

Programma Mobiliteit 2040

Vlissingen verbindt



Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
1.1.	Op weg naar de toekomst	4
1.2.	Wat we (willen) doen dáár gaat het om	4
1.3.	De vijf beleidsonderdelen van dit programma	4
1.4.	Beleidskaders	5
1.5.	De essentie van dit programma	7
1.6.	De werking van dit programma	8
1.7.	Wie zijn bij de totstandkoming van dit programma betrokken?	8
1.8.	De thema's van dit programma	9
1.9.	Opbouw van dit programma	11
2.	Netwerken	12
2.1.	Inleiding	12
2.2.	Fietsnetwerk	12
2.3.	Autonetwerk	13
2.3.1.	Netwerk	13
2.3.2.	Doorstroming A58-Sloeweg-Bossenburghweg	14
2.4.	Voetgangersnetwerk	15
2.5.	Openbaar Vervoer	16
2.6.	Stadsdistributie	16
3.	Ontwerputgangspunten	18
3.1.	Inleiding	18
3.2.	Fietsoversteken	18
3.3.	Voetgangersoversteken	19
3.4.	Wegvakken	19
3.5.	Kruispunten	20
3.6.	Uitritten	20

4.	Parkeren	21
4.1.	Inleiding	21
4.2.	Personenauto's	21
4.3.	Bestelbussen	22
4.4.	Vrachtauto's	22
4.5.	Fietsen	22
4.6.	Oplaadpunten	24
5.	Keten- en deelmobiliteit	25
5.1.	Inleiding	25
5.2.	Mobiliteitshubs	25
5.3.	Deelmobiliteit	26
6.	Ontwerpwaarden en -uitgangspunten	28
6.1.	Inleiding	28
6.2.	Inrichting schoolomgeving	28
6.3.	Ontwerptensiteiten	28
6.4.	Ontwerpsnelheden	29
6.5.	Ontwerpuitgangspunten	30
	Bijlagen	31
	Bijlage 1: Beleidskaders vanuit omgevingsvisie	32

1. Inleiding

1.1. Op weg naar de toekomst

We verplaatsen ons elke dag opnieuw meerdere keren. Ook goederen slepen we van hot naar her. Al die verplaatsingen bij elkaar noemen we het verkeer. Verkeer gaat over onze verplaatsingen en de manier waarop we die maken. Welke vervoermiddelen gebruiken we, welke routes rijden we en waar kunnen we parkeren?

Dit programma Mobiliteit vervangt het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) en valt onder de Omgevingsvisie Vliissingen. Het programma Mobiliteit werkt de opgaven uit de Omgevingsvisie uit en schetst de beleidskaders voor de manier waarop we het verkeerssysteem in de openbare ruimte vormgeven. Zowel het bewegende verkeer als de geparkeerde vervoermiddelen maken daar onderdeel van uit.

1.2. Wat we (willen) doen dáár gaat het om

Op een enkele recreatieve verplaatsing na (rondje fietsen of wandelen), verplaatsen we ons om iets te gaan doen op een andere plek dan waar we nu zijn. Onze activiteiten (zoals wonen, werken, recreëren, winkelen, etc.) knopen we in tijd en ruimte aan elkaar door deel te nemen aan het verkeer. Buiten op straat zien we dus continue mensen die van de ene activiteit naar de andere gaan. Hebt u zich in de file, of wachtend voor het verkeerslicht, nooit afgevraagd waar al die mensen toch naartoe gaan... precies tegelijkertijd met u?

Wegen en vervoermiddelen stellen ons in staat om onze activiteiten met elkaar te verbinden. Als we ons daarvan bewust zijn, dan is bijna niet voor te stellen dat juist dat verkeerssysteem de kwaliteit van onze activiteiten kan aantasten. Denk bijvoorbeeld maar eens aan verkeerslawaaï, trillingen en geparkeerd 'blik' in de leef- en verblijfsomgeving. De leef- en verblijfskwaliteit is helaas nog vaak in het geding als gevolg van de manier waarop wegen in het verleden zijn ingericht. Het feit dat de stad voor een deel al bestond voordat de auto geboren werd, is lang als verklaring en excuus aangevoerd.

1.3. Beleidsonderdelen van dit programma

Het verkeerssysteem bestaat uit de voor verplaatsingen bestemde openbare ruimte en de vervoermiddelen die daarvan gebruik maken. Elke modaliteit (vervoerwijze) heeft in die ruimte eigen routhemogelijkheden. De routes van verschillende modaliteiten overlappen elkaar vaak (zoals auto's en fietsers in woonstraten). Soms ook heeft één vervoerwijze een exclusief recht (zoals fietsers op fietspaden).

De netwerken van de verschillende modaliteiten tezamen bepalen de inrichting van wegen. De inrichting van een weg bepaalt de snelheid waarmee gereden wordt, wie er voorrang heeft en waar parkeren mogelijk is. Herkenbare en dus voorspelbare wegen en kruispunten zorgen voor een veilig verkeerssysteem.

Mensen die zich verplaatsen, doen dat *unimodaal of multimodaal*. Multimodale reizigers gebruiken meer dan één vervoermiddel om activiteiten met elkaar te verbinden. De combinatie van fiets en trein is een bekende multimodale verplaatsing, net zoals de combinatie van auto en fiets, of auto en trein. *Ketenmobiliteit*, wat multimodaal vervoer feitelijk is, vraagt om strategisch gelegen transferpunten tussen de verschillende netwerken. Die transferpunten noemen we *mobiliteshubs*. Het begrip mobiliteshubs wordt tegenwoordig gebruikt voor wat we daarvoor transferia noemden.

De *beschikbaarheid* van vervoermiddelen bepaalt of we ons wel of niet kunnen verplaatsen. We hoeven vervoermiddelen dus niet in eigendom te hebben. *Deelmobiliteit* in de vorm van deelfietsen, deelscooters en deelauto's krijgt een steeds duidelijker positie in ons verkeerssysteem. Dat vraagt om ordening: welk systeem voor deelmobiliteit willen we waar wel en waar niet hebben, welk systeem willen we initiëren en stimuleren?

Ons verkeerssysteem bestaat, samengevat, uit vijf componenten:

- Netwerk per modaliteit.
- Inrichting van wegen en kruispunten.
- Parkeren van stilstaande vervoermiddelen.
- Mobiliteitshubs ten behoeve van ketenmobiliteit, multimodale verplaatsingen.
- Deelmobiliteit: beschikbaarheid van niet-eigen vervoermiddelen.

Deze onderdelen samen zorgen dat activiteitenpatronen mogelijk zijn. Ons verkeerssysteem bepaalt de vervoermiddelen die we kiezen en de routes die we rijden. En hoe veilig en duurzaam die zijn.

1.4. Beleidskaders

Dit programma geeft invulling aan de opgaven zoals verwoord in de Omgevingsvisie Vlissingen 2040. De Omgevingsvisie geeft op haar beurt invulling aan de Strategische visie 2040. De Omgevingsvisie heeft negen hoofdopgaven. Dit programma Mobiliteit heeft met veel hoofd- en deelopgaven raakvlakken. Deze raakvlakken worden benoemd in bijlage 1. De raakvlakken met de hoofdopgave “Fysiek en digitaal verbonden” staan centraal. De uitwerking van de deelopgaven van deze hoofdopgave vindt hieronder plaats.



Programma Mobiliteit 2040

Vlissingen verbindt 

Eerst benoemen we dat sommige beleidsmaatregelen uit dit programma de verkeersruimte beperken, waarmee ruimte ontstaat voor vergroening, klimaatadaptatie en bredere trottoirs. Die beleidsmaatregelen betreffen het afwaarderen van sommige 50 km/uur-wegen naar 30 km/uur en het terugbrengen van het aantal parkeerplaatsen. Hier zitten de belangrijkste raakvlakken met andere hoofdopgaven.

De deelopgaven van “Fysiek en digitaal verbonden” zijn de volgende:

1. Vlot bereikbaar van buitenaf per auto
2. Vlot naar buiten met de fiets
3. Vlot overstappen met de vervoersketen
4. Goed verbonden binnen Vlissingen
5. Voorrang voor voetgangers en fietsers
6. Sterk netwerk van fietspaden
7. Overstappunten voor sterke vervoersketen
8. Groter stadshart door sterkere verbindingen
9. Duurzaam verbonden
10. Auto te gast in woongebied
11. Stimuleren duurzaam vervoer
12. Efficiënt bezorgverkeer
13. Inclusief verbonden
14. Voor iedereen toegankelijk vervoer
15. Verbonden in de openbare ruimte
16. Dekkend digitaal netwerk voor iedereen

Alleen met deelopgave 16 heeft dit Programma Mobiliteit geen raakvlakken.

1. “Vlot bereikbaar van buitenaf per auto”

Waar vindt u dat terug in dit programma?

Doorstroming A58-Sloeweg-Bossenburghweg. We streven naar een ongelijkvloerse spoor- en kanaalkruising, het saneren van de aansluiting van de Wijevlietweg op de Sloeweg en het op de Bossenburghweg vervangen van de rotondes door slimme verkeerslichten (iVRI's).

2. “Vlot naar buiten met de fiets”

Waar vindt u dat terug in dit programma?

Fietsnetwerk. Sernet van fietsroutes. Inclusief lange (recreatieve) fietsroutes naar het buitengebied, Sloegebied en Middelburg.

3. “Vlot overstappen met de vervoersketen”

Waar vindt u dat terug in dit programma?

Mobiliteitshubs. Overstappen tussen auto, trein, fietsvoetveer, bus, (deel)fiets en flex.

4. “Goed verbonden binnen Vlissingen”

Waar vindt u dat terug in dit programma?

Fietsnetwerk. Sernet van fietsroutes. Vlissingen wordt een fietsstad, met directe fietsverbindingen die op elkaar aansluiten.

5. “Voorrang voor voetgangers en fietsers”

Waar vindt u dat terug in dit programma?

Fietsoversteken. Als fietsroutes het autonetwerk kruisen, krijgt de fietser prioriteit.

Voetgangersoversteken. Als voetgangersroutes tussen NS-station, Kenniswerf en centrum het autonetwerk kruisen, krijgt de voetganger prioriteit.

6. “Sterk netwerk van fietspaden”

Fietsnetwerk. Sernet van fietsroutes. In verblijfsgebieden richten we fietsroutes in als fietsstraat waar de automobilist te gast is.

7. “Overstappunten voor sterkere vervoersketen”

Waar vindt u dat terug in dit programma?

Mobiliteitshubs. Overstappen tussen auto, trein, fietsvoetveer, bus, (deel)fiets en flex.

Deelmobiliteit. Beschikbaarheid van deelfietsen op de hubs en elders in de stad.

8. “Groter stadshart door sterkere verbindingen”

Waar vindt u dat terug in dit programma?

Fietsnetwerk. Sernet van fietsroutes, inclusief directe verbindingen tussen NS-station, Kenniswerf, centrum en boulevards.

Voetgangersnetwerk. Aantrekkelijke wandelroutes tussen NS-station, Kenniswerf en centrum.

9. “Duurzaam verbonden”

Waar vindt u dat terug in dit programma?

Fietsnetwerk. Sernet van fietsroutes.

Mobiliteitshubs. Overstappen tussen auto, trein, fietsvoetveer, bus, (deel)fiets en flex.

Deelmobiliteit. Beschikbaarheid van deelfietsen op de hubs en elders in de stad.

Oplaadpunten. Netwerk van oplaadpunten.

10. “Auto te gast in woongebied”

Waar vindt u dat terug in dit programma?

Fietsnetwerk. Sernet van fietsroutes. In verblijfsgebieden richten we fietsroutes in als fietsstraat waar de automobilist te gast is. De prioriteit ligt altijd bij de fietser.

Parkeren personenauto's. De verblijfskwaliteit staat voorop. Parkeren in de straat als dat kan, maar een beperkte loopafstand is acceptabel als dat nodig is voor de verblijfskwaliteit en/of het fietsnetwerk.

