaele ligt op een "kruispunt" van diverse verkeersrelaties, ook vanaf de spoorwegovergang Kleverskerkseweg. Afhankelijk van herkomst en bestemming zal laatstgenoemd verkeer ná realisatie N57 meer gebruik maken van</p>

		<p>deze rijksweg en de iets rustiger geworden Schroeweg. Hiermee zal de verkeersdruk in Dauwendaele afnemen. Hiertegenover staat een (beperkte) toename van verkeer vanuit Mortiere welke gericht zal zijn op de voorzieningen (winkels, scholen etc.) in Dauwendaele. Naar verwachting zal deze toename kleiner zijn, dan de afname ten gevolge van de afname van de N57, waardoor het per saldo rustiger in de wijk wordt. Binnen Dauwendaele blijft de Vrijlandstraat een probleemstraat: smal profiel en véél functies, incl. busroute en winkelerf. Van het gebied Dauwendaele e.o. wordt een modelstudie gedaan om te zien of en, zo ja, op welke wijze het best ingespeeld kan worden op de afname van de verkeersdruk. Daarin wordt ook de motie van de PVDA betrokken t.a.v. de rijsnelheden op diverse wegen (30 km/u i.p.v. 50 km/u).</p> <p>Uitvoering onderzoek: 2004 (vier-in-één-project)</p> <p>PRIORITEIT: 1b</p>
Noordsingel	<p>Bereikbaarheidsaandachtspunt.</p> <p>Betreft aandachtspunt: Ná realisatie N57 kan mogelijkwijs op de route Nassaulaan – Sportlaan – Noordsingel e.o. sluijverkeer ontstaan richting binnenstad. Geëigende route voor dit verkeer is via het rondwegstelsel. Door flankerende maatregelen op de Nassaulaan wordt deze route reeds ontmoedigd, doch deze route dient nauwlettend in de gaten gehouden te worden.</p>	<p>Maatregelen worden genomen vanuit het project N57</p> <p>Genoemde route in monitoringssysteem opnemen.</p> <p>PRIORITEIT 1c</p>
Stromenwijk	<p>Verkeersveiligheids- en leefbaarheidsknelpunt.</p> <p>Vanwege circulatiemaatregelen (eenrichtingsverkeer e.d.) in en rondom de Stromenwijk zijn er klachten over omrijafstanden en toename van het verkeer in de Piet Heinstraat. Uit evaluatie blijkt dat de gemeten intensiteit onder de norm blijft.</p> <p>Het verkeersbeeld is ‘rommelig’ op de momenten dat de school en Arduinvestiging in – of uitgaan.</p>	<p>De evaluatie van de verkeersmaatregelen in de Stromenwijk toont aan dat de oorspronkelijk gestelde doelen grotendeels gehaald zijn. In verkeer en vervoer is het helaas vaak niet mogelijk om 100% tevredenheid te bewerkstelligen. Iets dergelijks speelt eveneens bij de Piet Heinstraat. Het verkeer blijft echter ruim onder de norm welke voor dergelijke straten geldt. Om het verkeersbeeld in de straat overzichtelijker te maken is inmiddels een parkeerinhalm voor bussen van Arduin gerealiseerd.</p> <p>In het kader van de herstructurering van de Stromenwijk en de daaraan gekoppelde unilocatie voor scholen aan de Keetenstraat en aanpassing winkelcentrum is het</p>

		<p>voorstel om de Oosterscheldestraat ter plaatse te herinrichten in de vorm van een zgn. winkelerf (vergelijk herstructurering in Magistraatwijk). De routing van verkeer vanuit de Stromenwijk richting binnenstad wordt – zoals nu ook al wenselijk is – nog nadrukkelijker richting de Westerscheldestraat geleid. Vooruitlopend op die herstructurering zullen reeds nu borden worden geplaatst om verkeer via de Maasstraat – Westerscheldestraat te leiden. Een en ander zal de Piet Heinstraat verder moeten ontlasten.</p> <p>Kosten: PM Financiering: Herstructurering Stromenwijk PRIORITEIT: 2</p>
Tweerichting en Turfkaai-Nieuwe Haven - Hoogstraat	Bereikbaarheidsknelpunt Knelpunt t.a.v. directheid van verbinding; omrijroutes voor de auto daardoor noodzakelijk.	<p>De instelling van eenrichtingsverkeer heeft twee belangrijke voordelen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Verhoging verkeersveiligheid, vooral voor de fietsers op deze route, vanwege afgenomen drukte in combinatie met het op sommige plaatsen krappe wegprofiel. Eveneens verkeersveiligere kruising met de Gortstraat-Vlissingestraat. 2. Efficiency groene golf op Tangent; indien genoemde route in tweerichtingen wordt opengesteld is een vri-regeling bij de Kruising Koestraat-Tangent noodzakelijk. Afgezien van de kosten (€200.000,-), heeft dit een negatieve beïnvloeding van de verkeersafwikkeling op de Tangent tot gevolg. <p>Binnen vier-in-één-project wordt netwerkanalyse gedaan van tweerichtingen; de voor- en nadelen zullen in dit project worden meegenomen en gerapporteerd aan de Raad.</p>
Bachtensteene e.o.	Bereikbaarheids- en leefbaarheidsknelpunt. Zoekverkeer naar parkeerplaatsen geeft overlast; autoverkeer loopt in een fuik omdat niet bekend is of er nog lege parkeerplaatsen beschikbaar zijn	<p>Voorgesteld wordt het gebied op te nemen in het te ontwikkelen dynamisch parkeerverwijzingssysteem. Substitutie van maaiveldparkeren (onder de Toren e.d.) maakt hiervan onderdeel uit. Dit betekent mogelijkerwijs afsluiting met beweegbare paal op de Groenmarkt. De eerste helft van 2004 wordt bekend hoe dit dynamisch parkeerverwijzingssysteem gerealiseerd kan worden. Dit is een pakket maatregelen dat vooruitloopt op de parkeergarage Bachtensteene.</p> <p>Kosten Bachtensteene: PM; financiering uit eigen exploitatie PRIORITEIT 1c</p>

<p>Molenwater Koepoortstr.t Molstraat</p>	<p>Leefbaarheids- en verkeers- veiligheidsknelpunt. Smalle straatjes – veel en snelrijdend verkeer van centrum naar Klarenbeek.</p>	<p>Snelheidsreducerende maatregelen Voorrangssituatie bij van Leersum (kruising met de Zuidsingel) wijzigen; eventueel aanvullen met snelheidsremmende maatregelen. Kosten: 40.00. Dekking: Nee PRIORITEIT: 2</p>
<p>Kruising Grevelingen- straat – Stromenweg</p>	<p>Verkeersveiligheidsknelpunt</p>	<p>Mede in het kader van de nieuwe brandweergarage en een fietsoversteek over de Stromenweg zal in 2004/2005 een VRI worden aangebracht. Kosten ten laste van het project Stromenweg e.o. (grondbedrijf). Kosten geraamd: 125.000,- PRIORITEIT: 1a</p>
<p>Kruising Koudekerkse weg- Stromenweg</p>	<p>Verkeersveiligheidsknelpunt/aandachtspunt</p>	<p>Mede afhankelijk van de resultaten van de ingebruikname van de S14/S15 zullen tellingen moeten uitwijzen of er sprake zal zijn van toe- of afname van het verkeer en de gevolgen daarvan voor de verkeersveiligheid op dit kruispunt. Zonodig zullen voorstellen gedaan worden tot aanpassing van het kruispunt in de vorm van een rotonde of vri. Belangrijk in deze is ook dat de ANWB bebording op de A58 aangepast zal worden. Kosten monitoring: pm; PRIORITEIT 1c Kosten aanpassen bewegwijzering A58: nihil voor gemeente Middelburg PRIORITEIT: 1a</p>
<p>Verkeersdruk Schuttershof, Nieuwlandse weg Arnemuiden</p>	<p>Bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsaandachtspunt</p>	<p>Mede vanwege de komst van een supermarkt in de Clasinastraat zijn de huidige en toekomstige verkeersintensiteiten geïnventariseerd. Alhoewel er geen sprake is van overschrijding van de maximum verkeersintensiteiten is het wenselijk om het doorgaande recreatieverkeer richting Veerse Meer zoveel als mogelijk om te leiden richting de korte termijn oplossing genoemd in de gebiedsvisie Veerse Meer. Kosten: uitgaande van co-financiering Veerse Meer partners € 20.000,- per partij. PRIORITEIT: 1c</p>

