



18012587

**Gedeputeerde Staten****Provinciale Staten van Zeeland**

T.a.v. de voorzitter

**onderwerp**

Investeringsstrategie wegen Provincie Zeeland

**kenmerk**

18008755

**behandeld door**drs. W.A. Kant  
+31 118 631382**verzonden****15 MEI 2018**

Middelburg, 14 mei 2018

Geachte voorzitter,

Via het door uw Staten in 2016 vastgestelde mobiliteitsplan Zeeland hebben wij de opdracht gekregen een investeringsstrategie te ontwikkelen. Doel daarvan is om tot een objectieve en integrale weging van investeringen in ons wegennet te komen en deze vervolgens te prioriteren. Daarmee wordt een optimaal effect op de doelstellingen verkeersveiligheid en bereikbaarheid gerealiseerd. Meer doelmatigheid van de investeringen in het Zeeuwse wegennet wordt tevens bereikt door deze te combineren en af te stemmen met het groot onderhoud. Deze afstemming leidt per saldo tot kostenbesparingen.

De uiteindelijke besluitvorming over de investeringen in ons wegennet ligt op grond van het budgetrecht bij Provinciale Staten. Graag nemen wij u daarom mee bij het toepassen van deze methodiek en zouden het prijs stellen deze in een informatiebijeenkomst nader toe te lichten. Wij hebben inmiddels de strategie uitgewerkt naar bijgaand indicatief Meerjarenprogramma Infrastructuur Zeeland 2018 – 2027. Het meerjarenprogramma geeft een eerste aanzet van de aan u voor te leggen investeringen voor de korte -, middellange- en lange termijn. Het is een dynamisch document, er vallen projecten af en er komen projecten bij en zal periodiek geactualiseerd worden. In elk geval zal het meerjarenprogramma samen met de investeringsstrategie de basis zijn op grond waarvan wij voorstellen aan uw Staten zullen voorleggen.

Met het mobiliteitsplan Zeeland is in 2016 eveneens de wegencategorisering voor Zeeland vastgesteld. Echter voor Walcheren zijn verschillende netwerkvarianten open gebleven. In 2017 is via het Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan van de gemeente Veere in samenspraak met de andere wegbeheerders een definitieve variant opgesteld. De gemeente Veere heeft de provincie Zeeland gevraagd deze wegencategorisering definitief vast te stellen. In de bijlage (Infographic Walcheren) is de keuze voor de definitieve variant en de onderbouwing daarvoor opgenomen.

Met vriendelijke groet,

gedeputeerde staten,

Drs. J.M.M. Polman, voorzitter

A.W. Smit, secretaris

Bijlagen: 3

## Meerjarenprogramma Infrastructuur Zeeland 2018 - 2027

Via de investeringsstrategie infrastructuur zijn aan de hand van diverse criteria knelpunten in het provinciale wegennet bepaald en vervolgens geprioriteerd. Bij deze knelpunten zijn bijpassende maatregelen bedacht en geprioriteerd die uiteindelijk moeten resulteren in een investeringsopgave. De nog enigszins globaal omschreven maatregelen uit de investeringsstrategie zijn vertaald naar concrete maatregelen op het Provinciale wegennet enerzijds en een aantal algemene- en planstudies anderzijds. De studies zijn er op gericht het maatregelenpakket verder uit te werken op die wegen waar dat op dit moment nog onvoldoende concreet is.

De projecten zijn ingedeeld in drie categorieën aan de hand van de termijn waarop deze gerealiseerd kunnen worden: kort termijn, middellange termijn en lange termijn. De jaartallen lopen parallel met de opeenvolgende collegeperiodes.

De bekostiging kan uit bestaande budgetten (REGULIER) of uit de Investeringsagenda (IA) of een combinatie van beiden als bijvoorbeeld een vernieuwing gecombineerd wordt met groot onderhoud. Bij veel projecten is wel een indicatie van de kosten te geven, maar omdat er nog geen gedetailleerd planontwerp met kostenberekening is worden de kosten vooralsnog met p.m. weergegeven.

In de volgende kolom is aangegeven wanneer een kredietaanvraag voor PS is te verwachten en het beoogde jaar van realisatie of aanleg.

De projecten zijn of worden zo veel als mogelijk afgestemd met de onderhoudsplanning uit het beheerkader provinciale infrastructuur.

Nr.	Project	Kosten Provincie	Budget	PS voorstel	Jaar aanleg	Opmerking
<b>A. Projecten korte termijn 2018 – 2019</b>						
1	N252 Inhaalverbod instellen tussen rotonde Sluiskil en de brug Sluiskil	p.m.	REGULIER	Geen	2019	➤ 7000 mvt i.v.m. veiligheid; zie algemene studie e.
2	N253 Grastegels parallelweg tussen Draaibrug en rotonde Maaidijk nabij Oostburg	€ 200.000	IA	Juni 2018	2018	T.b.v. de veiligheid
3	N256 monument verplaatsen Zandkreekdijk	€ 40.000	REGULIER	Geen	2018	
4	N256 kortsluitfietspad realiseren noordzijde Zandkreekdijk	€ 52.000	REGULIER	Geen	2018	
5	N256 landbouwweg aanleggen noordzijde Zandkreekdijk	p.m.	IA	Nov. 2018	2019	T.b.v. betere doorstroming
6	N256 VRI Deltaweg voorzien van een slimme regeling	€ 50.000	REGULIER	Geen	2019	T.b.v. betere doorstroming

7	N256 verharde bermen op verschillende locaties	€ 210.000	IA	Juni 2018	2018	T.b.v. de veiligheid
8	N256 amoveren bushaltes Zandkreekdam en De Val	p.m.	REGULIER	Geen	2019	Afstemming met gebruikers
9	N258 inhaalverbod instellen (tussen Tractaatweg en Drieschouwen).	p.m.	REGULIER	Geen	2019	➤ 7000 mvt i.v.m. veiligheid; zie algemene studie e.
10	N286 fietspad St Maartensdijk (ontbrekend deel)	p.m.	IA	Nov. 2018	2019	Onteigening
11	N288 inhaalverbod m.u.v. landbouwverkeer rondweg Biggekerke.	p.m.	REGULIER	Geen	2019	➤ 7000 mvt i.v.m. veiligheid; zie algemene studie e.
12	N289 Rechtsaf strook aansluiting Kreekraksluizen verwijderen	p.m.	REGULIER	Geen	2019	Afstemming met onderhoud
13	N289 westelijk fietspad op viaduct knooppunt 33 in 2 richtingen maken door wegversmalling. Fietspad oostzijde opbreken.	p.m.	IA	Juni 2019	2020	T.b.v. veiligheid en lagere beheerskosten
14	N290 traverse Kapellebrug verder verkeersveilig herinrichten samen met renovatiewerk	p.m.	REGULIER, IA	Nov. 2018	2019	Te hoge verkeersdruk blijft
15	N654 Bij rotonde Zonnemaire het overrijdbaar deel (rammelstrook) verhoogd uitvoeren omdat men van Dreischor rechtdoor het midden eiland afsnijdt.	€ 50.000	REGULIER	Geen	2019	
16	N665 Van rotonde Stenevate/Kruisewegje tot rotonde N664 inhaalverbod instellen met uitzondering van landbouwverkeer.	p.m.	REGULIER	Geen	2019	➤ 7000 mvt i.v.m. veiligheid; zie algemene studie e.
17	N666 versmallen weggedeelte tussen aansluiting N289 en Welhoekpad in combinatie met komgrensverplaatsing	p.m.	IA	Nov. 2018	2019	
18	N667 Weg Rijkebuurt naar 60 km/u brengen met eenvoudige aanvullende maatregelen.	p.m.	IA	Nov. 2018	2019	GGA Borsele West / plan Central Gate NSP
19	N689 Traverse Kuitaart herinrichten op de komgrens	p.m.	IA, REGULIER	Nov. 2018	2019	I.c.m. renovatie
20	N252 opruimen westelijk fietspad tussen rotonde brug Sluiskil en sluizencomplex	p.m.	IA, REGULIER	Juni 2019	2019	Lagere beheerskosten
<b>B. Projecten middellange termijn 2020 – 2023</b>						

1	N252 Fietstunnel rotonde Maintenance Value Park	€ 400.000	IA, DOW	Nov. 2018	2020	Cofinanciering Dow ea
2	N673 Zanddijk 1 <sup>e</sup> fase extra krediet Idem restant krediet 1 <sup>e</sup> fase	€ 300.000 € 5.300.000	IA IA	Juni 2018 Juni 2019	2018 2021	Of € 5.600.000 Juni 2018
3	N253 kruispunt Sint Annastraat van rotonde voorzien	p.m.	IA	Juni 2019	2020	
4	N257 oplossen verkeersveiligheidsprobleem bij de rotonde aan het eind van de N257 op Sint Philipsland. Twee oplossingen mogelijk: 1. Parallelwegoversteek in een plateau. Werkt ook voor het punt hierboven. 2. Parallelwegoversteek naar noorden verplaatsen en aparte fietsoversteek maken.	p.m.	IA	Juni 2019	2020	
5	N286 Aansluiting Provinciale weg onttrekken, amoveren en keerlus maken, kan via rotonde Scherpenisse ontsloten worden.	p.m.	IA	Juni 2019	Juni 2019 / 2020	Afstemmen met planstudie N286
6	N286 Turborotonde aanleggen op kruispunt met Oesterdam. Hoofdweg!	p.m.	IA	Juni 2020	Juni 2020 / 2023	Afstemmen met planstudie N286
7	N289 kruispunt Stationsstraat bij Kruijningen herinrichten	p.m.	IA	Juni 2019	Juni 2019 / 2020	
8	N290 Terneuzen – Zaamslag; fase 1.2 LvO – westelijke rotonde Zaamslag	p.m.	IA	Juni 2019	Juni 2019 / 2022	Ontwerp gereed
9	N290 Terneuzen – Zaamslag; fase 1.3 Spuiweg - LvO	p.m.	IA	Juni 2020	2023	Ontwerp gereed
10	N 290 VRI Sint Annapolder/Tivoli vervangen door rotonde	p.m.	IA	Juni 2020	2022	Beheerkader / afwegingskader VRI's
11	N659 aansluiting Oesterdam – Speelmansplaten voorzien van Ovonde	p.m.	IA	Juni 2019	2020	Co fin Waterrijk
12	N665 2 richtingen fietspad 's-Heer Arendskerke – Lewedorp. Combinatie met steunpunt	p.m.	IA	Juni 2019	2020	
13	N665 Op aansluiting Oude Rijksweg op Postweg Ovonde aanleggen en andere aansluiting van de Oude Rijksweg op Postweg in grote boog amoveren.	p.m.	IA	Juni 2019	2020	

14	N666 Ronde met drieweg, Zwaakse dijk verluwen	p.m.	IA	Nov. 2018	2021	GGA Zwaakse Weel
15	N256 VRI Wilhelminadorp voorzien van 2x2 rijstroken	p.m.	IA	Juni 2019	2022	Relatie met planstudie N256
16	N289 afrit 33 Yerseke op N289 voorzien van rotonde en aanleg fietspad in 2 richtingen aan zuidzijde van N289	p.m.	IA	Juni 2020	2022	
<b>C. Projecten lange termijn 2024 – 2027</b>						
1	N689 Complex Kloosterzande opruimen en N689 doortrekken met rotonde voor Kloosterzande.	p.m.	REGULIER, IA		2025	Aanpak i.c.m. planning beheerkader. GGA Hontenisse
2	N256 links- en rechtsaf vakken aanleggen Zandkreekdijk	p.m.	IA		2024	In de Zeedijk
3	N256 aanleg fietspad / verbreding parallelweg	p.m.	IA		2024	
4	N289 Fietspad tussen Krabbendijke en Luchtenburg aan noordzijde in 2 richtingen maken en kruispunten Bolwerk en Schapendijk zo mogelijk amoveren.	p.m.	IA			Renovatieaspect
5	N289 rotonde Nishoek ombouwen naar turborotonde	p.m.	IA		2026	I.c.m. 2 <sup>e</sup> fase Zanddijk
6	N290 Vogelwaarde – Ter Hole inrichten als GOW (zie tabel 2)	p.m.	IA		2025	
7	N666 complex Vierwegen aanpassen door vermindering van kruispunten en aanleg VRI's of turborotondes	p.m.	IA		2024	
8	N666 T-aansluiting Baarlandsezandweg van rotonde voorzien	p.m.	IA		2025	GGA Zwaakse Weel
9	N666 T-aansluiting Schoorkensandweg onttrekken en amoveren. Verkeer via nieuwe rotonde Baarlandsezandweg.	p.m.	IA	2	2025	GGA Zwaakse Weel
10	N667 Weg Rijkebuurt bibeko brengen of 60 km/u maken en kruispunt met de Nassauweg veiliger maken volgens structureel plan.	p.m.	IA	3	2027	GGA Borsele West

11	N667 herinrichten Heinkenszandseweg ten zuiden van Heinkenszand tussen Westdijk en N665, wellicht alleen een kleine rotonde op het kruispunt Dorpsstraat/Oude Kamerseweg	p.m.	IA	3	2027	GGA Borsele West
----	--	------	----	---	------	------------------

### **(Opstarten) Studies door mobiliteit**

Teneinde tot logische en samenhangende keuzes te komen zal gebiedsgericht worden samen gewerkt met andere wegbeheerders. De prioriteiten voor het provinciale wegennet zullen daar in gebracht worden. Onderstaande studies zullen op plaatsen waar een dergelijke gebiedsgewijze aanpak worden ingebracht. Projecten die in afstemming met andere wegbeheerders worden ontwikkeld, dienen in een met die wegbeheerders afgestemde planning te worden opgenomen.

nr.	Studie	Toelichting	Wanneer?	Trekker/ betrokken partijen
	<b>Algemene Zeeland brede studies</b>			
a.	Consequenties wegencategorisering; herverdeling wegen Waterschap, Provincie Zeeland, RWS	<p>Via het mobiliteitsplan is de wegencategorisering in Zeeland vastgesteld. Ten behoeve van een logische ordening van wegen dienen in principe alle gebiedsontsluitingswegen in beheer bij de provincie gelegd te worden en de erftoegangswegen bij het waterschap of gemeente.</p> <p>De volgende erftoegangswegen zouden dan naar het waterschap of gemeente overgedragen kunnen worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- N664 t.h.v. 's Heer Arendskerke</li> <li>- N654 Schuddebeurs – Zonnemaire</li> <li>- N670 Kapelle – Kanaal</li> <li>- N668 naar Wolphaartsdijk</li> <li>- N666 gedeelte bij 's Heerenhoek</li> <li>- N662 Ritthem</li> </ul> <p>Gebiedsontsluitingswegen van Waterschap naar Provincie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Watervlietseweg IJzendijke – Grens</li> <li>- N290 – Vogelwaard (Rapenburg)</li> <li>- Kanaalweg Oost en West naar Wemeldinge</li> <li>- Wolphaartsdijk – Wemeldinge (Langeweg – Kaaidijk)</li> <li>- Etc.</li> </ul>	2019 - 2027	Provincie / Waterschap, RWS

b.	Programma Amoveren Aansluitingen en Kruispunten (PAAK) op starten.	Vloeit voort uit mobiliteitsplan waar de programmatische aanpak is opgenomen naar aansluitingen, fietspaden, bermen en traversen.	2019 - 2027	Provincie / eigenaren
c.	Onderzoek 50+ fietsers / studie enkelvoudige ongevallen (o.m. bermen)	Vertaling naar concrete maatregelen van deze twee ROVZ studies	2018	ROVZ / Provincie
d.	Kwaliteit - / Actualisatie fietsnetwerk	Het fietspadennetwerk blijkt redelijk provincie dekkend te zijn. De kwaliteit laat hier en daar nog te wensen over. Kwaliteitsaspecten zijn breedte, verharding, oversteken, medegebruik, één- vs. Tweezijdig.	2019	Provincie en andere wegbeheerders
e.	Inhaalstudie inhaalverboden N253, N254, N255, N256, N258, N286 en N290.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Effectstudie naar het instellen van inhaalverboden</li> <li>2. Bepalen of fysieke scheiding noodzakelijk is op N253, N254 en N256 (allen hoofdweg).</li> <li>3. Bepalen of inhaalstroken bij rotondes effectief kunnen zijn om bestaand inhaalgedrag op wegvakken te reduceren</li> </ol>	2019	Provincie (beheer) / gemeenten
f.	Onderzoek (snelheidsgedrag) provinciale traversen (programmatische aanpak)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Regelmatig klachten van bewoners uit Eede, Boerenhol, Kuitaart, Kapellebrug, Nisse en Noordgouwe.</li> <li>2. Bepalen of klachten terecht zijn d.m.v. snelheidsmetingen.</li> <li>3. Prioriteiten stellen</li> <li>4. Is de huidige inrichting volgens de richtlijnen?</li> <li>5. Welke maatregelen moeten geadviseerd?</li> </ol>	2019	Mobiliteit / gemeenten
g.	Afwegingsstudie ombouw VRI's tot rotondes	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Beleid maken wanneer VRI omgebouwd moet worden tot rotonde</li> <li>2. Per verkeerslicht bepalen of een rotonde een alternatief is</li> <li>3. Per verkeerslicht bepalen wat het omslagpunt is om de ombouw uit te voeren.</li> </ol>	2018	Provincie (beheer) / gemeenten
<b>Planstudies trajecten</b>				
1	N256 stroomweg Goes – Noord-Beveland	Planstudie naar volwaardige stroomweg tussen Goes – Noord-Beveland. Inclusief de navolgende studies	2018 – 2020	Provincie / Goes, Noord-Beveland, Waterschap
1a	A256 van 120 km/u naar 100 km/u?	Afweging maken tussen verkeersveiligheid en snelheid; onderdeel van studie 4.	2019	Provincie / Goes