11. “Stimuleren duurzaam vervoer”

Waar vindt u dat terug in dit programma?

Oplaadpunten. Netwerk van oplaadpunten.

Deelmobiliteit. Beschikbaarheid van deelfietsen op de hubs en elders in de stad. En deelauto's als daar voldoende animo voor is.

12. “Efficiënt bezorgverkeer”

Waar vindt u dat terug in dit programma?

Stadsdistributie. Afgifte- en ophaalpunten voor pakketjes aan de rand van het centrum en verdeeld over de stad. Venstertijden voor de bevoorrading van winkels in het centrum.

13. “Inclusief verbonden”

Waar vindt u dat terug in dit programma?

Fietsnetwerk. Sternet van fietsroutes. Vlissingen wordt een fietsstad, met directe fietsverbindingen die op elkaar aansluiten.

Openbaar Vervoer. Vaste buslijnen en flex die toegankelijk zijn voor iedereen.

14. “Voor iedereen toegankelijk vervoer”

Waar vindt u dat terug in dit programma?

Openbaar Vervoer. Vaste buslijnen en flex die toegankelijk zijn voor iedereen.

15. “Verbonden in de openbare ruimte”

Waar vindt u dat terug in dit programma?

Sommige beleidsmaatregelen beperken de verkeersruimte. Zo ontstaat ruimte voor o.a. meer groen, brede trottoirs en rust- en ontmoetingsplekken.

Autonetwerk. Een aantal 50 km/uur-wegen waarderen we af naar 30 km/uur.

Parkeren. Minder parkeerplaatsen in het centrum.

1.5. De essentie van dit programma

Dit Programma Mobiliteit neemt wat we op een dag willen doen (onze activiteiten) als uitgangspunt: hoe verbinden we activiteiten in tijd en ruimte met elkaar? En hoe voorkomen we dat onze activiteiten gebukt gaan onder het verkeer?

Vlissingen ziet binnen de bebouwde kom de fiets als het antwoord deze vragen. De fiets heeft een kleiner ruimtebeslag dan de auto, fietsen is gezond én duurzaam. Tegelijkertijd cijferen we de auto niet weg. Als het gaat om de bereikbaarheid van Vlissingen van buitenaf, en als poort naar Walcheren, vinden we een goede bereikbaarheid per auto essentieel.

1. Het verkeerssysteem verbindt onze activiteiten met elkaar, op een veilige en duurzame manier.
2. Het verkeerssysteem tast de kwaliteit van onze activiteiten niet aan:
 - Geparkeerde en rijdende motorvoertuigen zijn welkom als er voldoende ruimte is en er geen overlast ontstaat.
 - De fietser en voetganger staan centraal en de automobilist is te gast in onze leef- en verblijfsomgeving.

1.6. De werking van dit programma

Stip op de horizon

Dit programma vertaalt de Omgevingsvisie Vlissingen 2040 in het beleid op het vlak van mobiliteit: verkeer en parkeren. Zo schetsen we bijvoorbeeld hoe het fiets- en autonetwerk er in de toekomst uit komen te zien. We zetten daarmee de spreekwoordelijke stip op de horizon. Dit programma is geen implementatieplan. Welke veranderingen er de komende jaren verwacht kunnen worden, ligt al vast in de projecten die zijn gedefinieerd in het kader van Toekomstbestendige Openbare Ruimte (TOR). Bij de uitwerking van de TOR-projecten is dit programma natuurlijk leidend.

Een functioneel programma

Dit programma is functioneel van aard. Dit betekent dat géén beleid is opgenomen over hoe de inrichting van wegen er concreet uit moet zien. Denk bijvoorbeeld aan de toe te passen materialen bij de realisatie van wegen, fietsroutes en voetpaden; de materialisatie komt pas in beeld bij de feitelijke realisatie. Op dat moment brengen we alle meespelende belangen in beeld, zoals:

- Uitgangspunten zoals vastgelegd in dit programma (functie van de weg, wel of geen fietsroute).
- Ontwerprichtlijnen (CROW).
- Ondergrondse infra (kabels en leidingen).
- Groen en klimaatadaptatie.
- Nood- en hulpdiensten.

Periodieke actualisatie

Dit programma is een “levend” beleidsprogramma. Het is niet mogelijk om beleid voor de komende 15 jaren vast te stellen, zonder het beleid periodiek tegen het licht te houden en een pas op de plaats te maken: zijn de beleidsambities nog steeds hetzelfde en sluit de invulling van het beleid daar nog steeds op aan?

1.7. Wie zijn bij de totstandkoming van dit programma betrokken?

Gemeenteraad

De gemeenteraad van Vlissingen heeft via twee beeldvormende sessies (Verkeer en Parkeren) de aftrap verzorgd voor dit programma. De raad stelde in dezelfde periode de Omgevingsvisie Vlissingen 2040 vast, die de kaders geeft voor dit programma. Binnen deze kaders hebben de raadsleden bij de beeldvormende sessies verder richting gegeven aan de hoofdlijnen van het beleid in dit programma.

Ambtelijk

Het cluster Verkeer van het team Leefbaarheid stelde dit programma op. De andere teams en clusters van de gemeente Vlissingen hebben via plenaire sessies en persoonlijke gesprekken input geleverd. Zo is dit programma afgestemd op en in elk geval niet strijdig met andere beleidsdisciplines.

Inwoners en ondernemers

Inwoners en ondernemers van Vlissingen kunnen via “Doe mee Vlissingen”, via inlooppiddagen en -avonden en via wijktafels participeren op de thema's verkeer en parkeren. De wensen van inwoners en ondernemers worden zo goed mogelijk meegenomen in dit programma. Als wensen strijdig zijn met de Omgevingsvisie, konden deze niet worden gehonoreerd.

Burgemeenten, wegbeheerders, VVN en Fietzersbond

Wat Vlissingen op haar grondgebied doet, heeft invloed op het verkeer naar en van Veere en Middelburg. Daarbij spelen ook waterschapswegen en provinciale wegen een rol. Daarom zijn de gemeenten Middelburg en Veere en de wegbeheerders Waterschap Scheldestromen en Provincie Zeeland betrokken bij dit programma. Ook VVN en Fietzersbond leverden input. Alle gesprekspartners kunnen zich op ambtelijk niveau vinden in de inhoud van dit programma.

Nood- en hulpdiensten

Dit programma beoogt het verkeerssysteem in Vlissingen zo veilig mogelijk te maken. De hulpdiensten hebben hier enerzijds baat bij (minder ongevallen), maar kunnen er ook hinder van ondervinden in termen van langere aanrijtijden. Daarom zijn de hulpdiensten geraadpleegd en is zoveel mogelijk rekening gehouden met de naar voren gebrachte wensen. Met name tijdens de inrichtingsfase zullen de nood- en hulpdiensten structureel uitgenodigd worden voor overleg.

1.8. De thema's van dit programma

Fietsstad Vlissingen

In Vlissingen staat de fietser centraal in het wegontwerp. Dat betekent dat als de ruimte krap is, het wegontwerp de fietser voor de auto plaatst als sprake is van een fietsroute. Fietsen tast de verblijfskwaliteit niet aan en vraagt veel minder ruimte dan de auto. Fietsen is bovendien duurzaam en gezond. We stimuleren fietsen door directe fietsroutes te realiseren en die in de voorrang te leggen. We nemen de snelheid van de e-bike als uitgangspunt.

- Snelfietsroutes tussen woonwijken en voorzieningen (direct en in de voorrang). Fietspaden waar dat kan, fietsstraten waar dat moet.
- Snelfietsroutes naar Middelburg, het Sloegebied en het buitengebied.
- Fietsverbindingen tussen NS-station, Kenniswerf, centrum en boulevards.
- De fietser krijgt altijd een volwaardige voorziening op gebiedsontsluitingswegen: fietspaden. Ook als het aantal fietsers beperkt is. Een kwestie van veiligheid.

Per auto goed bereikbaar van buitenaf; binnen de bebouwde kom past de automobilist zich aan.

De leef- en verblijfskwaliteit staat centraal. Wat we doen (onze activiteiten), daar draait het om. Verkeer is een middel, geen doel. De automobilist is welkom, maar met gepaste snelheid als dat nodig is. Brede(re) trottoirs met ruimte voor groen typeren de verblijfsruimte. Fietzers krijgen in het straatbeeld prioriteit. Een aantal wegen die nu 50 km/uur zijn, wordt afgewaardeerd naar 30 km/uur als de leefbaarheid en/of fietskwaliteit daar baat bij hebben. Het netwerk van 50 km/uur-wegen krijgt daarom een iets grotere maaswijdte.

Deelthema: *Doorstroming A58-Sloeweg-Bossenburghweg*

Vlissingen wordt vlotter bereikbaar van buitenaf per auto. Wachttijden voor de kanaal- en spoorkruising willen we opheffen door middel van een tunnel. Vanwege de functie als “Poort van Walcheren” willen we alle vertragingen op de route Sloeweg-Bossenburghweg aanpakken. Dat doen we door op termijn i-VRI's toe te passen op de kruispunten op deze route. Met i-VRI's kunnen we een dynamische groene golf realiseren voor het doorgaande verkeer tussen Walcheren en de A58. Op die manier minimaliseren we het afremmen, wachten en optrekken en zetten we in op “connected corridors” voor o.a. het vrachtverkeer. Tot slot willen we aansluiting van de Weijevlietweg op de Sloeweg saneren, zodat ook daar de doorstroming verbetert. Tegelijkertijd verbeteren we daarmee de verkeersveiligheid.

Deelthema: *Goede auto-ontsluiting van de Kenniswerf*

De Kenniswerf ontsluiten we (bijna) direct op de A58 zodat deze vanaf het achterland per auto uitstekend bereikbaar is.

Voetgangersverbindingen NS-station-Kenniswerf-binnenstad-boulevards.

Natuurlijk zijn langs alle wegen trottoirs aanwezig. De voetgangersverbinding tussen het NS-station, centrum, boulevards en Kenniswerf willen we echter een andere uitstraling geven. Met een brede looproute, herkenbaar en aantrekkelijk ingericht. Deze voorzieningen zijn allemaal goed te belopen ten opzichte van elkaar.

Openbaar Vervoer

De Provincie Zeeland is (met uitzondering van de trein) de OV-autoriteit in de provincie Zeeland. Als gemeente Vlissingen hebben we weinig invloed op de aanwezigheid van een vaste buslijn, al ijveren we bij de Provincie Zeeland voor het behoud van de vaste buslijnen. En dat zullen we blijven doen. Tegelijkertijd doet een nieuw vervoersysteem haar intrede: de Flex. De Flex is een oproepafhankelijke taxi waarmee tussen opstappunten kan worden gereisd tegen OV-tarief. De Flex valt eveneens onder de verantwoordelijkheid van de Provincie Zeeland, maar de gemeente Vlissingen bepaalt waar op haar grondgebied de opstappunten komen.

Efficiënte stadsdistributie

We zetten in op het beperken van het aantal bezorgritten in en rond het centrum. We doen onderzoek naar efficiënte vormen van stadsdistributie. Daarbij denken we onder andere aan afgifte- en ophaalpunten voor pakketjes aan de rand van het centrum.

Voorspelbare wegen en straten

De verkeersomgeving is veilig. Dat vraagt om herkenbare wegbeelden waarvan het gebruik voorspelbaar is. Verwachtingen van weggebruikers kloppen. Dat vraagt om wegbeelden (inrichtingsbeelden) die op herkenbare en logische punten van elkaar verschillen:

1. Stroomweg: 70 km/uur, voorrang, middenberm, geen fietsers.
2. Gebiedsontsluitingsweg 50: 50 km/uur, voorrang, fietsers gescheiden.
3. Gebiedsontsluitingsweg 30: 30 km/uur, voorrang, wegvakplateaus, fietsers gescheiden.
4. Fietsstraat: 30 km/uur, voorrang d.m.v. uitritconstructies, fietser centraal (auto te gast).
5. Verblijfsgebied: 30 km/uur, gelijkwaardige kruispunten, gedeeld ruimtegebruik.

