

Mobiliteitsplan Zeeland 2017-2019

Bijlagenboek

ONTWERP

- ONTWERP -

MOBILITEITSPLAN ZEELAND 2017-2019
Bijlagenboek

Inhoudsopgave

A. Effecten, Doelen en indicatoren	3
B. Kaartmateriaal	9
C. Kwaliteitstoets Zeeuwse wegennetten	31
C.1. Aanleiding en proces kwaliteitstoetsen wegencategorisering	31
C.2. Samenvatting onafhankelijke kwaliteitstoets buiten de bebouwde kom	31
C.3. Status wegencategoriseringsplan	33
C.4. Hoe gaan we om met het wegencategoriseringsplan; werkwijze op hoofdlijnen	34
D. Beschrijving 5 prioritaire Zeeuwse routenetwerken	37
D.1. Kwaliteitstoetsen categorisering en vormgeving	37
D.2. Kwaliteitsnet goederenvervoer	37
D.3. Kwaliteitsnet landbouwverkeer	38
D.4. Hoofdnet openbaar vervoer / bus	39
D.5. Hoofdnet utilitair fietsverkeer	39
D.6. Prioriteiten per netwerk	40

A. Effecten, Doelen en indicatoren

Thema / Onderwerp	Maatschappelijk Effect	Doel	Activiteit	Indicatoren
Waar gaat het over?	Wat is het nut voor de samenleving?	Wat wil de Provincie met de eigen inbreng bereiken?	Wat gaat de Provincie doen om het doel te bereiken?	Waarmee meet de Provincie het resultaat?
Mobiliteit algemeen				
Leefbaarheid	Het overbruggen van afstanden moet geen belemmering zijn voor Zeeuwen.	Alle Zeeuwen een mobiliteitsgarantie bieden	Bovenlokale voorzieningen ruimtelijk inpassen in de hoofdnetwerken van openbaar vervoer, fiets en auto. Optimaal gebruik maken van innovaties, zowel sociale (zelforganiserende samenleving), digitale (mindere fysieke verplaatsingen) als technische (e-bikes, zelfrijdende auto's).	Oordeel inwoners over hun mobiliteit (uit Staat van Zeeland?)
Leefbaarheid	Zeeuwen moeten op een prettige manier kunnen wonen en leven.		Idem	Oordeel inwoners over hinder als gevolg van mobiliteit (uit Staat van Zeeland)
Sterke Netwerken				
Hoofdnetwerk	Automobilisten kunnen zich vlot verplaatsen over betrouwbare hoofdwegen.	Een snel en betrouwbaar hoofdnetwerk over de weg	Aandacht voor snelheid in de hoofdstructuur. Inrichten hoofdnetwerk volgens de ideale variant van de Basiskenmerken Wegontwerp	Gemiddelde snelheid t.o.v. toegestane snelheid en (te ontwikkelen) bereikbaarheidsindicator. Aantal km dat voldoet aan ideale variant / aantal km hoofdnetwerk
Overige wegen: gebiedsontsluitingswegen	Goede inrichting van de wegen	Wegen moeten snel, betrouwbaar en veilig zijn.	De gebiedsontsluitingswegen die niet horen bij het hoofdwegennet volledig inrichten volgens de minimale variant van de Basiskenmerken Wegontwerp.	Aantal km dat voldoet aan minimale variant / aantal km gebiedsontsluitingswegen
Verkeer: Hoge rijsnelheden	Minder hinder van doorgaand verkeer	Hinder door doorgaand verkeer door kernen vanwege hoge rijsnelheden verminderen	Snelheidsaanpak voor doorgaand verkeer door kernen in Zeeland (ROVZ).	Procesindicator: stand van zaken snelheidsaanpak
Sterke Netwerken	Knelpunten voor toeristen met autovervoer aanpakken	Knelpunten of vertragingen van toeristen met autovervoer op weg naar de Zeeuwse bestemming bepalen.	Onderzoeken of toeristen met de auto knelpunten of vertragingen ondervinden op weg naar Zeeland en de invloed op de waardering en eventueel vervolgebzoek. Mogelijke (combinaties van) maatregelen in kaart brengen en meenemen in de investeringsstrategie.	Files tussen herkomst toeristen en bestemming Zeeland Waardering toeristen over reis naar Zeeland
Openbaar Vervoer				
Kernnet openbaar vervoer	Betaalbaar en beschikbaar openbaar vervoer	Een snel en betrouwbaar hoofdnetwerk per openbaar vervoer	Ingrijpen om het openbaar vervoer betaalbaar en - waar er vraag is - beschikbaar te houden.	Aantal dienstregelingsuren en dienstregelingskilometers per jaar Reizigersopbrengsten per maand en cumulatief per jaar

Thema / Onderwerp	Maatschappelijk Effect	Doel	Activiteit	Indicatoren
Waar gaat het over?	Wat is het nut voor de samenleving?	Wat wil de Provincie met de eigen inbreng bereiken?	Wat gaat de Provincie doen om het doel te bereiken?	Waarmee meet de Provincie het resultaat?
Kernnet openbaar vervoer	Kwalitatief hoogstaande en snelle verbindingen	Een snel en betrouwbaar hoofdnetwerk per openbaar vervoer	Doorzetten ontwikkeling naar kwalitatief hoogstaande en snelle verbindingen in de huidige concessieperiode tot en met 2024.	Gemiddelde snelheid (of reistijd) van het busvervoer over het kernnet gerelateerd aan de g de auto.
Kernnet openbaar vervoer	Beter bedienen van de vraag, leveren van meer kwaliteit en een doelmatige inzet van middelen.	Ontwikkelingsmogelijkheden uit het concessiebeheer benutten	Van 2015 tot en met 2024 verzorgt Connexxion het openbaar vervoer over de weg in Zeeland. Binnen de concessie ontwikkelen we het kernnet verder door.	Reizigerskilometers per zitplaatskilometer en per dienstregelingsuur per lijn. Algemene klantwaardering (per jaar).
Knooppunten en ketenmobiliteit	Goede haltevoorzieningen en ketenmobiliteit	Uiteenlopende vervoerwijzen laten aansluiten op het kernnet openbaar vervoer.	Ketenmobiliteit faciliteren en investeren in knooppunten. Halteplan verder uitwerken en uitvoeren, in nauw overleg met de verantwoordelijke wegbeheerders.	Stand van zaken uitvoering halteplan.
Bedrijvigheid				
Landbouwverkeer: kwaliteitsnet	Een bereikbaar, veilig en leefbaar Zeeland.	Het op elkaar laten aansluiten van het landbouwroutenetwerk en landbouwconcentraties (locaties voor verwerking, opslag en distributie van landbouwproducten, loon- en mechanisatiebedrijven en regionale mestopslag).	Aan landbouw gerelateerde bedrijven vragen zich te vestigen aan het kwaliteitsnet landbouwverkeer of het kwaliteitsnet goederenvervoer.	Verkeerstellingen landbouwverkeer (8 meetpunten) Ontwikkeling landbouwgerelateerde bedrijven met locatie
Vaarwegen, corridormanagement voor de binnenvaart	Minder kosten en betere concurrentiepositie voor de binnenvaart.	Snellere, betrouwbare reistijden door het verminderen van de wachttijden voor de binnenvaart	De provincie stimuleert door corridormanagement optimaal gebruik van de vaarwegen en de sluizen.	Reistijd vaarwegen Wachttijden (ligtijden) binnenvaart
Zeehavens	Verbeteren Zeeuws vestigingsklimaat voor bedrijven	Multimodale achterlandverbindingen verbeteren voor de Zeeuwse havens (Terneuzen en Vlissingen-Oost)	Werken aan de bereikbaarheid en bijbehorende voorzieningen door optimale achterlandverbindingen voor zeehavens met keuze uit verschillende modaliteiten (vervoersalternatieven).	Procesindicator: besluitvorming per netwerk over vergroting capaciteit
Spoorwegen	Bedrijven willen optimale logistieke keuzes kunnen maken	Ontwikkelingen in de havens stimuleren door achterlandverbindingen over het spoor te verbeteren	Sterke lobby naar Rijk en Europa voor verbetering van de spoorwegen met België en voor kwaliteit van het spoorgoederenvervoer	Procesindicator: voortgang in te nemen stappen Goederenvervoer over het spoor

Thema / Onderwerp	Maatschappelijk Effect	Doel	Activiteit	Indicatoren
Waar gaat het over?	Wat is het nut voor de samenleving?	Wat wil de Provincie met de eigen inbreng bereiken?	Wat gaat de Provincie doen om het doel te bereiken?	Waarmee meet de Provincie het resultaat?
Goederenvervoer: kwaliteitsnet	Tevredenheid bedrijven over Zeeuwse wegverbindingen	Bundeling van het goederenvervoer op hoofdwegen en een goede bereikbaarheid van de belangrijkste economische centra.	Investeren in de verbindingen met veel vrachtverkeer. Bevorderen dat grootschalige bedrijventerreinen, binnenhavens en winkelcentra aan het kwaliteitsnet goederenvervoer liggen (of worden daar direct door ontsloten).	Verkeerstellingen; intensiteit vrachtverkeer op kwaliteitsnet in vergelijking met wegen die daar niet toe behoren.
Verkeer: Doorgaand vrachtverkeer	Minder last van verkeer	Zo weinig mogelijk doorgaand verkeer in Zeeland	Het doorgaande vrachtverkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in Zeeland via snelwegen om Zeeland heen blijven leiden. Monitoren doorgaande vrachtverkeer en één keer in de vier jaar specifiek in kaart brengen.	Doorgaand vrachtverkeer in Zeeland
Reistijd	Minder opstoppingen en vertragingen bij calamiteiten op de hoofdwegen	Betrouwbare reistijden en optimale benutting van de weginfrastructuur	Verkeersmanagement: diverse acties w.o. levering informatie aan NDW t.b.v. navigatiesystemen, incidentmanagement, informatiepanelen of actiewagens	Oordeel reizigers over informatievoorziening.
Mobiliteitsmanagement	Minder verkeer op wegen	Verkeersdruk verminderen	Stimuleren van carpoolen tussen Terneuzen, het Maintenance Valuepark en Dow ter vermindering van de verkeersdruk in de spits.	Verkeersdruk tussen Terneuzen, het Maintenance Valuepark en Dow
Mobiliteitsmanagement	Minder verkeer op wegen	Verkeersdruk verminderen	Mobiliteitsmanagement inzetten bij nieuwe afslag van de A58 bij Goes om de druk op wegen van en naar Goes af te nemen.	Verkeersdruk op wegen van en naar Goes
Beleven				
Fietsen	Fiets gebruiken als ideale manier om Zeeland te beleven.	Stimuleren van fietsgebruik om Zeeland te beleven.	Investeren in innovatieve concepten om fietsgebruik te stimuleren. Zoeken naar een mix van verschillende grotere projecten en kleinere, meer lokale initiatieven.	- Aantal initiatieven met resultaat - Fietsgebruik per doelgroep - Gemiddeld afgelegde afstand (actie telweek) Kwaliteitsbeoordeling (fietsende) toeristen/recreanten over beleving Zeeland
Beleven: Kennisagenda (activiteit 4a)	Mobiliteitsbeleid waarmee Zeeland optimaal is te beleven.	Meer weten over de rol van toeristisch vervoer en de succes- en faalfactoren van beleid en projecten. Inzicht krijgen in de effectiviteit van mobiliteitsbeleid en -maatregelen op het gebied van Beleven. Deze kennis benutten in de verschillende ontwikkelprojecten (4b tot en met 4f).	Ontwikkelen van een Kennisagenda Beleven: een bundeling van bestaande en nieuwe kennis op het gebied van mobiliteitsgedrag van toeristen en recreanten. Starten van een aantal concrete 'ontwikkelprojecten' bedoeld om meer kennis op te doen.	Procesindicator: stand van zaken Kennisagenda Beleven Per initiatief invloed ontwikkelproject op waardering van Zeeland door recreanten bepalen.