1b	N256 2x2 gedeelte op Noord-Beveland ombouwen naar 1x1?	Wat is het effect op de doorstroming als weg teruggebracht wordt van 2x2 naar 1x1? Onderdeel van studie 1.	2018	Provincie / Noord Beveland
1c	N256 ombouw VRI's Colijnsplaat en Julianastraat door rotondes	Invullen GOW-vorm op kruispunten Noord-Langeweg Colijnsplaat en Julianastraat te Zierikzee; onderdeel studie 1.	2019 zie studie g	Provincie / Noord Beveland
1d	N256 ombouw VRI Langeweg Wilhelminapolder naar 2x2 rijstroken (zie tabel 1)	Capaciteitsuitbreiding verkeerslichten door verdubbeling voedende richtingen van 1 rijstrook naar 2.	2018 - 2022	Provincie / Noord Beveland
2	N286 planstudie Oesterdam – Sint Maartensdijk	Planstudie naar volwaardige GOW tussen Oesterdam en Sint Maartensdijk.	2020	Provincie / Tholen
3	N289 planstudie Kapelle - Zanddijk	Planstudie naar parallelweg, fietspad en amoveren aansluitingen + rotonde Hansweert.	2021	Provincie / Kapelle, Reimerswaal, Waterschap
4	N290 opstellen definitief plan Vogelwaarde – Ter Hole	Definitief plan naar volwaardige GOW tussen Vogelwaarde en Ter Hole.	2019	Provincie / Hulst, Waterschap
5	N656 planstudie rondweg Oud-Vossemeer inclusief volwaardige GOW tussen Krabbenkreekweg en Oud-Vossemeer	Planstudie rondweg Oud-Vossemeer inclusief volwaardige GOW tussen Krabbenkreekweg en Oud-Vossemeer. Inclusief ontsluiting Welgelegen / Tholen, GGA Oud Vossemeer	2019	Tholen / Provincie, Waterschap
6	N664 planstudie ombouw naar ETW	Planstudie icm studie herverdeling wegen gemeente Goes en Waterschap; GGA Goes West	2018 - 2019	Goes / Provincie, Waterschap
7	N666 planstudie Drieweg tot Baarlandsezandweg c.q. tot Kapelle	Planstudie Drieweg – Baarlandsezandweg naar rotondes op beide aansluitingen en amoveren aansluitingen daartussen. Verder studie naar aanleg parallelweg tussen Baarlandsezandweg en Vierwegen.; GGA Zwaakse Weel	2019	Borsele / Provincie, Waterschap
8	N669 planstudie naar volledige GOW tussen 's-Gravenpolder en Goes.	Sterk aandachtspunt zijn de fietspaden i.r.t. de zeer hoge fietsintensiteit.	2020	Goes, Borsele / Provincie, Waterschap
9	N673 planstudie 2° fase Zanddijk inclusief rotonde Nishoek en inclusief N289 tussen Stationsstraat en Zanddijk	Studie uitvoeren tussen 1° fase Zanddijk en A58. Er zijn twee mogelijkheden: tracé via de Zanddijk of een poldertracé.	2018 - 2019	Provincie / Reimerswaal, Waterschap
10	N686 planstudie Tractaatweg - Axel		2021	Terneuzen / Provincie

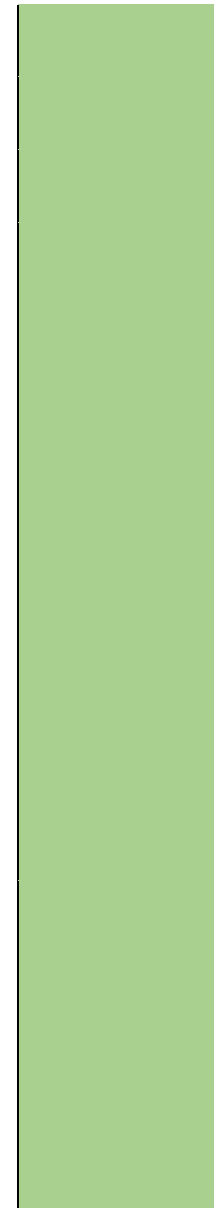


## Investeringsstrategie Infrastructuur Zeeland

Tabel Prioritering projecten op basis van verkeerskundige aspecten

Gegevens				Score	Score
#	Weg	Wegvak	Algemeen Regio		
1	N673	A58-Yerseke	Zuid-Beveland	> 20 pnt	26
2	N256	Zandkreeksluis-N664	Zuid-Beveland		24
3	N290	Terneuzen-Zaamslag	Zeeuws-Vlaanderen		22
4	N290	Vogelwaard-Terhole	Zeeuws-Vlaanderen		22
5	N656	Krabbenkreekweg-Molenweg	Tholen		22
6	N258	Absdale-Hulst	Zeeuws-Vlaanderen		21
7	N256	N59-Zeelandbrug	Schouwen-Duiveland		21
8	N256	N255-Zandkreeksluis	Noord-Beveland		20
9	N256	Zeelandbrug-N255	Noord-Beveland		18
10	N256	Zeelandbrug	Schouwen-Duiveland		18
11	A256	N664-A58	Zuid-Beveland	15-20 pnt	17
12	N286	Sint Maartensdijk-Tholen	Tholen		17
13	N290	Bibeko Kapellebrug	Zeeuws-Vlaanderen		17
14	N289	Kapelle-N673	Zuid-Beveland		16
15	N669	s-Gravenpolder-Goes	Zuid-Beveland		15
16	N686	N62-Axel	Zeeuws-Vlaanderen		15
17	N253	Grens-Oostburg	Zeeuws-Vlaanderen		15
18	N666	N665-Kapelle	Zuid-Beveland		15
19	N664	s-Heer Arendskerke-A256	Zuid-Beveland		14
20	N252	Brug Sluiskil-Sas van Gent	Zeeuws-Vlaanderen		14
21	N254	Engelandweg-N62	Walcheren	10-15 pnt	14
22	N287	Oostkapelle-Serooskerke	Walcheren		14
23	N654	Zierikzee-Zonnemaire	Schouwen-Duiveland		14
24	N252	Sas van Gent-Grens	Zeeuws-Vlaanderen		13
25	N653	Serooskerke-Brouwershaven	Schouwen-Duiveland		13

26	N656	Molenweg-N286	Tholen
27	N670	N289-Kapelle	Zuid-Beveland
28	N290	Zaamslag-Vogelwaard	Zeeuws-Vlaanderen
29	N655	Heuvelsweg	Schouwen-Duiveland
30	N667	s-Heerenhoek-Heinkenszand	Zuid-Beveland
31	N252	Sluizencomplex-Brug Sluiskil	Zeeuws-Vlaanderen
32	N651	Serooskerke-Renesse	Schouwen-Duiveland
33	N656	N257-N658	Tholen
34	N661	Vlissingen-Middelburg	Walcheren
35	N689	Walsoorden-Kuitaart	Zeeuws-Vlaanderen
36	N288	Zoutelande-Vlissingen	Walcheren
37	N253	Oostburg-Schoondijke	Zeeuws-Vlaanderen
38	N254	A58-Engelandweg	Walcheren
39	N287	Domburg-Oostkapelle	Walcheren
40	N288	Westkapelle-Zoutelande	Walcheren
41	N660	Koudekerke-Middelburg	Walcheren
42	N665	Arnemuiden-Lewedorp	Zuid-Beveland
43	N665	Lewedorp-N664	Zuid-Beveland
44	N670	Kapelle-Yerseke	Zuid-Beveland
45	N682	N61-N252	Zeeuws-Vlaanderen
46	N668	N664-Wolphaartsdijk	Zuid-Beveland
47	N252	Dow-Sluizencomplex	Zeeuws-Vlaanderen
48	N255	N57-N256	Noord-Beveland
49	N286	Sint Maartensdijk-Stavenisse	Tholen
50	N289	Zanddijk-provinciegrens	Zuid-Beveland
51	N290	Terhole-Hulst	Zeeuws-Vlaanderen
52	N658	Sint-Annaland-N656	Tholen
53	N662	Oost-Souburg-Vlissingen Oost	Walcheren
54	N663	Middelburg-Veere	Walcheren
55	N671	Kapelle-Wemeldinge	Zuid-Beveland
56	N674	Cadzand-Oostburg	Zeeuws-Vlaanderen
57	N659	Tholen-A58	Tholen
58	N257	N59-N656	Tholen



13
13
13
13
13
12
12
12
12
12
11
11
11
11
11
11
11
11
11
11
10
10
10
10
10
10
10
10
10
10
10
10
10
10

59	N253	Rondweg Oostburg	Zeeuws-Vlaanderen
60	N664	s-Heer Arendskerke-N665	Zuid-Beveland
61	N675	Groede-N676	Zeeuws-Vlaanderen
62	N686	Terneuzen-Yara	Zeeuws-Vlaanderen
63	N689	Kuitaart-Terhole	Zeeuws-Vlaanderen
64	N290	Hulst-Kappellebrug	Zeeuws-Vlaanderen
65	N665	N664-N666	Zuid-Beveland
66	N258	N62-Axel	Zeeuws-Vlaanderen
67	N258	Axel-Absdale	Zeeuws-Vlaanderen
68	N251	N253-Grens	Zeeuws-Vlaanderen
69	N287	Rondweg Serooskerke	Walcheren
70	N289	Goes-Kappelle	Zuid-Beveland
71	N675	Rondweg Breskens	Zeeuws-Vlaanderen
72	N676	Breskens-Schoondijke	Zeeuws-Vlaanderen
73	N683	Sas van Gent-N62	Zeeuws-Vlaanderen
74	N675	N674-Groede	Zeeuws-Vlaanderen
75	N652	Burgh-Haamstede-Scharendijke	Schouwen-Duiveland

5-10 pnt	9
	9
	9
	9
	9
	8
	8
	7
	7
	6
	5
	5
	5
	5
3	
0-5 pnt	0



**JUUST**  
daarom!

# *Provincie Zeeland*

*Investeringsstrategie infrastructuur*

*adviseurs • ingenieurs • openbare ruimte*



## Colofon

### Documentgegevens

*Titel* Investeringsstrategie  
infrastructuur provincie Zeeland  
*Rapportnummer* ZEE\_2017\_04\_RO2\_D  
*Datum* 22 januari 2017  
*Status* Definitief

### Opdrachtgever



*Naam* Provincie Zeeland  
*Contactpersoon* W.A. Kant

### Opdrachtnemer

*Naam* Juust BV  
*Adresgegevens* Goessestraatweg 19  
4421 AD Kapelle  
info@juustdaarom.nl  
www.juustdaarom.nl  
085-9020222

*Auteur(s)* J.P. d'Haens  
*Contactgegevens* jan@juustdaarom.nl  
06-28637530



# Inhoudsopgave

<b>Colofon</b>	<b>3</b>	<i>Inleiding</i>	38
<b>Inleiding</b>	<b>7</b>	<i>Beoordeling</i>	39
<i>Aanleiding</i>	7	Hoofdwegennet	39
<i>Wegbeheerder provincie Zeeland</i>	7	Wegencategorisering	40
<i>Opgave gericht werken</i>	7	Sterke Netwerken	40
<i>Inleiding</i>	9	Resultaat	41
<i>De schijf van 4</i>	9	<b>o4   Bepalen maatregelen</b>	<b>47</b>
<b>o2   Bepalen knelpunten</b>	<b>13</b>	<i>Inleiding</i>	47
<i>Inleiding</i>	13	<b>o5   Prioritering Maatregelen</b>	<b>51</b>
<i>Hoofdwegennet</i>	14	<i>Inleiding</i>	51
Toelichting	14	<i>Prioritering</i>	51
Knelpunten	16	Beheer & Onderhoud	51
<i>Wegencategorisering</i>	20	Verkeersveiligheid	51
Toelichting	20	Beleid	51
Knelpunten	21	<i>Deadline</i>	53
<i>Kwaliteitsnet Goederenvervoer</i>	22	Beleid	53
Toelichting	22	Beheer & Onderhoud	53
Knelpunten	24	Ruimtelijke ontwikkelingen	53
<i>Kwaliteitsnet Openbaar Vervoer</i>	26	<i>Kosteneffectiviteit</i>	53
Toelichting	26	<i>Investeringsstrategie</i>	53
Knelpunten	26	<b>o6   Investeringsstrategie</b>	<b>58</b>
<i>Kwaliteitsnet Landbouwverkeer</i>	28	<b>o7   Samenwerking Zeeland</b>	<b>59</b>
Toelichting	28	<i>Inleiding</i>	59
Knelpunten	29	<i>Van visie naar uitvoering</i>	59
<i>Kwaliteitsnet Fiets</i>	32	<i>Gebiedsgewijze Aanpak</i>	59
Toelichting	32	<b>BIJLAGE 1   Tabel Maatregelen</b>	<b>60</b>
Knelpunten	33		
<b>o3   Prioritering knelpunten</b>	<b>38</b>		





# Inleiding

## Aanleiding

In de Mobiliteitsvisie Zeeland 2028 is het verkeer- en vervoerbeleid van de provincie Zeeland op hoofdlijnen uitgewerkt. Als activiteit is hierin benoemd om een investeringsstrategie uit te werken voor mobiliteitsprojecten. Enerzijds is dit ingegeven door de nieuwe positie die de provincie Zeeland in wil nemen in de Zeeuwse verkeer- en vervoersector. Vanuit de beschikbare financiële middelen is een nog betere afweging noodzakelijk aan welke projecten de voorkeur wordt gegeven. Daarnaast is de opzet om nog meer gezamenlijk met de diverse partners (o.a. andere wegbeheerders) het verkeer- en vervoerbeleid vorm te geven. Provincie Zeeland vervult hierin diverse rollen, maar hoeft juist niet altijd de trekker te zijn. Een tweede ontwikkeling waar de investeringsstrategie op aansluit is het opgave gericht werken dat binnen de organisatie van de provincie Zeeland is omarmt. Met de investeringsstrategie geven we vorm aan de wijze waarop we dit inbedden in de verkeers- en vervoersprojecten.

In deze rapportage is uiteengezet hoe de investeringsstrategie wordt vormgegeven. Het betreft een proces in 4 schijven. We beschrijven enerzijds op hoofdlijnen hoe het proces doorlopen dient te worden. Anderzijds kleuren we op basis van de nu beschikbare gegevens het proces in waardoor een eerste versie van de strategie ontstaat. In de loop der jaren kan deze verder aangevuld en geactualiseerd worden. Het is dan ook een proces/methode die periodiek uitgevoerd kan worden om, in overeenstemming met andere beleidsvelden en projectpartners, te komen tot de juiste investeringsstrategie.

## Wegbeheerder provincie Zeeland

Voorliggende investeringsstrategie omvat alleen de wegvakken in beheer en/of eigendom bij de provincie Zeeland. Deze dient vervolgens als input om samen met de andere wegbeheerders in Zeeland te komen tot een gezamenlijke aanpak.

## Opgave gericht werken

Binnen de provincie Zeeland is gekozen voor het werken aan maatschappelijke opgaven. Het opgavegericht werken vormt een doorontwikkeling van het werken aan de kerntaken, maar stelt het externe resultaat centraal en toont veel meer oog voor de rol van ook andere partijen bij het bereiken van dat maatschappelijke resultaat. Het werken aan maatschappelijk resultaat betekent ook dat we niet (altijd) kunnen uitgaan van de sector of de beleidsnota, maar vanuit het te behalen resultaat benoemen welke instrumenten en samenwerkingspartners nodig zijn en dat een passende samenwerkingsstructuur wordt ontworpen.

Conform de begroting 2017 benoemen we vijf opgaven:

- Aantrekkelijk Zeeland: leefbaarheidsagenda.
- Beleef Zeeland.
- Zichtbaar Zeeland.
- Circulaire Economie en Energietransitie.
- Havensamenwerking.

De investeringsstrategie geven we vorm conform het opgave gericht werken. Daarnaast betrekken we andere partijen (intern en extern) om het maatschappelijk resultaat te optimaliseren.

