



VERKEERSCIRCULATIEPLAN BINNENSTAD VLISSINGEN 2013 - 2017



GEMEENTE
VLISSINGEN

50105

VLISSINGEN STAD AAN ZEE



Colofon

Colofon

Uitgave:

Gemeente Vlissingen
Afdeling Strategie, Beleid en Projecten

Datum:

Maart 2013
Definitief VCP Binnenstad 2013 - 2017

Bestuurlijk opdrachtgever:

Wethouder Rob van Dooren

Projectleider:

ing. Jeffrey Beenhouwer

Kernteam:

ing. Eveline de Jong (Ambtelijk opdrachtgever)
Steven Meerburg Msc
Fred Slager
drs. Bart Pouwer



Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Van Visie naar Plan	4
1.3 Doelstelling	5
1.4 Plangebied	5
1.5 Proces	5
1.6 Leeswijzer	5
2. Het concept voor een bereikbare Vlissingse binnenstad	6
3. Een verkeerskundige blik op de binnenstad	7
4. De opgave	9
Maatregelen	
5. De verkeersdeelnemer in beweging	11
5.1 Voetgangers	11
5.2 Fietsers	11
5.3 Automobilisten	13
5.4 Vrachtverkeer	15
6. De stilstaande verkeersdeelnemer	17
6.1 Fietsers	17
6.2 Automobilist	17
6.3 Vrachtverkeer	18
7. Typisch Vlissings	20
7.1 Zomer- en winterregime binnenstad	20
7.2 Verkeerscirculatie binnenstad bij feesten, evenementen en de sluiting van de boulevards	21
8. Handhaving, communicatie en evaluatie	24
9. Uitvoeringsprogramma	26

Bijlagen

1. Inleiding

De Vlissingse binnenstad blijft zich ontwikkelen als uitnodigend gebied. Men kan er slenteren, door het historische stadshart, het winkelgebied en over de boulevards. Telkens is de binnenstad verrassend en blijft mensen prikkelen tot een bezoek. Niet alleen voor het verblijven en genieten is de binnenstad belangrijk, maar ook voor de snelle dagelijkse boodschap is de binnenstad van essentieel belang voor Vlissingen.

Kenmerkend voor steden met een historische binnenstad, zoals Vlissingen, is dat deze als vanzelfsprekend een uitstraling hebben dat men er graag verblijft. Deze context biedt kansen voor Vlissingen om de vier v's optimaal te benutten. De vier v's zijn: *verblijf* (Nota Toerisme), *vermarketing* (DNA Vlissingen), *verkeer* (VCP Binnenstad) en *vermaak* (Nota Toerisme). Deze vier v's zijn essentieel voor het functioneren van de hedendaagse binnensteden¹. Binnen de vier v's is het onderwerp verkeer van essentieel belang voor het economisch ontwikkelen van een vitale binnenstad. Het biedt mogelijkheden om de verblijfskwaliteit te optimaliseren en de economische ontwikkeling van de binnenstad te stimuleren.

Dit Verkeerscirculatieplan Binnenstad, kortweg VCP Binnenstad, richt zich op de kansen die er zijn om de Vlissingse binnenstad economisch en maatschappelijk te verbeteren, door het nemen van infrastructurele en verkeerskundige maatregelen.

1.1 Aanleiding

De afgelopen periode zijn er veel ontwikkelingen geweest in de Vlissingse binnenstad. De kwaliteitsimpuls voor de openbare ruimte, de aanleg van de oostelijke binnenstadsontsluiting en de realisatie van de Fonteyne zijn belangrijk geweest voor de binnenstad. De herinrichting van de openbare ruimte vordert en benadrukt de binnenstad als aantrekkelijk verblijfsgebied. De herinrichting van het Bellamypark, in combinatie met specifieke knelpunten en een gewenste herijking van de zondagsluiting op de boulevards maakt het wenselijk om te komen tot een integrale visie op de verkeerssituatie in de binnenstad van Vlissingen.

1.2 Van Visie naar Plan

De visie van de gemeente Vlissingen is vastgesteld in het GVVP. Dit VCP Binnenstad maakt de stap van visie naar maatregelen. De centrale vraag die gedurende het proces steeds weer gesteld is, is "hoe zorgen we ervoor dat de binnenstad van Vlissingen zowel aantrekkelijk is als goed bereikbaar".

De kaders voor het VCP Binnenstad zijn opgenomen in het 'Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan, Vlissingen 2012 – 2020' (GVVP). Dit beleidsdocument is in april 2012 door de gemeenteraad van Vlissingen vastgesteld als het vigerende verkeersbeleid voor de gemeente Vlissingen. Een van de uitvoeringsplannen van het GVVP is het VCP Binnenstad. Waar in het GVVP de visie en de kaders neergelegd zijn, worden in het VCP concrete maatregelen geformuleerd en is toelichting gegeven op welke wijze dit een bijdrage levert aan de uitgangspunten uit het GVVP. De kaders zijn opgenomen in het concept VCP en doorvertaald naar het definitieve VCP.

Uitgangspunten GVVP:

- Autoluwe binnenstad;
- Flexibel inspelen op de verschillen tussen zomer en winter;
- Kansen voor alternatieve vormen van collectief vervoer;
- Parkeren draagt bij aan economische ontwikkeling van de binnenstad;
- Bezoekersparkeren aan de randen van de binnenstad;
- Langzaam verkeersdeelnemers hebben de prioriteit in de binnenstad.

Het VCP Binnenstad is vanuit een integrale visie op de binnenstad opgezet, waarbij de focus ligt op de wijze waarop de 'V' van 'verkeer' een bijdrage kan leveren aan de ontwikkeling van de binnenstad. Aan de ene kant betreft dit de bereikbaarheid van de stad om er snel te komen en te kunnen parkeren. Aan de andere kant gaat het over de verblijfskwaliteit en leefbaarheid die de binnenstad maakt tot de bijzondere en belangrijke plek voor Vlissingen. Vanuit het integrale uitgangspunt zijn de belangen van de verschillende verkeersdeelnemers in de binnenstad uitgewerkt tot concrete maatregelen.

¹ Bron: Agnes Joostema (2011), Autoluw: Ja/Nee, Verkeer in Beeld, nummer 1 jaargang 5, Zwolle.

1.3 Doelstelling

Zoals eerder beschreven is de Vlissingse binnenstad een plaats waar mensen verblijven, wonen, werken en ondernemen. Wanneer er in de Vlissingse binnenstad een ontwikkeling plaats vindt, heeft dit tot doel om bij te dragen aan de economische vitaliteit en de leefbaarheid van de binnenstad. Het 'VCP Binnenstad' heeft als doelstelling om te komen tot:

"Een integraal pakket van maatregelen ter verbetering van de verkeerssituatie in de Vlissingse binnenstad, passend binnen de ruimtelijke- en economische ontwikkelingsperspectieven, en met een positieve uitwerking op de leefbaarheid, economische vitaliteit en verblijfskwaliteit."

1.4 Plangebied

Het plangebied voor het VCP Binnenstad is het gehele gebied ten zuiden van de Paul Krugerstraat en behelst eveneens de boulevards Evertsen, Bankert en De Ruyter. Dit gebied is gelijk aan het vergunningsgebied voor het parkeerbeleid. Afbeelding 1 is een weergave van het plangebied



Afbeelding 1: plangebied van het VCP Binnenstad

1.5 Proces en communicatie

Het college hecht veel waarde aan participatie door de bevolking in het algemeen en de direct betrokkenen in het bijzonder. Om hier invulling aan te geven is in het proces om te komen tot een concept VCP gesproken met diverse belangenvertegenwoordigers. Daarna is het concept VCP ter inspraak gelegd.

Onder andere de uitgebreide wijze van communiceren heeft geleid tot circa 180 inspraakreacties. De inspraakreacties zijn gebundeld in het inspraakschrift en waar mogelijk verwerkt in het definitieve VCP Binnenstad. Een terugblik op de inspraakperiode is opgenomen in bijlage 8.

Belangrijkste wijzigingen als gevolg van de inspraak:

- behoud tweerichtingsverkeer op de Nieuwendijk;
- wijziging circulatie omgeving Aagje Dekenstraat – Coosje Buskenstraat;
- geen verdere frequente afsluiting van de boulevards.

1.6 Leeswijzer

Het VCP Binnenstad is een integrale verkeerskundige blik op de Vlissingse binnenstad. In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op het concept voor een bereikbare Vlissingse (binnen)stad. In hoofdstuk 3 wordt een verkeerskundige blik geworpen op de binnenstad en is een inventarisatie gemaakt van de diverse aspecten die een rol spelen. De opgave voor het VCP Binnenstad zijn opgenomen in hoofdstuk 4. In hoofdstuk 5, 6 en 7 worden concrete maatregelen uitgezet. Het uitvoeringsprogramma is weergegeven in hoofdstuk 8. Aan dit rapport zijn tevens enkele bijlagen toegevoegd, welke dienen als nadere informatie of onderbouwing voor het rapport.

2. Het concept voor een bereikbare Vlissingse binnenstad

De gemeente Vlissingen heeft een binnenstad die goed en snel te bereiken is. Zowel voor inwoners van de stad, als voor bezoekers uit de omliggende regio of vanaf de A58.

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 verbindingsweg over het Scheldekwartier wordt hier een nieuwe dimensie aan toegevoegd. Zowel vanuit het noordoosten (A58, Middelburg, Oost-Souburg) als het noordwesten (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.

De onderstaande afbeelding geeft weer op welke wijze de Vlissingse binnenstad bereikbaar is vanuit de regio en vanaf de A58. In het GVVP is de ambitie uitgesproken om middels hernieuwde bebording de bereikbaarheid van de diverse attractiepunten in Vlissingen verbeterd wordt.



Afbeelding 1: verkeerskundig concept voor een bereikbaar Vlissingen

3. Een verkeerskundige blik op de binnenstad

3.1 Verkeersintensiteiten

De gemeente Vlissingen heeft na een uitgebreid telprogramma een verkeersmodel op laten stellen. Dit verkeersmodel geeft inzicht in de verkeersdruk op de wegen in de huidige en toekomstige situatie. Daarmee geeft het ook inzicht in de knelpunten in de gemeente Vlissingen.

In de Vlissingse binnenstad zijn de intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer op zaterdagen en op dagen in het zomerseizoen, hoger dan op dagen in de wintermaanden. De verkeersintensiteiten in de binnenstad zijn nergens hoger dan de gestelde normen in het GVVP.

3.2 Klachteninventarisatie

De klachten die de afgelopen periode bij de gemeente Vlissingen zijn ontvangen zijn geïnventariseerd. Hieruit is gebleken dat in een aantal gebieden structureel gevoelens van verkeersoverlast ervaren worden. In bijlage 1 is een weergave gegeven van het klachtenpatroon.

Op de Gravestraat en de Nieuwendijk wordt structurele verkeersoverlast ervaren, als gevolg van het vrachtverkeer en de verkeersdruk. Klachten over de snelheid worden structureel gemeld vanuit de Scheldestraat en vanaf de boulevards.

3.3 Bezoekersparkeren in de binnenstad

De gemeente Vlissingen hanteert het principe dat bezoekersparkeren plaats vindt aan de randen van de binnenstad. In de binnenstad zijn twee grote gebouwde parkeervoorzieningen. De overige parkeervoorzieningen zijn op het maaiveld. Middels tariefstelling wordt het gebruik van de gebouwde parkeervoorzieningen gestimuleerd. Het dynamisch parkeerverwijssysteem geleidt bezoekers naar de diverse parkeervoorzieningen. In bijlage 2 is een overzicht van de parkeervoorzieningen en de parkeerroutes in de binnenstad. Onderstaand een overzicht van de parkeervoorzieningen, het aantal parkeerplaatsen en de loopafstand naar de binnenstad.

<i>Parkeervoorziening</i>	<i>Openbare parkeerplaatsen</i>	<i>Loopafstand naar attractiepunt</i>	<i>Betaalwijze</i>
De Fonteyne	220	25 meter (Lange Zelke)	Achteraf
Scheldeplein	275	30 meter (Scheldeplein)	Achteraf
Kenau Hasselaarstraat	250	150 meter (Cine City)	Vooraf
Zeemanserve	82	70 meter (Walstraat)	Vooraf
Koningsweg/Arsenaal	280	385 meter (Kleine Markt)	Vooraf
Aagje Dekenstr./Arsenaal 2	150	150 meter (Scheldeplein)	Vooraf
Hellingbaan	34	35 meter (Walstraat)	Vooraf
Stadhuisplein	70	350 meter (Scheldeplein)	Vooraf

3.4 Verkeerssituatie op de boulevards

Het fietsverkeer is van bijzondere waarde voor de Vlissingse boulevards. Door de boulevards in te richten als fietsstraat krijgt het langzame verkeer de prioriteit. Middels de inrichting worden de weggebruikers hierop gewezen. Tevens zijn de boulevards sinds medio 2011 onderdeel van de landelijke fietsroute langs de Noordzee (LF1-route). De aantal fietsers op de boulevards is het hoogste in het zomerseizoen. De zondag en woensdag zijn de drukste dagen qua fietsverkeer op de boulevards.