De Gebiedsontsluitingsweg 30 (GOW30) introduceren we om de lucht- en geluidskwaliteit op een aantal kritische locaties te verbeteren.

Deelmobiliteit

De *beschikbaarheid* van vervoermiddelen staat centraal en niet het bezit ervan.

- Projecten voor elektrische deelauto's.
- Deelfietsen (e-bikes).
- Flex en Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV).

Mobiliteitshubs

Op snijpunten van netwerken realiseren we transferpunten. We beperken vermijdbare autokilometers. Mobiliteitshubs zijn nieuw en we doen daarom onderzoek als dat eerst nodig is.

- Fietsstallingen en deelfietsen bij halten van het HOV die bij het fietsnetwerk liggen
- Onthaal(parkeer)terreinen voor bezoekers van Vlissingen, met deelfietsen voor de 'laatste kilometer'

Parkeerbeleid

Door het parkeren te reguleren in het centrum en de omliggende gebieden, houden we deze stadsdelen leefbaar en aantrekkelijk. We creëren ruimte voor klimaatadaptatie, vergroening en dergelijke. Het parkeren voor degenen die per auto naar het centrum willen komen, faciliteren we aan de rand van het centrum en hier geldt betaald parkeren. In het centrum en de omliggende gebieden zetten we in op vergunninghoudersparkeren, zodat alleen bewoners en ondernemers daar nog parkeren. Het parkeerbeleid zien we als een flankerend instrument om bezoekers van Vlissingen en woonwerkers te verleiden om te voet, per (deel)fiets, bus of flex hun laatste kilometer af te leggen.

Deelthema: *Netwerk van oplaadpunten*

Oplaadpunten voor elektrische voertuigen realiseren we verspreid door de stad. Dit doen we op basis van een plankaart die bewaakt dat we in Vlissingen een wildgroei of overschot aan laadpalen krijgen. We willen elektrisch rijden stimuleren op een wijze die het tempo van de energietransitie en de daarvoor benodigde infrastructuur bijbeent.

1.9. Opbouw van dit programma

- Hoofdstuk 2: Netwerken
- Hoofdstuk 3: Ontwerputgangspunten
- Hoofdstuk 4: Parkeren
- Hoofdstuk 5: Keten- en deelmobiliteit

Het verkeerssysteem is niet ineens klaar en vraagt om jarenlang gestaag uitvoering geven aan het beleid. De verkeersveiligheid vraagt in de tussentijd om een vinger aan de pols. Daar gebruiken we interventiewaarden voor: normaalwaarden voor de snelheid en intensiteit. Worden die interventiewaarden overschreden, dan zijn maatregelen gewenst. De interventiewaarden en de toepassing ervan leggen we vast in het Omgevingsplan Vlissingen. De interventiewaarden stemmen we af op de ontwerpwaarden. Die zijn opgenomen in hoofdstuk 6.

- Hoofdstuk 6: Ontwerpwaarden

2. Netwerken

2.1. Inleiding

Iedere modaliteit vraagt om een eigen maaswijdte (grof- of fijnmazig). Daar waar voor de auto een grote maaswijdte (van 50 km/uur-wegen) volstaat, hebben bijvoorbeeld fietsers behoefte aan een fijnmazig netwerk. Dit hoofdstuk schetst per modaliteit (fiets, auto, voetgangers en openbaar vervoer) het netwerk.

Bij de belangenafwegingen in het auto- en fietsnetwerk en de keuzes die Vlissingen hierin maakt, geven onze beleidsambities de doorslag. In Vlissingen staat de fiets op één en maakt de auto met name in het centrum en in verblijfsgebieden een pas op de plaats.

Aan de basis van het fiets- én autonetwerk staat de ligging van de voorzieningen in Vlissingen. Het gaat dan om de voorzieningen die veel mensen aantrekken vanuit de woonwijken. Denk daarbij aan de NS-stations, het centrum, de Kenniswerf, het ADRZ, het gemeentehuis, concentraties van scholen, concentraties van supermarkten, sportvoorzieningen en bedrijfsterrainen.

2.2. Fietsnetwerk

Het fietsnetwerk bestaat uit een sternet met directe fietsverbindingen die nu of in de toekomst van hoogwaardige kwaliteit zijn. De hoogwaardigheid zit met name in het directe karakter, het fietscomfort en de veiligheid voor de fietsers. De directe fietsverbindingen kunnen op drie manieren ingericht worden:

- 1) Tweerichtingsfietspad;
- 2) Eenrichtingsfietspaden (aan weerszijden van de rijbaan);
- 3) Fietsstraat.

Welke inrichting waar gekozen wordt, hangt af van de beschikbare ruimte en de functie die de weg heeft voor het autoverkeer. Zo passen we in verblijfsgebieden (woonstraten) geen fietspad toe; inrichting als fietsstraat zorgt echter voor een heel aantrekkelijke fietsverbinding.

Fietsstroken en fietssuggestiestroken zien wij niet als aantrekkelijke fietsvoorziening. Die passen we daarom niet toe op fietsroutes in het sternet. Maar bijvoorbeeld op bedrijventerreinen kunnen fietsstroken wel een veilige basisvoorziening voor fietsers zijn, als de bewuste wegen niet zijn opgenomen in het fietssternet.

In Vlissingen zijn al volop lange en directe fietsroutes aanwezig; vaak in de vorm van tweerichtingsfietspaden of als fietspaden aan weerszijden aan de rijbaan. Deze fietsverbindingen zijn op de volgende kaart **groen** ingetekend. De kwaliteit van deze fietsverbindingen is soms goed (direct en breed genoeg, zonder voorrang te hoeven verlenen aan het autoverkeer), maar zeker niet altijd. Zo is de materialisatie vaak niet comfortabel, is er onvoldoende schrikruimte of zijn er wachttijden om wegen voor het autoverkeer te kruisen.

De ontbrekende fietsverbindingen zijn op het kaartbeeld **rood** ingetekend. Het gaat vaak om noord-zuidverbindingen en om verbindingen door verblijfsgebied. Deze laatste groep kan alleen uitgevoerd worden in de vorm van een fietsstraat.



Sternet met directe fietsroutes (groen=bestaand, rood=te realiseren)

2.3. Autonetwerk

2.3.1. Netwerk

Het autonetwerk is opgebouwd uit vier soorten wegen:

- 1) Stroomwegen (70 km/uur) met een verbindende functie: op wegvakken en kruispunten staat "doorstromen" centraal;
- 2) Gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur) met een ontsluitende functie: op wegvakken staat "doorstromen" centraal, maar op kruispunten staat "uitwisselen" centraal;
- 3) Gebiedsontsluitingswegen (30 km/uur) met een functie die te groot is om onderdeel te zijn van het verblijfsgebied, maar waarvan de functie te klein is om 50 km/uur te rechtvaardigen, of waar 50 km/uur tot aantasting van de lucht- en/of geluidskwaliteit leidt.
- 4) Verblijfsgebied (30 km/uur) met een verblijfsfunctie: op wegvakken en kruispunten staan "uitwisselen" en "verblijven" centraal.



Categorisering van wegen

Bij een aantal wegen verlagen we de snelheidslimiet naar 30 km/uur:

- Gebiedsontsluitingswegen die als GOW30 zijn gecategoriseerd, zoals de Paul Krugerstraat, Bachlaan en een deel van de Sloeweg. Maar bijvoorbeeld ook op de Kenniswerf (zie later).
- Wegen die we (voortaan) aanwijzen als verblijfsgebied, maar die dat nu nog niet zijn en een limiet van 50 km/uur hebben. Denk bijvoorbeeld aan de Bermweg, Gerbrandystraat, Vlissingsestraat, Badhuisstraat en de Aagje Dekenstraat.

De gedachten achter de wegcategorisering is dat Vlissingen per auto goed toegankelijk moet zijn, maar niet (te) doorgankelijk als dat ten koste gaat van de fietser of de verblijfskwaliteit.

Maaswijdte autoverkeer

Het vergroten van de maaswijdte van 50 km/uur-wegen voor het autoverkeer heeft alles te maken met het bevorderen van het fietsverkeer en het scheppen van ruimte voor vergroening en klimaatadaptatie. Fietzers krijgen een fijnmazig netwerk van fietsroutes in de voorrang. Het autoverkeer krijgt weliswaar een prima netwerk, maar qua snelle wegen minder fijnmazig dan dat het gewend was.

Verblijfskwaliteit

De verblijfskwaliteit is direct gerelateerd aan de leefbaarheid en omgevingskwaliteit. De luchtkwaliteit en mate van geluidhinder maken hier integraal onderdeel van uit. Bij de verblijfskwaliteit gaat het om de kwaliteit van de activiteitenlocatie (zoals wonen en winkelen), wat een ankerpunt is in dit programma Mobiliteit: het verkeerssysteem mag de kwaliteit van onze activiteiten niet aantasten en staat puur ten dienste van het verbinden van onze activiteiten met elkaar in tijd en ruimte.

Ruimte scheppen voor vergroening, klimaatadaptatie en bredere trottoirs

Door de snelheidslimiet bij veel wegen te verlagen naar 30 km/uur, kan gewerkt worden met een smallere rijbaan en zijn fietspaden overbodig (m.u.v. GOW30). Dat schept ruimte voor een andere inrichting en past beter bij het verblijfskarakter.



Wegvakken waar we de snelheidslimiet verlagen

Alle beoogde snelheidsverlagingen en ingrepen hebben we doorgerekend met het Verkeersmodel Walcheren. Maatregelen die ongewenste neven-effecten hebben (zoals bijvoorbeeld een sluiproute door verblijfsgebied), stellen we niet voor.

2.3.2. Doorstroming A58-Sloeweg-Bossenburghweg

We willen dat Vlissingen toegankelijk (bereikbaar) is voor autoverkeer van buitenaf (A58 en Walcheren). Omdat we de leef- en verblijfskwaliteit belangrijk vinden, willen we dat Vlissingen niet *doorgankelijk* is. Alleen de verbinding tussen de A58 en de rest van Walcheren vinden we belangrijk als doorgaande verbinding; de Sloeweg en Bossenburghweg zijn de Poort naar Walcheren onderdeel van “connected corridors” voor het vrachtverkeer. Op deze verbinding zit bovendien een enorme vervoervraag naar en vanuit Vlissingen zelf.

De doorstroming op deze relatie is nu niet goed:

- De gelijkvloerse spoor- en kanaalkruising van de A58-Sloeweg zorgt voor files en leidt tot sluipverkeer via de Kenniswerf en andere delen van Vlissingen.
- Het gelijkvloerse ongeregelde kruispunt met de Weijevlietweg ontregelt de doorstroming op de Sloeweg door linksafslaand verkeer naar en vanuit de Weijevlietweg. Dit kruispunt staat ook bekend om z'n verkeersongevallen.
- De rotondes van de Bossenburghweg met respectievelijk de Sloeweg, Nieuwe Zuidbeekseweg en de Lammerenburgweg zorgen voor continue afremmen en optrekken
- De verouderde verkeersregelininstallatie (VRI) van de Bossenburghweg met de Rosenburglaan/Bossenburgh zorgt voor een niet-efficiënte afwikkeling van het verkeer.

We gaan de doorstroming drastisch verbeteren.

- Ongelijkvloerse kanaal- en spoorkruising (Sloetunnel).
- Toepassing van i-VRI's.
- Saneren van de aansluiting Wijevlietweg.

Deze maatregelen gelden voor de lange termijn, maar hiervoor zijn op korte termijn inspanningen nodig. Dit geldt in het bijzonder voor de Sloetunnel die essentieel is voor een duurzame bereikbaarheid van Vlissingen.

Het toepassen van i-VRI's zorgt voor een verkeersafhankelijke regeling in plaats van een voertuigafhankelijke regeling. In de praktijk zal die verkeersafhankelijke regeling voelen als een goed functionerende groene golf. Het aantal stops van het autoverkeer wordt geminimaliseerd. We verwachten veel positieve effecten:

- De Sloeweg wordt de dominante ontsluiting van Vlissingen.
- De lucht- en geluidskwaliteit in de omgeving van de Sloeweg en Bossenburghweg verbeteren enorm omdat het autoverkeer veel minder hoeft af te remmen en op te trekken.