# Investeringsstrategie Infrastructuur

## Mobiliteitsvisie Zeeland 2028

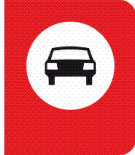


2020/04/02/2021 17:46:00 - Status: Eindversie

**Vlot en betrouwbaar Hoofdwegenet**

Indicator:  
- Hoofdwegenet dat is ingericht volgens de ideale variant van de Basissenmerken Wegontwerp  
- Reistijden en gemiddelde snelheden

Weergave:  
- % van het hoofdwegenet dat voldoet  
- NTB



**Vraaggericht ingevuld basisnetwerk OV**

Indicator:  
Bezettingsgraad in reizigerskilometers per dienstregeling per uur

Weergave:  
% van de capaciteit dat daadwerkelijk wordt afgenomen

**Veilige inrichting van alle Zeeuwse wegen**

Indicator:  
GOW's bubeko die (minimaal) zijn ingericht volgens de minimale variant van de Basissenmerken wegontwerp

Weergave:  
% van de GOW's (geen hoofdwegenet) dat voldoet



**Vlot en betrouwbaar Net Goederenvervoer**

Indicator:  
Aantal opgeloste knelpunten op het gebied van bereikbaarheid (doorstroming) en verkeersveiligheid

Weergave:  
% opgeloste knelpunten

**Kwalitatief Utilitair Fietsnetwerk**

Indicator:  
Deel van utilitair netwerk dat is ingericht volgens de Basissenmerken fietsverkeer (conform beleidsplan)

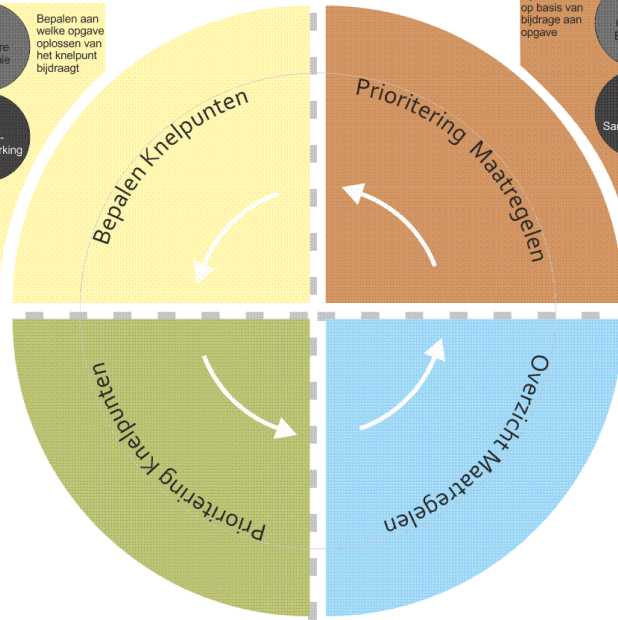
Weergave:  
% van het utilitair fietsnetwerk dat voldoet



**Kwaliteitsnet Landbouwverkeer**

Indicator:  
Aanwezigheid prioritaire knelpunten landbouwverkeer

Weergave:  
% opgeloste locaties met hoogste prioriteit



**Ruimtelijke Ontwikkelingen**

Beoordeling  
Kunnen we meeliften op ruimtelijke ontwikkelingen of is er sprake van een deadline als gevolg van deze ontwikkelingen?



**Projecten in uitvoering**

- N62 Tractaatweg (2018)
- A59 aansluiting Goes-Zuid (2016-2017)
- N655 fietspad Oud Vossemeer-Broekdijk (2016-2017)
- N655 nieuw fietspad Lewedorp-Armemuiden (2016)
- N248 rotonde en parallelweg Absdale-Hultt (2016-2017)
- N662 Ovonde Marie Curieweg (2017)
- Recreatieverdeelweg 3e fase (2017)

**Ongevallen**

Beoordeling  
Ongevallebeeld kan aanleiding vormen om sneller (snel) tot actie over te gaan.



**Projecten uit o.a. Coalitieakkoord**

- N673 Zanddijk-Yerseke
- N290 Terneuzen-Terhoeke
- Doorstroming N26
- Doorstroming N59



**Onderhoudsplanning**

Beoordeling  
Toets of combinatie met beheer & onderhoud mogelijk is

**Knelpunt onderdeel Hoofdwegenet?**

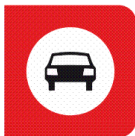
JA 5



**Score (vorm)toets BKWO?**

0-2 5 4-5.5 1

2-4 3



**Knelpunt onderdeel netwerk?**

2 2 2 2

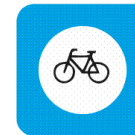


**Positie Fiets | Landbouwverkeer conform?**

Nee 5,3,1

**Type maatregel?**

Omschrijving  
Per maatregel benodigde acties (grondverwerving, ruimtelijke procedure, etc.) in beeld brengen en een indicatie van de realisatiekosten bepalen



**Utilitair Fietsnetwerk**

Eis:  
Voldoen aan kwaliteitseisen en inrichtingseisen

**Gebruik van het netwerk?**

2 2 2 2 2



**Reistijd onbetrouwbaar/ wachttijden**

JA 5,3,1

**Kwaliteitsnet Goederenvervoer**

Eis  
Voldoet aan eisen bereikbaarheid en verkeersveiligheid zoals opgenomen in beleidsplan



**Kwaliteitsnet Landbouwverkeer**

Eis:  
Voldoen aan kwaliteitseisen voor een vlotte en veilige afwikkeling van het landbouwverkeer

# 01 | Raamwerk investeringsagenda

## Inleiding

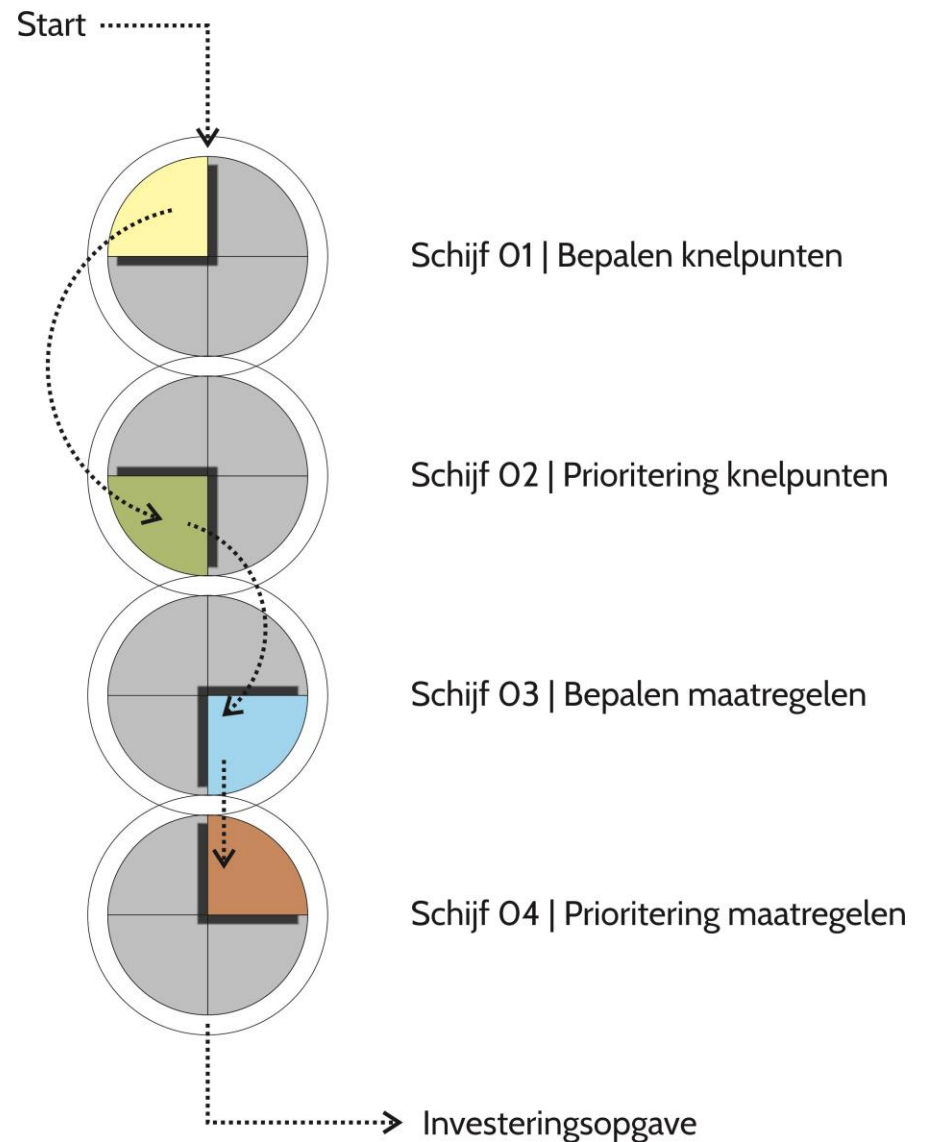
In een eerdere fase is een Raamwerk voor een investeringsstrategie (Juust, i.o.v. provincie Zeeland, juli 2017) uitgewerkt. Dit raamwerk leidde tot een aanpak in 4 stappen:

- Bepalen van de knelpunten.
- Prioriteren van de knelpunten op basis van verkeerskundige aspecten.
- Overzicht maatregelen: wat is nodig om de knelpunten op te lossen?
- Prioritering maatregelen: samen met andere aspecten dan verkeer bepalen welke investeringen prioriteit verdienen.

Na vaststelling op hoofdlijnen van het raamwerk zijn we op basis van de beschikbare gegevens gestart met de invulling hiervan. Tijdens het toepassen van het raamwerk zijn we tegen zaken aangelopen die net een andere insteek vragen of een aanpassing van de voorgestelde methode. Dit hebben we gaandeweg het proces ingebracht waarmee de werkwijze is aangescherpt. In dit hoofdstuk lichten we de werkwijze (het raamwerk) toe zoals we het nu hebben geïnterpreteerd. In principe is dit de werkwijze welke we steeds weer opnieuw toe kunnen passen om onze strategie te bepalen.

## De schijf van 4

Het raamwerk hebben we vormgegeven in een cirkel met 4 schijven. De schematische weergave van de aanpak staat hiernaast weergegeven. Per stap lichten we beknopt toe wat we moeten doorlopen om door te gaan naar de volgende schijf.





Investeringsstrategie Infrastructuur  
 Provincie Zeeland

*Provinciaal wegennet*



**Legenda**



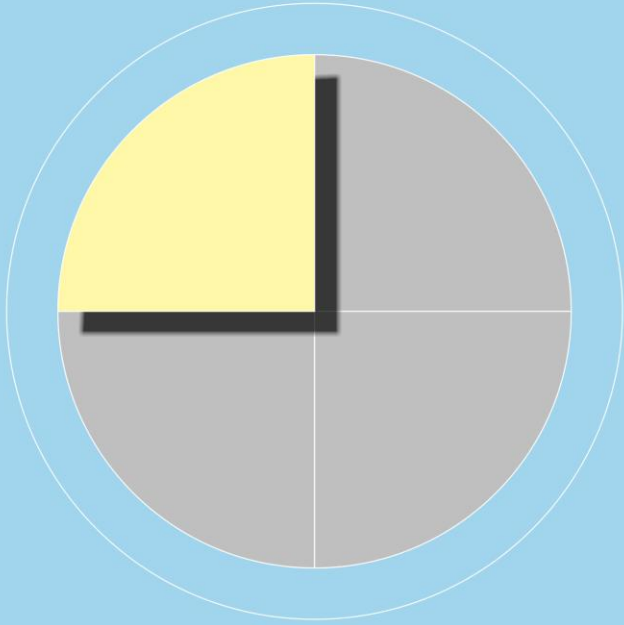
Wegen in beheer bij provincie Zeeland



**Juust BV**

Goessestraatweg 19  
 4421 AD Kapelle  
 info@juustdaarom.nl  
 www.juustdaarom.nl  
 085-9020222

adviseurs • ingenieurs • openbare ruimte

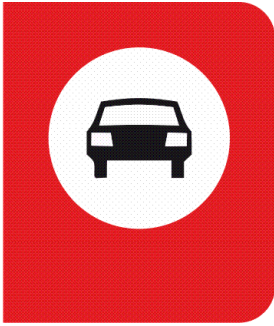


## Schijf 01 | Bepalen knelpunten

**Vlot en betrouwbaar Hoofdwegenet**

Indicator:  
 - Hoofdwegenet dat is ingericht volgens de ideale variant van de Basiskennmerken Wegontwerp  
 - Reistijden en gemiddelde snelheden

Weergave:  
 - % van het hoofdwegenet dat voldoet  
 - NTB



**Vraaggericht ingevuld basisnetwerk OV**

Indicator:  
 Bezettingsgraad in reizigerskilometers per dienstregeling per uur

Weergave:  
 % van de capaciteit dat daadwerkelijk wordt afgenomen

**Veilige inrichting van alle Zeeuwse wegen**

Indicator:  
 GOW's bubeko die (minimaal) zijn ingericht volgens de minimale variant van de Basiskennmerken wegontwerp

Weergave:  
 % van de GOW's (geen hoofdwegenet) dat voldoet



**Vlot en betrouwbaar Net Goederenvervoer**

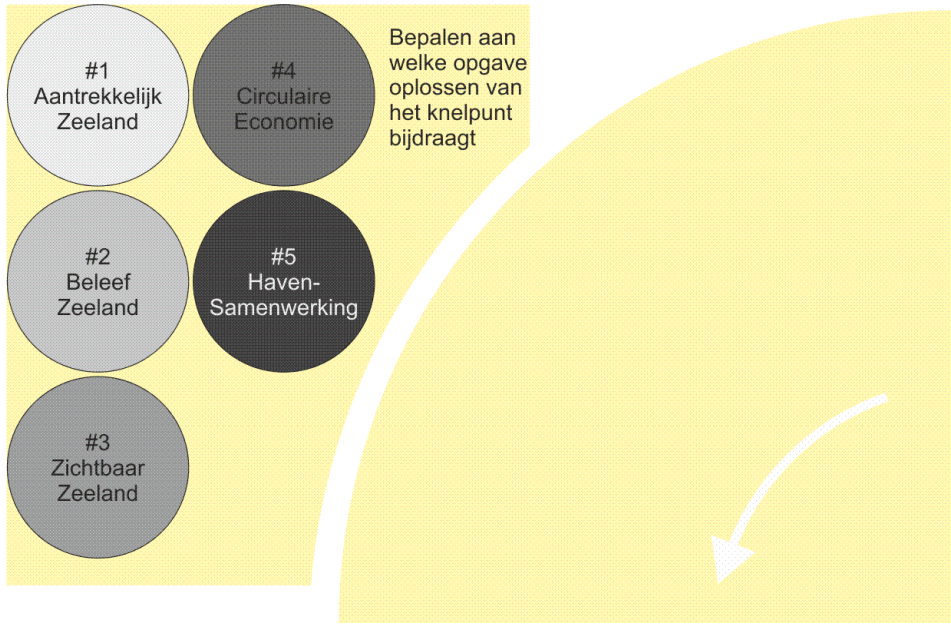
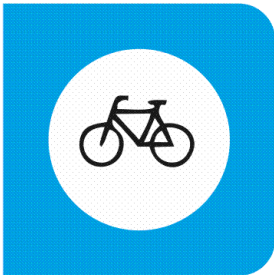
Indicator:  
 Aantal opgeloste knelpunten op het gebied van bereikbaarheid (doorstroming) en verkeersveiligheid

Weergave:  
 % opgeloste knelpunten

**Kwalitatief Utilitair Fietsnetwerk**

Indicator:  
 Deel van utilitair netwerk dat is ingericht volgens de Basiskennmerken fietsverkeer (conform beleidsplan)

Weergave:  
 % van het utilitair fietsnetwerk dat voldoet



**Kwaliteitsnet Landbouwverkeer**

Indicator:  
 Aanwezigheid prioritaire knelpunten landbouwverkeer

Weergave:  
 % opgeloste locaties met hoogste prioriteit



## 02 | Bepalen knelpunten

### Inleiding

Het algemene verkeer- en vervoerbeleid van de provincie Zeeland ligt vast in de Mobiliteitsvisie Zeeland 2028. De verkeerskundige ruggengraat van deze visie wordt gevormd door een aantal sterke netwerken. Als basis voor de investeringsstrategie maken we gebruik van deze sterke netwerken, voor zover ze betrekking hebben op wegen in beheer en/of eigendom bij de provincie Zeeland. Met een sterk netwerk dragen we zorg voor een bereikbaar Zeeland, een betrouwbaar netwerk en een veilig wegennet. We maken onderscheid in 4 netwerken gericht op een specifieke doelgroep:

- Kwaliteitsnet goederenvervoer.
- Kwaliteitsnet openbaar vervoer (bus).
- Kwaliteitsnet landbouwverkeer.
- Kwaliteitsnet fietsverkeer.

Daarnaast is er sprake van een tweetal onderdelen die overkoepelend van belang zijn binnen het sterke netwerk:

- Hoofdwegennet.
- Wegencategorisering.

Op basis van deze 6 onderdelen brengen we in beeld waar er sprake is van eventuele knelpunten.



Vlot en betrouwbaar hoofdwegennet



Veilige inrichting van alle Zeeuwse wegen



Kwalitatief Utilitair Fietsnetwerk



Kwaliteitsnet Landbouwverkeer



Vraaggericht ingevuld basisnet OV (bus)



Vlot en betrouwbaar Goederenvervoernet



## Hoofdwegennet

### **Toelichting**

Het Zeeuwse hoofdwegennet verbindt de afzonderlijke delen van onze provincie met elkaar, met de Randstad, de Brabantse stedenrij en met Vlaanderen. De doelstellingen voor het hoofdwegennet zijn gericht op veiligheid en bereikbaarheid. Zeeland moet goed bereikbaar blijven. Daarnaast hebben we de ambitie uitgesproken om te komen tot nul (vermijdbare) ernstige verkeersslachtoffers.

Om er voor te zorgen dat het hoofdwegennet aan onze doelstelling voldoet geeft het Mobiliteitsplan Zeeland twee indicatoren aan. De eerste indicator is gericht op de verkeersveiligheid. We streven er naar om het hoofdwegennet in te richten conform de ideale variant van de Basiskenmerken Wegontwerp (BKWO). Op deze wijze zetten we ons immers optimaal in voor de verkeersveiligheidsdoelstelling. Met een ideaal ingerichte weg doen we alles vanuit de infrastructuur bezien om (ernstige) verkeersslachtoffers te voorkomen.