3.5 Inventarisatie bevoorrading

Een mondelinge enquête onder winkeliers en horecaondernemers (dekking: ca. 85%) geeft een beeld van de frequentie van het gebruik van de verschillende laad/los locaties. Uit dit onderzoek is gebleken dat de belangrijkste laad- en loslocatie het Zeemanserve is. Wekelijks maken ongeveer 140 vracht- en bestelwagens gebruik van de diverse locaties op het Zeemanserve. Ook de Hellingbaan (82), Vlamingstraat (43) en de Aagje Dekenstraat (32) zijn belangrijke loslocaties. De Oude Markt, Vrouwestraat, het Groenewoud, Spuistraat/ Fonteyne en de Coosje Buskenstraat worden eveneens gebruikt voor laden en lossen. Het aantal vrachtwagens per week op deze locaties is minder dan 30. Horeca aan het Bellamypark wordt vooral aan de voorzijde bevoorrad (29), maar ook deels aan de achterzijde (10), terwijl aan de Nieuwendijk alleen leveranciers komen aan de voorzijde (14). Deze

cijfers moeten gecorrigeerd worden voor pakketdiensten, welke met één vrachtauto meerdere winkels aandoen.

3.6 Inventarisatie fietsen

Ook in Vlissingen vervult de fiets een belangrijke rol in het binnenstedelijke verkeer. Uit de Fietsbalans 2002 blijkt dat in Vlissingen 36% van de verkeersbewegingen per fiets wordt afgelegd. Uit onderzoek van het CBS blijkt dat 21% van al het fietsverkeer als doel 'winkelen en boodschappen doen' heeft, gevolgd door 'onderwijs' en 'woon-werkverkeer'².

De Scheldestraat, Badhuisstraat en de boulevards zijn de belangrijkste routes voor het dagelijkse fietsverkeer richting de binnenstad. Daarnaast wordt er gebruik gemaakt van de opengestelde route over het Scheldekwartier (tussen de Scheldestraat en de Aagje Dekenstraat) en de Duinpoortweg. In de Badhuisstraat en Scheldestraat zijn fietssuggestiestroken. De boulevards zijn aangemerkt en ingericht als fietsstraat.

3.7 Inventarisatie fietsparkeren

Door de Fietsersbond afdeling Vlissingen/Souburg is een inventarisatie gemaakt van de fietsparkeervoorzieningen in Vlissingen. In bijlage 3 is de inventarisatie van het aantal fietsparkeervoorzieningen te vinden. Daarnaast is in dit overzicht een weergave gegeven van het aantal ontbrekende voorzieningen, conform de CROW normering.

Bij nieuwe ontwikkelingen hanteert de gemeente Vlissingen de CROW normering voor fietsparkeervoorzieningen. Het GVVP stelt dat fietsparkeren voor bezoekers aan de binnenstad geclusterd dient te zijn aan de randen van de binnenstad, op zeer korte afstand van het kernwinkelapparaat en voetgangersgebied.

Concentraties van fietsparkeervoorzieningen zijn aanwezig op de kop van het Scheldeplein, op de Hellingbaan en op het Spuiplein (ter hoogte van de entree naar parkeergarage 'De Fonteyne'). Dit zijn locaties die gelegen zijn bij de entree van het kernwinkelgebied. Tevens is er een bewaakte fietsenstalling geïntegreerd in parkeergarage 'Scheldeplein'.

3.8 Inventarisatie voetgangersgebied

Het voetgangersgebied in de binnenstad is van essentieel belang voor de economische vitaliteit van de gemeente Vlissingen. De diversiteit aan functies in combinatie met de aantrekkelijke werking van toeristen en bezoekers zorgen voor een belangrijke lokale waarde. Het voetgangersgebied is gericht op het winkelende publiek. Voor deze bezoekers is rondkijken, winkelen en slenteren belangrijk.

In het GVVP wordt onderscheidt gemaakt tussen voetgangersgebied en verblijfsgebied. Het voetgangersgebied is het deel van de binnenstad waar alleen voetgangers toegestaan zijn. Het verblijfsgebied in de binnenstad is het volledige voetgangersgebied, aangevuld met de gebieden waar "verblijven" de voornaamste functie en kwaliteit is, zoals op de boulevards, het Bellamypark en de Nieuwendijk. Hier is naast de voetganger ook de fietser en het gemotoriseerde verkeer aanwezig, maar heeft de voetganger de prioriteit. Dit wordt benadrukt door de inrichting van de openbare ruimte. In afbeelding 2 zijn de intensiteiten voetgangers in het kernwinkelgebied weergegeven. Hoe dikker en donkerder de lijn, hoe hoger het aantal voetgangers.



Afbeelding 2: voetgangersintensiteiten binnenstad

² Bron: CBS Statline (2007), Mobiliteit van de Nederlandse bevolking per regio naar motief en vervoerswijze. CBS, 's Gravenhage.

4. De opgave

De ambitie is om de aantrekkingskracht van de binnenstad te verhogen. Door een goede bereikbaarheid en een aangenaam verblijfskwaliteit in de binnenstad te bieden, zijn er kansen voor economische- en maatschappelijke impulsen. Bedreiging voor beide aspecten kan de toename van het autoverkeer in en naar de binnenstad zijn. Dit autoverkeer bedreigt de ruimtelijke kwaliteit en de bereikbaarheid van de binnenstad.

De autoluwe binnenstad als kwaliteit

Een autoluwe binnenstad moet een impuls geven aan de verblijfskwaliteit en de economische vitaliteit op de boulevards en de binnenstad. Het autoluwe karakter mag echter niet leiden tot fundamentele achteruitgang van de bereikbaarheid van de binnenstad voor alle modaliteiten. Ofwel; bestemmingsverkeer moet dicht bij de woning, winkel, horecagelegenheid of attractie (en bijbehorende parkeerplaats) kunnen komen. In de autoluwe binnenstad ligt het primaat bij fietsers en voetgangers.

De bereikbare binnenstad als kenmerk van de Vlissingse binnenstad

De Vlissingse binnenstad is goed bereikbaar vanaf de A58 en de Walcherse kust. Via de stroomwegen en de gebiedsontsluitingswegen worden bezoekers aan de Vlissingse binnenstad direct geleid naar de grote parkeervoorzieningen en de parkeergarages. In het zomerseizoen kan er filevorming ontstaan door brugdraaiingen van de Sloebrug. Dit heeft niet alleen uitwerking op de binnenstad, maar ook op de bereikbaarheid van een groot deel van de Walcherse kust en Vlissingen.

Groei van programma binnenstad leidt tot meer verkeer

De Vlissingse binnenstad en de omliggende gebieden zijn volop in ontwikkeling. In de voorliggende jaren worden er in het Scheldekwartier circa 1.600 woningen gerealiseerd en diverse maatschappelijke, culturele en commerciële functies. Daarnaast is de Kenniswerf constant in ontwikkeling en trekt nieuwe bedrijvigheid naar Vlissingen. Tevens wordt in de Spuikom een ontwikkeling voorzien van voorzieningen met een recreatief- en toeristisch karakter.

De toename van functies in of nabij de binnenstad levert meer verplaatsingen op. Deze groei van de mobiliteit komt bovenop de reguliere groei van het aantal verplaatsingen. Zonder verkeerskundige maatregelen kan de groei ongewenste gevolgen hebben, zoals filevorming, geluidsoverlast, verkeersonveiligheid en een achteruitgang in de verblijfskwaliteit.

Piek in de zomermaanden

In de meeste steden is het verkeersaanbod in de wintermaanden het hoogste. In Vlissingen is echter het zomerseizoen de drukste periode. Het aanbod autoverkeer is in de zomermaanden 15 tot 30% hoger dan in de overige maanden. Ook zijn er gedurende de zomermaanden extreme uitschieters. Daarnaast floreert in deze periode ook het fietsverkeer en zijn er aanmerkelijk meer voetgangers. Het grote aanbod verkeer in de zomermaanden zorgt voor conflicten tussen de verschillende verkeersdeelnemers, met een afname van de verblijfskwaliteit en verkeersveiligheid als gevolg.

De ruimtelijke context van de binnenstad

De excentrische ligging van de Vlissingse binnenstad zorgt voor een relatief grote afstand tussen de noordelijke woonwijken, de toegang tot Vlissingen naar de binnenstad. De structuur van het Vlissingse wegennetwerk heeft echter een dusdanige opbouw dat de binnenstad snel bereikbaar is. Deze structuur biedt daarnaast mogelijkheden om het gemotoriseerde verkeer helder te verwijzen naar de binnenstad en aldaar op te vangen op of in de verschillende parkeervoorzieningen.

Het VCP Binnenstad als integrale mobiliteitsaanpak

“Een integraal pakket van maatregelen ter verbetering van de verkeerssituatie in de Vlissingse binnenstad, passend binnen de ruimtelijke- en economische ontwikkelingsperspectieven, en met een positieve uitwerking op de leefbaarheid, economische vitaliteit en verblijfskwaliteit.”

An aerial photograph of the city of Vlissingen, showing a dense urban area with many buildings featuring orange-tiled roofs. A harbor area with numerous white sailboats is visible on the right side. In the foreground, a prominent white tower with a conical roof stands on a small island or peninsula. The text is overlaid on a blue semi-transparent box in the center of the image.

OPLOSSINGEN EN MAATREGELEN

De gemeente Vlissingen zet zich in voor een integrale mobiliteitsaanpak voor de binnenstad. Alle verkeersdeelnemers krijgen de aandacht. Middels concrete acties worden knelpunten in de binnenstad opgelost. Dit gebeurt voor de verkeersdeelnemer die in beweging is, voor de verkeersdeelnemer die (tijdelijk) stil staat én daarnaast worden oplossingen aangereikt voor de bijzondere situatie die zo typerend is voor de Vlissingse binnenstad.

5. De verkeersdeelnemer in beweging

Voetgangers, fietsers en automobilisten zijn meestal in beweging. Sommige bezoekers weten de weg en gaan doelgericht op hun bestemming af, andere dwalen of volgen de borden om de binnenstad van Vlissingen te ontdekken. De veelheid aan functies in de binnenstad trekt een brede doelgroep aan. Inspelen op de behoeftes is belangrijk, voor de kwaliteit van de binnenstad.

5.1 Voetgangers

Vrijwel iedereen die een bezoek brengt aan de Vlissingse binnenstad wordt op een bepaald moment voetganger. Men kan even een winkel binnen stappen, of gewoon een rondje door de stad wandelen.

Actuele mini- en microbewegwijzering

Om de kwaliteit van de binnenstad voor voetgangers te verbeteren zet de gemeente Vlissingen in op het beter faciliteren van ketenmobiliteit. Dit houdt in dat fietsers of automobilisten die 'voetganger' worden op een goede en snelle wijze naar de binnenstad begeleid worden. Door middel van de bestaande microbewegwijzering (gericht op het toeristisch-recreatieve aanbod) is in het bijzonder de vindbaarheid van attracties voor bezoekers aan de (binnen)stad van Vlissingen goed. Inzet is om deze bewegwijzering actueel te houden. Daarnaast moet op de aanvoerroutes naar de binnenstad zorg gedragen worden voor een actuele minibewegwijzering. Dit geleidt bezoekers op een effectieve wijze naar belangrijke attractiepunten in de gemeente Vlissingen.

Doorloop voor voetgangers als kwaliteit

De herinrichting van de binnenstad is gericht op verbetering van de verblijfskwaliteit in de binnenstad. Er wordt ingezet op het handhaven van de vrije doorloop in voetganger- en verblijfsgebieden. Bij de herinrichting van de binnenstad is middels de natuurstenen en de rabatstroken een kader gegeven voor de doorloop. De vrije doorloop heeft tot doel om de openbare ruimte een overzichtelijk te maken en biedt voetgangers de mogelijkheid om op een rustige wijze de binnenstad te verkennen. Ook is de vrije doorloop belangrijk voor het gebruikscomfort van de openbare ruimte voor visueel- en lichamelijk gehandicapten. De vrije doorloop is ook gunstig voor de bereikbaarheid van hulpdiensten in het voetgangersgebied bij calamiteiten. Middels het formuleren van het uitstallingsbeleid zal deze ambitie beleidsmatig vertaald worden.