Het saneren van de aansluiting van de Wijevlietweg op de Sloeweg verbetert de doorstroming op de Sloeweg en zorgt voor minder verkeersongevallen. Maar net zo belangrijk is dat de grotere maaswijdte voor het autoverkeer ertoe leidt dat het vanuit de bovenliggende woonwijk per fiets naar het centrum sneller is dan met de auto. Dit terwijl de ontsluiting per auto nog steeds goed is; de Nieuwe Zuidbeekseweg sluit zowel op de Nieuwe Vlissingseweg als de Bossenburghweg aan.

2.4. Voetgangersnetwerk

Voetgangers hebben in vrijwel elke straat een eigen voorziening (trottoir). Het streven is om trottoirs in de toekomst zo mogelijk breder te maken en te combineren met vergroening.

Het voetgangersnetwerk zoals we dat in deze paragraaf beogen, is een exclusief netwerk dat het NS-station, de Kenniswerf en het centrum onderling met elkaar verbindt. Deze verbindingen willen we een andere uitstraling geven dan enkel een "trottoir". We denken daarbij aan aspecten als:

- Breedte van de voetgangersvoorziening (lieft 4 meter of breder).
- Materialisatie.
- Inbedding in de ruimte (groen, kunst, o.i.d.).
- Rustpunten op de route (zitgelegenheid).
- Voetgangersbewegwijzering.
- Oversteekvoorzieningen bij kruising van wegen/straten.



Voetgangersverbindingen NS-station, Kenniswerf en centrum

Hoe de voetgangersverbindingen er precies uit komen te zien, is afhankelijk van ruimte en financiële mogelijkheden. Zodra een verbinding voor herinrichting in beeld is, nemen onze ontwerpers de hiervoor genoemde punten als vertrekpunt.

In het voetgangersnetwerk tussen station, Kenniswerf, centrum en boulevard bevinden zich vijf voetgangersoversteken die speciale uitwerking vragen. Deze staan in het kaartbeeld benoemd.

2.5. Openbaar Vervoer

Het Openbaar Vervoer (OV) heeft vooral een functie voor mensen die niet kunnen reizen per fiets of auto. Deze zgn. *captives* zijn van het OV afhankelijk en kunnen het door hen gewenste activiteitenpatroon niet realiseren zónder OV. Zou het OV onvoldoende reismogelijkheden bieden, dan ligt vervoerarmoede op de loer en kan een gevolg zijn dat mensen onvoldoende participeren in de samenleving.

Het OV valt onder de verantwoordelijkheid van de Provincie Zeeland (met uitzondering van de trein). De Provincie is de door het Rijk aangewezen OV-autoriteit. Dat betekent dat de gemeente Vlissingen alleen langs de weg van participatie en via gesprekken op bestuurlijk niveau invloed kan uitoefenen op de inhoud van het OV in Vlissingen. Wij zetten ons daarbij continue in om in Vlissingen zoveel mogelijk vaste buslijnen in stand te houden.

Flex

In aanvulling op de vaste buslijnen gaat overal in Zeeland de flex rijden. De flex is een oproepafhankelijk vervoersysteem dat reismogelijkheden biedt van opstappunt naar opstappunt. De opstappunten in Vlissingen stellen wijzelf als gemeente vast binnen de uitgangspunten die de Provincie daarvoor hanteert. De flex biedt een vrijwel rechtstreekse reismogelijkheid tussen twee willekeurige opstappunten. De Flex, die rijdt tegen OV-tarief, is een goede aanvulling op het systeem van vaste bussen.

Opstappunten

Een opstappunt is een herkenbare plek waar de reiziger kan opstappen op de flex, bus of buurtbus. Aanvullend kunnen ook andere fijnmazige mobiliteitsopties gebruik maken van dit opstappunt. Deze opstappunten zijn binnen de bebouwde kom voor iedereen op loopafstand (maximaal 500 meter) bereikbaar. Locaties komen tot stand op basis van de bestaande bushaltes en liggen aanvullend ook bij voorzieningen (zorgvoorzieningen, winkels, horeca, etc.).

Watertaxi

Als toevoeging op het voetgangersnetwerk tussen NS-station, Kenniswerf en het centrum van Vlissingen streven we naar een watertaxi. Wellicht kan de watertaxi ook Damen aandoen ten behoeve van vervoer van werknemers. De watertaxi kan niet tegen OV-tarief varen vanwege de hoge systeemkosten. Wij gaan onderzoek doen naar duurzame exploitatiemogelijkheden van een watertaxi in Vlissingen.

2.6. Stadsdistributie

De distributie van goederen in Vlissingen (en daarbuiten) kent twee vormen:

- Pakketdiensten die inwoners en ondernemers bedienen, in de regel met een bestelbus of kleine vrachtwagen.
- Grote distributeurs die bedrijven, winkels en supermarkten bevoorraden, inclusief gekoeld transport.

Pakketdiensten

Het aantal verkeersbewegingen door bestelbussen en kleine vrachtwagens van pakketdiensten is explosief gestegen en leidt tot ergernissen en overlast. Dit hangt samen met de sterke positie die internetwinkelen inneemt én het niet of nauwelijks bundelen van de bezorging van bestelde producten.

We willen pakketdiensten stimuleren om pakketjes niet meer tot de voordeur van de klant te brengen, maar gebruik te maken van zgn. *pakketwanden*. Een pakketwand is een onbemand systeem waar pakketdiensten hun pakketjes kunnen achterlaten en waar de klant deze ophaalt. Ook de route andersom (van klant naar pakketdienst) kan van de pakketwand gebruik maken. Zo voorkomen we de verkeersbewegingen van pakketdiensten in het centrum en beperken we het pakketverkeer in de omliggende woonwijken.



Voorbeeld van een
pakketwand.
Foto: www.deburen.nl

Om extra verkeersbewegingen naar en van de pakketwanden te beperken, zoeken we vooral naar locaties waar mensen regelmatig komen. In de eerste plaats is dit bij supermarkten en de twee NS-stations. We gaan in overleg met de supermarkten, NS, de grootste pakketdiensten en leveranciers van pakketwanden om de feitelijke invulling uit te werken. Het volgende kaartbeeld is daarom indicatief.



Indicatieve locaties van pakketwanden

Programma Mobiliteit 2040

Vlissingen verbindt 

Grote distributeurs en gekoeld transport

Grote distributeurs en gekoeld transport kunnen we moeilijk weren uit het centrum. Hoewel de omvang van de voertuigen (grote vrachtwagens) soms tot irritatie leidt, zijn er geen alternatieven. De gemeente Vlissingen is te klein om voor te schrijven dat de bevoorrading bijvoorbeeld met behulp van kleine, elektrische voertuigen plaatsvindt vanuit een distributie- en overslagcentrum dichtbij. Dat is niet rendabel. We willen inventariseren of er desondanks mogelijkheden hiertoe zijn, bijvoorbeeld in samenwerking met de gemeenten Middelburg, Veere en Goes. We kunnen daarbij bijvoorbeeld overwegen om van de bebouwde kom of van het centrum een zgn. Zero Emissie-zone te maken voor vrachtverkeer.

Om de overlast van grote bevoorradende vrachtwagens in het centrum van Vlissingen tegen te gaan, onderzoeken we of het mogelijk is om het centrum van Vlissingen alleen open te stellen voor vrachtwagens tussen 08:00-12:00 uur en daarbuiten een in- en uitrijdverbod in te stellen. Naast het in beeld brengen van de praktische en juridische mogelijkheden, willen we hierover in overleg met ondernemers in het centrum van Vlissingen.

3. Ontwerputgangspunten kruispunten en wegvakken

3.1. Inleiding

Wegen en kruispunten worden in principe pas heringericht als zij aan (groot) onderhoud toe zijn. Het toewerken naar het door ons gewenste eindbeeld vraagt dus om een lange adem. Soms zullen er op kortere termijn projectmatig mogelijkheden zijn, maar meestal wordt “werk met werk gemaakt”. De lijst met TOR-projecten is in beginsel leidend.

Zodra een weg of kruispunt in beeld is voor herinrichting, is het belangrijk dat bekend is wat de ontwerputgangspunten zijn. Deze worden in dit hoofdstuk benoemd. Vanzelfsprekend dient de verkeersontwerper van de toekomst ontwerprijheid te houden. De ontwerputgangspunten zijn daarom functioneel en procesmatig van aard.

3.2. Fietsoversteken

De fietser staat voorop in Vlissingen. We geven het sternet van fietsroutes altijd voorrang op de auto. Om dit op een veilige manier te doen, hanteren wij de volgende uitgangspunten:

- Stroomwegen kruist de fietser altijd ongelijkvloers.
- Gebiedsontsluitingswegen kruist de fietser ongelijkvloers of ter hoogte van een rotonde of slimme verkeersregelinstructie (i-VRI).
- Drukkere erftoegangswegen worden gekruist op een plateau met de fietsroute in de voorrang. Als de verkeersveiligheid dat vereist, realiseren we verkeerslichten. Bijvoorbeeld als het (uit)zicht op fietsers wordt belemmerd.
- In verblijfsgebied wordt de voorrang voor de fietsroute geregeld door toepassing van uitritconstructies in de zijwegen.



Locaties waar de sternet fietsroutes gecategoriseerde wegen kruisen (groen: bestaande situatie, rood: nieuw)

3.3. Voetgangsoversteken

We realiseren oversteekvoorzieningen voor voetgangers als de verkeersveiligheid dat vraagt of als voetgangers geconfronteerd worden met lange oversteektijden. Wij vinden (gemiddeld) 15 seconden of langer wachten, te lang.

Als een oversteekvoorziening in beeld is, maken we een gemotiveerde keuze uit de volgende typen voorzieningen:

- Een klassieke zebra, met zo nodig extra aandacht voor de veiligheid (zoals bijvoorbeeld een wegvakplateau en goede verlichting).
- Oversteekmarkering (signaal voor wegverkeer dat er voetgangers kunnen oversteken)
- Toepassing van een steunpunt (oversteek in twee fasen, halvering van de wachttijden).
- Geregelde Oversteek Plaats (GOP) (gegarandeerde oversteekmogelijkheid bij groen).

3.4. Wegvakken

Een veilige en goed functionerende verkeersomgeving vraagt om voorspelbaar gedrag: weggebruikers weten wat zij kunnen verwachten en welk gedrag zij zelf moeten vertonen. Voorspelbaarheid gaat hand in hand met herkenning. Daarom beperken we het aantal inrichtingsbeelden. De inrichtingsbeelden verschillen van elkaar op enkele essentiële aspecten.

Inrichtingsbeeld	Typeduiding	Maximum snelheid	Voorrang geregeld	Scheiding rijrichtingen	Positie fietser
Autoweg	SW	70 km/uur	Ja	Ja, hard	Afwezig
Weg met fietspaden	GOW-50	50 km/uur	Ja	Ja, zacht	Niet op rijbaan
Weg met fietspaden en plateaus	GOW-30	30 km/uur	Ja	Ja, zacht	Niet op rijbaan
Fietsstraat	ETW fietsroute	30 km/uur	Uitritten	Soms	Gemengd
Verblijfsgebied	ETW	30 km/uur	Nee	Nee	Gemengd

Inrichtingsbeeld wegvakken op vier herkenbare aspecten



Autoweg (stroomweg)



Weg met fietspaden (gebiedsontsluitingsweg)



Fietsstraat (erftoegangsweg met fietsroute)



Verblijfsgebied (erftoegangsweg)

3.5. Kruispunten

Hoe kruispunten eruit komen te zien stemmen we af op de functie die wegen in het netwerk vervullen en -soms- op de te bieden capaciteit.