Thema / Onderwerp	Maatschappelijk Effect	Doel	Activiteit	Indicatoren
Waar gaat het over?	Wat is het nut voor de samenleving?	Wat wil de Provincie met de eigen inbreng bereiken?	Wat gaat de Provincie doen om het doel te bereiken?	Waarmee meet de Provincie het resultaat?
Beleving van het landschap in recreatieve gebieden	Beleving, gezondheid en plezier bij recreatie.	Een hogere waardering van de recreant na het nemen van de maatregelen (nulsituatie bepalen) en/of Versterken van de recreatieve, landschappelijke en natuurlijke waarden van recreatieve gebieden.	Mogelijke maatregelen zijn: zie actie 4f	Waardering van de recreant voor het desbetreffende recreatieve gebied
Beleving van het landschap in recreatieve gebieden	Meer ruimte voor fietsers en voetgangers in autoluwe gebieden.	Autogebruik in verkeersluwe gebieden ontmoedigen.	Mogelijke maatregelen zijn: zie actie 4f.	Verkeerstellingen (auto en fiets)
Externe bereikbaarheid	Voor dagrecreanten en verblijfsrecreanten moet het aantrekkelijk zijn Zeeland te beleven, bezoeken en ontdekken.	Dag- en verblijfsrecreanten kunnen zich snel en veilig in Zeeland verplaatsen.	Sterke netwerken moeten een goed en betrouwbaar hoofdnetwerk aan verkeersverbindingen bieden.	Reistijden en snelheden (specifiek in zomer en in weekend) t.o.v. reistijden op werkdagen
Toeristische mobiliteit: Mobiliteitskeuzen en -gedrag recreanten en toeristen	Voor dagrecreanten en verblijfsrecreanten moet het aantrekkelijk zijn Zeeland te beleven, bezoeken en ontdekken.	Beïnvloeden mobiliteitskeuzen en -gedrag recreanten en toeristen. Het percentage recreanten en toeristen dat bij interne verplaatsingen de auto gebruikt, is lager dan nu (nulsituatie).	<ul style="list-style-type: none"> * Ontwikkelen digitale toepassingen die toeristen en recreanten helpen bij de keuze voor een passende en gewenste vervoerwijze. * Ontwikkelen Innovatieve fietsconcepten * Verkeersveilig medegebruik van fietspaden is onderzocht en er zijn maatregelen uitgevoerd om het verkeersveilig medegebruik te bevorderen. * Er zijn minimaal vier projecten uitgevoerd uit 4f Groene Ruimte voor Beleven 	% recreanten en toeristen dat bij verplaatsingen binnen Zeeland de auto gebruikt (afhankelijk van de verschillende activiteiten)
Wonen en Leven				
Bereikbaarheid bovenlokale voorzieningen	Goede bereikbaarheid van bovenlokale voorzieningen, met name zorg- en onderwijsinstellingen.	Locatiekeuze en bereikbaarheid beïnvloeden (zowel fysiek als digitaal)	Van bovenlokale voorzieningen wordt gevraagd dat zij zich vestigen aan bestaande netwerken. Ze moeten bereikbaar zijn voor mensen uit een steeds grotere omgeving - over de weg én digitaal.	Tevredenheid over bereikbaarheid van bovenlokale voorzieningen (op basis van 'De Staat van Zeeland').
Zelfredzaamheid. Mobiliteit op maat.	Zelfredzaamheid van mensen	Stimuleren van de zelfredzaamheid om te voorzien in de vervoersbehoefte. Zelfredzaamheid ondersteunen en maatwerk bieden.	Kleinschalige initiatieven faciliteren in 2017-2019 om voor vervoersarmen een passende oplossing te vinden waarbij de nadruk ligt op de bereikbaarheid van voorzieningen.	Het aantal vervoersinitiatieven dat (door bewoners) wordt opgestart.

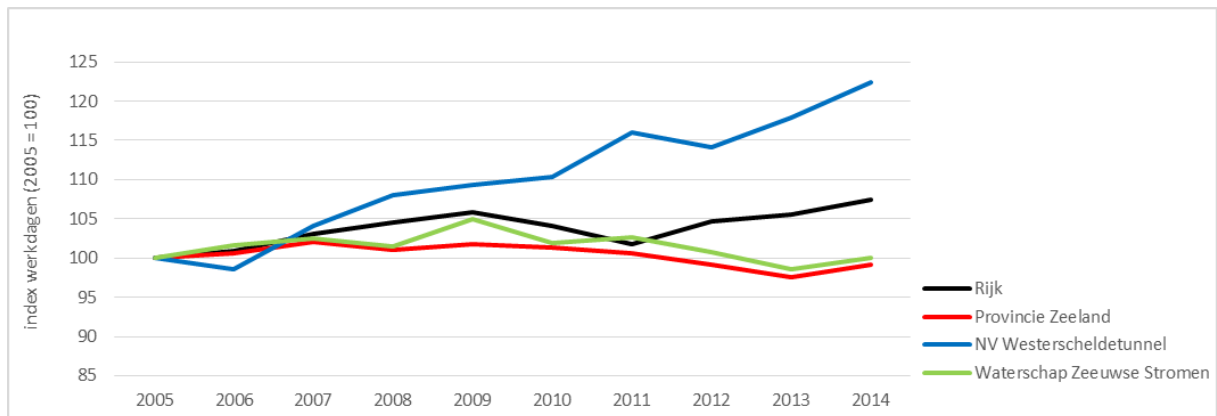
Thema / Onderwerp	Maatschappelijk Effect	Doel	Activiteit	Indicatoren
Waar gaat het over?	Wat is het nut voor de samenleving?	Wat wil de Provincie met de eigen inbreng bereiken?	Wat gaat de Provincie doen om het doel te bereiken?	Waarmee meet de Provincie het resultaat?
Zelfredzaamheid. Mobiliteit op maat.	Zelfredzaamheid van mensen	De zelfredzaamheid bevorderen van mensen die voor hun mobiliteit afhankelijk zijn van anderen. Zelfredzaamheid ondersteunen en maatwerk bieden.	Goede en kansrijke initiatieven uit de samenleving stimuleren, faciliteren en verzamelen in een databank. Succesvolle initiatieven actief delen met doelgroepen.	Initiatieven en hun resultaten (meer zelfredzame mensen) vastleggen en actief delen
Zelfredzaamheid. Mobiliteit op maat.	Zelfredzaamheid van mensen	De zelfredzaamheid bevorderen van mensen die voor hun mobiliteit afhankelijk zijn van anderen. Zelfredzaamheid ondersteunen en maatwerk bieden.	1) Reisprofielen 'vervoersarmen' en scholieren in kaart brengen 2) vervoersconcepten (door)ontwikkelen en kansrijke pilots testen.	Reisprofiel vervoersarmen Reisprofiel scholieren
Verkeersveiligheid				
Verkeersveiligheid algemeen	Vermindering van het aantal verkeersslachtoffers	Ambitie: Nul (vermijdbare) ernstige verkeersslachtoffers.		Aantal verkeersslachtoffers per jaar in Zeeland (doden en ernstig gewonden (ziekenhuisopname "categorie" 2 en hoger))
Verkeersveiligheid, medegebruik van fietsinfrastructuur	Vermindering van het aantal verkeersslachtoffers	Verkeersveiligheid van de fietsinfrastructuur verbeteren (veiligere fietsroutes).	Onderzoek (on)veiligheid op fietspaden door (recreatief) medegebruik en maatregelen ontwikkelen waarbij gekeken wordt naar een combinatie van maatregelen betreffende infrastructuur en gedragsverandering.	Aantal geregistreerde slachtofferaantallen op fietspaden verdeeld naar ernst, locatie en vervoerswijze.
Veilig gedrag in het verkeer: Hoge rijsnelheden	Vermindering van het aantal verkeersslachtoffers	Verkeersveiligheid verbeteren. Ambitie: Nul (vermijdbare) ernstige verkeersslachtoffers.	Hoge rijsnelheden aanpakken via een combinatie van burgerparticipatie, gedragsbeïnvloeding, infrastructurele ingrepen en handhaving. In 2017 wordt deze aanpak van ROVZ overgedragen aan wegbeheerders en Veilig Verkeer Nederland (VVN).	Topsnelheid t.o.v. gemiddelde snelheid (per weggedeelten) Percentage van het verkeer met een hogere snelheid dan de toegestane snelheid
Veilig gedrag in het verkeer: gebruik fiets	Vermindering van het aantal verkeersslachtoffers	Veiliger gebruik van de fiets	Onder leiding van ROVZ onderzoek naar mogelijke maatregelen, voorlichting en educatie en infrastructurele maatregelen voor jonge (tot 25 jaar) en oudere fietsers.	Aantal geregistreerde slachtofferaantallen verdeeld naar ernst, locatie en oorzaak waarbij een fiets is betrokken.
Veilig gedrag in het verkeer: aandacht en alertheid achter het stuur	Vermindering van het aantal verkeersslachtoffers	Veiliger gedrag in het verkeer	Onder andere ROVZ project 'Aandacht en alertheid achter het stuur': handhaving en voorlichting over het gevaar van smartphonegebruik in het verkeer.	Gebruik van elektronische middelen in het verkeer per vervoerwijze en per doelgroep Aantal geregistreerde slachtofferaantallen per vervoerwijze en per doelgroep

