

middelburg

wegenstructuurplan

samenvatting

opdrachtgever : gemeente middelburg
nummer : 000709.006400.00
datum : 22 februari 2002

opdrachtleider : drs G.F. van Hogendorp
auteur(s) : drs P.G. Eversdijk

Samenvatting

Doel en uitgangspunten

In het begin van de jaren '90 is het mobiliteitsbeleid van de gemeente Middelburg vastgelegd in een algemeen mobiliteitsplan en een aantal onderling samenhangende deelplannen. Nu een aantal projecten uit deze plannen inmiddels is uitgevoerd, nieuw en voortschrijdend inzicht is verkregen en nieuw beleid is ontwikkeld, zowel op gemeentelijk niveau (met name Kwaliteitsatlas Middelburg 2030) als op bovengemeentelijk niveau (met name Duurzaam Veilig Verkeer), is actualisering van vooral het wegenstructuurplan noodzakelijk. Het Wegenstructuurplan uit 1994 (WSP 1994) dient daarbij qua opzet en inhoud wel als richtinggevend document.

Het doel van het Wegenstructuurplan 2002-2010 (WSP 2002-2010) is tweeledig: er is een inhoudelijk doel en een strategisch doel. Het inhoudelijk doel kan als volgt worden aangeduid:

Het – mede door middel van categorisering van het gehele wegennet – komen tot een juiste afstemming tussen inrichting, functie en gebruik van de Middelburgse wegen en straten, rekening houdend met toekomstige (duurzame) ruimtelijke ontwikkelingen.

Het strategische doel van het WSP 2002-2010 kan als volgt worden weergegeven:

Het samenvatten en samenbrengen van opgestelde rapporten, uitgevoerde studies en naar aanleiding daarvan genomen besluiten tot een overzichtelijk beleidsdocument inzake de wegenstructuur van de gemeente Middelburg. Dit beleidsdocument heeft zowel een "interne" functie in de richting van de gemeente en haar inwoners, als een "externe" functie in de richting van andere overheden en instanties.

Het WSP 2002-2010 wordt herzien in verband met reeds genoemde concrete aanleidingen. Daarnaast wordt een aantal uitgangspunten ontleend aan studies en beleidsdocumenten van hogere overheden en van de gemeente zelf. De belangrijkste zijn in onderstaand schema samengebracht.

Rijks- en provinciaal beleid	Regionaal beleid	Lokaal beleid
<ul style="list-style-type: none"> - Duurzaam Veilig Verkeer (Startprogramma en 2^e fase); - Meerjarenprogramma Infra-structuur en Transport (MIT); - Nationaal Verkeers- en Vervoerplan (NVVP); - Vijfde nota ruimtelijke ordening; - Streekplan Zeeland; - Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan (PVVP); - Meerjarenprogramma Infra-structuur Zeeland (MIZ); - Provinciaal Wegencategoriseringsplan; - Beleidsplan Openbaar Vervoer Zeeland. 	<ul style="list-style-type: none"> - Intergemeentelijk Structuurplan Stadsgewest Vlissingen/Middelburg; - Regiovisie Walcheren 2000+; - Wegencategoriseringsplan Waterschap Zeeuwse Eilanden. 	<ul style="list-style-type: none"> - diverse studies en onderzoeken lokaal verkeersbeleid; - Kwaliteitsatlas Middelburg 2030; - Masterplan Mortiere; - Masterplan(Plus) Stationsgebied; - herstructurering Stroomwijk en Magistraatwijk.

Conclusie uit de analyse van de beleidsstukken is, dat het verkeersbeleid op gemeentelijk niveau geen drastische bijstelling behoeft, dit in tegenstelling met het beleid op rijksniveau. De gemeente Middelburg heeft in haar plannen over het algemeen reeds een evenwicht weten te vinden tussen wegcapaciteit, parkeercapaciteit en de omvang van het autoverkeer. Sturend parkeerbeleid en een centrale rol voor de fiets en met name in de binnenstad voor de voetganger blijven noodzakelijk, om de (binnen)stad ook voor de auto bereikbaar te houden. Voor de woongebieden blijft het principe van verkeerswegen en verblijfsgebieden uitgangspunt. Wel geeft Duurzaam Veilig nadere richtlijnen voor wegencategorisering en weginrichting. In stad en regio als geheel nemen ruimtelijke ontwikkelingen en (het tijdig realiseren van) nieuwe infrastructuur een belangrijke plaats in.