Inrichtingsbeeld	Autoweg	Weg met fietspaden	Fietsstraat	Verblijfsgebied
Autoweg (stroomweg)	Ongelijkvloers	-	-	-
Weg met fietspaden (gebiedsontsluitingsweg)	Ongelijkvloers, VRI of rotonde	Rotonde of VRI	-	-
Fietsstraat (erftoegangsweg)	n.v.t.	Fietsstraatkruispunt, VRI of rotonde	Gelijkwaardig	-
Verblijfsgebied (erftoegangsweg)	n.v.t.	Uitritconstructie of rotonde	Uitritconstructie	Gelijkwaardig

Principe kruispuntoplossingen naar type kruisende wegen



Voorbeeld van een fietsstraatkruispunt, met een breed middensteunpunt

3.6. Uitritten

Uitritten zijn er in twee soorten:

1. Uitritconstructie bij de aansluiting van de ene straat op de andere.
2. Uitritten van particulieren (bewoners en bedrijven) op de openbare weg.

De vorm van een uitritconstructie, op grond waarvan verkeer vanuit de uitrit voorrang moet verlenen aan verkeer op de doorgaande weg, stemmen we af op de richtlijnen (CROW). Op die manier weten we zeker dat de voorrangssituatie juridisch juist is uitgevoerd.

Vanuit particuliere uitritten is het altijd duidelijk hoe de voorrangssituatie in elkaar steekt: bij het verlaten van de uitrit moet voorrang verleend worden.

Of we (nieuwe) particuliere uitritten toestaan, behoordelen we aan de hand van het type weg en de lokale omstandigheden. Op wegen met louter een verblijfskarakter (30 km/uur) vinden we particuliere uitritten niet bezwaarlijk zolang ze niet ten koste gaan van de bestaande parkeercapaciteit, er geen openbaar groen sneuvelt en de weg geen (beoogde) fietsstraat is. Bij wegen met louter een stroomfunctie (70 km/uur) staan we particuliere uitritten nooit toe vanwege het snelheidsverschil. Bij 50 km/uur-wegen ligt het toepassen van particuliere uitritten genuanceerd: in principe vinden we ze ongewenst, maar soms kan het toch op een veilige manier, bijvoorbeeld als er ruim voldoende zicht is op de fietsers op het fietspad en het verkeer op de hoofdrijbaan, en er geen openbaar groen voor hoeft te wijken.

Inrichtingsbeeld	Limiet	Uitritconstructie	Particuliere uitritten	Aandachtspunt
Autoweg	70 km/uur	Nee	Nee	-
Weg met fietspaden	50 km/uur	Ja, in de zijweg	Bij uitzondering	Voldoende (uit)zicht Parkeerbalans, Groen
Fietsstraat	30 km/uur	Ja, in de zijweg	Bij uitzondering	Voldoende (uit)zicht Parkeerbalans, Groen
Verblijfsgebied	30 km/uur	Ja, als aansluiting op: - fietsstraat; - weg met fietspad	Ja	Parkeerbalans

Uitritprincipes naar inrichtingsbeeld

Particuliere uitritten mogen niet ten koste gaan van parkeercapaciteit in de openbare ruimte. Als een parkeerbalans toont dat een uitrit toch kan, kunnen we van dit principe afwijken.

4. Parkeren

4.1. Inleiding

Elke verplaatsing begint en eindigt altijd met het parkeren van het gebruikte vervoermiddel. Dit is de keerzijde van mobiliteit: geparkeerde/gestalde vervoermiddelen nemen ruimte in en dat is meestal niet mooi om te zien. Afhankelijk van het ruimtebeslag, de locatie en de parkeerduur, kunnen geparkeerde voertuigen de leef- en verblijfskwaliteit negatief beïnvloeden. Dat willen we voorkomen.

Dit hoofdstuk geeft per vervoerwijze de beleidskaders weer. Bij personenauto's (paragraaf 4.2) en fietsen (paragraaf 4.5) staan we ook stil bij deelmobiliteit: het stallen van voertuigen die niet in eigendom zijn bij de gebruikers, maar die gedeeld worden door meerdere gebruikers.

Het Parkeerbeleidsplan werkt de in dit hoofdstuk opgenomen beleidskaders in detail uit.

4.2. Personenauto's

De personenauto is een massavervoermiddel en neemt veel ruimte in beslag. De oude delen van Vlissingen, zoals het centrum, zijn daar niet op gedimensioneerd. De vraag is daarom hoe we de schaarse (parkeer)ruimte gaan verdelen. Om het parkeren van personenauto's in de oude delen van Vlissingen en op de Kenniswerf in evenwicht te brengen met de opgaven op het vlak van vergroening, leef- en verblijfskwaliteit, is het nodig om het parkeren te reguleren. Wie mag waar parkeren, wanneer, hoe lang en tegen welke kosten? Dat werken we uit in het Parkeerbeleidsplan. In dit programma schetsen we de kernthema's van het Parkeerbeleidsplan.

Doelgroepen: wie krijgt parkeerrechten en tegen welke voorwaarden?

De mate waarin iemand voor een bepaald deelgebied parkeerrechten krijgt, en de voorwaarden die daaraan worden verbonden, stemmen we per vergunninghouderzone af op de doelgroep. We wegen drie aspecten mee:

- Of (overwegend) sprake is van een woonomgeving.
- De mate waarin een korte loopafstand essentieel is.

- De mate waarin het gebied restcapaciteit heeft om geparkeerde voertuigen op te vangen.

Het realiseren van extra parkeercapaciteit aan de rand van het centrum

De ruimte die ontstaat door het opheffen van parkeerplaatsen gebruiken we voor vergroening, klimaatadaptatie en verbetering van de leef- en verblijfskwaliteit. Om te voorzien in de parkeerbehoefte van (2e) bewoners en bedrijven, visite, hotelgasten en bezoekers, willen we extra parkeercapaciteit realiseren aan de rand van het centrum. Voor woonwerkers en bezoekers van het centrum zoeken we ook naar (gratis) parkeermogelijkheden aan de rand van Vlissingen. Vanwege de schaarse ruimte ligt het in de rede om parkeerkelders en/of parkeergebouwen te realiseren rond het centrum.

De positie van deelauto's

Parkeerplaatsen voor deelauto's worden gerealiseerd bij voldoende interesse. Indien een deelauto-initiatief tot stand komt, realiseren we de bijbehorende parkeerplaats altijd op een zo aantrekkelijk mogelijke locatie. Een deelauto komt namelijk vaak neer op het vervangen van (2e) gezinsauto's van vaak vier gezinnen of meer, zodat ruimte ontstaat voor vergroening. Ook bij bedrijfsverzamellocaties (en bij groeiende startups) kan interesse zijn in deelauto's.

Minder parkeerplaatsen als de bezettingsgraad onder 80% ligt

Het reguleren van het parkeren draagt bij aan een lagere parkeerdruk in de oude delen van Vlissingen. De (dan) beschikbare restcapaciteit richten we anders in. We denken aan vergroening, bredere trottoirs, fietsparkeervoorzieningen, rustplekken en dergelijke.

4.3. Bestelbussen

Bestelbussen doen door hun omvang (lengte en hoogte) afbreuk aan de beeldkwaliteit in de woon- en leefomgeving. We ontvangen hierover dan ook regelmatig klachten. We onderzoeken de mogelijkheden om bestelbussen te weren uit de woon- en leefomgeving. Daarbij houden we in de gaten wat dit voor de bestuurder van de bestelbus betekent. De volgende aspecten nemen we onder meer in ogenschouw:

- Bescherming tegen diefstal van materialen die zich in de bestelbussen bevinden.
- Bereikbaarheid van de parkeerlocatie per fiets en flex.
- De mate waarin parkeren op specifieke locaties belastend is voor de woon- en leefomgeving.

Wij denken voor het parkeren van bestelbussen in de volgende richting(en):

- Parkeren op (daarvoor in te stellen) bewaakte terreinen, tegen betaling. Zo wordt de kans op diefstal geminimaliseerd als de bestuurder bereid is daarvoor te betalen.
- Een goedkope jaarkaart voor bestelbussen om te parkeren op de betaalde parkeerterreinen in de buitenruimte.
- Het instellen van een venstertijd waarbinnen bestelbusjes wél in de woon- en leefomgeving mogen parkeren. We denken dan aan 08-17 uur van maandag t/m zaterdag. Op die manier zorgen we ervoor dat werklieden die hun bestelbus nodig hebben op een werkdag bij iemand thuis, in de buurt kunnen parkeren.

4.4. Vrachtauto's

Wat voor bestelbussen geldt, geldt in sterkere mate voor vrachtauto's: zij doen afbreuk aan de beeldkwaliteit in de woon- en leefomgeving. Wij willen geparkeerde vrachtauto's uit de woon- en leefomgeving weren. We vinden dat vrachtauto's op het terrein van hun eigenaar (bedrijven) thuishoren, of op aparte parkeerterreinen voor vrachtauto's.

Als een vrachtauto, bijvoorbeeld van een zelfstandig opererende chauffeur, niet op eigen terrein geparkeerd kan worden, dan wijzen we in Vlissingen een

locatie aan waar zij kunnen parkeren zónder hinder te veroorzaken voor omwonenden. Wij onderzoeken de mogelijkheden voor een geschikte locatie en willen daarbij ook aandacht schenken aan de mogelijkheid voor de chauffeurs om per fiets of flex hun vrachtwagen op te pikken. Een geschikte locatie is bijvoorbeeld de Westerhavenweg.

Voor vrachtauto's die van buiten Vlissingen komen om te laden/lossen terwijl het bedrijf waar zij moeten zijn nog niet is geopend, willen we onderzoeken of in Vlissingen Oost mogelijkheden zijn om een vrachtautoparkeerterrein te realiseren met mogelijkheid tot overnachten, te douchen en eventueel inclusief een kleinschalig truckersrestaurant. Wij zoeken hierbij samenwerking met North Sea Port.

4.5. Fietsen

We zetten vol in op de fiets als het belangrijkste vervoermiddel in de stad. Dit betekent dat we ook het stallen van fietsen op een aantrekkelijke manier moeten regelen. Fietsers willen hun fiets dichtbij de plek stallen waar ze moeten zijn. Deze paragraaf staat stil bij het stallen van de eigen fiets van de fietser. Deelfietsen komen aan de orde in hoofdstuk 5.

We onderscheiden verschillende locatietypen waar fietsstallingen nodig zijn:

- Bij het woonadres; niet alle inwoners hebben de mogelijkheid om hun fiets op eigen terrein te stallen.
- Bij "solitaire" bestemmingen zoals het gemeentehuis of een kantoor/werkgever zonder eigen buitenterrein.
- Bij "geclusterde" bestemmingen zoals het voetgangersgebied van het centrum.
- Bij hubs/knooppunten en halten.

Fietsparkeren bij het woonadres

Niet iedereen beschikt in de woonomgeving over een plaats op eigen terrein om de fiets te stallen. Zij hebben behoefte aan een veilige en comfortabele stallingsmogelijkheid nabij hun woning in de openbare ruimte. Hun fiets staat hier immers “dag en nacht”. Daarom streven wij naar overdekte en afsluitbare stallingen in woonstraten waar op particuliere grond geen stallingsmogelijkheid is. We besteden veel aandacht aan de beeldkwaliteit. De “stallingsbox” zelf willen we kwalitatief goed inrichten:

- Droog en afgesloten.
- Voldoende manoeuvreerruimte.
- De mogelijkheid om een e-bike op te laden.



Een voorbeeld van hoe een stallingsbox eruit kan zien

Fietsparkeren bij solitaire bestemmingen

Bij solitaire bestemmingen als werkgevers hebben werknemers de behoefte om hun fiets gedurende werktijd veilig en droog te stallen. In eerste instantie moeten werkgevers hier zélf stallingsvoorzieningen voor realiseren. Als daar geen ruimte voor is, kan een beroep worden gedaan op de openbare ruimte. In overleg met werkgevers kijken we dan wat de beste oplossing is.