B. Kaartmateriaal

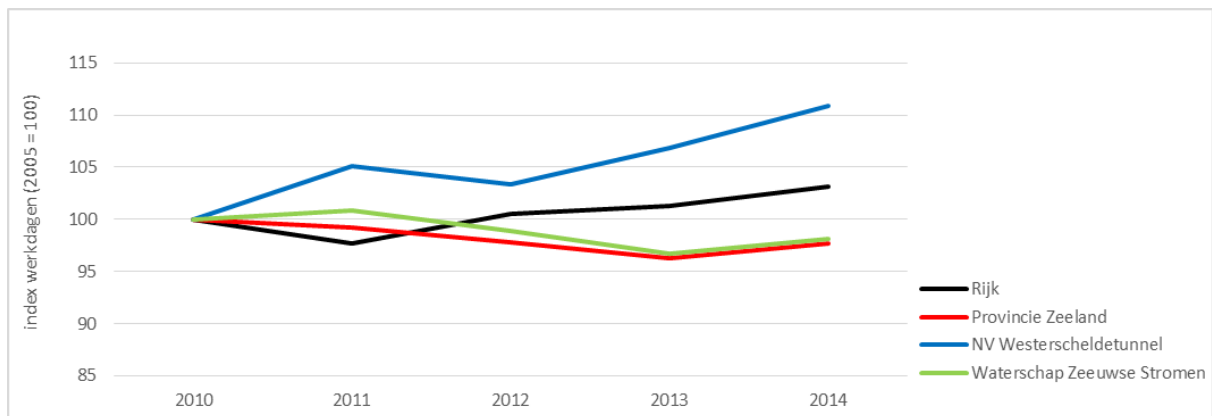
Wegbeheerders in Zeeland



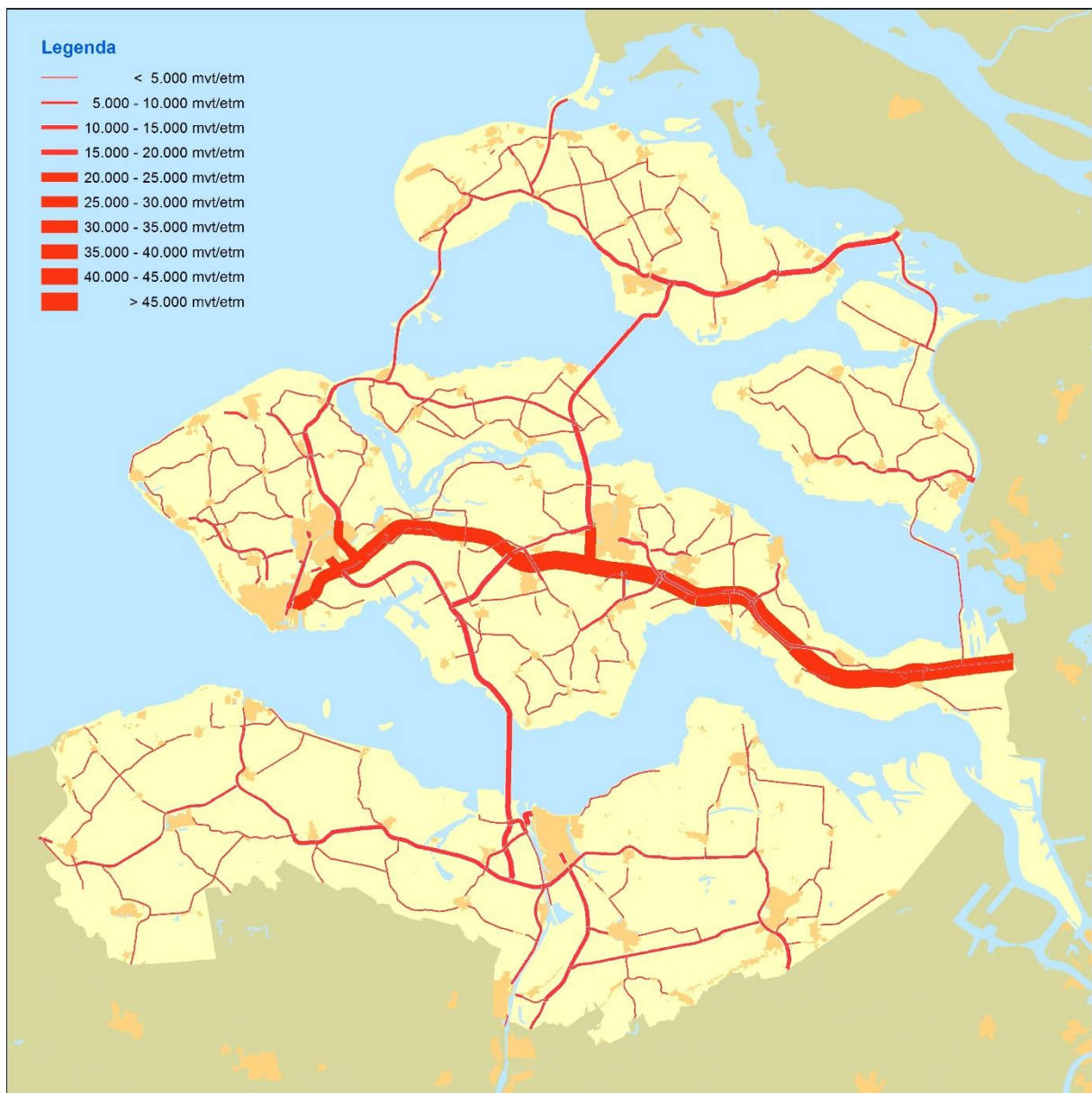
Algemeen



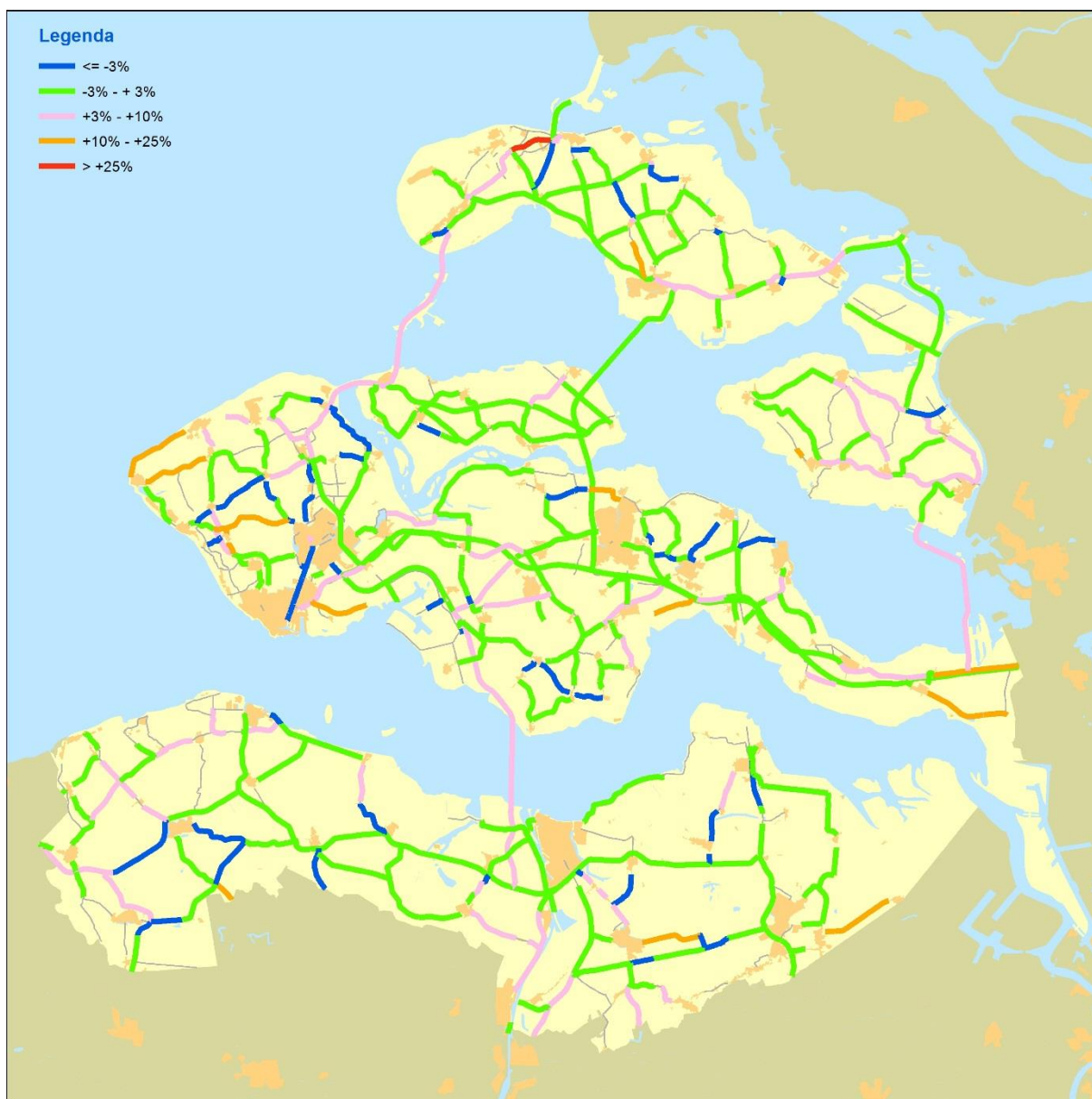
Ontwikkeling van het verkeer in Zeeland 2005 - 2014