5.2 Fietsers

In Vlissingen is de fiets een belangrijk vervoersmiddel. Circa 37% van de verplaatsingen tot 7,5 km gebeurt per fiets. Zowel voor de dagelijkse boodschap, als voor recreatieve tochtjes.

Realisatie vrijliggende fietsroute over het Scheldekwartier

Richting de Vlissingse binnenstad zijn diverse routes die de noordelijk gelegen wijken en Oost-Souburg met de binnenstad verbinden. Ten behoeve van de bereikbaarheid van de binnenstad wordt ingezet op het realiseren van vrijliggende fietsvoorzieningen langs de verbindingsweg over het Scheldekwartier. Hiermee verbetert vooral de bereikbaarheid van de binnenstad vanaf de Kenniswerf, Baskensburg en vanuit Oost-Souburg. De realisatie van deze vrijliggende fietsvoorziening is gekoppeld aan de realisatie van de verbindingsweg voor het gemotoriseerde verkeer. Middels een gefaseerde realisatie zal gewerkt worden naar een wensbeeld. Dit is echter afhankelijk van de (bouw)ontwikkelingen binnen het plangebied Scheldekwartier.

▪ Verbetering verbinding Groene Boulevard – De Ruyterplein

Door en langs de binnenstad voert de landelijke fietsroute langs de Noordzee, de zogenaamde LF Noordzeeroute. Jaarlijks maken vele duizenden fietsers gebruik van deze landelijke (meerdaagse) fietsroutes door heel het land. Mede ten behoeve van deze route is het wenselijk om de fietsroute vanaf de Groene Boulevard richting het De Ruyterplein te verbeteren. Mogelijkheid hiervoor is een langzaam verkeersverbinding, achterlangs de bestaande horecavoorziening aan het De Ruyterplein. Initiatief voor het verbeteren van deze verbinding ligt bij de markt.

▪ Fietsen in het voetgangersgebied tussen 18:00 en 10:00 uur

Het kernwinkelapparaat is na sluitingstijd van de winkels een gebied waar weinig activiteiten plaats vinden. Door de openstelling van het voetgangersgebied voor fietsers in avonden ontstaat er een snelle fietsverbinding tussen de noordzijde (Scheldeplein) en de zuidzijde (Nieuwendijk/Bellamypark) van de binnenstad. Ook ten behoeve van de sociale controle is het wenselijk om fietsen toe te staan in het voetgangersgebied na winkeltijd. In de praktijk zal het voetgangersgebied door fietsers gebruikt mogen worden tussen 18:00 en 10:00 uur (op koopavonden vanaf 21:00 uur). Het blijft verboden om met gemotoriseerde voertuigen (scooters, snorfietsen en brommers) het voetgangersgebied te gebruiken. Scootmobielen zijn wel toegestaan, mits zij zich gedragen als voetganger.



▪ Gemengd gebruik van het Spuiplein

Het is wenselijk om op het Spuiplein gemengd gebruik toe te staan voor voetgangers en fietsers. De voetgangersintensiteit is in verhouding met de oppervlakte van het plein beperkt. Door de combinatie van de brede maatvoering en het beperkt aantal voetgangers is het mogelijk om gemengd gebruik toe te passen. Op deze wijze kunnen fietsers de voorzieningen in het kernwinkelgebied dichter benaderen. Aanvullend op het gemengd gebruik van het Spuiplein, worden extra fietsparkeervoorzieningen gecreëerd ter hoogte van de entree van de Lange Zelke. Wanneer de voetgangersintensiteit op piekdagen erg hoog is zal zelfregulering ontstaan, waardoor fietsers af zullen stappen. De entree van het voetgangersgebied komt te liggen ter hoogte van de Lange Zelke.

▪ Bewustwordingscampagne 'niet-fietsen in voetgangersgebieden'

Fietsers gebruiken tijdens de winkeluren regelmatig het voetgangersgebied. Dit kan leiden tot gevaarlijke situaties, aangezien voetgangers geen rekening houdt met fietsers. Met name de overgang tussen de Hellingbaan en de Kloveniersstraat (Zeemanserve) zorgt met regelmaat voor onveilige situaties. Dit deel van de binnenstad kent hoge intensiteiten voetgangers in verband met de aanwezigheid van verschillende winkelketens.

Om fietsers bewust te maken van het voetgangersgebied en het feit dat hier niet gefietst mag worden, wordt een bewustwordingscampagne opgestart om fietsers hier op te wijzen. Dit wordt aangevuld door in te zetten op handhaving door de gemeentelijke BOA's. Ook wordt aangedacht geschonken aan de wijze van het plaatsen/stallen van de fiets in de binnenstad en de aanwezigheid van de bewaakte fietsstalling. Tot slot zal de gemeente Vlissingen blijvend inzet tonen op het fietsgebruik van en naar de binnenstad te stimuleren.

5.3 Automobilisten

Het gemotoriseerde verkeer bestaat onder andere uit auto's, motoren, scooters, brommers en vrachtwagens. De gemeente Vlissingen zet zich in om een autoluwe binnenstad te ontwikkelen, met kansen voor economische ontwikkeling, een aangenaam verblijfsklimaat en een prettige leefomgeving. In een autoluwe binnenstad ligt het primaat bij de fietsers en voetgangers. De automobilist is welkom als gast en een omgeving die gedomineerd wordt door een aangename verblijfskwaliteit.

▪ Eenrichtingsverkeer op de Coosje Buskenstraat

De uitvoering van de verkeerscirculatie in het noordelijke gebied van de binnenstad is gekoppeld aan de realisatie van de verbindingsweg over het Scheldekwartier. Dit is het gebied ten noorden van de Coosje Buskenstraat – Spuistraat en ten zuiden van de Paul Krugerstraat.

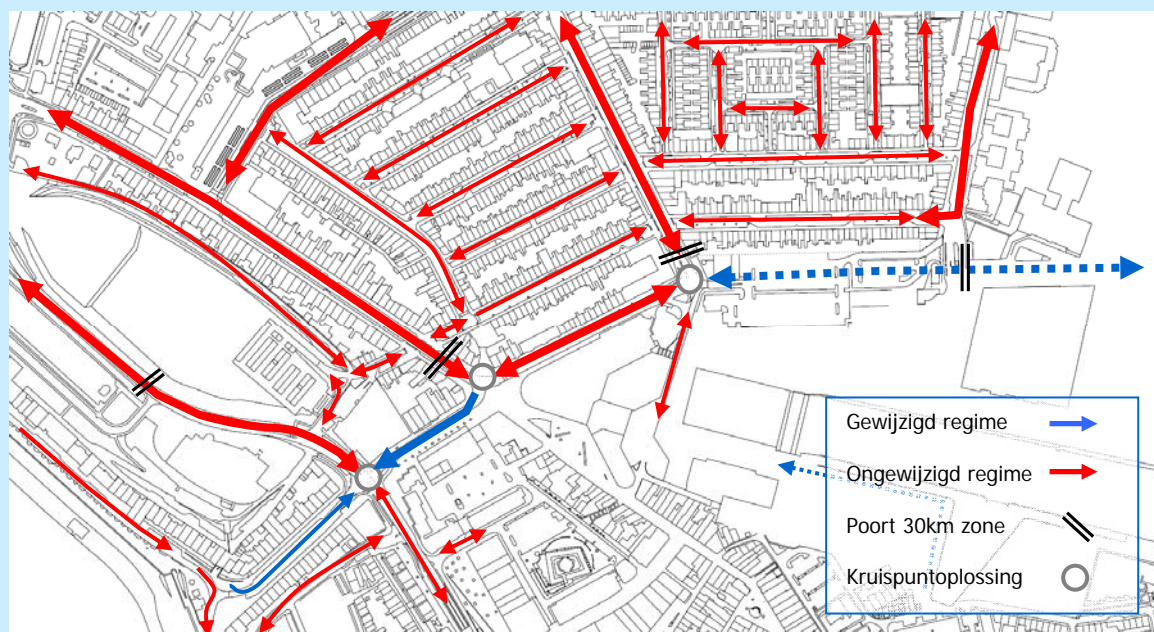
Na openstelling van de verbindingsweg worden de volgende maatregelen genomen:

- ⊙ Eenrichtingsverkeer op de Coosje Buskenstraat (wegvak Spuikomweg – Badhuisstraat), richting de boulevards / Spuikomweg.
- ⊙ Eenrichtingsverkeer op de Coosje Buskenstraat (wegvak Boulevard Bankert – Spuikomweg) richting de Spuikomweg.

Verkeer richting de binnenstad wordt vanaf de toegangsroutes (A58, rondweg Koudekerke, Bachlaan) verwezen naar de verschillende parkeervoorzieningen aan de randen van de Vlissingse binnenstad. Met de openstelling van de verbindingsweg over het Scheldekwartier wordt de vindbaarheid van parkeergarage 'Scheldeplein' verbeterd en daarmee de bereikbaarheid van de binnenstad vergroot. Ten behoeve van de bereikbaarheid van parkeergarage De Fonteyne en de parkeervoorzieningen rondom de boulevards, wordt de Coosje Buskenstraat, op het wegvak tussen de Badhuisstraat en de Spuikomweg eenrichtingsverkeer ingesteld in de richting van de boulevards. Met het realiseren van deze verbinding ontstaat een snelle route naar de Vlissingse binnenstad. De verwachting is dat dit positieve effecten oplevert voor de economische vitaliteit van de binnenstad.

Om een grote groei van de verkeersintensiteiten op de Coosje Buskenstraat en Boulevard de Ruyter (oprit boulevards) te voorkomen wordt op de Coosje Buskenstraat op het wegvak tussen Boulevard Bankert en de Spuikomweg eenrichtingsverkeer ingesteld in de richting van de Spuikomweg. Naast een groei van verkeer op de Coosje Buskenstraat zou dit ook leiden tot groei van het (zoek)verkeer in de binnenstad en daarmee haaks op de ambitie om een autoluwe binnenstad te creëren.

Om de groei van het aantal voertuigen in combinatie met het wijzigen van de rijrichting mogelijk te maken, worden de kruisingen met 'Aagje Dekenstraat – Badhuisstraat' en de 'Coosje Buskenstraat – Spuikomweg' op sobere wijze heringericht.



De verbindingsweg over het Scheldekwardier biedt nieuwe kansen voor de bereikbaarheid van de Vlissingse binnenstad. Vlissingen kan zich via deze route tonen aan bezoekers. Komend vanaf Middelburg of de A58 rijdt men via de Nieuwe Vlissingeweg Vlissingen binnen. Wanneer men over de Koningsweg richting de binnenstad is er uitzicht op de havens, de scheepsbouw bij Damen en de Timmerfabriek. Richting de binnenstad volgt vervolgens het markante hoofdgebouw van Damen, het kernwinkelgebied ter hoogte van de Walstraat en het zicht op de openheid van de Westerschelde. De onderstaande foto's tonen het beeld wat de bezoekers aan de Vlissingse binnenstad beleven.



▪ 30km zone Aagje Dekenstraat – Coosje Buskenstraat

De noordzijde van de binnenstad wordt ontsloten door de Aagje Dekenstraat en de Coosje Buskenstraat. Hierop takken de Spuikomweg, de Badhuisstraat en de Scheldestraat aan. Ten behoeve van de verkeersveiligheid, de verblijfskwaliteit en de doorstroming is het wenselijk om de verkeersdeelnemers qua snelheid passender te geleiden. In een 30km-zone ligt het primaat bij de voetganger en de fietsers. Gelet op de aanwezige voorzieningen (winkels, dienstverleners, horeca) in de Aagje Dekenstraat en de Coosje Buskenstraat kan het instellen van een verkeersregime waarbij de langzaam verkeersdeelnemer de prioriteit heeft een impuls geven aan de economische vitaliteit.

Bij de realisatie van de verbindingsweg over het Scheldekwardier wordt de route Koningsweg – Aagje Dekenstraat – Coosje Buskenstraat een belangrijke entree route naar de binnenstad. De verkeersintensiteiten zullen hier hoger liggen dan geldend binnen een 30km-zone. Echter middels een inrichting die de verblijfskwaliteit benadrukt, biedt het kansen om de binnenstad nog beter bereikbaar te maken en de relatie tussen het Scheldekwardier, de Scheldestraat, het kernwinkelgebied en de boulevards te verbeteren.