Externe bereikbaarheid	Bereikbaarheidsknelpunt De externe bereikbaarheid van (midden) Zeeland en Middelburg in het bijzonder.	Blijven inspanssen bij derden (V+W, Provincie) om externe bereikbaarheid . te vergroten. Aanleg A4 Dinteloord –B.O.Z, capaciteitsvergroting B.O.Z.- Roosendaal; waardoor bereikbaarheid vanuit West-Brabant vergroot wordt Verdubbeling Bernardweg. Kosten: nihil, budget: Gewone Dienst. PRIORITEIT :1a
Algemene parkeerproblematiek	Bereikbaarheidsknelpunt 1. Bewoners 2. Wo-we 3. Bezoekers binnenstad 4. Parkeerdruk in diverse wijken	Voor de binnenstad is in 2003 een evaluatie van het parkeersysteem uitgebracht; besloten is het parkeerbeleid grotendeels ongewijzigd te laten. In financiële zin zal door tariefsverhoging en invoering van een zomer-/wintertarief onder gelijkhouding van de parkeertarieven in de P-garages getracht worden de parkeerdruk op straatniveau te verminderen op een gemiddelde dag en de bezettingsgraad van de parkeergarages te laten stijgen. Het dynamisch parkeerverwijzingsstelsel zal hier mede toe bijdragen. Uit diverse wijken komen signalen over een tekort aan parkeerplaatsen; voornamelijk worden die signalen voor kennisgeving aangenomen en wordt verwezen naar straten in de omgeving waar mogelijk nog ruimte is. Het ontbreekt aan middelen en vaak ook aan ruimte om aan de vraag tegemoet te komen. Voor de binnenstad wordt onderzocht of en zo ja onder welke condities geparkeerd kan worden in de P-garages (in de nachtelijke uren). Met name nu er twee P-garages bijkomen zou dit een oplossing kunnen zijn. Kosten: PM PRIORITEIT: 2

<p>Uitbreiding parkeer- areaal oostzijde stad</p>	<p>Bereikbaarheidsknelpunt In het haalbaarheid onderzoek parkeerlocaties is aangegeven het parkeerareaal voor bezoekers aan de oostzijde van de stad uit te breiden. Genoemde locaties voor een parkeergarage zijn onder het Prins Hendrikdok of Damplein.</p> <p>Vanwege de N57 zullen substantiële verkeersstromen het centrum vanaf de oostzijde benaderen. Er is onvoldoende parkeerareaal aan de oostzijde is onvoldoende aanwezig.</p>	<p>Vanwege de komst van de N57 zal een parkeervoorziening van voldoende kwaliteit en capaciteit aan de oostzijde van de binnenstad worden gerealiseerd, teneinde binnenstadbezoekers afkomstig van de N57 zo min mogelijk via de kaaienroute te laten rijden.</p> <p>Kosten: pm PRIORITEIT: 1c</p>
<p>Transferia/ov erloopterrein en</p>	<p>Bereikbaarheidsknelpunt Vooral op de toeristische piekdagen (± 20 per jaar, afhankelijk van weersomstandigheden) is er een tekort aan bezoekersparkeerplaatsen in de binnenstad.</p>	<p>Onderzocht worden de mogelijkheden voor transferia en/of overloopterreinen aan de noord, oost, west en zuidzijde van de stad. In eerste instantie te onderzoeken locaties zijn: Zuidzijde: PDV parkeerterrein Noordzijde: Sandberglaan Oostzijde: terrein Oude Veerseweg Belangrijke te beantwoorden vragen bij dit onderzoek zijn: functie van het terrein, omvang, tariefstelling en wijze van voor- en natransport. Nut en noodzaak van dergelijke terreinen mede afhankelijk van functioneren dynamisch parkeerverwijzingssysteem.</p> <p>Kosten: PM PRIORITEIT: 3</p>

FIETS Algemeen		
Knelpunt/aan dachtspunt	Omschrijving problematiek	Maatregelen
Directheid van ver- bindingen/ Concurrentie positie voor de fiets	<p>Bereikbaarheidsknelpunt</p> <p>De kwaliteit van het fietsnetwerk wordt onder andere bepaald door de directheid (in afstand en tijd) van de routes. Als fietsers grote omwegen moeten maken dan is dit nadelig. Een goede score zou zijn een omrijdfactor van 1,25 maal de hemelsbrede afstand. Middelburg scoort 1,43 en dat is slechter dan gemiddeld. Dit is voor een deel te wijten aan de beperkte mogelijkheden om het kanaal te kruisen. Ook de vele bruggen om het centrum te bereiken beïnvloeden de score negatief.</p> <p>De directheid uitgedrukt in tijd wordt bepaald door oponthoud voor bijvoorbeeld verkeerslichten, open bruggen, e.d., en de gemiddelde snelheid die kan worden gereden. Op beide aspecten scoort Middelbrug goed.</p> <p>De totale score voor de directheid van de fietsroutes is matig.</p>	<p>De Fietsbalans pleit voor een goede netwerkanalyse, waarin vastgesteld wordt waar de belangrijkste fietsstromen plaatsvinden en waar ontbrekende schakels zijn. De gemeente pleit er daarnaast voor om – in het kader van een goede ketenverplaatsing – de verknoping met de voetgangersstromen in de binnenstad en de voorzieningen voor fietsparkeren hierin te betrekken.</p> <p>Via het zgn. vier-in-één-project wordt wijkgericht een netwerkanalyse van zowel de auto, fiets, voetganger als schoolroutes verricht hetgeen vervolgens moet leiden tot een samenhangend pakket aan verbeteringsvoorstellen binnen de wijk en tussen de wijk (met speciale aandacht voor de interactie met de binnenstad). De verbeteringvoorstellen zijn gericht op het verbeteren van de verbindingen en verhogen van de verkeersveiligheid en sociale veiligheid.</p> <p>PRIORITEIT: 1b</p> <p>De reeds bij het autoverkeer beschreven optie van fietscapaciteitsverhoging van de Schroevenbrug en concentratie van fietsoversteekbewegingen op een beperkt aantal punten aldaar zal leiden tot een soepelere verkeersafwikkeling voor zowel fiets als autoverkeer.</p> <p>PRIORITEIT: 1c</p>