Samenvatting

Middelburg in ruimer verband

Voor de ontwikkeling van een visie op het Middelburgse wegennet is inzicht in de ligging van Middelburg in het (inter)regionale wegennet van belang. Categorisering van het wegennet van Middelburg is vervolgens aan de orde en kan niet zonder inzicht in de huidige verschijningsvorm van wegen en straten in de gemeente.

De ligging van Middelburg ten opzichte van het landelijk autosnelwegennet is met name het hooflijzer van autosnelwegen rond Zeeland van belang, bestaande uit de A15 aan de zuidzijde van Rotterdam, de A4 (de Zoomweg, waarvan delen nog ontbreken) en de Belgische Expressweg. Completering van de Zoomweg (en daarmee van het hooflijzer) is voor de bereikbaarheid van Zeeland van groot belang. Vanaf het hooflijzer is Middelburg goed bereikbaar via de A58.

In het interregionale wegennet is met name de aanleg van de N57 van belang. Aanleg van deze weg is voorzien in de periode 2006-2010. Daarnaast zal de aanleg van de Westerscheldetunnel (en daarmee de beëindiging van de veerverbindingen Vlissingen-Breskens en Kruiningen-Perkpolder) van grote invloed zijn op de verkeersstromen, te meer daar de grotere Zeeuwse steden (Middelburg/Vlissingen, Goes en Terneuzen) als een meer samenhangend geheel kunnen gaan functioneren, ook in economische zin (de "T van Zeeland"). In dit kader pleit Middelburg voor een snelle verbreding van de N254 tussen de stad en de Westerscheldetunnel.

Ook voor het regionale wegennet is de N57 van wezenlijk belang. Doorgaand verkeer tussen de Dammenroute en de A58 wordt dan niet langer afgewikkeld via het stedelijk wegennet van Middelburg. Op regionaal niveau vormt deze weg het vertrekpunt van de recreatieverdeelweg op Walcheren. Voor Middelburg betekent de N57 een extra Kanaalkruising, hetgeen de mogelijkheid biedt de stationsbrug voor regulier autoverkeer te sluiten. Aanleg van de N57 alleen geeft niet voldoende ontlasting van de route Schroeweg-Schroebrug-Tangent; aanvullende maatregelen zijn hiervoor noodzakelijk.

Voor Middelburg is daarnaast de ontwikkelingsvisie voor het gebied langs het Veerse Meer van belang (wonen en recreëren). Ook hieruit volgen infrastructurele maatregelen die op het grondgebied van de gemeente genomen moeten worden.

Het huidige wegennet

Bij de beschrijving van de huidige situatie van het Middelburgse wegennet (zie bijlage 3) is onderscheid gemaakt tussen de hoofdwegenstructuur en de wegen en straten in de woonwijken, op de bedrijventerreinen en in de kleine kernen. Binnen deze hoofdgroepen is de volgende onderverdeling gehanteerd:

Hoofdwegenstructuur	Woonwijken	Bedrijventerreinen	Kleine Kernen
- Ruit (randwegenstelsel); - Radialen (invalswegen); - Binnenstadsring.	- Klarenbeek; - Nieuw Middelburg; - Dauwendaele; - Middelburg-Zuid; - Stromenwijk/t Zand; - Griffioen; - Veerse Poort; - Binnenstad.	- Arnestein; - Ramsburg; - Mortiere.	- Arnhemuiden; - Sint Laurens; - Nieuw- en St. Joosland; - Kleverskerke.

Ontwikkeling autobezit, intensiteiten en verkeersonveiligheid

Actualiseren van het in 1992/1994 geformuleerde mobiliteitsbeleid kan niet zonder inzicht in de ontwikkelingen, die zich sindsdien op dit terrein in Middelburg hebben voorgedaan. Allereerst zijn gegevens over autobezit en verkeersintensiteiten een indicatie voor de mobiliteitsontwikkeling

Het absolute aantal personenauto's in de gemeente is tussen 1990 en 2001 gestegen met circa 23 %. Deze toename is echter vrijwel geheel toe te schrijven aan groei van het aantal woningen binnen de gemeente.

