

**MOBILITEITSPLAN ZEELAND 2016-2019**  
**Bijlagenboek**

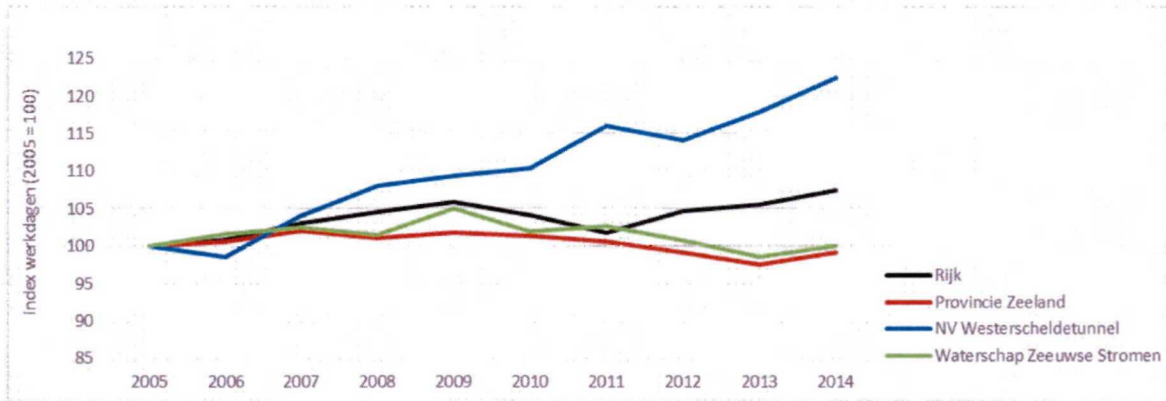
## Inhoudsopgave

<b>A. Kaartmateriaal</b>	<b>3</b>
<b>B. Kwaliteitstoets Zeeuwse wegennetten</b>	<b>25</b>
B.1. Aanleiding en proces kwaliteitstoetsen wegencategorisering	25
B.2. Samenvatting onafhankelijke kwaliteitstoets buiten de bebouwde kom	25
B.3. Status wegencategoriseringsplan	27
B.4. Hoe gaan we om met het wegencategoriseringsplan; werkwijze op hoofdlijnen	28
<b>C. Beschrijving 5 prioritaire Zeeuwse routenetwerken</b>	<b>31</b>
C.1. Kwaliteitstoetsen categorisering en vormgeving	31
C.2. Kwaliteitsnet goederenvervoer	31
C.3. Kwaliteitsnet landbouwverkeer	32
C.4. Hoofdnet openbaar vervoer / bus	33
C.5. Hoofdnet utilitair fietsverkeer	33
C.6. Prioriteiten per netwerk	34