Comfort (hinder)	<p>Bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsknooppunt</p> <p>Onder de categorie comfort (hinder) vallen stopfrequentie, de tijd die fietsers langzaam moeten rijden of lopen, hinder door smalle fietspaden of door overig verkeer, het niet hebben van voorrangrechten en het aantal maal dat er afslaan bewegingen moeten worden gemaakt.</p> <p>Middelbrug scoort slecht op het totaal van de aspecten comfort (hinder). Dit komt doordat fietsers te veel gehinderd worden door gebrekkige infrastructuur (te smalle fietsstroken) en overig verkeer. Vooral op de drukke wegen vormen de auto's een gevaar voor de fietsers die toch al op te smalle fietsstroken moeten rijden. De zeer slechte score op deze aspecten maken dat de totale score ook slecht is.</p>	<p>Het vraagstuk van aanpassing van drukke fietsverbindingen door deze autoluw te maken of te voorzien van gescheiden infrastructuur maakt onderdeel uit van het vier-in-één-project (PRIORITEIT: 1b) Door netwerkanalyses wordt onderzocht in welke mate het mogelijk is verbindingen binnen het netwerk verkeersluw(er) te maken. Een andere oplossing ligt in het verbreden van fietsinfrastructuur (o.a Kaaienroute, Langevieleweg); waardoor het tevens mogelijk wordt om kleine kinderen onder begeleiding van hun ouders te laten fietsen (PRIORITEIT: 3).</p> <p>Ten aanzien van de kanaalkruisingen geldt ook hier dat een groot deel van de problematiek opgelost is, nádat de N57 is opengesteld. De stationsbrug is dan verkeersluw; de Schroefbrug krijgt minder doorgaand autoverkeer te verwerken (PRIORITEIT 1a)</p>
Comfort (wegdek)	<p>Middelburg scoort slecht voor de categorie comfort (wegdek). De reden is dat het merendeel van de fietsvoorzieningen is uitgevoerd in straatsteen. De zogenaamde kinderkopjes in het centrum dragen ook niet bij aan het comfort.</p>	<p>De score voor comfort (wegdek) wordt bepaald door de kwaliteit van de bestrating. Asphalt is in de regel comfortabeler dan stenen bestrating. Als bij de aanleg van fietsvoorzieningen een type bestrating moet worden gekozen dan valt de keuze meestal voor betontegels - straatstenen. Dit heeft vele voordelen. De aanleg is goedkoper, onderhoud eenvoudiger, en veelal liggen er onder het fietspad kabels en leidingen die makkelijker toegankelijk zijn (bij werkzaamheden) als er stenen worden gelegd. Asphalt daarentegen is duur in aanleg, maar heeft als groot voordeel dat niet veel onderhoud nodig is. De oplossing ligt in het zoveel mogelijk asfalteren van fietsroutes, voorzover dit mogelijk is met betrekking tot de aanwezigheid van kabels en leidingen of extra investeren in het verleggen van de leidingen t.b.v. het rijcomfort. Voor het centrum is bestrating echter beter, gezien het aanblik en de inpassing in het historische stadsbeeld. PRIORITEIT 3)</p>

Aantrekkelijkheid (geluidhinder)	<p>Leefbaarheidsknelpunt</p> <p>Hoewel de aantrekkelijkheid van fietsroutes van meerdere aspecten afhangt, is in de Fietsbalans alleen geluidhinder in deze categorie geplaatst. Comfort, directheid, veiligheid bepalen ook de aantrekkelijkheid, maar zijn ondergebracht in aparte categorieën. Geluidhinder wordt veroorzaakt door autoverkeer dat dicht langs de fietsroutes rijdt.</p>	<p>Middelburg scoort goed op dit aspect. Slechts enkele routes liggen langs drukke wegen. Het is echter onoverkomelijk dat er wegen zijn waar veel autoverkeer overheen moet. In Middelbrug heeft de fietsers wel steeds de keuze om een alternatieve route te kiezen. Er is geen noodzaak tot het nemen van maatregelen.</p>
Bromfietsers op de rijbaan	<p>Bereikbaarheidsknelpunt</p> <p>Routing is niet altijd even duidelijk.</p>	<p>Binnen het vier-in-één-project worden de routes van de verschillende vervoerswijzen geanalyseerd. In dit verband zal de logica van routes van bromfietsers op de rijbaan worden beschouwd. PRIORITEIT: 1b</p>
Fietsparkeeren in kernwinkelgebied	<p>Bereikbaarheidsknelpunt</p> <p>Thans is er geen sprake van optimaal gebruik van de fietsenstallingen. Er is overlast van geparkeerde fietsen in de winkelstraten.</p>	<p>In het zomerhalfjaar van 2004 zal onderzoek verricht worden naar huidig en toekomstig gebruik en functioneren van de fietsparkeervoorzieningen. Dit in aanvulling op het reeds in 1998 ontwikkelde fietsparkeerplan welke gericht was op de herontwikkeling van de binnenstad. De resultaten van het aanvullende onderzoek verknoopt met de resultaten van de fietsnetwerkanalyse dient te leiden tot een aanvullend voorstel voor fietsparkeervoorzieningen in de binnenstad. Hierbij zullen tevens de mogelijkheden van aanvullende communicatie en eventuele (extra aangescherpte) handhaving worden meegenomen.</p> <p>Kosten: nihil</p> <p>PRIORITEIT: 1a</p>

Fiets specifieke knelpunten Uit knelpunten-nota	Omschrijving problematiek	Maatregelen
Schuifel-straat/Pottenmarkt	<p>Bereikbaarheidsknelpunt</p> <p>De fietsersbond geeft aan dat de route Kromme Weele – Schuifelstraat – Pottenmarkt v.v. onduidelijk is en zeker niet optimaal. De aansluiting op de Pottenmarkt is voor verbetering vatbaar en een vloeiende lijn over de Pottenmarkt tezamen met markering is gewenst</p>	<p>De Pottenmarkt wordt door twee stromen fietsverkeer gebruikt: een stroom verkeer van west naar oost en vice versa. Dit verkeer gebruikt de Pottenmarkt als verbinding tussen Markt en Langeviele respectievelijk Schuifelstraat. De Langeviele is ingericht als winkelstraat (voetgangersgebied) en mag slechts vanuit één richting bereden worden (namelijk richting Markt). Het toestaan van tweerichtingsfietsverkeer in de Langeviele is niet aan de orde gezien eerdere besluitvorming. Slechts buiten winkelopeningstijden zou dit een oplossing zijn. Het fietsregime in de winkelstraten zal in het beleidsplan fietsparkeren (oktober 2004) worden meegenomen.</p> <p>De andere hoofdrichting is van noord naar zuid en vice versa. Dit verkeer gebruikt de Pottenmarkt als verbinding tussen de Kromme Weele en de Gortstraat. In het kader van de herinrichting van de Pottenmarkt is een wat ruimere bocht aangebracht, waarmee het probleem deels wordt opgelost. Conclusie: de ervaren onduidelijke inrichting van de route is deels opgelost met de herinrichting van het kernwinkelgebied. REEDS UITGEVOERD</p>
Kruisingen Langeviele-route	<p>Verkeersveiligheidsknelpunt</p> <p>Door de Fietsersbond ENFB is aangegeven dat deze route een aantal onoverzichtelijke kruisingen kent met ingewikkelde constructies om richting stad te fietsen. Met name het kruispunt Langevieleweg / Langevielelingel / Vlissingesingel, gelegen tussen Banckertplein en Zandstraat wordt als knelpunt ervaren.</p>	<p>Verbetering van de situatie op de kruising van de Langevieleweg met de Langevielelingel en de Vlissingesingel is gerealiseerd door de herinrichting van de Langevielebuitenbrug die in 2002 is uitgevoerd conform het hierover genomen raadsbesluit van april 2001. Daarbij is o.a. ook de houten (nood)fietsbrug verwijderd en zijn de fietsroutes teruggebracht naar de Langevielebuitenbrug. Een voordeel daarvan was dat het kruisingsvlak ten westen van de brug kleiner (en dus overzichtelijker) kon worden gemaakt. REEDS UITGEVOERD.</p>