Bij solitaire bestemmingen die veel bezoekers per fiets trekken, zoals het gemeentehuis, streven we naar aantrekkelijke stallingsmogelijkheden vlakbij de ingang. Zo zorgen we niet alleen voor korte loopafstanden, maar ook voor voldoende sociale controle. Dat verkleint de kans op diefstal. De voorziening dient in elk geval te beschikken over een mogelijkheid om de fiets aan te binden (ketting). Zgn. “fietsnietjes” blijken in de praktijk goed te functioneren.

Fietsparkeren bij geclusterde bestemmingen

Fietsers stallen hun fiets altijd zo dichtbij mogelijk bij hun bestemming. Aan die behoefte willen we tegemoet komen. Bij voetgangersgebieden willen we echter voorkomen dat fietsers door het voetgangersgebied rijden. Ook overlast door gestelde fietsen willen we tegengaan. Bij voetgangersgebieden willen we op de grenzen van het voetgangersgebied (bij alle toevoerende fietsroutes) voldoende stallingsmogelijkheden realiseren. Iedereen die de fiets wil stallen, moet dat op veilige en comfortabele manier kunnen doen. Als dat ten koste gaat van parkeerplaatsen voor het autoverkeer, dan vinden we dat acceptabel: we streven naar meer fiets- en minder autobewegingen in het centrum.

Bij geclusterde bestemmingen zoals het voetgangersgebied van het centrum situeren we dus de voorzieningen zodanig dat de loopafstand minimaal is. Ook hier bieden zgn. “fietsnietjes” in de praktijk een goed en veilige manier van stallen.

In het voetgangersgebied zelf stellen we een stallingsverbod in, zodat handhaving mogelijk is.

Fietsparkeren bij hubs en halten (ketenmobiliteit)

Fietsparkeren bij knooppunten van het OV is onderdeel van zgn. 'ketenmobiliteit': de fiets als voor-/natransportmiddel voor het hoofdvervoermiddel trein, bus, fietsvoetveer of auto. Deze knooppunten van het OV zijn er in twee soorten:

- Een hub, regiohub of stationshub.
- Een halte.

Fietsers moeten hun fiets (incl. e-bike) veilig kunnen achterlaten: ze willen hun eigendom onbeschadigd terugvinden. Bij hubs moet er daarom bijzondere aandacht worden geschonken aan het comfortabel stallen (voldoende grote afstand tussen de fietsen) en toezicht op de gestalde fietsen. Hoe de beveiliging van fietsen en e-bikes eruit moet zien, verschilt per type hub.

Bij stationshubs is een bewaakte stalling meestal een absolute vereiste. Vaak is Prorail bij stationshubs de verantwoordelijke beheerder. Bij regiohubs en hubs is bewaking nodig in minimaal de vorm van cameratoezicht, als een bewaakte stalling en/of fietskluizen niet tot de mogelijkheden behoren. Fietsen moeten altijd met een ketting aangebonden kunnen worden ter beveiliging. Om deze reden zijn zgn. 'fietsnietjes' een goede voorziening in de openbare ruimte. Dit geldt ook voor fietsnietjes bij halten.

Of bij een halte stallingsmogelijkheden voor de fiets nodig zijn hangt af van de ligging ervan in het totale OV-netwerk. Gelet op de beperkte schaal van Vlissingen en het toenemende aandeel van de e-bike, is de stallingsbehoefte bij halten relatief laag. Als echter blijkt dat bij een halte wild gestalde fietsen staan, dan is dit een goed argument om fietsnietjes te plaatsen en de aangetoonde stallingsbehoefte te faciliteren.

4.6. Oplaadpunten

Om onze ambities op het vlak van duurzaamheid te realiseren, zorgen we voor voldoende oplaadpunten in Vlissingen voor het laden van elektrische auto's. We maken daarbij gebruik van een (dynamische) plankaart. Op deze plankaart staan alle locaties waar laadpunten zijn of in de toekomst kunnen komen. Zodra een inwoner een laadpaal in de openbare ruimte aanvraagt, gaan we na of op de dichtstbijzijnde locatie op de plankaart al een laadpaal is of niet:

- Als er reeds een laadpaal aanwezig is, kijken we naar het gebruik ervan: is er voldoende capaciteit, of realiseren we een extra laadpaal?
- Als er nog geen laadpaal aanwezig is, plaatsen we er één.

We plaatsen niet actief laadpalen op locaties waar ze ontbreken; er dient altijd een aanvraag van één of meerdere inwoners aan vooraf te gaan. Zo voorkomen we misinvesteringen aan de zijde van de marktpartij die voor eigen rekening en risico de laadpalen plaatst.

De gemeente Vlissingen hanteert beleidsregels openbare infrastructuur die het voorgaande concretiseren. Deze beleidsregels bevinden zich op het niveau van het (toekomstige) omgevingsplan.

De hiervoor genoemde beleidsregels gaan vooral om de woonomgeving en daarvoor vinden we ze toereikend. Op strategische locaties willen we echter niet vraagvolgend zijn, maar vraagsturend. We willen op nader te bepalen strategische locaties extra inzetten op het gebruik van elektrische voertuigen. In het Parkeerbeleidsplan werken we deze locaties nader uit.

Samen met de andere gemeenten op Walcheren onderzoeken de mogelijkheden om een concessie te kunnen uitgeven voor het plaatsen van laadpalen. Een concessie biedt de gemeente(n) meer sturingsmogelijkheden (waar plaatsen en tegen welk energietarief).

5. Keten- en deelmobiliteit

5.1. Inleiding

Ketenmobiliteit staat voor multimodaal vervoer: het gebruik van meer dan één vervoerwijze om twee activiteiten met elkaar in tijd en ruimte te verbinden. Bekende voorbeelden zijn de P&R's bij NS-stations (auto parkeren, verder per trein), de OV-fiets (aankomen per trein en per deelfiets verder) en de bewaakte stationsstalling (aankomen met de eigen fiets en verder per trein). Ketenmobiliteit is een efficiënte invulling van de reis tussen twee activiteiten.

Deelmobiliteit staat voor vervoermiddelen die niet in eigendom zijn bij de gebruiker. Deze vervoermiddelen, die wél door de gebruiker zélf worden bestuurd, zijn eigendom van organisaties of privépersonen die deze tegen betaling beschikbaar stellen. Bekende voorbeelden zijn de OV-fiets en de deelauto.

5.2. Mobiliteitshubs

Op locaties waar reizigers hun (deel)auto kunnen achterlaten om verder te reizen per trein, fietsvoetveer of bus, spreken we van een mobiliteitshub.

Ketenmobiliteit biedt tezamen met deelmobiliteit kansen om de binnenstad van Vlissingen leefbaarder en aantrekkelijker te maken. Hierbij is oog voor het (flankerend) parkeerbeleid op z'n plaats: als in het centrum de parkeerruimte schaars en duur is, en aan de rand van het centrum en van Vlissingen goedkoop, zullen velen verleid worden om per (deel)fiets naar het centrum te komen. De Cyclehub zoals Middelburg die al jaren kent, is hiervan een goed en succesvol voorbeeld.

Vlissingen kiest voor een stationshub bij NS-station Vlissingen en een regiohub bij de Spuikom. Op deze locaties worden automobilisten van buiten Vlissingen onthaald, geïnformeerd en kunnen zij verder reizen per (deel)fiets, deelauto, OV of gewoon wandelen.

Omdat bij NS-station Oost-Souburg weinig parkeercapaciteit is én omdat we automobilisten van buiten Vlissingen/Souburg niet willen uitnodigen om door Oost-Souburg te rijden om bij het station te parkeren, zetten we bij dit NS-station louter in op het stalen van (deel)fietsen.



Station Vlissingen en de Spuikom zijn hubs en station Oost-Souburg is een "vaste" halte

5.3. Deelmobiliteit

Deelfietsen

Het fietspotentieel in de stad Vlissingen is groot en deelfietsen kunnen een rol spelen in het verleiden van inwoners, werknemers en bezoekers om de auto niet binnen Vlissingen te gebruiken. Deelfietsen worden aangeboden door marktpartijen, maar de gemeente Vlissingen speelt een faciliterende rol:

- Op welke locaties willen we gegarandeerde fietsuitgiftepunten hebben?
- Waar staan we fietsopstelplaatsen toe en waar niet?
- Welke ruimtelijke en kwaliteitseisen stellen we aan fietsuitgiftepunten en fietsopstelplaatsen?

Wij willen dat deelfietsen meerwaarde hebben voor onze inwoners en bezoekers. Daarbij passen aantrekkelijke uitgifte- en inleverplaatsen. We willen zeker weten dat op de juiste locaties deelfietsen beschikbaar zijn. Tegelijkertijd eisen we van marktpartijen dat er met vaste opstelplaatsen wordt gewerkt voor ingeleverde fietsen en nieuw uit te geven fietsen. We willen dat het straatbeeld niet verstoord wordt door rondslingerende, wild gestalde deelfietsen.

Fietsuitgiftepunten:

We willen een aantal fietsuitgiftepunten hebben waar gebruikers erop kunnen vertrouwen dat er een deelfiets beschikbaar is. Er moet als zodanig sprake zijn van een garantie. Het gaat om in elk geval de volgende locaties:

- Hubs (Station Vlissingen en Spuiikom).
- Halte Station Oost-Souburg.
- Gemeentehuis.
- Centrum (bijvoorbeeld omgeving Bellamypark).

Op deze locaties kunnen deelfietsen ook ingeleverd worden.

Fietsopstelplaatsen:

De fietsopstelplaatsen zijn fietsinleverpunt en ingeleverde fietsen kunnen ter plaatse ook weer gebruikt worden. Verschil met de hiervoor bedoelde fietsuitgiftepunten is het ontbreken van een garantie dat er ook deelfietsen beschikbaar zijn. In aanvulling op de fietsuitgiftepunten gaat het om tenminste de volgende locaties:

- Boulevard De Ruijter/Coosje Buskenstraat.
- Boulevard Evertsen/Naereboutplein.
- Parkeerterrein Nollebos.
- Parkeerterrein Van Woelderenlaan.
- Zeilmarkt.
- Walstraat Noord.



Deelmobiliteitspunten: fietsuitgiftepunten (geel) en fietsopstelplaatsen voor deelfietsen

Kwaliteitseisen:

Vanwege de concentratie van deelfietsen op specifieke locaties, is hier een zeker ruimtebeslag mee gemoeid. Hier stellen we tenminste de volgende kwaliteitseisen aan:

- De deelfietsen mogen niet opgesteld worden voor de gevels van woningen.
- Uitsluitend op fietsuitgiftepunten en fietsopstelplaatsen kan het gebruik van de deelfiets worden beëindigd en afgerekend.
- Waar mogelijk worden de uitgiftepunten en opstelplaatsen ingebed in een groenvoorziening.

Deelscooters

We vinden deelscooters niet passen bij ons streven naar een aantrekkelijke en leefbare stad. De schaal van Vlissingen maakt dat (deel)fietsen altijd de slimste en omgevingsbewuste manier van verplaatsen is. Deelscootersystemen willen we niet actief stimuleren. We volgen de ontwikkelingen in andere steden. Als een marktpartij in Vlissingen een deelscootersysteem wil aanbieden, zullen we ons op dat moment buigen over de consequenties en de te stellen voorwaarden, die minimaal op het niveau liggen van de voorwaarden voor deelfietssystemen. Dat betekent dat we deelscooter alleen zullen accepteren op basis van vaste uitgifte- en inzamelpunten (station based); Vrije plaatsing (free floating) staan we niet toe.

Deelauto

De deelauto staat in Vlissingen nog in de kinderschoenen. We willen het delen van voertuigen stimuleren omdat hiermee met name het tweede autobezit (die minder kilometers maakt maar wel parkeerruimte inneemt) verlaagd kan worden. Daarom zullen we altijd instemmen met verzoeken tot het aanwijzen van een parkeerplaats voor deelauto's vlakbij de initiatiefnemer/gebruikers. Wij voeren hier een vraagvolgend beleid. De vraag zoeken we daarbij zo actief mogelijk op via interessepeilingen; indirect komt dit neer op het promoten van de deelauto als goedkoper en duurzaam vervoermiddel. We streven ernaar dat in de vergunninghoudergebieden het bezit van een tweede auto wordt vervangen door gebruik van een deelauto en/of de fiets.