De tweede indicator gaat in op reistijden en gemiddelde snelheden. In de Programma-uitwerking verkeer en vervoer 2016-2019 spreken we van een Zeeuwse uitwerking van de Bereikbaarheidsindicator en de Hoofdwegenindicator. Tot op heden is hier nog geen concrete uitwerking van beschikbaar. Wel is in het onderdeel Bereikbaarheid van het Mobiliteitsplan ook een doelstelling gekoppeld aan bereikbaarheid, namelijk: Snelle en betrouwbare wegverbindingen voor zakelijk en woon-werkverkeer. Als indicator wordt hierbij verwezen naar de Midden-Zeeland route en de route Goes-Zelzate.

Ten aanzien van reistijd draait provincie Zeeland mee in een proef voor Floating Car Data. Afhankelijk van de gegevens die hiermee verkregen worden kunnen we ook nagaan welke indicator we vast kunnen stellen. Beperken we ons tot het Hoofdwegennet, nemen we alle Gebiedsontsluitingswegen mee?



## Vlot en betrouwbaar hoofdwegennet

### **Doel Sterke Netwerken**

Een snel en betrouwbaar hoofdwegennet voor het wegverkeer

### **Indicator**

Percentage van het hoofdwegennet dat is ingericht volgens de ideale variant van de Basiskenmerken Wegontwerp.

### **Indicator**

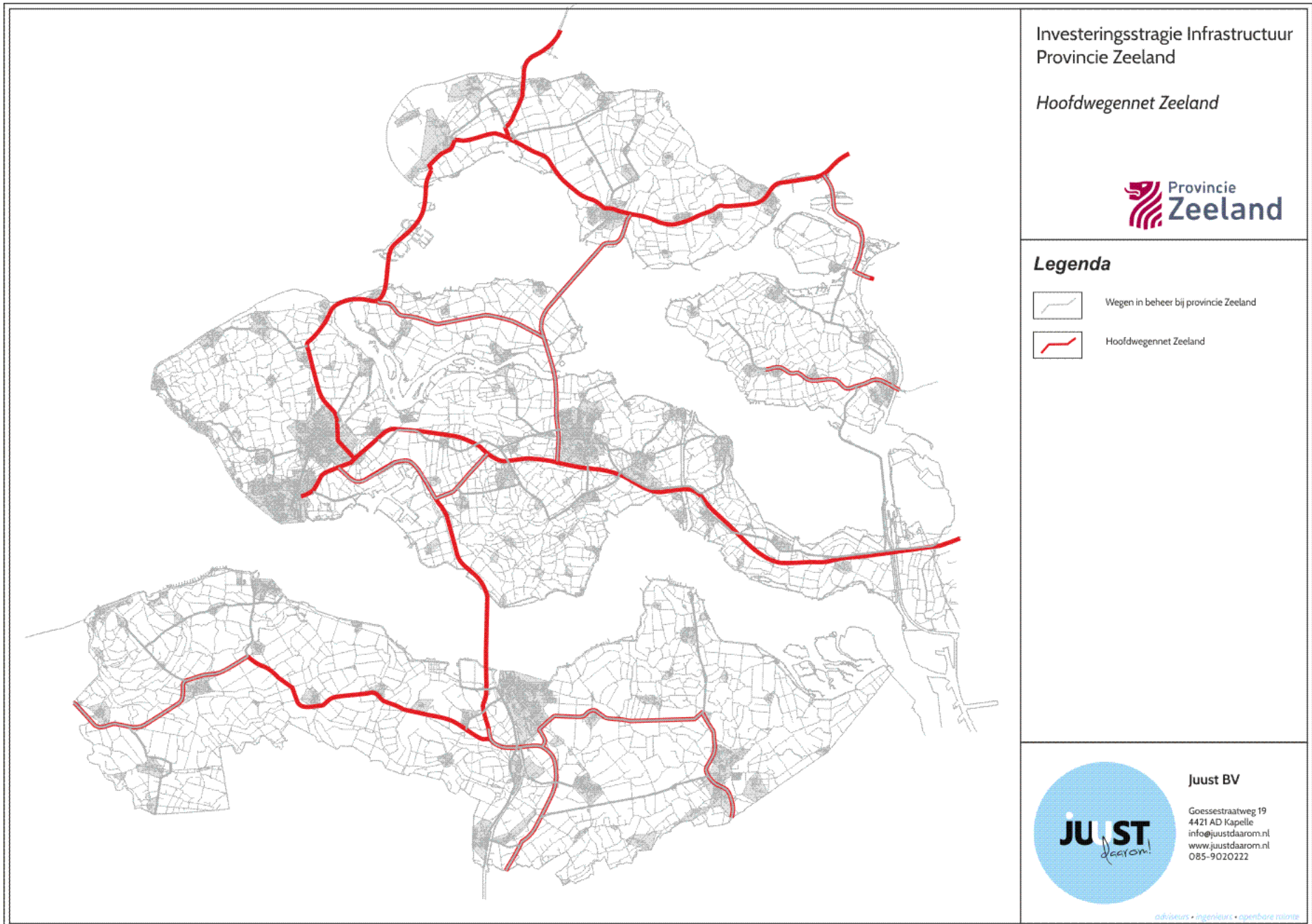
**Voor bereikbaarheid niet ingevuld**

### **Doel Bedrijvigheid**

Snelle en betrouwbare wegverbindingen voor zakelijk en woon-werkverkeer

### **Indicator**

Gemiddelde reistijd op de Midden-Zeelandroute (Goes-Hellegatsplein) en op de N62 (Goes-Zelzate). (Lager is beter)



### **Knelpunten**

De knelpunten in het onderdeel hoofdwegennet bepalen we conform de genoemde indicatoren. Allereerst kijken we naar het percentage van het hoofdwegennet dat is ingericht conform de ideale variant van de Basiskenmerken Wegontwerp (BKWO). Hiervoor maken we gebruik van de kwaliteitstoets (vormtoets) wegencategorisering die enkele jaren geleden voor het gehele Zeeuwse wegennet heeft plaatsgevonden. Dit is niet een exacte doorvertaling van een toets aan de hand van de BKWO, maar het omvat wel de belangrijkste aspecten hiervan. Deze vormtoets bestaat uit excel-format, waarin wegen van elke categorie (stroomweg, gebiedsontsluitingsweg en erftoegangsweg buiten de bebouwde kom) op een beperkt aantal vorm-criteria zijn getoetst. Per criteria kan een score worden behaald. Deze criteria zijn:

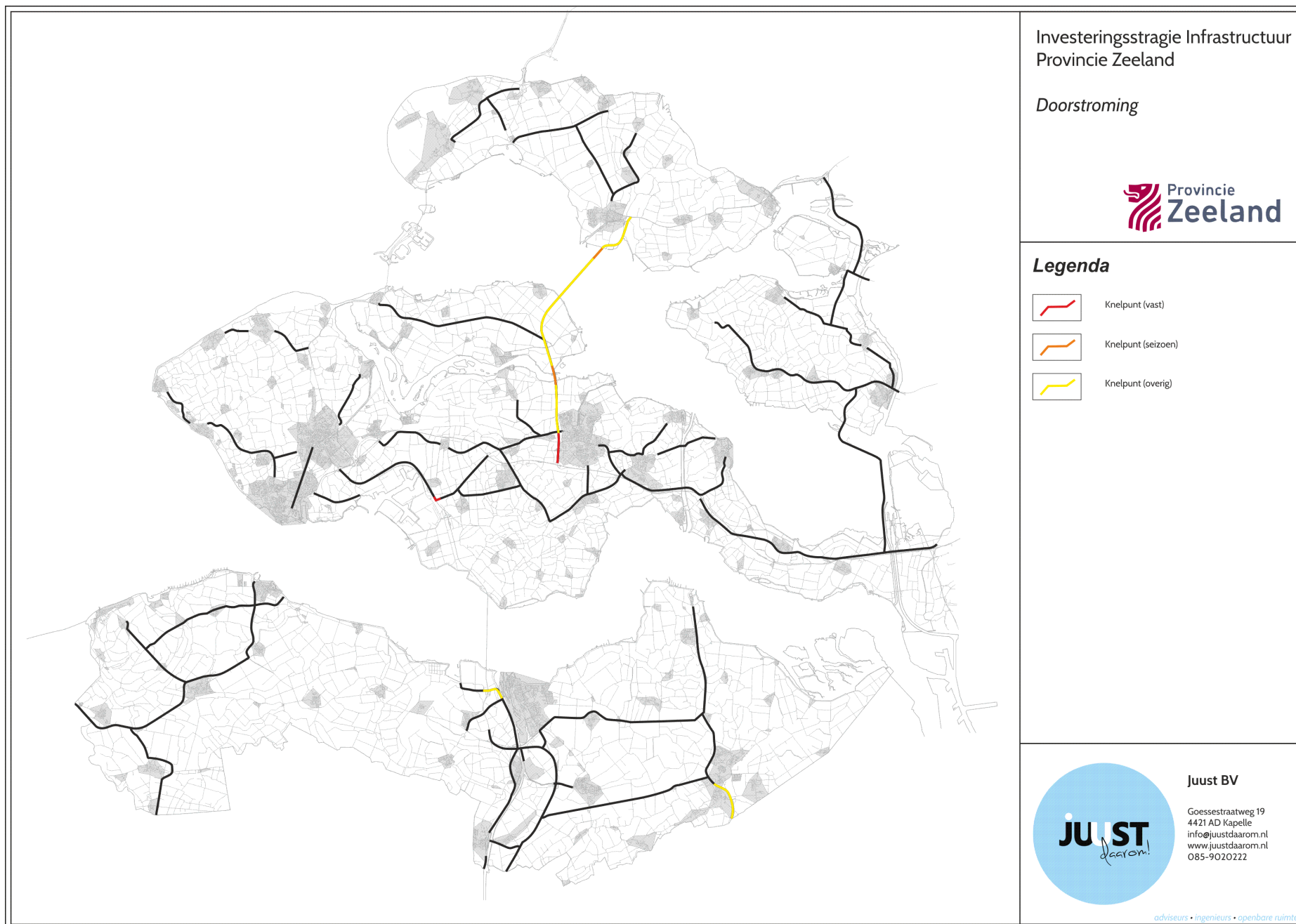
- Stroomweg:
  - Fysieke rijbaanscheiding.
  - Redresseerstrook 60 cm en pechvoorziening.
  - < 1 gelijkvloerse kruising per 3 km.
  - Correctie bij veel erfaansluitingen.
  - Correctie bij regelmatig landbouwverkeer.
  - Correctie bij veel voorrangskruisingen.
- Gebiedsontsluitingsweg
  - Fysieke rijbaanscheiding.
  - Nagenoeg geen erfaansluitingen.
  - Geen landbouwverkeer op rijbaan.
  - Bermen en obstakelafstand volgens norm.
  - < kruising GOW-ETW per km.
  - Vormgeving GOW-GOW of GOW-ETW kruising:: rotonde met uitgebogen fietsvoorrang.
  - Correctie bij veel autoparkeren.
  - Correctie bij fietsverkeer op rijbaan.
  - Correctie bij slecht verticaal alignement.
- Erftoegangsweg
  - Geen asmarkering.
  - Weg maximaal 350 cm breed.
  - Goede berm.
  - Al of niet fietspad.
  - Rechtstanden gemiddeld rond 200 m.
  - Vormgeving ETW-kruisingen: gelijkwaardig met goed zicht.

Op basis van de beoordeling van de hiervoor weergegeven onderdelen rolt een score tussen 0 en 10 uit de vormtoets. Conform Mobiliteitsvisie zijn we pas tevreden als alle wegvakken van het Hoofdwegennet een 10 scoren. In theorie is dit haalbaar. In de praktijk niet. Dit vergt immers een dermate hoge investering die het eventueel beschikbare budget ruimschoots overstijgt. Een reële doorvertaling van de provinciale doelstellingen is dan ook om eerst de onvoldoendes weg te werken. Die krijgen prioriteit, waarna we ons kunnen richten op het verder verbeteren van de voldoende. Onderstaande tabel geeft de onvoldoende scorende wegvakken van het Hoofdwegennet weer.

Weg	Wegvak
N290	Terneuzen-Zaamslag
N290	Vogelwaarde-Terhole

Van het Hoofdwegennet is dus alleen een deel van de N290 in Zeeuws-Vlaanderen als onvoldoende beoordeeld in de vormtoets. Dit wil uiteraard niet zeggen dat de andere hoofdwegen volledig conform het ideale beeld van het BKWO zijn ingericht. De overige wegen scoren immers een 6 of meer. Zolang er geen 10 behaald wordt blijven er dus verbeterpunten.

Het onderdeel bereikbaarheid is in de Mobiliteitsvisie niet nader uitgewerkt. Als indicator staat reistijden en gemiddelde snelheden benoemd. Op welke wijze we dit uiteindelijk beoordelen is niet uitgewerkt. Bij het bepalen van het Raamwerk voor deze investeringsstrategie hebben we dit onderdeel als opgave benoemd. In overleg is besloten om niet te kiezen voor een Zeeuwse uitwerking van de Bereikbaarheidsindicator maar na te gaan of we een eenvoudige op maat van Zeeland afgestemde toetsing kunnen uitwerken. Deze is gevonden in de deelname van de provincie Zeeland aan een project voor het verzamelen en verkrijgen van Floating Car Data. Hiermee krijgen we actuele gegevens over de weggebruikers op het complete wegennet. Het project is momenteel in de pilotfase en de eerste resultaten zijn nog niet bekend. Zodra in beeld is welke gegevens we hiermee verkrijgen kunnen we concreet een indicator en doelstelling(en) vastleggen. Hierbij is het van belang om te bepalen of we ons alleen concentreren op het hoofdwegennet, of dat we ook overige gebiedsontsluitingswegen en zelfs erftoegangswegen meenemen.






Investeringsstrategie Infrastructuur  
Provincie Zeeland

*Doorstroming*



**Legenda**

-  Knelpunt (vast)
-  Knelpunt (seizoen)
-  Knelpunt (overig)



**Juust BV**

Goessestraatweg 19  
4421 AD Kapelle  
info@juustdaarom.nl  
www.juustdaarom.nl  
085-9020222

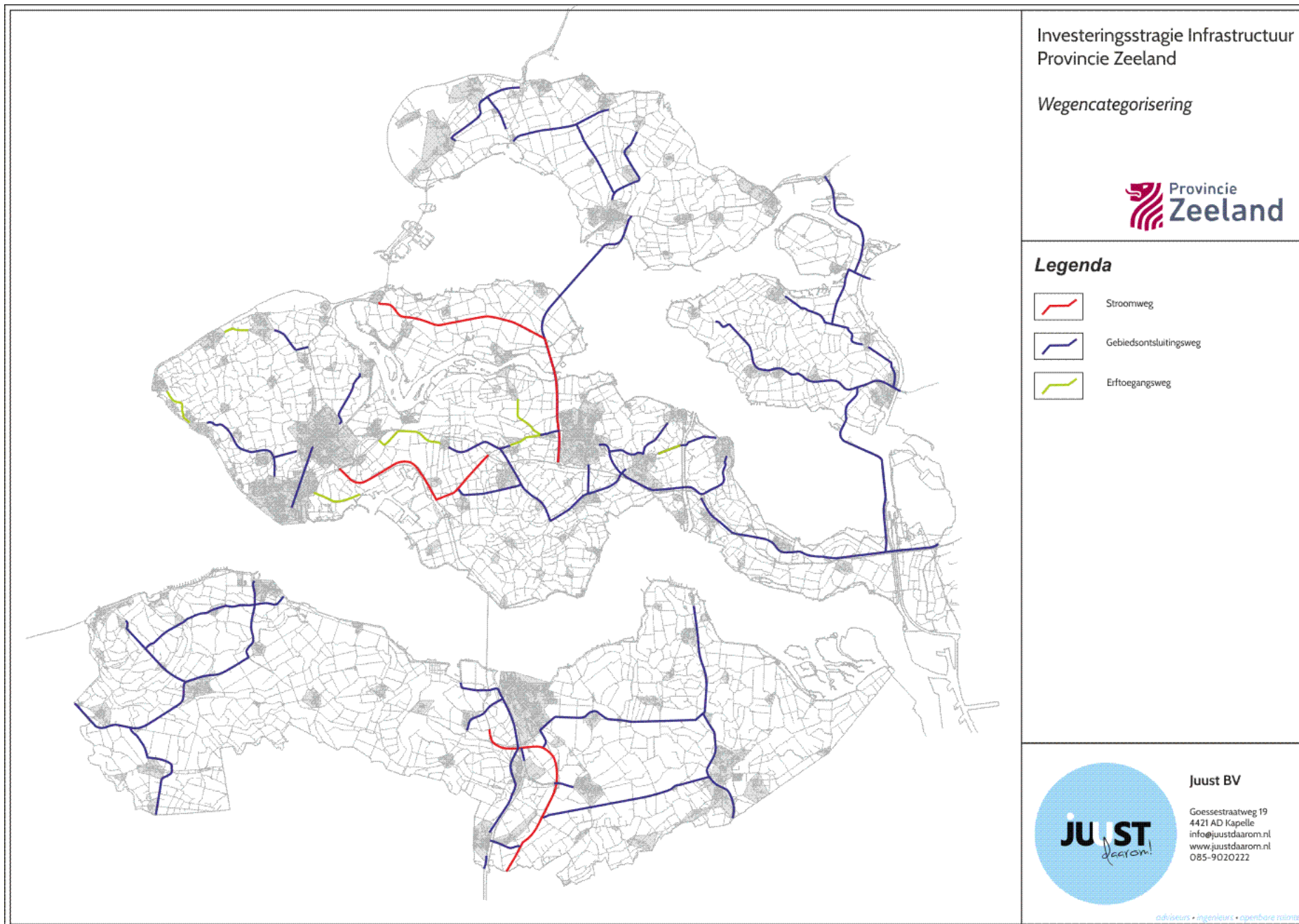
*adviseurs • ingenieurs • openbare ruimte*

In het onderdeel Bedrijvigheid (Mobiliteitsvisie, Programma-uitwerking Verkeer en Vervoer) is aanvullend als bereikbaarheidsdoel opgenomen “Snelle en betrouwbare wegverbindingen voor zakelijk en woon-werkverkeer. Als indicator is hierbij opgenomen de gemiddelde reistijd op de trajecten Midden Zeeland route (Goes-Hellegatsplein) en op de N62 (Goes-Zelzate). Er is geen concrete reistijd benoemd of acceptabele vertraging. Wel staat de opmerking “Lager is beter” toegevoegd. Genoemde trajecten nemen we in ieder geval mee in de beoordeling van de doorstroming.