Ontwikkeling van het verkeer in Zeeland 2010 - 2014



Verkeersstromen 2014 (gemiddelde werkdag)



Verhouding jaargemiddelde intensiteit 2013 - 2014

Sterke Netwerken



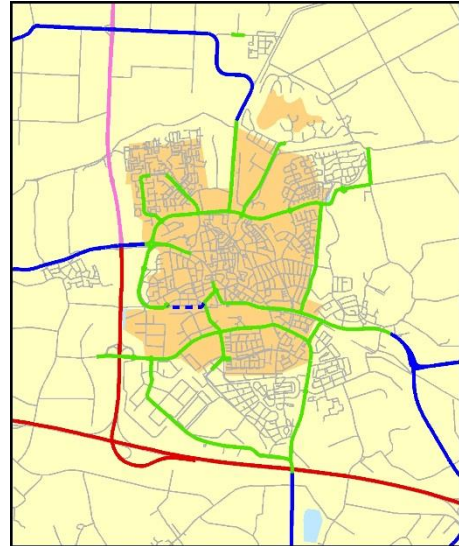
Hoofdwegennet in en rond Zeeland



Wegencategorisering Zeeland plus omliggend gebied (zie voor Walcheren aparte kaartbijlage met netwerkvarianten onder bijlage C)



Wegencategorisering Middelburg - Vlissingen



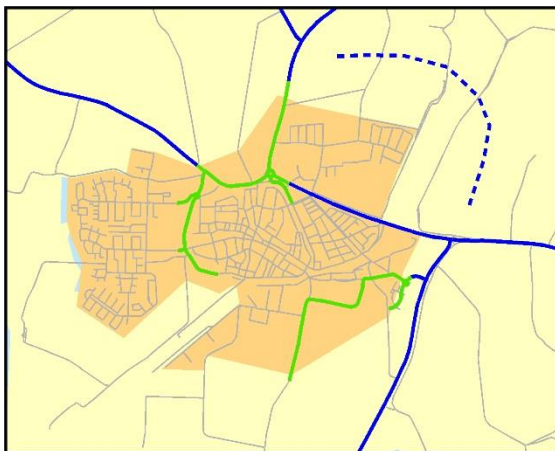
Wegencategorisering Goes



Wegencategorisering Hulst



Wegencategorisering Terneuzen



Wegencategorisering Zierikzee

Legenda

- Nationale Stroomweg
- Regionale Stroomweg
- Gebiedsontsluitingsweg buiten de kom
- Gebiedsontsluitingsweg binnen de kom
- - - Aan te leggen Gebiedsontsluitingsweg
- Verbindende weg buiten Zeeland
- Resterende wegen zijn Erftoegangsweg



Logistieke landbouwroutes



Kwaliteitsnet goederenvervoer



Utilitair fietsnetwerk



Hoofdnetwerk openbaar vervoer

Bedrijvigheid

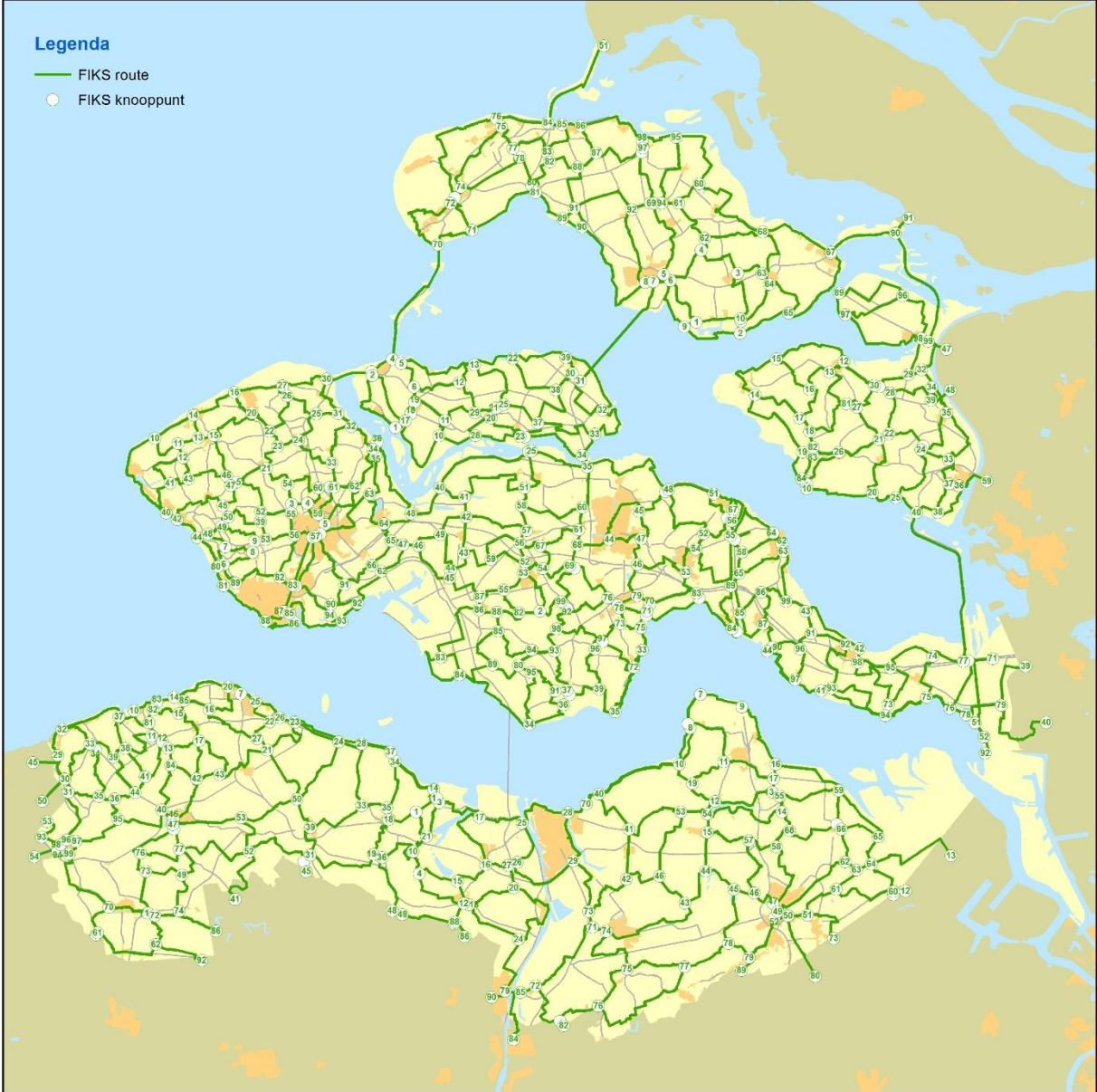


Spoorverbindingen voor personen- en goederenverkeer

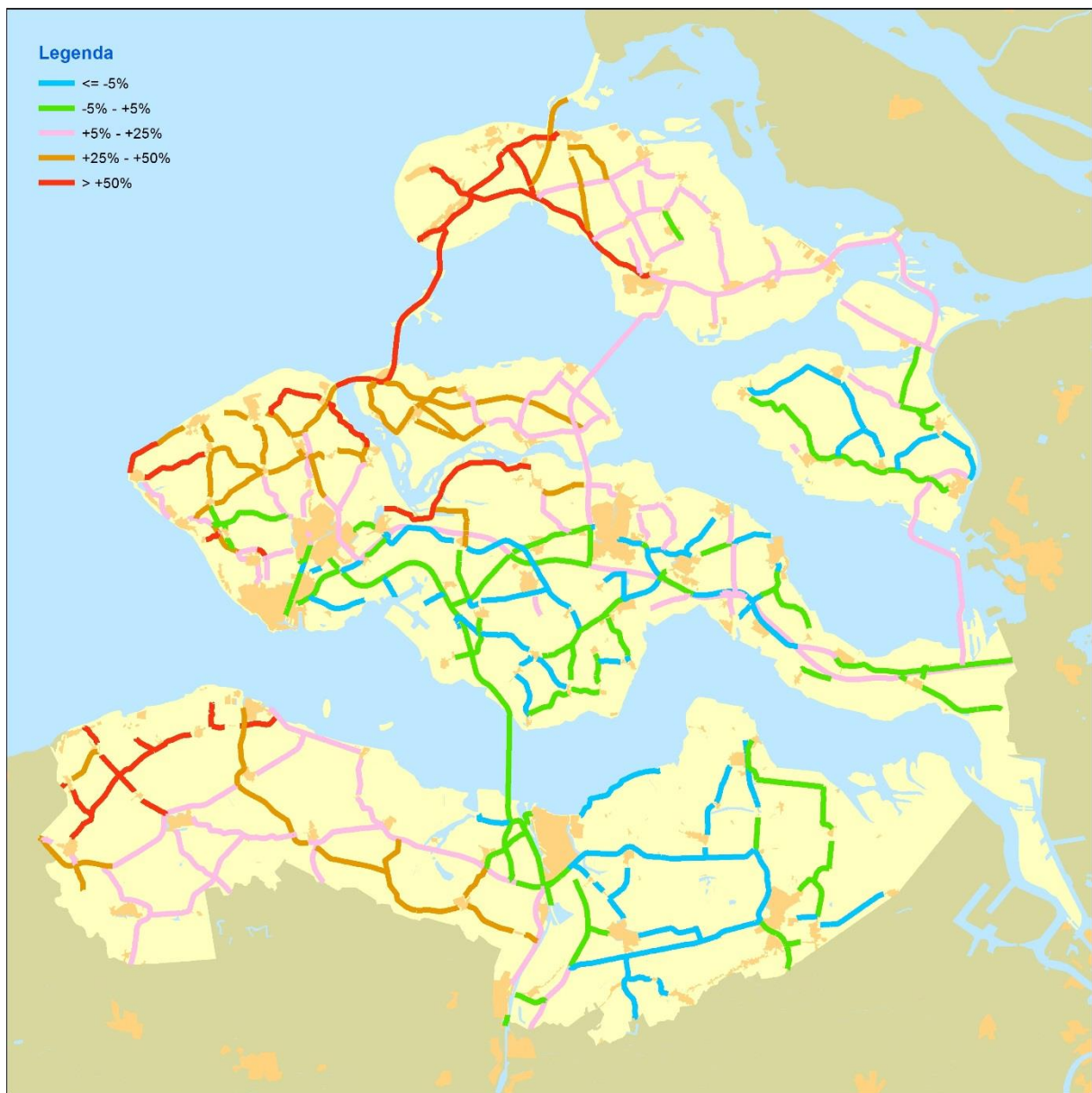


Scheepvaart 2013 (Bron Rijkswaterstaat)