<p>Fietsverbinding tussen Langevielebrug en kaaieroute</p>	<p>Door de Fietsersbond ENFB wordt aangegeven dat een rechtstreekse verbinding voor fietsers ontbreekt op deze route. Fietsers dienen een te grote omweg te nemen. Genoemd knelpunt dateert uit de periode dat de houten noodbrug er nog lag.</p> <p>De route maakt een behoorlijke omweg (met hoogteverschillen) maar is in twee richtingen te fietsen.</p> <p>Wat echter de meeste fietsers doen is oversteken naar de Zandstraat en van daaruit via Pottenbakkersingel naar de Koestraat. Dit is alleen mogelijk richting centrum.</p> <p>Komende vanuit het centrum moeten fietsers toch via Vlissings Bolwerk.</p>	<p>Met het geschikt maken van de Langevielebrug voor fietsverkeer in twee richtingen en het kruispunt met de Looiersingel / Het Groene Woud voor fietsers vanuit twee richtingen is over te steken, dan kan de doorgaande route (voor beide richtingen) lopen tot de entreepartij van de Konmar. Er moet nog gesproken worden over herinrichting tot voetgangersgebied. De relatie van en naar de Koestraat blijft lopen over het Vlissings Bolwerk naar de Geerebrug.</p> <p>Conclusie: de verbindende route Langevielebrug – Koestraat – Kaaieroute blijft lopen via het Bolwerk. Via onderhandelingen met de Konmar en omliggende detailhandel kunnen afspraken worden gemaakt over het afsluiten voor fietsers en het herinrichten tot voetgangersgebied voor het gebied rondom de Konmar. Daarbij hoort ook de openstelling en inrichting van de Beenhouwersingel voor fietsverkeer in twee richtingen.</p> <p>Voorstel: het totaalplan moet nog worden besproken en uitgewerkt: daarna een inrichtings- en financieringsvoorstel</p> <p>Geschatte kosten: 700.000,-</p> <p>PRIORITEIT: 2</p>
<p>Schroebrug</p>	<p>Bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsknelpunt</p> <p>De Fietsersbond ENFB meldt dat het profiel van de Schroebrug te smal is voor het verwerken van grote stromen fietsverkeer. Dit geeft regelmatig conflicten tussen (brom)fietsers onderling.</p>	<p>Oplossing:</p> <p>Anders dan capaciteitsvergroting in de vorm van een extra brug (parallel) aan de Schroebrug voor voetgangers (waarna de voetpaden op de brug bij de fietspaden kunnen worden betrokken) is er (naar verwachting) geen oplossing voor dit probleem. Zowel voor autoverkeer als voor fietsverkeer is dit de belangrijkste oeververbinding van Middelburg. Vooral het verkeer van en naar de scholen en kantoren kan tot grote drukte en chaos leiden. Niettemin leidt deze drukte zelden tot ongevallen omdat het autoverkeer gescheiden wordt afgewikkeld.</p> <p>De Schroebrug is een provinciale brug. Daarom is bij de provincie aandacht gevraagd gevraagd voor dit probleem. Thans loopt er een gezamenlijk onderzoek naar de mogelijkheden om de capaciteit van de brug te vergroten; mede vanwege het optimaliseren van de doorstroming voor het autoverkeer voor de korte termijn.</p>

		<p>PRIORITEIT: 1c</p> <p>Zie verder voor verbetering verkeersverbindingen tussen noord- en zuidkant van het Kanaal, het onderdeel stationsbrug alsmede langzaam verkeersverbinding oostzijde</p>
Verbeteren meiveldroute	<p>Bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsknelpunt</p> <p>De Fietsersbond vindt dat deze route verbeterd moet worden, zeker met het oog op de ontwikkeling van Mortiere. Het fietsverkeer conflicteert met recreatief wandelen en de route is onlogisch en indirect.</p>	<p>Bezien binnen vier-in-één-project.</p> <p>Project 4-in-1: PRIORITEIT 1b</p> <p>Een mogelijke oplossing is een vrijliggend in twee richtingen bereden fietspad langs de (westzijde van de) Schroeweg. Kosten € 175.000,-; PRIORITEIT: 3</p>
Fietstunnel onder het station	<p>Sociale veiligheids- en bereikbaarheidsknelpunt</p> <p>De Fietsersbond ENFB geeft aan dat het tunneltje onder het station bekend staat als 'eng' (ofwel sociaal onveilig). De oostelijker gelegen fietstunnel heeft een steile hellingshoek. De oversteek over de Kanaalweg naar de stationsbrug is lastig. Hier behoort een sociaal veilige fietsroute richting het centrum te liggen.</p>	<p>Om een vloeiende doorgang voor de fietsers te garanderen hebben de fietsers voorrang gekregen op de kruising met de Segeerssingel. . Verder moet er aandacht worden besteed aan de fietsroute tot aan de Vrijlandstraat, onder andere door middel van ANWB bewegwijzering.</p> <p>De hellingshoek van de fietstunnel wordt bepaald door de aanwezige ruimte om hoogteverschillen te overwinnen. Deze ruimte is ter plaatse beperkt. Echter, het hellingspercentage is wel binnen de norm gebleven. Wordt in vier-in-één project meegenomen; PRIORITEIT 1b</p>
Stationsbrug- Stationsstraat	<p>Bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsknelpunt.</p> <p>Door de Fietsersbond ENFB wordt aangegeven dat fietsers die de Stationsstraat moeten oversteken van en naar de bibliotheek dit als lastig ervaren. Automobilisten hebben weinig geduld. De Stationsbrug is te smal voor de grote stromen verkeer, waaronder bussen, auto's, fietsers en wandelaars.</p>	<p>De Stationsbrug is veel te smal voor alle verkeer dat er in de huidige situatie overheen moet. Overigens is de brug in beheer en eigendom bij de Provincie Zeeland. De enige oplossing hiervoor is het afsluiten van de brug voor autoverkeer. Slechts bussen, taxi's, voetgangers en (brom)fietsers zouden gebruik moeten mogen maken van de brug. Dit is op korte termijn echter niet mogelijk. Wel zal dit na aanleg van de N57 worden ingevoerd (ongeveer 2008). Tot die tijd blijft zal door middel van het aanbrengen van fiets-suggestiestroken de positie van de fiets ten opzichte van de auto worden verbeterd. REEDS UITGEVOERD.</p>
Kaai-Nederstraat	<p>Verkeersveiligheidsknelpunt.</p> <p>De Fietsersbond ENFB geeft aan dat de route een belangrijke doorgaande functie heeft. De fietsstroken zijn te smal. De linksaffer richting Nieuwstraat is lastig. Eveneens is linksaf richting Dam voor fietsers komende</p>	<p>Voor de kaaienroute is een inrichtingsschets door een adviesbureau (Witteveen & Bos) gemaakt. De uitgangspunten van deze inrichtingsschets zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - fietsers krijgen meer ruimte ("meer rood asfalt") - de hoeveelheid autoverkeer wordt teruggedrongen ("minder zwart asfalt") - het aantal parkeerplaatsen blijft gelijk.

