


Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan Vlissingen 2012 - 2020



Blijven bewegen!
Niet vele wegen naar,... maar...
De Poort naar Walcheren



Parkeren: Vlakbij en betaalbaar!
Collectief vervoer: Ontsluiting
door aansluiting



Water als Kans!
Fluitend op de fiets!
Aandacht voor de kwetsbare
verkeersdeelnemer



Colofon

Uitgave:

Gemeente Vlissingen
Afdeling Strategie, Beleid en Projecten

Datum:

Januari 2012

Bestuurlijk opdrachtgever:

Wethouder Rob van Dooren

Projectleider:

ing. J. Beenhouwer

Kernteam:

ing. E. de Jong
S. Meerburg Msc
F. Slager

Fotografie:

R. Oreel; pagina 14, 20, 34, 48, 52
A. Bos (gemeente Vlissingen); pagina 46
Gemeente Vlissingen
en incidenteel uit niet te achterhalen bronnen





Voorwoord Rob van Dooren

Voor u ligt het Gemeentelijke Verkeer- en Vervoerplan Vlissingen 2012 - 2020 (GVVP). Het GVVP vormt de leidraad voor het verkeer- en vervoerbeleid dat de gemeente Vlissingen de komende jaren zal voeren. In de afgelopen periode zijn er vele ontwikkelingen geweest, zoals de aanleg van de Koningsweg, de realisatie van woonwijken, twee brede scholen en de komst van het kustfietspad. In de periode die voor ons ligt zijn er nog vele uitdagingen, de ontwikkeling van het Scheldekwartier, het verder ontwikkelen van de Kenniswerf en het doorzetten van de kwaliteitsslag van de openbare ruimte in de binnenstad, zijn hier voorbeelden van. Bij al deze ontwikkelingen is het GVVP het beleidsdocument dat ons handvatten moet verschaffen. Uitgangspunt is dat 'verkeer en vervoer' bij moet dragen aan de ruimtelijke, maatschappelijke en economische ontwikkeling van onze gemeente.

Een heldere en toekomst gerichte visie op verkeersbeleid is nodig. Deze visie op verkeer en vervoer is geformuleerd in acht pijlers. Deze pijlers beschrijven in enkele woorden de richting die de gemeente Vlissingen volgt bij het betreffende onderwerp.

Samen met de bewoners van onze gemeente, de Provincie Zeeland, de buurgemeenten en belangenvertegenwoordigers wordt gewerkt aan verbeteringen in het Vlissingse verkeersnetwerk. Op de korte termijn gebeurt dit door de realisatie van nieuwe verbindingen in de stad, het participeren in campagnes en het mogelijk maken voor de markt om in Vlissingen vervoer over water mogelijk te maken! Op de langere termijn wordt voorgesorteerd op het verbeteren van de toegankelijkheid naar Walcheren en Vlissingen, het faciliteren van duurzame initiatieven en het vervlechten van het stedelijke netwerk met de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Gedurende het proces, om te komen tot dit GVVP, hebben verschillende partijen hun bijdrage geleverd. Op deze plaats wil ik hen bedanken voor de constructieve wijze waarop zij mee hebben gedacht over de ontwikkeling van het verkeer- en vervoersbeleid in onze gemeente!

Wethouder van de gemeente Vlissingen, met de portefeuille 'Verkeer en Vervoer',

Rob van Dooren

Samenvatting

Het GVVP 2012-2020 komt voort uit een actualiseringslag van het GVVP 2004-2014. Het geactualiseerde GVVP legt de kaders vast en geeft sturing aan de ontwikkelingen omtrent verkeer, vervoer en mobiliteit in de gemeente Vlissingen. Het doel van het GVVP is het vastleggen van het verkeer- en vervoersbeleid voor de gemeente Vlissingen voor de periode tot en met 2020.

Verskillende grote ruimtelijke ontwikkelingen, zoals het Scheldekwartier, de Kenniswerf en de Buitenhavens in combinatie met verandering van functionaliteit van verschillende wegen maakten een actualisatie van het beleid noodzakelijk. Het gemeentelijke verkeer- en vervoersbeleid is volgend aan het beleid van de hogere overheden. Het Rijk stelt met de Nota Ruimte, Nota Mobiliteit en Strategisch Plan Verkeersveiligheid de kaders voor lagere overheden. De Provincie beschrijft in haar Provinciale Verkeer- en Vervoerplan specifiek voor Zeeland het mobiliteitsbeleid. Ook het Beleidsplan Verkeersveiligheid en de Gebiedsagenda zijn provinciale kaders. Ten slotte bieden ook de samenwerkingsovereenkomst Middelburg – Vlissingen en het Stedennetwerk Zeeland 2010 – 2020 richtlijnen voor het lokale verkeer- en vervoersbeleid van de Gemeente Vlissingen. De uitgangspunten uit deze nieuwe beleidsdocumenten zijn doorvertaald in acht thema's over verkeer en vervoer in Vlissingen.

De vergrijzing, het verhoogde autobezit en de groei van het aantal forensen dragen bij aan hogere verkeersintensiteiten. Kenmerkend voor de regio Walcheren is hogere verkeersdruk in de maanden mei tot oktober. Dit is gerelateerd aan het toeristische karakter van de regio. De interne en externe bereikbaarheid van de regio en de stad Vlissingen zijn daarom van groot belang voor de economische vitaliteit.

'Verkeer en vervoer' is faciliterend aan de ruimtelijke en economische ontwikkelingen van de stad. Het is dan ook van groot belang om te *'Blijven Bewegen'* in een goed verkeerssysteem. Ruimtelijke en economische investeringen vragen om een passende infrastructuur. Uitgangspunt is dat verkeer zo min mogelijk overlast geeft ten aanzien van de leefbaarheid, geen inbreuk doet aan de verkeersveiligheid en op een zo duurzaam mogelijke wijze wordt vormgegeven. De gemeente Vlissingen faciliteert initiatieven met een duurzaam karakter. Ook de ontwikkelingen op het gebied van informatietechnologie worden meegenomen in dit geactualiseerde beleidsdocument.

De wegcategorisering voor de Gemeente Vlissingen is vastgelegd volgens het landelijke programma 'Duurzaam Veilig', wat wordt uitgewerkt in het hoofdstuk *'Niet vele wegen naar, maar...'*. Voor iedere weg zijn de belangrijkste kenmerken uitgewerkt, welke binnen de gemeente als uitgangspunt zullen worden aangehouden bij nieuwe ontwikkelingen. Naast functionaliteit van de wegen wordt ook ingegaan op veranderingen in het wegennetwerk en de voor de toekomst geplande veranderingen. De aanleg van de Verlengde Aagje Dekenstraat is hierin een belangrijke schakel voor het Vlissingse wegennetwerk.

In *'De Sloebrug, de poort naar Walcheren'* wordt ingegaan op de verkeersproblematiek op de Sloeweg. De Sloeweg is de belangrijkste stroomweg van Vlissingen en heeft verbindingen met een groot aantal gebiedsontsluitingswegen. De doorstroming van het verkeer op deze weg is van groot belang voor de regionale economische vitaliteit, het toeristische product en de externe veiligheid. De Kanaalkruising in combinatie met de spoorwegovergang zijn knelpunten op de route over de Sloeweg richting het noordwestelijk deel van Walcheren en Vlissingen. Een ongelijkvloerse kruising op dit wegvlak is noodzakelijk om de doorstroming van het verkeer in zuidwest Walcheren te kunnen garanderen. Voor de korte termijn wordt er in samenwerking met de Provincie Zeeland gezocht naar optimalisatie van de huidige doorstroom.

Het parkeerbeleid in de Vlissingse binnenstad moet bijdragen aan de economische ontwikkeling van de binnenstad. De gemeente Vlissingen hanteert daarom het uitgangspunt voor *'Parkeren; dichtbij en betaalbaar'*. Het is van belang om de groeiende mobiliteitsvraag, het groeiend aantal auto's en verplaatsingen, te faciliteren en te reguleren. Uitgangspunt is dat bezoekersparkeren aan de randen van de binnenstad gefaciliteerd wordt, bij voorkeur in parkeergarages. Voor bezoekersparkeren gaat de gemeente Vlissingen zich meer richten op parkeervoorzieningen met een systeem van achteraf betalen. In de binnenstad is een parkeervergunningenregime van toepassing, met een zonering van de verschillende delen van de binnenstad. Door frequente evaluatie wordt het parkeerbeleid in de binnenstad aangepast aan de situatie die op dat moment van toepassing is. De gemeente Vlissingen hanteert bij nieuwe ontwikkelingen, functieverandering of herontwikkelingen de parkeernormen, zoals ze zijn vastgelegd door het CROW.

In *'Collectief vervoer: Ontsluiting door Aansluiting'* is de beleidsvisie geformuleerd ten aanzien van het openbaar vervoer en marktinitiatieven voor collectief vervoer. De gemeente heeft geen regie over het openbaar vervoer, maar kan middels een lobby bij de Provincie wel inzetten op verbeteringen. Zo is een betere verbinding tussen het station en de binnenstad een belangrijk doel, net als de bereikbaarheid met snelle (trein)verbindingen met de rest van Nederland. De gemeente Vlissingen wil marktinitiatieven tot collectief vervoer ten behoeve van de bereikbaarheid van de binnenstad faciliteren.

De gemeente Vlissingen is uniek in zijn soort en beschouwt het *'Water als kans!'*. Er zijn verschillende mogelijkheden om vervoer over water mogelijk te maken. Dit kan op lokaal en op regionaal/internationaal niveau invulling krijgen. Verbindingen over water bieden kansen voor de bereikbaarheid van de binnenstad en een toevoeging voor het toeristische product van Vlissingen. Marktinitiatieven zullen door de gemeente worden toegejuicht en gefaciliteerd.

In Vlissingen, Oost-Souburg en Ritthem gaat men *'Fluitend op de fiets'* door de gemeente. Verschillende routes met een landelijke, regionale of stedelijke functie zijn opgenomen in de hoofdfietsnetwerk. Dit is een netwerk van vrijliggende

fietspaden, aanliggende fietspaden of fietssuggestiestroken. De gemeente Vlissingen hanteert de richtlijnen van het landelijke programma 'Duurzaam veilig' voor de inrichting van fietsvoorzieningen. Een aantal nieuwe fietsroutes is toegevoegd aan het Vlissingse hoofdfietsnetwerk. Tevens zal de gemeente Vlissingen bij nieuwe ontwikkelingen de CROW-normeringen voor fietsparkeren gaan hanteren.

In het verkeersbeleid van de gemeente Vlissingen is *'Aandacht voor de kwetsbare verkeersdeelnemer'*. De Vlissingse binnenstad is autoluw en een groot gedeelte van de binnenstad is voetgangersgebied. Met name scholen, zorgvoorzieningen en bovenwijkse voorzieningen trekken veel kwetsbare verkeersdeelnemers aan. De gemeente zet in op aanvullende voorzieningen in de nabijheid van deze locaties en op verkeershandhaving in de basisschoolomgeving.

Het geactualiseerde GVVP richt zich op het inspelen op en participeren in ruimtelijke ontwikkelingen in Vlissingen en de regio. Door de vervlechting tussen de ruimtelijke ontwikkeling en de verkeerskundige structuur kan Vlissingen zich sterker ontwikkelen op economisch en maatschappelijk vlak.

Inhoudsopgave

1. Inleiding	11
1.1 Doelstelling	11
1.2 Aanleiding	11
1.3 Overlegpartners	11
1.4 Leeswijzer	11
2. Visie op verkeer en vervoer in Vlissingen	13
3. Kader	15
3.1 Rijksbeleid	15
3.2 Provinciaal beleid	15
3.3 Regionaal beleid	16
3.4 Vlissingen in perspectief	17
3.5 Demografische en verkeerskundige ontwikkeling	18
3.6 Ruimtelijke ontwikkelingen	18
4. Blijven bewegen!	21
4.1 De rol van verkeer en vervoer in de ruimtelijke ontwikkeling	21
4.2 Duurzaam verkeersbeleid en duurzame initiatieven	21
4.3 Externe veiligheid	21
4.4 Leefbaarheid in wijken	22
4.5 Verkeer en informatietechnologie	22
4.6 Sanering verkeersborden	22
5. Niet vele wegen naar, maar...	25
5.1 Wegencategorisering	25
5.2 Verkeerscirculatie	27
5.3 Wijzigingen in het netwerk	27
5.4 Autoluwe verblijfsgebieden	27
5.5 Aanpassingen bestaand netwerk	28
5.6 Monitoring verkeerssituatie	28
5.7 Vrachtverkeer	28
5.8 Landbouwverkeer	29
5.9 Verkeersveiligheid	29
5.10 Bereikbaarheid binnenstad Vlissingen	29
6. De Sloebrug, de poort naar Walcheren	33
6.1 Ontwikkelingen in Vlissingen en het effect op de verkeersdruk	33
6.2 Verkeersdruk in het toeristisch seizoen	33
6.3 Externe veiligheid	33
6.4 Oorzaken van congestiegevoeligheid Sloeweg	33
6.5 Spoorwegovergang	34
6.6 De Sloebrug	34

6.7	Beleid van de partners	34
6.8	Keersluisbrug in relatie met de Sloebrug	34
6.9	Toekomst Sloeweg en Sloebrug	35
7.	Parkeren; Vlakbij en Betaalbaar!	37
7.1	Bezoekersparkeren binnenstad	37
7.2	Vergunningparkeren Binnenstad	37
7.3	Parkeerverwijzing en parkeerroutes	37
7.4	Parkeren evenementen	38
7.5	Parkeren op de Kenniswerf	38
7.6	Parkeernormering	38
8.	Collectief vervoer; ontsluiting door aansluiting	41
8.1	Trein	41
8.2	Openbaar busvervoer	41
8.3	Alternatieve vormen van collectief vervoer	43
8.4	Ketenmobiliteit	43
9.	Water als kans!	47
9.1	Watertaxi Stadshavens	47
9.2	(Boven)regionaal vervoer over water	47
9.3	Uitgangspunten voor vervoer over water	47
9.4	Recreatieve scheepvaart	47
9.5	Beroepsscheepvaart	47
9.6	Fast Ferry Vlissingen - Breskens	47
10.	Fluitend op de fiets	49
10.1	Hoofdfietsnetwerk	49
10.2	Recreatief fietsen	51
10.3	Fietsen in de binnenstad	51
10.4	Fietsparkeren	51
11.	Aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers	53
11.1	Voetgangers	53
11.2	Oversteekvoorzieningen voor fietsers en voetgangers	53
11.3	Herkenbaarheid weginrichting	54
11.4	Aanvullende voorzieningen voor kwetsbare verkeersdeelnemers	54
11.5	Verbetering toegankelijkheid openbaar vervoer	54
11.6	Basisschoolomgeving	54
12.	Wat is er veranderd ten opzichte van het GVVP 2004 – 2014?	57
13.	Uitvoeringsprogramma	59
	Bronnenlijst	61
	Lijst met afkortingen	63

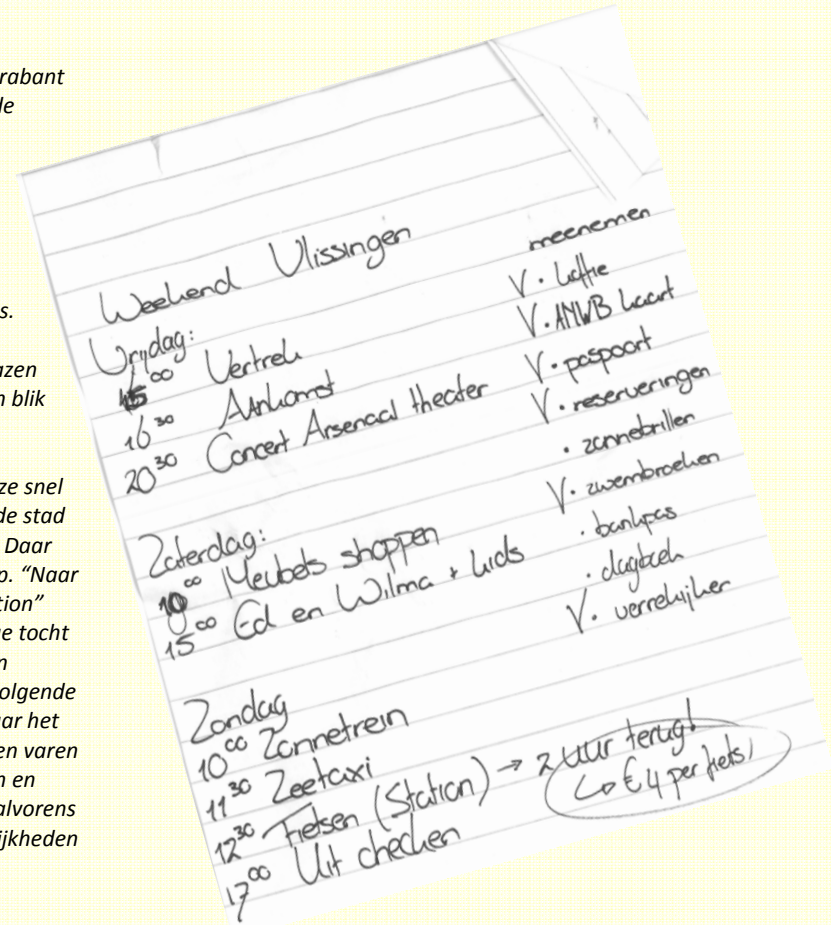
“Zonder verbeelding, geen vooruitgang!”

De beleving van een weekend Vlissingen in 2024

Het is zondagmiddag in juni 2024. Met de kop in de wind banjert de familie Vermeulen over het Nollestrand. Een weekend lang hebben zij genoten in Vlissingen. Vrijdagmiddag rijdt de familie zonder files vanuit Noord-Brabant naar Vlissingen. Bij het binnenrijden van Vlissingen rijden ze over de ‘Poort naar Walcheren’, een brug die bij de recente opening nog alle voorpagina’s had gesierd! Verschillende “oh’s” en “ah’s” klinken in de auto als de vele zeilbootjes onder de brug doorvaren en het gezin het panorama over Walcheren en de Westerschelde ziet. “Vlissingen is echt een stad aan zee”, vindt het hele gezin! Via de Nieuwe Vlissingeweg rijden ze snel door naar het hotel op het Scheldekwartier. Ze parkeren in de gloednieuwe parkeergarage en laden de bagage uit.

Op zaterdag gaat de familie naar bedrijventerrein Baskensburg om daar op zoek te gaan naar nieuwe meubels. Via de Verlengde Aagje Dekenstraat kan je het gebied snel verlaten en rijdt de familie snel naar het bedrijventerrein toe. Gelukkig niet zoeken en binnendoor, maar snel en via duidelijke wegen. Onderweg verbazen ze zich over de fraaie architectuur in deze nieuwe Vlissingse wijk en stoppen even bij de Timmerfabriek om een blik te werpen op de marina en een foto te maken van de Timmerfabriek.

De volgende morgen staat de familie vroeg op en wandelt door de binnenstad. Via de bewegwijzering vinden ze snel de mooie plekjes in de stad en de opstaphalte voor de zonnetrein. Met de zonnetrein maken ze een ritje door de stad en over de boulevards. Bij het Wooldhuis wordt besloten om uit te stappen en richting het windorgel te lopen. Daar aangekomen zien ze de zeetaxi vanuit Dishoek aankomen. Snel wandelen ze naar het badstrand en stappen op. “Naar de binnenstad, naar het station, of een rondje Walcheren” is de vraag bij het betreden van het schip. “Het station” luidt het antwoord, want daar hebben we fietsen besteld via de speciale app op de iFoon 9.0. Na een winderige tocht over de Westerschelde komen ze bij het station aan en huren fietsen. Met de fiets rijden ze langs het kanaal en bezoeken het dorp Oost-Souburg. Onderweg zien ze bordjes LF13 staan, “zo’n lange fietstocht is iets voor de volgende keer”, aldus moeder. Met de fiets wordt de weg vervolgd en via een andere route wordt weer teruggefietst naar het station. Bij het station aangekomen wandelt de familie naar de opstapplaats voor de watertaxi. Na vijf minuten varen komt het bootje aan. Acht andere reizigers stappen met hun koffers uit en het gezin Vermeulen kan opstappen en richting het Dok varen. Terug in het hotel wordt besloten om nog even een rondje langs het Dok te wandelen alvorens in te pakken en voldaan terug te reizen. Ze komen zeker nog een paar keer terug, want je bent er zo en mogelijkheden zijn er genoeg!



1. Inleiding

Een actueel en integraal verkeer- en vervoerplan is voor het gemeentebestuur, de inwoners en de bezoekers van Vlissingen van belang omdat bereikbaarheid van grote invloed is op de economische, ruimtelijke en maatschappelijke ontwikkeling van de gemeente en daarnaast een belangrijke vestigingsplaats factor is voor bedrijven.

1.1 Doelstelling

Het doel van het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) is het vastleggen van het verkeer en vervoersbeleid voor de gemeente Vlissingen voor de periode tot 2020, met in achtneming van de ruimtelijke, demografische en verkeerskundige ontwikkelingen, alsmede het rijks-, provinciaal en regionale beleid.