▪ Herinrichting Aagje Dekenstraat – Coosje Buskenstraat en kruispuntoplossing kruising Betje Wolffplein en Spuistraat/Spuikomweg

Met het voornemen om na openstelling van de verbindingsweg over het Scheldekwardier een verkeersverbinding te realiseren via de Aagje Dekenstraat en de Coosje Buskenstraat, is het wenselijk dit gebied een nieuwe inrichting te geven. Deze inrichting moet de verkeersdeelnemers wijzen op de prioriteit voor de verblijfskwaliteit. Daarnaast geldt het als geleiding richting de binnenstad en de boulevards. De uitstraling is aansluitend op de inrichting van het kernwinkelgebied en heeft daarnaast een verkeersremmende functie. Met de herinrichting van de Aagje Dekenstraat zal ook gezocht worden naar een passende oplossing voor het ladend- en lossende verkeer.

Op de kruisingen 'Betje Wolffplein' en 'Spuikomweg/Spuistraat' moet een nieuwe inrichting het verkeer beter geleiden. Op het Betje Wolffplein wordt de route Aagje Dekenstraat – Coosje Buskenstraat de voorrangroute. Op de kruising Spuistraat – Spuikomweg is voorzien om een stedelijke minirotonde te realiseren. Dit verbetert de toegankelijkheid van parkeergarage De Fonteyne en wordt de overgang tussen de Spuikom, de boulevards en de binnenstad.

▪ Herijking busroute en bushaltes binnenstad en boulevards

De Vlissingse binnenstad is met het openbaar vervoer te bereiken vanuit Middelburg, de noordelijke woonwijken en het station. Gelet op de groei van de onderwijsinstelling in Vlissingen (zowel op de Kenniswerf als op Boulevard Bankert), de diversiteit aan (voorzien) functies op de boulevards en de Spuikom en de economische vitaliteit van de binnenstad is een uitnodigend openbaar vervoersnetwerk belangrijk. In de huidige situatie zijn de boulevards matig bereikbaar met het openbaar vervoer en wordt de bushalte 'Vlissingen Centrum' als weinig uitnodigend ervaren.

Omwille van de economische vitaliteit van de binnenstad en de bereikbaarheid is het wenselijk om de bestaande busroutes te herijken en enkele nieuwe bushaltes te realiseren. Door de aanleg van de verbindingsweg over het Scheldekwartier ontstaat de mogelijkheid om een snelle OV-verbinding te realiseren met bushaltes bij het Dok (bestemming zorgcomplex, Scheldestraat, Walstraat), een volwaardig busstation 'Centrum Vlissingen' (bestemming kernwinkelgebied) en bushalte boulevards aan de Spuikomweg (bestemming maritiem onderwijs, boulevards, Spuikom). De gemeente Vlissingen de ambitie voor de herijking van de busroute inbrengen bij de Provincie Zeeland (verantwoordelijk voor OV in de provincie) om mee te nemen in de nieuwe concessie voor het OV in Zeeland.

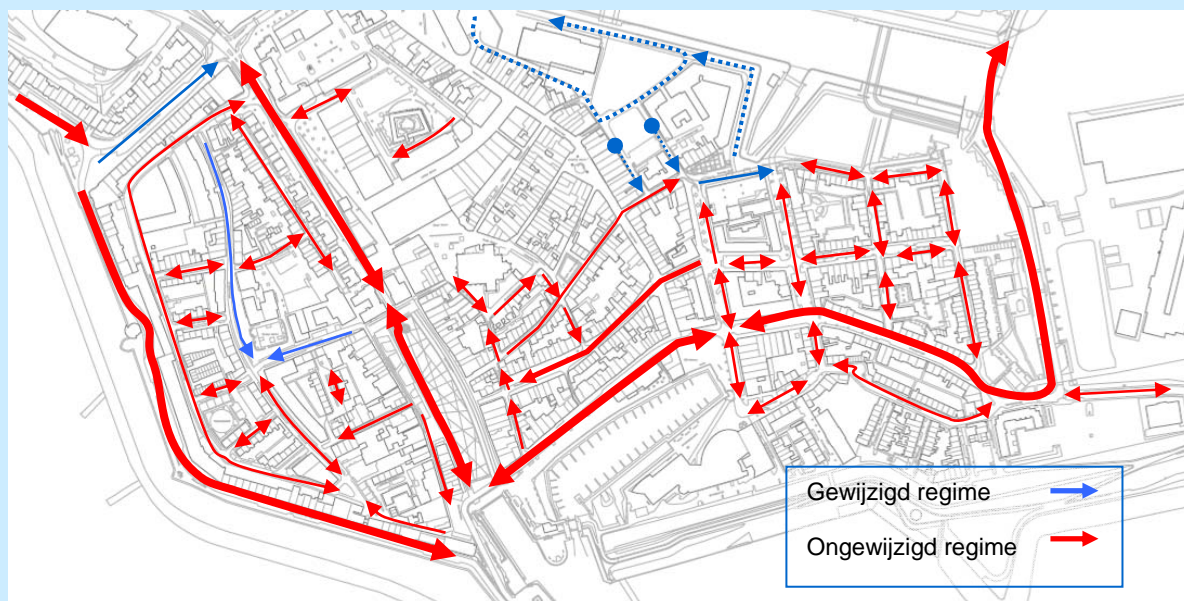
▪ Verkeerscirculatie zuidzijde binnenstad en omgeving Bestevaer

De zuidzijde van de binnenstad wordt gekenmerkt door een hoge verblijfskwaliteit en het toeristische karakter. Naast de toeristische activiteiten is het gebied ook een gebied met een hoge woonkwaliteit door de van vele voorzieningen, de historische uitstraling en het wonen aan de Westerschelde.

Om de verkeerscirculatie in de binnenstad te optimaliseren wordt een drietal maatregelen genomen. Deze maatregelen worden genomen te behoeve van de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid van de diverse gebieden in de binnenstad. Het betreft de volgende maatregelen:

- ⊙ Eenrichtingsverkeer in de Breestraat (wegvak Bellamypark – Slijkstraat), richting de Slijkstraat;
- ⊙ Eenrichtingsverkeer in de Slijkstraat;
- ⊙ Eenrichtingsverkeer op de Stenen Beer (wegvak Wilhelminastr. – Hendrikst.), richting de Hendrikstraat;
- ⊙ (Semi)publieke functies aan zuidzijde Dok ontsluiten via Hellingbaan.

Verkeer richting de binnenstad wordt vanaf de toegangsroutes verwezen naar de verschillende parkeervoorzieningen. Door het optimaliseren van de parkeerverwijzing kan het zuidelijke deel van de binnenstad ontlast worden van doorgaand gemotoriseerd verkeer. In bijlage 4 is een gedetailleerde weergave van de verkeerscirculatie rondom het Bellamypark opgenomen.



5.4 Vrachtverkeer

▪ Venstertijdenregeling bevoorrading Bellamypark

De venstertijd op het Bellamypark geldt voor de loopstrook aan de oostzijde van het plein. Dit deel van het Bellamypark wordt dagelijks tussen 6:00 – 12:00 uur opengesteld voor het bevoorradende verkeer. Het overige deel van de dag is het gebied alleen toegankelijk voor langzaam verkeer en heeft de verblijfsfunctie de prioriteit. Het instellen van venstertijdenregeling zorgt voor het reguleren van de logistieke stromen op en rondom het Bellamypark en draagt daarmee bij aan de verblijfskwaliteit van het gebied.

Het Bellamypark herbergt diverse functies waarbij de logistieke processen een belangrijke rol spelen in de bedrijfsvoering. Bevoorrading buiten de venstertijden moet daarom mogelijk blijven in de directe omgeving. Om dit te faciliteren wordt een tweetal laad- en loslocaties aangemerkt. Het betreft de locaties ter hoogte van de aansluiting Bellamypark – Nieuwstraat en Bellamypark – Groenewoud.

▪ Inrijverbod voor vrachtverkeer in de Gravestraat

In de Gravestraat wordt een verbod ingesteld voor vrachtverkeer. Dit gebeurt om de overlast die bewoners ervaren van met name het zware vrachtverkeer te beperken. De maatregel geldt voor het vrachtverkeer wat komend vanaf de Koningsweg richting de Nieuwendijk rijdt. Door de maatregel toe te passen op de route door de Gravestraat, zal de overlast die gerelateerd is aan het zware vrachtverkeer verminderen. Hiermee kan de leefbaarheid in de Gravestraat en omgeving verbeterd worden. Incidenteel zal er een ontheffing verleend moeten worden in verband met evenementen of activiteiten in de binnenstad. De gemeente Vlissingen zal hier terughoudend mee omgaan.



Streven is om, gekoppeld aan de ontwikkelingen aan de zuidzijde van het Dok. Een alternatieve route mogelijk te maken voor de bereikbaarheid van laad- en loslocatie 'Vlamingstraat'. Deze locatie vervult een belangrijke logistieke rol voor de omgeving Kleine Markt, Sint Jacobstraat en een deel van de Walstraat. Door deze locatie via de noordzijde (route Hellingbaan, Vrijgang) bereikbaar te maken wordt de overlast van vrachtverkeer in de omgeving Gravestraat/Nieuwendijk gereduceerd.

6. De stilstaande verkeersdeelnemer

In een verkeerskundige omgeving is stilstand het moment tussen twee verplaatsingen. Het kijken voor een winkeletalage, wachten voor het verkeerslicht of parkeren. De gemeente Vlissingen zet in op het zo goed mogelijk faciliteren van de stilstaande verkeersdeelnemers.

6.1 Fietsers

Voor de bereikbaarheid van het centrum is het van belang dat fietsers aan de randen van de binnenstad, op korte afstand van de winkelvoorzieningen, de fiets kunnen stallen. Een overzicht van de fietsparkeervoorzieningen is te vinden in bijlage 3. In bijlage 6 zijn de kwaliteitseisen voor fietsparkeervoorzieningen in Vlissingen opgenomen. De gemeente Vlissingen zet zich in om het aanbod fietsparkeervoorzieningen in en nabij de Vlissingse binnenstad te verbeteren.

▪ Aantal fietsparkeervoorzieningen op strategische locaties uitbreiden

Op de volgende locaties worden circa 15 stallingplaatsen gerealiseerd:

- ⊙ Betje Wolffplein/Scheldeplein – Coosje Buskenstraat;
- ⊙ Omgeving Spuiplein / Korte Zelke / Lange Zelke (westzijde);
- ⊙ De Ruyterplein;
- ⊙ Bellamypark.

De uit te breiden fietsparkeervoorzieningen sluiten aan op locaties waar vraag is naar dergelijke voorzieningen. Daarnaast wordt er op diverse locaties in de Vlissingse binnenstad ingezet op een kleinschalige uitbreiding (minder dan 14 stallingsplaatsen) van het aantal fietsparkeervoorzieningen.

▪ Stimuleren tot het gebruik van de (bewaakte) fietsenstalling

De behoefte om fietsen te stallen in een bewaakte voorziening is gegroeid. Mensen verblijven hierdoor langer in het kernwinkelgebied. In dit perspectief is het wenselijk om goede alternatieven te bieden voor het fietsparkeren nabij de winkelstraten en de bezoekers daar ook op te wijzen. Naast de voordelen voor de gebruiker, levert een beter gebruik van de bewaakte fietsparkeervoorzieningen ook een kwaliteitsimpuls op voor de openbare ruimte. De gemeente Vlissingen heeft in parkeergarage Scheldeplein een bewaakte fietsparkeervoorziening. Er wordt ingezet op het verhogen van het gebruik van de bewaakte fietsparkeervoorziening in parkeergarage Scheldeplein met 25% in 2015. Om dit te bereiken wordt ingezet op het vergroten van de herkenbaarheid van de voorziening. Daarnaast wordt aandacht besteed aan de communicatie over de aanwezigheid van deze voorziening voor gebruikers van de Vlissingse binnenstad, zowel bezoekers en werknemers of bewoners.

6.2 Automobilist

Het parkeerbeleid in de binnenstad moet bijdragen aan de economische ontwikkeling. 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.