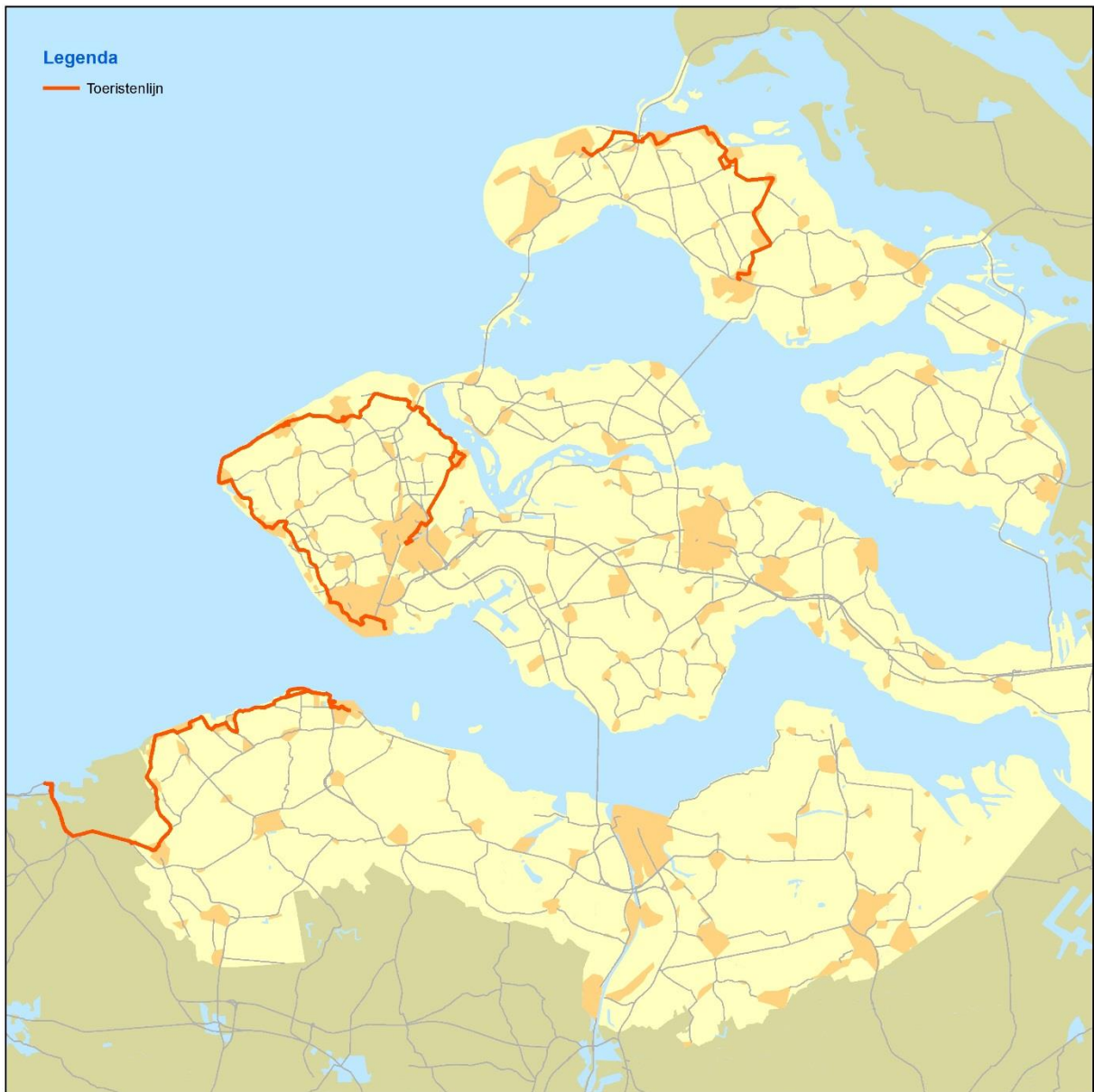
Beleven



FIKS netwerk fiets-knooppuntensysteem 2015

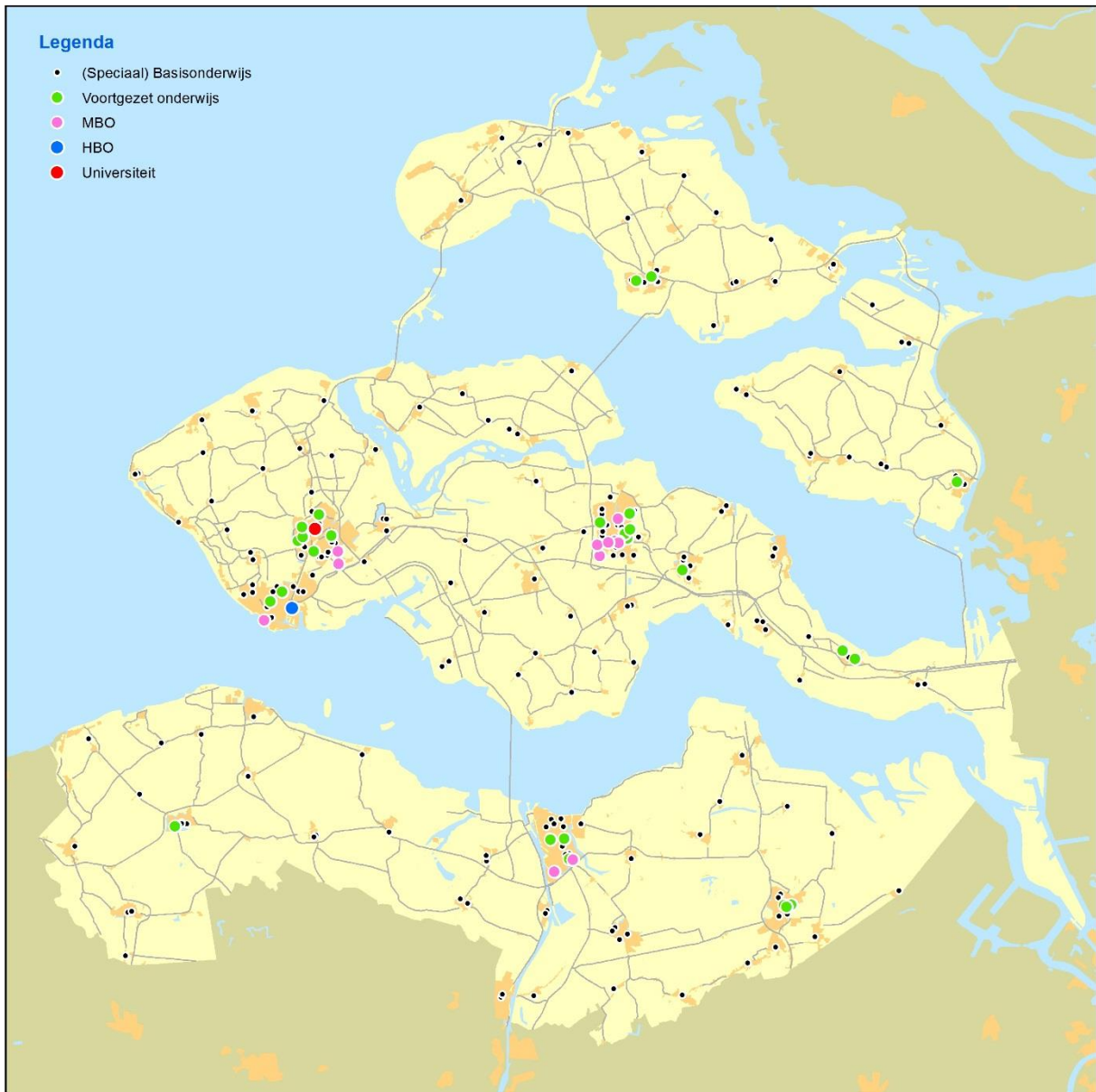


Verhouding zomerverkeer – jaargemiddelde 2014



Toeristenlijnen openbaar vervoer (tijdens zomerperiode) 2015

Wonen en Leven



Onderwijsinstellingen (bron: Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap / DUO 2014)



Zorginstellingen



Scholieren - en buurtbuslijnen openbaar vervoer 2015

C. Kwaliteitstoets Zeeuwse wegennetten

C.1. Aanleiding en proces kwaliteitstoetsen wegencategorisering

Op basis van het Beleidsplan Verkeersveiligheid 2010 -2020, zijn door de partners van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland op 26 april 2012 werkafspraken ondertekend, om de gezamenlijke ambitie "op weg naar nul vermijdbare verkeersslachtoffers" in te vullen. Via een aantal programmalijnen, waaronder het programma Infrastructuur wordt daar inhoud aan gegeven. In de werkafspraken is voor het programma Infrastructuur een vijf stappen plan vastgelegd, te beginnen met het uitvoeren van kwaliteitstoetsen op de bestaande wegencategoriseringsplannen voor buiten en binnen de kom.

Een wegencategoriseringsplan is een plan van de wegbeheerders waarin per weg de verkeersfunctie van die weg staat aangegeven en wat de samenhang is van die weg binnen het netwerk van wegen. Bij een bepaalde verkeersfunctie hoort een bepaalde vormgeving van de weg, worden bepaalde verkeerssoorten wel of niet toegelaten en hoort een bepaald gebruik en gedrag door de weggebruiker. Het is uitermate van belang dat vooral de wegbeheerders buiten de bebouwde kom dezelfde visie hebben met betrekking tot de toegekende verkeersfunctie en de vormgeving van de weg. Voor buiten de bebouwde kom is het doel om, voor alle wegbeheerders samen, één samenhangend wegencategoriseringsplan te maken dat bij alle wegbeheerders draagvlak heeft. Door één gezamenlijke visie te ontwikkelen op het gebied van wegencategorisering en die ook daadwerkelijk met goede infrastructuur in te richten, dragen we gezamenlijk bij aan een goede bereikbaarheid en kwalitatief optimale verkeersveiligheid.