Gelet op de specifieke situatie in Zeeland als recreatieprovincie dienen we ook onderscheid te maken in doorstroming/bereikbaarheid jaarrond en tijdens de recreatieperioden. Daarnaast zijn er nog specifieke situaties/objecten zoals sluisen en bruggen die op een andere wijze doorstromingsproblemen en/of vertraging kunnen veroorzaken. Voor het onderdeel bereikbaarheid denken we dan ook aan een beoordeling in 3 trappen. Een slechte score voor wegvakken waar jaarrond vertraging optreed. Een matige score voor wegvakken waar tijdens de recreatieperiode sprake is van vertraging en tenslotte een lage score voor overige vertragingen. Zoals gezegd kunnen we deze beoordeling (indicator en doelstelling(en) pas concretiseren zodra bekend is of en zo ja op welke wijze we gebruik kunnen maken van Floating Car Data.

Om toch in dit stadium het onderdeel bereikbaarheid mee te kunnen nemen in onze afweging hebben we een inschatting gemaakt op basis van Expert Judgement. Dit resulteert in knelpunten zoals weergegeven op de bijgevoegde kaart en tabel.

Weg	Wegvak	Type vertraging
N256	N59-Zeelandbrug	Jaar rond
N256	Zeelandbrug	Recreatieperiode
N256	Zeelandbrug-N255	Incidenteel
N256	N255-Zandkreeksluis	Incidenteel
N256	Zandkreeksluis-N664	Incidenteel
A256	A58-N664	Jaar rond
N254	Engelandweg-N62	Jaar rond
N252	Dow-Sluisencomplex	Incidenteel
N290	Bebouwde kom Kapellebrug	Incidenteel






Investeringsstrategie Infrastructuur  
Provincie Zeeland

Wegencategorisering



Legenda

-  Stroomweg
-  Gebiedsontsluitingsweg
-  Erftoegangsweg



Juust BV

Goessestraatweg 19  
4421 AD Kapelle  
info@juustdaarom.nl  
www.juustdaarom.nl  
085-9020222

adviseurs • ingenieurs • openbare ruimte

## Wegencategorisering

### Toelichting

Om de kwaliteit van het Zeeuwse wegennet te beoordelen hebben de provincie, het waterschap, Rijkswaterstaat en gemeenten een functionele kwaliteitstoets op netwerkniveau uitgevoerd. Op basis daarvan is een wegencategoriseringsplan opgesteld. Voor de uitvoering, planning en gedetailleerde uitwerking vindt met de overige wegbeheerders nog verder overleg plaats.

Het doel voor dit thema is gericht op vergroting van de verkeersveiligheid. In de Mobiliteitsvisie zijn 2 indicatoren opgenomen om te bepalen of we dit doel behalen. Een eerste indicator is gericht op het voorkomen van ongevallen. Een tweede indicator gaat in op het aantal ernstige verkeersslachtoffers. Voor deze investeringsstrategie maken we gebruik van de eerste indicator. We kijken immers naar de toekomst en gaan pro-actief te werk. Het voorkomen van ongevallen. Reageren op ongevallen die in het verleden zijn gebeurd past niet bij deze aanpak. Wel gebruiken we de ongevalgegevens om te bezien welke maatregelen succesvol kunnen zijn. Tevens kunnen concentraties of ernst van ongevallen aanleiding geven om een bepaalde maatregel eerder uit te voeren.

Op basis van de nieuwe wegencategorisering is getoetst in het hoeverre de Zeeuwse wegen voldoen aan de Basiskennmerken Wegontwerp (BKWO). Deze resultaten gebruiken we om de knelpunten te bepalen.



## Veilige inrichting van alle Zeeuwse wegen

### Doel Sterke Netwerken

Vergroting van de verkeersveiligheid door een veilige inrichting van alle Zeeuwse wegen.

### Indicator

Percentage van de gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom die minimaal zijn ingericht volgens de minimale variant van de Basiskennmerken Wegontwerp.

### Indicator

Aantal ernstige verkeersslachtoffers (doden en ziekenhuisgewonden)

### **Knelpunten**

De knelpunten in het onderdeel Wegencategorisering bepalen we conform de indicator "Percentage van de gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom die minimaal zijn ingericht volgens de minimale variant van de Basiskennmerken Wegontwerp (BKWO)". Dit doen we conform de werkwijze die we reeds uiteen hebben gezet in het onderdeel Hoofdwegenet. Nu passen we dezelfde vormtoets toe op alle wegen in beheer bij de provincie Zeeland, uitgezonderd die wegvakken welke onderdeel uitmaken van het Hoofdwegenet. Voor het Hoofdwegenet is in de Mobiliteitsvisie bepaald dat deze dienen te voldoen aan de ideale inrichtingsvereisten conform BKWO. Voor de overige wegen is dit doel afgezwakt tot minimaal voldoen aan de minimale inrichtingsvereisten. Uiteraard blijft het streven wel een 10, maar op deze wegvakken accepteren we eerder een kleinere voldoende dan op het Hoofdwegenet.

Ook bij dit onderdeel zetten we eerst in op de wegvakken die een onvoldoende scoren in de vormtoets. Op de categorie scores 6 tot <10 kunnen we ons richten van zodra er geen sprake meer is van onvoldoendes. Dit resulteert in een lijst met onvoldoende scorende wegvakken zoals weergegeven in de tabel.

<b>Weg</b>	<b>Wegvak</b>
N252	Dow-Sluisencomplex
N252	Sluisencomplex-Brug Sluiskil
N252	Brug Sluiskil-Sas van Gent
N252	Dow-Sluisencomplex
N258	Absdale Hulst
N258	N62-Axel
N258	Axel-Absdale
N286	Sint Maartensdijk-Stavenisse
N287	Domburg-Oostkapelle
N287	Oostkapelle-Serooskerke
N288	Westkapelle-Zoutelande
N288	Zoutelande-Vlissingen
N289	Kapelle-N673
N289	Zanddijk-provincie grens
N289	Goes-Kapelle

N651	Serooskerke-Renesse
N653	Serooskerke-Brouwershaven
N654	Zierikzee-Zonnemaire
N655	Heuvelsweg
N656	Krabbenkreekweg-Molenweg
N656	Molenweg-N286
N658	Sint Annaland-N656
N660	Koudekerke-Middelburg
N661	Vlissingen-Middelburg
N662	Oost-Souburg-Vlissingen-Oost
N663	Middelburg-Veere
N664	's-Heer Arendskerke-A256
N665	Arnemuiden-Lewedorp
N665	Lewedorp-N664
N665	N664-N666
N666	N665-Kapelle
N667	's-Heerenhoek-Heinkenszand
N668	N664-Wolphaartsdijk
N669	's-Gravenpolder-Goes
N670	N289-Kapelle
N670	Kapelle-Yerseke
N671	Kapelle-Wemeldinge
N673	A58-Yerseke
N674	Cadzand-Oostburg
N675	Groede-N676
N682	N61-N252
N686	N62-Axel
N686	Terneuzen-Yara
N689	Walsoorden-Kuitaart
N689	Kuitaart-Terhole



## Kwaliteitsnet Goederenvervoer

### Toelichting

Het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Zeeland is opgebouwd uit drie niveaus van routes: bovenregionaal netwerk, verbindende routes en ontsluitende routes. Aan de hand van de kwaliteitseisen zoals benoemd in de Handleiding Kwaliteitsnet Goederenvervoer (CROW-publicatie 241) zijn hiervoor 33 kwaliteitseisen benoemd. Wanneer we het Zeeuwse net hier aan toetsen resulteert dit in 42 prioritaire knelpuntlocaties verspreid over de provincie.

Deze knelpunten zijn zeer uiteenlopend. Het kan gaan om een hoogtebeperking van een viaduct of een te smalle rijbaan tot optredende vertraging.

In de Mobiliteitsvisie is voor het goederenvervoer een doel opgenomen ten aanzien van snelle en betrouwbare wegverbindingen. De indicator (reistijd) hanteren we reeds bij het onderdeel doorstroming (Hoofdwegennet). Voor het onderdeel Kwaliteitsnet Goederenvervoer gebruiken we als indicator dan ook het wegwerken van de prioritaire knelpunten die uit de toets van het netwerk naar voren zijn gekomen.



## Vlot en betrouwbaar Net Goederenvervoer

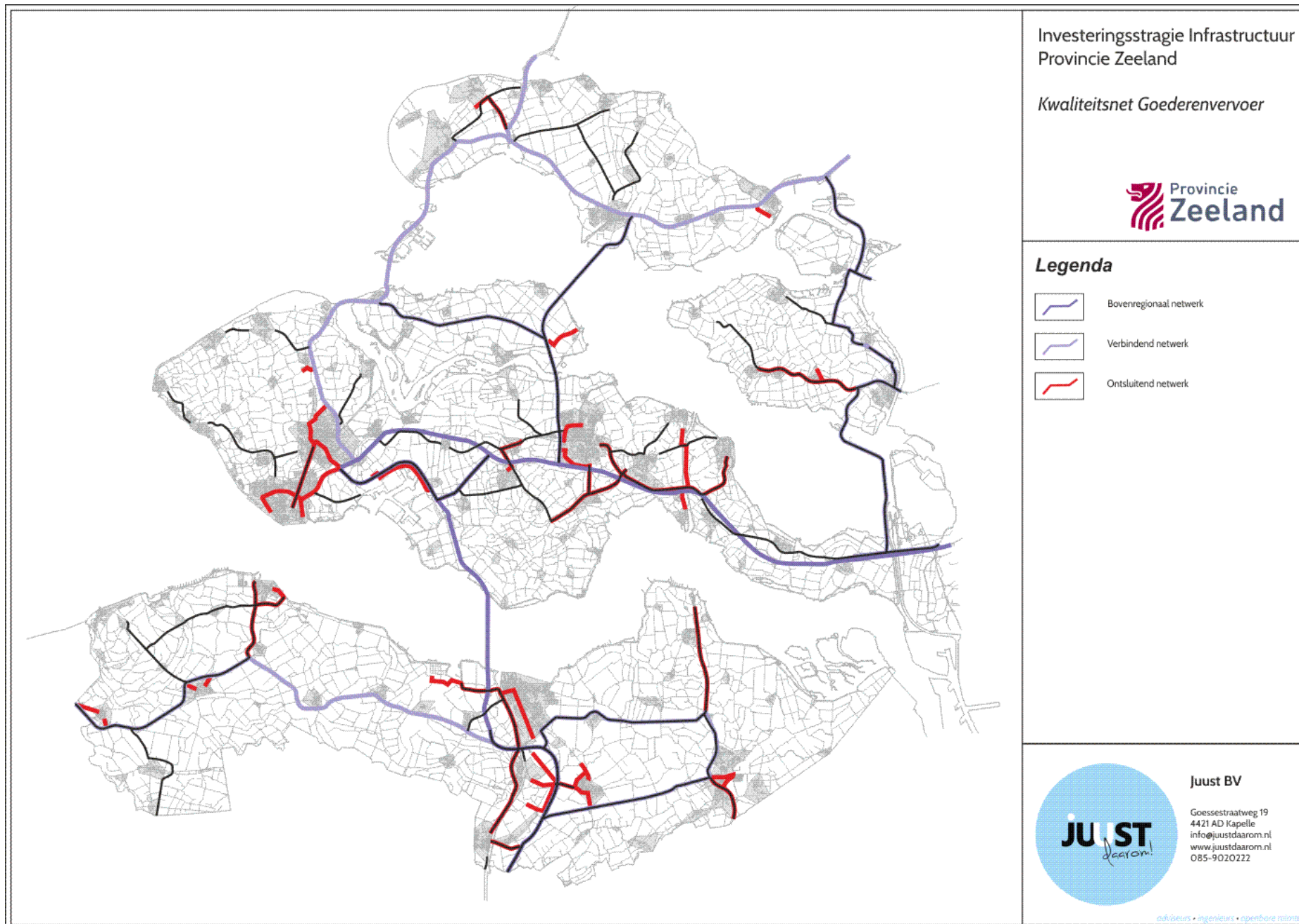
### Doel

Snelle en betrouwbare wegverbindingen voor zakelijk woon-werkverkeer.

### Indicator

Gemiddelde reistijd op de Midden-Zeelandroute (Goes-Hellegatsplein) en op de N62 (Goes-Zelzate). (Lager is beter). Concreet conform begroting 2017 betekent dit:

	Stand 2015	Einddoel
Reistijd Goes-Zelzate	42 min	35 min
Reistijd Goes-Hellegatsplein	46 min	42 min



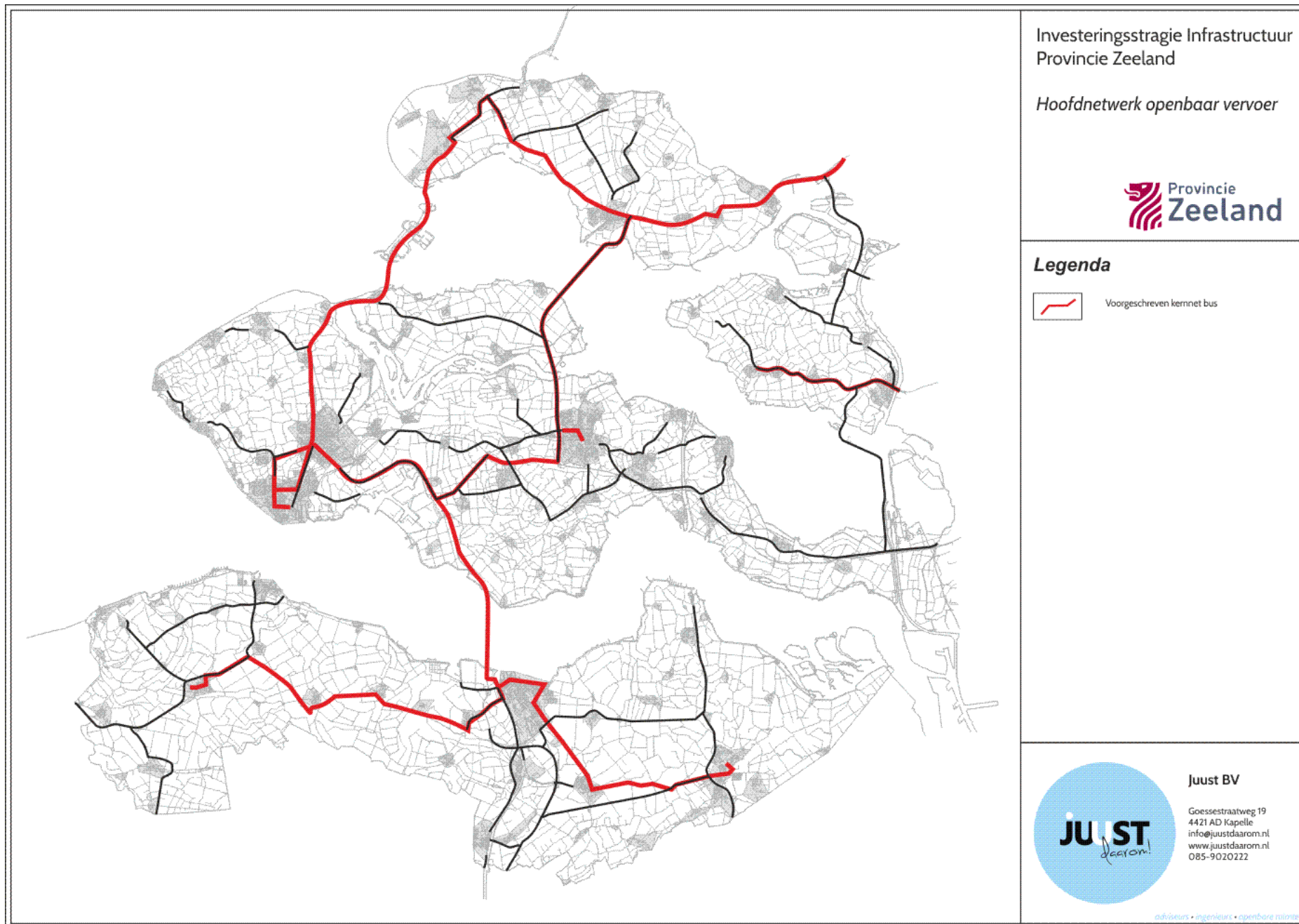
### ***Knelpunten***

De routes van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Zeeland moeten een zodanige kwaliteit bieden, dat het vrachtverkeer (en vrachtwagenbestuurders) deze routes prefereren boven andere. In de Handleiding Kwaliteitsnet Goederenvervoer (CROW publicatie 241) zijn hiervoor een aantal kwaliteitseisen opgesomd. Op basis daarvan zijn voor het Zeeuwse kwaliteitsnet 33 kwaliteitseisen geformuleerd. Deze zijn onderverdeeld in de thema's:

- Bereikbaarheid.
- Verkeersveiligheid.
- Leefbaarheid.
- Fysieke kenmerken en toegankelijkheid.
- Voorzieningen voor goederenvervoer.