Het autobezit per woning blijkt in de afgelopen 15 jaar in Middelburg dan ook nauwelijks te zijn toegenomen en lag in 2001 met 0,84 personenauto's per woning aanzienlijk onder het landelijk gemiddelde (0,96 personenauto's per woning). Bij de actualisering van het mobiliteitsbeleid

Samenvatting

dient dus nadrukkelijk rekening te worden gehouden met de mogelijkheid van een forse groei van het autobezit in de richting van het landelijk gemiddelde

De hoogste verkeersintensiteiten doen zich logischerwijs voor op de hoofdwegenstructuur. Bij de vergelijking tussen de feitelijk getelde intensiteiten uit 1992 en 2000 blijkt dat op twee invalswegen de intensiteit is afgenomen, terwijl op zeven invalswegen sprake is van een (soms geringe, soms aanzienlijke) toename. Voor het totale buitenkordon is er sprake van een groei van 14 %.

Ook op de kanaalkruisingen is sprake van relatief hoge verkeersintensiteiten. Uit verkeerstellingen blijkt echter dat de intensiteiten op de bruggen tussen 1992 en 2000 niet zijn toegenomen. Groei van het verkeer is evenwel te verwachten, onder meer als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen (Mortier, Stationsomgeving). Met name de Schroefbrug en de kruispunten aan weerszijden zullen hierbij in toenemende mate een knelpunt in de verkeersafwikkeling vormen.

Met de introductie van het begrip "duurzaam veilig verkeer" heeft het verkeersveiligheidsbeleid een nieuwe impuls gekregen. Verkeersveiligheid neemt in dit wegenstructuurplan dan ook een belangrijke plaats in.

Uit een uitgevoerde analyse van de ongevalgegevens blijkt dat tussen 1995 en 1999 een toename van het aantal verkeersongevallen is te zien. Het jaar 2000 levert weer een positiever beeld op. Het aantal ongevallen en het aantal slachtoffers namen in dat jaar weer aanzienlijk af. Uit de analyse blijkt ook dat het grootste deel van de ongevallen in de gemeente Middelburg plaatsvindt op wegen, die in beheer zijn bij de gemeente. Deze wegen liggen alle binnen de bebouwde kom. Binnen de bebouwde kom vallen de meeste verkeersongevallen op de 50- (en 70-) km/uur-wegen (in 2000 circa 92%).

Mede gerelateerd aan de oppervlakte van de wijk is het aantal ongevallen in de Stroomerwijk/t Zand, Middelburg-Zuid en Dauwendaele hoog te noemen; ook in de binnenstad is het aantal ongevallen groot, maar is het aantal letselongevallen beperkt. De concentraties met veel (letsel)ongevallen concentreren zich op de hoofdwegen en in het bijzonder op de Kanaalweg en de routes Schroeweg – Tangent – Sandberglaan, Koudekerkseweg – Poelendaeleweg en Veerseweg – Nederstraat – Rotterdamse Kaai. Op meerdere ongevallenconcentraties op de hoofdwegen zijn inmiddels maatregelen getroffen (nieuwe verkeerslichten of reconstructie). Er zijn slechts enkele ongevallen in verblijfsgebieden. Op deze locaties is het aantal letselongevallen beperkt. Locaties in de binnenstad met uitsluitend materiële schade maken hier deel van uit.

Wegencategorisering

Op basis de genoemde analyses en beschrijvingen is vervolgens de wegencategorisering van het WSP 1994 in beschouwing genomen tegen de achtergrond van de uitgangspunten van duurzaam veilig. Daarbij is het principe van het onderscheid tussen verkeerswegen en verblijfsgebieden gehandhaafd. Wel zijn termen als verkeerswegen, verzamelstraten en woonstraten/ woonerven vervangen door het idioom van "duurzaam veilig". We moeten nu spreken over gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen, waarbinnen subcategorieën te onderscheiden zijn.