▪ Verhoging bezetting 'Scheldeplein' en 'De Fonteyne'

De gemeente Vlissingen streeft naar een betere bezetting van de bestaande gebouwde parkeervoorzieningen. Omwille hiervan wordt ingezet op het verbeteren van de bereikbaarheid van parkeergarage Scheldeplein. De vindbaarheid en het gebruik van de parkeervoorzieningen is sterk afhankelijk van de dynamische parkeerwijzing. Door dit systeem actueel te houden kunnen met name bezoekers aan de Vlissingse binnenstad goed geleid worden in en naar de binnenstad. De huidige parkeerbezetting van 'De Fonteyne' is 48%. Parkeergarage 'Scheldeplein' heeft een bezettingsgraad van 33%³. Mede gelet op de ontwikkelingen van het Scheldekwardier, zet de gemeente Vlissingen in op een groei van de bezettingsgraad van 10% in 'De Fonteyne' en het 'Scheldeplein' en een groei van 5% op de parkeerplaatsen op maaiveld.

³ Bezettingsgraad parkeergarages Fonteyne en Scheldeplein betreft gemiddelde januari – juli 2011 om 15:00 uur.

▪ **Uitbreiding parkeervoorzieningen in het Scheldekwartier en aan de Commandoweg**

Met de ontwikkeling van het Scheldekwartier en het streven van de gemeente Vlissingen om goede parkeervoorzieningen aan de randen van de binnenstad te bieden. Deze parkeervoorzieningen moeten zowel voor bezoekers als voor bewoners van de binnenstad een positieve bijdrage aan het verblijf- en leefklimaat leveren.

Ten aanzien van het uitbreiden van de parkeervoorzieningen aan de randen van de binnenstad, worden de volgende gebieden de komende jaren ontwikkeld tot parkeervoorziening:

- ⊙ Commandoweg;
- ⊙ Scheldekwartier / (omgeving) Machinefabriek.

▪ **Instellen 'achteraf betalen' op parkeerterrein Kenau Hasselaarstraat**

De Kenau Hasselaarstraat wordt veel gebruikt door bezoekers van de boulevards, bioscoop CineCity en de binnenstad. Deze functies en gebieden hebben allen een recreatief- en verblijfskarakter. Juist wanneer verblijven centraal staat moet de tijd niet tot haasten leiden. Door een toename van het aanbod parkeervoorzieningen waar men achteraf kan betalen, levert het parkeren een grotere bijdrage aan de economische vitaliteit van de binnenstad. Afhankelijk van de ontwikkelingen in de Spuikom wordt bezien op welke wijze het parkeren hierin een toegevoegde waarde kan zijn.

▪ **Instellen van een laag dagtarief op parkeerterreinen oostzijde binnenstad**

Op de parkeerterreinen aan de oostzijde van de binnenstad (Koningsweg eo.) wordt een aantrekkelijk parkeertarief gehanteerd. Dit zogenaamde 'voordelige dagtarief' is met name voor de bezoeker die langer wil verblijven in de binnenstad is dit aantrekkelijk.

▪ **Evaluatie parkeerbeleid en ondersteuning ontwikkeling innovatieve parkeeroplossingen**

De gemeente Vlissingen zet in op een parkeerbeleid dat een bijdrage levert aan de leefbaarheid en economische vitaliteit in de binnenstad. In 2013 zal het vigerende parkeerbeleid geëvalueerd worden. Tevens wordt er ondersteuning geleverd aan ontwikkelingen omtrent innovatieve en creatieve oplossingen. Bestaande innovatieve concepten zijn bijvoorbeeld 'betalen met de smartphone' of 'dynamische parkeertarieven gekoppeld aan de parkeervraag'.

6.3 Vrachtverkeer

Bevoorrading van winkels, horeca en andere voorziening gebeurt overwegend met vrachtwagens en bestelauto's. Voor een functionerende binnenstad zijn laad- en losvoorzieningen belangrijk. De situering van deze voorzieningen bepaalt mede het gebruik van de openbare ruimte en de overlast die bezoekers en bewoners van de binnenstad ervaren (zie bijlage 5).

▪ **Realisatie laad- en losvoorzieningen op het Zeemanserve**

Uit de inventarisatie van de bevoorrading in de huidige situatie in de Vlissingse binnenstad, is gebleken dat het Zeemanserve een belangrijke rol speelt. Binnen de huidige inrichting levert het laden en lossen van vrachtverkeer overlast op voor overige verkeersdeelnemers. Door het realiseren van laad- en losvoorzieningen op het Zeemanserve wordt de overlast ingeperkt. Daarnaast biedt dit voor de betrokken logistieke bedrijven voordelen ten aanzien van efficiëntie en veiligheid van het voertuig.

▪ Laad-losvoorziening Vlamingstraat/Houtkade

De Vlamingstraat/Houtkade is een belangrijke locatie voor de bevoorrading van de Sint Jacobsstraat, Kleine Markt en een deel van de Walstraat. Door langs de Zware Plaatwerkerij een nieuwe route mogelijk te maken, wordt de laad- en losvoorziening op de Houtkade beter bereikbaar. Op de nabij de huidige locatie Vlamingstraat/Houtkade wordt een laad- en losvoorziening geïmplementeerd in het nieuwe openbare gebied rondom het Dok en de nieuwbouw in Bestevear (deelplan Scheldekwardier).

▪ Verbetering laad- en losvoorzieningen Spuiplein

De 'kop' van het Spuiplein (ter hoogte van het Marktstraatje) wordt veelvuldig gebruikt door bevoorrading voertuigen. In de huidige situatie is het onvoldoende helder waar wel en waar niet geladen en gelost mag worden. Zonder de ruimtelijke kwaliteit aan te tasten zullen er maatregelen genomen worden. Hierdoor moet de doorgang vanaf de Spuistraat richting de Marktstraat in grotere mate gegarandeerd worden, voor bijvoorbeeld de hulpdiensten en de zonnetrein.

▪ Onderzoek regionale stadsdistributie

Onderzocht is of een regionale distributie economisch haalbaar is voor de drie Walcherse gemeenten. Het regionale distributie concept wat is onderzocht bestaat uit één regionaal distributiecentrum op Walcheren. Volle vrachtwagens rijden naar dit Walcherse distributiecentrum (WDC) om daar spullen op- en over te slaan. Vanuit het WDC worden vervolgens de verschillende steden en kernen efficiënt bevoorrad met kleine vrachtwagens die niet één, maar meerdere winkels binnen één winkelstraat bevoorraden. Dit concept heeft als voordeel dat er minder vrachtwagens naar de binnenstad rijden, met minder overlast voor het winkelend publiek en bewoners. Vanuit Economische Impuls Zeeland en de drie gemeenten wordt in samenwerking met de winkeliersvereniging onderzocht of het concept praktisch uitvoerbaar is.

7. Typisch Vlissings

Vlissingen heeft een unieke binnenstad aan zee. De verweving tussen zee en stad is de basis voor een bijzonder verblijfsklimaat in de Vlissingse binnenstad. Deze bijzondere karakteristiek zorgt echter ook voor een sterk wisselend verkeersbeeld in het zomer- en winterseizoen. In het zomerseizoen bruist Vlissingen van de activiteiten en zijn de vele toeristen een aanvulling op de attractiviteit van de Vlissingse binnenstad. Het winterseizoen is minder bruisend en de binnenstad richt zich dan met name op haar lokale functie als winkelcentrum voor de inwoners van Vlissingen.

Vanuit economisch- en verkeerskundig oogpunt gezien is het wenselijk om in te springen op de verschillen tussen de zomer- en winterperiode. In dit kader is er specifiek gekeken naar verkeerskundige kansen als onderscheid tussen het zomer- en winterseizoen.

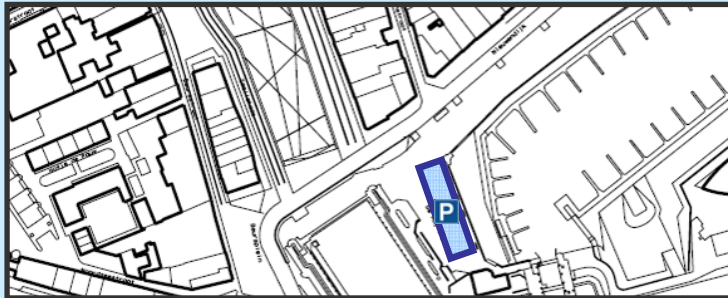
7.1 Zomer- en winterregime binnenstad

Waar in het zomerseizoen de verblijfskwaliteit van de binnenstad aan zee kan prevaleren is dit in het winterseizoen minder van belang. Omwille hiervan streeft de gemeente Vlissingen naar een invulling van haar binnenstad die past bij de verklaarbare verschillen tussen de zomer en de winter.

▪ Winterparkeren op het De Ruyterplein

Het De Ruyterplein en de Nieuwendijk zijn in het zomerseizoen bruisende plekken langs de jachthaven. De horeca biedt met haar terrassen volop mogelijkheden om de eigenheid van Vlissingen uit te dragen en bezoekers optimaal te laten genieten van Vlissingen als stad aan zee.

Om ook in de winterperiode een goed functionerende horeca te bieden, zal de gemeente Vlissingen een winterregime voor parkeren op het De Ruyterplein hanteren. In de winterperiode (1 november – 1 april) worden op het De Ruyterplein parkeerplaatsen opengesteld. Deze parkeerplaatsen zijn gericht op bezoekers en moeten de druk op parkeerplaatsen voor vergunninghouders in de avonduren verlagen en de bereikbaarheid van de horecavoorzieningen in de wintermaanden verder vergoten. Omwille van de sociale veiligheid en de ruimtelijke kwaliteit op de Nieuwendijk is het ongewenst hier parkeervoorzieningen te realiseren.



▪ Continuering regime van sluiting voor het gemotoriseerd verkeer op de boulevards

De gemeente Vlissingen zet zich in voor het verbeteren van de attractiviteit en levendigheid van de boulevards. De boulevards moeten een bestemming zijn, waar Vlissingers en bezoekers optimaal de dynamiek van de stad Vlissingen en de Westerschelde beleven. Aanvullend hierop zijn de activiteiten die plaats vinden op de boulevards. Deze activiteiten zorgen voor de dynamiek en laten de boulevards floreren als recreatief- en verblijfsgebied.

Tussen 1 april en 1 oktober worden de boulevards op zondagmiddag tussen 13:00 en 17:00 uur volledig in gebruik gegeven voor het langzame verkeer. Fietsers en voetgangers kunnen de boulevards gebruiken zonder de aanwezigheid van gemotoriseerd verkeer. Hiermee kunnen andere activiteiten, zoals kleinschalige optredens, het genieten op het terras of flaneren, optimaal tot hun recht komen. De Boulevardvisie legt de continuering van het regime eveneens vast.

7.2 Verkeerscirculatie binnenstad bij feesten, evenementen en de sluiting van de boulevards

Vlissingen heeft tijdens zomerse dagen veel bezoekers die de stranden of binnenstad bezoeken, of een specifiek evenement in Vlissingen. Voorbeelden van grote evenementen in de Vlissingse binnenstad zijn het Bevrijdingsfestival, Vlissingen Maritiem en Sail de Ruyter. Ook een combinatie van mooi weer en een evenement is mogelijk. De druk in de binnenstad door mooi weer of evenementen is specifiek in de zomerperiode van toepassing. De gemeente Vlissingen wil een hoogwaardig verblijfsklimaat bieden in het zomerseizoen. In bijlage 7 zijn de uitwerkingen opgenomen van de verschillende verkeerscirculaties bij evenementen of festiviteiten in de binnenstad en bij de sluiting van de boulevards voor het gemotoriseerde verkeer.

De gemeente Vlissingen streeft er naar om het verkeer zo veel mogelijk te verdelen over de verschillende vervoerwijzen en de beschikbare infrastructuur. Voor evenementen moeten organisatoren het initiatief nemen om een verkeersplan op te zetten. Bereikbaarheid voor de hulpdiensten is te allen tijde van essentieel belang. Bij evenementen is hier, gezien de grote aantallen bezoekers, extra aandacht voor.

▪ Inzet van transferium Veerhavenweg bij grootschalige evenementen










Bij grootschalige evenementen kan een deel van de Veerhavenweg (voormalige opstelstroken PSD veerdienst) beschikbaar gesteld worden als transferium voor bezoekers. Vanaf dit transferium kunnen pendeldiensten aangeboden worden richting het evenement. Per evenement zal een inschatting gemaakt worden of de transferiumfunctie van de Veerhavenweg noodzakelijk geacht wordt voor de bereikbaarheid van Vlissingen. Dit zal in nauw overleg tussen de organisator, de hulpdiensten, de Provincie Zeeland en de gemeente Vlissingen besloten worden. De Provincie Zeeland zal zijn goedkeuring moeten verlenen voor het beschikbaar stellen van het terrein voor organisatoren. De te maken kosten komen voor rekening van de organisator van het betreffende evenement.