Bij het NS-station Vlissingen, op de Kenniswerf en bij het gemeentehuis zijn al deelauto's beschikbaar. Deze worden goed gebruikt. We willen daarom grote werkgevers in Vlissingen benaderen en stimuleren om zelf ook deelauto's te laten plaatsen en het gebruik ervan onder de aandacht van de medewerkers te brengen.

6. Ontwerpwaarden en -uitgangspunten

6.1. Inleiding

Beleidsmatig zijn de wegcategorieën en inrichtingsbeelden in dit programma gedefinieerd. Daarmee zijn we er natuurlijk niet. Het op orde brengen van de inrichting van alle wegen en straten is een langdurig proces, dat wel tot 30 jaren kan duren. In de tussentijd staan we natuurlijk niet stil.

Wat doen we met wegen die (voorlopig) nog niet in beeld zijn voor herinrichting? Bij die wegen houden we een vinger aan de pols als het gaat om de verkeersintensiteiten en de rijsnelheden. En als het echt nodig is, kijken we of (tijdelijk) ingrijpen gewenst is. De ontwerpwaarden en -uitgangspunten zijn leidend, zowel bij de beoordeling van de bestaande inrichting van wegen als bij de herinrichting ervan.

In het Omgevingsplan werken we de inhoud van dit hoofdstuk uit in meer dwingende interventienormen.

6.2. Inrichting schoolomgeving

Rond scholen richten we een schoolomgeving in om het veilig brengen en halen vorm te geven en de omgeving van scholen zich bewust te maken van de aanwezigheid van kwetsbare verkeersdeelnemers. We hanteren daarbij een aantal uitgangspunten:

- De ingang van de school en van het schoolplein mag niet liggen aan een 50 km/uur-weg.
- Tussen het uitstappen van de auto en het schoolplein wordt het aantal verkeersbewegingen tot een absoluut minimum beperkt.
- Formele inrichting als (autoluwe) schoolzone.
- Oversteekvoorzieningen voor overstekende scholieren.
- Stimuleren om per fiets en te voet naar school komen.
- Stimuleren dat scholen gedragsafspraken maken met ouders qua verkeersdeelname.
- Samenwerkingsconvenantensystemen tussen gemeente en scholen.

6.3. Ontwerptensiteiten

De inrichting van wegen stemmen we af op de functie ervan, in perspectief van het omgevingsbeeld. Dit betekent dat normaal gesproken de hoeveelheid verkeer (de verkeersintensiteit) past bij de functie van de weg.

Of de werkelijke intensiteit past bij de functie van een weg, en of een sterk afwijkende intensiteit tot onveiligheid leidt, hangt af van onder meer:

- Percentage overtreders en mate van overschrijding van de snelheidslimiet.
- De oversteekbaarheid van de weg voor fietsers en voetgangers.
- De aanwezigheid van fietsers en/of voetgangers op de rijbaan.
- De afstand van woningen tot de rijbaan.
- De hoeveelheid kruisende wegen.

Dit soort omstandigheden hangt samen met de wegcategorieën zoals we die kennen. In een verblijfsgebied (30 km/uur-zone) zijn hoge intensiteiten eerder een probleem zijn dan op een stroomweg. De fietsstraat, GOW 30 en GOW 50 zitten daar uiteraard tussenin. Te lage intensiteiten kunnen met name op GOW 30 en GOW 50 een verklaring zijn voor te hoge snelheden.

In de volgende tabel geven we aan wat we nog zien als “aanvaardbaar”, in de zin dat we niet acuut willen ingrijpen. We zullen immers prioriteiten moeten stellen als we geld uittrekken voor het terugdringen van te hoge intensiteiten, en dan willen we de wegen met de grootste problemen als eerste aanpakken. Dat vinden we kosteneffectief.

Wegcategorie	Gewenste minimum intensiteit (auto)	Gewenste maximum intensiteit (auto)
Stroomweg	15.000 mvt/etmaal	40.000 mvt/etmaal
GOW 50	6.000 mvt/etmaal	20.000 mvt/etmaal
GOW 30	3.000 mvt/etmaal	10.000 mvt/etmaal
Fietsstraat	0 mvt/etmaal	5.000 mvt/etmaal
Verblijfsgebied	0 mvt/etmaal	5.000 mvt/etmaal

Acceptabele bandbreedte verkeersintensiteit

Als op één of meerdere wegvakken de intensiteit onder de gewenste minimum of boven de gewenste maximum intensiteit komt, vinden we dat een interventie op z'n plaats is. We gaan dan als volgt te werk:

1. Als er veel (slachtoffer)ongevallen plaatsvinden die een relatie hebben met de verkeersintensiteit, dan vinden we direct ingrijpen nodig. We gaan dan door naar stap 2.
2. We voeren een verkennend onderzoek uit door middel van een expert inschatting: zit er spanning tussen functie, vorm en gebruik? En hoe kan die spanning worden weggenomen?
3. We overwegen eerst kleine en kosteneffectieve maatregelen en evalueren die naderhand. Als een weg binnenkort aan grootschalig onderhoud toe is, besteden we aandacht aan het bijsturen van de verkeersstromen of het aanpassen van het inrichtingsbeeld zodanig dat de intensiteit daarbij past.

6.4. Ontwerpsnelheden

Wegen worden niet zó ontworpen dat álle automobilisten zich aan de snelheidslimiet houden. Dan zou elke weg vol met plateaus gelegd moeten worden. Los van de geluid- en trillinghinder die dat oplevert, is het ook beleidsmatig ongewenst. Bepaalde wegen hebben nu eenmaal een hogere functie dan andere, en daar past een zekere mate van doorstroming bij. Wegen worden daarom zó ontworpen dat in principe 85% van het passerende autoverkeer zich aan de snelheidslimiet houdt. Dit wordt het 85-percentiel genoemd.

Of de gerealiseerde snelheden overeenkomen met de ontwerpwaarde (85-percentiel), en of overschrijding ervan tot onveiligheid leidt, hangt o.a. af van:

- Percentage overtreders en mate van overschrijding van de snelheidslimiet.
- Heeft de weg een voorrangstatus?
- Wat is de kruispunt dichtheid?
- Zijn er fietsers en/of voetgangers op de rijbaan aanwezig?
- Moeten er veel fietsers de weg oversteken?

- Gaat het om een omgeving met veel kwetsbare verkeersdeelnemers (basisscholieren, ouderen)?

Dit soort omstandigheden hangt met de wegcategorieën zoals we die kennen. Dit betekent dat in verblijfsgebied (30 km/uur) te hoge rijsnelheden eerder een probleem zijn dan op een stroomweg. De fietsstraat, GOW 30 en GOW 50 zitten daar uiteraard tussenin.

In de tabel geven we aan wat we nog zien als “aanvaardbaar”, in de zin dat we niet acuut willen ingrijpen. We stellen immers prioriteiten als we geld uittrekken voor het terugdringen van te hoge snelheden. We willen de wegen met de grootste problemen als eerste aanpakken. Maatregelen moeten kosteneffectief zijn.

Wegcategorie	Limiet	Acceptabele V85
Stroomweg	70 km/uur	80 km/uur
GOW 50	50 km/uur	60 km/uur
GOW 30	30 km/uur	40 km/uur
Fietsstraat	30 km/uur	40 km/uur
Verblijfsgebied	30 km/uur	40 km/uur

Acceptabele mate van overschrijding snelheidslimiet

Als op één of meerdere wegvakken de acceptabele V85 wordt overschreden, vinden we dat een interventie op z'n plaats is. We gaan dan als volgt te werk:

1. Als er veel (slachtoffer)ongevallen plaatsvinden die een relatie hebben met het snelheidsbeeld, dan vinden we direct ingrijpen nodig. We gaan dan naar stap 2. Als er weinig (slachtoffer)ongevallen plaatsvinden, gaan we de situatie in de gaten houden.
2. We voeren een kort onderzoek uit door middel van een expertinschatting: zit er spanning tussen functie, vorm en gebruik? En hoe kan die spanning worden weggenomen?
3. We overwegen eerst kleine en kosteneffectieve maatregelen en evalueren die naderhand. Als een weg binnenkort aan grootschalig onderhoud toe is, besteden we extra aandacht aan het beteugelen van de rijsnelheid.

6.5. Ontwerputgangspunten

Voor ontwerpers is het belangrijk om in te kunnen spelen op lokale omstandigheden en ontwerpen in te bedden in het totale omgevingsbeeld. Tegelijkertijd is het essentieel om in het ontwerpproces de richtlijnen van het CROW aan te houden als dat enigszins kan. Alleen op die manier wordt zoveel mogelijk uniformiteit geboden en worden “bewezen” ontwerpprincipes gehanteerd. Deze paragraaf geeft daarom de beleidsuitgangspunten die we hanteren als het maken van keuzen op verkeerstechnisch vlak onontkoombaar zijn.

1. De positie van de fietser staat in Vlissingen centraal. Bij sternetfietsroutes worden geen concessies gedaan aan de fietskwaliteit. Als het autoverkeer moet inschikken (lagere snelheid, eenrichtingsverkeer, minder parkeerplaatsen, of iets dergelijks) dan accepteren we dat.
2. De functie van wegen (stroomweg, GOW 50, GOW 30 en verblijfsgebied) is het absolute ijkpunt voor de inrichting ervan. Herinrichtingen, ad hoc maatregelen en zelfs tijdelijke maatregelen moeten áltijd passen bij de functie van een weg.
3. Ieder ontwerp toetsen we ambtelijk op verkeersveiligheid. Leidt het ontwerp tot een herkenbare en voorspelbare verkeerssituatie? Als we daar niet van zijn overtuigd, passen we het ontwerp aan.
4. Ieder ontwerp laten we toetsen door de nood- en hulpdiensten voor wat betreft de betekenis op de rijtijden van vrijwilligers naar de kazerne (brandweer) en de aanrijtijden tussen steunpunt en incidentlocatie. Als maatregelen erg nadelig uitpakken voor de nood- en hulpdiensten, wordt in overleg nagegaan welke aanpassingen aan het ontwerp zijn gewenst.

5. De CROW-richtlijnen zoals die van tijd tot tijd bestaan hanteren we altijd. Van de CROW-richtlijnen wijken we alleen gemotiveerd af.

Deze vijf ontwerputgangspunten zorgen er in onderlinge samenhang voor dat we in Vlissingen op weg zijn naar een verkeersveilige en leefbare stad.

Bijlagen

Bijlage 1: Beleidskaders vanuit omgevingsvisie

Dit programma geeft invulling aan de opgaven zoals verwoord in de Omgevingsvisie Vlissingen 2040. De Omgevingsvisie geeft op haar beurt invulling aan de Strategische visie 2040. De Omgevingsvisie heeft negen hoofdopgaven. Dit programma Mobiliteit heeft met veel hoofd- en deelopgaven raakvlakken. Deze raakvlakken worden hierna benoemd.

1. “Natuurlijke en groene leefomgeving”

Een opgave met raakvlakken is het toepassen van de 3-30-300 vuistregel: “Iedereen moet minstens drie bomen kunnen zien vanuit huis en iedere wijk moet voorzien zijn van 30 procent bladerdek. Iedereen woont op maximaal 300 meter van een groene plek van minstens 1 hectare groot”.

Waar vindt u dat terug in dit programma?

Sommige beleidsmaatregelen beperken de verkeersruimte. Zo ontstaat ruimte voor o.a. meer groen.

Autonetwerk. Een aantal 50 km/uur-wegen waarderen we af naar 30 km/uur.

Parkeren. Minder parkeerplaatsen in het centrum.

2. “Klimaatbestendige leefomgeving”

Opgaven met raakvlakken zijn “Water vasthouden, infiltreren, bergen en vertraagd afvoeren” en “Hittebestendige buitenruimte”.

Waar vindt u dat terug in dit programma?