	<p>vanaf de Beatrixbrug lastig en onveilig.</p> <p>De fietsstroken zijn te smal en bieden geen comfort aan de fietsers door de gebrekkige kwaliteit van de bestrating (trottoirtegels). Ouders kunnen niet naast hun kinderen fietsen en fietsers kunnen elkaar niet inhalen. Dit gebeurt natuurlijk wel en dan bevindt de fietser zich op de rijbaan voor de auto's, met alle onveilige gevolgen vandien. Het aanpassen van het profiel in de breedte zou mogelijk zijn door de parkeervakken langs de Binnenhaven of langs de woningen weg te laten. Een snelle en goedkope oplossing is er echter niet.</p>	<p>Er wordt nog een communicatieplan opgesteld waarin wordt beschreven hoe en wanneer de schets wordt voorgelegd aan de bewoners en andere belanghebbenden in de binnenstad.</p> <p>Deze herinrichting kan pas gerealiseerd worden zodra de N57 functioneert; immers dan is er een alternatief voor verkeersstromen met herkomst ten zuiden van het kanaal en bestemming ten noordoosten van de binnenstad en/of Veere (vice versa). Uiteraard zal door middel van flankerende maatregelen op de Schroeweg dit verkeer ook daadwerkelijk via de N57 gedirigeerd dienen te worden.</p> <p>Het tijdstip waarop dit alles speelt is afhankelijk van de planning van de N57. Zoals bekend zal op zijn vroegst in 2008 de N57 operationeel zijn.</p> <p>Belangrijk hierbij is dat er 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 (zie ook bij de auto, onderdeel parkeren).</p> <p>De fietsers die linksaf moeten voor de Nieuwstraat moeten op de fietsstrook stoppen om te wachten totdat de weg vrij is om over te steken. Dit hindert de overige fietsers. Onderzocht wordt of hier een voorsorteervak voor fietsers kan worden aangelegd. Dit blijkt te kunnen omdat in 2002 de rijrichting van de Nieuwstraat wordt omgedraaid. De zuidelijk rijbaan van de Bierkaai kan daartoe zonodig ter plaatse van het voorsorteervak even uitbuigen richting kanaal.</p> <p>Het feit dat de rijrichting voor autoverkeer in de Nieuwstraat wordt omgedraaid heeft geen invloed op het fietsverkeer van en naar deze éénrichtingsstraat. De linksafbeweging voor fietsers vanuit de Nieuwstraat de Bierkaai op is nu ook geen probleem.</p> <p>De linksaffer na de Beatrixbrug is een groter probleem. Deze T-kruising heeft een afbuigende doorgaande richting, wat voor fietsers altijd lastiger oversteken is dan een reguliere T-kruising met geregelde voorrang. De ruimte laat het hier niet toe een</p>
--	--	--

		<p>oplossing toe te passen zoals voor de linksaffer richting de Nieuwstraat.</p> <p>Conclusie: Afhankelijk van de beschikbaarheid van middelen kan het project in 2008/2009 worden uitgevoerd, ná openstelling van de N57.</p> <p>Kosten: PM, geen dekking</p> <p>PRIORITEIT: 3</p>
Singels	<p>Verkeersveiligheidsknooppunt</p> <p>Door de Fietsersbond ENFB wordt aangegeven dat door automobilisten te hard wordt gereden op de singels. Dit samen met de moeilijke kruisingen geeft onveilige situaties voor fietsers en vermindert de aantrekkelijkheid van deze routes. Het gaat specifiek om de volgende kruispunten: Noordsingel – Sportlaan, Langevielesingel – Langevielebrug en Seissingel – Seisbrug.</p>	<p>De singels lopen nu parallel aan de Veste om de binnenstad van Middelburg. Ze worden zowel door het autoverkeer als door het fietsverkeer gebruikt. In de toekomst wordt het huidige maximumsnelheidsregime van 50 km/h door de invoering van Duurzaam Veilig teruggebracht naar 30 km/h, met daar waar nodig (op black spots) aanvullende infrastructurele snelheidsremmende maatregelen. Hiernaast kan opgemerkt worden dat de vele bochten in de Singels een snelheidsverlagende werking hebben.</p> <p>Conclusie: door de invoering van Duurzaam Veilig Verkeer zal de snelheid van het autoverkeer op de Singels afnemen.</p> <p><u>Noordsingel – Sportlaan</u></p> <p>Deze kruising maakt deel uit van de parkeeroute. De doorgaande route buigt dus af, en dat is altijd lastig voor fietsers. De problemen liggen dan ook niet bij de hoge snelheden, maar bij de lastige oversteek van de kruising. Het wijzigen van de voorrangssituatie is de enige mogelijke oplossing, maar is voor het autoverkeer (met name op de parkeeroute) niet gewenst. Conclusie: handhaven huidige voorrangssituatie en verkeerscirculatie.</p> <p>Geen nadere besluitvorming nodig.</p> <p><u>Langevielesingel – Langevielebrug</u></p> <p>Dit knooppunt is hierboven reeds beschreven.</p> <p><u>Seissingel – Seisbrug</u></p> <p>De kruising maakt deel uit van de route tussen de autosnelweg A58 en de N57 naar St. Laurens. Een belangrijke route waar de auto de belangrijkste verkeersdeelnemer is. De fietsers zal hier ondergeschikt blijven.</p> <p>Conclusie: Binnen de inframogelijkheden (beperkte breedte fietspad) zijn er geen mogelijkheden voor verbetering, behalve een zware ingreep op brug en talud van de Veste.</p> <p>Singels worden meegenomen in vier-in-één-project: PRIORITEIT 1b</p>