▪ Nauwe samenwerking tussen organisatoren, hulpdiensten en de gemeente Vlissingen ten aanzien van verkeersplannen voor grootschalige evenementen

Door het bundelen van kennis en inzet kan de verkeerscirculatie bij grootschalige evenementen geoptimaliseerd worden. Ten behoeve van een optimale verkeerscirculatie zullen organisatoren in overleg met de gemeente Vlissingen en de hulpdiensten verkeersplannen opzetten voor grootschalige evenementen. Wanneer er externe kosten gemaakt moeten worden voor een verkeersplan, zal dit ten laste gebracht worden van de organisatie van het evenement.





	Entreeroute binnenstad		Parkeervoorziening
	Gewijzigde rijrichting		Winterparkeerregime
	Uitbreiding fietsparkeervoorziening Groot / Klein		Lengtebeperking (stad in vrachtverkeer)
	Gebouwde parkeervoorziening (verbeteren bezettingsgraad)		Nieuwe verkeersroute en kruispuntoplossingen
	Voorziene nieuwe parkeervoorziening		Gemengd gebruik (fiets/voetganger)
	(nieuwe) OV-route 'binnenstad' en bushaltes		Verbetering laad-losplaats

8. Handhaving, communicatie en evaluatie

Het VCP Binnenstad is een pakket aan maatregelen om de verkeerskundige structuur te optimaliseren. Dit in relatie tot ontwikkelingen die de achterliggende periode plaats gevonden hebben, of gepland zijn.

8.1 Handhaving

Handhaving van verkeersmaatregelen is deels in handen van de gemeente Vlissingen en deels de bevoegdheid van de politie. De gemeente Vlissingen heeft de mogelijkheid om BOA's handhavend op te laten treden op overtredingen in de openbare ruimte bij het negeren van een verbodsbord. De politie kan verbaliserend optreden bij alle verkeersovertredingen.

Maatregelen in het VCP Binnenstad die zullen leiden tot mogelijke handhavingsacties zijn het fietsen in de avonduren door het winkelgebied en inrijdverbod voor vrachtverkeer in de Gravestraat. In eerste instantie zal volstaan worden met bebording. Afhankelijk van het effect en het gedrag na een gewenningsperiode van twee maanden zal een actieplan opgesteld worden om te handhaven. In nauw overleg met de politie zullen de maatregelen gemonitord worden en waar nodig over gegaan worden tot acties. Met name de maatregelen voor fietsers in het winkelgebied en het Spuiplein ontlasten de huidige situatie, voor wat betreft het handhaven op fietsers buiten de winkeltijden en op het brede Spuiplein.

De politie heeft in het vooroverleg aangegeven dat verkeersmaatregelen bij voorkeur ondersteund moeten worden door de fysieke inrichting. Bij de (her)inrichting van de route Aagje Dekenstraat – Coosje Buskenstraat zal hier aandacht aan geschonken worden.

8.2 Communicatie van invoering verkeersmaatregelen

Een actieve wijze van communiceren zal de verkeersdeelnemers in de Vlissingse binnenstad moeten wijzen op verkeersmaatregelen die geëffectueerd zijn. Dit wordt enerzijds gedaan door via de Blauw Geruite Kiel te informeren over te nemen verkeersbesluiten en uitvoeringsmaatregelen. Anderzijds wordt op locatie aangegeven dat de situatie gewijzigd is. Over het algemeen geldt voor verkeersmaatregelen een gewenningsperiode van enkele maanden. Zeker wanneer het verkeersmaatregelen betreft in het (binnen)stedelijke netwerk.

8.3 Monitoring en evaluatie

De gemeente Vlissingen zal de effecten van de verkeersmaatregelen monitoren. Dit gebeurt door regelmatig verkeerstellingen te houden op diverse punten in de binnenstad. In 2011 is een verkeerstelling gehouden en geldt als 0-meting. Periodiek worden de effecten geëvalueerd en eventueel aanvullende maatregelen genomen.

Naast de periodieke verkeerstellingen wordt er door te overleggen met ketenpartners (OV-aanbieder, politie, brandweer, maatschappelijke partners) bezien hoe de verkeerssituatie in de Vlissingse binnenstad verder geoptimaliseerd kan worden. Speciale aandacht zal er geschonken worden aan de rol van de nieuwe verbindingsweg over het Scheldekwartier voor de verkeersstromen (zowel langzaam- als gemotoriseerd verkeer) in de binnenstad.

TÜRKİYE BİRİNCİ BAŞBAŞLI
İMPARATOR

Bakker

İMDAD ATOLU

PHONE HOME TELECOM
Worldwide Communication

Vertical banner with food images and text.

Vertical banner with food images and text.

Phone Home
Aras Worldwide
Home
Communication
Mobile telephones
Telephone cards
Copies
Mobile accessories
Internet
Fax
WESTERN UNION
WESTERN UNION



9. Uitvoeringsprogramma

Jaarlijks zal de gemeenteraad aangeven wat de prioriteit heeft om de verkeerssituatie in de binnenstad te optimaliseren en op welke wijze maatregelen gedekt worden.

Actie	Uitvoering	Dekking
Ketenmobiliteit stimuleren door actuele microbewegwijzering	continu	Regulier budget
Vrije doorloop van drie meter in het voetgangersgebied	continu	Regulier budget
Realisatie vrijliggende fietsroute over het Scheldekwartier	2014	Grex Scheldekwartier
Verbetering verbinding Groene Boulevard – De Ruyterplein	ntb	Marktinitiatief
Fietsen in het voetgangersgebied tussen 18:00 en 10:00 uur	2013	Regulier budget
Gemengd gebruik van het Spuiplein	2013	Regulier budget
Bewustwordingscampagne 'niet-fietsen in voetgangersgebieden'	2013 - 2014	Regulier budget
Verkeersmaatregelen omgeving Grote Markt	2013 - 2014	Regulier budget
Eenrichtingsverkeer op de Coosje Buskenstraat	2014 - 2017 (gekoppeld aan realisatie Verbindingsweg SK)	Regulier budget
Herinrichting Aagje Dekenstraat / Coosje Buskenstraat en kruispuntoplossingen	2014 - 2017 (bij voorkeur gekoppeld aan realisatie verbindingsweg SK)	PM
Venstertijdenregeling bevoorrading Bellamypark	2012	Regulier budget
Lengtebeperking voor vrachtverkeer in de Gravestraat	2012	Regulier budget

Actie	Uitvoering	Dekking
Aantal fietsparkeer-voorzieningen uitbreiden	2013 - 2014	Investeringsbudgetten + regulier budget
Stimuleren tot het gebruik van de (bewaakte) fietsenstalling	2013 - 2014	Regulier budget
Verhoging bezetting 'Scheldeplein' en 'De Fonteyne'	continu (in 2015 evaluatie)	Regulier budget
Uitbreiding parkeer-voorzieningen in het Scheldekwardier en aan de Commandoweg	2014 - 2017	Grex Scheldekwardier + Interreg-subsidie
Instellen 'achteraf betalen' op parkeerterrein Kenau Hasselaarstraat	2014 - 2017	Parkeerexploitatie + regulier budget
Realisatie laad- en losvoorzieningen op het Zeemanserve	2014 - 2017	Onderhoudsbudget Wegen + regulier budget
Bereikbaarheid laad- en loslocatie Houtkade	2014 - 2017	Regulier budget
Verbetering laad- losvoorziening Spuiplein	2013 - 2014	Regulier budget
Onderzoek regionale stadsdistributie	2013	Regulier budget
Winterparkeren op het De Ruyterplein	2012 - 2014	Regulier budget
Inzet van transferium Veerhavenweg bij grootschalige evenementen	continu	Regulier budget
Nauwe samenwerking ten aanzien van verkeers-plannen voor grootschalige evenementen	continu (in 2015 evaluatie)	In overleg tussen gemeente en organisatie evenement

De gemeente Vlissingen tracht bij verkeersprojecten die de economische vitaliteit, toeristische kwaliteit en/of bereikbaarheid van de binnenstad verbeteren te participeren in provinciale, landelijke en/of Europese subsidietrajecten.



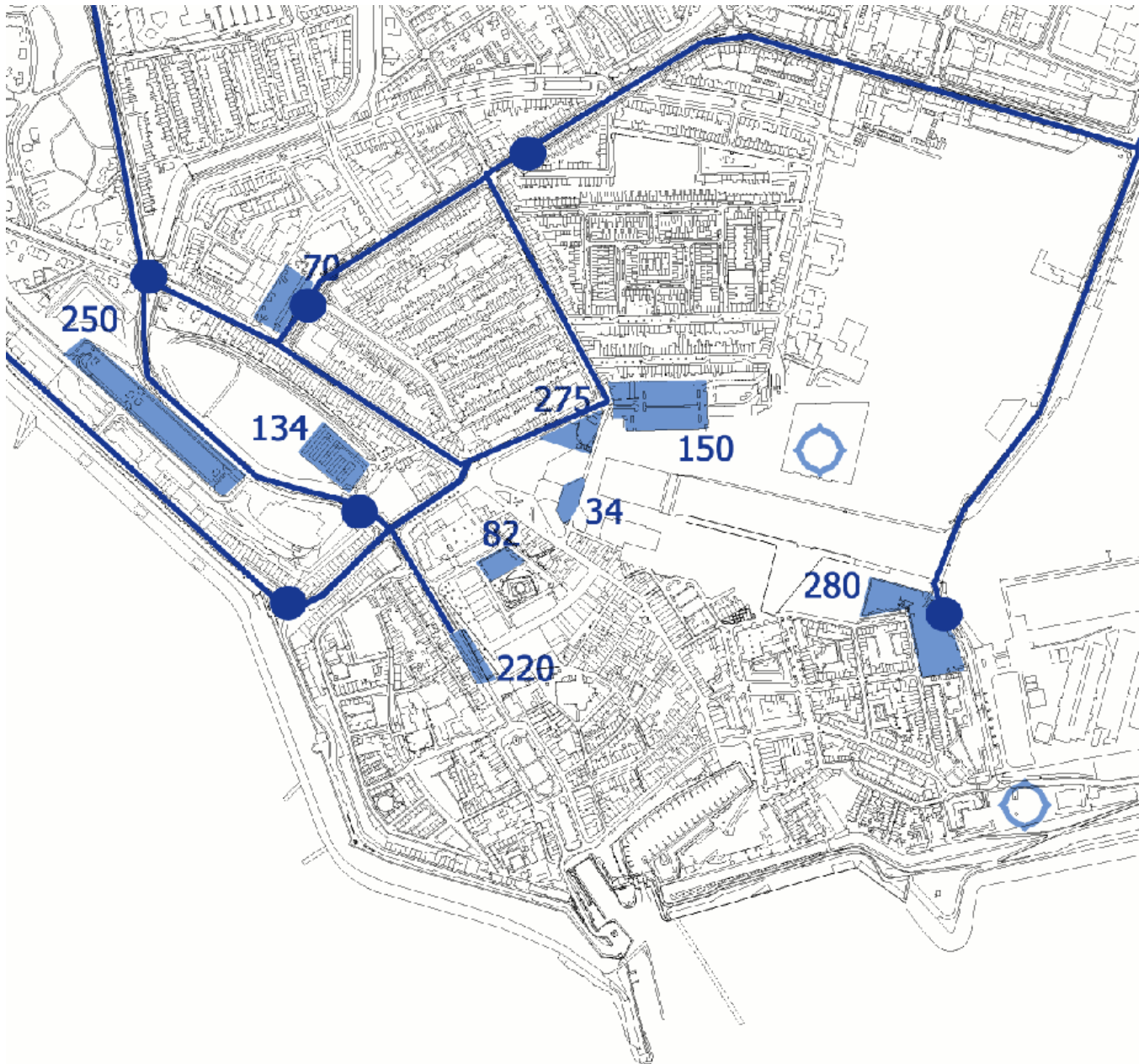
BIJLAGEN



Bijlage 1
Inventarisatie en analyse klachtenpatroon binnenstad

Straat	Onderwerp:	Structureel/incidenteel
Gravestraat:	Verkeersdruk Vrachtverkeer Snelheid	Structureel Structureel Incidenteel
Nieuwendijk	Snelheid Verkeersdruk Parkeren/Laden-lossen	Structureel Structureel Incidenteel
Bellamypark	Verkeersdruk Snelheid Parkeren/Laden-lossen	Incidenteel Incidenteel Incidenteel
Boulevard Evertsen, Bankert en De Ruyter	Snelheid Verkeersdruk	Structureel Structureel
Spuistraat	Snelheid	Incidenteel
Coosje Buskenstraat	Verkeersdruk	Incidenteel
Badhuisstraat	Snelheid	Incidenteel
Scheldestraat	Snelheid	Structureel
Aagje Dekenstraat	Parkeren/Laden-lossen Snelheid	Incidenteel Incidenteel
Paul Krugerstraat	Snelheid	Incidenteel

Bijlage 2
Inventarisatie van de parkeerroutes en parkeervoorzieningen naar en in de Vlissingse binnenstad.