1.2 Aanleiding

De vele ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen in Vlissingen vragen om een geactualiseerd verkeersbeleid. Het huidige GVVP 2004 – 2014 heeft een looptijd tot 2014, maar is op onderdelen ingehaald door de tijd. Op nationaal en regionaal niveau zijn de accenten in het verkeersbeleid verlegd en ook de gemeente Vlissingen heeft niet stilgestaan in de ontwikkeling. Middels een geactualiseerd verkeersbeleid, vastgelegd in het GVVP 2012 - 2020, wordt ingespeeld op de huidige stand van zaken alsmede de voorziene ontwikkeling op de verschillende gebieden. Uitgangspunt voor het GVVP is de structuurvisie 'Vlissingen, stad aan zee, een zee aan ruimte'.

Het GVVP is een beleidsdocument voor de gemeente Vlissingen. Het beleid is geformuleerd op basis van de meest recente ontwikkelingen, zowel op nationaal, regionaal als gemeentelijk niveau. Het beleidsdocument geeft de kaders waar binnen de gemeente Vlissingen beslissingen neemt en haar verkeer- en vervoersnetwerk naar inricht. De gemeenteraad van de gemeente Vlissingen is het bevoegde gezag om het beleidsdocument vast te stellen.

1.3 Overlegpartners

Om te komen tot een geactualiseerd verkeer en vervoersbeleid is overleg gevoerd met verschillende partijen uit het maatschappelijke veld en binnen de gemeentelijke organisatie. Deze belangenvertegenwoordigers behartigen een specifiek thema binnen het verkeer- en vervoersbeleid. In bijlage 11 is een overzicht gegeven van de wensen die de diverse bewonersvertegenwoordigers aan de gemeente Vlissingen mee hebben gegeven. Met de volgende partijen is gedurende het proces overleg gevoerd:

- WMO adviesraad

- Fietsersbond (afdeling Vlissingen/Souburg)
- Wijkcomité Bossenburgh
- Wijkraad Paauwenburg
- Dorpsraad Ritthem
- Local Board Middengebied
- Politie Zeeland
- Brandweer stadsgewest Vlissingen/Middelburg
- Ambulancedienst Walcheren
- Vlissingse bedrijvenclub (VBC)

1.4 Leeswijzer

De twee volgende hoofdstukken beschrijven de visie van de gemeente Vlissingen op het verkeer en vervoer in de stad, en de kaders waarbinnen deze visie dient te passen. Dit geldt voor de kaders op landelijk, regionaal en gemeentelijk niveau ten aanzien van de (ruimtelijke, demografische en verkeerskundige) ontwikkelingen en het bestaande beleid. Vanaf het hoofdstuk *'Blijven bewegen'* wordt ingegaan op de beleidsvisie op verkeer en vervoer. Vervolgens komen de hoofdstukken *'Niet vele wegen naar, maar...'*, *'De Sloebrug, de poort naar Walcheren'* en *'Parkeren, vlakbij en betaalbaar'*. Deze hoofdstukken richten zich vooral op het gemotoriseerde verkeer in Vlissingen. Hierna volgen de hoofdstukken *'Collectief vervoer, ontsluiting door aansluiting'*, *'Water als kans'*, *'Fluitend op de fiets'* en *'Aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers'*. De andere modaliteiten (fietsers, voetgangers, openbaar vervoer, etc.) in Vlissingen komen aan bod in deze hoofdstukken. Daarna volgt het hoofdstuk dat de verschillen aan geeft tussen het geactualiseerde GVVP en het GVVP 2004 – 2014. Tot slot volgt het uitvoeringsprogramma, met een prioriteitstelling.



MACHINEFABRIEK 1919

DAMEN
Afdeling 10
Kantoor
Binnenplaats
→

TP-FJ-86

TR-BV-36

RÜG WU 11

2. Visie op verkeer en vervoer in Vlissingen

Blijven bewegen!

- Een sterke maatschappelijke en economische ontwikkeling staat of valt bij een sterke verkeerstructuur. Dit houdt in dat er bewogen kan worden en mobiliteit wordt gefaciliteerd. Dit wordt gerealiseerd door ruimtelijke, verkeerskundige en stedelijke projecten in samenwerking met elkaar te ontwikkelen, met als doel het optimaal benutten van de maatschappelijke en economische kracht van de stad en de regio.

Niet vele wegen naar,... maar...

- In Vlissingen is een netwerk opgebouwd van stroomwegen (70km), gebiedsontsluitingswegen (50km) en erftoegangswegen (30 km). De radiaalstructuur van Vlissingen moet benut worden, zonder dat het een inbreuk doet op de leefbaarheid in de wijken. Stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen leiden de weggebruiker naar zijn/haar bestemming.

Water als Kans!

- Water is een kans voor het vervoer in de stad Vlissingen en binnen de regio Walcheren. Met de ontwikkelingen op het Scheldekwaartier wordt het mogelijk om nieuwe vervoersstromen over het water te faciliteren. Vlissingen kan gebieden op een duurzame en unieke manier met elkaar gaan verbinden. Ook voor de (inter)nationale verbindingen liggen er kansen vanuit en naar Vlissingen.

Parkeren: Vlakbij en Betaalbaar!

- De Vlissingse binnenstad bezit de waardevolle kwaliteit dat op meerdere plaatsen geparkeerd kan worden en op korte afstand van het kernwinkergebied en stedelijke voorzieningen. In de binnenstad wordt parkeren zo veel mogelijk aan de randen opgevangen en aangegeven middels een dynamisch parkeerverwijssysteem. Voor nieuwe ontwikkelingen gebruikt de gemeente de CROW¹ richtlijnen om het aantal parkeervoorzieningen te bepalen.

De Poort naar Walcheren!

- Waar de A58 eindigt en de Sloeweg begint komt de weggebruiker op de 'Poort naar Walcheren', namelijk de Sloebrug. Op dit wegvlak kruisen de trein, verkeer over water en automobilisten elkaar. Bij opening van de brug of spoorbomen ontstaan stremmingen op de belangrijkste stroomweg van Vlissingen. Dit gebeurt met name in het zomerseizoen. De beoogde oplossing is een verhoogde Sloebrug, welke ook de spoorkruising ongelijkvloers maakt.

Fluitend op de Fiets!

- De fiets is een volwaardige vervoerswijze in Vlissingen. De fiets verbruikt niets, vervuult niets, is gezond, bestrijdt overgewicht en wordt steeds populairder door nieuwe technische ontwikkelingen. Fietsers moeten de mogelijkheid hebben om zich snel en veilig door de gemeente te verplaatsen.

Collectief Vervoer: Ontsluiting door aansluiting!

- Vlissingen heeft een openbaar vervoersnetwerk met een hoge dekkingsgraad. Dit wordt aangevuld met vormen van collectief vervoer in gebieden waar mogelijkheden liggen. De gemeente Vlissingen moet samen met haar openbaar vervoerspartners waken over een hoogwaardig openbaar vervoersnetwerk. Voor de onderwijsinstellingen in Vlissingen is het van groot belang om te kunnen rekenen op een dekkend regionaal OV netwerk en een goede aansluiting met het landelijke netwerk.

Aandacht voor de kwetsbare verkeersdeelnemer

- Kwetsbare verkeersdeelnemers verdienen extra aandacht. Het gaat hierbij om voetgangers, fietsers, kinderen, ouderen en mensen met een beperking. Voor deze groepen moeten specifieke voorzieningen getroffen worden en ingespeeld worden op de risico's die er voor deze groep zijn. Enerzijds betreft het fysieke aanpassingen, anderzijds zijn gedragsbeïnvloeding en educatie middelen.

¹ CROW: Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeertechniek

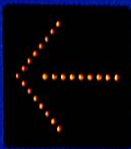
P -route



Centrum



Cinema



P **Arsenaal**

VRIJ



P **Centrum**

VRIJ

3. Kader

Het geactualiseerde GVVP legt de kaders vast en geeft sturing aan de ontwikkelingen omtrent verkeer, vervoer en mobiliteit in de gemeente Vlissingen. Het gemeentelijke beleid moet passend zijn binnen de context van de hogere overheden. Sinds het ontstaan van het GVVP 2004 – 2014 zijn verschillende nieuwe beleidsdocumenten ontwikkeld.

3.1 Rijksbeleid

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

Nota Mobiliteit

Voor het Rijk is de Nota Mobiliteit (2004) het kader waarbinnen het verkeer en mobiliteitsbeleid wordt ontwikkeld tot 2020. Het betreft de uitwerking van de kaders voor mobiliteit, zoals deze zijn voortgekomen uit de Nota Ruimte. Voor de 'essentiële onderdelen van beleid' uit de landelijke Nota Mobiliteit geldt, dat ze in acht moeten worden genomen door het Rijk en decentrale overheden.

Doelstelling is om de bereikbaarheid binnen Nederland te verbeteren en de verschillende modaliteiten dusdanig te organiseren dat 95% van de reizigers op tijd op de bestemming is. Om dit te bereiken wil de rijksoverheid:

- De achterstand in onderhoud en beheer aan (snel)wegen, spoorlijnen en (hoofd)vaarwegen wegwerken.
- Per gebied onderzoeken of en hoe knelpunten op het gebied van bereikbaarheid kunnen worden opgelost. Bijvoorbeeld door gebruik te maken van bestaande infrastructuur.
- Zorgen voor meer en betere samenhang tussen ruimtelijke ordening en infrastructuur. Dat betekent onder meer dat bij het plannen van nieuwbouwlocaties (ook) wordt gekeken hoeveel wegen, fietspaden en openbaar vervoer nodig is voor de toekomstige bewoners.
- Publiekprivate samenwerkingsvormen (samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven) structureel toepassen bij het beheer en onderhoud van wegen en bij het nemen van maatregelen ter oplossing van knelpunten.
- Verkeersinformatie over het hoofdwegennet koppelen aan verkeersinformatie voor regionale wegen.

- De toegankelijkheid van het openbaar vervoer waarborgen en verbeteren.
- Het aantal fietsenstallingen bij stations uitbreiden en verbeteren.

De nota Mobiliteit ondersteunt gebiedsgerichte ontwikkeling. Met ingang van de rijksbegroting 2008 verschijnt jaarlijks een Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Doel van het MIRT is samenhang in investeringen in grote ruimtelijke projecten, infrastructuur en (openbaar) vervoer. Voor Vlissingen zijn in het huidige MIRT geen concrete projecten benoemd. Wel wordt het belang van Vlissingen-Oost en de Zeeuwse havens onderschreven. Ingezet is om de Vlissingse kanaalkruising (de Sloebrug) op de MIRT agenda te krijgen.

Strategisch Plan Verkeersveiligheid

Het 'Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020' is een uitwerking van de Nota Mobiliteit en opgesteld door het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het verkeersveiligheidsbeleid is gebaseerd op drie pijlers, te weten 'samenwerking', 'integrale aanpak' en het voortzetten van het programma 'Duurzaam Veilig'.

3.2 Provinciaal beleid

De Provincie Zeeland legt haar kaders voor verkeer en vervoer vast in het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan (PVVP).

PVVP – Mobiliteit op Maat (actualisatie)

In het PVVP heeft de Provincie Zeeland in 2008 het provinciaal mobiliteitsbeleid voor de komende jaren beschreven. De uitwerking is vastgelegd tot 2015. Het geheel van PVVP en deelplannen vormt het provinciale mobiliteitsbeleid.

De hoofddoelstelling van het PVVP is om op Zeeuwse schaal te streven naar duurzame ontwikkeling. Het is in het PVVP als volgt geformuleerd: *“Zeeland biedt een optimaal verkeer- en vervoerssysteem, waarvan de kwaliteit voor de individuele gebruiker in goede verhouding staat tot de kwaliteit van de*

samenleving als geheel en dat recht doet aan het evenwicht tussen sociale, economische en ecologische waarde”.

Voor Vlissingen relevante ontwikkelingen in het PVVP zijn de vraagstukken met betrekking tot de bereikbaarheid van de Walcherse zuidkust vanaf de A58. Specifiek wordt de zuidelijke route benoemd, A58 – Sloeweg – N660. De capaciteit van de kanaalkruisingen in Middelburg en Vlissingen wordt in dit verband nadrukkelijk aan de orde gebracht. Tevens wordt een versterking van het recreatieve OV benoemd en een OV-verbinding Vlissingen - Terneuzen. Een samenvatting van het PVVP en de doelstellingen zijn opgenomen in bijlage 1.

Beleidsplan Verkeersveiligheid

Binnen de Provincie Zeeland is verkeersveiligheid een belangrijk thema. Door middel van het Beleidsplan Verkeersveiligheid 2005 – 2010 wordt getracht de verkeersveiligheid in Zeeland te verhogen. Streven is om het aantal vermijdbare verkeersslachtoffers te reduceren naar nul en Zeeland de meest verkeersveilige provincie van Nederland maken.

Gebiedsagenda

De Gebiedsagenda's zijn een initiatief van het Rijk, waarin provincies en Rijk de gedeelde ruimtelijke opgave voor de komende jaren per MIRT-landsdeel schetsen. Voor Zeeland betekent de Gebiedsagenda een vervanging van het Integrale Omgevingsplan Zeeland. De gebiedsagenda's zijn geformuleerd door middel van vijf (voor Zeeland) prominente thema's en vormen de samensmelting van de infrastructurele, ruimtelijke en economische visie op Zeeland:

1. Een duurzame en veilige Delta;
2. Havens en bedrijvigheid;
3. Verstedelijking en demografie;
4. Recreatie, toerisme en cultuur;
5. Natuur en landschap.

Aan de Gebiedsagenda Zeeland is een projectenboek gekoppeld, met daarin prominente projecten die voortkomen uit de Gebiedsagenda. Voor Vlissingen wordt aandacht geschonken aan de ontwikkelingen omtrent Stadshavens (herstructureringsopgave van nationaal belang). Tevens wordt de barrièrevorming van het Kanaal door Walcheren aangeduid.

3.3 Regionaal beleid

Samenwerkingsovereenkomst Vlissingen – Middelburg

De colleges van B&W van Middelburg en Vlissingen hebben een gezamenlijke visie op papier gezet, gericht op samenwerking en wederzijdse versterking op het gebied van wonen, werken, onderwijs, toerisme en cultuur. Ten aanzien van het onderwerp 'verkeer' worden mogelijkheden benoemd waar Vlissingen en Middelburg samen kunnen opereren:

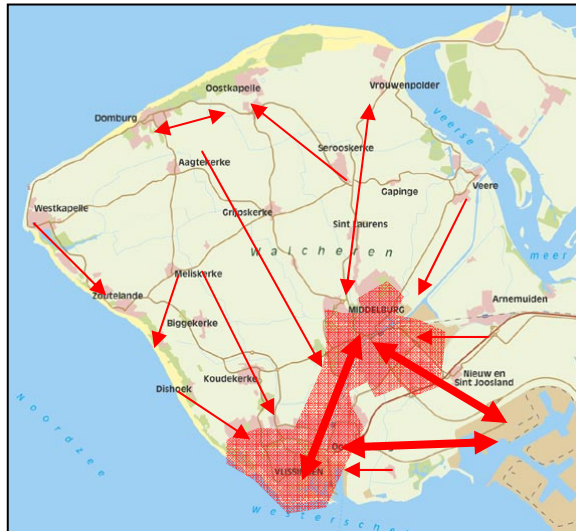
- samen gebruik maken van hetzelfde regionale verkeersmodel;
- gezamenlijk jacht op subsidies en bijdragen;
- samen optrekken in regionale werkgroepen;
- het gebruik maken van elkaars kennis en ervaringen.

Stedennetwerk Zeeland 2010 – 2020

In het Stedennetwerk Zeeland hebben de vier Zeeuwse steden; Middelburg, Terneuzen, Goes en Vlissingen zich verenigt. Zij willen gezamenlijk functioneren als sociaal-culturele en economische motor van Zeeland. Het Stedennetwerk heeft in het document “Stedennetwerk Zeeland 2010 – 2020 Kiezen & Delen” de ambities vastgelegd. Voor Vlissingen is een onderzoek aangegeven ter verbetering voor de routing A58 – binnenstad via de Sloebrug en het optimaliseren van langzaam verkeersverbindingen tussen het OV-knooppunt NS-station Vlissingen en de binnenstad, door middel van innovaties oplossingen en systemen.

3.4 Vlissingen in perspectief

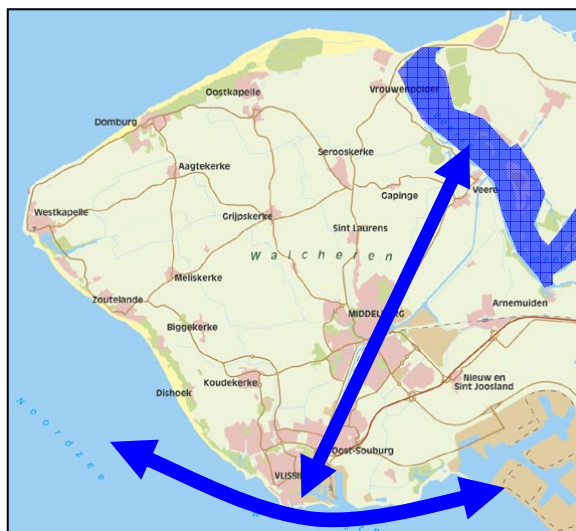
Voor de regio Walcheren is goede bereikbaarheid van groot belang. Het gaat daarbij om de bereikbaarheid voor forensen, inwoners, toeristen en dagjesmensen in de regio. In de onderstaande afbeeldingen is globaal de situatie op Walcheren aangegeven voor vier thema's.



Regionale bestemmingen
 Vlissingen en Middelburg zijn de stedelijke voorzieningencentra op Walcheren. Beide steden hebben een hoog voorzieningenniveau die overig Walcheren faciliteren. Binnen de regio is het dan ook van groot belang om efficiënte verbindingen te creëren en te behouden. Enerzijds zijn dit de verbindingen vanaf de kernen van en naar de voorzieningencentra, anderzijds zijn het de onderlinge verbindingen tussen Vlissingen – Middelburg en de omliggende kernen op Walcheren. Tevens is de relatie tussen Walcheren en het Sloegebied essentieel.



Recreatieve functie
 Walcheren is een belangrijke bestemming voor toeristen uit zowel binnen- als buitenland. In 2008 werden er op Walcheren 372.000 vakanties en ruim 2,1 miljoen overnachtingen doorgebracht. Dit toerisme is met name gerelateerd aan de stranden. Toeristisch verkeer leidt tot specifieke verkeersstromen in de regio. Trend in de toeristische sector is een verschuiving naar kortere vakanties en een afvlakking en verbreding van de seizoenspiek. Goede externe bereikbaarheid is een belangrijke faciliterende voorwaarde als recreatieve bestemming.



Vaarbewegingen
 Plezier- en beroepsvaart zijn belangrijke pijlers voor Walcheren. Het betreft de logistieke dienstverlening en het recreatief toeristisch aanbod. De Zeeuwse Delta is een uniek vaargebied in noordwestelijk Europa. Voor de logistieke dienstverlening is de Westerschelde de toegang tot belangrijke havens, zoals Vlissingen-Oost, Terneuzen en Antwerpen. Deze havens hebben een groot achterland, richting België, Zuid-Nederland en het Duits Ruhrgebied.



Bovenregionale verbindingen
 Walcheren kent een centrale ligging ten opzichte van stedelijke centra, zoals Brabantstad, Antwerpen, Gent/Brugge en de Randstad. Dagelijks zijn er circa 25.000 forensen die pendelen tussen hun woonplaats in Zeeland en een werkplek buiten de regio. Externe bereikbaarheid is dan ook essentieel om in de vraag naar goede en snelle verbindingen te voorzien. De A58 en de N57 zijn cruciale verbindingen vanuit Walcheren naar de omliggende centra. Deze verbindingen zijn essentieel voor de sociaal-culturele verbindingen.

3.5 Demografische en verkeerskundige ontwikkeling

Het aantal verkeersbewegingen en de afgelegde afstanden zijn in Vlissingen de afgelopen decennia, net als in overig Nederland, sterk gegroeid. De toenemende welvaart, meer mogelijkheden voor mobiliteit en een bevolkingsgroei zijn hier de voornaamste oorzaken van. Om het mobiliteitsbeleid voor de ontwikkelingen in het komende decennium af te stemmen moet rekening gehouden worden met de recente en geprognosticeerde demografische ontwikkelingen.

Volgens het CBS is Zeeland een van de provincies waar zich het verschijnsel 'dubbele vergrijzing' voordoet. Dit is een demografische ontwikkeling waarin het aandeel van ouderen in de totale bevolkingsopbouw toeneemt, terwijl ze ook een steeds hogere leeftijd bereiken. In de periode tot 2030 is een lichte daling van de Vlissingse bevolking, een gelijk blijvend aantal huishoudens en, conform de landelijke trends, een groei van de mobiliteit geprognosticeerd.

Conform de landelijke trends zal het recreatieve verkeer relatief veel toenemen. Hierdoor ontstaat vervlakking en verbreding van de spits. De druk op het Vlissingse wegennetwerk ligt in het hoogseizoen. Door de verlenging en vervroeging van het seizoen ontstaat ook in het voor- en naseizoen meer druk.

Naast vergrijzing is er ook ontgroening in Zeeland, ofwel minder jongeren en kinderen. Jongeren en kinderen gebruiken het openbaar vervoer meer dan overige groepen. Met name vanuit de kleine kernen richting onderwijs cluster speelt dit een rol. Scholieren uit het basisonderwijs leggen relatief korte afstanden af naar de school. De ontwikkeling van brede scholen in de gemeente Vlissingen en daarmee het vervallen van de huidige schoollocaties zal zijn weerslag hebben op de schoolroutes binnen Vlissingen. Voor middelbare scholieren en leerlingen in het middelbare- en hoger onderwijs zijn de afstanden tussen 'huis' en 'onderwijs' groter.