<p>Voorrangsregeling Noordwegroute</p>	<p>Verkeersveiligheidsknelpunt. Door de Fietsersbond ENFB wordt aangegeven dat op voorgenoemde route alleen bij de Herengracht de voorrang geregeld is. De andere kruisingen zijn probleemsituaties. De doorgaande fietsroute zou zoveel mogelijk voorrang moeten krijgen. Klein Vlaanderen nodigt door de breedte van het profiel uit tot hard rijden, wat gevaarlijk is en oncomfortabel (onveiligheidsgevoel) voor fietsers.</p>	<p>Oplossing: De knelpunten gesignaleerd door de Fietsersbond met betrekking tot de voorrangsregeling op de Noordwegroute worden aangepakt met de categorisering van de wegen in Middelbrug en het inrichten van verblijfsgebieden in het kader van Duurzaam Veilig. De genoemde wegen worden onderdeel van een 30 km/h gebied waarmee een veiligere situatie zal ontstaan voor het fietsverkeer. Binnen deze gebieden zijn in principe alle kruispunten zonder voorrangsregeling. Fietsers moeten dus voorrang verlenen aan alle bestuurders van rechts. Of prominente fietsroutes incidenteel hierop een uitzondering kunnen vormen wordt momenteel onderzocht. Conclusie: geen extra maatregelen buiten de aanpassingen volgens Duurzaam Veilig categorisering (onderdeel vier-in-één-project: PRIORITEIT: 1b). Wel zal een VRI worden aangebracht op de kruising Noordweg – Pr. Rooseveltlaan voordat die weg wordt doorgetrokken naar de N57.(onderdeel N57; PRIORITEIT 1a).</p>
<p>Langzaam verkeersverbinding over kanaal</p>	<p>Bereikbaarheidsknelpunt. Een langzaam verkeersverbinding ten oosten gelegen van de Stationsbrug kan, gezien de fietserstromen als ontbrekende schakel worden beschouwd.</p>	<p>Mede vanwege de ruimtelijke ontwikkelingen in het stationsgebied is in de kwaliteitsatlas een langzaam verkeersverbinding ter hoogte van het Maisbaaigebied gesitueerd. Om nautische redenen zal deze verbinding meer oostwaarts, ter hoogte van Havendijk – de Punt worden gesitueerd. De verbinding vormt een nieuwe schakel in de lokale fietsverbindingen alsmede de fietsverbindingen R6 (Arnhemseweg – Kanaalweg) en R7 (Nieuw-en St. Joosland-Arnestein-Kanaalweg). Voorstel: nieuwe route opnemen bij de aanpassing van het Masterplan Stationsgebied, wel financiering/exploitatieberekening. Kosten: € 4.000.000,- PRIORITEIT: 3</p>
<p>Fietsoversteek Noordweg St.Laurens</p>	<p>Verkeersveiligheidsknelpunt; Veelvuldig gebruikte fietsoversteek door alle doelgroepen: schoolkinderen, mMiddelbare scholieren, recreatieverkeer, wo-we verkeer etc.</p>	<p>Wordt meegenomen in vier-in-één-project. Weg is van Rijkswaterstaat; dus deze instantie primair (financieel) verantwoordelijk. Thans wordt gedacht aan snelheidsremmend plateau welke eveneens attentieverhogend werkt. Tevens problematiek van verkanting weg vanwege bocht opgelost. Kosten: door externe gedragen PRIORITEIT 1a.</p>

voetganger	Omschrijving problematiek	Maatregelen
Algemeen: Verkeers- veiligheid	Vooraf de combinatie kwetsbare voetgangers (kinderen tot 12 jaar, ouderen, gehandicapten) met veel verkeer kunnen verkeersveiligheidsknelpunten opleveren.	Onderdeel van het vier-in-één-project is het verbeteren van voetgangersroutes en schoolroutes en –omgevingen. Het accent ligt dan vooral op het verhogen van de verkeersveiligheid en verbeteren van loopbaarheid voetpaden en trottoirs. Daarnaast specifieke aandacht voor het verkeersveiliger maken van oversteken. PRIORITEIT: 1b
Algemeen: comfort	Particuliere stoepen voor (monumentale) huizen verstoren het loopgemak voor ouderen. Elke stoep is anders qua vorm, hoogte etc. Vooral ouderen (met rollators) en gehandicapten ondervinden hiervan last.	Op korte termijn is het niet mogelijk dit te veranderen. Op lange termijn kan bij de uitvoering van een gedeelte van het stoepenplan de trottoirs meegenomen worden om e.e.a. te veranderen. Bestaande hoogteverschillen tussen de stoepen onderling zijn echter niet te nivelleren. Op veel plaatsen in de gemeente zijn voor de monumentale stoepen een extra stoep gerealiseerd. Deze extra stoep hebben een comfortabeler looppad zonder trapjes. Kosten: pm; meenemen beoordelen in uitvoering beheer en onderhoudsprogramma PRIORITEIT: 3
Openbaar vervoer	Omschrijving problematiek	Maatregelen
Algemeen: basiskwaliteit	Bereikbaarheidsaandachtspunt . De basiskwaliteit van het OV (specifiek busvervoer) staat om financiële redenen voortdurend onder druk en is derhalve een bron van zorg.	Vanuit de regionale functie van Middelburg en de sociale functie van het OV is de inzet van de gemeente gericht op voldoende basiskwaliteit van het openbaar vervoer. De gemeente heeft niet de bevoegdheid/mogelijkheden actief in te grijpen in het O.V.; de aansturing gebeurt door de Provincie, mede op basis van het O.V.-beleidsplan van de provincie. Dat plan was ook de basis voor de aanbesteding van het O.V.-net zoals dat in 2002 heeft plaatsgevonden. PRIORITEIT 1a

Goederen- vervoer	Omschrijving problematiek	Maatregelen
externe bereikbaarheid	Bereikbaarheidsaandachtspunt. De ligging van Middelburg t.o.v. het landelijke autosnelwegennet is met name het hoefijzer van autosnelwegen rond Zeeland van belang, bestaande uit de A15 aan de zuidzijde van R'dam, de A4 (de Zoomweg, waarvan nog delen ontbreken) en de Belgische expressweg. Completering van de Zoomweg, en daarmee van het hoefijzer is voor de externe bereikbaarheid van groot belang. In het interregionale en regionalewegennet is vooral de N57 van belang.	Blijvende inzet voor een goede externe bereikbaarheid van zowel personenverkeer als goederenvervoer, waarbij de realisatie van de Zoomweg-Noord een heel essentiële schakel is. Het niet realiseren daarvan kan de druk van vrachtwagenverkeer tussen Europoort en Walcheren doen vergroten, hetgeen zeer ongewenst is. Verder dient de capaciteit van de A58 tussen Roosendaal en Bergen op Zoom te worden vergroot ivm. De bereikbaarheid van Zeeland. Daarom op bestuurlijk niveau blijven aandringen op voltooiing van de A4-route in West-Brabant en vergroting van de capaciteit tussen Roosendaal en Bergen op Zoom. PRIORITEIT 1a
Bevoorrading	Bereikbaarheidsknelpunten Geblokkeerde straten in de binnenstad/kernwinkelgebied.	Onderzoek mogelijkheden bevoorrading binnenstad met kleinere eenheden en gezamenlijk distributiecentrum met andere steden: Kosten 30.000,-; geen dekking PRIORITEIT: 2
Vrachtwagen parkeren	Parkeren van vrachtwagens langs de wegen in Arnestein (problemen op het gebied van verkeersveiligheid, schade wegdek en toegankelijkheid bedrijven)	Onderzoek naar parkeerterrein voor vrachtwagens. Kosten pm PRIORITEIT 2
Mobiliteits Management	Omschrijving problematiek	Maatregelen
Algemeen: Stimulering innovatieve ideeën	Bereikbaarheidsaandachtspunt. Ter geleiding van de (auto)mobiliteit en ter vergroting van de keuzemogelijkheden van de mobilist kunnen innovatieve maatregelen een rol spelen.	Gemeente zet in op het stimuleren van innovatieve ideeën en uitwerkingen: zoals: <u>OV-fiets</u> : een systeem van huurfietsen, die al op een aantal plaatsen in Nederland goed functioneert <u>Vervoersmanagement</u> : houd het bedrijf bereikbaar door werknemers te stimuleren met de fiets, openbaar vervoer of same in de auto (carpoolen) naar het werk te komen <u>Vervoer over water</u> : watershuttles e.d. <u>Kinderen anders naar school</u> : Voorlichtingscampagne(s) gericht op gedragsverandering teneinde te bewerkstelligen dat kinderen minder met de auto naar school worden gebracht.