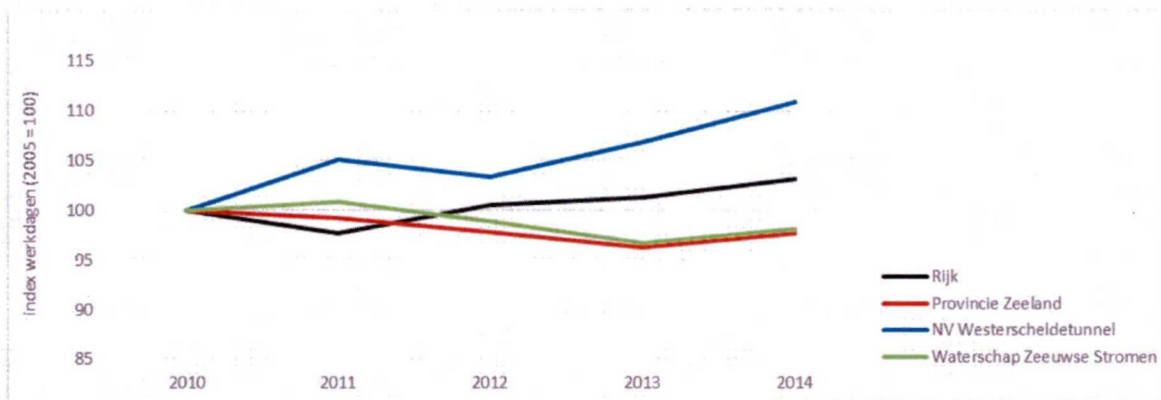
## **A. Kaartmateriaal**



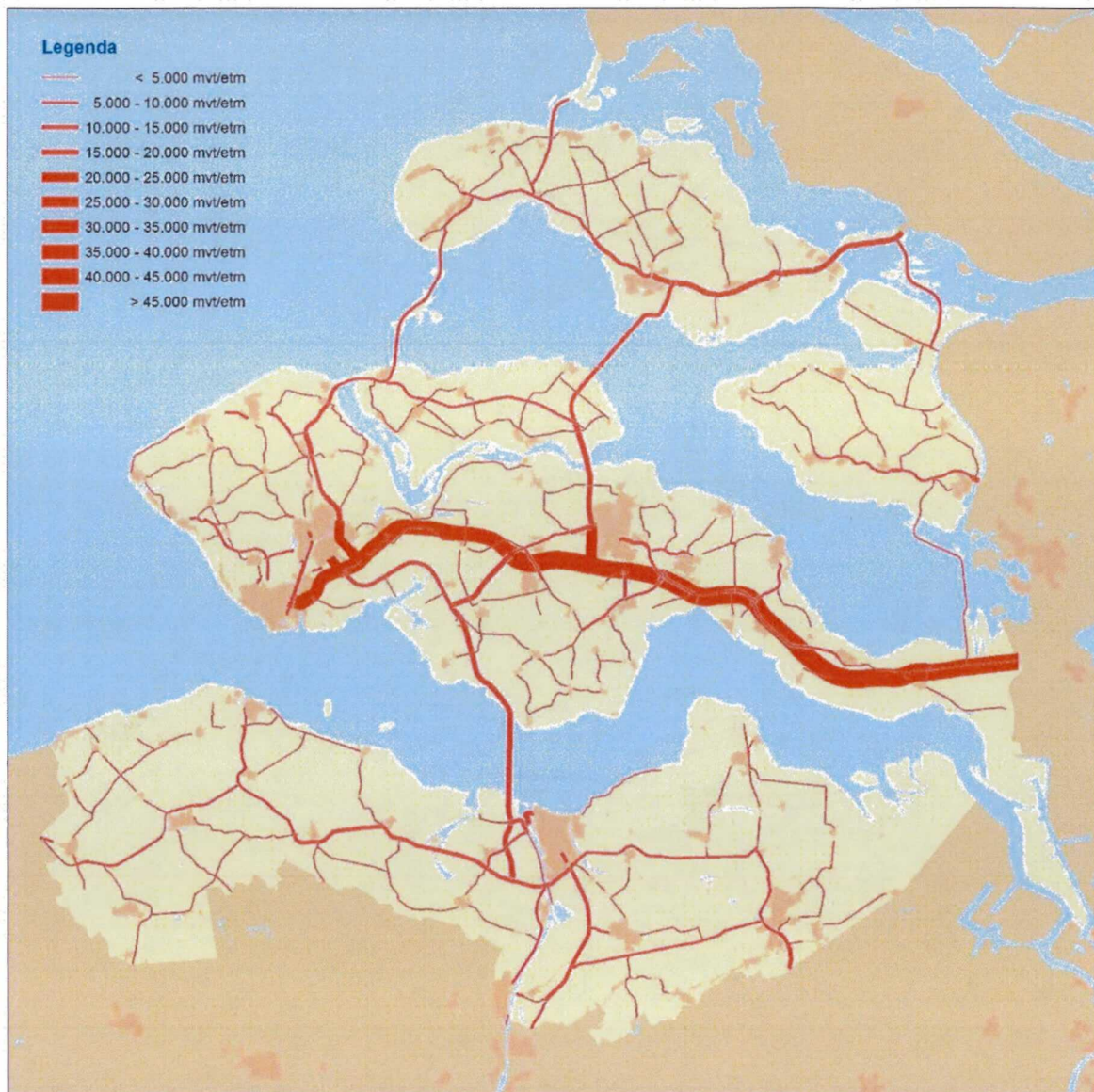
## Algemeen



Ontwikkeling van het verkeer in Zeeland 2005 - 2014



Ontwikkeling van het verkeer in Zeeland 2010 - 2014