Sommige beleidsmaatregelen beperken de verkeersruimte. Zo ontstaat ruimte voor o.a. meer groen en natuurlijke waterinfiltratie.

Autonetwerk. Een aantal 50 km/uur-wegen waarderen we af naar 30 km/uur.

Parkeren. Minder parkeerplaatsen in het centrum.

3. “Cultureel en beleefbaar”

Met de opgaven in relatie tot deze hoofdopgave heeft dit programma geen directe raakvlakken. Wel geldt in het algemeen dat hoe minder verkeer er door het centrum van Vlissingen rijdt, de belevingswaarde van de aanwezige culturele voorzieningen groter wordt: het genieten en beleven wordt minder verstoord.

4. “Fysiek en digitaal verbonden”

Alle opgaven in relatie tot deze hoofdopgave raken direct het beleid ten aanzien van verkeer en parkeren.

16. “Vlot bereikbaar van buitenaf per auto”

Waar vindt u dat terug in dit programma?

Doorstroming A58-Sloeweg-Bossenburghweg. We streven naar een ongelijkvloerse spoor- en kanaalkruising, het saneren van de aansluiting van de Wijevlietweg op de Sloeweg en het op de Bossenburghweg vervangen van de rotondes door slimme verkeerslichten (iVRI's).

17. “Vlot naar buiten met de fiets”

Waar vindt u dat terug in dit programma?

Fietsnetwerk. Sternet van fietsroutes. Inclusief lange (recreatieve) fietsroutes naar het buitengebied, Sloegebied en Middelburg.

18. “Vlot overstappen met de vervoersketen”

Waar vindt u dat terug in dit programma?

Mobiliteits hubs. Overstappen tussen auto, trein, fietsvoetveer, bus, (deel)fiets en flex.

19. “Goed verbonden binnen Vlissingen”

Waar vindt u dat terug in dit programma?

Fietsnetwerk. Sternet van fietsroutes. Vlissingen wordt een fietsstad, met directe fietsverbindingen die op elkaar aansluiten.

20. “Voorrang voor voetgangers en fietsers”

Waar vindt u dat terug in dit programma?

Fietsoversteken. Als fietsroutes het autonetwerk kruisen, krijgt de fietser prioriteit.

Voetgangersoversteken. Als voetgangersroutes tussen NS-station, Kenniswerf en centrum het autonetwerk kruisen, krijgt de voetganger prioriteit.

21. “Sterk netwerk van fietspaden”

Fietsnetwerk. Sternet van fietsroutes. In verblijfsgebieden richten we fietsroutes in als fietsstraat waar de automobilist te gast is.

22. “Overstappunten voor sterkere vervoersketen”

Waar vindt u dat terug in dit programma?

Mobiliteitshubs. Overstappen tussen auto, trein, fietsvoetveer, bus, (deel)fiets en flex.

Deelmobiliteit. Beschikbaarheid van deelfietsen op de hubs en elders in de stad.

23. “Groter stadshart door sterkere verbindingen”

Waar vindt u dat terug in dit programma?

Fietsnetwerk. Sternet van fietsroutes, inclusief directe verbindingen tussen NS-station, Kenniswerf, centrum en boulevards.

Voetgangersnetwerk. Aantrekkelijke wandelroutes tussen NS-station, Kenniswerf en het centrum.

24. “Duurzaam verbonden”

Waar vindt u dat terug in dit programma?

Fietsnetwerk. Sternet van fietsroutes.

Mobiliteitshubs. Overstappen tussen auto, trein, fietsvoetveer, bus, (deel)fiets en flex.

Deelmobiliteit. Beschikbaarheid van deelfietsen op de hubs en elders in de stad.

Oplaadpunten. Netwerk van oplaadpunten.

25. “Auto te gast in woongebied”

Waar vindt u dat terug in dit programma?

Fietsnetwerk. Sternet van fietsroutes. In verblijfsgebieden richten we fietsroutes in als fietsstraat waar de automobilist te gast is. De prioriteit ligt altijd bij de fietser.

Parkeren personenauto's. De verblijfskwaliteit staat voorop. Parkeren in de straat als dat kan, maar een beperkte loopafstand is acceptabel als dat nodig is voor de verblijfskwaliteit en/of het fietsnetwerk.

26. “Stimuleren duurzaam vervoer”

Waar vindt u dat terug in dit programma?

Oplaadpunten. Netwerk van oplaadpunten.

Deelmobiliteit. Beschikbaarheid van deelfietsen op de hubs en elders in de stad. En deelauto's als daar voldoende animo voor is.

27. “Efficiënt bezorgverkeer”

Waar vindt u dat terug in dit programma?

Stadsdistributie. Afgifte- en ophaalpunten voor pakketjes aan de rand van het centrum en verdeeld over de stad. Venstertijden voor de bevoorrading van winkels in het centrum.

28. “Inclusief verbonden”

Waar vindt u dat terug in dit programma?

Fietsnetwerk. Sternet van fietsroutes. Vliissingen wordt een fietsstad, met directe fietsverbindingen die op elkaar aansluiten.

Openbaar Vervoer. Vaste buslijnen en flex die toegankelijk zijn voor iedereen.

29. “Voor iedereen toegankelijk vervoer”

Waar vindt u dat terug in dit programma?

Openbaar Vervoer. Vaste buslijnen en flex die toegankelijk zijn voor iedereen.

30. “Verbonden in de openbare ruimte”

Waar vindt u dat terug in dit programma?

Sommige beleidsmaatregelen beperken de verkeersruimte. Zo ontstaat ruimte voor o.a. meer groen, brede trottoirs en rust- en ontmoetingsplekken.

Autonetwerk. Een aantal 50 km/uur-wegen waarderen we af naar 30 km/uur.

Parkeren. Minder parkeerplaatsen in het centrum.

31. “Dekkend digitaal netwerk voor iedereen”

Met deze opgave heeft dit programma geen raakvlakken.

5. “Circulair en energieneutraal”

Met deze hoofdpoging heeft dit programma geen raakvlakken.

6. “Gezond economisch klimaat”

Een opgave met raakvlakken is de ontwikkeling van de Kenniswerf. “De bereikbaarheid van de Kenniswerf en de verbinding met de binnenstad en de boulevards is daarbij een belangrijke deelopgave”.

Waar vindt u dat terug in dit programma?

Autonetwerk. Directe verbinding van de Kenniswerf met de A58.

Fietsnetwerk. Sernet van fietsroutes, inclusief directe verbindingen tussen NS-station, Kenniswerf, centrum en boulevards.

Voetgangersnetwerk. Aantrekkelijke wandelroutes tussen NS-station, Kenniswerf en het centrum.

7. “Aantrekkelijk wonen en verblijven”

Met deze hoofdoggave, die gaat over woningbouw, heeft dit programma geen raakvlakken.

8. “Sociaal en gezond”

De meeste opgaven in relatie tot deze ambitie, raken direct het beleid ten aanzien van verkeer en parkeren. De opgaven met raakvlakken worden hier opgesomd:

32. “Veerkrachtige en gezonde buurten”, “voorzieningen moeten bereikbaar zijn en de openbare ruimte ingericht voor ontmoeten”

Waar vindt u dat terug in dit programma?

Sommige beleidsmaatregelen beperken de verkeersruimte. Zo ontstaat ruimte voor o.a. meer groen, brede trottoirs en rust- en ontmoetingsplekken.

Autonetwerk. Een aantal 50 km/uur-wegen waarderen we af naar 30 km/uur.

Parkeren. Minder parkeerplaatsen in het centrum.

33. “Positieve gezondheid”

Waar vindt u dat terug in dit programma?

Fietsen en wandelen leveren een belangrijke bijdrage aan de gezondheid van mensen.

Fietsnetwerk. Sernet van fietsroutes. Vlissingen wordt een fietsstad, met directe fietsverbindingen die op elkaar aansluiten. In verblijfsgebieden

richten we fietsroutes in als fietsstraat waar de automobilist te gast is. De prioriteit ligt altijd bij de fietser.

Voetgangersnetwerk. Aantrekkelijke wandelroutes tussen NS-station, Kenniswerf en het centrum.

34. “Ontmoeting in de openbare ruimte”

Waar vindt u dat terug in dit programma?

Sommige beleidsmaatregelen beperken de verkeersruimte. Zo ontstaat ruimte voor o.a. meer groen, brede trottoirs zonder obstakels en rust- en ontmoetingsplekken.

Autonetwerk. Een aantal 50 km/uur-wegen waarderen we af naar 30 km/uur.

Parkeren. Minder parkeerplaatsen in het centrum.

35. “Een gezond milieu”

Waar vindt u dat terug in dit programma?

Autonetwerk. Een aantal 50 km/uur-wegen waarderen we af naar 30 km/uur omwille van de lucht-, geluid- en/of omgevingskwaliteit.

Fietsnetwerk. Sernet van fietsroutes. Vlissingen wordt een fietsstad, met directe fietsverbindingen die op elkaar aansluiten. In verblijfsgebieden richten we fietsroutes in als fietsstraat waar de automobilist te gast is. De prioriteit ligt altijd bij de fietser en op die manier stimuleren we inwoners om vaker de fiets te pakken en de auto te laten staan.

36. “Uitvoering geven aan het Schone Lucht Akkoord (SLA)”

Waar vindt u dat terug in dit programma?

Autonetwerk. De Paul Krugerstraat waarderen we af naar 30 km/uur omwille van de luchtkwaliteit.

Fietsnetwerk. Sernet van fietsroutes. Vlissingen wordt een fietsstad, met directe fietsverbindingen die op elkaar aansluiten. Op die manier stimuleren we inwoners om vaker de fiets te pakken en de auto te laten staan.

37. “Ambitiebepaling milieubeleid gemeente Vlissingen”

Dit programma wordt periodiek geactualiseerd. Als Vlissingen haar ambities op het gebied van het milieubeleid bijstelt in de toekomst, stemmen we daar dit programma op af.

9. “Veilige leefomgeving”

De meeste opgaven in relatie tot deze hoofdopgave raken direct het beleid ten aanzien van verkeer en parkeren. De opgaven met raakvlakken worden hier opgesomd:

38. *“Verkeersveiligheid voor alle weggebruikers”*

Verkeersveiligheid gaat over de voorspelbaarheid en herkenbaarheid van verkeerssituaties. Weggebruikers moeten onderweg continue weten wat zij kunnen verwachten en hoe zij zichzelf moeten gedragen. Op die manier zorgen we ervoor dat de functie, de vorm en het gebruik (intensiteit en snelheid) van wegen in evenwicht zijn.

Waar vindt u dat terug in dit programma?

Ontwerputgangspunten wegvakken. We hanteren vijf voor weggebruikers voorspelbare en herkenbare wegbeelden.

Ontwerputgangspunten kruispunten. We hanteren voor weggebruikers voorspelbare en herkenbare kruispuntvormen.

Ontwerputgangspunten fietsoversteken. We geven fietsers prioriteit op het autoverkeer en doen dat op een veilige manier.

Ontwerputgangspunten voetgangersoversteken. Voetgangersoversteken richten we veilig in en we streven naar korte wachttijden.

39. *“Voorspelbare wegen qua inrichting en gebruik”*

Waar vindt u dat terug in dit programma?

Ontwerputgangspunten wegvakken. We hanteren vijf voor weggebruikers voorspelbare en herkenbare wegbeelden.

Ontwerputgangspunten kruispunten. We hanteren voor weggebruikers voorspelbare en herkenbare kruispuntvormen.

Ontwerputgangspunten fietsoversteken. We geven fietsers prioriteit op het autoverkeer en doen dat op een veilige manier.

Ontwerputgangspunten voetgangersoversteken. Voetgangersoversteken richten we veilig in en we streven naar het korte wachttijden.

40. *“Snelfietsroutes die zijn afgestemd op e-bikes”*

Waar vindt u dat terug in dit programma?

Fietsnetwerk. Sternet van fietsroutes. Vlissingen wordt een fietsstad, met directe fietsverbindingen die op elkaar aansluiten.