Het auto- en motor bezit is het afgelopen decennium verder toegenomen in Vlissingen. In de periode 1995 – 2009 is het aantal gemotoriseerde voertuigen in Vlissingen gestegen van 17.867 tot 25.481. Het aantal tweewielige motorvoertuigen (+ 86%) en bedrijfsauto's (+ 350%) zijn relatief veel gestegen. De verwachting is dat de groei het komende decennium door zal zetten. Tevens neemt de reisafstand per persoon per dag toe.

In totaal voeren in 2010 meer dan 14.500 voertuigen door het Kanaal door Walcheren. Ondanks stabiele intensiteiten is er een grote stijging in het aantal en de duur van de brugopeningen. Meer gegevens over het gebruik van het Kanaal door Walcheren en de opening van de bruggen zijn te vinden in bijlage 2. De gemeente Vlissingen blijft bezig met het verzamelen van objectieve gegevens om het verkeersbeleid in Vlissingen actueel te houden.

3.6 Ruimtelijke ontwikkelingen

Er zijn verschillende ruimtelijke ontwikkelingen in Vlissingen. In bijlage 3 staat een overzicht van alle ontwikkelingen. Onderstaand zijn enkele belangrijke ontwikkelingen verder toegelicht.

Scheldekwartier

De ontwikkeling van het Scheldekwartier is een prominente ontwikkeling voor Vlissingen en de regio. Op dit voormalige haventerrein wordt het komende decennium gebouwd aan een gebied waar wonen, werken en recreatie samenkomen. Op verkeerskundig gebied betekent dit een grotere druk op de stedelijke ontsluitingswegen, zoals de Nieuwe Vlissingeweg en de Sloeweg.

In het Scheldekwartier is een marina ontwikkeling voorzien. Dit trekt een nieuwe groep bezoekers naar Vlissingen. Verkeerskundig gezien kan het conflicten opleveren op de kanaalkruisingen. Het groter aantal recreatieve vaarbewegingen zal ook het aantal brugopeningen doen stijgen.

Kenniswerf

De Kenniswerf groeit de komende jaren uit tot een knooppunt van kennis en innovatie in Zeeland. Het gaat om de ontwikkeling van een vestigingsplaats voor starters, kennisintensieve, maritieme en dienstverlenende bedrijvigheid. De ontwikkeling van de Kenniswerf behelst het hele gebied van het Edisonpark tot het Stationsgebied en de binnenhavens. Het huidige gebied wordt ontsloten door de Oude Veerhavenweg. In het gebied is tevens het NS-intercitystation Vlissingen gelegen. Dit station is uitermate belangrijk voor forensen vanuit Vlissingen en West-Zeeuws Vlaanderen die gebruik maken van de Fast Ferry en voor studenten van de Hogeschool Zeeland en het ROC.

Buitenhavens

De buitenhavens worden in de komende periode ontwikkeld voor verschillende soorten bedrijvigheid. Er is onder andere plaats voor een aanlegkade voor

cruiseschepen. De gemeente Vlissingen, Zeeland Seaports en de Provincie Zeeland gaan, met steun van het Rijk, de buitenhavens herstructureren en zetten in op een uitbreiding van droge en natte bedrijventerreinen.

Bedrijventerrein Souburg

De ontwikkeling van het bedrijventerrein Souburg, gelegen langs de A58, zorgt voor nieuwe bedrijfslocaties in Vlissingen. Het is onderdeel van de ontwikkeling van de buitenhavens. Dit gebied biedt potenties voor ondernemingen die waarde hechten aan een zichtlocatie en goede bereikbaarheid.

Brede scholen

De ontwikkeling van brede scholen in Oost-Souburg en het Middengebied, heeft invloed op verkeersstromen. Het verzorgingsgebied van de scholen is groter dan de reikwijdte van de reguliere basisscholen. Leerlingen gaan gemiddeld een langere afstand af leggen, alvorens zij op school zijn. Hierdoor veranderen huis-schoolroutes.

Sportpark Vrijburg

Sportpark Vrijburg is gelegen aan de noordkant van Vlissingen. Dit sportpark wordt de accommodatie voor enkele stadsgewestelijke verenigingen, met een regionale uitstraling en aantrekkende functie. De functies op Sportpark Vrijburg zullen vooral een verkeersaantrekkende werking hebben buiten de reguliere spits tijden, maar met name in de weekenden en 's avonds.

Binnenstad

In 2003 is een start gemaakt met de herinrichting van de openbare ruimte in de Vlissingse binnenstad. Met name in het verblijfsgebied krijgt de binnenstad een nieuwe uitstraling, door middel van een nieuwe bestrating. Deze kwaliteitsimpuls moet bijdragen aan de verblijfskwaliteit van de binnenstad en daarmee de economische ontwikkeling van de binnenstad een impuls geven.

Boulevards

De boulevards van Vlissingen zijn in de structuurvisie als beeldmerk voor Vlissingen aangeduid. Hiermee wordt de recreatieve verblijfsfunctie benadrukt. Jaarlijks maken vele fietsers, wandelaars en automobilisten op recreatieve wijze gebruik van de boulevards. De boulevards zijn onderdeel van de landelijke fietsroute (LF1 Noordzeeroute). De fietsstraat op de boulevards levert een bijdrage aan de verblijfskwaliteit.



Thema's



4. Blijven bewegen!

De gemeente Vlissingen wil de maatschappelijke, ruimtelijke en economische ontwikkeling in de stad en de regio stimuleren. Verkeer en vervoer zijn hierin faciliterend. Het Vlissingse netwerk van wegen, fietspaden, trottoirs en openbaar vervoersroutes is opgezet om mobiliteit mogelijk te maken. Uitgangspunt is dat verkeer zo min mogelijk overlast geeft ten aanzien van de leefbaarheid, geen inbreuk doet op de verkeersveiligheid en op een zo duurzaam mogelijke wijze wordt vormgegeven. De faciliterende rol die verkeer en vervoer hierin heeft, spitst zich toe op het faciliteren van een goede bereikbaarheid binnen de gestelde kaders (leefbaarheid, veiligheid en duurzaamheid).

4.1 De rol van verkeer en vervoer in de ruimtelijke ontwikkeling

Verkeer is faciliterend voor de ruimtelijke en economische ontwikkeling van de gemeente Vlissingen. Het is essentieel om verkeerskundige veranderingen al in een vroeg stadium te signaleren en gedurende het proces de gevolgen voor het verkeer en vervoer in ogenschouw te nemen. Voor het welslagen van een project blijkt verkeer en vervoer meer dan eens een essentieel onderdeel. De gemeente Vlissingen hanteert een projectmatige aanpak van de ruimtelijke projecten. Binnen deze aanpak is het van groot belang dat ook de aspecten van verkeer en vervoer geïntegreerd worden in de aanpak.

4.2 Duurzaam verkeersbeleid en duurzame initiatieven

De Gemeente Vlissingen zet zich in om een duurzaam verkeersbeleid te volgen. Duurzaam verkeersbeleid is een kans om anders om te gaan met vraagstukken. In de uitvoering van het werk krijgt de duurzame wijze van werken de aandacht. Duurzame mobiliteit gaat over het evenwicht tussen bereikbaarheid, economie, leefmilieu en klimaat. Het onderwerp richt zich op schone, zuinige en stille voertuigen. Maar bijvoorbeeld ook op de verplaatsingswijze en het verplaatsingsgedrag. Ketenmobiliteit (zie het hoofdstuk 'Ontsluiting door Aansluiting') is een belangrijk aspect om een duurzame manier van reizen binnen de gemeente Vlissingen meer te stimuleren. Duurzame mobiliteit betekent concreet een minimale uitstoot van schadelijke gassen, minimale geluidshinder, goede bereikbaarheid, huidige infrastructuur beter benutten, vervoersmiddelen beter inzetten veiligheid en zekerheid van energievoorziening.

Op het gebied van luchtverontreiniging zijn in de huidige situatie geen overschrijdingen van de luchtkwaliteitsnormen. Bij voortzetting van het huidige beleid worden ook in de toekomst geen knelpunten verwacht. In 2011 is het saneringsprogramma verkeerslawaaï uitgevoerd, waarbij woningen die in de huidige situatie (peiljaar 1986) geluidhinder ondervinden, voorzien zijn van isolerende maatregelen. Het verkeersbeleid is erop gericht geen nieuwe saneringssituatie te laten ontstaan. Bij verandering van verkeersstromen en daarmee samenhangende intensiteiten zal steeds naar de lucht- en geluidsaspecten gekeken moeten worden.

Meewerken aan een verbetering van het milieu en leefomgeving vindt de Gemeente Vlissingen belangrijk. Als er milieuvriendelijke initiatieven genomen worden, zal de gemeente Vlissingen in principe faciliterend optreden. Een voorbeeld is de zonnetrein en de plaatsing van oplaadpunten voor elektrisch voertuigen. Voorbeeld uit een andere gemeente is de 'buurtauto' of het principe 'autodelen'.

De gemeente Vlissingen stimuleert haar medewerkers om te fietsen. Dit gebeurt door het aanbieden van het zogenaamde 'fietsplan'. Tussen 2002 en 2010 heeft ongeveer tweederde van de medewerkers van de gemeente Vlissingen gebruik gemaakt van de mogelijkheid om met fiscaal voordeel een fiets aan te schaffen. De gemeente Vlissingen heeft een voortrekkersrol inzake het duurzame verkeersbeleid. In de komende periode zal het gemeentelijke wagenpark bij vervanging een kwaliteitsverbetering krijgen, waarbij oog is voor duurzame en milieuvriendelijke alternatieven voor de (benzine/diesel) voertuigen.

4.3 Externe veiligheid

Vlissingen is één van de plekken in Nederland waar de externe veiligheid een belangrijke rol speelt. Met name door de ligging aan het water en de niet optimale ontsluiting richting het landelijke hoofdwegennet is dit een punt van aandacht. Zelfredzaamheid en bereikbaarheid zijn van groot belang wanneer er een calamiteit plaatsvindt. Onder zelfredzaamheid wordt verstaan de mate

waarin de aanwezigen (bewoners, bezoekers) zich op eigen kracht in veiligheid kunnen brengen. De bereikbaarheid is van groot belang voor hulporganisaties.

Ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente Vlissingen moeten doorgang kunnen vinden en bijdragen aan de ruimtelijke en economische ontwikkeling van de gemeente. De verkeerstructuur binnen de gemeente Vlissingen dient zo optimaal mogelijk ingericht te worden om de veiligheid van de inwoners te waarborgen. Gestreefd moet worden naar het zoveel mogelijk beperken van barrières tussen de stadsdelen en de A58. De combinatie van de risico's omtrent externe veiligheid en de ongunstige vooruitzichten omtrent de bereikbaarheid van Vlissingen en het zuidwestelijke deel van Walcheren maken het noodzakelijk om voor te sorteren op een ongelijkvloerse kruising over het Kanaal door Walcheren.

Ten opzichte van het GVVP 2004 – 2014 is de aanleg van de Koningsweg en de brug over Het Dok een verbetering van de situatie ten aanzien van externe veiligheid. De binnenstad heeft twee ontsluitingsroutes die gebruikt kunnen worden bij calamiteiten. Specifiek voor de binnenstad is de aanleg van de Verlengde Aagje Dekenstraat een verbetering voor de externe veiligheid.

4.4 Leefbaarheid in wijken

De leefbaarheid in de woonwijken is van groot belang voor de kwaliteit van de gebieden. De kwaliteit van de leefomgeving wordt mede bepaald door onderwerpen die gerelateerd zijn aan verkeer en vervoer. Woongebieden met een verblijfsfunctie moeten worden gemedend door doorgaand verkeer. Deze verblijfsfunctie moet ondersteund worden door de inrichting van de wegen. Dit wordt nader beschreven in de ambitie 'niet vele wegen naar, maar...'.

De straten in Vlissingen zijn bedoeld om mobiliteit mogelijk te maken. Een straat is dan ook niet alleen voor bewoners, maar voor alle deelnemers aan het verkeer. Zij moeten zich gedragen volgens de gestelde kaders en rekening te houden met de functie van het gebied. In woonwijken hebben fietsers en voetgangers de prioriteit, de auto is te gast en moet zijn gedrag hier op aanpassen. Om de leefbaarheid in wijken te verbeteren blijft de gemeente Vlissingen in gesprek met bewoners en bewonersvertegenwoordigers.

4.5 Verkeer en informatietechnologie

In het afgelopen decennium heeft de informatietechnologie een grote invloed gekregen op het verkeer en vervoer. De invloed is tweeledig, enerzijds is verkeer

beter te sturen, anderzijds levert de informatietechnologie knelpunten op met betrekking tot het sturen van verkeer. Verwachting is dat ook in het komende decennium de informatietechnologie een verdere vlucht nemen. Blijvende aandacht voor deze ontwikkelingen is hierin noodzakelijk.

Met name de groei van het gebruik van navigatiesystemen hebben een weerslag op verkeersstromen. De sturing middels bebording is door de navigatiesystemen minder relevant. Door een ongewenste routing in de navigatiesystemen kan er overlast ontstaan op specifieke routes. Dit speelt met name een rol bij vrachtverkeer van buiten de regio. Landelijk worden afspraken gemaakt over dit onderwerp met producenten van navigatiesystemen. Ook in regionaal verband is het wenselijk om aandacht te vragen voor deze ontwikkeling. Bij gewijzigde verkeerssituaties zal de gemeente Vlissingen dit doorgeven aan de leveranciers van kaarten voor navigatiesystemen. Op deze wijze wordt zoekverkeer door een wijziging in het netwerk voorkomen. Middels een onderzoek met input van bewoners van Vlissingen worden de knelpunten, veroorzaakt door navigatiesystemen in beeld gebracht.

De komst van dynamische reisinformatie panelen (DRIP's) zorgt voor een betere geleiding van het verkeer bij drukte of calamiteiten. Met name bij grote evenementen of topdagen in het toeristische seizoen kunnen er DRIP's toegepast worden op de stedelijke en regionale toegangswegen. Dit dient te gebeuren in overleg met de regionale partners, zoals de Provincie Zeeland en de omliggende gemeentes. DRIP's bieden ook mogelijkheden voor het informeren van gebruikers van het openbaar vervoer ten aanzien van wacht- en aankomsttijden. De Provincie Zeeland investeert op belangrijke OV-knooppunten in DRIP's om de reiziger te faciliteren.

4.6 Sanering verkeersborden

De gemeente Vlissingen streeft naar een opgeruimd en duidelijk straatbeeld. In dit kader is het wenselijk om verkeersborden te saneren. Dit levert een geordend straatbeeld op en een besparing in de beheerkosten. Verkeersborden die juridisch van essentieel belang zijn worden niet verwijderd. Waar mogelijk worden poortconstructies gerealiseerd, waar aangegeven wordt wat het geldende verkeersregime is binnen het achterliggende gebied. De bebording in het achterliggende gebied is hierdoor niet nodig en komt te vervallen.

Koudekerke
Middelburg

Bergen op
Zoom (A58)



Markering
ontbrekt



5. Niet vele wegen naar, maar...

5.1 Wegencategorisering

Het beleid ten aanzien van verkeersveiligheid en het inrichten van wegen, is gestoeld op de uitgangspunten van het landelijke programma 'Duurzaam Veilig'. Het doel van Duurzaam Veilig is om (ernstige) ongevallen te voorkomen en daar waar dat niet kan de kans op ernstig letsel nagenoeg uit te sluiten. De invoering van alle verschillende, op de Duurzaam Veilig-visie gebaseerde, maatregelen heeft landelijk naar schatting ruim 30% verkeersdoden in 2007 bespaard ten opzichte van het scenario waarbij vanaf 1998 het beleid en de risico's ongewijzigd zouden zijn gebleven². Na de lancering van het *Startprogramma Duurzaam Veilig* is begonnen met het implementeren van Duurzaam Veilig-maatregelen. De categorisering van het wegennet, de uitbreiding en aanleg van 30-zones en 'bromfietzers op de rijbaan' waren de belangrijkste verkeersveiligheidsmaatregelen.

De eerste fase van Duurzaam Veilig is het aanbrengen van bebording en markering die wijst op het geldende verkeersregime. Met name bij de entrees van woonwijken worden weggebruikers gewezen op het feit dat men een 30km-zone betreedt. De tweede fase van Duurzaam Veilig is het aanbrengen van fysieke maatregelen om de maatregelen uit de eerste fase te ondersteunen.

Duurzaam Veilig in Vlissingen

De gemeente Vlissingen zet zich in voor het inrichten van de wegen conform de richtlijnen die gesteld zijn in het programma 'Duurzaam Veilig'. Werkzaamheden om tot een dekkende inrichting te komen conform deze richtlijnen worden uitgevoerd middels het principe 'werk-met-werk'. Op deze wijze worden kosten bespaard en kunnen de maatregelen geïntegreerd worden in de planvorming bij herinrichtingen. Deze maatregelen worden uitgevoerd wanneer een (her)inrichting plaats vindt of andere werkzaamheden aan het wegvak uitgevoerd worden.

De wijken Pauwenburg en de Vredeshofwijk moeten nog ingericht worden conform de richtlijnen van het programma 'Duurzaam Veilig'. Het geldende verkeersregime moet aangegeven worden door middel van poortconstructies bij de entrees van de wijk. Door beide wijken te voorzien van de juiste bebording, is heel de gemeente Vlissingen in bebording ingericht conform de richtlijnen. Aanvullend hierop zijn fysieke maatregelen gewenst, om het geldende verkeersregime te ondersteunen.

Wegencategorisering

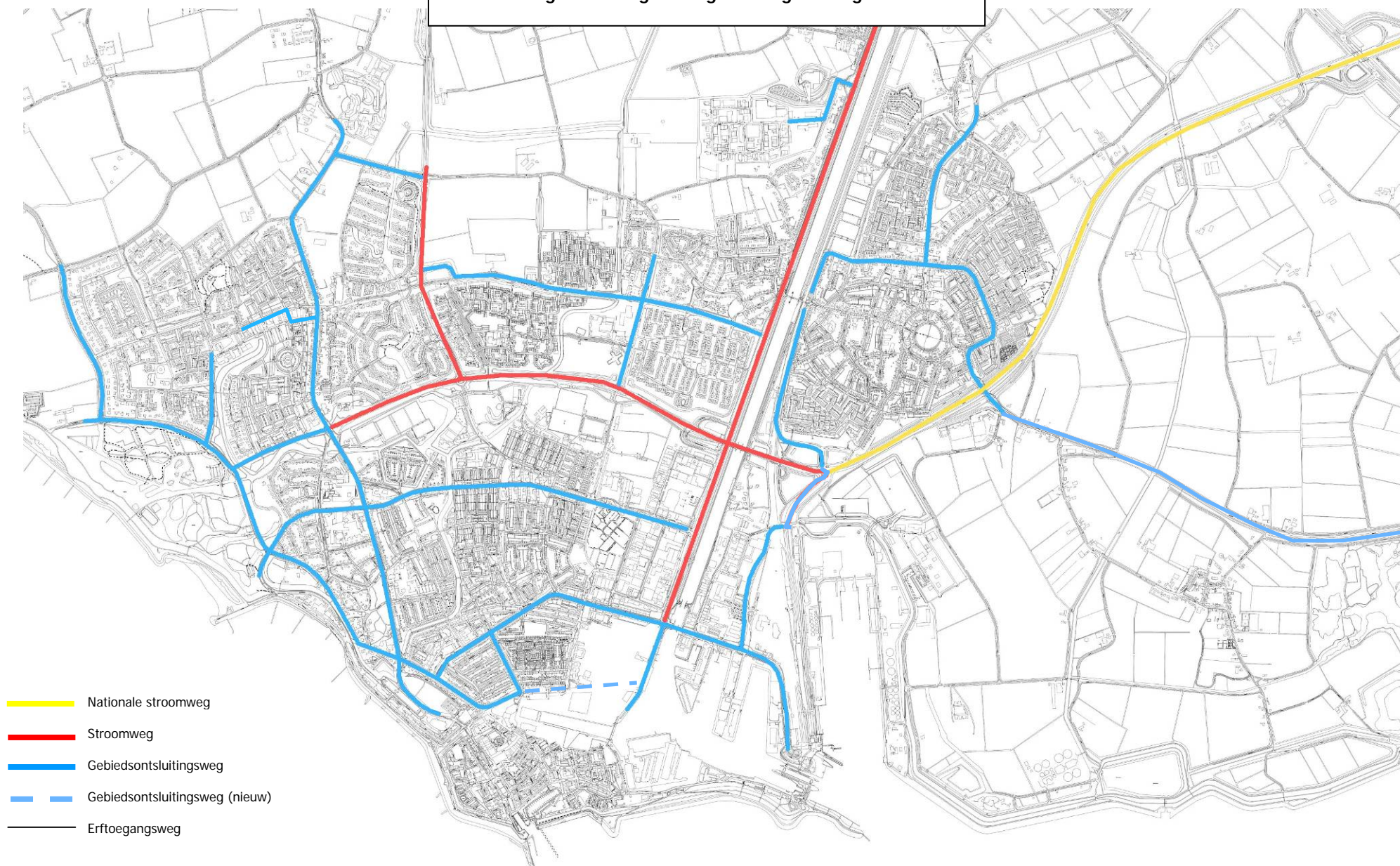
Het verkeer- en vervoersbeleid is in belangrijke mate gebaseerd op 'Duurzaam Veilig'. Dit houdt in dat de functie, vormgeving en gebruik van een weg op elkaar afgestemd zijn. Binnen Duurzaam Veilig zijn drie wegencategorieën benoemd. In tabel 1 is een weergave gegeven van de wegencategorisering en daaraan gekoppelde functionaliteiten en eisen. In bijlage 4 is een overzicht gegeven van de kenmerken van de drie wegencategorieën en zijn de verschillende wegprofielen aangegeven. De wijze waarop het Vlissingse wegennetwerk is ingedeeld in stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen is weergegeven in figuur 1 op pagina 26.