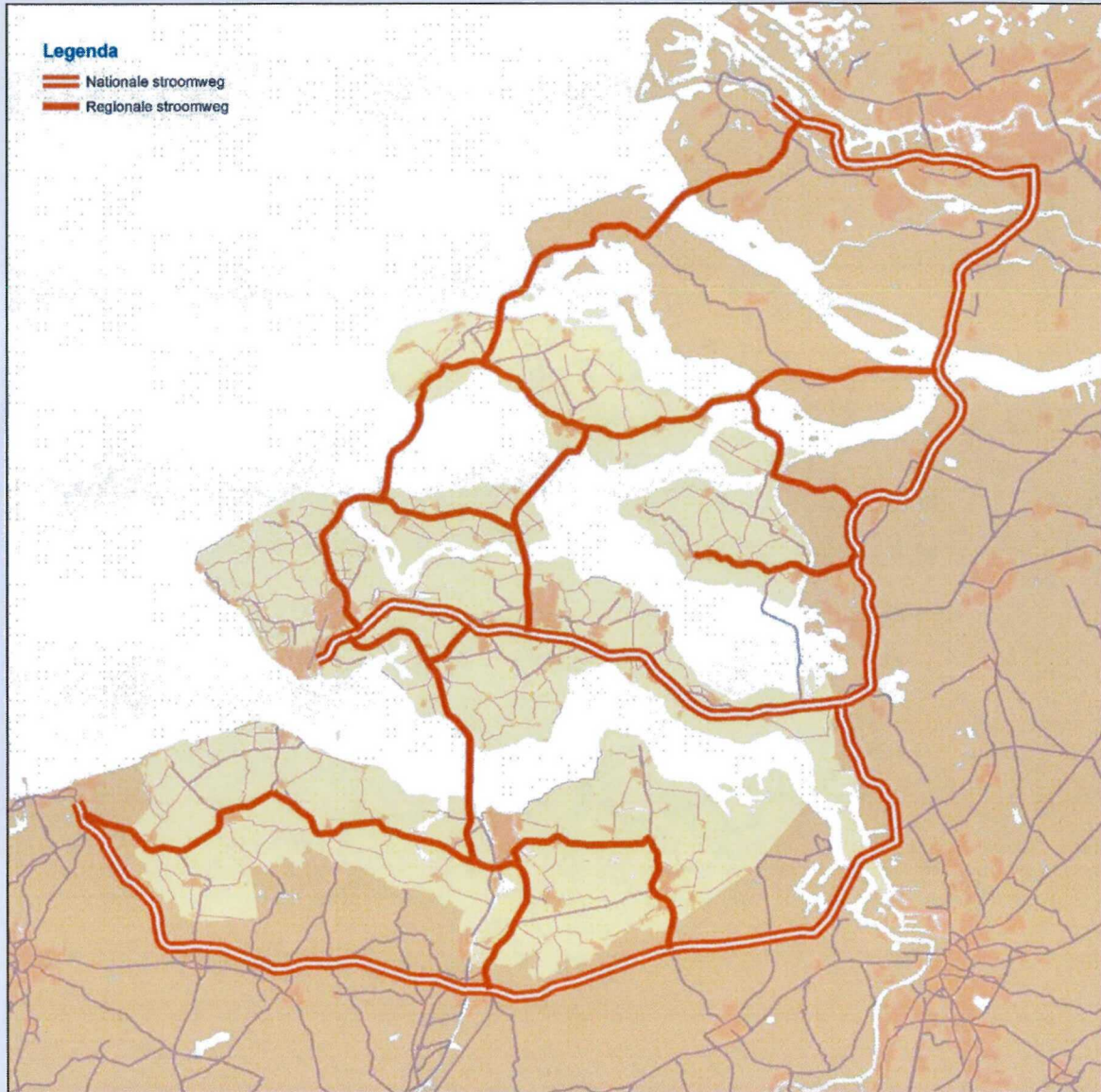


Verkeersstromen 2014 (gemiddelde werkdag)



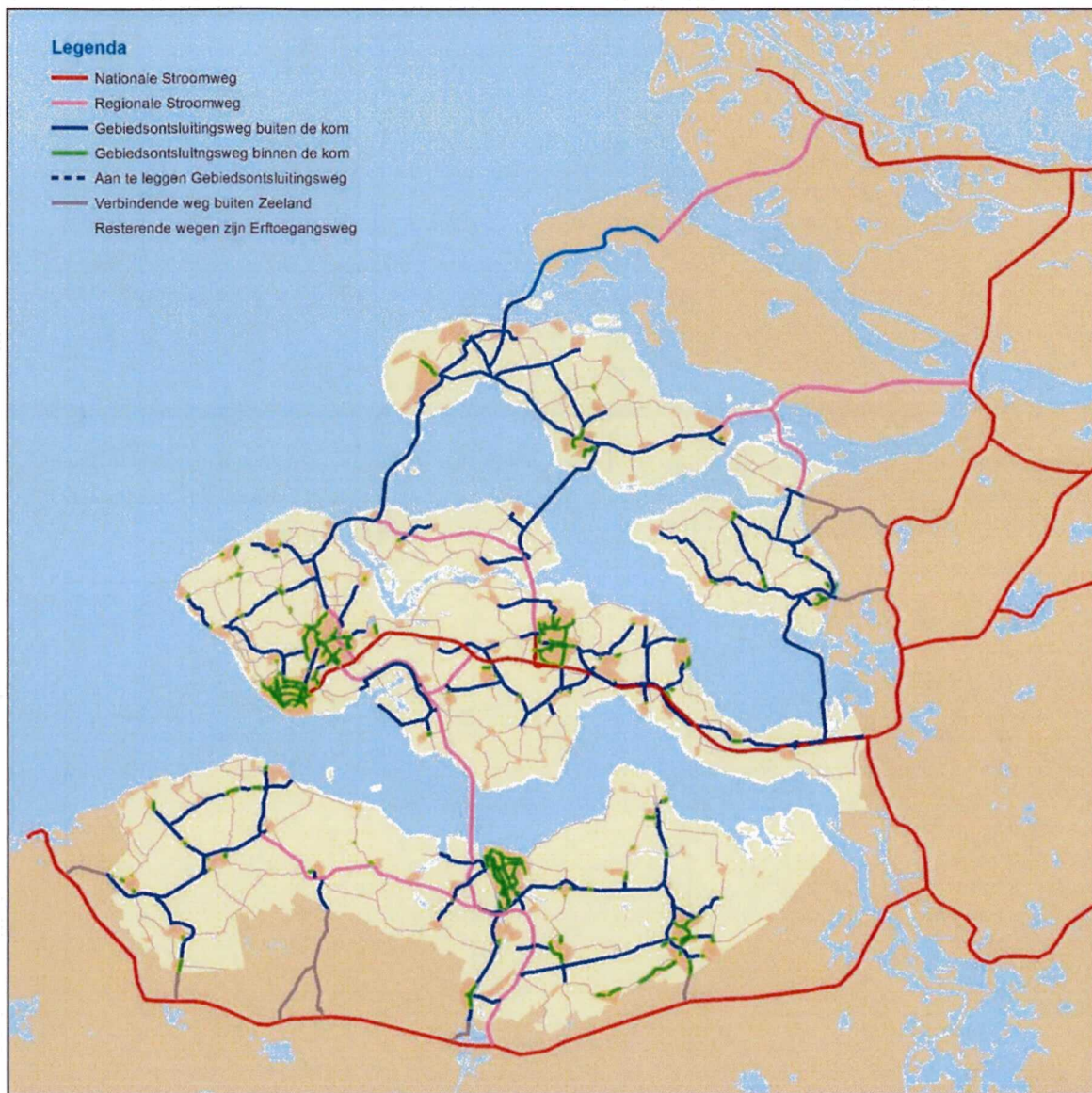
*Verhouding jaargemiddelde intensiteit 2013 - 2014*