Bijlage 3

Overzicht fietsparkeervoorzieningen binnenstad Vlissingen

De Fietsersbond Afdeling Vlissingen/Souburg heeft in 2010 een inventarisatie gemaakt van de fietsparkeervoorzieningen in Vlissingen. In het onderstaande overzicht is het aantal fietsparkeervoorzieningen in de binnenstad weergegeven.

Overzicht Fietsparkeren		
Naam	Locatie/adres	Aantal 09-06
Scheldestraat	Scheldestraat	2
Badhuisstraat	Badhuisstraat	2
Betje Wolffplein	Betje Wolffplein	2
Stadhuis	Paul Krugerstraat	14
Bibliotheek Spuiplein	Spuiplein	14
Bij Gevangentoren	Boul. De Ruyter	4
Loodsensociëteit	Boul. De Ruyter	4
Zitbank Standbeeld	Boul. De Ruyter	3
Naast Frietkraam	Boul. De Ruyter	2
Bellamypark	Bellamypark	28
De Ruyterplein	De Ruyterplein	40
Nieuwendijk	Nieuwendijk	40
Funtastic	Nieuwendijk	6
Arsenaaltheater	Arsenaalplein 1	27
De Carrousel	Arsenaalplein 3	20
Het Arsenal	Arsenaalplein 7	20
Cinecity	Spuikomweg 3	120
Walstraat tot Groenewoud	Walstraat tot Groenewoud	100
Wereldwinkel	Walstraat	2
Walstraat tussen Groenewoud en Kleine Markt	Walstraat tussen Groenewoud en Kleine Markt	-
Kleine Markt	Kleine Markt	20
Walstraat tussen Kleine Markt en Lange Zelke	Walstraat tussen Kleine Markt en Lange Zelke	10
Lange Zelke	Lange Zelke	0
Walstraat tussen Lange Zelke en Hellingbaan	Walstraat tussen Lange Zelke en Hellingbaan	-
bij H & M	Hoek Hellingbaan Walstraat	20
Hellingbaan	Hellingbaan	60
Walstraat tussen Hellingbaan en Scherminkelstraat	Walstraat tussen Hellingbaan en Scherminkelstraat	-
Scheldeplein	Scheldeplein	17
Coosje Buskenstraat/Betje Wolffplein	Coosje Buskenstraat/Betje Wolffplein	23
Aagje Dekenstraat	Aagje Dekenstraat	25
Techno Jansen	Scheldestraat	1
Kaashoek	Scheldestraat	1
Mevlana market	Scheldestraat	2
Visgilde Heijdens	Scheldestraat	2
Bakker Van de Kop	Scheldestraat	1
Interlûbke	Scheldestraat	2
Scheldestraat tussen telefoonwinkel en Kasteelstraat	Scheldestraat (telefoonwinkel - Kasteelstraat)	6

Bijlage 5 Inventarisatie en analyse laad-loslocaties

In de onderstaande tabellen is onderscheid gemaakt tussen gewenste (tabel 1) en minder gewenste locaties (tabel 2).

Tabel 1: Gewenste laad/los locaties

	<u>Laad en loslocatie</u>	<u>Vrachtwagens/week</u>	<u>Argument</u>
8	Bellamypark Achterzijde	10	Goed bereikbaar met kleine trucks, minimale overlast voor bewoners en bezoekers.
9	Nieuwendijk 2	0	Weinig gebruik, niet bij terrassen.
10	Zeilmarkt	0	Geen gebruik.
11	Nieuwstraat	1	Weinig gebruik.
12	Groenewoud	6	Weinig gebruik.
13	Spuistraat / de Fonteyne	29	Goed bereikbaar, zolang de Marktstraat niet geblokkeerd is en entree en zicht op winkels goed is, is overlast minimaal.
14	Zeemanserve / Torenstraat	25	Goed bereikbaar, minimale overlast.
15	Zeemanserve / Schutterijstraat	114	Goed bereikbaar, minimale overlast.
16	Hellingbaan	82	Goed bereikbaar, minimale overlast.
17	Coosje Buskenstraat	6	Goed bereikbaar, minimale overlast.

Tabel 2: Laad/los locaties met nadelen voor de leefbaarheid en/of verkeersveiligheid

	<u>Laad en loslocatie</u>	<u>Vrachtwagens/week</u>	<u>Argument</u>
1	Bellamypark Voorzijde	29	Bevoorrading aan de voorzijde is ongewenst omdat dit storend is voor bezoekers van terrassen.
2	Nieuwendijk 1	14	Bevoorrading aan de voorzijde is ongewenst omdat dit storend is voor bezoekers.
3	Oude markt	28	Verkeer op Oude Markt is ongewenst.
4	Vrouwestraat	17	Bereikbaar via woongebied en Oude Markt.
5	Weteringstraat	2	Zwaar verkeer in woongebied is ongewenst
6	Vlamingstraat / Wagenaarstraat	43	Zwaar verkeer in woongebied is ongewenst.
7	Aagje Dekenstraat	32	Deze straat kent een smal wegprofiel en hoge intensiteiten. Lossende vrachtwagens zorgen voor conflictsituaties met passerend verkeer.

Bijlage 6

Kwaliteitseisen fietsparkeervoorzieningen

Fietsparkeur

Om de kwaliteit van fietsparkeersystemen hoog te houden is in 1998 de Fietsparkeur opgesteld door de landelijke Fietsersbond, in samenwerking met diverse instanties op het gebied van (verkeers)veiligheid en fietsen. De Fietsparkeur is een normstellend document geworden, met daarin criteria waaraan een fietsparkeersysteem dient te voldoen. De gemeente Vlissingen vindt het belangrijk dat de parkeersystemen aan bepaalde kwaliteitscriteria voldoen.

Ten behoeve van de kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen worden de criteria uit het Fietsparkeur⁴ gevolgd:

De criteria die gesteld worden in de Fietsparkeur zijn:

- Gemak bij het plaatsen van een fiets;
- Kans op letsel bij een gebruiker of passant vermijden;
- Kans op schade aan de fiets vermijden;
- Gebruiksgrenzen t.o.v. fietstypen en/of componenten;
- Vandalismebestendig;
- Gemak bij het vastzetten van de fiets;
- Kraakbestendigheid;
- Duurzaam;
- Informatie/vindbaarheid.

In de Fietsparkeur worden de eisen nader gespecificeerd. Op de website van de landelijke Fietsersbond staan verschillende systemen die voldoen aan de Fietsparkeur.

Overige kwaliteitseisen

Behalve de gewenste capaciteit, de constructie-eisen aan de voorziening zelf, zijn er nog andere kwaliteitseisen van belang. .

- Loopafstand: De fietsvoorzieningen moeten op minimale loopafstand van de bestemming zijn gesitueerd. Fietsers plaatsen de fiets het liefst zo dicht mogelijk bij de ingang. Uit onderzoek blijkt bijvoorbeeld dat bij een parkeerduur langer dan één uur een loopafstand van 100 tot 150 meter aanvaardbaar is⁵. Hierbij geldt hoe korter de parkeerduur, hoe korter de maximale loopafstand.
- Sociaal veilig: Verlichting, voldoende overzicht (geen hoeken), netheid en groenonderhoud kunnen voor een sociaal veilig gevoel zorgen.
- Orde: Ruime en logisch geplaatste voorzieningen zorgen voor minder vernielingen en diefstal en zorgen voor een sociaal veilig gevoel.

Bij het realiseren van fietsvoorzieningen worden deze kwaliteitscriteria zoveel mogelijk in acht genomen. Het kan echter voorkomen dat door ruimtegebrek of andere factoren het niet mogelijk is hier altijd aan te voldoen.

⁴ Normstellend document met betrekking tot fietsparkeervoorzieningen.

⁵ Leidraad Fietsparkeren

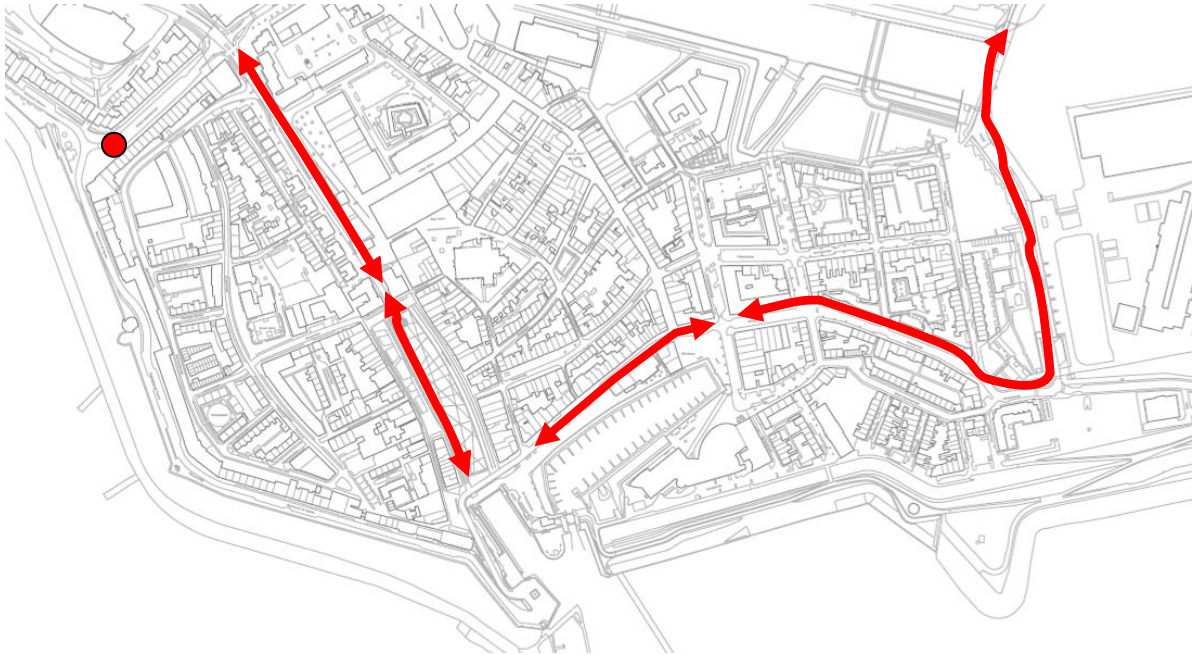
Bijlage 7

Verkeerscirculatie binnenstad bij feesten, evenementen en de sluiting van de boulevards

⊙ Verkeerscirculatie 'Sluiting boulevards'

Afsluiting van de boulevards voor het gemotoriseerd verkeer ter hoogte van de kruisingen:

- Boulevard Evertsen – Kenau Hasselaarstraat
- Boulevard Bankert – Trompstraat
- Boulevard Bankert – Coosje Buskenstraat

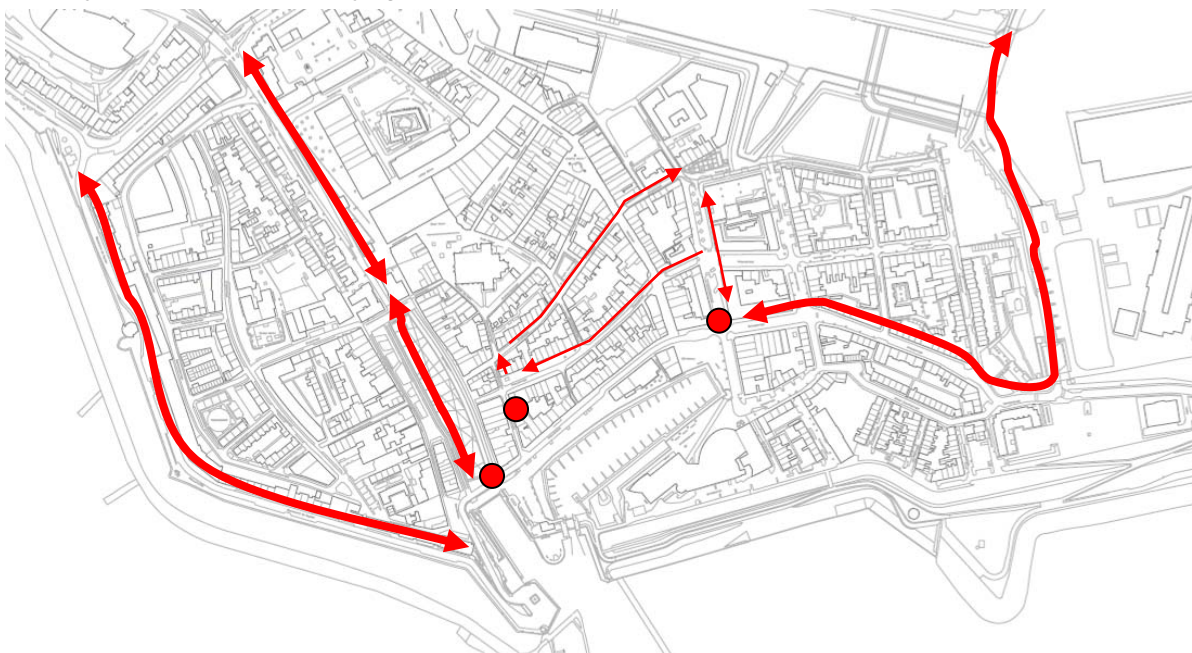


⊙ Verkeerscirculatie 'Sluiting Nieuwendijk'

Afsluiting van de Nieuwendijk voor het gemotoriseerd verkeer ter hoogte van de kruisingen:

- Nieuwendijk – Wilhelminastraat
- Nieuwendijk – BellamyPark

Deze sluiting komt voor bij diverse evenementen in de binnenstad waarbij een deel van het BellamyPark en de Nieuwendijk gebruikt worden.