Categorie	Benaming	Ontwerpsnelheid (km/h)	Functies
I	Stroomweg	70 (50)	Uitsluitend verkeersfunctie (stroomfunctie)
II	Gebiedsontsluitingsweg	50	Hoofdzakelijk verkeersfunctie (ontsluitingsfunctie)
III	Erftoegangsweg	30	Verblijfsfunctie

Tabel 1: Wegencategorisering

² SWOV (2010) Factsheet Duurzaam Veilig: uitgangspunten, misverstanden en relatie met andere visies. SWOV, Leidschendam.

Figuur 1: Wegencategorisering Vlissingen



5.2 Verkeerscirculatie

Stroomweg

Binnen de gemeente Vlissingen zijn stroomwegen belangrijke verbindingen op regionaal niveau. Deze routes zorgen voor de verkeersstromen binnen de gemeente Vlissingen vanuit de regio en hebben een maximumsnelheid van 70 km. In de huidige situatie zijn de volgende routes stroomwegen:

- *Sloeweg:*
- *Bossenburghweg:*
- *Nieuwe Vlissingeweg:*

Gebiedsontsluitingswegen

Gebiedsontsluitingswegen ontsluiten de verblijfsgebieden. Deze routes zijn essentieel voor het lokale verkeer. Gebiedsontsluitingswegen verzorgen de afwikkeling van verkeer uit de woon- en werkgebieden en zijn de verbindingen naar het regionale (N660) en het landelijke (A58) verkeersnetwerk. Een weg met een gebiedsontsluitende functie zorgt voor het stromen (op wegvakken) en het uitwisselen van verkeer (op kruisingen). Op de gebiedsontsluitingswegen geldt een maximaal toegestane snelheid van 50 km. Stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen zijn in principe wegen voor openbaar vervoersroutes. De Veerhavenweg wordt van stroomweg afgewaardeerd tot gebiedsontsluitingsweg.

Erftoegangswegen

Alle wegen die een verblijfsfunctie hebben zijn erftoegangswegen. Deze wegen gelden in de regel alleen maar als toegang tot een erf en moeten dit ook qua uitstraling en functionaliteit weergeven. De toegestane snelheid op erftoegangswegen binnen de bebouwde kom is 30 km. Op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom (in eigendom van de Provincie Zeeland of het Waterschap) is de toegestane snelheid 60 km.

Binnen de erftoegangswegen vormt het 'woonerf' een uitzonderingssituatie. In Vlissingen zijn erven in West-Souburg, Papegaaienburg, Bossenburgh en Schoonenburg. De Gemeente Vlissingen zet zich in om erven om te vormen tot 30km zones en te komen tot een uniform verkeersbeeld in alle wijken. Dit gebeurt door toepassing van het principe 'werk met werk'.

5.3 Wijzigingen in het netwerk

Nieuwe infrastructuur, nieuwe voorzieningen of gerealiseerde bouwplannen leiden tot verschuivingen in het bestaande netwerk voor het verkeer. In de

Vlissingse binnenstad, de kern van Oost-Souburg en op de Kenniswerf zijn wijzigingen geweest en voorzien, die grote invloed hebben gehad op de verkeerssituatie ter plekke, zoals de realisatie van de Koningsweg en parkeervoorziening de Fonteyne en de herinrichting van de kern Oost-Souburg. Om de verkeerssituatie in deze gebieden te verbeteren worden er verkeerscirculatieplannen opgesteld. Hierin wordt ingegaan op de problematiek en oplossingen voor deze gebieden.

Bij toekomstige herinrichtingen van het Vlissingse wegennetwerk worden de 'Aanbevelingen Stedelijke Verkeersvoorzieningen' (ASVV) gehanteerd als basis voor de uitvoering. Bij (her)inrichting van wegen dient rekening te worden gehouden met de aanrijdtijden voor hulpdiensten. Deze mogen hierdoor niet onder druk komen te staan.



De Spoorstraat in Oost-Souburg, een gebiedsontsluitingsweg met fietssuggestiestroken.

5.4 Autoluwe verblijfsgebieden

De gemeente Vlissingen heeft de ambitie om gebieden met een belangrijke toeristische en recreatieve waarde een autoluw karakter te geven. De binnenstad en de boulevards zijn de belangrijkste verblijfsgebieden. In deze gebieden ligt de prioriteit bij de langzaam verkeersdeelnemers. Om invulling te geven aan het streven om te komen tot autoluwe verblijfsgebieden wordt het (bezoekers)parkeren opgevangen aan de randen en in de gebouwde parkeervoorzieningen. Tevens is doorgaand gemotoriseerd verkeer onwenselijk in

de autoluwe verblijfsgebieden. Middels verkeerskundige maatregelen en de inrichting van de wegvakken dient dit vanzelfsprekend te zijn voor de weggebruiker. Kenmerkend voor de Vlissingen is de grote seizoensdrukke in de periode april – oktober. Vanuit het oogpunt van een vitale binnenstad is het wenselijk om flexibel om te gaan met de geldende verkeerssituatie, in relatie met de bereikbaarheid en de functie van de binnenstad.

5.5 Aanpassingen bestaand netwerk

De gemeente Vlissingen wil een verkeersnetwerk dat aanvullend is aan de ontwikkelingen in de stad. Voor het uitvoeren van projecten zal afzonderlijk een financiële en bestuurlijke afweging gemaakt worden. Het GVVP legt de kaders vast waarbinnen de Gemeente Vlissingen wil opereren. Streven is om verbeteringen en wijzigingen aan te brengen volgens het “werk met werk”-principe. De financiële middelen kunnen hierdoor optimaal benut worden.

In het uitvoeringsprogramma (pagina 60) is een prioritering gegeven aan de diverse projecten. Deze prioritering geeft aan welke projecten het meeste bijdragen aan een verbetering van de Vlissingse verkeerssituatie. Tevens is een overzicht gegeven van de financiële uitvoerbaarheid. Sommige projecten zullen ook steun verlangen door middel van subsidies. De doorlooptijd hiervan kan hierdoor langer zijn.

Met de realisatie van de woningbouw op het Bunkerterrein is de Hercules Segherslaan afgewaardeerd tot erftoegangsweg. Ook de Chopinlaan, de Brouwenaarstraat en de Vlissingsestraat worden op termijn afgewaardeerd van gebiedsontsluitingsweg naar een erftoegangsweg. Dit vergroot de leefbaarheid en de verkeersveiligheid. Voor de ontsluiting van de omliggende gebieden zijn voldoende stroomwegen of gebiedsontsluitingswegen om de bereikbaarheid te waarborgen. Maatregelen om deze wijziging in categorisering te realiseren zullen opgepakt worden via het principe ‘werk-met-werk’.

De ontwikkelingen op het Scheldekwartier en de binnenstad maken het wenselijk om de verbinding tussen de Koningsweg en de Scheldestraat te realiseren. De bereikbaarheid van de binnenstad is een van de aandachtspunten in Vlissingen. De toekomstige verkeersafwikkeling van de binnenstad en het omliggende gebied vragen om infrastructurele maatregelen. Het betreft de realisatie verbinding tussen de Aagje Dekenstraat en de Koningsweg.

Het streven naar een hoogwaardige verbinding tussen de Aagje Dekenstraat en de Koningsweg is gebaseerd op een zevental gronden:

- Verbeteren van de bereikbaarheid van de binnenstad voor het gemotoriseerd verkeer;
- Verbeteren van de bereikbaarheid van de binnenstad voor het (regionale) dagelijkse fietsverkeer, met name de verbinding Kanaal door Walcheren – binnenstad Vlissingen.
- Verminderen van de overlast van vrachtverkeer in de binnenstad;
- Vergroting van de externe veiligheid voor de Vlissingse binnenstad;
- Ontlasting van de Scheldestraat en Paul Krugerstraat;
- Vermindering van de verkeersdruk in de Gravestraat en omgeving;
- Mogelijkheden voor parkeervoorzieningen ten noorden van het Dok;
- Snelle en herkenbare verbinding tussen de Kenniswerf en de binnenstad voor het langzaam verkeer en het openbaar vervoer.

5.6 Monitoring verkeerssituatie

De gemeente Vlissingen hecht veel waarde aan een actueel verkeersbeleid. Verkeerstellingen geven de gemeente kwantitatieve informatie over de intensiteiten op de verschillende wegen. Door middel van verkeerstellingen kan ingesprongen worden op een gewijzigde verkeerssituatie en kan het verkeersmodel actueel gehouden worden. Tevens kunnen verkeerstellingen een onderbouwing zijn voor het nemen van verkeerskundige of fysieke maatregelen. In bijlage 6 is een overzicht van de recente verkeerstellingen opgenomen.

5.7 Vrachtverkeer

Vrachtverkeer is cruciaal voor de economie. Vervoer over spoor en water zijn de laatste decennia in opkomst, toch is het vrachtverkeer over de weg nog altijd prominent aanwezig en bepaald mede het verkeersbeeld. Trillingshinder, geluidsoverlast en een hogere congestiegevoeligheid zijn gevolgen die op kunnen treden als gevolg van vrachtverkeer. Voor de binnenstad wordt in het VCP ‘Binnenstad’ aanvullende aandacht geschonken aan vrachtverkeer in het gebied. Aan bod komen de laad-en-loslocaties en gewenste bevoorradingsroutes. Uitgangspunt is dat vrachtverkeer geconcentreerd wordt op stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen en via deze routes zo dicht mogelijk te komen bij uiteindelijke bestemming.

5.8 Landbouwverkeer

Op Walcheren zijn veel agrarische bedrijven, die gebruik maken van het wegennetwerk. De gemeente Vlissingen hanteert het uitgangspunt dat langzaam verkeer en landbouw verkeer gescheiden worden. Het is onwenselijk om deze stromen te laten kruisen. Aandacht hiervoor is er met name in het buitengebied en het dorp Ritthem, zoals op de Zandweg. Veel van de wegen waar landbouwverkeer gebruik van maakt zijn in beheer en eigendom bij het Waterschap Scheldestromen, of de Provincie Zeeland. Vanuit de wegbeheerder zullen initiatieven ter verbetering van de verkeersveiligheid opgepakt moeten worden.

5.9 Verkeersveiligheid

Objectieve verkeersonveiligheid

Onder objectieve verkeersonveiligheid wordt verstaan het aantal verkeersongevallen. Locaties waar feitelijk veel ongevallen plaatsvinden worden aangeduid als 'blackspots'. Volgens de huidige definitie van de SWOV³, gaat het om locaties waar in een periode tussen drie en vijf jaar tien ongevallen (of vijf vergelijkbare ongevallen) zijn gebeurd. Binnen de bebouwde kom van Vlissingen is volgens deze definitie één blackspot aanwezig, de Sloeweg (tussen de rotonde en de kruising met de Weyevlietweg).

In Vlissingen zijn enkele ongevallenconcentraties. Op deze locaties hebben meerdere incidenten plaatsgevonden. Het 'Notitie verkeersveiligheid' gaat zich uitspreken over deze locaties en de oplossingsrichting aangeven.

Subjectieve verkeersonveiligheid

Het gevoel van verkeersonveiligheid in de buurt is niet altijd terug te vinden in harde ongevalcijfers. Deze zogenaamde 'subjectieve verkeersonveiligheid' bepaalt echter wel in sterke mate het verkeersveiligheidsgevoel wat ervaren wordt. Voorbeeld is een woonwijk met een 30 kilometerregime. De beleving is dat deze gebieden harder gereden wordt dan de toegestane maximum snelheid. Dit wordt beleefd als verkeersonveilig, terwijl het aantal ongevallen hier geen aanleiding voor geeft. Regelmatig wordt de wens geuit om subjectieve verkeersonveilige situaties op te lossen. Wanneer hier objectief geen aanleiding voor bestaat kan dit leiden tot onbegrip. De gemeente Vlissingen blijft aandacht schenken aan het

³ SWOV: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid. De SWOV is het nationale wetenschappelijke instituut voor verkeersveiligheidsonderzoek.

onderwerp 'subjectieve verkeersonveiligheid'. In de 'Notitie verkeersveiligheid' zal ingegaan worden op dit onderwerp. In dit beleidsplan zal samen met bewoners geformuleerd worden waar subjectieve onveiligheid aan de orde is en dit vergelijken met de objectieve ongevallenstatistieken. Op basis van deze gegevens zullen prioriteiten gegeven worden ten aanzien van het oplossen van de betreffende verkeerssituaties.

Snelheidsremmende maatregelen

Snelheidsremmende maatregelen hebben vooral een verkeersveiligheidsdoel. Door de reductie van de snelheid wordt getracht om de verkeersveiligheid te verbeteren. Snelheidsremmende maatregelen worden neergelegd op strategische locaties. Strategische locaties voor snelheidsremmende maatregelen zijn locaties waar de homogeniteit en de herkenbaarheid van de weg niet optimaal is en locaties waar veel kwetsbare verkeerdeelnemers zijn. Met name op calamiteitenroutes en routes voor het openbaar vervoer wordt terughoudend omgegaan met snelheidsremmende maatregelen.

5.10 Bereikbaarheid binnenstad Vlissingen

De Vlissingse binnenstad is van essentieel belang voor de economische vitaliteit van de gemeente. Het is de huiskamer van de stad, waar mensen elkaar ontmoeten en graag verblijven. Met de unieke ligging aan de Westerschelde is de Vlissingse binnenstad een plek die het hele jaar een eigen dynamiek kent. De nadruk ligt met name op het zomerseizoen, wanneer er diverse festivals zijn, maar ook volop genoten wordt op de terrassen, de winkelmogelijkheden en de culturele attracties. Deze context biedt unieke kansen om de vier v's optimaal te benutten. De vier v's zijn: verblijf, vermarkting, verkeer en vermaak. Deze vier v's worden over het algemeen als essentieel beschouwd voor het functioneren van de hedendaagse binnensteden⁴. Het VCP Binnenstad gaat invulling geven aan de rol van de 'v' van 'verkeer' in de Vlissingse binnenstad.

De gemeente Vlissingen hanteert voor de binnenstad het uitgangspunt van een 'autoluwe binnenstad'. In dit gebied ligt de nadruk op de verblijfskwaliteit van de toerist, bewoner en ondernemer. Gemotoriseerd is mogelijk, maar wordt zo veel mogelijk opgevangen aan de randen van de binnenstad en daar gefaciliteerd op goed bereikbare parkeervoorzieningen.

⁴ Bron: Agnes Joostema (201), Autoluw: Ja/Nee, Verkeer in Beeld, nummer 1 jaargang 5, Zwolle.

Vlissingen wordt gekenmerkt door een radiaalstructuur om de stad te ontsluiten. De Sloeweg dient als primaire as tussen de verschillende delen van Vlissingen en als oost-westverbinding. Ook is het de belangrijkste regionale route richting de Walcherse kust. De Paul Krugerstraat vervult in combinatie met de Spuikomweg de belangrijkste as voor het gemotoriseerde verkeer rondom de binnenstad.

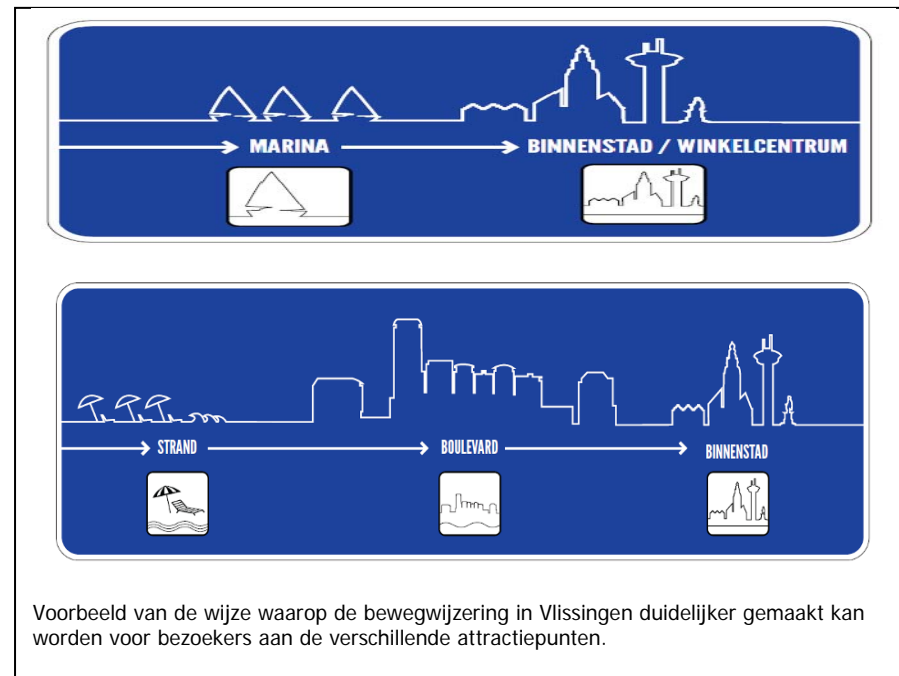
Door het in een vroeg stadium scheiden van de verkeersstromen richting de binnenstad kan de Vlissingse binnenstad een autoluw karakter houden. Met de realisatie van de 'Verlengde Aagje Dekenstraat' wordt hier een nieuwe dimensie aan toegevoegd. Zowel vanaf de noordoost kant (A58, Middelburg, Oost-Souburg) als vanaf de noordwest kant (Walcherse kust) is de binnenstad en de daar gelegen parkeervoorzieningen snel bereikbaar, zonder de leefbaarheid in de binnenstad sterk aan te tasten. Vanaf de parkeervoorzieningen zijn er aantrekkelijke looproutes richting de boulevards en de binnenstad. De uitwisseling tussen beide gebieden moet de komende periode geoptimaliseerd worden. Dit gebeurt onder andere door de Aagje Dekenstraat – Coosje Buskenstraat in het verlengde van de Verlengde Aagje Dekenstraat in te richten als 'Zee-allee' voor de langzame verkeersdeelnemers. Bezoekers die geparkeerd hebben in parkeergarage 'Scheldeplein' of op een nieuwe parkeervoorziening ten noordoosten van de binnenstad kunnen op deze wijze optimaal de zee en de binnenstad beleven. Op de volgende pagina is schetsmatig weergegeven op welke wijze de Vlissingse binnenstad is ontsloten.

De komende jaren wil de gemeente Vlissingen de verwijzing van de entree van de stad naar de verschillende attractiepunten verbeteren (zie voorbeeldtekening). De verschillende attractiepunten worden vroeg in de bewegwijzering opgenomen om zo bezoekers aan Vlissingen op een goede wijze door de stad te geleiden. Dit is aanvullend op het reguliere parkeerwijzingsysteem. De keuze om te werken met symbolen is het feit dat dit herkenbaarder is voor bezoekers dan namen van parkeervoorzieningen of plaatsen. Dit is voor bezoekers van Vlissingen helderder dan met louter namen te verwijzen. Bezoekers worden op deze manier effectiever door Vlissingen geleid. De afbeeldingen hiernaast geeft aan hoe de huidige verwijzing naar de verschillende attractiepunten in Vlissingen is en op welke wijze dit met symbolen ingevuld kan worden.

In figuur 2 is op het kaartbeeld weergegeven wat de uitgangspunten zijn voor de ontsluiting van de Vlissingse binnenstad voor het gemotoriseerde verkeer.



De huidige bewegwijzering die toeristen naar hun bestemming in Vlissingen moet leiden.



Voorbeeld van de wijze waarop de bewegwijzering in Vlissingen duidelijker gemaakt kan worden voor bezoekers aan de verschillende attractiepunten.

Figuur 2: Kaartbeeld met daarop schetsmatig weergegeven de uitgangspunten voor ontsluiting van de Vlissingse binnenstad.





6. De Sloebrug, de poort naar Walcheren

De Sloebrug is de aansluiting van de A58 op het regionale verkeersnetwerk en tevens de entree van de stad Vlissingen. De verkeerssituatie op de Sloebrug wordt door de verschillende modaliteiten als knelpunt ervaren. Op verkeerskundige vlak is het aanpakken van dit knelpunt een van de majeure Vlissingse projecten.