## Sterke Netwerken

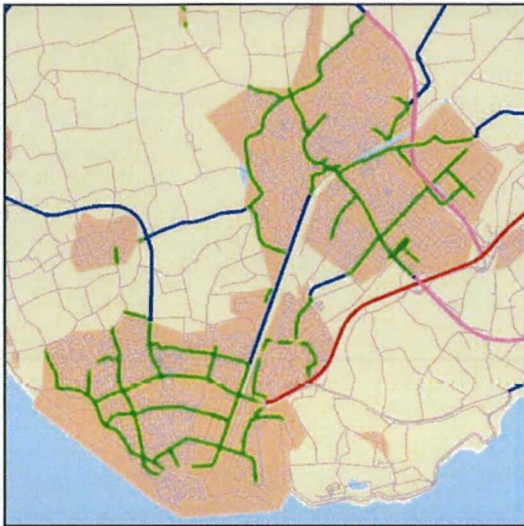


*Hoofdwegennet in en rond Zeeland*

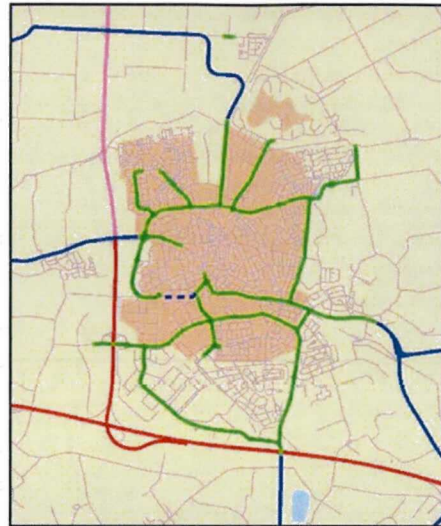




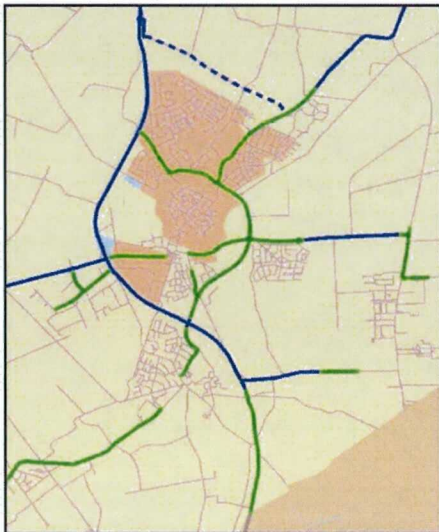
*Wegencategorisering Zeeland plus omliggend gebied (zie voor Walcheren aparte kaartbijlage met netwerkvarianten onder bijlage B)*



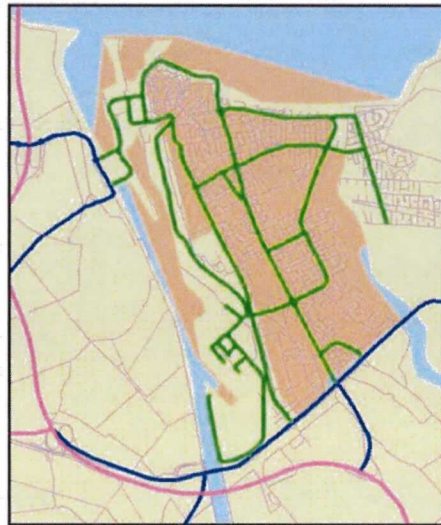
Wegencategorisering Middelburg - Vlissingen