Het hoofdwegenet bestaat uit gebiedsontsluitingswegen; deze hebben een belangrijke verkeersfunctie. Bij type A (70 km/uur) en type B (50 km/uur) is er weinig of geen aanliggende bebouwing en zijn er vrijliggende fietspaden. Bij type C (ontwerpsnelheid 40 km/uur) is er bebouwing langs de weg, is het profiel krappier, zodat er slechts ruimte is voor fietsstroken. Naast de Er zijn fietsvoorzieningen aanwezig.

Binnen de categorie erftoegangswegen (30 km/uur) wordt onderscheid gemaakt in twee subcategorieën. Type A heeft een verzamel functie binnen een verblijfsgebied. Een apart voetpad is noodzakelijk; bij uitzondering kan een busroute over korte afstand van een dergelijke verzamelstraat gebruik maken. De overige woonstraten en woonerven behoren tot type B.

In de figuren 11 t/m 14 is de wegencategorisering van de stad Middelburg en van de kleine kernen weergegeven. Voor Middelburg is daarbij onderscheid gemaakt tussen de situatie voor

Samenvatting

realisering van de N57 en de situatie na aanleg van deze weg (zie figuren 11 en 12). Deze laatste figuur geeft het streefbeeld weer voor 2010, het planjaar van dit wegenstructuurplan.

De hoofdwegenstructuur is dan opgebouwd uit:

de ruit

- Pres. Rooseveltlaan - Laan der Verenigde Naties – Koudekerkseweg - Stromenweg aan de westzijde (locale functie);
- Torenlaan aan de zuidzijde (locale functie);
- N57 aan de oostzijde (regionale functie).

de radialen

- Schroeweg;
- Nieuwlandseweg/(nieuwe)Kleverkerseweg – Kanaalweg;
- Ramsburgroute;
- Sandberglaan;
- Walcherseweg;
- Koudekerkseweg – Poelendaeleweg/Langevieleweg;
- Nieuwe Vlissingseweg.

de binnenstadsring

- Klein Vlaanderen;
- de Tangent;
- de westelijke en oostelijke Kaaienroute;
- Blauwedijk – Stationsstraat.

De hoofdwegenstructuur wordt gecompleteerd door enige wegen die - hoewel (deels) gelegen in verblijfsgebieden – als gebiedsontsluitingsweg aangemerkt moeten worden (in verband met verkeersfunctie, verschijningsvorm, busroute). Dit betreft de volgende routes:

- Gen. Hakewill Smithlaan – Sir Winston Churchillaan – Sportlaan – Nassaulaan;
- Roozenburglaan, Vrijlandstraat en Dauwendaelselaan;
- Statenlaan;
- De ontsluitingslus van het toekomstig woongebied Mortiere.

Maatregelen

De uitgevoerde analyse en de voorgestelde wegencategorisering leiden tot een omvangrijk pakket van te treffen maatregelen.

De belangrijkste maatregelen worden in deze samenvatting genoemd.

beleidsmaatregelen/maatregelen andere overheden

- bevordering spoedige aanleg N57;
- onderzoek naar 4^e kanaalkruising, bij voorkeur in stadsgewestelijk verband;
- aandringen op tijdige verbreding van de N254 tussen de Westerscheldetunnel en Middelburg;
- aandringen op spoedige aanleg van het ontbrekende deel van de A4 tussen Dinteloord en Bergen op Zoom (voltooiing Zoomweg).

door de gemeente te nemen infrastructurele maatregelen:

Algemeen

- inrichting van entrees van de verblijfsgebieden (30 km/ uur) vanaf de gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur) als poort- of uitritconstructies;

Hoofdwegen

- aanleg van de N57, met alle bijbehorende werkzaamheden en aansluitingen op het stedelijk wegennet;
- inrichtingsmaatregelen op de President Rooseveltlaan om doorgaand verkeer tussen N57 en zuidwest Walcheren via noordwestelijke route om Middelburg tegen te gaan;
- realisering wegenstructuur woon- en bedrijfengebied Mortiere, inclusief aansluitingen op de N57, de Torenweg en de Schroeweg;

Samenvatting

- Schroeweg stedelijke hoofdweg ("parklane" 50 km/ uur) na aansluiting Mortiere en realisering N57;
- afsluiten Stationsbrug na realisering N57.