6.1 Ontwikkelingen in Vlissingen en het effect op de verkeersdruk

De voorziene ontwikkelingen in Vlissingen leggen nog meer druk op de Sloeweg. Het Scheldekwardier, de Kenniswerf, het (her)ontwikkelen van Baskensburg en de realisatie van de Marina zullen meer verkeer genereren van, naar en in Vlissingen. Volgens de geprognosticeerde verkeerssituatie 2020 zal op de Sloeweg (wegvak Sloebrug) een structurele vertraging op gaan treden. Ook in de huidige situatie is er sprake van vertraging, met name in het zomerseizoen en in de dagelijkse spits. De genoemde ontwikkelingen zijn essentieel voor Vlissingen en de regio Walcheren en bereikbaarheid speelt hierin een belangrijke rol. De gemeente Vlissingen streeft naar het realiseren van een marina in het Scheldekwardier en jachthavenuitbreiding op de Kenniswerf. Een dusdanige voorziening voor zee(zeil)schepen is een toevoeging op het recreatieve aanbod in zuidwest Nederland. De Provincie zet in het 'masterplan watersport' in op het vergroten en versterken van watersport gerelateerde bedrijvigheid en recreatie. De realisatie van een grootschalige marina in Vlissingen en de verdere ontwikkeling van de recreatieve scheepvaart zal leiden tot een groei van het aantal en de duur van het aantal brugopeningen van de Sloebrug.

6.2 Verkeersdruk in het toeristisch seizoen

De Walcherse kust is een essentieel onderdeel van het Zeeuwse toeristisch product. De stranden en duinen, dorpen en steden, natuur en cultuur zorgen voor een grote variëteit aan mogelijkheden voor verblijfsrecreanten en dagjesmensen. Met name in het zomerseizoen is de druk op Walcheren dan ook groter dan in de reguliere periodes. Hierbij speelt ook de trend een rol dat meer korte vakanties plaats vinden, waardoor het nog belangrijker is dat de reistijd tot een minimum gereduceerd kan worden. Vertragingen zijn zeer onwenselijk op drukke toeristische routes.

Problemen in de ontsluiting van Vlissingen en de bereikbaarheid van de zuidwestkust van Walcheren komen in de huidige situatie met name voor in het toeristische seizoen. De problemen ontstaan op de kruising tussen de Sloeweg en het Kanaal door Walcheren (Sloebrug). De autonome groei, de toename van het toeristisch-recreatieve verkeer en ontwikkelingen binnen Vlissingen leiden tot een verhoogde congestiegevoeligheid. Hierdoor ontstaan er structurele problemen ten aanzien van de ontsluiting en bereikbaarheid van zuidwest Walcheren. Een slechtere bereikbaarheid heeft een directe relatie met de sociaaleconomische positie van zuidwest Walcheren.

6.3 Externe veiligheid

Voor de externe veiligheid van Vlissingen is de Sloebrug een essentiële schakel. Het is de primaire vluchtroute voor een groot deel van Walcheren. Met name door de ligging aan het water en de verkeersdruk richting het landelijke hoofdwegennet is dit een punt van aandacht. Zelfredzaamheid is van groot belang wanneer een calamiteit plaatsvindt. Onder zelfredzaamheid wordt verstaan de mate waarin de aanwezigen (bewoners, bezoekers) zich op eigen kracht in veiligheid kunnen brengen. De combinatie van de risico's omtrent externe veiligheid en de ongunstige vooruitzichten omtrent de bereikbaarheid van Vlissingen en het zuidwestelijke deel van Walcheren maken het noodzakelijk om voor te sorteren op een ongelijkvloerse kruising over het Kanaal door Walcheren. Meer over de situatie omtrent externe veiligheid is opgenomen in hoofdstuk 'Blijven bewegen' op pagina 21.

6.4 Oorzaken van congestiegevoeligheid Sloeweg

Op stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen is de doorstroming van het gemotoriseerd verkeer van groot belang. De uitwerkingen uit het verkeersmodel 'Vlissingen 2020' tonen de congestiegevoeligheid van het wegennetwerk. Wanneer veel vertraging optreedt op een wegvak, of kans is op een vertraging, kan dit leiden tot omrijden en sluiptverkeer. In de huidige verkeerssituatie zijn er geen knelpunten ten aanzien van structurele congestievorming. Het verkeersmodel 'Vlissingen 2020' toont aan dat er in 2020 structurele vertraging optreedt bij de Sloebrug. In bijlage 6 zijn meer gegevens met betrekking op het verkeersmodel.

Vanuit het oogpunt van toerisme, sociaaleconomische ontwikkelingen, externe veiligheid als mede de ruimtelijke ontwikkelingen in Vlissingen is er aanleiding om dit verkeersknelpunt nader te onderzoeken. Kenmerkend voor de Sloeweg is dat deze weg zowel het Kanaal door Walcheren als een spoorweg gelijkwaardig kruist. Brugdraaiingen en sluiting van de spoorwegovergang hebben een groot effect op de doorstroom van het verkeer.

6.5 Spoorwegovergang

De Sloeweg kruist vlak na de A58 de spoorlijn Vlissingen – Roosendaal. Deze spoorlijn wordt viermaal per uur gebruikt voor treinverkeer. Door de nabijheid van de NS-stations Vlissingen en Vlissingen-Souburg passeert de trein met relatief lage snelheid. Hierdoor is de wachttijd ook langer dan bij een reguliere spoorwegovergang. Naast de spoorwegovergang zorgen ook de brugopeningen van de Sloebrug voor vertraging op het traject.



Spoorwegovergang op de Sloeweg, tussen de stations Vlissingen en Vlissingen Souburg

6.6 De Sloebrug

Het eigendom van de Sloebrug ligt bij de gemeente Vlissingen. De Provincie Zeeland is verantwoordelijk voor de bediening van de Sloebrug. Beide overheden betalen voor het onderhoud en de bediening van de Sloebrug, om deze zo goed mogelijk te laten functioneren voor de verschillende modaliteiten. Deze halfhoge brug heeft een doorvaarhoogte van maximaal vijf meter. Het aantal vaarbewegingen is het afgelopen decennium stabiel gebleven. Echter, het aantal

openingen en de duur van de openingen is sterk toegenomen, met als gevolg lange wachttijden voor het gemotoriseerd verkeer.

6.7 Beleid van de partners

Prorail is verantwoordelijk voor de inrichting van spoorwegovergangen. Het reguliere beleid van de gezamenlijke overheden is erop gericht om overwegen waar mogelijk te sluiten en te vervangen door een ongelijkvloerse kruising. Met het Programma Verbeteren Veiligheid op Overwegen (PVVO) draagt ProRail bij aan de verbetering van de veiligheidssituatie op bestaande overwegen. Bij het zoeken naar een oplossing voor de kanaalkruising bij de Sloebrug dient de spoorwegovergang integraal meegenomen te worden in de planontwikkeling. Op deze wijze kunnen beide knelpunten opgelost worden.

De Provincie Zeeland zal een belangrijke partner zijn in het traject om het knelpunt bij de Sloebrug op te lossen. De Provincie onderkent de problematiek bij de Sloebrug, door dit te verankeren in het PVVP. De route van de A58 naar de zuidwestkust van Walcheren is essentieel voor het toeristische product van de regio en van Zeeland als geheel. De Provincie Zeeland stelt als opgave in het PVVP de 'Bereikbaarheid zuidkust Walcheren'. Het betreft de doorstroming van capaciteit tussen de A58 en de kust, via de zuidelijke route en een mogelijk nieuw tracé van de N288 tussen Zoutelande en Westkapelle. Het GVVP is de aanzet om te komen tot het oplossen van dit regionale knelpunt. Het is van groot belang dat de regionale partners zich conformeren aan de problematiek. Doelstelling is om de problematiek met betrekking tot de Sloeweg structureel op te lossen. Eerste stap hierin is het opnemen van de Sloebrug in het Meerjaren Investeringsprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT).

6.8 Keersluisbrug in relatie met de Sloebrug

De Sloebrug is de primaire toegang tot de stad Vlissingen. De Keersluisbrug is echter ook een kanaalkruising die veelvuldig gebruikt wordt als toegangsroute naar de stad Vlissingen. De route door de Kenniswerf (Veerhavenweg – Keersluisbrug) is ongewenst als doorgaande route vanuit en naar de stad Vlissingen. Het is niet wenselijk om verkeer bij een opening van de Sloebrug te geleiden via de Keersluisbrug. De wegen in de Kenniswerf zijn niet ingericht op een zeer hoge verkeersintensiteiten en ook de planvorming in dit gebied is er niet op gericht om de wegen een bovenlokale functie te geven. De Keersluisbrug heeft met name een belangrijke functie als lokale verbinding en voor het

langzaam verkeer alsmede het openbaar vervoers. Dit is met name gericht op de verbinding tussen de stad, de Kenniswerf en het station.

6.9 Toekomst Sloeweg en Sloebrug

Om de doorstroming richting het zuidwestelijke deel van de Walcheren en Vlissingen te garanderen is het essentieel dat de doorstroming op de route vanaf de A58 gegarandeerd is. Knelpunten hierin is met name het Vlissingse deel van deze verbinding.

In algemene zin wil de gemeente Vlissingen, met betrekking tot de verkeerssituatie rond de Sloebrug, inspelen op ruimtelijke en economische ontwikkeling rond de A58, gedurende de looptijd van dit GVVP. Desgewenst zal een actualisering ten aanzien van dit onderdeel plaatsvinden in de structuurvisie.

Korte termijn

Op korte termijn zet de gemeente Vlissingen in op het invoeren van een bloktijdenregeling op de Sloebrug. Dit gebeurt in nauw overleg met de Provincie Zeeland. De gemeente Vlissingen streeft er naar om in het zomerseizoen van 2012 een bloktijdregeling van toepassing te verklaren voor de Sloebrug. De gemeente Vlissingen zet in op de prioriteit van het gemotoriseerde verkeer in de spitsuren. Voor de recreatieve scheepvaart zal de Sloebrug binnen de bloktijden niet geopend worden. Beroepsvaart zal zo min mogelijk hinder mogen ondervinden van de bloktijdenregeling.

Lange termijn

Om zware congestievorming tegen te gaan is het wenselijk een ongelijkvloerse kruising te realiseren op de kanaalkruising, in combinatie met een ongelijkvloerse kruising van de spoorwegovergang. Om een ongelijkvloerse kruising te creëren zijn er twee mogelijkheden, namelijk ondergronds (tunnel) en bovenlangs (hoge brug). Het realiseren van een nieuwe kanaalkruising tussen Vlissingen en Middelburg zal in verhouding een hogere investering betekenen. Tevens betekent dit een grotere inbreuk op het Walchers landschap en is het geen fundamentele verbetering voor de ontsluiting van de stad Vlissingen.

Zowel een tunnel als een verhoogde brug brengt hoge investeringskosten met zich mee. Voor de gemeente Vlissingen is het niet mogelijk om dit infrastructurele project zelfstandig te realiseren. De hogere overheden zullen zich moeten conformeren aan deze oplossing. Gezien de belangrijke toeristische

waarde van de zuidwest kust van Walcheren voor het toeristische product in Zeeland, de externe veiligheid en de urgentie die in het PVVP gesteld wordt, zal de Provincie Zeeland een belangrijke participant zijn in dit traject. Door de belangrijke toeristische waarde, met een direct achterland in Noord-Brabant, Limburg en het Duitse Ruhrgebied zal ook de Rijksoverheid de problematiek moeten onderkennen. Strategische samenwerking met de diverse partners is voor de gemeente Vlissingen van essentieel belang om de problematiek omtrent de kanaalkruisingen op te lossen. De gemeente Vlissingen acht het noodzakelijk om de Sloebrug op te laten nemen in het MIRT en zo de verkenningfase te laten uitvoeren over de mogelijkheden voor een ongelijkvloerse kanaalkruising.

Het realiseren van een hoge brug over het Kanaal door Walcheren biedt de mogelijkheid om Vlissingen permanent goed te ontsluiten en ook de andere knelpunten op te lossen. Tevens kan een hoge brug een baken voor Vlissingen en de markante toegangspoort voor Walcheren vormen. Het biedt bij de entree van Vlissingen de mogelijkheid om het weidse uitzicht te ervaren, van Walcheren en Vlissingen als stad aan zee!





Fonteyne

uit tot 03.00 uur

5



haal ik de zee voor het eten haal ik de zee



Rabobank

Prénatal

RaboWOLshop

7. Parkeren; Vlakbij en Betaalbaar!

De toename van autobezit en autogebruik legt een steeds zwaardere druk op de openbare ruimte. Veel wijken zijn niet ingericht op de parkeerdruk die de auto legt op de openbare ruimte. Binnen de gemeente Vlissingen geeft de geactualiseerde 'parkeerverordening 2007' het vigerende beleid ten aanzien van parkeren. Het parkeerbeleid in de Vlissingse binnenstad moet bijdragen aan de economische ontwikkeling van de binnenstad. Hierdoor is er een voortdurende optimalisering tussen bereikbaarheid, economische- en ruimtelijke ontwikkeling en leefbaarheid. Welk element prevaleert, hangt af van de locatie en de situatie.

In de binnenstad van Vlissingen hanteert de gemeente Vlissingen een sturend verkeersbeleid. Parkeren in de binnenstad vergt meer aandacht dan in de overige gebieden. De druk in dit gebied is groot door de verschillende doelgroepen die gebruik maken van deze ruimte. De gemeente Vlissingen moet een evenwicht vinden tussen de behoefte aan parkeerruimte voor bewoners en bezoekers. Het actuele parkeerbeleid levert een bijdrage aan de binnenstad van het oogpunt van economische ontwikkeling en leefbaarheid. Op basis van het aantal klachten en melding zijn geen structurele knelpunten te bekennen. Er is dan ook geen reden om het actuele parkeerbeleid aan te passen, aangezien het voldoet aan de verwachting van de gebruikers.

De gemeente Vlissingen blijft innovatieve en creatieve ontwikkelingen op het gebied van 'parkeren' volgen. Bij ontwikkelingen die bijdragen aan de economische vitaliteit van de binnenstad, zal gekeken worden naar de mogelijkheden om dit ook in Vlissingen toe te passen.

7.1 Bezoekersparkeren binnenstad

Uitgangspunt van het parkeerbeleid is een optimale benutting van de beschikbare ruimte en een dekkende parkeerexploitatie. Tevens is een uitgangspunt dat bezoekersparkeren aan de randen van de binnenstad en in de parkeergarage gefaciliteerd wordt. Parkeren in de binnenstad is mogelijk in de parkeergarages 'Scheldeplein' en 'Fontyne' en op diverse parkeerterreinen op maaiveld (zie figuur 3). Ten aanzien van de tarifiering hanteert de gemeente Vlissingen een gedifferentieerd parkeertarief. De tarifiering in gebouwde parkeervoorzieningen is lager dan op het maaiveld. Dit is een stimulans om niet op maaiveld te parkeren en daarmee de kwaliteit van de openbare ruimte te vergroten.

Gezien de ontwikkelingen in de binnenstad is het wenselijk om aanvullende parkeervoorzieningen te realiseren aan de noord en oostzijde van de binnenstad. Dit is geënt op de behoefte aan parkeervoorzieningen voor bezoekers en bewoners. Het is wenselijk dat parkeervoorzieningen gericht op bezoekers een systeem heeft van 'achteraf betalen' hebben. Daarnaast is het wenselijk om, gekoppeld aan de realisatie van het Scheldekwartier, te zoeken naar nieuwe mogelijkheden voor parkeervoorzieningen rondom het ontwikkelingsgebied.

De Vlissingse binnenstad is met name in de maanden april tot oktober een druk bezocht gebied. De verblijfsfunctie prevaleert en de parkeersituatie is hierop afgestemd. In de periodes buiten dit seizoen is het wenselijk om alternatieve concepten te hanteren voor het bezoekersparkeren in de binnenstad.

7.2 Vergunningparkeren Binnenstad

In de Vlissingse binnenstad is een parkeervergunningenregime van toepassing. Het betreft het gebied ten zuiden van de Paul Krugerstraat. Beleid ten aanzien van het vergunningparkeren in de binnenstad is dat bewoners en ondernemers in de binnenstad kunnen parkeren in specifieke zones. Tevens bestaat de beperkte mogelijkheid om een parkeerplaats te huren in gebouwde parkeervoorzieningen.

Het parkeerbeleid kent gezonde indeling. Vergunninghouders kunnen binnen de aangewezen zone hun auto parkeren. De zonering is afgestemd op het aantal huishoudens per zone en draagt bij aan een optimale parkeerregulering in de binnenstad. De uitgifte van parkeervergunningen is een continu proces dat zal in de loop van de tijd aangepast moeten worden aan de dan bestaande situatie.

Vergunningen voor werknemers en ondernemers in de binnenstad zijn geldig binnen het geldende vergunninggebied. Streven is om het parkeren voor werknemers en ondernemers niet te laten conflicteren met het parkeren voor bezoekers aan de binnenstad.

7.3 Parkeerverwijzing en parkeerroutes

Om het verkeer dat op zoek is naar een parkeerplaats te leiden wordt in Vlissingen gebruik gemaakt van een dynamisch parkeerverwijssysteem en parkeerroutes. Een dynamisch parkeerverwijssysteem wijst automobilisten naar

vrije parkeerplaatsen in de binnenstad en bij de stranden. Het systeem bestaat uit een netwerk van borden met displays waarop aangegeven wordt of een parkeerterrein 'vol' of 'vrij' is. Met name het bezoekersparkeren kan met dit systeem gestuurd worden. De dynamische parkeerverwijssystemen zijn voor Vlissingen en de Walcherse kust van essentieel belang om de grote stromen bezoekers goed in te lichten over de mogelijke parkeervoorzieningen. Bij wijzigingen in het netwerk of een toevoeging van parkeervoorzieningen worden ook de parkeerverwijzing en de parkeerroutes aangepast.

7.4 Parkeren evenementen

Verschillende evenementen in Vlissingen trekken veel bewoners van buiten de regio. Om deze bezoekers te faciliteren is het belangrijk om goede parkeervoorzieningen te faciliteren. Per evenement zal bezien worden hoe het parkeren opgevangen kan worden. Met name bij grootschalige evenementen zal maatwerk geleverd moeten worden. Het Veerhaventerrein (voormalige opstelstroken PSD) is een grote opvanglocatie aan de rand van de stad. Dit kan als een tijdelijk transferium fungeren wanneer er grote bezoekersstromen zijn van buiten de regio, zoals bij Sail de Ruyter of Rescue Vlissingen.

7.5 Parkeren op de Kenniswerf

De Kenniswerf is een gebied dat volop in ontwikkeling is. Het komende decennium wordt er kennisintensieve bedrijvigheid gerealiseerd in combinatie met de verschillende onderwijsinstellingen. Het aspect 'parkeren' vraagt op de Kenniswerf om een maatoplossing. Afhankelijk van het ontwikkelingsproces van de Kenniswerf, zal een gefaseerde parkeerstrategie worden toegepast. Op korte termijn moet het parkeren gereguleerd worden voor de gevestigde bedrijvigheid. Nabij de functies is voldoende ruimte voor werknemers, studenten en (kort)bezoekers. Op verdere afstand zijn overloopgebieden die benut kunnen worden bij een grote ontwikkeling of bij piekmomenten. Studenten moeten verleid worden om het openbaar vervoer te gebruiken. Een goed openbaar vervoersnetwerk op Zeeuws niveau is hiervoor essentieel.

7.6 Parkeernormering

Een parkeernorm geeft het getal aan, waarmee de parkeereis bij nieuwe ontwikkelingen berekend moet worden. De parkeernorm is een objectieve norm voor de berekening van het aantal parkeerplaatsen bij een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling of functie. De basis voor de parkeercijfers vormt in de publicatie

'Parkeercijfers - Basis voor parkeernormering' van het CROW. Deze parkeernormen zijn algemeen aanvaard in Nederland. Op basis van de specifieke lokale situatie kan van deze ontwikkelde normen gemotiveerd worden afgeweken. Er kunnen hogere parkeernormen overeengekomen worden, indien de beoogde ruimtelijke ontwikkeling daartoe aanleiding geeft.