In het rapport prioritaire knelpunten in vijf Zeeuwse routenetwerken (Ligtermoet & Partners, augustus 2015) zijn van o.a. het netwerk goederenvervoer de prioritaire knelpunten bepaald. Ook voor dit net gaat op dat we ons in eerste instantie concentreren op de grootste knelpunten. Om die reden nemen we in deze investeringsstrategie in eerste instantie de prioritaire knelpunten over. Deze zijn weergegeven in de tabel (enkel die knelpunten welke betrekking hebben op de provinciale wegen).

<b>Weg</b>	<b>Knelpunt</b>
<b>N286</b>	Brug over Eendracht bij Tholen (congestie en wegbreedte)
<b>N286</b>	Nieuwe Postweg-Veerhoekseweg (landbouw)
<b>N286</b>	Engelaarsdijk-Veedijkseweg (krappe rotonde)
<b>N286</b>	Veedijkseweg-Veerhoekseweg (krappe rotonde)
<b>N659</b>	Postweg-Nieuwe Postweg (landbouw)
<b>N656</b>	Brug bij Tholen-Oud Vossemeer (wegbreedte)
<b>N656</b>	Bebouwde kom Tholen-Slaakweg (landbouw)
<b>N656</b>	Bebouwde kom Tholen-Slaakdam (kruispuntafstand)
<b>N656</b>	Bebouwde kom Oud Vossemeer-Broeksedijk (wegbreedte)
<b>N651</b>	N57-Renese (landbouw)
<b>N651</b>	N57-Renese (kruispuntafstand)
<b>N255</b>	Viaduct afrit Kortgene-Colijnsplaat (doorrijhoogte)
<b>N664</b>	Oude Rijksweg-A58 (landbouw)
<b>N256</b>	Langeweg-Oudedijk (congestie)
<b>N256</b>	Oude Rijksweg-Langeweg (congestie)
<b>N289</b>	Zanddijk-Dijkwelseweg (Landbouw)
<b>N666</b>	Kapelle-Baarlandse Zandweg (landbouw)
<b>N673</b>	Zanddijk-Afrit A58-Yerseke (kruispuntafstand)
<b>N689</b>	Rondweg Terhole- Perkpolder (landbouw)
<b>N290</b>	Terhole-Terneuzen (kruispuntafstand)
<b>N690</b>	N290-Clingeweg (kruispuntafstand)
<b>N258</b>	Absdale Oost-N290 (landbouw)
<b>N686</b>	Kruisweg-Axel (kruispuntafstand)
<b>N290</b>	Terneuzen-Zaamslag (landbouw)
<b>N252</b>	Grens-Dow (landbouw)
<b>N252</b>	Grens-Dow (kruispuntafstand)



## Kwaliteitsnet Openbaar Vervoer

### **Toelichting**

Van 2015 tot en met 2024 verzorgt Connexxion het openbaar vervoer over de weg in Zeeland. Het uitgangspunt hierbij is dat het ov-aanbod aansluit op de vraag: we bieden alleen ov aan op die plekken en momenten dat voldoende mensen er gebruik van willen maken.

Bij een dergelijk doel is het logisch dat als indicator een bezettingsgraad wordt gehanteerd.

### **Knelpunten**

Het hoofdnet openbaar vervoer is net als de andere netwerken voor specifieke verkeersdeelnemers voorzien van functionele criteria. Op basis hiervan zijn ook weer (prioritaire) knelpunten in beeld gebracht. Voor de buslijnen bevinden deze zich voornamelijk op 30 km/u wegen in de bebouwde kom. Voor de provincie Zeeland als wegbeheerder zijn er dan op korte termijn ook geen concrete infrastructurele maatregelen voorzien op het gebied van openbaar vervoer.



## Vraaggericht ingevuld basisnet OV (bus)

### **Doel**

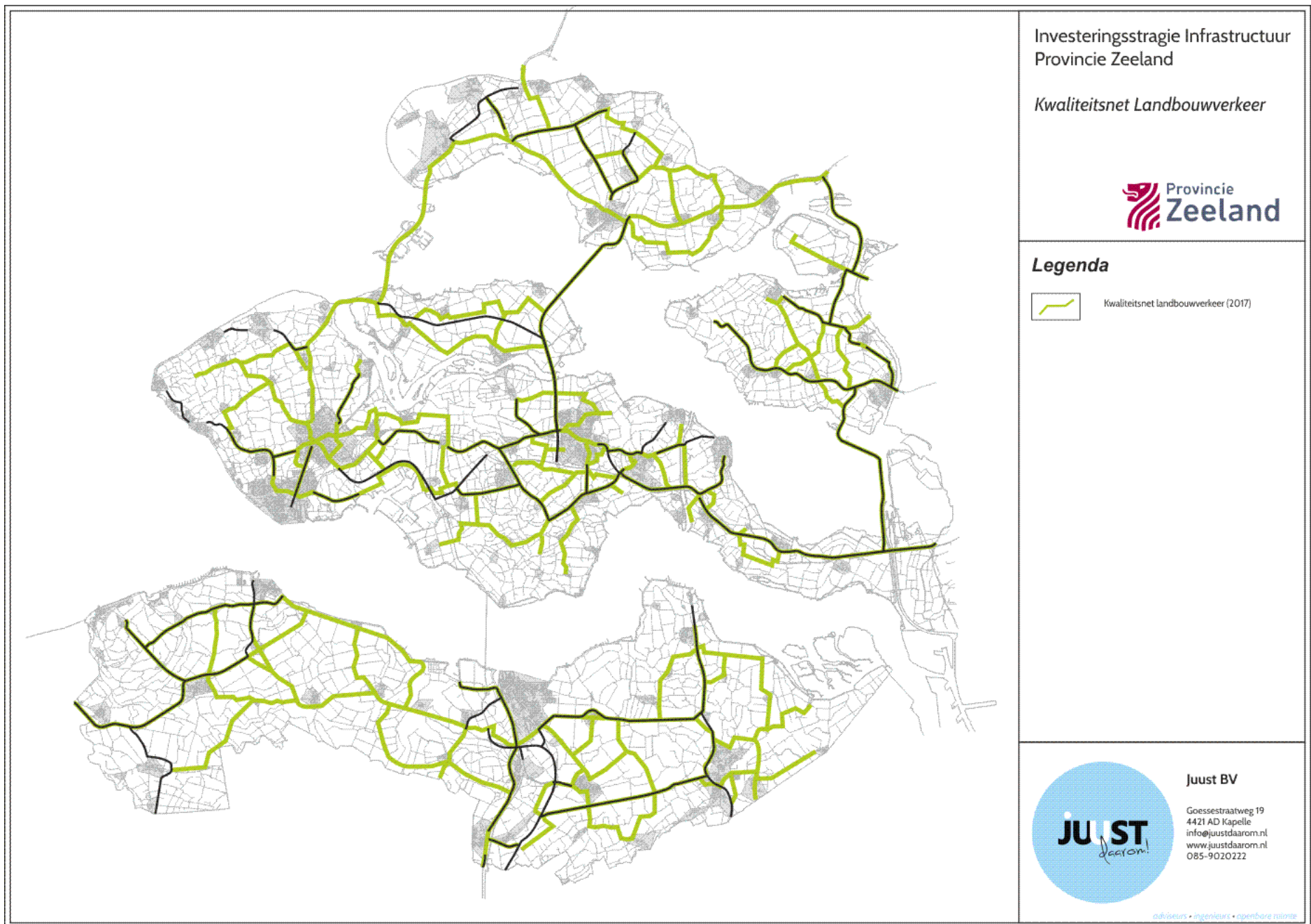
Een basisnetwerk voor openbaar vervoer (kernetlijnen, scholierenlijnen, spitslijnen, fietsvoetveer) dat vraaggericht is ingevuld.

### **Indicator**

Bezettingsgraad in reizigerskilometers per dienstregeling uur (percentage van de capaciteit dat daadwerkelijk wordt afgenomen). (Hoger is beter). Concreet conform begroting 2017 betekent dit:

Bezettingsgraad kernnet (daggemiddelde)

Stand 2015	Streefwaarde 2017	Einddoel
24%	25%	30%



Investeringsstrategie Infrastructuur  
Provincie Zeeland

*Kwaliteitsnet Landbouwverkeer*



**Legenda**

 Kwaliteitsnet landbouwverkeer (2017)



**Juust BV**

Goessestraatweg 19  
4421 AD Kapelle  
info@juustdaarom.nl  
www.juustdaarom.nl  
085-9020222

adviseurs • ingenieurs • openbare ruimte

## Kwaliteitsnet Landbouwverkeer

### **Toelichting**

In 2010-2011 is in Zeeland gewerkt aan een eerste versie van het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer. Recent is dit netwerk herzien wat heeft geresulteerd in een aangepast netwerk (juni 2017). Het hoofddoel van een Kwaliteitsnet landbouwverkeer is dat het landbouwverkeer zich in Zeeland over grotere afstanden vlot en veilig kan verplaatsen, zonder dat dit ten koste gaat van sterker nog: terwijl dit een verbetering biedt voor de verkeersveiligheid en doorstroming van het overige verkeer en de leefbaarheid in kernen.

In het rapport zijn een groot aantal kwaliteitseisen benoemd. Op basis hiervan zijn knelpunten bepaald. Voor de investeringsstrategie nemen we ook van dit netwerk de prioritaire knelpunten mee.



## Kwaliteitsnet Landbouwverkeer

### **Doel**

Landbouwverkeer in Zeeland kan zich over grotere afstanden vlot en veilig verplaatsen.

### **Indicator**

Percentage van het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer Zeeland dat voldoet aan de kwaliteitseisen zoals opgenomen in het rapport *Op weg naar een Kwaliteitsnet Landbouwverkeer Zeeland*.

### **Knelpunten**

Zoals hiervoor aangegeven is in 2017 het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer herzien. Deze herziening leverde 72 knelpunten op. Van de oorspronkelijke knelpuntenlijst uit 2011 zijn er intussen 14 opgelost en 17 in studie en/of voorbereiding. Om de 72 (nieuwe) knelpunten te prioriteren is besloten dat knelpunten prioriteit hebben op:

- Drukke 80 km wegen (> 7000 motorvoertuigen per etmaal), zonder scheiding van landbouwverkeer en autoverkeer.
- 80 km wegen zonder scheiding van landbouwverkeer en fietsverkeer.
- Smalle 60 km wegen (< 5,5 m) zonder scheiding van landbouwverkeer en fietsverkeer.
- 30 en 50 km wegen zonder scheiding van landbouwverkeer en fietsverkeer.

Op basis van deze 3 aspecten zijn de 72 knelpunten gerubriceerd tot 30. In tabel staan de knelpunten weergegeven welke betrekking hebben op het provinciale wegennet.

<b>Weg</b>	<b>Knelpunt</b>
<b>N286</b>	Geen landbouwvoorziening op drukke 80 km weg
<b>N256</b>	Zandkreekbrug: lange wachttijden op de bypass parallelweg
<b>N290</b>	Stoppeldijk-Terhole: geen landbouwvoorziening bij hoge intensiteit
<b>N290</b>	Terneuzensestraat: geen landbouwvoorziening bij hoge intensiteit
<b>N256</b>	Zeelandbrug: geen verbinding of ontheffing van/naar Schouwen-Duiveland

Naast de prioritaire knelpunten speelt ook het landbouwverkeer, en dan met name de positie op de weg, een rol bij het voldoen aan de inrichtingseisen conform BKWO. Dit is slechts 1 van de vele punten waarop is beoordeeld in de vormtoets. Het is echter wel een belangrijke factor in de doorstroming en verkeersveiligheid. Om die reden hebben we ook alle wegvakken nogmaals apart beoordeeld op de positie op de weg waar het landbouwverkeer rijdt. Op een GOW op de hoofdrijbaan zonder voorzieningen, op een GOW op de hoofdrijbaan met passeerhavens, of op een alternatieve route en/of parallelvoorziening. Op basis van deze onderverdeling beoordelen we in de volgende stap van de investeringsstrategie het netwerk op het aspect landbouwverkeer. Aanvullend dus aan de hiervoor beschreven prioritaire knelpunten. De positie van het landbouwverkeer, indien er niet exclusief een alternatieve route of parallelweg aanwezig is, staat weergegeven in de tabel op de volgende pagina.



Weg	Wegvak	Positie LV
N252	Sas van Gent-grens	Rijbaan
N252	Sluizencomplex-Brug Sluiskil	Rijbaan
N252	Brug Sluiskil-Sas van Gent	Rijbaan
N252	Dow-Sluizencomplex	Rijbaan
N258	Absdale-Hulst	Rijbaan/parallelweg
N286	Sint Maartensdijk-Tholen	Rijbaan/passeerstroken
N286	Sint Maartensdijk-Stavenisse	Rijbaan
N287	Domburg-Oostkapelle	Rijbaan
N287	Oostkapelle-Serooskerke	Rijbaan
N287	Rondweg Serooskerke	Rijbaan
N288	Westkapelle-Zoutelande	Rijbaan
N288	Zoutelande-Vlissingen	Rijbaan
N289	Kapelle-N673	Rijbaan
N289	Zanddijk-provinciegrens	Rijbaan, inhaalverbod
N290	Vogelwaarde-Terhole	Rijbaan
N290	Bibeko Kapellebrug	Rijbaan
N651	Serooskerke-Renesse	Rijbaan
N653	Serooskerke-Brouwershaven	Rijbaan
N654	Zierikzee-Zonnemaire	Rijbaan
N655	Heuvelsweg	Rijbaan
N656	Krabbenkreekweg-Molenweg	Rijbaan
N656	Molenweg-N286	Rijbaan
N656	N257-N286	Rijbaan
N658	Sint Annaland-N656	Rijbaan
N660	Koudekerke-Middelburg	Rijbaan
N662	Oost Souburg-Vlissingen-Oost	Rijbaan
N663	Middelburg-Veere	Rijbaan
N664	's-Heer Arendskerke-A256	Rijbaan
N664	's-Heer Arendskerke-N665	Rijbaan
N665	Lewedorp-N664	Rijbaan
N665	N664-N666	Rijbaan
N666	N665-Kapelle	Rijbaan
N667	's-Heerenhoek-Heinkenszand	Rijbaan
N669	's-Gravenpolder-Goes	Rijbaan




N670	N289-Kapelle	Rijbaan
N670	Kapelle-Yerseke	Rijbaan
N671	Kapelle-Wemeldinge	Rijbaan
N673	A58-Yerseke	Rijbaan
N674	Cadzand-Oostburg	Rijbaan
N675	Groede-N676	Rijbaan
N675	Rondweg Breskens	Rijbaan
N682	N61-N252	Rijbaan
N683	Sas van Gent-N62	Rijbaan
N686	N62-Axel	Rijbaan
N686	Terneuzen-Yara	Rijbaan
N689	Walsoorden-Kuitaart	Rijbaan
N689	Kuitaart-Terhole	Rijbaan