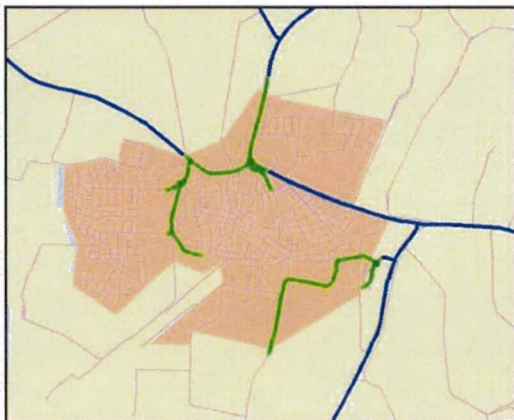
Wegencategorisering Goes



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 Ertoegangsweg



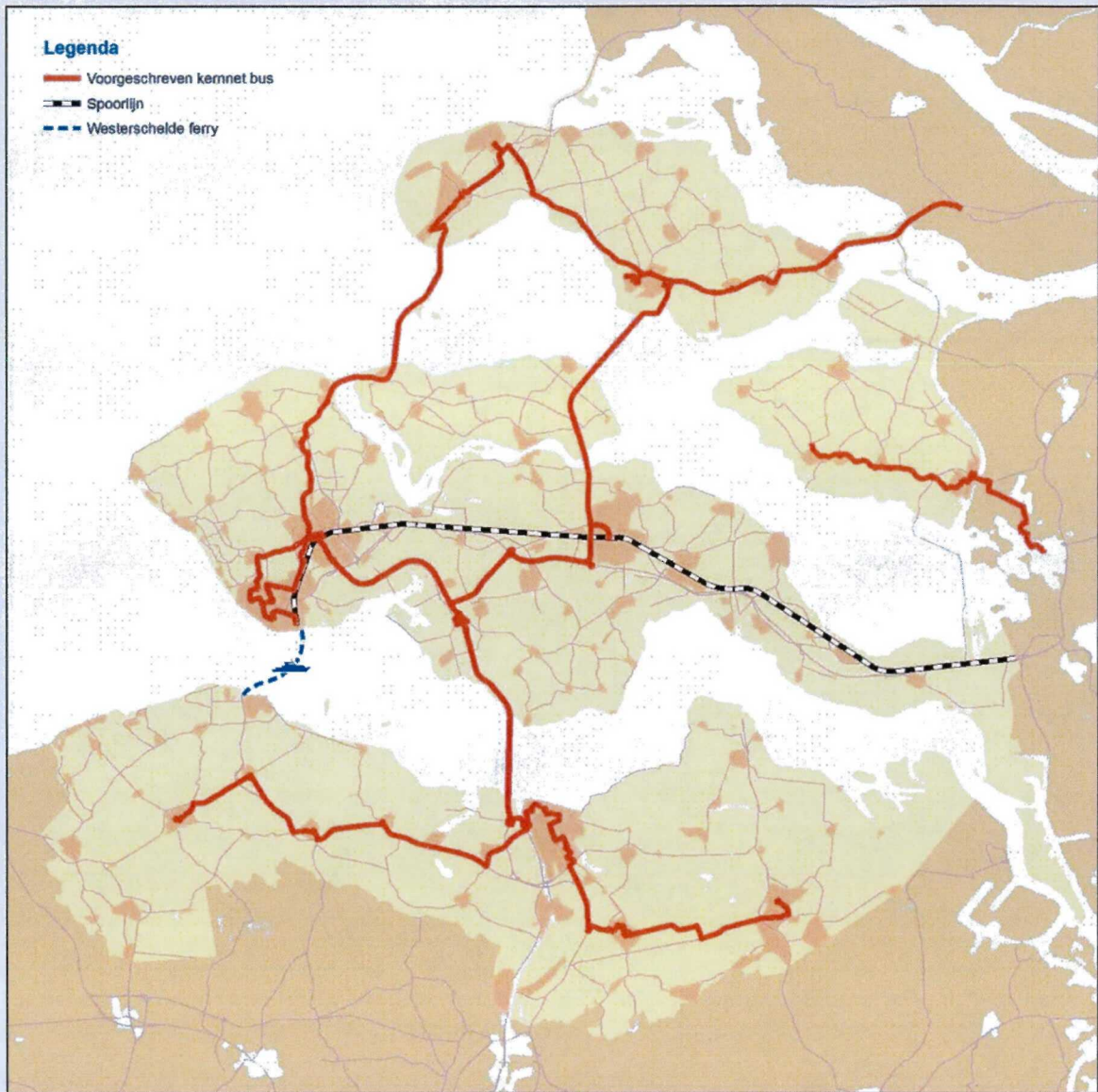
*Logistieke landbouwroutes*



*Kwaliteitsnet goederenvervoer*