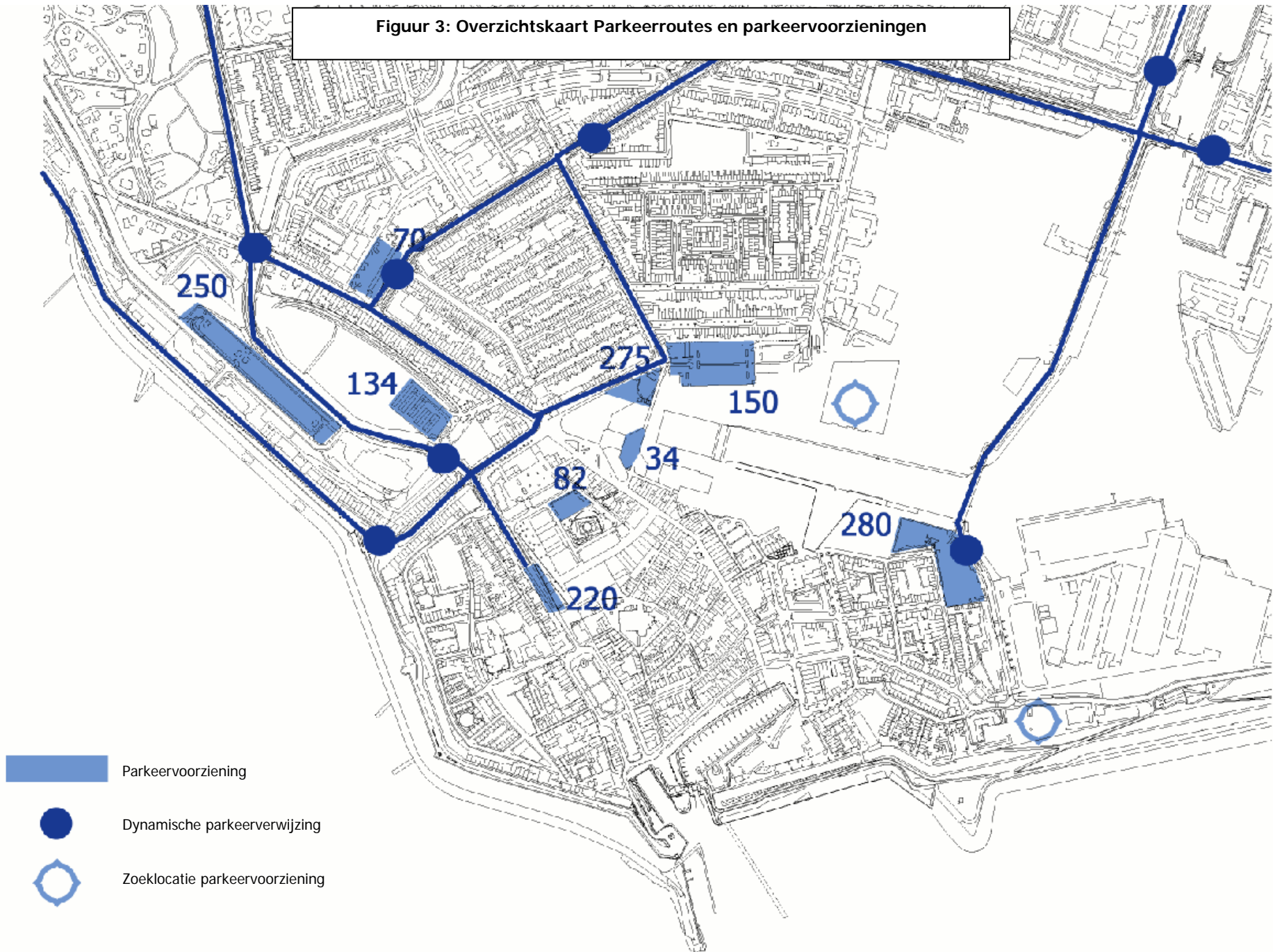
Bij nieuwbouwprojecten mag de parkeerdruk in principe niet afgewenteld worden op de omgeving. Een integrale parkeeroplossing, voor bewoners en bezoekers moet daarom altijd deel uitmaken van een plan. In principe wordt parkeren altijd opgelost op het eigen terrein van de (nieuwe) ontwikkeling, zoals nieuwbouw, herstructurering of functieverandering. Voor kleine ontwikkelingen wordt over het algemeen een vrijstellingsregeling aangehouden. Wanneer parkeren op eigen terrein niet mogelijk is, zullen in de openbare ruimte in de omgeving parkeervoorzieningen gerealiseerd moeten worden. Uitgangspunt is, dat geen conflict ontstaat met de bestaande parkeersituatie in het gebied, waarin de nieuwe ontwikkeling wordt beoogd en de directe omgeving daarvan. De kosten voor deze ontwikkelingen worden in principe verrekend met de initiatiefnemer van de desbetreffende ontwikkeling, waar de parkeervoorziening voor bedoeld is. Mocht een bestaande parkeersituatie al problemen geven, dan kan een nieuwe ontwikkeling in zo'n gebied aanleiding zijn om ook de bestaande problematiek in beeld te brengen en te trachten in samenspraak met alle betrokkenen een verbetering van de situatie te bewerkstelligen.

In de door het CROW ontwikkelde normering zijn drie criteria bij een eerste berekening van belang:

- de omgevingsadressendichtheid per km²; voor Vlissingen is een 'sterk stedelijk gebied' (op basis van de omgevingsadressendichtheid);
- het type stedelijke zone; onderscheid wordt gemaakt in centrum, schil/overloopgebied en rest bebouwde kom.
- Het type ontwikkeling en functie.

De gemeente Vlissingen hanteert bij nieuwbouw, herontwikkeling of functieverandering de parkeercijfers, zoals gedefinieerd door het CROW. In bijlage 7 is Vlissingen opgedeeld in drie verschillende stedelijke zones. Bij de berekening van de parkeerbehoefte wordt de directe omgeving meegenomen, om te bezien of gedeeld gebruik mogelijk is.

Figuur 3: Overzichtskaart Parkeerroutes en parkeervoorzieningen





Wij rijden op groen gas door de Provincie Zeeland

A58 Station P

ixion 2286 D

8. Collectief vervoer; ontsluiting door aansluiting

Collectief vervoer zorgt voor het vervoer van meerdere reizigers. Deze reizigers kunnen een andere afkomst en bestemming hebben, maar maken gebruik van hetzelfde netwerk. Voordelen van collectief vervoer zijn dat minder overlast optreedt voor de leefomgeving en het toegankelijke voorzieningen betreffen voor een brede doelgroep. Collectief vervoer bestaat enerzijds uit het openbaar vervoer en anderzijds uit private initiatieven. Door vervoerswijzen op elkaar aan te sluiten, wordt het collectieve vervoer een alternatief voor de auto.

Het openbaar vervoer in Zeeland is een belangrijke schakel in het regionale netwerk. De Provincie Zeeland is verantwoordelijk voor het openbaar vervoer over weg en water. Connexxion en Veolia transport voeren deze diensten uit. Zij doen dat aan de hand van een concessie, een soort vergunning, die de Provincie per deelgebied voor Zeeland verleent.

De gemeente zet zoveel mogelijk in op behoud en verbetering van openbaar vervoer naar onderwijsclusters, zorginstellingen en bovenwijkse voorzieningen. De taak van de gemeente Vlissingen ligt met name in het voorzien in goede infrastructurele voorzieningen op openbaar vervoersroutes, zoals haltevoorzieningen en maatregelen ter bevordering van de doorstroming.

Vlissingen en Middelburg zijn regionale voorzieningencentra. In beide steden zijn voorzieningen geconcentreerd met een bovenlokale functie. Een goed openbaar vervoersnetwerk tussen Vlissingen en Middelburg en met de omliggende kernen is dan ook van groot belang. In de huidige lijnvoering is het netwerk geconcentreerd richting Middelburg. Hierdoor is de bereikbaarheid van regionale voorzieningen die in Vlissingen gelegen zijn niet optimaal. Een verbetering van het regionale netwerk is wenselijk om ook de bovenlokale voorzieningen in Vlissingen goed te ontsluiten met het openbaar vervoer. In figuur 6 zijn de haltevoorziening voor het openbaar vervoer weergegeven en het zoekgebied naar nieuwe vormen van collectief vervoer in Vlissingen.

8.1 Trein

De trein is van groot belang voor de bereikbaarheid van Vlissingen. De intercityverbinding Vlissingen – Amsterdam is een belangrijke verbinding voor de stad Vlissingen en het achterland (Walcheren en west Zeeuws Vlaanderen).

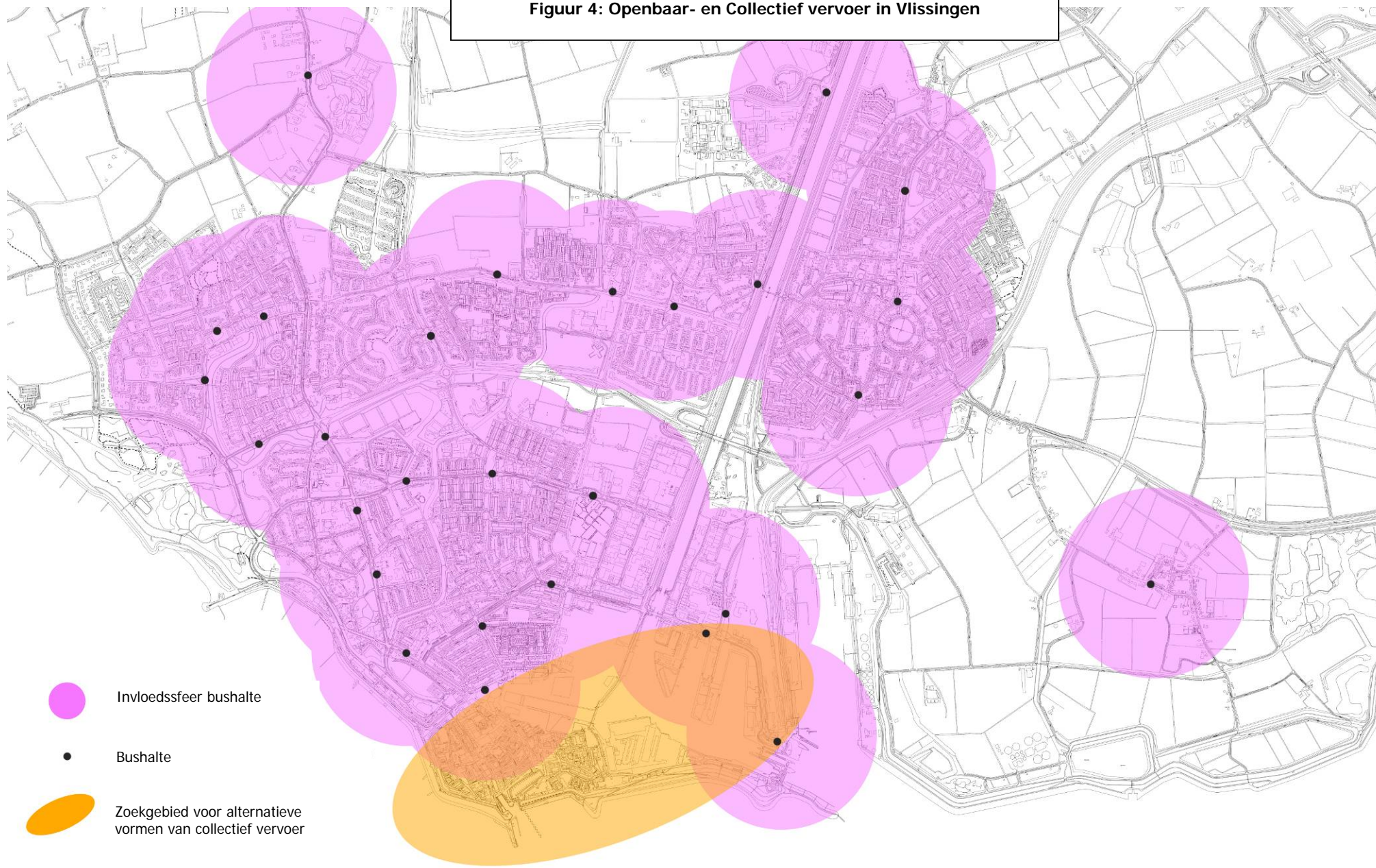
Behoud van deze verbinding is essentieel in het regionale verkeersbeleid van de gemeente Vlissingen. Door de koppeling van het NS-station met de Fast Ferry Vlissingen – Breskens en de regionale busverbindingen is de omgeving van het NS-station een multimodaal entreegebied voor Vlissingen. Het NS-station Vlissingen-Souburg is een belangrijk en drukbezocht station voor forensen vanuit de Vlissingse woonwijken en de dorpen Oost-Souburg en Ritthem. Beide stations zijn essentieel voor de bereikbaarheid van de gemeente Vlissingen.

De rijksoverheid is verantwoordelijk voor het treinverkeer in Zeeland. De gemeente Vlissingen maakt zich samen met de regionale partners en de provincie Zeeland sterk voor het verbeteren van de treinverbinding met de Randstad, Brabantstad en België. De intercity-verbindingen zijn van wezenlijk belang voor de concurrentiepositie van Zeeland. Daarnaast is een betrouwbaar en frequent netwerk binnen Zeeland van groot belang voor regionale reizigers.

8.2 Openbaar busvervoer

De Provincie Zeeland is verantwoordelijk voor het openbaar busvervoer in de gemeente Vlissingen en in Zeeland als geheel. De provincie Zeeland overlegt met de uitvoerder van het openbaar busvervoer in de provincie en besteedt het openbaar vervoer Europees aan. De gemeente Vlissingen kan bij de Provincie Zeeland routes of halteplaatsen aandragen. Momenteel wordt het openbaar busvervoer in Vlissingen gefaciliteerd door Connexxion. Deze concessie loopt tot en met 2014. De gemeente Vlissingen zet zich in om de gebieden die buiten de huidige invloedssfeer van bushaltes vallen aan te sluiten op het openbaar busvervoernetwerk. Overleg hierover wordt gevoerd bij een herijking van de dienstregeling, of een nieuwe aanbesteding voor het openbaar busvervoer in Zeeland. In figuur 4 is inzichtelijk gemaakt wat de invloedssfeer is van de bushaltes en welke gebieden daarbuiten vallen. Bereikbaarheid van bovenwijkse voorzieningen met het openbaar vervoer is essentieel. De gemeente Vlissingen zet zich in om de toegankelijkheid van haltevoorzieningen te vergroten. Hierover is meer opgenomen in het hoofdstuk 'Aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers', op pagina 53.

Figuur 4: Openbaar- en Collectief vervoer in Vlissingen



Het gehanteerde invloedsgebied voor bushaltes is 600 meter. Belangrijke maatschappelijke voorzieningen moeten bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Waar mogelijk krijgt het openbaar vervoer bij verkeersregelininstallaties voorrang op het overige verkeer.

In principe zijn openbaar vervoersroutes gelegen op stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen. Deze wegen zijn ingericht om openbaar busvervoer te faciliteren. Op deze routes wordt terughoudend omgegaan met snelheidsreducerende maatregelen die het comfort van de weg aantasten. Geluidshinder, oponthoud, door en voor de bus, worden op stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen beperkt.

De gemeente Vlissingen acht het wenselijk dat prioriteit wordt gegeven aan de vervoerstromen tussen de binnenstad en de Kenniswerf en tussen Vlissingen en Middelburg. Ook zijn snelle en betrouwbare verbindingen belangrijk tussen de Kenniswerf/Stationsgebied in Vlissingen en de verschillende regio's in Zeeland.

8.3 Alternatieve vormen van collectief vervoer

Het openbaar vervoersnetwerk is in Vlissingen niet dekkend. In gebieden waar het openbaar vervoer niet toereikend is, zoals de binnenstad, de stranden en het Scheldekwardier, is het wenselijk om te kijken naar alternatieve vormen van collectief vervoer. De binnenstad en met name het zuidelijke deel (inclusief het Arsenaal, de Nieuwendijk en het Bellamypark) heeft een belangrijke toeristische functie voor Vlissingen. Bereikbaarheid is in dit gebied dan ook van groot belang, met name in het zomerseizoen. Dit geldt ook voor de bereikbaarheid van de stranden op Walchers niveau. Sinds de zomer van 2010 rijdt een zonnetrein van het NS-station Vlissingen naar de Vlissingse binnenstad en de boulevards. Dit is niet concurrerend ten opzichte van het bestaande openbaar vervoersnetwerk, maar wel een verbetering voor de bereikbaarheid van de binnenstad met een toeristisch recreatief karakter. De gemeente Vlissingen kan dit soort initiatieven faciliteren. Dit gebeurt in overleg met de concessiehouder van het openbaar vervoer, om concurrentie voor het openbaar vervoer te voorkomen. Initiatieven voor alternatieve vormen van collectief vervoer worden met name gezocht in de verbinding tussen het station, Kenniswerf, Scheldekwardier en de binnenstad. Een watertaxidienst is een van de initiatieven die (mede in relatie met de ontwikkeling van het Scheldekwardier en de Kenniswerf) een toevoeging kan zijn op het recreatieve collectieve vervoer in Vlissingen. In figuur 5 is het zoekgebied voor nieuwe vormen van collectief vervoer weergegeven.

8.4 Ketenmobiliteit

Ketenmobiliteit richt zich op het verbeteren van alternatieven voor het autogebruik en de onderlinge samenhang en afstemming tussen de vervoersmodaliteiten. Wanneer bijvoorbeeld trein en bus beter op elkaar aansluiten en de wachttijd klein is zal men sneller geneigd dit als een goed alternatief te zien ten opzichte van de auto. Met name de overstappunten spelen hierin een belangrijke rol.

Het streven naar ketenmobiliteit is geen doel op zich. Het is een middel om andere doelen te bereiken, zoals het terugdringen van automobiliteit, verbeteren van de milieukwaliteit, het streven naar een autoluwe binnenstad en het voorkomen van congestie.

Ketenmobiliteit in Vlissingen

Vlissingen heeft als belangrijkste openbaar vervoersknooppunt het Veerhavenplein. Hier is de entree van het NS-intercitystation Vlissingen, bushalteplaatsen voor stedelijke en regionale busverbindingen en de aanmeerplaats voor het Fast Ferry Vlissingen – Breskens. De verschillende openbaar vervoersmodaliteiten faciliteren vele reizigers binnen en buiten de regio. Het achterland betreft niet alleen de stad Vlissingen, maar ook westelijke deel van Zeeuws Vlaanderen, met toeristisch-recreatief gezien zeer aantrekkelijke kernen als Cadzand, Breskens, Sluis en natuurgebied 't Zwin.

Om ketenmobiliteit in Vlissingen te verbeteren is het wenselijk om de brugopeningen en de vertrektijden van de trein en de Fast Ferry op elkaar af te stemmen. Op deze wijze worden automobilisten gefaciliteerd die de overstap willen maken van de auto naar de trein.

De multimodaliteit in de stationsomgeving zorgt voor een grote economische kansen. De gemeente Vlissingen ziet de potentie en wil in samenwerking met marktpartijen dit knooppunt van modaliteiten beter benutten.

Fiets als voor- en natransport voor het OV

De gemeente Vlissingen wil het fietsen in de gemeente stimuleren en laten concurreren met de auto. Het is dan ook van belang dat de overstappunten en met name de knooppunten, goed bereikbaar zijn voor de fietser. In Vlissingen zijn dit de NS-stations Vlissingen en Vlissingen-Souburg. Ook haltevoorzieningen met een groot verzorgingsgebied moeten goed bereikbaar zijn. De ketenpartners in het openbaar vervoer zijn verantwoordelijk voor de voorzieningen die behoren tot de haltevoorzieningen. De gemeente Vlissingen acht het noodzakelijk dat er goede en voldoende voorzieningen zijn voor fietsers. Hierover voert de gemeente Vlissingen overleg met de ketenpartners.



Fietsparkeervoorziening bij station Vlissingen Souburg

Auto als voor- en natransport voor het OV

Als de auto gebruikt wordt als middel voor het voor- en/of natransport voor het OV kunnen voorzieningen getroffen worden. De auto in deze keten is met name gericht op het vervoer op grotere afstanden dan het stedelijke netwerk. Binnen Zeeland zijn relatief weinig congestiegevoelige trajecten op het hoofdwegennetwerk. Binnen Zeeland voldoet de A58 voor de bereikbaarheid richting Noord-Brabant, België en de Randstad. Voor de hart-op-hart verbindingen, zoals Vlissingen – Goes, zijn snelle OV-verbindingen essentieel. De ketenpartners hebben de verantwoordelijkheid voor de haltevoorzieningen en aanvullende voorzieningen behorende bij deze voorziening. Hierover voert de gemeente Vlissingen overleg met de ketenpartners, vanuit een gezamenlijk belang om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren.

Verbindingen van parkeerterrein naar de binnenstad

De bereikbaarheid van voorzieningencentra vanaf grote parkeerterreinen is belangrijk. Herkenbaarheid, comfort en aantrekkelijkheid moeten gewaarborgd worden op deze routes. Ten aanzien van ketenmobiliteit is de overgang van 'automobilist' naar 'voetganger' van belang.

Door middel van microbewegwijzering is in de binnenstad een netwerk opgezet die bezoekers van het ene naar het andere gebied leiden. Deze herkenbare routes zijn een van de eerste indrukken die bezoekers van de stad krijgen. De aantrekkelijkheid en herkenbaarheid van deze routes zijn dan ook van groot belang voor de binnenstad.



100-jaar
Zeevaartschool Vlissingen

MACHINEFABRIEK
1919

DE PRINTE PLOEG

VOORWAARD

WILHELMUS

FRANCO

DOMBURG

9. Water als kans!

In Vlissingen is water een gegeven. Dit gegeven is lang gezien als een zwakte voor de vervoerssystemen in de stad. Water is echter een kans voor innovatieve, snelle en aantrekkelijke verbindingen. Naast de Noordzee en de Westerschelde heeft het Kanaal door Walcheren grote invloed op Vlissingen. Het scheidt de stad in twee delen. De toegang tot Vlissingen is voor het openbaar vervoer en de auto aan de oostzijde, terwijl vrijwel alle functies aan de westzijde gelegen zijn. In dit kader is het verbeteren van de relatie centrum – stationsgebied van belang.

9.1 Watertaxi Stadshavens

Een watertaxidienst als verbinding tussen het OV knooppunt Stationsplein en de binnenstad is een gewenste ontwikkeling, met naast een betere bereikbaarheid voor het centrum ook een attractie met een onderscheidende toeristische waarde voor Walcheren. Om de relatie tussen het stationsgebied, de Kenniswerf, het Scheldekwartier en de binnenstad te verbeteren is het wenselijk om dit gebied aan te sluiten op een watertaxidienst. De gemeente Vlissingen faciliteert kansrijke initiatieven op het gebied van personenvervoer over water.

9.2 (Boven)regionaal vervoer over water

Uit toeristisch oogpunt zijn er mogelijkheden om regionaal vervoer over water te ontwikkelen. Een dienst die vanuit Vlissingen (station) langs de Walcherse kust of via het Kanaal door Walcheren richting Middelburg en Veere kan varen biedt kansen voor een uniek recreatief product. Ook zijn er kansen voor vervoer over water richting de Belgische steden, zoals Antwerpen, Gent, Oostende en Knokke.