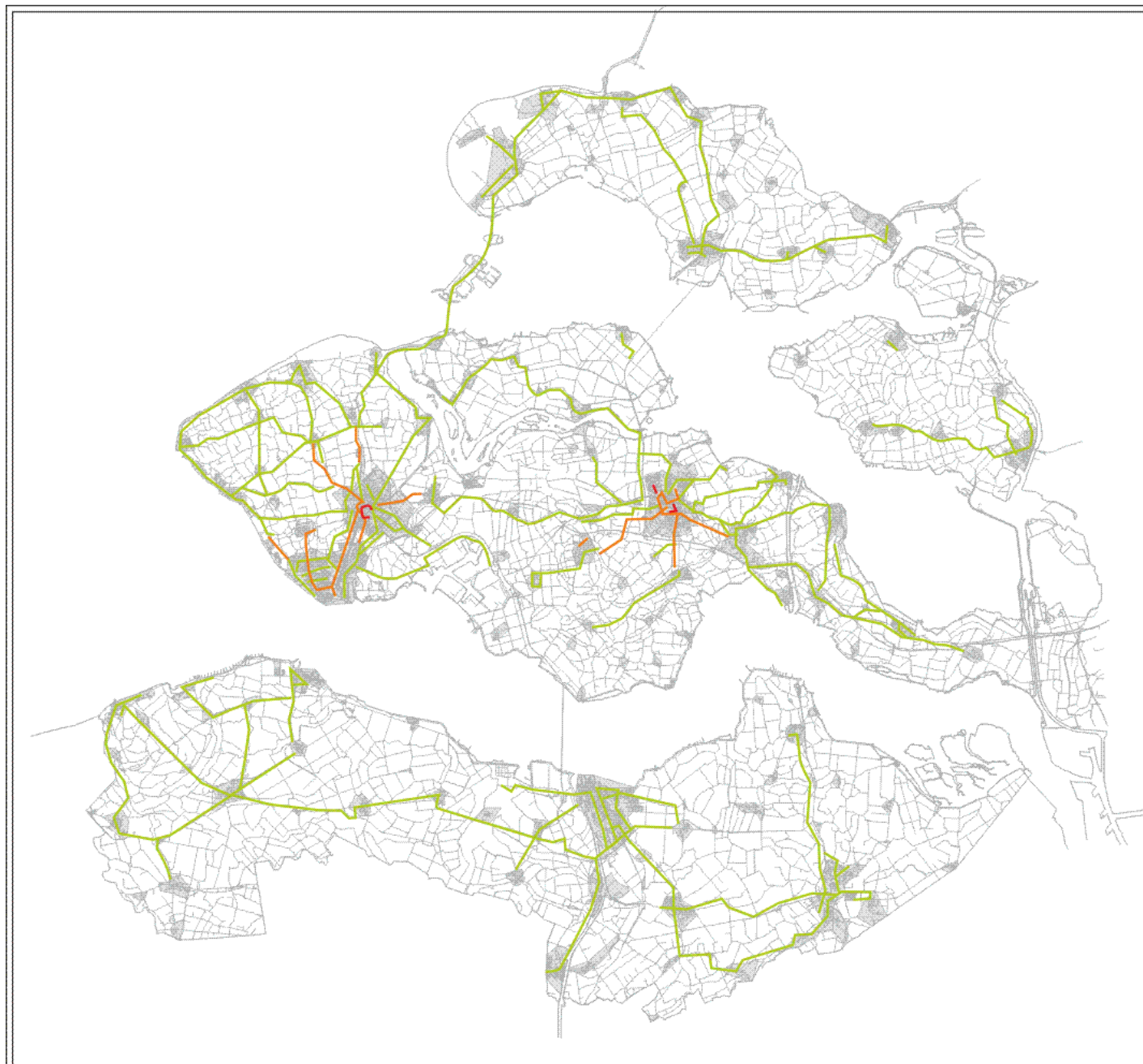
Investeringsstrategie Infrastructuur  
Provincie Zeeland

Utilitair fietsnetwerk



Legenda

-  250-1000 (brom-)fietsen per dag
-  1000-3000 (brom-)fietsen per dag
-  >3000 (brom-)fietsen per dag



Juust BV

Goessestraatweg 19  
4421 AD Kapelle  
info@juustdaarom.nl  
www.juustdaarom.nl  
085-9020222

adviseurs • ingenieurs • openbare raadgever

## Kwaliteitsnet Fiets

### Toelichting

Voor Zeeland is een utilitair fietsnetwerk vastgesteld. Dit netwerk is in totaal zo'n 770 km lang en is onderverdeeld in 3 intensiteitsklassen:

- 250-1000 fietsers per etmaal (ca. 600 km = 78%).
- 1000-3000 fietsers per etmaal (ca. 130 km = 17%)
- Meer dan 3000 fietsers per etmaal (ca. 40 km = 5%)

In het rapport "utilitair fietsverkeer in Zeeland" zijn een groot aantal kwaliteitseisen benoemd, waaraan de routes van het hoofdnet Utilitair Fietsverkeer uiteindelijk allemaal moeten voldoen. Het netwerk is hierop getoetst, waarbij onderscheid is gemaakt in de mate waarin wordt afgeweken.

In de Mobiliteitsvisie zijn de doelen ten aanzien van het fietsnetwerk geformuleerd. Enerzijds zetten we ons in om via de fiets Zeeland te beleven. Anderzijds is het gewenst om het verkeersveilig (mede)gebruik van de fietsinfrastructuur te vergroten. Dit beoordelen we aan de hand van het voldoen van het vastgestelde netwerken aan de daarvoor benoemde criteria.



## Kwalitatief Utilitair Fietsnetwerk

### Doel

- o Stimuleren van fietsgebruik om Zeeland te beleven.
- o Het verkeersveilig medegebruik van fietsinfrastructuur vergroten.

### Indicator

Percentage van het utilitaire fietsnetwerk Zeeland dat voldoet aan de kwaliteitseisen zoals opgenomen in het rapport *utilitair fietsverkeer in Zeeland: een provinciebreed hoofdnet (september 2014)*.

### **Knelpunten**

In het rapport “Utilitair Fietsverkeer in Zeeland: een provinciebreed hoofdnet (september 2014)” zijn kwaliteitseisen benoemd, waaraan de routes van het Hoofdnet Utilitair Fietsverkeer uiteindelijk allemaal moeten voldoen. De basis voor deze kwaliteitseisen vormen de eisen die zijn opgenomen in de Ontwerpwijzer Fietsverkeer (CROW) en aanvullende publicaties zoals publicatie 19 van het Fietsberaad over fietsveiligheid. De kwaliteitseisen gelden als een route wordt heringericht of heraangelegd. Hierbij zijn de volgende kwaliteitseisen van belang voor de wegvakken buiten de bebouwde kom:

- Geen hoofdnet landbouw op gemengde 60 km-weg.
- I-auto op gemengde 60 km-weg < 2000 mvt/etm.
- Breedte gemengde 60 km-weg > 450 cm.
- Geen fiets op rijbaan bij GOW 80/100.
- Fietspad minimaal 200 cm (eenrichting) of 350 cm (tweerichting).
- Wegdek: vlak asfalt in goede staat van onderhoud.
- Kruispunt: VRI mogelijk
- Kruispunt: Rotonde mogelijk
- Kruispunt: Fietsnetwerk kruist GOW
- Kruispunt: Fietsnetwerk klasse 3 kruist ETW.

Toetsing van het netwerk aan de gestelde eisen leidt tot een totaal van 62 prioritaire knelpunten. Voor het provinciale wegennet komen de knelpunten zoals opgenomen in de tabel naar voren.

<b>Weg</b>	<b>Wegvak</b>	<b>Knelpunt</b>
<b>N258</b>	Absdale-Hulst	Gemengd
<b>N676</b>	Schoondijke-Breskens	Gemengd
<b>N256</b>	Zandkreeksluis-N664	Parallelweg langs N256

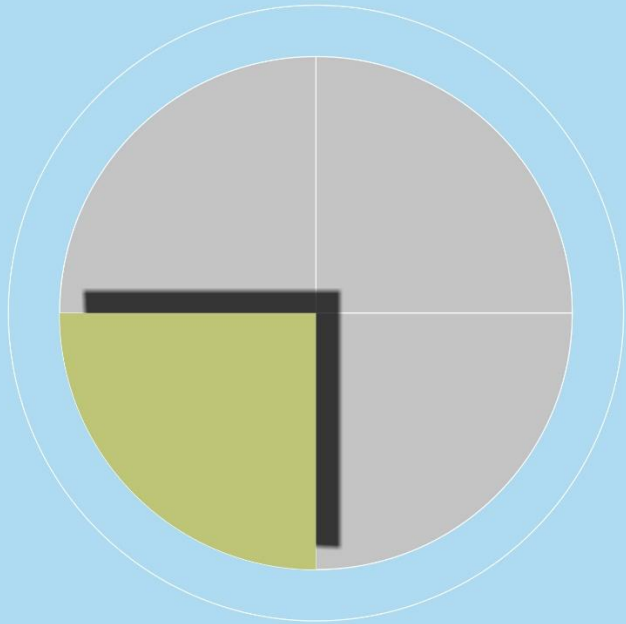
Bij de scan van het wegennet is gebleken dat niet alle te smalle fietspaden of het ontbreken van de juiste fietsvoorzieningen leiden tot een knelpunt. Dit kan bijvoorbeeld te maken hebben doordat het genoemde wegvak geen onderdeel uitmaakt van het hoofdfietsnet, of dat er sprake is van te lage intensiteiten (gemotoriseerd en/of fietsverkeer). Gelet op de prioriteit die we als provincie Zeeland beleidsmatig geven aan de fiets nemen we geen genoegen met fietsvoorzieningen die niet voldoen. Om die reden hebben we aanvullend alle wegvakken beoordeeld op de aanwezigheid van en/of het ontbreken van

fietsvoorzieningen. Hierbij kijken we naar de positie van de fiets. We maken onderscheid in op de rijbaan, op een vrijliggend fietspad of op een parallelweg. Bij fietspaden kijken we tevens of de breedte voldoet. Dit heeft geresulteerd in een overzicht zoals weergegeven in de tabel op de volgende pagina.

Weg	Wegvak	Positie Fiets
N251	N253-Grens	Parallelweg
N252	Sas van Gent-Grens	Fietspad (te smal)
N253	Grens-Oostburg	Parallelweg
N256	Zeelandbrug	Fietspad (te smal)
N256	Zeelandbrug-N255	Parallelweg
N256	N59-Zeelandbrug	Fietspad/parallelweg
N258	Absdale-Hulst	Parallelweg
N258	N62-Axel	Fietspad/parallelweg
N286	Sint Maartensdijk-Tholen	Parallelweg
N287	Domburg-Oostkapelle	Fietspad (te smal)
N288	Westkapelle- Zoutelande	Fietspad (te smal)
N289	Kapelle-N673	Fietspad (te smal)
N290	Terneuzen-Zaamslag	Fietspad (te smal)
N290	Vogelwaarde-Terhole	Fietspad (te smal)
N290	Zaamslag-Vogelwaarde	Fietspad (te smal)
N290	Bibeko Kapellebrug	Fietspad (te smal)
N290	Terhole Hulst	Fietspad (te smal)
N290	Hulst-Kapellebrug	Fietspad (te smal)
N653	Serooskerke-Brouwershaven	Rijbaan
N654	Zierikzee-Zonnemaire	Fietspad (te smal)
N656	Molenweg-N286	Fietspad (te smal)
N656	N257-N658	Parallelweg
N656	Krabbenkreekweg-Molenweg	Rijbaan
N659	Tholen-A58	Parallelweg
N661	Vlissingen-Middelburg	Parallelweg
N665	Arnhemuiden-Lewedorp	Fietspad (te smal)
N665	Lewedorp-N664	Fietspad (te smal)
N668	N664-Wolphaartsdijk	Parallelweg
N669	's-Gravenpolder-Goes	Fietspad (te smal)
N670	N289-Kapelle	Fietspad (te smal)
N670	Kapelle-Yerseke	Fietspad (te smal)
N673	A58-Yerseke	Parallelweg
N675	Groede-N676	Fietspad (te smal)
N675	N674-Groede	Parallelweg

N682	N61-N252	Fietspad (te smal)
N686	N62-Axel	Fietspad (te smal)
N686	Terneuzen-Yara	Fietspad (te smal)
N689	Kuitaart-Terhole	Fietspad (te smal)





## Schijf 02 | Prioritering knelpunten

Knelpunt onderdeel Hoofdwegennet?

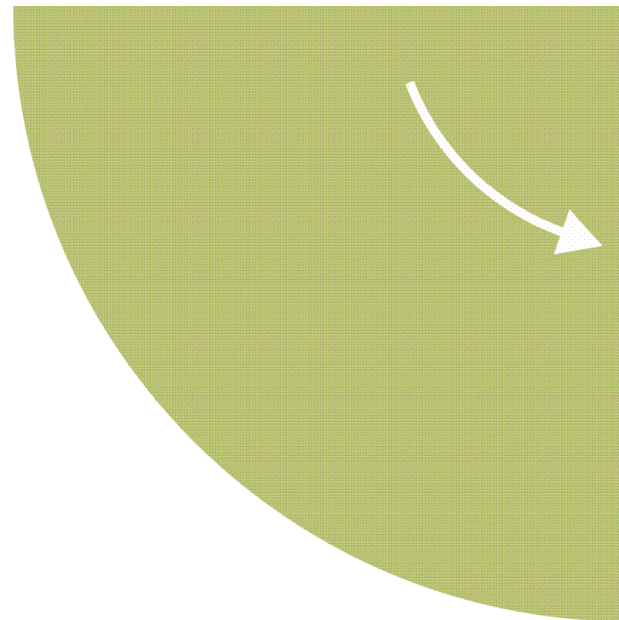
JA 5



Score (vorm)toets BKWO?

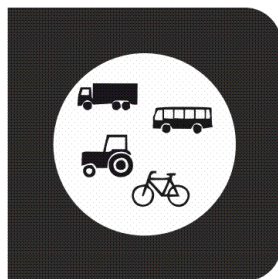
0-2 5 4-5,5 1

2-4 3



Knelpunt onderdeel netwerk?

2	2	2	2

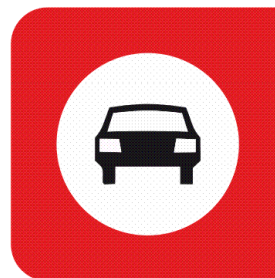


Positie Fiets | Landbouwverkeer conform?

Nee 5,3,1

Gebruik van het netwerk?

GOW > 7000 SW > 10000	Fietsers > 1000/etm	Landbouw > 40/etm	Onderdeel kennet	Minimaal verbindend
2	2	2	2	2



Reistijd onbetrouwbaar/ wachttijden

JA 5,3,1



## 03 | Prioritering knelpunten

### Inleiding

In hoofdstuk 2 hebben we aan de hand van de Sterke Netwerken de verschillende knelpunten op het provinciale wegennet in beeld gebracht. De volgende stap in de Investeringsstrategie is het prioriteren van deze knelpunten. In eerste instantie doen we dat alleen op verkeerskundige aspecten. We stellen ons de vraag welke projecten we vanuit onze Mobiliteitsvisie als eerste op moeten pakken. In een later stadium (de vierde schijf) bepalen we de definitieve prioriteit door aspecten als kosten en draagvlak toe te voegen.

Als input voor de Mobiliteitsvisie is al in een eerder stadium een verband gelegd tussen de knelpunten van de verschillende netwerken. Dit staat beschreven in het rapport “Prioritaire knelpunten in vijf Zeeuwse routenetwerken. In hoofdstuk 2 zijn een aantal onderdelen hieruit reeds overgenomen. Er is echter wel sprake van een update. We hebben onder andere het nieuwe (2017) netwerk landbouwverkeer toegevoegd. Verder hebben we ook geconstateerd dat voor het wegennet in beheer bij de provincie Zeeland de hiaten in het fiets- en landbouwnetwerk niet voldoende tot uiting komen. Hiervoor hebben we enkele toevoegingen gedaan. Dit totaalpakket voorzien we in dit hoofdstuk van een cijfer (oordeel). Door dit voor alle onderdelen bij elkaar op te tellen komen we tot een voorlopige prioritering. Deze prioritering is enkel en alleen gebaseerd op verkeerskundige aspecten.

Dit hoofdstuk is ook weer onderverdeeld in de 6 aspecten die we ook in hoofdstuk 2 onderscheiden.

	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 onder 1 nummer samengebracht	combinatie-locaties (meer knelpunten op 1 locatie en onder 1 nummer) kunnen als zwaarder worden gezien
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

## Beoordeling

### Hoofdwegennet

Ten aanzien van het Hoofdwegennet is de Mobiliteitsvisie kraakhelder. Dit moet voorrang krijgen. Wanneer we de letterlijke tekst uit de Mobiliteitsvisie hanteren moeten we eerst het volledige Hoofdwegennet inrichten conform de ideale kenmerken van het BKWO alvorens we iets op andere wegen mogen doen. Voor de prioritering betekent dit dat alle wegvakken van het Hoofdwegennet automatisch bovenaan moeten staan. Ook hiervoor geldt weer dat dit in theorie mogelijk is, maar in de praktijk niet zal werken. Juist de aanpassingen aan het Hoofdwegennet zijn vaak erg duur. Denk maar aan de volledige ombouw van de N62 Sloeweg en N62 Tractaatweg. Daarnaast zijn er ook wegvakken die in de vormtoets geen 10 scores (ideaal BKWO), maar nog wel een dikke voldoende. Is het te onderbouwen dat we daar geld op inzetten terwijl er op het onderliggend wegennet nog wel sprake is van dikke onvoldoendes? Mede gelet op voorgaande constatering hebben we besloten om het onderdeel Hoofdwegennet iets anders te benaderen dan in Mobiliteitsvisie is opgenomen. We maken er geen automatisme van dat alle knelpunten op het Hoofdwegennet automatisch bovenaan in de lijst komen te staan. Wel kennen we extra waarde toe aan een knelpunt dat onderdeel uitmaakt van het Hoofdwegennet. Zodra er sprake is van een knelpunt dat onderdeel uitmaakt van het Hoofdwegennet kennen we deze de score 5 toe.

Behalve het aspect wel of geen onderdeel van het Hoofdwegennet speelt ook het aspect bereikbaarheid/doorstroming een rol. Dit kunnen we pas volledig meenemen zodra we in beeld hebben welke mogelijkheden de Floating Car Data ons bieden. Om toch nu al enigszins rekening te houden met deze aspecten hebben we in hoofdstuk 2 op basis van Expert Judgement knelpunten ten aanzien van bereikbaarheid bepaald. Deze nemen we nu ook mee in de beoordeling waarbij we 3 verschillende scores toekennen:

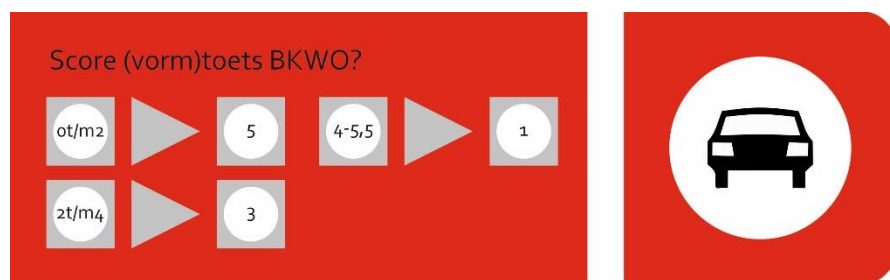
- 5 punten voor knelpunt jaarrond.
- 3 punten voor knelpunt tijdens recreatieperiode.
- 1 punt voor incidentele knelpunten.