		<p><u>Groene golf voor fietsers:</u> Voorzover inpasbaar beperking wachttijden fietsers voor vri's, bijvoorbeeld door tweemaal groen per vri-cyclus.</p> <p>Stimulering mobiliteitsmanagement: PRIORITEIT 1a</p>
Verkeers- veiligheid algemeen	Omschrijving problematiek	Maatregelen
	<p>Verkeersveiligheidsaandachtspunt.</p> <p>Een verdere voortzetting van duurzaam veilig 2e fase.</p>	<p>De verdere uitwerking van duurzaam veilig vindt plaats binnen het vier-in-één-project. De hieruit voortvloeiende maatregelen zullen medio 2004 gerapporteerd worden. Een aandachtspunt hierbij is wel de (hoogte van) de beschikbare subsidiebedragen.</p> <p>De infrastructurele maatregelen behorende bij de eerste fase Duurzaam Veilig hebben ongeveer € 450.000,- gekost. Hiermee is voor de helft van de gemeente Middelburg het concept Duurzaam Veilig toegepast. Ervan uitgaande dat de verdere voltooiing van het concept Duurzaam Veilig voor het overige deel eveneens een soortgelijk bedrag zal betekenen, zal een bedrag van wederom € 450.000,- aangewend dienen te worden.</p> <p>PRIORITEIT: 1b</p>
Handhaving	Efficiënte handhaving	Deelname aan pilot Integrale Verkeershandhaving (verbetering samenwerking strafrechterlijke en bestuurlijke kolom).

Verkeersleefbaarheid en milieu.	Omschrijving problematiek	Maatregelen
<p>Vervoer over water/Kanaal door Walcheren.</p>	<p>De aspecten die hierbij aanbod komen zijn voornamelijk geluid en het vervoer van gevaarlijke stoffen.</p> <p>Geluid: Voor het geluid veroorzaakt door waterwegen zijn nog geen wettelijke normen. Klachten betreffende lawaai van de waterweg zijn bij de gemeente niet bekend.</p> <p>Externe veiligheid: Uit het in verband met de ontwikkeling 1e fase van het Stationsgebied verrichte onderzoek naar de risicocontour rondom het kanaal blijkt dat de externe veiligheidsaspecten bij vervoer over water geen probleem is.</p>	<p>Er worden geen concrete maatregelen voorgesteld.</p>
<p>Luchtvaart</p>	<p>Zeeland Airport is het dichtsbijzijnde vliegveld. Van het vliegveld zijn de geluid- en risicocontouren bekend. Op basis van de klachten blijkt het vliegveld behoorlijk wat geluidsoverlast te veroorzaken. Ook zijn de geluid- en risicocontouren van het vliegveld belemmerend voor de ontwikkeling van het Oranjeplaatgebied.</p>	<p>In het kader van de uitvoering van de concept gebiedsvisie Veersemeer wordt bezien hoe nu en in de toekomst omgegaan zou kunnen worden met het vliegveld en op welke wijze en onder welke voorwaarden de belemmeringen geminimaliseerd kunnen worden. Een draaiing van start- en landingsbaan is een mogelijke maatregel.</p>

Railvervoer	<p>Goederenvervoer.</p> <p>Goederenvervoer zal plaats gaan over het nieuwe Sloespoor. Het tracé van het sloespoor is aan de oostgrens van ons grondgebied gelegen en zal ter hoogte van de Sloedam aansluiten op de bestaande spoorlijn. Binnen de gemeente Middelburg zijn de gevolgen van het goederenvervoer per spoor gering. Dit geldt voor zowel geluid als risico. Wel ligt er een geluidscontour richting Oranjeplaat (225 meter uit het spoor).</p> <p>Personenvervoer.</p> <p>De bestaande rail waarop personenvervoer plaatsvindt voldoet voornamelijk in Arnemuiden niet aan de voorkeursgrenswaarden voor railverkeer. Tevens zijn er natuurlijk nog vele woningen in de omgeving van het spoor die niet op de raillijst staan maar waarbij de geluidbelasting niet aan de voorkeursgrenswaarde voldoet.</p>	<p>De woningen die op de zgn. A-lijst staan komen in aanmerking voor sanering. Het tijdstip waarop is afhankelijk van prioriteitstelling (urgentie) en de door het rijk beschikbaar gestelde budgetten.</p>
Wegverkeer	Externe veiligheid (vervoer gevaarlijke stoffen)	<p>De aangewezen route voor gevaarlijke stoffen loopt vanaf de A58 via Vlissingen over de Nieuwe Vlissingeseweg-Stromenweg-Koudekerkseweg- Laan der Verenigde Naties-Sandberglaan-Leliëndaalseweg-Noordweg-Wilgenhoekweg etc.</p> <p>De aanwijzing van de route geschiedt door de Provincie in overleg met de gemeenten. Bezien wordt of deze route kan worden aangepast ná openstelling van de nieuwe N57; het gaat voornamelijk om transporten vanaf de A58 naar Midden- en Noord- Walcheren.</p>

	<p>Luchtkwaliteit: Het wegverkeer heeft grote invloed op de luchtkwaliteit en met name geldt dit voor NOx en benzeen. Op grond van het besluit luchtkwaliteit vindt jaarlijkse rapportage plaats. De meest kritische rijks-, provinciale- en gemeentelijke wegen zijn onderzocht. Hieruit blijkt dat er op enkele plaatsen een overschrijding van de grenswaarde is.</p>	<p>Uit onderzoek blijkt dat er in 2010 mede door aanleg N57 aan de grenswaarde wordt voldaan. In dat onderzoek is zowel Nox als PM10 onderzocht. PM10 (stof) is een landelijk probleem. Vooral nog is benzeen niet onderzocht. Er wordt vanuit gegaan dat indien NOx niet problematisch is er tevens aan de normen voor benzeen wordt voldaan. Zie hiervoor bijgevoegde rapportage. Daarnaast wordt elke nieuwbouw waarvoor een planologische procedure noodzakelijk is (artikel 19 of een nieuw bestemmingsplan) onderzocht. De parkeerkeiler voor het theater is onderzocht op benzeen en voldoet.</p>
	<p>Geluid: A-lijst: Geluidbelasting is hoger dan 65 dB(A).</p> <p>B-lijst. Geluidbelasting tussen de 60 en 65 dB(A) Deze lijst is ooit opgesteld, maar nooit formeel door de Minister vastgesteld.</p> <p>R/S-regeling: Voor woningen gelegen aan de Rijksweg A58 geldt de R/S-regeling (rijkswegen saneringsregeling). Dit betreffen woningen in Nieuwland (zie bijvoegde bladzijde akoestisch onderzoek Grontmij voor N57). Door Rijkswaterstaat wordt een nota gemaakt over de R/S-regeling Nieuw en St. Joosland in het kader van de N57. Bij reconstructie van A58 in het kader van de aansluiting</p>	<p>Deze woningen zijn deels gesaneerd of worden in de toekomst gesaneerd. Hiervoor wordt jaarlijks uit het ISV-budget geld beschikbaar gesteld. Sanering in dit geval houdt in dat geluidsisolerende maatregelen aan de gevels van die woningen worden getroffen zodat een acceptabel binnengeluidniveau wordt bereikt (indien gevel onvoldoende geluidwerend is). Landelijk wordt geschat dat het afwerken van de A-lijst tot 2020 gaat duren. Momenteel loopt het saneringsproject aan de Langevieleweg en omgeving en is een begin gemaakt met sanering van de Bierkaai en de Rouaansekaai.</p> <p>De geluidsoverlast veroorzaakt door het verkeer kan op 3 verschillende wijzen worden aangepakt. Dit zijn maatregelen aan de bron, maatregelen in het overdrachtsgebied en maatregelen bij de ontvanger.</p> <p><i>Maatregelen aan de bron.</i></p> <p>Dit zijn maatregelen aan het voertuig of aan de weg. Voertuigen worden steeds stiller. Voornamelijk bij vrachtauto's heeft dit een positief effect. Bij personenauto's is helaas buitenom een stiller binnencomfort nog weinig bereikt. De bedoeling is wel om dit Europees beter te gaan regelen en ook stillere banden te gaan produceren maar zover is het nog niet.</p> <p>Het aanleggen van geluidarmasfalt wordt steeds vaker toegepast. Niet overal is elk</p>