Bijlage 8

Terugblik op de communicatie en inspraak op het concept VCP Binnenstad

Communicatie concept VCP Binnenstad

Het concept VCP Binnenstad heeft een aantal voorgestelde maatregelen met maatschappelijke gevolgen voor een groot deel van de inwoners, gebruikers en ondernemers in de Vlissingse binnenstad. Verkeer is een aspect waar iedereen mee te maken heeft en ingrijpen in een bestaande situatie zal vrijwel altijd leiden tot het verschuiven van verkeersstromen.

Op 22 mei 2012 is het concept VCP Binnenstad gepresenteerd aan de raadscommissie tijdens de periodieke presentatiebijeenkomst. De raadscommissie is geïnformeerd over de inhoud en het proces om te komen tot een plan voor de verkeerscirculatie en aanverwante onderwerpen voor de Vlissingse binnenstad. De raadscommissie heeft aangegeven het belangrijk te vinden dat de gemeente actief communiceert over het concept VCP Binnenstad en de voorgestelde maatregelen. Op deze wijze worden alle betrokkenen in de gelegenheid gesteld om te reageren op de voorgetelde plannen.

Wethouder Van Dooren heeft het verzoek van de raadscommissie om actief te communiceren overgenomen. Om betrokkenen te informeren over het concept VCP Binnenstad zijn de volgende acties uitgezet:

- 2 inloopbijeenkomsten
- persoonlijke uitnodiging voor inloopbijeenkomst aan alle adressen binnen het plangebied. In de brief wordt uitleg gegeven over de voorgestelde maatregelen in de omgeving en de mogelijkheden om in te spreken en mee te denken;
- straatstickers (stickers die wijzen op voorgestelde maatregelen in een bepaalde straat of gebied);
- 4 maal een publicatie in de Blauw Geruite Kiel met informatie over de(verkeers)maatregelen in de verschillende gebieden van de binnenstad;
- informatie via de website en mogelijkheid tot inspreken via de website.

Reacties VCP Binnenstad

De raadscommissie heeft aangegeven het belangrijk te vinden dat de gemeente Vlissingen actief zou communiceren over het concept VCP Binnenstad. Met diverse acties is hier invulling aan gegeven.

Mede door de actieve informatieverstrekking over het concept VCP Binnenstad is een groot aantal reacties ontvangen. In totaal zijn er ca. 180 reacties ontvangen. Onder andere bewoners, bezoekers, ondernemers en belangenvetegenwoordigers hebben een reactie ingediend. Daarnaast is er overleg gevoerd met de Politie Zeeland, de stadsgewestelijke brandweer, de Provincie Zeeland en Connexion.

Analyse en verwerking van de inspraak

De gemeente Vlissingen heeft alle reacties gebundeld in een inspraakschrift. De reacties zijn geanalyseerd en voorzien van een antwoord naar de insprekers. Het inspraakschrift geeft de reactie van de gemeente Vlissingen weer op de inspraakreactie en of deze heeft geleid tot het aanpassen van de voorgestelde maatregelen in het VCP Binnenstad.

Een dergelijk project, in combinatie met het relatief grote aantal insprekers, levert voor vele aspecten zowel voor als tegenstanders op. Hieronder is een weergave gegeven van de zaken die veelvuldig in inspraakreacties terug te vinden was. Op de volgende pagina is een weergave van de oorspronkelijk opgenomen maatregel en de wijziging na de inspraakperiode.

- concept VCP Binnenstad is logische doorvertaling van ambities die in GVVP opgenomen zijn;
- voorgestelde rijrichting op de Aagje Dekenstraat is niet optimaal voor de bereikbaarheid en economische vitaliteit van de Vlissingse binnenstad;
- voorgestelde rijrichting op de Nieuwendijk vermindert de bereikbaarheid van omgeving Nieuwendijk en Bellamypark;
- omdraaien van de rijrichtingen in de Nieuwstraat en het Groenewoud is onnodig;
- maatregel om vrachtverkeer deels te weren uit de Gravestraat is wenselijk.

Op de volgende pagina een overzicht van de voorgestelde maatregelen en verwerking na inspraak.

Opgenomen maatregel concept VCP	Reactie inspraak	Heroverweging	Wijziging maatregel
Ketenmobiliteit stimuleren door actuele microbewegwijzering	-	-	maatregel behouden
Doorloop voor voetgangers als kwaliteit	-	-	maatregel behouden (uitwerking in uitstallingsbeleid)
Realisatie vrijliggende fietsroute over het Scheldekwardier	-	-	maatregel behouden (uitvoering met realisatie verbindingsweg Scheldekwardier)
Realisatie fietspad Spuikomweg	positieve ontwikkeling voor bereikbaarheid CineCity en binnenstad (Bellamypark).	Niet voorziene investering.	maatregel vervallen
Verbetering verbinding Groene Boulevard – De Ruyterplein	-	Investering vervallen.	Mogelijkheid voor de markt om verbinding te verbeteren. Tevens opgenomen in 'Boulevardvisie'
Fietsen in het voetgangersgebied tussen 18:00 en 10:00 uur	aandacht gevraagd voor handhaving scooters, brommers, etc.	-	maatregel behouden
Gemengd gebruik van het Spuiplein	-	-	maatregel behouden
Gemengd gebruik fietsers en voetgangers in de Walstraat - Zuid	Overwegend negatieve reacties. Vrees voor overlast en aantasting karakter.	maatregel heeft onvoldoende draagvlak	maatregel vervallen
Bewustwordingscampagne 'niet fietsen in voetgangersgebieden'	-	-	maatregel behouden
Instellen eenrichtingsverkeer Nieuwendijk en verkeersmaatregelen Groenewoud – Nieuwstraat en omliggende straten	Overwegend negatieve reacties. Bewoners vrezen onnodig omrijden en zien geen toegevoegde waarde. Postieve gevolgen voor de Gravestraat onderkent, maar weinig op gereageerd als positieve maatregel.	maatregel heeft onvoldoende draagvlak onder bewoners en ondernemers. Bezien of andere maatregelen verkeerssituatie in de Gravestraat / binnenstad een impuls kunnen geven.	maatregel vervallen. Vervangende maatregel is het onderzoeken of een systeem van selectieve toegankelijkheid positieve gevolgen heeft voor de Vlissingse binnenstad.
Enrichtingsverkeer op de Coosje Buskenstraat, Aagje Dekenstraat in de richting van het Scheldekwardier	Overwegend negatieve reacties. Bewoners vrezen onnodig omrijden en zien geen toegevoegde waarde. Daarnaast is aangegeven dat de positieve economische gevolgen groter zijn met een andere variant.	Heroverweging gemaakt op basis van de inspraak. Vanuit verschillende disciplines bezien wat de meest gunstige variant is ten behoeve van de economische vitaliteit en leefbaarheid van de binnenstad.	Voorstel om verkeer vanaf de verbindingsweg over het Scheldekwardier via de Aagje Dekenstraat en Coosje Buskenstraat door te laten rijden tot de kruising Spuistraat. Fonteyne goed bereikbaar. Positief voor OV. Infrastruor dient aangepast te worden.
Venstertijdenregeling bevoorrading Bellamypark	-	-	maatregel behouden
Inrijverbod voor vrachtverkeer in de Gravestraat	Maatregel positief ontvangen. Overlast van zwaar verkeer lijkt reeds verminderd.	Maatregel vooruitlopend op definitief VCP uitgevoerd.	maatregel behouden
Aantal fietsparkeervoorzieningen op strategische locaties uitbreiden	Maatregel positief ontvangen.	-	maatregel behouden
Stimuleren tot het gebruik van de (bewaakte) fietsstalling	-	-	maatregel behouden
Verhoging bezetting 'Scheldeplein' en 'De Fonteyne'	-	-	maatregel behouden
Uitbreiding parkeervoorzieningen in het Scheldekwardier en aan de Commandoweg	Aandacht gevraagd voor groene invulling van het terrein.	In planvorming onderzoeken van mogelijkheden 'parkeren in groene setting'	maatregel behouden
Instellen 'achteraf betalen' op parkeerterrein Kenau Hasselaarstraat	-	-	maatregel behouden
Instellen van een laag dagtarief op parkeerterreinen oostzijde binnenstad	Maatregel positief ontvangen.	Mogelijkheden tarifiering en gebruik meenemen in herijking parkeerbeleid.	maatregel behouden
Evaluatie parkeerbeleid en ondersteuning ontwikkeling innovatieve parkeeroplossingen	-	-	maatregel behouden. Evaluatie parkeerbeleid en korte termijn maatregelen in 2013 uitwerken.
Realisatie laad- en losvoorzieningen op het Zeemanserve	-	-	maatregel behouden
Bereikbaarheid laad- en loslocatie Houtkade	-	-	maatregel behouden. Meenemen in planvorming 'zorgcluster' op de kop van het Dok.
Herinrichten Aagje Dekenstraat ten behoeve van laden en lossen	Maatregel positief ontvangen, met name vanuit de hulpdiensten.	In de heroverweging van de verkeerscirculatie op de betreffende route is ook een infrastructurele aanpassing voorzien.	Aanpassing van de infrastructuur is voorzien in aansluiting op de realisatie van de verbindingsweg over het Scheldekwardier. Dit ten behoeve van een verkeerscirculatie die van economisch toegevoegde waarde is voor de Vlissingse binnenstad.
Verbetering laad- en losvoorzieningen Spuiplein	Positief dat dit aangepakt wordt en verzoek om dit prioriteit te geven.	-	maatregel behouden
Onderzoek regionale stadsdistributie	-	Onderzoek reeds afgerond resultaten opnemen in het VCP.	Acties en aanbevelingen zoals in rapportage van onderzoek naar regionale stadsdistributie opnemen in het VCP.
Winterparkeren op het De Ruyterplein en de Nieuwendijk	Gemengde reacties.	Minder winterparkeerplaatsen op de Nieuwendijk. Winterparkeren op het De Ruyterplein reguleren.	De Ruyterplein inrichten als winterparkeervoorziening. Oog houden voor de ruimtelijke kwaliteit.
Uitbreiding van de sluiting voor het gemotoriseerde verkeer op de boulevards in de zomerperiode (juli en augustus)	Gemengde reacties. Geen meerderheid voor afsluiting of tegen afsluiting. Horecaondernemers tegenstand van afsluiting. Veel gevraagd naar flexibeler systeem van afsluiting voor specifieke doelgroepen.	Geen draagvlak voor het vaker afsluiten van de boulevards in het zomerseizoen. Horecaondernemers tegenstand. Eerst verlevendige en vervolgens evt. vaker afsluiten. Dit opnemen in de Boulevardvisie. VCP continueert het huidige regime van zondagsluiting.	Huidige regime van zondagsluiting continueren. Meer aandacht voor koppeling evenementen/activiteiten met sluiting.
Inzet van transferium Veerhavenweg bij grootschalige evenementen	-	-	maatregel behouden
Nauwe samenwerking tussen organisatoren, hulpdiensten en de gemeente Vlissingen ten aanzien van verkeersplannen voor grootschalige evenementen	-	-	maatregel behouden