C.2. Samenvatting onafhankelijke kwaliteitstoets buiten de bebouwde kom

In 2012 en 2013 is de categorisering van alle Zeeuwse wegen, voor zowel binnen- als buiten de bebouwde kom en de samenhang binnen het wegennetwerk onafhankelijk en systematisch getoetst door een verkeerskundig bureau. Dit is gebeurd in samenspraak met alle wegbeheerders in Zeeland. Alle wegen zijn via eenduidige criteria ingedeeld naar *gewenste* wegcategorie: stroomweg, gebiedsontsluitingsweg en erftoegangsweg. Voor het algemene beeld, de stroomwegen zijn wegen met een snelheidslimiet van 100 km/h of hoger (120 en 130 km/h). De gebiedsontsluitingswegen zijn de 80 km/h wegen en de erftoegangswegen buiten de bebouwde kom zijn 60 km/h.

In onderstaande kaart zijn de stroom- en de gebiedsontsluitingswegen aangegeven. De overige wegen zijn erftoegangsweg.

De vigerende wegencategoriseringsplannen van waterschap Scheldestromen, NV Westerscheldetunnel, Zeeland Seaports, Rijkswaterstaat en provincie zijn getoetst of nieuw gemaakt.

De toetsing bestond uit het maken van een wegencategoriseringsplan, op basis van de Zeeuwse Ruimtelijke en Economische visie en op basis van de stroomwegenstructuur rondom Zeeland, waarbij vervolgens de toets werd gemaakt met de vigerende plannen. Het maken van de wegencategorisering startte met de structuur van de stroomwegen binnen Zeeland. De oost-west as wordt daarbij gevormd door de A58 en de noord-zuid route via de N62 en de N254. Daarmee worden de belangrijkste industriegebieden en de vier grootste steden met elkaar en Zeeland met de rest van de wereld verbonden. Verder is ervoor gekozen om bepaalde gebieden, zoals recreatiegebieden, eveneens met een stroomweg te ontsluiten. Daarvoor is het zogenaamde ritduurcriterium gebruikt met een maximale afstand van 15 à 20 km van het recreatiegebied naar de stroomweg. Op die wijze ontstond bijvoorbeeld de N61 als stroomweg.

De laag met gebiedsontsluitingswegen is ontstaan vanuit de volgende criteria:

1. Een kern heeft minimaal 1000 inwoners voor één gebiedsontsluitingsweg en minimaal 2000 inwoners voor twee gebiedsontsluitingswegen.
2. Daarnaast wordt een ritduurcriterium van 7,5 à 10 km gebruik voor kleine kernen tussen de 100 en 1000 inwoners.
3. Verder wordt het doorgaande autoverkeer zoveel mogelijk op stroom- en gebiedsontsluitingswegen afgewikkeld c.q. geconcentreerd. Bij voorkeur op de stroomwegen omdat die het veiligst zijn.
4. En gebiedsontsluitingswegen worden via de kortste route naar de stroomwegen gepositioneerd.

Op basis van bovenstaande criteria zijn per regio de gebiedsontsluitingswegen in onderstaand kaartje ontstaan.



Wegencategorisering Zeeland (zie voor Walcheren aparte kaartbijlage met netwerkvarianten op blad hieronder)

In de wegcategorisering is elke weg categorie even belangrijk. Het gaat er niet alleen om hoofdroutes voor autoverkeer te selecteren; het gaat er evenzeer om verblijfsgebieden binnen de kom en buitengebieden te benoemen (en te 'beschermen'). De wegcategorisering wil primair functioneel benodigde verkeersaders

aantrekkelijk maken zodat buitengebieden en verblijfsgebieden zo min mogelijk doorgaand verkeer kennen. In vrijwel alle regio's in Zeeland zijn de gebiedsontsluitingswegen eenduidig aan te wijzen. Echter voor Walcheren zijn er verschillende netwerkvarianten mogelijk. Zie de kaart hieronder met drie netwerkvarianten. Verkeerskundig zijn de drie netwerkvarianten voor Walcheren op hoofdlijnen met elkaar vergeleken. Voor Walcheren zullen de betreffende wegbeheerders samen een diepere analyse op verschillende beleidsterreinen uitvoeren, waarna samen een integrale afweging gemaakt zal worden voor een bepaalde variant. De gemeenten op Walcheren, in het bijzonder gemeente Veere en het waterschap Scheldestromen spelen een hele belangrijke rol bij de onderbouwing voor de keuze van één van de varianten.



Wegencategorisering Walcheren (drie varianten)

C.3. Status wegencategoriseringsplan

Wegencategorisering is geen doel op zich maar een middel om de juiste snelheidslimiet en de bijbehorende vormgeving bij een weg te kiezen, zodat weggebruikers "als vanzelf" het juiste verkeersgedrag vertonen. Daarmee weet de weggebruiker ook als vanzelf welke andere weggebruikers hij of zij kan verwachten. Het uiteindelijke doel is meer verkeersveiligheid en een goede bereikbaarheid van bestemmingen.

Voor een optimale bereikbaarheid van Zeeland is het van belang dat een goed hoofdwegennet wordt gedefinieerd en gerealiseerd. Vandaar dat in evenwicht met het wegencategoriseringsplan een hoofdwegennet in deze nota wordt voorgesteld.

Naast de wegencategorisering en het hoofdwegennet, kennen we in Zeeland per modaliteit ook kwaliteitsnetten met ieder hun eigen kwaliteitsnormen voor de wegen, die relevant zijn voor die specifieke modaliteit. Zo kennen we de Kwaliteitsnetten Utilitair Fietsverkeer, Landbouwverkeer, Goederenvervoer en Openbaar vervoer.

Een wegencategoriseringsplan is een plan waarbij alle wegen in het netwerk van wegen, in logische categorieën zijn ingedeeld op basis van drie verkeersfuncties:

- stromen van locatie A naar locatie B (stroomwegen)
- gebieden ontsluiten (gebiedsontsluitingswegen)
- erven toegankelijk maken (erftoegangswegen)

Daarnaast geeft het plan de onderlinge opeenvolgende relaties weer in het netwerk van wegen en de daarbij behorende inrichtingscategorie. Uitgangspunt is dat de wegen er daadwerkelijk uit gaan zien op basis van de Basiskenmerken Wegontwerp (BKWO) van het CROW, volgens hun weg- of inrichtingscategorie. In dit

Mobiliteitsplan is een keuze gemaakt door de hoofdwegen volgens de ideale vormgeving van het BKWO te ontwerpen en de niet-hoofdwegen volgens de minimale vormgeving.

Functie, vormgeving en gebruik van een weg dienen met elkaar in evenwicht te zijn. Bij het afstemmen van de functie en de vormgeving dienen alle relevante belangen, zoals natuur, ruimtelijke ordening, landschap, economie en verkeer en vervoer (bereikbaarheid, verkeersveiligheid, samenhang in het wegennetwerk, hulpdiensten, openbaar vervoer) afgewogen te worden. Uiteraard is dit op het abstractieniveau van dit wegcategoriseringsplan nu niet van elke weg en elk wegvak in detail te zeggen en te bepalen wat dat betekent. De wegcategoriseringskaart is het gewenste uitgangspunt. De afweging ter plaatse kan uiteindelijk leiden tot een inrichting volgens het boekje (BKWO) of eventueel zelfs tot een herbezinning op de functie van de weg (een lagere wegcategorie). Bijvoorbeeld, inpassingsproblemen en weging van andere belangen kunnen aanleiding vormen om een inrichting gebaseerd op maatwerk op kleine gedeelten van het ontwerp in overweging te nemen. Met andere woorden het wegcategoriseringsplan geeft een beleidsrichting aan voor de lange termijn met betrekking tot functie, de samenhang in het netwerk en de gewenste vormgeving.

Het categoriseringsplan voor buiten de kom wordt bestuurlijk vast gesteld door alle betreffende wegbeheerders. Gemeenten nemen het categoriseringsplan van buiten de kom in hun GVVP's op. Wijzigingen op het categoriseringsplan, doormiddel van bovengenoemde afwegingsprocessen of herijking, dienen onderbouwd met argumenten ook weer bestuurlijk vastgesteld te worden. Op die wijze wordt transparant, helder en iteratief richting bestuur, politiek en bevolking gewerkt. De categoriseringsplannen voor binnen de kom worden door de colleges van B&W vastgesteld en door de gemeenteraad.

C.4. Hoe gaan we om met het wegcategoriseringsplan; werkwijze op hoofdlijnen

Bij de implementatie van het wegcategoriseringsplan zijn er vele verschillende actoren betrokken. De eerst verantwoordelijke actoren voor de implementatie van het wegcategoriseringsplan zijn de wegbeheerders in Zeeland. Zij dienen onderling goed samen te werken, uiteraard vanuit hun eigen verantwoordelijkheid en autonomie. Tevens dienen zij goed samen te werken met belanghebbende actoren zoals belangenverenigingen, brancheorganisaties, dorpsraden, bevolking, etc. Een gebiedsgewijze invulling of gebiedsaanpak, waarbij de wegen van alle wegbeheerders worden meegenomen is een kansrijke strategie om tot resultaat te komen. Voordeel hierbij is dat we niet op nul beginnen, maar dat we de leerpunten uit een eerder proefproject "Duurzaam Veilig Verkeer West Zeeuws-Vlaanderen" en andere projecten, meenemen in het vervolg.

Een gebiedsaanpak kan vanuit twee invalshoeken tot stand komen:

- a. Van onderaf, vanuit een lijnsgewijze aanpak waarbij een wegbeheerder het initiatief neemt tot een infrastructuurproject. Om die weg dan aan te kunnen leggen of een bestaande weg te kunnen reconstrueren is het noodzakelijk om een bepaald gebied rond die weg te bezien.
- b. Van bovenaf, bijvoorbeeld vanuit een regio om meerdere algemene doelen te realiseren zoals bereikbaarheid, (recreatie)economie, verkeersveiligheid, leefbaarheid platteland, etc

Voor implementatie van het wegcategoriseringsplan is een gebiedsgewijze procesaanpak kansrijk:

1. Samen met andere wegbeheerders kiezen we één of meer gebieden waar gestart wordt.
2. Per gebied stellen we een gebiedsteam in, bestaande uit direct betrokken wegbeheerders en een klankbordgroep met belanghebbenden. Het gebiedsteam stelt een trekker aan.
3. Als eerste zal een integrale studie naar alle relevante belangen en aspecten worden uitgevoerd. . Vervolgens kan het lokale wegcategoriseringsplan verder uitgewerkt worden in een verkeersplan (hoe laten we het

verkeer concreet rijden in het gebied) om het daarna te vertalen naar concrete infra-projecten en andere maatregelen.