	<p>op de N57 zal de sanering van die woningen plaatsvinden.</p> <p>Zowel voor wegen die in 1986 niet op de A of B-lijst voorkomen en voor wegen die na 1986 zijn aangelegd of woningen die na die periode binnen de zone van een weg zijn gebouwd hebben we te maken met het zogenaamde “handhavingsgat”. Dit betekent dat over het algemeen bij bouw van een woning of de aanleg van een weg wordt gekeken of 10 jaar na aanleg aan de Wgh wordt voldaan. Achteraf kan door diverse oorzaken het verkeer op die weg veel meer dan verwacht zijn toegenomen, waardoor de geluidsbelasting op de gevels van woningen hoger is dan waar men bij aanleg vanuit is gegaan.</p> <p>In dit kader wordt regelmatig geklaagd door bewoners uit Dauwendaele over het lawaai van de Schroeweg en de Torenweg. Uit berekeningen blijkt dat het verkeerslawaai op de meest kritische gevels zonder aftrek artikel 103 Wgh maximaal 58 dB(A) bedraagt. De Rooseveltlaan is ook een weg waarover regelmatig wordt geklaagd. Deze klachten hebben over het algemeen te maken met de vrees voor grote verkeerstoename door aansluiting op de N57 en maximum snelheidsoverschrijdingen. De huidige geluidbelasting op de gevels van de woningen aan de Rooseveltlaan bedraagt maximaal 58 dB.</p> <p>Ook de Laan der Verenigde Naties is een weg waarbij op de gevels van bestaande woningen een aanzienlijke geluidsbelasting plaatsvindt.</p> <p>Diverse woningen aan de Nieuwlandseweg en Schuttershof in Arnemuiden staan op de B-lijst. Echter</p>	<p>geluidarm asfalt even goed toepasbaar. Met name de slijtvastheid schijnt nog een probleem te zijn. Ook in Middelburg is inmiddels op enkele plaatsen geluidarmasfalt toegepast. Met subsidie is het wegdek van de Walcherseweg (B-lijst woningen), Sandberglaan, Tangent, Sportlaan en Klein Vlaanderen inmiddels voorzien van geluidarmasfalt (Tapisville). De eerste geluidmetingen tonen aan dat hiermee een reductie van 4 dB(A) is bereikt. Er zijn plannen om de volgende wegen van geluidarmasfalt te voorzien: Nieuwlandseweg, Rijksweg A58, Rijksweg N57, Pr. Rooseveltlaan, Kruitmolenlaan en Torenweg.</p> <p>Mede vanwege de effectiviteit van geluidarm asfalt is het wenselijk om bij elke vervanging van het bestaande asfalt te onderzoeken of het zinvol is om geluidarm asfalt aan te leggen.</p> <p>Voorts is het bundelen van verkeer op die plaatsen waar geluid beter beheersbaar is (hoofdstructuur), een manier om de verstoring terug te dringen.</p> <p><i>Maatregelen in het overdrachtsgebied</i></p> <p>Hierbij gaat het om schermen, wallen of een combinatie van beiden. Ook in Middelburg zijn of worden op diverse plaatsen dergelijke voorzieningen toegepast om aan de geluidvoorschriften te kunnen voldoen.</p> <p>Te denken valt aan de A58, N57, Schroeweg, Sandberglaan, Pr. Rooseveltlaan, Torenweg, Walcherseweg en Nieuwe Vlissingseweg.</p> <p><i>Maatregelen bij de ontvanger</i></p> <p>Dit betreffen maatregelen aan de gevels van woningen. Dit is veelal het geval bij het afwerken van de A-lijst en eventueel in de toekomst de B-lijst.</p> <p>Ook de gevels van nieuwe woningen die binnen de zone van een weg worden gebouwd moeten vaak extra geïsoleerd worden om aan de eisen van het Bouwbesluit te kunnen voldoen en dus überhaupt te mogen worden gebouwd.</p>
--	--	---

	<p>door groei van zowel woningen en recreatie is de geluidbelasting behoorlijk toegenomen. Zonder aftrek van artikel 103 bedraagt de geluidsbelasting maximaal 70 dB(A). Door de plannen om de bestaande bestrating te vervangen door geluidarmasfalt zal de geluidbelasting weer afnemen.</p>	
	<p>Trillingshinder:</p> <p>Veel klachten worden ontvangen over trillingshinder:</p> <p>A, door voertuigen: vrachtwagens, tractoren + aanhangers voor grond- en zandtransport</p> <p>B, ten gevolge van snelheidsremmende voorzieningen als verkeersdrempels.</p>	<p>Het zwaardere transport zal zoveel als mogelijk via de hoofdstructuur afgewikkeld dienen te worden. Teneinde dit ook voor tractoren, mobiele kranen e.d. mogelijk te maken is de Schroeweg eveneens toegankelijk gemaakt voor dit soort voertuigen.</p> <p>Niettemin valt het niet te voorkomen dat zwaarder transport toch een locatie binnen een verblijfsgebied als bestemming heeft. Gedacht kan worden aan bouwactiviteiten en bevoorrading van winkels e.d.</p> <p>Belangrijk is dat ook dit verkeer zich als "gast" binnen het verblijfsgebied gedraagt en derhalve met aangepaste snelheid zich verplaatst. Door middel van een juiste afstemming van functie, inrichting en gebruik van de weg en eventuele aanvullende combinatie kan aan deze wens tegemoet gekomen worden.</p>

Monitoring en evaluatie	Omschrijving problematiek	Maatregelen
Opzet monitoringssysteem	Een goed monitoringsinstrument ontbreekt.	Opzet monitoringssysteem is enerzijds noodzakelijk om het verkeers- en vervoerssysteem beter beheersbaar te maken; opdat benuttingsmaatregelen (optimalisatie) al dan niet op basis van 'real-time-informatie' mogelijk wordt. Anderzijds is monitoring van belang om de effectiviteit van de beleidsinzet te meten en daarmee de mate van het bereiken van het gewenste maatschappelijk effect te kwantificeren. Geraamde kosten: € 25.000,- structureel per jaar. PRIORITEIT: 1c
Actualisatie verkeersmodel	Het huidige verkeersmodel dateert uit 1999 hetgeen betekent dat de kwaliteit van de verkeersprognoses aan het teruglopen is.	Een actualisatie van het verkeersmodel met geactualiseerde socio-economische gegevens en gerelateerd aan recente verkeerstellingen en 'aanpalende' modelberekeningen. Geraamde kosten: € 100.000,- eenmalig. PRIORITEIT: 1c