9.3 Uitgangspunten voor vervoer over water

De gemeente Vlissingen ziet kansen voor het collectieve vervoer over water. Voorwaarde is dat het past binnen de landelijke kaders en richtlijnen. Daarnaast mag het niet direct concurreren met het openbaar vervoersnetwerk in Vlissingen. De gemeente Vlissingen heeft een faciliterende rol in het ondersteunen van private initiatieven die het collectieve vervoer over water mogelijk maken.

9.4 Recreatieve scheepvaart

De Zeeuwse delta is een uniek gebied voor de recreatieve scheepvaart. De Provincie Zeeland onderkent dit ook in het masterplan Watersport en wil van de kwaliteiten profiteren. Op economisch vlak kan de gemeente Vlissingen profiteren van haar strategische ligging aan de Noordzee en centraal in de Zeeuwse Delta. De ontwikkeling van de marina op het Scheldekwartier biedt hier vele mogelijkheden voor. De gewenste en voorziene groei van de recreatieve scheepvaart zal invloed hebben op de verbindingen binnen de stad. Met name voor de vaarverbinding naar het Veerse Meer zal het aantal vaarbewegingen over het Kanaal door Walcheren toenemen. Hierdoor zal ook het aantal brugopeningen toenemen.

9.5 Beroepsscheepvaart

De beroepsscheepvaart is in en rond Vlissingen alom aanwezig. De Westerschelde is een drukke vaarroute richting de havens van Vlissingen-Oost, Terneuzen, Gent en de Antwerpen. De risicocontouren tonen aan dat vervoer over water voor risico's zorgen in Vlissingen. Een goede ontsluiting van de stad is bij rampen en calamiteiten is cruciaal.

9.6 Fast Ferry Vlissingen - Breskens

De Fast Ferry Vlissingen en Breskens heeft voor toeristen en forensen een belangrijke functie. Het verbindt Walcheren met West Zeeuws Vlaanderen. De overtocht is onderdeel van de landelijke fietsroute (LF1 Noordzeeroute) en het Station Vlissingen is startpunt van de LF13 (Schelde – Rhein route). In combinatie met het (regionale) busvervoer en aansluiting op het landelijke treinnetwerk is de Fast Ferry een belangrijke drager van het knooppunt bij NS-station Vlissingen (Voor reizigers aantallen, zie bijlage 8). De Provincie Zeeland is verantwoordelijk voor de Fast Ferry verbinding. De gemeente Vlissingen ziet de Fast Ferry als belangrijke modaliteit voor het regionale vervoer en de relatie met West-Zeeuws Vlaanderen. De Fast Ferry is de verbinding tussen twee toeristische zeer aantrekkelijke regio's.



10. Fluitend op de fiets

De gemeente Vlissingen zet in op een beleid dat alle facetten van het fietsen optimaal probeert te benutten. Dit dient te gebeuren in harmonie met andere weggebruikers. Fietsen is om meerdere redenen belangrijk:

- *Bereikbaarheid*
- *Gezondheid*
- *Lokale economie*
- *Maatschappelijke participatie*
- *Verkeersveiligheid*
- *Milieu- en luchtkwaliteit*

10.1 Hoofd fietsnetwerk

In Vlissingen is een groot deel van de hoofd fietsstructuur gekoppeld aan de hoofdstructuur voor het gemotoriseerd verkeer. Uitzondering hierop zijn de recreatief-toeristische routes, over de Groene Boulevard, door het Nollegebied richting Dishoek, langs het Kanaal door Walcheren en het Bunkerpad. Deze routes hebben door hun bijzondere uitstraling een onderscheidend vermogen, ten opzichte van de reguliere fietsroutes. In figuur 5 is het hoofd fietsnetwerk in de gemeente Vlissingen weergegeven.

Het hoofd fietsnetwerk heeft een landelijke, regionale of stedelijke functie. Het is een netwerk van vrijliggende fietspaden, aanliggende fietspaden of fietssuggestiestroken. In bijlage 9 staan de kenmerken van de hoofd fietsnetwerk omschreven. Het hoofd fietsnetwerk wordt meegenomen in de 'Notitie verkeersveiligheid' die in 2012 opgesteld wordt.

Bij het (her)inrichten van fietspaden worden de richtlijnen van het programma Duurzaam Veilig gehanteerd en de ASVV. Afhankelijk van de functie, het profiel en de beschikbare ruimte wordt het wegennetwerk ingericht. Aanliggende fietspaden worden in rood uitgevoerd, ter verbetering van de herkenbaarheid. Bijlage 4 geeft de standaard dwarsprofielen op het Vlissingse wegennetwerk. Bij aanpassingen van kruisingen of VRI's zal onderzocht worden of de verkeersregeling aangepast kan worden ter verbetering van de situatie voor het langzaam verkeer. Dit is afhankelijk van de functie en de kruising van routes.

In principe zijn er geen fietsvoorzieningen op erftoegangswegen. Uitzondering hierop zijn de erftoegangswegen met een openbaar vervoersfunctie of met erftoegangswegen die onderdeel zijn van het hoofd fietsnetwerk. Op erftoegangswegen waar bestaande vrijliggende fietspaden zijn, zal de commissie geconsulteerd worden over behoud van deze voorzieningen bij herinrichtingen.

Op aanliggende fietspaden bij rotondes in de gemeente Vlissingen hebben fietsers voorrang op het overige verkeer. Dit is conform het beleid van de gezamenlijke Zeeuwse overheden om de voorrangssituatie bij rotondes binnen de bebouwde kom te standaardiseren.

De gemeente Vlissingen blijft inzetten in op een hoogwaardig fietsnetwerk. De kwaliteit van de fietsinfrastructuur wordt bepaald door verkeerskundige aspecten als: 'samenhang', 'directheid', 'aantrekkelijkheid', 'comfortabel' en 'verkeersveilig' en door de beschikbaarheid van financiële middelen.

Bromfietzers maken in principe geen gebruik van de fietspaden, maar hebben een plaats op de rijbaan voor het gemotoriseerde verkeer. Dit geldt voor alle wegen, met uitzondering van de stroomwegen. Hier moeten bromfietzers gebruik maken van de nabij gelegen fietsvoorzieningen. Wanneer voor de bromfietser geen alternatief is om gebruik te maken van de rijbaan, of wanneer dit leidt tot onevenredig grote omrijafstanden en verwachte overlast in andere gebieden maken bromfietzers gebruik maken van de fietsvoorziening.

Om het hoofd fietsnetwerk in Vlissingen te verbeteren is het wenselijk om enkele aanpassingen te doen in het netwerk. Voor bereikbaarheid van de binnenstad is de aanleg van een fietspad evenwijdig aan de Verlengde Aagje Dekenstraat van belang, alsmede de aanleg van een fietspad door of langs de Spuikom. In dit kader is ook het verbeteren van de noord-zuid verbindingen in Vlissingen belangrijk; de route vanuit Westerveld/Bossenburgh/Hofwijk richting de binnenstad. Verbetering is voorzien door aanpassing van de fietsvoorziening over het huidige parkeerterrein Baskensburg, de kruising President Rooseveltlaan – Beatrixlaan en de kruising met de Paul Krugerstraat.

Figuur 5: Hoofd fietsnetwerk Vlissingen



Fietsers willen het snel hun bestemming bereiken en bij voorkeur zonder te veel obstakels en wachtmomenten. Bij de afstelling van verkeersregelinstanties (VRI) wordt bezien in hoeverre de verschillende modaliteiten door kunnen stromen, om te komen tot een zo optimale regeling. Standaardisatie van de kaders ten aanzien van de doorstroming is onwenselijk. De verscheidenheid aan kruisingen in de gemeente Vlissingen vraagt om een specifieke oplossing per kruising, rekeninghoudend met het verkeersaanbod en de diverse omgevingsfactoren. De doorstroming voor de verschillende modaliteiten bij de diverse VRI's zal in 2013 (waar mogelijk) geoptimaliseerd worden.

10.2 Recreatief fietsen

De gemeente Vlissingen wil het recreatieve fietsen in de gemeente stimuleren. Vlissingen heeft met haar ligging aan zee en fietspaden langs de kust en door het Walcherse landschap vele mogelijkheden voor de recreatieve fietser. Daarnaast zijn er diverse fietscafé's in Vlissingen aanwezig.

In samenwerking met de Provincie Zeeland, het Routebureau Zeeland en de aangrenzende gemeentes wil de Gemeente Vlissingen zich inzetten voor een hoogwaardig recreatief fietsnetwerk op Walcheren. Ook private- of maatschappelijke initiatieven voor thematische routes kunnen gefaciliteerd worden. Vlissingen is het startpunt voor de landelijke fietsroute LF13 Schelde – Rheinroute en onderdeel van de LF1 Noordzeeroute. Deze routes zijn van grote waarde voor het recreatieve fietsverkeer in Vlissingen en op Walcheren. De recreatieve fietsroutes in Vlissingen worden aangegeven door middel van het fietsknooppuntensysteem (FIKS). Hieraan gekoppeld is streven naar een dekkend netwerk van elektrische fietsoplaadpunten. Bij knelpunten zal bezien worden of de gemeente Vlissingen een rol kan vervullen in het verbeteren van de dekking. De markt is leidend en de gemeente zal faciliterend handelen. Dit geldt ook voor andere innovatieve en technologische producten en diensten.

10.3 Fietsen in de binnenstad

De binnenstad van Vlissingen is een gebied wat veel verkeer aantrekt. Voetgangers, fietsers, auto's en bevoorradend verkeer maken allemaal gebruik van een beperkte ruimte. Conflictsituaties zijn hierdoor dan ook niet te voorkomen. Wel wordt gestreefd naar een zo goed mogelijk klimaat voor alle verkeersdeelnemers. Voor de economische vitaliteit van de binnenstad is de bereikbaarheid van de binnenstad voor fietsers belangrijk. De aanleg van een fietsverbinding evenwijdig aan de Verlengde Aagje Dekenstraat en de route door

de Spuikom zijn belangrijk voor de bereikbaarheid van de binnenstad. De gemeente Vlissingen streeft naar veilige en snelle verbindingen richting het kernwinkelapparaat en het horecaconcentratie gebied. In deze gebieden hebben voetgangers de prioriteit boven de andere verkeersdeelnemers.

Ten aanzien van het fietsparkeren in de binnenstad wordt ingezet op voldoende en veilige stallingmogelijkheden aan de randen van het kernwinkelapparaat en het horecaconcentratiegebied. Door de stallingmogelijkheden te clusteren aan de randen wordt de druk op en verrommeling van het openbaar gebied verkleind. In het VCP Binnenstad is 'fietsen en fietsparkeren' in de binnenstad nader uitgewerkt.

10.4 Fietsparkeren

Om het fietsen te stimuleren is het niet alleen wenselijk om goede fietsvoorzieningen te faciliteren. Het aanbod en de kwaliteit van fietsparkeervoorzieningen is evenwel van groot belang voor het fietsgebruik in de stad. Fietsers vinden het wenselijk om hun fiets op een veilig en ordelijke manier te stallen op korte afstand van de bestemming.

Bij de realisatie van nieuwe voorzieningen of nieuwbouwplannen moeten op het eigen perceel, of in het openbaar gebied voldoende fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd worden. Dit vraagt om maatwerk en zal voor iedere ontwikkeling afzonderlijk vastgesteld worden. De gemeente Vlissingen is hier kaderstellend en waarborgt de kwaliteit en het gebruik van de openbare ruimte. Bij nieuwe ontwikkelingen hanteert de gemeente Vlissingen de richtlijnen voor fietsparkeren, zoals deze geformuleerd zijn in de CROW publicatie 'Leidraad Fietsparkeren'⁵. Bestaande knelpunten kunnen worden in principe opgelost middels het principe 'werk-met-werk' of op initiatief van een direct belanghebbende.

In de binnenstad een gratis bewaakte openbare fietsenstalling. Deze stalling is gelegen op de Hellingbaan en is in pandig in de parkeergarage Scheldeplein. De vindbaarheid van de bewaakte fietsenstalling is niet optimaal en zal verbeterd worden om het gebruik te stimuleren. Daarnaast is het wenselijk om op termijn het aanbod bewaakte parkeervoorzieningen uit te breiden. Hiermee kan het fietsgebruik richting de binnenstad gestimuleerd worden, met meer economische spin off als gevolg.

⁵ Leidraad Fietsparkeren, CROW, 2010.



11. Aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers

Men wordt gezien als 'kwetsbare verkeersdeelnemer', wanneer men een grotere kans dan gemiddeld heeft om slachtoffer te worden van een verkeersongeval, maar vormt zelf geen bedreiging voor andere verkeersdeelnemers. Onder kwetsbare verkeersdeelnemers wordt verstaan voetgangers, fietsers, kinderen, ouderen en mensen met een beperking⁶. Van alle verkeersslachtoffers in Nederland is ongeveer 75% een kwetsbare verkeersdeelnemers⁷.

11.1 Voetgangers

De gemeente Vlissingen blijft zich inzetten voor herkenbare en comfortabele voetgangersvoorzieningen.

Netwerkeisen

Een belangrijk aspect in de kwaliteit van voetgangersvoorzieningen is het netwerk. Het netwerk van voetpaden moet fijnmazig zijn om een optimale bereikbaarheid en directheid te kunnen bieden. Omlopen wordt voorkomen en daarmee het lopen gestimuleerd. Vlissingen biedt in de huidige situatie een uitgebreid netwerk aan voetgangersvoorzieningen.

Voetgangersgebieden

De gemeente Vlissingen streeft naar een autoluwe binnenstad. Ruimte en aandacht voor het langzame verkeer is hierin essentieel. Dit gebied moet een aantrekkelijk gebied zijn voor voetgangers, met voorzieningen als detailhandel en horeca. Het voetgangersgebied in Vlissingen bestaat uit het kernwinkelgebied (Walstraat, Sint Jacobsstraat, Lange Zelke). In dit gebied heeft de voetganger de absolute prioriteit. De overige gebieden in de binnenstad en de boulevards zijn verblijfsgebieden. Hier staat het 'verblijven' centraal en wordt de inrichting afgestemd op fietsers en voetgangers. Het gemotoriseerd verkeer is in deze gebieden ondergeschikt aan de verblijfskwaliteit. Met de ontwikkeling van het zuidelijke deel van het Scheldekwartier zal op termijn ook de omgeving van het Dokje van Perry en het gebied langs het Dok aangemerkt worden als

⁶ KPVV (2006). Aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers levert iets op

⁷ AVV-BRON (2004). Bestand geRegistreerde Ongevallen Nederland.

verblijfsgebied. In het VCP Binnenstad wordt verder uitwerking gegeven aan het voetgangers en verblijfsgebied in de Vlissingse binnenstad.

11.2 Oversteekvoorzieningen voor fietsers en voetgangers

Op gebiedsontsluitingswegen zorgt de gemeente Vlissingen voor goede oversteekvoorzieningen op aanvaardbare afstanden van elkaar. Kruisingen met stroomwegen zijn voorzien van een geregelde oversteekvoorziening of een ongelijkvloerse kruising. Voor het toepassen en inrichten van voetgangersoversteekplaatsen worden de landelijke richtlijnen van het programma 'Duurzaam Veilig' gehanteerd.

Ten behoeve van de oversteekbaarheid van gebiedsontsluitingswegen worden voorzieningen aangebracht waarbij de kwetsbare verkeersdeelnemers een fysieke dekking hebben en de mogelijkheid hebben om gefaseerd over te steken. Overstekende voetgangers hebben halverwege de oversteek een rustpunt. Dit ten behoeve van een veilige oversteek, waarbij het overzicht voor de verkeersdeelnemers geoptimaliseerd wordt. Uitvoering van eventuele ontbrekende schakels vindt plaats middels het principe 'werk met werk'.



Voorbeeld van een gefaseerde oversteekvoorziening met een fysieke dekking op de President Rooseveltlaan.

11.3 Herkenbaarheid weginrichting

Met name voor ouderen en mensen met een visuele beperking is het belangrijk om aanvullende maatregelen te nemen voor de herkenbaarheid van de weginrichting. De gemeente Vlissingen hanteert een onderscheid in kleurstelling voor fietsvoorzieningen die aanliggend zijn aan (gebiedsontsluitings)wegen. Ook mensen in het gehandicaptenvoertuig, zoals een scootmobiel, mogen gebruik maken van deze voorzieningen. Door een herkenbare weginrichting wordt de plaats die men op de weg in dient te nemen helderder. Aanpassingen worden uitgevoerd bij het herinrichten van een kruising of weg, conform het principe 'werk met werk'.

11.4 Aanvullende voorzieningen voor kwetsbare verkeersdeelnemers

In de directe omgeving van scholen, zorginstellingen en bovenwijkse voorzieningen worden aanvullende maatregelen getroffen. Hier zijn voetgangersoversteekplaatsen gewenst, eventueel met een aanvullende attentie. Ook zijn aanvullende fysieke maatregelen wenselijk om het verkeer te vertragen, zoals wegversmallingen, asverspringingen en drempels. Aandachtspunt bij voetpaden is de markering voor visueel gehandicapte. Maatregelen om dit te verbeteren dienen meegewogen te worden bij (her)inrichting van voetpaden.

De gemeente Vlissingen vindt verkeerseducatie belangrijk. Doelgroep voor verkeerseducatie is met name beginnende verkeersdeelnemers. De gemeente Vlissingen faciliteert initiatieven met betrekking op verkeerseducatie voor kwetsbare verkeersdeelnemers.

De gemeente Vlissingen vindt het belangrijk dat ook mensen met een beperking mobiel kunnen zijn. De gemeente Vlissingen zet zich in om de verkeerssituatie voor deze kwetsbare doelgroep te verbeteren. Bij (her)inrichtingen zullen de belangen van deze doelgroep meewegen in de planvorming. In principe worden oversteekvoorzieningen bij verkeersregelinstallaties ondersteund door geluidssignalering. Bij op- en afritten van het trottoir wordt een materiaal in een afwijkende kleurstelling gebruikt en de landelijke richtlijnen. Ten aanzien van gehandicaptenparkeerplaatsen hanteert de gemeente Vlissingen de norm van één gehandicaptenparkeerplaats op vijftig reguliere parkeerplaatsen.

11.5 Verbetering toegankelijkheid openbaar vervoer

De gemeente Vlissingen blijft inzetten op het verbeteren van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. De toegankelijkheid van het openbaar vervoer moet

verbeterd worden voor mensen met een lichamelijke beperking. Dit vraagt om investeringen van zowel de overheden als de vervoerder. De gemeente Vlissingen legt de prioriteit bij het aanpassen van bushaltes met een bovenwijkse functie of voert aanpassingen uit via het principe 'werk met werk'.

11.6 Basisschoolomgeving

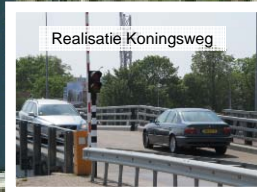
De verantwoordelijkheid voor een veilige schoolomgeving ligt bij vele betrokkenen, zoals de gemeente, de schoolbesturen, leerkrachten, leerlingen en de ouders. De gemeente Vlissingen kan initiatieven vanuit ouders en scholen om de schoolomgeving te verbeteren faciliteren. Initiatief ligt bij het schoolbestuur en (verkeers)ouders. De scholen kunnen zelf zorgen voor een betere verkeersveiligheid, middels communicatie richting ouders en kinderen. De gemeente Vlissingen heeft een stimulerende rol door campagnes uit te laten voeren in de schoolomgeving of campagnes die gericht zijn op scholieren. Daarnaast is zij verantwoordelijk voor een veilig ingerichte openbare ruimte, waarbij in de schoolomgeving aanvullende maatregelen noodzakelijk geacht worden.

De basisschoolomgeving is een bijzondere verkeerssituatie. De intensieve vermenging van verschillende verkeersdeelnemers en onvoorspelbaar verkeersgedrag zijn lastig te sturen. Op basis hiervan is het wenselijk om, aanvullend op de richtlijnen Duurzaam Veilig, apart aandacht te schenken aan de schoolomgeving en eventueel aanvullende voorzieningen die getroffen kunnen worden, zoals voetgangersoversteekplaatsen, attentieborden of wegmarkering. Dit geldt ook voor de schoolroutes, waar grote stromen (fiets)verkeer samenkomen. Op deze schoolroutes worden aanvullende voorzieningen getroffen, ook wanneer dit op grotere afstand ligt van de bron (de school). Herkenbaarheid en veilige oversteekvoorzieningen zijn met name voor de kwetsbare en jonge verkeersdeelnemers van vitaal belang. In dit kader kan het noodzakelijk zijn om maatregelen te treffen buiten het plangebied van de ontwikkeling.

Met de realisatie van brede scholen in Vlissingen ontstaan grotere clusters van basisonderwijs, met de daaraan verkeegerelateerde consequenties. De grote groep kwetsbare verkeersdeelnemers maakt het noodzakelijk aanvullende maatregelen te treffen. Het verkeersveiligheidsaspect zal bij de brede scholen aandacht krijgen bij de planvorming en het ontwerp van de schoolomgeving. Daarnaast wordt er bij de planvorming ingespeeld op eventuele knelpunten en oplossingsrichtingen voor de schoolroutes buiten het plangebied.