4. In samenwerking met partners in het gebied wordt een uitvoeringsplan inclusief planning en financiering opgesteld. Voorrang wordt gegeven aan de stroom- en gebiedsontsluitingswegen.

In 2016 wordt een aparte handreiking voor wegbeheerders in Zeeland over de gebiedsgewijze procesaanpak gemaakt met gezamenlijke uitgangspunten en werkwijzen.

Omgangsvormen met bijzondere modaliteiten

Alle modaliteiten vallen onder het wegencategoriseringsplan en voor sommige modaliteiten (fiets-, landbouw- en vrachtverkeer) hebben we zelfs een apart kwaliteitsnet opgezet met aangewezen routes en bijbehorende uitvoeringseisen. Deze modaliteiten kennen, samen met de auto, verschillende belangen op het gebied van verkeer en vervoer. Omdat er niet voor iedere modaliteit een aparte infrastructuur beschikbaar kan worden gesteld moeten er op grond van een afweging van de belangen van de diverse gebruikers van een weg, in de gebiedsgerichte processen, keuzes worden gemaakt.

Uiteraard heeft wegencategorisering en de bijbehorende vormgeving van de wegen ook invloed op de hulpdiensten en het openbaar vervoer. Voor de hulpdiensten en het openbaar vervoer zijn de volgende aandachtspunten of omgangsvormen te noemen die eveneens in de gebiedsgerichte projecten naar voren dienen te komen.

Hulpdiensten en wegencategorisering

De invulling van de wegencategorisering op de hulpdiensten, zoals brandweer, ambulance en politie, heeft positieve maar ook negatieve effecten en dat vergt bij de uitwerking aandacht.

Positief is dat het aanleggen en inrichten van de wegen volgens de duurzaam veilig principes er toe leidt dat er minder verkeersslachtoffers vallen. Daardoor zal het aantal acties van hulpdiensten verminderen. Ook is positief dat de reconstructie en aanleg van (grote) projecten, zoals de aanleg van de N57 op Walcheren met de tunnel onder het kanaal door Walcheren, de verdubbeling van de N61 in West Zeeuws-Vlaanderen, de verdubbeling van de Sloeweg en Tractaatweg (N62), de aanleg van de Sluiskiltunnel en de aansluiting van Goes-Zuid op de A58, in dit decennium er voor zorgt dat de aanrijdtijden naar calamiteiten vermindert en dat de ziekenhuizen in Terneuzen en Goes beter bereikbaar zijn. Genoemde projecten zijn allemaal stroomwegen.

Op de gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen zal waarschijnlijk de inrichting van de wegen ertoe leiden dat de rijtijden van de hulpdiensten op die wegen toenemen. Het is van belang om die effecten voor de hulpdiensten te beperken en een evenwicht te zoeken met de doelstellingen op het gebied van doorstroming en verkeersveiligheid van de andere modaliteiten. Door de aanleg van goede stroomwegen compenseren we de negatieve effecten voor de hulpdiensten in de haarvaten van het wegennet. Daarnaast zijn de volgende aanbevelingen opportuun om de eventuele (andere) negatieve effecten voor de hulpdiensten te minimaliseren:

- bij de uitwerking in gebiedsaanpakken en ontwerp en beheer van verkeersvoorzieningen dienen wegbeheerders CROW-uitgave "Hulpdiensten snel op weg" toe te passen.
- bij wegen met één rijstrook per richting en een (fysieke) tussenberm, dient voor het uitwijken van het gewone verkeer voor de hulpdiensten, voorzieningen langs de rijstroken gemaakt te worden. Deze voorzieningen kunnen ook als pechstrook gebruikt worden. Verder dienen informatieborden geplaatst te worden dat weggebruikers, voor de hulpdiensten, naar rechts uit moeten wijken. Via educatie en informatie dienen weggebruikers van deze werkwijze op de hoogte te worden gebracht.
- bij de planvorming dienen wegbeheerders een zogenaamde "hulpdienstentoets" uit te voeren om de gevolgen, positief of negatief, in beeld te brengen.

- maak evenwichtige verblijfsgebieden zodat het hart van een verkeersluw gebied binnen enkele minuten bereikbaar is.

Openbaar Vervoer en wegencategorisering

De aanleg en verbetering van stroomwegen in Zeeland, zoals hierboven genoemd in de paragraaf over hulpdiensten, is ook positief voor het openbaar vervoer. Het kern- en spitsnet, waar grote bussen voor worden ingezet, dient dan ook zoveel mogelijk van deze stroomwegen gebruik te maken. Dat geldt ook voor de gebiedsontsluitingswegen, maar het is niet aan te bevelen dat het kern- en/of spitsnet samenvalt met erftoegangswegen. Invulling van de laatste twee categorieën volgens de inrichtingseisen van de duurzaam veilig leiden over het algemeen tot hogere rijtijden voor het openbaar vervoer. Uiteraard is sprake van een dilemma tussen enerzijds het strekken van lijnen via stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen waar bussen 80 km/u kunnen rijden, en anderzijds het ophalen van passagiers uit kleine kernen via erftoegangswegen, waar men maximaal 60 km/u mag rijden. Een zelfde redenering gaat ook op voor de scholierenlijnen. De buurtbus of de toeristenbus is wel geschikt om op erftoegangswegen te rijden.

Het plannen van buslijnen is een dynamisch proces wat door de concessiehouder in overleg met de wegbeheerders gebeurt. De volgende aanbevelingen zijn daarbij behulpzaam:

- bij de uitwerking van de wegencategorisering in een gebiedsgericht project of in de evaluatie van de OV-concessie is het aan te bevelen het Kwaliteitsnet OV op de wegencategorisering te leggen om de netten zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen.
- anderzijds is het goed om voor de reconstructie en herinrichting van een weg een zogenaamde OV-toets uit te voeren om zo te bezien wat de consequenties zijn. Via een integrale benadering dient dan bekeken te worden wat de beste maatregelen zijn.

D. Beschrijving 5 prioritaire Zeeuwse routenetwerken

In deze bijlage zijn de verschillende Zeeuwse routenetwerken toegelicht. Het betreft vooral een kwalitatieve beschrijving van de verschillende netwerken. Het waarom en hoe ze tot stand zijn gekomen. Daarnaast worden er aan ieder netwerk verschillende kwaliteitseisen gesteld, die in deze bijlage niet zijn beschreven. Daarvoor zij verwezen naar de afzonderlijke rapporten.

D.1. Kwaliteitstoetsen categorisering en vormgeving

In 2012 is de categorisering van alle Zeeuwse wegen buiten de bebouwde kom systematisch getoetst. Alle wegen zijn via eenduidige criteria ingedeeld naar *gewenste* wegcategorie: stroomweg, gebiedsontsluitingsweg en erftoegangsweg.

In de categorisering zijn de volgende criteria gehanteerd:

	buiten de kom	binnen de kom
stroomweg	Verbindingen tussen (economische) centra onderling en met België en rest van Nederland, plus de routes die nodig zijn om alle Zeeuwse locaties binnen 15-20 km met een stroomweg te verbinden.	n.v.t.
gebieds-ontsluitingsweg	Verbindingen tussen kernen met meer dan 1000 inw en de stroomwegen-structuur, plus routes om kernen met 100-1000 inw binnen 7,5-10 km bij een GOW of SW te brengen.	De routes om de verblijfsgebieden heen.
erftoegangsweg	overig	Wegen die functioneel samenhangende verblijfsgebieden maken van 40-100 ha groot, > 3000 inwoners, met maximale 30 km-afstanden van 1,5 tot 2,5 km (3-5 min) en met max 5-6000 mtv/etm.

De vormtoets geeft uiteindelijk elk wegdeel een rapportcijfer tussen 0 en 10; een cijfer waar de scores van de kruisingen en wegvakken in zijn opgeteld.

D.2. Kwaliteitsnet goederenvervoer

Het kwaliteitsnet goederenvervoer is

“een samenhangend en selectief netwerk van verbindingen tussen economische centra waarover goederenvervoer op een vlotte en veilige wijze wordt afgewikkeld, met een zodanige kwaliteit dat het voor het vrachtverkeer (en vrachtwagenbestuurders) uitermate aantrekkelijk is om hiervan zoveel mogelijk gebruik te maken”.

Een vlotte en betrouwbare afwikkeling van het doorgaand goederenvervoer over de weg en een goede bereikbaarheid van de belangrijkste economische centra zijn van groot belang voor de economische ontwikkeling van de provincie Zeeland en voor de transportsector. Dit dient ook de **verkeersveiligheid**, door optimale facilitering van (doorgaand) vrachtverkeer op wegen die daarvoor meest geschikt zijn. Het voorkomen van (doorgaand) vrachtverkeer op routes waar dit niet gewenst is, draagt bovendien bij aan maatschappelijke doelen van

leefbaarheid en verkeersveiligheid. Het bevordert de **leefbaarheid** in woonkernen door optimale facilitering van (doorgaand) vrachtverkeer op wegen die woonkernen zoveel mogelijk mijden.

In de eindrapportage van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer is een netwerk benoemd. Voor opname in het netwerk zijn twee typen criteria gehanteerd:

- Bereikbaarheid van centra:
 - Bedrijventerreinen: oppervlakte > 10 à 20 hectare (uiteindelijk 55 locaties geselecteerd).
 - Winkelcentra: oppervlakte > 10.000 m² (20 locaties).
 - Grootschalige kassencomplexen: oppervlakte > 100 ha (2 locaties).
 - Binnenhavens en loswallen: alle in de *Binnenhavenatlas Zeeland* geselecteerde binnenhavens (11) en loswallen (5).
- Verbindingen voor doorgaand vrachtverkeer: > 500 vrachtauto's/etm.