*Utilitair fietsnetwerk*

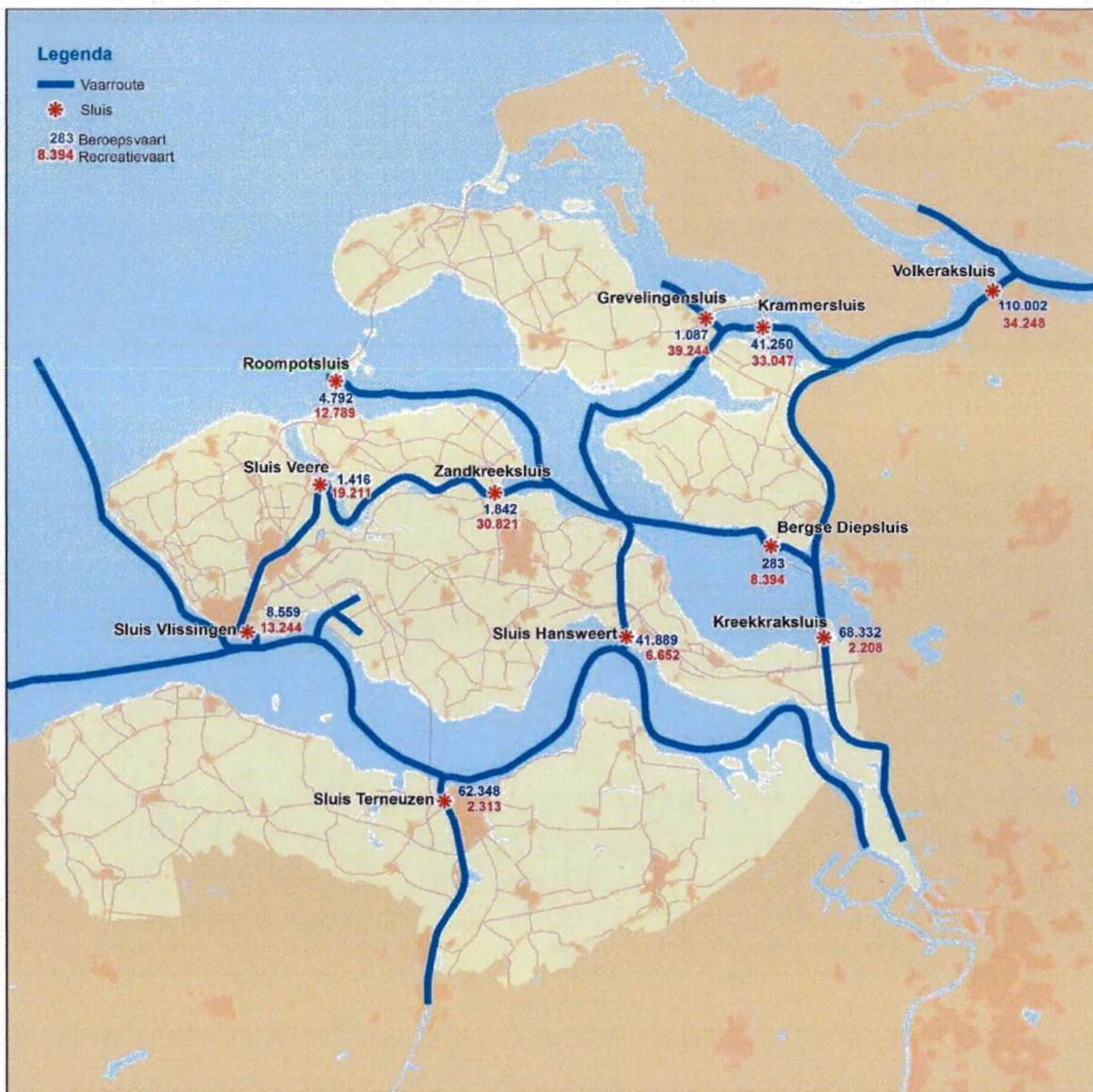


*Hoofdnetwerk openbaar vervoer*

## Bedrijvigheid



*Spoorverbindingen voor personen- en goederenverkeer*



Scheepvaart 2013 (Bron Rijkswaterstaat)