Minstens zo belangrijk als fysieke maatregelen is de verkeerseducatie, communicatie en handhaving in schoolomgevingen. Naast fysieke maatregelen maakt de gemeente Vlissingen zich ook sterk voor verkeerseducatie op basisscholen. Als een van de eerste Zeeuwse gemeenten ontvingen basisschoolkinderen van groep 1 tot 4 in het najaar van 2010 een pakket, met een fietshelm en lesmateriaal over verkeersveiligheid. De gemeente Vlissingen garandeert de beschikbaarheid van fietshelmen voor nieuwe leerlingen tot 2015. In de komende periode zal meer ingezet worden op verkeershandhaving in de schoolomgeving. Het betreft hier met name handhaving op gevaarlijk (parkeer)gedrag.

Een aantal van de gerealiseerde projecten sinds
het GVVP Vlissingen 2004 - 2014



12. Wat is er veranderd ten opzichte van het GVVP 2004 - 2014?

Het GVVP 2004 – 2014 is zeven jaar lang het leidende beleidsdocument geweest voor de keuzes die gemeente Vlissingen heeft gemaakt op het gebied van verkeer en vervoer. Met het vaststellen van het geactualiseerde GVVP zal er op onderdelen een wijziging komen in het beleid. Bovendien zijn nieuwe speerpunten aangeduid en prioriteiten geformuleerd. Niet alleen het Vlissingse beleid is gewijzigd, ook op provinciaal- en rijksniveau zijn wijzigingen in het beleid geweest.

In het GVVP 2004 – 2014 is de ambitie uitgesproken om een kanaalkruising te realiseren tussen Vlissingen en Middelburg. In het geactualiseerde GVVP wordt ingezet op een ongelijkvloerse kruising op de plaats van de huidige Sloebrug. Dit is een snelle en betrouwbare ontsluiting voor Vlissingen en zuidwest Walcheren. Voor het verkeer naar noordwest Walcheren is de nieuwe N57 de aangewezen route van en naar de A58.

In het Vlissingse wegennetwerk is de afgelopen jaren veel gewijzigd. De aanleg van de Koningsweg was een van de prioriteiten in het GVVP 2004 – 2014. In 2005 is deze oostelijke binnenstadsontsluiting gerealiseerd. Gekoppeld aan de Koningsweg is de Verlengde Aagje Dekenstraat. Deze verbindende route tussen de Koningsweg en de huidige Aagje Dekenstraat is gepland voor 2013. Het geactualiseerde GVVP stelt dat de aanleg van deze route belangrijk is voor de ontsluiting en bereikbaarheid van de Vlissingse binnenstad. In het geactualiseerde GVVP is de wegencategorisering gehanteerd zoals deze is vastgesteld in het GVVP 2004 – 2014. In deze wegencategorisering zijn enkele wijzigingen aangebracht; de Chopinlaan, de Hercules Segherslaan, de Vlissingsestraat en de Brouwenaarstraat zijn afgewaardeerd van gebiedsontsluitingsweg naar erftoegangsweg. Bovendien is de Veerhavenweg afgewaardeerd van een stroomweg naar een gebiedsontsluitingsweg. Deze wijzigingen zullen op termijn ondersteund worden door een passende inrichting. Doelstelling is om de verblijfskwaliteit van deze gebieden te verbeteren, door de functie en het gebruik van de weg beter op elkaar af te stemmen.

De gemeente Vlissingen volgt sinds het GVVP 2004 – 2014 de principes uit het landelijke programma 'Duurzaam Veilig'. De gemeente Vlissingen acht het wenselijk om bij bovenwijkse voorzieningen, scholen en verzorgingscentra af te wijken van de reguliere richtlijnen van het programma 'Duurzaam Veilig'. De

concentratie van kwetsbare verkeersdeelnemers bij deze voorzieningen maken het wenselijk om aanvullende maatregelen te kunnen treffen. Ook bij de inrichting van de wegen is een wijziging doorgevoerd; op erftoegangswegen die onderdeel zijn van het hoofdfietsnetwerk of op wegen met een functie voor het openbaar vervoer, is het wenselijk om aanvullende fietsvoorzieningen te creëren. Deze maatregelen vergroten de verkeersveiligheid op het Vlissingse wegennetwerk en zijn met name gericht op kwetsbare verkeersdeelnemers.

Parkeren is een onderwerp dat maatwerk vraagt. In het GVVP 2004 – 2014 is gesteld dat de gemeente Vlissingen de richtlijnen hanteert die het CROW adviseert. Gezien de hierin opgenomen bandbreedte, is het niet eenduidig welke parkeernormering gehanteerd zal worden bij nieuwe ontwikkelingen. In het geactualiseerde GVVP wordt Vlissingen benoemd als sterk stedelijk gebied en is de stad onderverdeeld in zones. De combinatie van beide aspecten geeft nadrukkelijker sturing aan de parkeernormering die gehanteerd wordt bij nieuwe ontwikkelingen. Met de realisatie van parkeergarage De Fonteyne heeft de gemeente Vlissingen meer mogelijkheden gekregen om het bezoekersparkeren in de binnenstad te faciliteren. Ten aanzien van het bezoekersparkeren is het streven om in de komende periode meer parkeervoorzieningen een systeem van 'achteraf betalen' te laten hanteren. Uitgangspunt voor de Vlissingse binnenstad blijft dat gestreefd wordt naar een autoluw karakter. De fietser en voetganger hebben de prioriteit boven het gemotoriseerd verkeer. Het geactualiseerde GVVP zet in op een model met behoud van het huidige aantal parkeerplaatsen en het bereiken van een autoluwe binnenstad door andere verkeerskundige maatregelen. Het GVVP 2004 – 2014 streefde naar een autoluwe binnenstad door onder andere het verminderen van het aantal autoparkeerplaatsen in de binnenstad.

Het collectieve vervoer in Vlissingen behelst het openbaar vervoer en private initiatieven voor collectief vervoer. De gemeente Vlissingen zet sterk in op goede en betrouwbare openbaar vervoersverbindingen van en naar de Kenniswerf. Een verandering ten aanzien van het collectieve vervoer is de gewenste ontwikkeling van alternatieve vormen van collectief vervoer in de binnenstad. De binnenstad is aangeduid als zoekgebied voor alternatieve vormen van collectief vervoer, met name met een recreatief karakter. De gemeente Vlissingen heeft een

faciliterende rol ten aanzien van marktinitiatieven voor collectieve vervoersvormen en zal zelf geen initiatieven ontplooiën om dergelijke voorzieningen te realiseren.

De gemeente Vlissingen hecht veel waarde aan een kwalitatief hoogwaardig fietsnetwerk. Het hoofdfietsnetwerk kent daarom een hoog onderhoudsniveau. Ten opzichte van het GVVP 2004 – 2014 is een aantal routes toegevoegd in het hoofdfietsnetwerk. Dit zijn het fietspad aan de oostzijde van het Kanaal door Walcheren, het Bossenburghpad, het kustfietspad door het Westduingebied, de Noordbeekseweg, de Sportweg (Bunkerpad – Sportpark Vrijburg), Burgemeester Stemerdinglaan en de Groene Boulevard. De route over de Commandoweg heeft een bovenwijkse functie of zijn onderdeel van de landelijke fietsroutes in Vlissingen. Sinds 2011 is Vlissingen een prominenter onderdeel van de LF1 Noordzeeroute en het startpunt van de LF13 Schelde –Rheinroute. Met de aanleg van de fietsstraat zijn ook de boulevards belangrijk en uniek onderdeel geworden van het Vlissingse fietsnetwerk. Niet alleen de routes, maar ook de 'stilstaande fiets' is een belangrijk onderdeel in het geactualiseerde fietsbeleid. In het

geactualiseerde GVVP stelt de gemeente Vlissingen dat de CROW normering voor fietsparkeren gehanteerd zal worden bij nieuwe ontwikkelingen. Dit moet het fietsparkeren beter reguleren en borgen zodat fietsparkeren in het vervolg onderdeel zal zijn van de planvorming omtrent nieuwe ontwikkelingen.

Meer dan in het GVVP 2004 -2014 is in het geactualiseerde GVVP aandacht voor 'duurzaamheid' en CO2- en energie reductie. De gemeente draagt hieraan bij door in te zetten op goede verbindingen voor het langzaam verkeer en tevens initiatieven om bij te dragen aan een- duurzamere en energiezuinigere stad te faciliteren. Voorbeelden hiervan zijn de mogelijkheden om een buurtauto en elektrische oplaadpunten te faciliteren.

Het geactualiseerde GVVP richt zich meer op het inspelen van ruimtelijke ontwikkelingen in Vlissingen en de regio. Door een nauwere vervlechting tussen de ruimtelijke ontwikkeling en de verkeerskundige structuur kan Vlissingen zich sterker ontwikkelen op economisch en maatschappelijk vlak.

13. Uitvoeringsprogramma

Het uitvoeringsprogramma geeft aan welke projecten, gekoppeld aan het GVVP, uitgevoerd dienen te worden. Deze projecten leveren een bijdrage aan de doelstellingen zoals deze geformuleerd zijn in het GVVP. Afhankelijk van politiek-bestuurlijke keuzes zal bezien worden welke projecten gerealiseerd worden. De prioritering geeft aan in welke mate het project een bijdrage levert aan het Vlissingse verkeersbeleid. Jaarlijks zal bij de kadernota een prioriteitstelling en dekkingsvoorstel gevoegd worden ten aanzien van de verkeerskundige en/of infrastructurele maatregelen.

Thema	Prioriteit	Termijn	Trekker
Blijven bewegen!			
Structureel verkeersbudget (uitvoering reguliere middelen)	Midden	continu	Gemeente
Regionaal verkeersmodel Walcheren	Midden	2011 – 2012	Gemeente
Duurzame kwaliteitsverbetering gemeentelijk wagenpark	Laag	continu	Gemeente
Voorlichtingscampagne 'verkeer' in de BGK	Laag	2011 – 2012	Gemeente
Oplaadpunten elektrische voertuigen (eerste slag)	Laag	2011	Markt/Gemeente
Continuering 'fietsplan Vlissingen'	Laag	continu	Gemeente
Verkeersmonitoring	Laag	continu	Gemeente
Onderzoek routing navigatiesystemen Vlissingen	Laag	2012	Gemeente
Niet vele wegen naar,... maar...			
Realisatie Verlengde Aagje Dekenstraat	Hoog	2012 – 2013	Gemeente
Asfaltering Burgemeester Stermerdinglaan	Midden	2012 – 2013	Gemeente
Herinrichting Gravestraat	Midden	2014	Gemeente
Herinrichting Coosje Buskenstraat	Midden	2012 – 2014	Gemeente
Aanpassing route Baskensburgplein – Beatrixlaan	Midden	2015 – 2016	Gemeente
Duurzaam Veilig 'Paauwenburg'	Midden	2015 – 2016	Gemeente
Duurzaam Veilig 'Vredehofwijk'	Midden	2015 – 2016	Gemeente
Aanpassing Hercules Segherslaan (wijziging categorisering)	Midden	2012	Gemeente
Verkeerscirculatieplan Binnenstad (circulatie, bevoorrading)	Midden	2012	Gemeente
Verkeerscirculatieplan Kenniswerf (circulatie, parkeren)	Midden	2012 – 2014	Gemeente
Notitie verkeersveiligheid Vlissingen	Midden	2012	Gemeente
Onderzoek en aanpassing verkeersregelinstallaties	Midden	2013 - 2014	Gemeente
Aanpassing kruising Weyevlietweg – Sloeweg	Laag	2016 >	Gemeente
Verkeerscirculatieplan Oost-Souburg	Laag	2014 – 2015	Gemeente
Aanpassing Vlissingsestraat (wijziging categorisering)	Laag	2016 >	Gemeente
Herstructurering Veerhavenweg – Prins Hendrikweg	Laag	2016 >	Gemeente

Thema	Prioriteit	Termijn	Trekker
Water als Kans!			
Watertaxi Vlissingen	Midden	2012	Markt
(Boven)regionaal vervoer over water	Midden	continu	Markt
Realisatie Marina Scheldekwartier	Midden	2013 - 2016	Markt/Gemeente
Parkeren: Vlakbij en Betaalbaar!			
Achteraf betalen bezoekersparkeervoorzieningen	Hoog	2012 – 2013	Gemeente
Parkeervoorziening Commandoweg	Midden	2013 – 2014	Gemeente
Parkeerbeleid Kenniswerf	Midden	2012 – 2016	Gemeente
Aanpassing parkeerterrein Sportpark Bonedijke	Midden	2012	Gemeente
De Sloebrug; De Poort naar Walcheren!			
Korte termijn maatregelen Sloeweg – Sloebrug (pilot)	Hoog	2012	Gemeente/Provincie
Ongelijkvloerse kruising Sloeweg – Sloebrug	Hoog	2016 >	Gemeente/Provincie
Fluitend op de fiets!			
Verkeerscirculatieplan Binnenstad (fietsen, fietsparkeren)	Midden	2012	Gemeente
Fietspad Spuikom	Midden	2015 – 2016	Gemeente
Fietspad Lammerenburg – Gerbrandystraat	Midden	2014 – 2015	Gemeente
Fietspad spoor – Kenniswerf	Midden	2014 – 2016	Gemeente
Verbinding De Ruyterplein – Groene Boulevard	Midden	2013 – 2014	Gemeente/Markt
Fietspad Sloeweg – Bedrijventerrein Souburg	Laag	2016 >	Gemeente
Verbetering herkenbaarheid fietsenstalling Scheldeplein	Laag	2012	Gemeente
Uitbreiding bewaakte fietsparkeervoorziening binnenstad	Laag	2015 – 2016	Gemeente
Ontwikkelingen nieuwe fietsroutes en ICT toepassingen	Laag	2012 – 2014	Routebureau Zeeland
Collectief Vervoer: Ontsluiting door aansluiting!			
Herijking busroutes en halteplaatsen	Midden	2014	Gemeente/Provincie
Alternatieve vormen van collectief vervoer	Midden	continu	Markt
Aandacht voor de kwetsbare verkeersdeelnemer			
Notitie verkeersveiligheid Vlissingen	Hoog	2012	Gemeente
Herijking zondagsluiting boulevards	Hoog	2012	Gemeente
Herinrichting voetgangersgebied	Midden	2012 – 2016	Gemeente
Aanpassing toegankelijkheid haltevoorzieningen	Midden	continu	Gemeente/Provincie
Stoere kop, Helm Op! (campagne)	Laag	2012 – 2014	Gemeente/Provincie
Verkeerscampagnes 'kwetsbare verkeersdeelnemers'	Laag	continu	Gemeente/Provincie

Bronnenlijst

Literatuur

- Gemeente Vlissingen (2004), Gemeentelijk Verkeers- en vervoerplan 2004 -2014. Gemeente Vlissingen, Vlissingen.
- Gemeente Vlissingen (2009), Structuurvisie – Vlissingen, stad aan zee een zee aan ruimte. Gemeente Vlissingen, Vlissingen.
- Gemeente Vlissingen (2008), Woonvisie – Vlissingen, stad aan zee... een zee aan woonkwaliteit. Gemeente Vlissingen, Vlissingen.
- GoudappelCoffeng, in opdracht van de Gemeente Vlissingen, Proper Stok, VolkerWessels en AM (2011), Bereikbaarheid centrum en Scheldekwartier Vlissingen - Quick scan structuurafweging. GoudappelCoffeng, 's Gravenhage.
- CROW (2003), 'Parkeercijfers – Basis voor parkeernormering'. CROW, Ede.
- CROW (2004), ASVV 2004, Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom. CROW, Ede.
- CROW (2003), Samen werken aan een Duurzaam Veilige schoolomgeving. CROW, Ede.
- CROW (2000), Duurzaam veilige inrichting van wegen binnen de bebouwde kom. CROW, Ede.
- CROW (2010), Leidraad fietsparkeren. CROW, Ede.
- Provincie Zeeland (2009), PVVP Zeeland / Mobiliteit op Maat. Provincie Zeeland, Middelburg.
- Provincie Zeeland (2010), Verkeer en Vervoer Zeeland 2009. Provincie Zeeland, Middelburg.
- Provincie Zeeland (2010), Van wegencategorisering naar wegentypering. M Provincie Zeeland, Middelburg.
- Provincie Zeeland (2010), Pendel in Zeeland 2003 - 2008. Provincie Zeeland, Middelburg.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2009), Nota Mobiliteit. Ministerie van Verkeer en Waterstaat., 's Gravenhage.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2001), Samen voor veiligheid – Duurzaam Veilig, tweede fase. Ministerie van Verkeer en Waterstaat., 's Gravenhage.
- Gemeente Middelburg (2004), Integraal mobiliteitsplan 2004 – 2010. Gemeente Middelburg, Middelburg.
- Gemeente Kampen (2010), Fietsbeleidsplan GVVP gemeente Kampen. Gemeente Kampen, Kampen.
- Gemeente Epe (2009), Parkeerbeleidsplan - Parkeerbeleid in de gemeente Epe. Gemeente Epe, Epe.
- Gemeente Renkum (2010), Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan Renkum. Gemeente Renkum, Renkum.
- Gemeente Voorschoten (2009), Visie op Verkeer en Vervoer in Voorschoten 2009-2020. Gemeente Voorschoten, Voorschoten.
- Gemeente Goes (2005), Gemeentelijk Verkeers- & Vervoersplan Gemeente Goes 2005. Gemeente Goes, Goes.
- Fietsersbond (2002), Eindrapport fietsbalans Vlissingen. Fietsersbond, Utrecht.
- Fietsberaad (2005), Beleidswijzer fietsverkeer. Fietsberaad, Ede.
- Fietsberaad (2006), Ontwerpwijzer fietsverkeer. Fietsberaad, Ede.
- Fietsberaad en CROW (2005), Fietsstraten in hoofd fietsroutes. CROW, Ede.
- P1 (2009), Slim parkeren. 's Gravenhage, P1.
- SWOV (2010), Factsheet Duurzaam Veilig: uitgangspunten, misverstanden en relatie met andere visies. Leidschendam, SWOV.
- Jurgen de Haan (2011), Duurzame Mobiliteit, Beleid en wetten in Europa en Nederland. KpVV, Utrecht.
- Harald Blonk (2010), De betekenis van de Wet op de ruimtelijke ordening (Wro) voor het verkeer- en vervoersbeleid (VVB). KpVV, Utrecht.
- KpVV (2006), Aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers levert iets op!. KpVV, Utrecht.
- Gerard van Kesteren (2007), De rol en betekenis van de gemeente in het openbaar vervoer van A tot Z. KpVV, Utrecht.
- Droogh Trommelen en Partners, in opdracht van de Kamer van Koophandel Brabant (2010), Checklist parkeren centrumgebieden. KvK Brabant, Eindhoven.

Internet

Website gemeente Vlissingen, www.vlissingen.nl. Op diverse data geraadpleegd en met diverse verwijzingen.

Website Vereniging Nederlandse Gemeente, www.vng.nl. Op diverse data geraadpleegd met diverse verwijzingen.

Website Kennisplatform Verkeer en Vervoer, www.kpvv.nl. Op diverse data geraadpleegd met diverse verwijzingen.

Website Veilig Verkeer Nederland, www.veiligverkeernederland.nl. Op diverse data geraadpleegd met diverse verwijzingen.

Website Ministerie Kennisplatform Verkeer en Vervoer, www.rijkswaterstaat.nl. Op diverse data geraadpleegd met diverse verwijzingen.

Website Rijksoverheid, <http://www.rijksoverheid.nl/themas/verkeer-en-vervoer>. Op diverse data geraadpleegd met diverse verwijzingen.

Website Dorpsraad Ritthem, <http://www.dorpsraadritthem.nl/index.php/dorpsplan>. Geraadpleegd, 16 mei 2011.

Website Dorpsplatform Souburg, <http://www.platformsouburg.nl/>. Geraadpleegd 10 maart 2011.

Website van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, <http://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm/kennisinstituut-voor-mobiliteitsbeleid>. Geraadpleegd op 27 april 2011.

Website TNO – mobiliteit, http://www.tno.nl/content.cfm?content=thema_hoofd&context=thema&item_id=894&laag1=894. Geraadpleegd op 18 mei 2011.

Website Fietsberaad – Kennisbank, <http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=nl§ion=Kennisbank>. Geraadpleegd op 18 mei en 23 mei 2011.

Gesprekken

WMO adviesraad – 19 januari 2011

Fietsersbond (afdeling Vlissingen/Souburg) – 15 maart 2011

Wijkcomité Bossenburgh – 31 januari 2011

Wijkraad Paauwenburg – 28 februari 2011

Dorpsraad Ritthem – 25 mei 2011

Local Board Middengebied – 31 januari 2011

Politie Zeeland – 17 maart 2011

Brandweer stadsgewest Vlissingen/ Middelburg – 17 maart 2011

Ambulancedienst Walcheren – 17 maart 2011

Vlissingse bedrijvenclub (VBC) – 1 juni 2011

Overige

'Verkeersmodel Vlissingen' (2011) door GoudappelCoffeng in opdracht van de gemeente Vlissingen.

Stadsmonitor Vlissingen, diverse statistische informatie.

Lijst met afkortingen

Afkorting

ASVV
CBS
CROW
GVVP
LF
MIRT
OV
PVVP
ROVZ
VCP

Betekenis

Aanbevelingen voor -stedelijke- verkeersvoorzieningen (publicatie)
Centraal Bureau voor Statistiek
Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek
Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan
Landelijke Fietsroute
Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
Openbaar Vervoer
Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan
Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland
Verkeerscirculatieplan