Het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Zeeland is opgebouwd uit drie niveaus van routes:

1. **bovenregionale verbindende routes**: bestaande uit de A58 en de N62 voor de zware doorgaande goederenstromen;
2. **regionale verbindende routes**: een netwerk van aaneengesloten wegen tussen de economische centra;
3. **ontsluitende routes**: wegen die aanvullend nodig zijn om de economische centra te ontsluiten en deze aan te sluiten op het verbindend net.

D.3. Kwaliteitsnet landbouwverkeer

De beleidsnota *Op weg naar een Kwaliteitsnet Landbouwverkeer Zeeland* is op 8 juli 2011 vastgesteld door de Provinciale Staten van Zeeland.

Selectiecriteria en de kenmerken van het netwerk

Het hoofddoel van een Kwaliteitsnet Landbouwverkeer is dat het landbouwverkeer zich in Zeeland over grotere afstanden vlot en veilig kan verplaatsen (economische belang), terwijl dit een verbetering biedt voor - de verkeersveiligheid en doorstroming van het overige verkeer en de leefbaarheid in kernen. Dit vergt vooral maatregelen die het landbouwverkeer scheiden van ander gemotoriseerd verkeer (op drukke 80 km wegen) en van het fietsverkeer (op 80 en 60 km wegen buiten de bebouwde kom en op 50 en 30 km wegen binnen de bebouwde kom).

Typen wegen in het Kwaliteitsnet

Het landbouw gerelateerde verkeer maakt waar toegestaan uiteraard gebruik van de 80 km wegen. Dit betreft ongeveer een derde van het netwerk. Het grootste deel van de wegen, ongeveer de helft, zijn kern verbindende 60 km wegen; hieronder bevinden zich ook parallelwegen van 80 km wegen. De overige wegen zijn 50 km wegen en er zijn enkele kleine stukjes 30 km. Op iets meer dan de helft van de wegen die onderdeel uitmaken van het netwerk zijn landbouw gerelateerd verkeer en fietsverkeer niet gescheiden. Als het gaat om de breedte van de wegen is ongeveer de helft van de wegen smaller dan 5,50 meter.

Intensiteiten: in 2010 onbekend maar nu niet meer

Bij de eerste vastlegging van het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer is niet uitgegaan van intensiteiten van landbouwvoertuigen maar is gewerkt met herkomsten en bestemmingen, van inschattingen van betrokkenen en deskundigen en van maaswijdten. Inmiddels zijn er wel cijfers beschikbaar, in het rapport: Provincie Zeeland (Adrie Oosthoek/Frans Pouwer), *Logistieke landbouwroutes Zeeland: Resultaten tellingen landbouwverkeer 2013*. In totaal is op 129 (knelpunt-)locaties van het landbouwnet geteld. De *range* is als volgt:

klassen van aantal landbouwvoertuigen in etmaal werkdag augustus	aantal tellocaties	percentage
90-99	2	2%
80-89	2	2%
70-79	4	3%
60-69	9	7%
50-59	20	16%
40-49	17	13%
30-39	33	26%
20-29	25	19%
10-19	15	12%
0-9	2	2%
totaal	129	100%

De tabel laat een zeer geleidelijk verloop zien. Er zijn geen extreem drukke locaties (alles onder 100) en weinig extreem rustige locaties. In overleg is besloten twee niveaus in het netwerk te onderscheiden: onder en boven 60 voertuigen per etmaal. Vanuit de locaties met meer dan 60 gemeten landbouwvoertuigen op een werkdag in augustus, zijn verbindingen gelegd om meer op route-niveau een aparte *hoofdklasse* te kunnen benoemen.

D.4. Hoofdnet openbaar vervoer / bus

Selectiecriteria en de kenmerken van het netwerk

Een Zeeuws Hoofdnet OV bestaat uit treindiensten, busdiensten en het fietsvoetveer. Hier gaat het specifiek om het segment 'bus', dus om een **Hoofdnet OV/bus**. Net als bij de andere netwerken voor specifieke segmenten verkeersdeelnemers, is gezocht naar een selectie van de belangrijkste busroutes, via **zowel functionele criteria als intensiteitscriteria**.

In de nieuwe Zeeuwse bus-concessie worden vijf deernetten onderscheiden: Kernnet, Spitsnet, Scholierennet, Toeristennet, Buurtbussen.

Als het gaat om hoofdnet OV hebben we besloten dat het functioneel gezien, primair het **kernnet** omvat: buslijnen langs grotere kernen, in de meeste gevallen zeven dagen per week de gehele dag rijdend (deels 'voorgeschreven'; deels 'toegevoegd'). Plus wel of niet (of deels) de **spitslijnen** en **scholierenlijnen**.

Bij de keuze uit welke routes het Hoofdnet OV/bus bestaat is besloten een intensiteitsgrens te hanteren. Deze ondergrens is gesteld op ca. 20 bussen per etmaal (werkdagen), mede op basis van de aantallen voertuigen die in het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer te zien zijn. Nauwkeurig geformuleerd:

Alle routes van kernnet, scholierennet en spitsnet die meer dan 20 bussen per etmaal tellen en die met (minstens) standaard-bussen van 12 m gereden worden.

D.5. Hoofdnet utilitair fietsverkeer

Selectiecriteria en de kenmerken van het netwerk

De benaming van het net heeft drie componenten die samen de hoofdkenmerken van het net benoemen:

- **provinciebreed** = alles binnen en buiten de kom
- **hoofdnet** = de drukste fietsroutes met een bepaalde maaswijdte

- **utilitair** = gericht op het bereiken van bestemmingen - dat kan zijn een stad of een dorp en daarbinnen dan een bedrijf, de school, de winkel, maar het kan ook zijn een recreatieve bestemming (het strand, de zwemplas etc.) of een NS-station of busstation

Het utilitaire fietsnet bevat dus niet de recreatieve fietsroutes die primair bedoeld zijn om een rondje te fietsen. Wel kunnen utilitaire en recreatieve fietsroutes samenvallen.

Omdat de belangrijkste/drukste routes centraal staan, is het netwerk vooral bepaald vanuit fietsintensiteiten. Een ondergrens van 250 fietsers per etmaal is gehanteerd, waarbij voor de belangrijkste recreatieve bestemmingen ook is gekeken naar zomerintensiteiten. Voor routes binnen de bebouwde kom ging het dan vooral om verbindingen tussen concentraties van woningen, scholen, winkels en bedrijven. Voor routes buiten de kom is gekeken naar de verbinding van kernen met meer dan 1.000 inwoners (= ca. 125 à 150 fietsers = intensiteit van minstens 250 fietsers per etmaal) naar de dichtstbijzijnde centrumstad. Daarnaast is een maaswijdte van 500 meter gehanteerd; de gebruikelijke grenswaarde voor een hoofdnet (zie Ontwerpwijzer Fietsverkeer van CROW).

Het uiteindelijke netwerk is ca. 770 km lang en het is onderverdeeld in drie intensiteitsklassen:

1. 250 - 1.000 fietsers per etmaal (ca. 600 km = 78%)
2. 1.000- 3.000 fietsers per etmaal (ca. 130 km = 17%)
3. meer dan 3.000 fietsers per etmaal (ca. 40 km = 5%)

D.6. Prioriteiten per netwerk

Per netwerk zijn prioritaire knelpunten geselecteerd. Een nadere indeling kan in dit project alleen op basis van onderscheiden niveaus in het netwerk en/of reeds onderscheiden niveaus binnen de prioritaire knelpunten. Zie het overzicht:

	niveaus in netwerk	aantal prioritaire knelpunten en niveau in knelpunten	conclusie over prioriteiten in het netwerk
1. kwaliteitstoets categorisering en vormgeving	1 niveau met 371 prioritaire knelpunten: goede ETW's, GOW's en SW's maken is vooralsnog even belangrijk	2 niveaus: 156 prioritair (rapport 4,0-5,5) 215 uiterst prioritair (rapport < 4.0)	de 215 uiterst prioritaire gaan voor de 156 prioritaire
2. kwaliteitsnet goederenvervoer	2 niveaus: verbindend en ontsluitend, met 15 resp. 27 prioritaire knelpunten	1 niveau: 42 prioritaire knelpunten, met combinaties van knelpunten op 1 locatie onder 1 nummer samengebracht	de 15 knelpunten op verbindende routes staan hoger dan de 27 knelpunten op ontsluitende routes; daarbinnen kunnen combinatie-locaties als zwaarder worden gezien
3. hoofdnet OV/bus	1 niveau	1 niveau: 64 prioritaire knelpunten, met combinaties van knelpunten op 1 locatie	combinatie-locaties (meer knelpunten op 1 locatie en onder 1 nummer) kunnen als zwaarder worden gezien

		onder 1 nummer samengebracht	
4. kwaliteitsnet landbouwverkeer	2 niveaus met 27 prioritaire knelpunten: een basisnet (26 knelpunten en hoofdverbindingen (> 60 v/etm; 1 knelpunt)	1 niveau: 27 prioritaire knelpunten	het ene knelpunt op hoofdverbinding gaat boven de andere 26
5. hoofdnet utilitair fietsverkeer	3 niveaus: routes met 250-100 f/etm (52 knelpunten); routes met 1000-3000 f/etm (3 knelpunten) en routes > 3000 f/etm (3 knelpunten)	1 niveau: 58 prioritaire knelpunten, met combinaties van knelpunten op 1 locatie onder 1 nummer samengebracht	de intensiteitsniveau in het netwerk geven een nadere prioritering: 3 knelpunten hoogste klasse; 3 middenklasse; 52 laagste klasse; daarbinnen kunnen combinatie-locaties als zwaarder worden gezien

Uitgangspunt is de constatering dat één van de 'netwerken' beduidend zwaarder mag tellen dan de andere netten. Namelijk de categoriseringstoets en vervolgens vormtoets van hoofdstuk 1. Omdat in deze scoring een combinatie zit van een groot aantal doelen (zowel bereikbaarheid als veiligheid en leefbaarheid) en inrichtingsaspecten. De vormtoetsscore is dus eigenlijk al een 'integraal rapportcijfer'. Daarom is besloten om in de 'samenvoeging' de vormtoets-score centraal te stellen.

COLOFON

Uitgave
Provincie Zeeland

Januari 2016