Klarenbeek

- aanpassing voorrangssituaties op de kruisingen Churchillaan – Eisenhowerlaan en Churchillaan – Nadorstweg conform wegcategorisering;
- aanpassing van de inrichting van het noordelijk deel van de Hakewill Smithlaan ten behoeve van de aanwezige school.

Nieuw Middelburg

- aanbrengen fietsstroken op de route Sportlaan – Nassaulaan.

Dauwendaele

- aanpassen aanwezige snelheidsremmers op de Roozenburglaan ten behoeve van het busverkeer;
- aanpassing Vrijlandstraat tussen Roozenburglaan en Dauwendaelselan in verband met de aanwezigheid van het winkelcentrum.

Middelburg-Zuid

- aanpassen fietsoversteek Reyersweg – Reyersdwarsweg op de Torenweg in combinatie met overgang naar bebouwde kom.

Stromenwijk/'t Zand

- aanbrengen "zachte knip" op het noordelijk deel van de Langevielesingel om het sluipverkeer tussen de Langevieleweg en de Tangent te ontmoedigen.

Binnenstad

- realiseren aanvullende verkeerscirculatie-maatregelen om doorgaand verkeer te weren en het woon- en verblijfsklimaat te verbeteren.

Arnestein-Zuid

- Herprofilering van de route Ampereweg (nieuw weggedeelte) – Herculesweg – Waldammeweg tussen de nieuwe N57 en de Torenweg (gebiedsontsluitingsweg type B).

Ramsburg

- aanleg Ramsburgroute;
- herinrichting route Oostperkweg – Havendijk – Punt (gebiedsontsluitingsweg type C).

Arnemuiden

- aanpassingen aan v. Cittersqweg, Akerlaan, Korenbloemlaan noord en route Nieuwlandseweg – Schuttershof (GOW C).

Sint Laurens

- aanvullende maatregelen bij grenzen bebouwde kom op de oude N57 na aanleg van de nieuwe N57.

monitoring

- het uitvoeren van een jaarlijks programma van verkeerstellingen en het analyseren van de ontwikkelingen;
- het analyseren van de jaarlijkse verkeersongevallengegevens;
- het uitvoeren van voor- en na-onderzoek bij belangrijke verkeersmaatregelen (wijziging verkeerscirculatie, aanleg/reconstructie wegen/kruispunten).

Laatste stap in het proces dat leidt tot uitvoering van maatregelen is het opstellen van een financieel onderbouwd en gefaseerd uitvoeringsschema.

Samenvatting

Deze fasering wordt in belangrijke mate bepaald door de aanleg van de N57. Een groot aantal maatregelen die betrekking hebben op de hoofdwegenstructuur zijn gekoppeld aan de realisering van deze weg. Dit geldt ook voor de verbetering van de ontsluiting van de bedrijventerreinen. De maatregelen in de woonwijken en in de kleine kernen staan veelal los van de aanleg van de N57. Met de uitvoering daarvan kan eerder een aanvang worden genomen. Daarbij kan bijvoorbeeld worden aan de invoering van een 30km/ uur-regime in de verblijfsgebieden door inrichting van de entrees van de wijken vanaf de gebiedsontsluitingswegen.

De fasering van maatregelen wordt daarnaast bepaald door:

- de effectiviteit van de maatregel;
- de uitvoerbaarheid van de maatregel;
- de samenhang met andere maatregelen;
- de beschikbare financiële middelen;
- de planning van groot onderhoud;
- de planning van de strategische projecten (Mortiere, Stationsomgeving);
- de prioriteiten van andere overheden c.q. wegbeheerders.

Omdat op een aantal van deze aspecten en op de onderlinge samenhang nog onvoldoende zicht is, kan nog geen gedetailleerd uitvoeringsschema worden opgesteld.

In aanvulling op dit wegenstructuurplan zal een dergelijke concrete fasering zo spoedig mogelijk worden opgesteld.