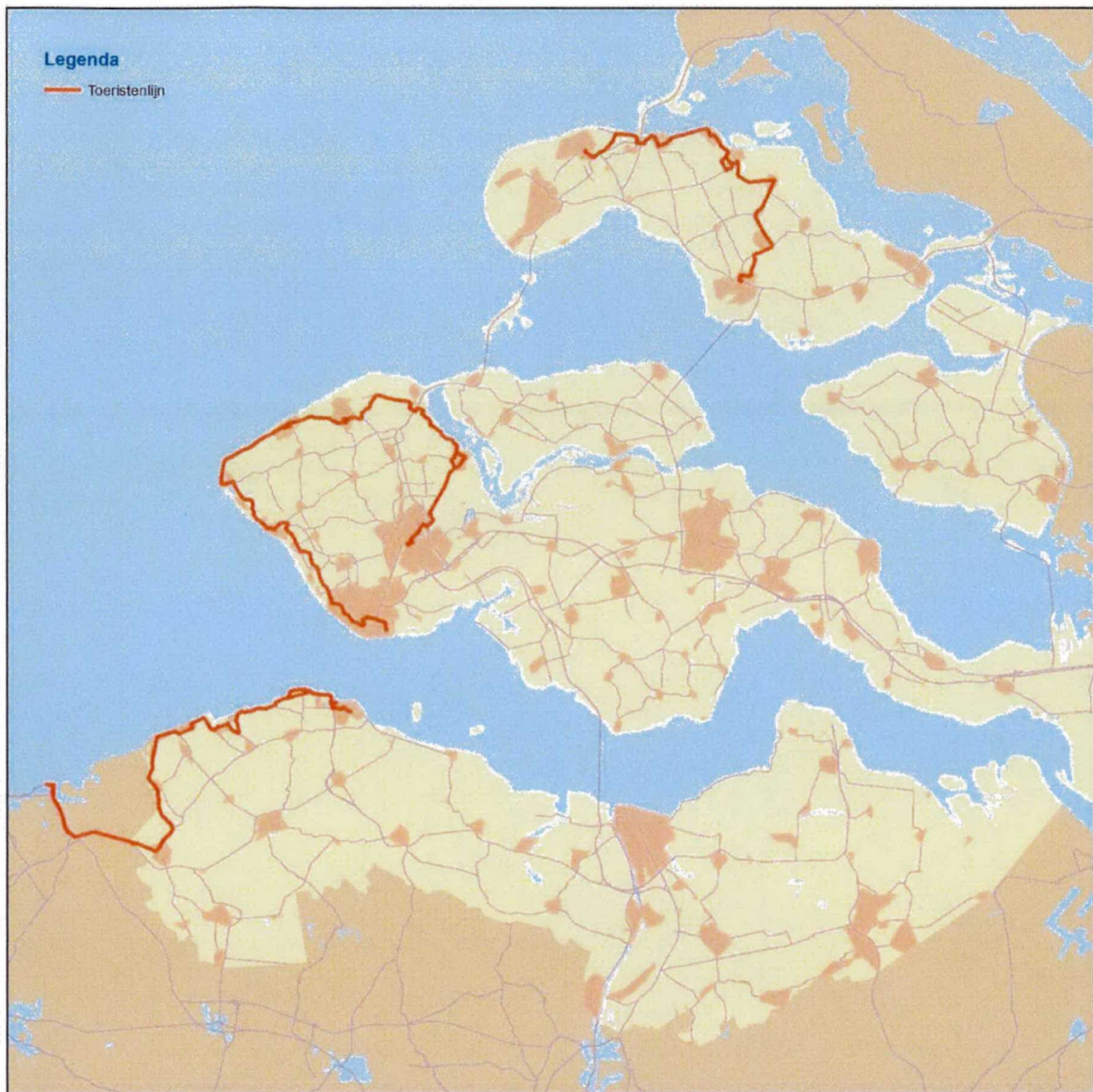
## Beleven



*FIKS netwerk fiets-knooppuntensysteem 2015*

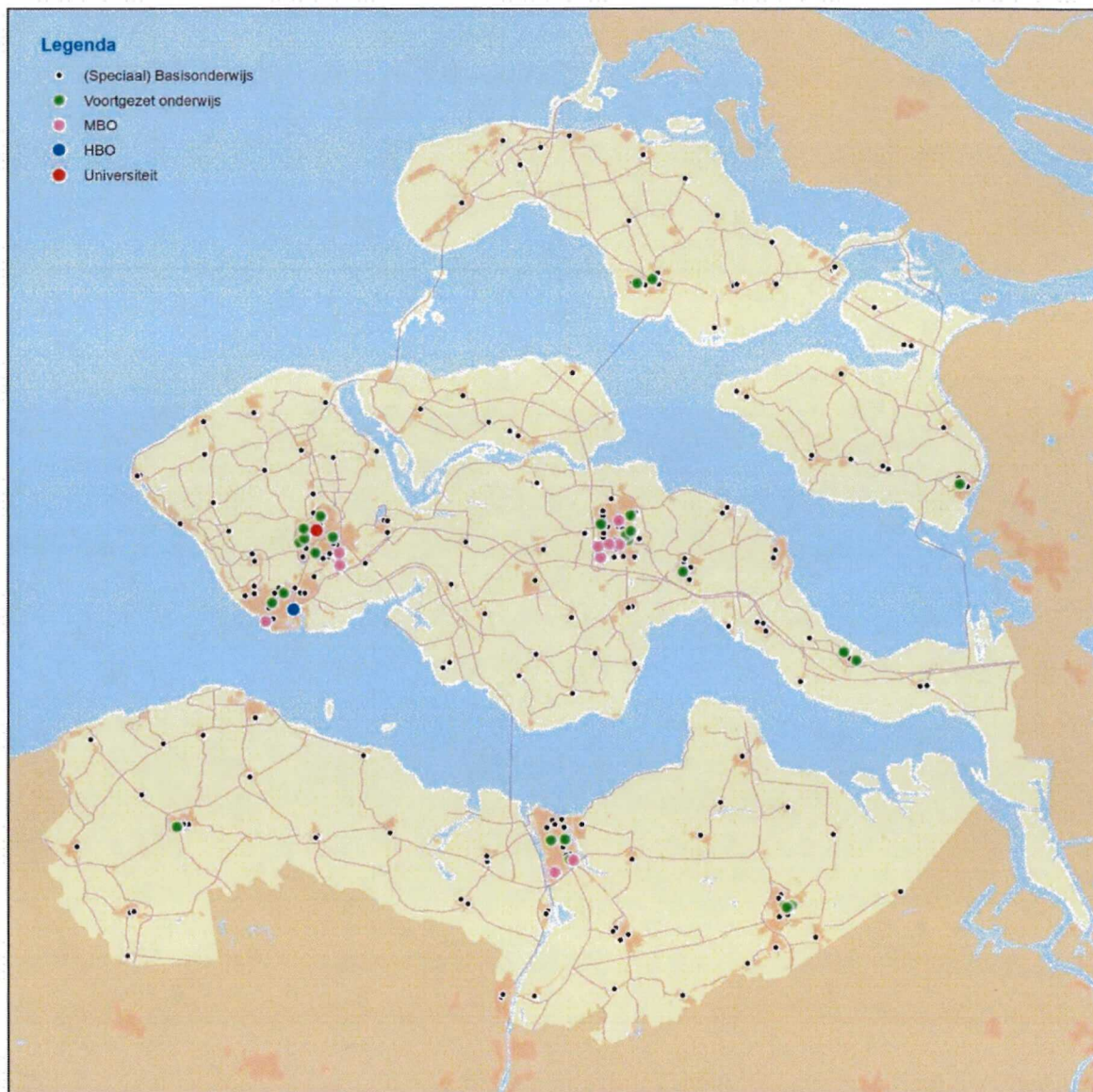


Verhouding zomerverkeer – jaargemiddelde 2014



*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*

## **B. Kwaliteitstoets Zeeuwse wegnetten**

### ***B.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 verkeersoorten 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.

### ***B.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 wegnetwerk 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.

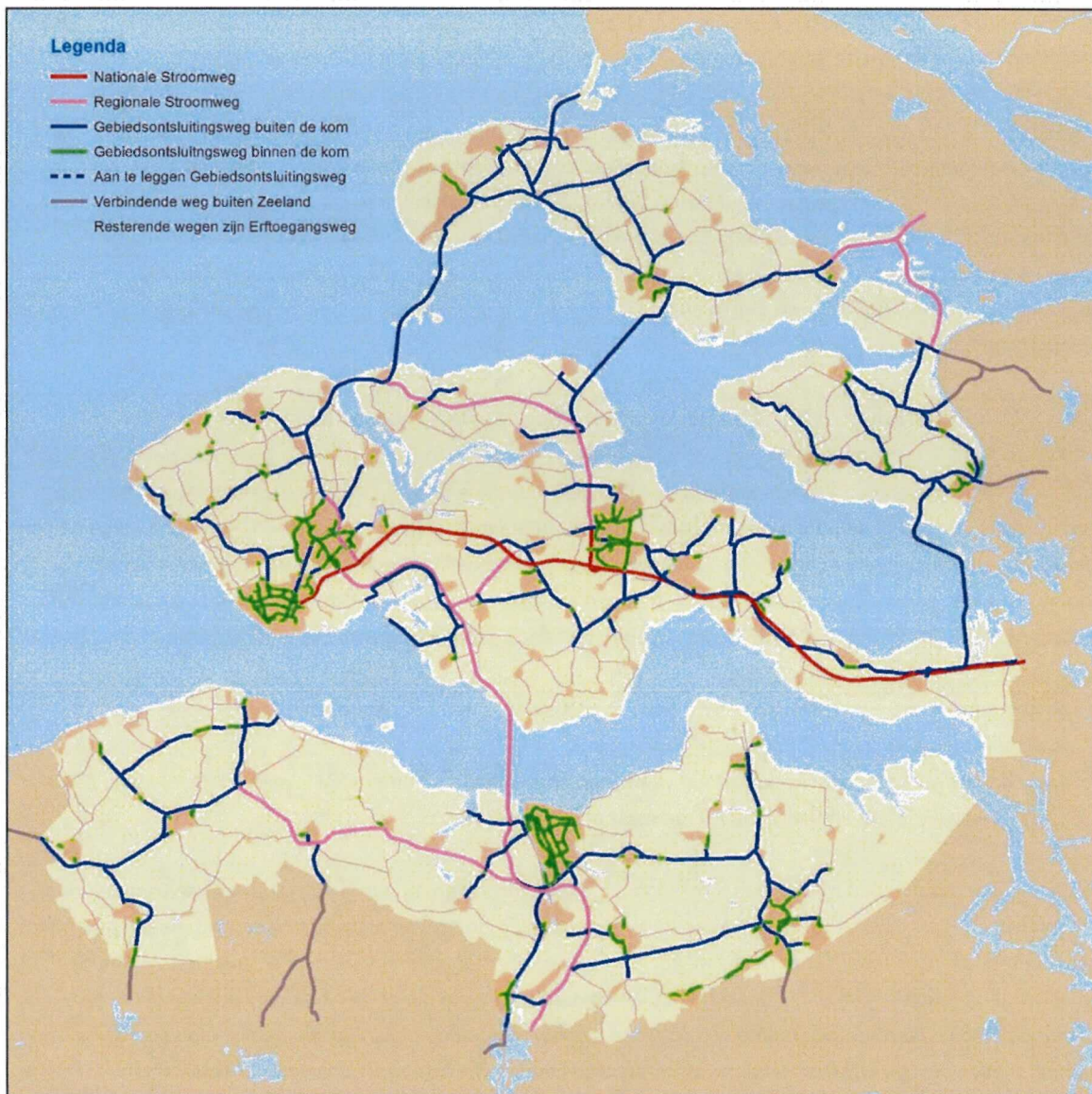
De vigerende wegencategoriseringsplannen van waterschap Scheldestromen, NV Westerscheldetunnel, Zeeland Seaports, Rijkswaterstaat en Provincie zijn getoetst of nieuw gemaakt.

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 wegcategorie 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)

### B.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 Basiskennmerken 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.

#### **B.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.

## C. 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.

### C.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
<b>stroomweg</b>	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.
<b>gebieds-ontsluitingsweg</b>	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.
<b>erftoegangsweg</b>	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.

### C.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 m<sup>2</sup> (20 locaties).
  - Grootchalige 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.

### **C.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.

#### C.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 deelnetten 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.*

#### C.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%)

### **C.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:

	<b>niveaus in netwerk</b>	<b>aantal prioritaire knelpunten en niveau in knelpunten</b>	<b>conclusie over prioriteiten in het netwerk</b>
<b>1. kwaliteitstoets categorisering en vormgeving</b>	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
<b>2. kwaliteitsnet goederenvervoer</b>	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
<b>3. hoofdnet OV/bus</b>	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	
<b>4. kwaliteitsnet landbouwverkeer</b>	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
<b>5. hoofdnet utilitair fietsverkeer</b>	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.