### Wegencategorisering

Voor de wegcategorisering toetsen we of de weg voldoet aan de Basiskwaliteit Wegontwerp (BKWO). Hiervoor hebben we de scores van de vormtoetsen gebruikt. Vanuit verkeerskundig oogpunt geven we prioriteit aan de mate waarin een wegvak onvoldoende scoort. De dikke onvoldoendes willen we immers als eerste wegwerken. Om die reden kiezen we ervoor op basis van de score in de vormtoets de onvoldoendes in drie categorieën in te delen:

- 5 punten voor vormtoetsscore 0 t/m 2.
- 3 punten voor vormtoetsscore 2 t/m 4.
- 1 punt voor vormtoetsscore 4-5,5.



### Sterke Netwerken

Naast het Hoofdwegennet en de vormtoets toetsen we het provinciale wegennet ook specifieke doelgroepen. Hiervoor maken we gebruik van de eerder genoemde Sterke Netwerken. We beoordelen het wegennet op de mate waarin aan de richtlijnen uit de Kwaliteitsnetten Landbouwverkeer, Fiets, Goederenvervoer en Openbaar Vervoer wordt voldaan. In deze opzet maken we geen onderscheid naar de netwerken. Een knelpunt op het netwerk Fiets weegt even zwaar dan een knelpunt op het netwerk Goederenvervoer. Uiteraard kan er voor gekozen worden om prioriteit te geven aan een bepaalde doelgroep. Een goed en logisch instrument is dan om deze een hogere score toe te kennen. Vooralnog hebben we dat in deze investeringsstrategie niet toegepast. Ieder (nog) aanwezig knelpunt in een netwerk beoordelen we met een score van 2.

Naast beoordeling of er sprake is van een knelpunt op een bepaald netwerk maken we onderscheid in de mate waarin het netwerk wordt benut. Het oplossen van een knelpunt op een druk bereiden route lost immers een probleem op voor meer verkeersdeelnemers. Knelpunten op drukker bereiden delen van de netwerken krijgen 2 punten. Dit doen we als volgt:

- GOW met 7000 motorvoertuigen per etmaal of meer.
- Stroomweg met 10.000 motorvoertuigen per etmaal of meer.
- Fietsroute met meer dan 1000 fietsers per etmaal.
- Landbouwroute met meer dan 40 landbouwvoertuigen per etmaal.
- Onderdeel van het kernnet openbaar vervoer.
- Minimaal onderdeel van het verbindend net goederenvervoer.

Voor de stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen baseren we ons op de verkeersstromenkaart 2016 (indien delen van het wegvak de intensiteit halen of alleen tijdens een bepaalde periode halveren we de score). Voor het landbouwverkeer maken we gebruik van de tellingen die zijn opgenomen in de herziening in 2017. De fietsroutes beoordelen we aan de hand van de indeling van het netwerk naar gebruik.



### **Resultaat**

Door de hiervoor genoemde scores te koppelen aan de resultaten zoals in hoofdstuk 2 omschreven kunnen we per wegvak bepalen welke score er behaald wordt. Hoe hoger de score, des te hoger de prioriteit die we er verkeerskundig, en geredeneerd vanuit de Mobiliteitsvisie, aan toekennen.

De in de vorige paragraaf toegelichte scores zijn niet wetenschappelijk onderbouwd en niet 1 op 1 conform de Mobiliteitsvisie. In dit laatste geval zouden immers alle knelpunten op het hoofdwegennet automatisch bovenaan komen te staan. De gekozen verdeling is tot stand gekomen na het uitwerken van een aantal varianten. De voorliggende scores doen het meeste recht aan de wijze waarop we (beleidsmatig) omgaan met de verschillende knelpunten.

De tabel kan eenvoudig aangepast worden indien er prioriteiten verschuiven. Wanneer bijvoorbeeld beleidsmatig extra prioriteit aan de modaliteit fiets wordt toegekend kunnen we de tabel hierop filteren. Je kunt zo een selectie maken van fietsprojecten. Indien we permanent het aspect fiets een belangrijkere positie willen geven in de aanpak van verkeersknelpunten bestaat ook de mogelijkheid om de scores op het aspect fiets te verdubbelen.

De complete tabel inclusief alle losse scores is in Excel beschikbaar (losse digitale bijlage). Deze is verwerkt in een overzicht waarbij we de wegvakken verdeeld hebben in 4 categorieën. Deze zijn van elkaar geschieden door een “puntenrange”.

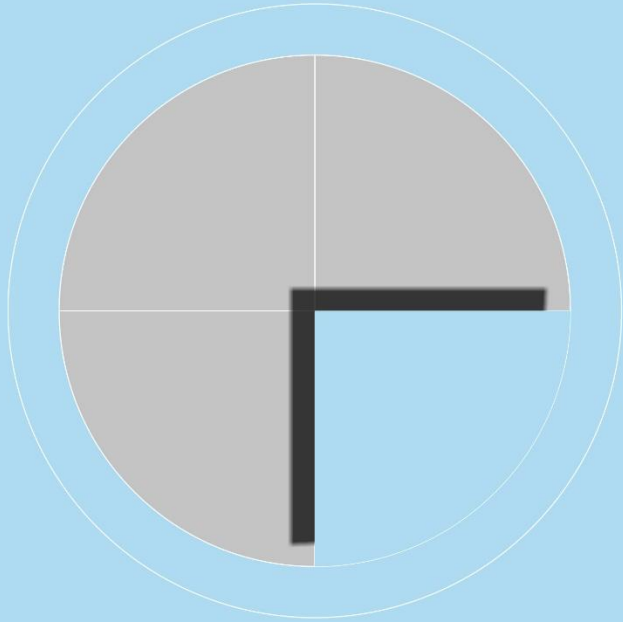
Gegevens			
#	Algemeen		
	Weg	Wegvak	Regio
CATEGORIE I	N256	Zandkreeksluis-N664	Zuid-Beveland
	N258	Absdale-Hulst	Zeeuws-Vlaanderen
	N290	Terneuzen-Zaamslag	Zeeuws-Vlaanderen
	N290	Vogelwaarde-Terhole	Zeeuws-Vlaanderen
	N656	Krabbenkreekweg-Molenweg	Tholen
	N256	N255-Zandkreeksluis	Noord-Beveland
	N673	A58-Yerseke	Zuid-Beveland
	N256	Zeelandbrug-N255	Noord-Beveland
	N256	N59-Zeelandbrug	Schouwen-Duiveland
	N256	Zeelandbrug	Schouwen-Duiveland
	N669	s-Gravenpolder-Goes	Zuid-Beveland
	N686	N62-Axel	Zeeuws-Vlaanderen

Score
≥ 15 PUNTEN

Gegevens				Score
#	Weg	Wegvak	Algemeen Regio	
CATEGORIE II	A256	N664-A58	Zuid-Beveland	10 t/m 14 PUNTEN
	N286	Sint Maartensdijk-Tholen	Tholen	
	N290	Bibeko Kapellebrug	Zeeuws-Vlaanderen	
	N664	s-Heer Arendskerke-A256	Zuid-Beveland	
	N252	Sas van Gent-Grens	Zeeuws-Vlaanderen	
	N289	Kapelle-N673	Zuid-Beveland	
	N653	Serooskerke-Brouwershaven	Schouwen-Duiveland	
	N656	Molenweg-N286	Tholen	
	N670	N289-Kapelle	Zuid-Beveland	
	N252	Sluizencomplex-Brug Sluiskil	Zeeuws-Vlaanderen	
	N253	Grens-Oostburg	Zeeuws-Vlaanderen	
	N651	Serooskerke-Renese	Schouwen-Duiveland	
	N656	N257-N658	Tholen	
	N661	Vlissingen-Middelburg	Walcheren	
	N666	N665-Kapelle	Zuid-Beveland	
	N689	Walsoorden-Kuitaart	Zeeuws-Vlaanderen	
	N252	Brug Sluiskil-Sas van Gent	Zeeuws-Vlaanderen	
	N253	Oostburg-Schoondijke	Zeeuws-Vlaanderen	
	N254	A58-Engelandweg	Walcheren	
	N254	Engelandweg-N62	Walcheren	
	N287	Domburg-Oostkapelle	Walcheren	
	N287	Oostkapelle-Serooskerke	Walcheren	
	N288	Westkapelle-Zoutelande	Walcheren	
	N654	Zierikzee-Zonnemaire	Schouwen-Duiveland	
	N660	Koudekerke-Middelburg	Walcheren	
	N665	Arnemuiden-Lewedorp	Zuid-Beveland	
	N665	Lewedorp-N664	Zuid-Beveland	
	N670	Kapelle-Yerseke	Zuid-Beveland	
	N682	N61-N252	Zeeuws-Vlaanderen	
	N252	Dow-Sluizencomplex	Zeeuws-Vlaanderen	
	N255	N57-N256	Noord-Beveland	
	N286	Sint Maartensdijk-Stavenisse	Tholen	
	N289	Zanddijk-provinciegrens	Zuid-Beveland	
	N290	Zaamslag-Vogelwaarde	Zeeuws-Vlaanderen	
	N290	Terhole-Hulst	Zeeuws-Vlaanderen	
	N655	Heuvelsweg	Schouwen-Duiveland	
	N658	Sint-Annaland-N656	Tholen	
	N662	Oost-Souburg-Vlissingen Oost	Walcheren	
	N663	Middelburg-Veere	Walcheren	
	N667	s-Heerenhoek-Heinkenszand	Zuid-Beveland	
	N671	Kapelle-Wemeldinge	Zuid-Beveland	
	N674	Cadzand-Oostburg	Zeeuws-Vlaanderen	

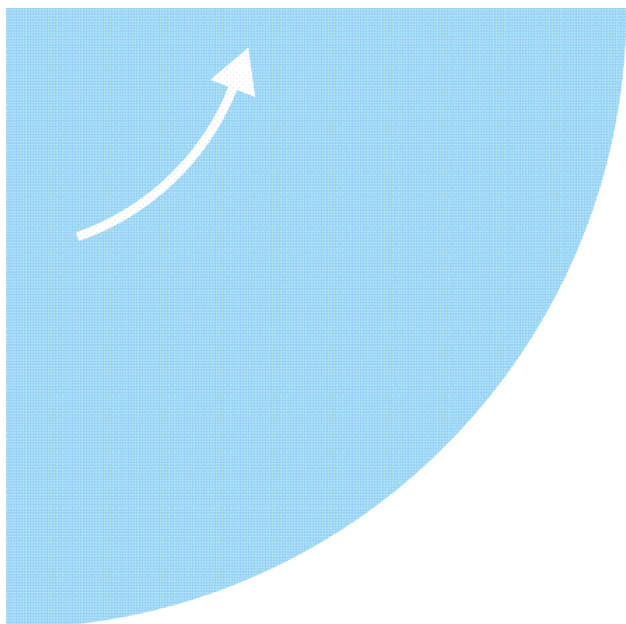
Gegevens			
#	Algemeen		Regio
	Weg	Wegvak	
CATEGORIE III	N253	Rondweg Oostburg	Zeeuws-Vlaanderen
	N288	Zoutelande-Vlissingen	Walcheren
	N664	s-Heer Arendskerke-N665	Zuid-Beveland
	N675	Groede-N676	Zeeuws-Vlaanderen
	N686	Terneuzen-Yara	Zeeuws-Vlaanderen
	N689	Kuitaart-Terhole	Zeeuws-Vlaanderen
	N290	Hulst-Kapellebrug	Zeeuws-Vlaanderen
	N665	N664-N666	Zuid-Beveland
	N668	N664-Wolphaartsdijk	Zuid-Beveland
	N258	N62-Axel	Zeeuws-Vlaanderen
	N659	Tholen-A58	Tholen
	N287	Rondweg Serooskerke	Walcheren
	N289	Goes-Kapelle	Zuid-Beveland
	N675	Rondweg Breskens	Zeeuws-Vlaanderen
	N676	Breskens-Schoondijk	Zeeuws-Vlaanderen
N683	Sas van Gent-N62	Zeeuws-Vlaanderen	
CATEGORIE IV	N257	N59-N656	Tholen
	N258	Axel-Absdale	Zeeuws-Vlaanderen
	N251	N253-Grens	Zeeuws-Vlaanderen
	N675	N674-Groede	Zeeuws-Vlaanderen
	N652	Burgh-Haamstede-Scharendijk	Schouwen-Duiveland

Score
5 t/m 9 PUNTEN
0 t/m 4 PNT



## Schijf 03 | Bepalen maatregelen





### Maatregelen Hoofdwegennet

Eis:  
Voldoen aan ideale variant Basiskennmerken Wegontwerp

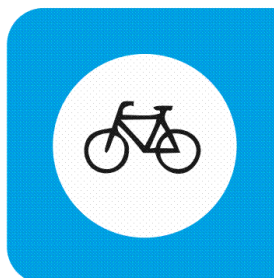
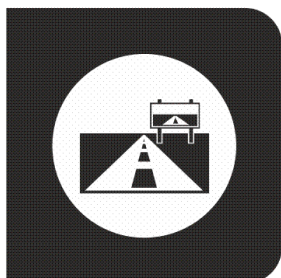


### GOW (geen hoofdwegennet)

Eis:  
Minimaal voldoen aan minimale variant Basiskennmerken Wegontwerp

### Type maatregel?

Omschrijving  
Per maatregel benodigde acties (grondverwerving, ruimtelijke procedure, etc.) in beeld brengen en een indicatie van de realisatiekosten bepalen

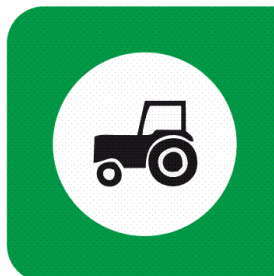


### Utilitair Fietsnetwerk

Eis:  
Voldoen aan kwaliteitseisen en inrichtingseisen

### Kwaliteitsnet Goederenvervoer

Eis  
Voldoet aan eisen bereikbaarheid en verkeersveiligheid zoals opgenomen in beleidsplan



### Kwaliteitsnet Landbouwverkeer

Eis:  
Voldoen aan kwaliteitseisen voor een vlotte en veilige afwikkeling van het landbouwverkeer

## 04 | Bepalen maatregelen

### Inleiding

In hoofdstuk 2 hebben we aan de hand van de Sterke Netwerken de verschillende knelpunten op het provinciale wegennet in beeld gebracht. De volgende stap in de Investeringsstrategie is het in beeld brengen van de benodigde maatregelen. Op welke wijze passen we de wegvakken aan zodat we de knelpunten oplossen en voldoen aan de gestelde criteria?

Ook voor dit onderdeel is sprake van een theoretische en praktische aanpak. In theorie weten we exact hoe we het wegennet in willen richten. Vanuit ons beleid (Mobiliteitsvisie, Sterke Netwerken) geven we bijvoorbeeld aan dat het Hoofdwegennet moet voldoen aan de ideale inrichting conform BKWO. Ook voor de overige wegen hebben we deze ambitie, maar stellen we ons tevreden wanneer we voldoen aan de minimale richtlijnen conform BKWO. In de praktijk is dit echter nog niet zo eenvoudig. Soms ontbreekt het gewoonweg aan ruimte om dit te realiseren. In dat geval is er alleen uitvoering mogelijk wanneer we gronden aankopen of bebouwing (met sloop tot gevolg). Het is de vraag of hier (maatschappelijk) draagvlak voor is. De investering weegt dan veelal niet op tegen de winst die het oplevert.

Naast de BKWO heeft ook ieder netwerk zijn eigen criteria die we volgen wanneer we een weg, fietspad of andere voorziening herinrichten of herstructureren. In de praktijk gaan we altijd na of we aan deze criteria kunnen voldoen. Soms kiezen we dan vanuit het oogpunt van financiële investering of maatschappelijk draagvlak juist voor een compromis.

Gelet op voorgaande hebben we van de lijst met knelpunten een globale beschrijving gegeven van de maatregelen die nodig zijn om het betreffende wegvak te verbeteren. We houden hierbij rekening met de criteria, maar geven ook alvast een schot voor de boeg wanneer we inschatten dat de 100% oplossing niet reëel is. Per maatregel brengen we in beeld wat de status is. Sommige voorstellen zijn al of kunnen direct in voorbereiding en/of uitvoering worden gebracht. Voor de meeste onderdelen gaat echter op dat er eerst nog een studie/brainstorm nodig is om exact te bepalen op welke maatregelen we inzetten. Studie hoeft in dit geval niet altijd een uitgebreide bureaustudie te

betekenen. In een aantal gevallen kan ook een brainstorm en/of workshop met een aantal lokale partners resulteren in een plan van aanpak. Dit sluit goed aan bij de wens om te komen tot een provincie brede investeringsstrategie met alle wegbeheerders.

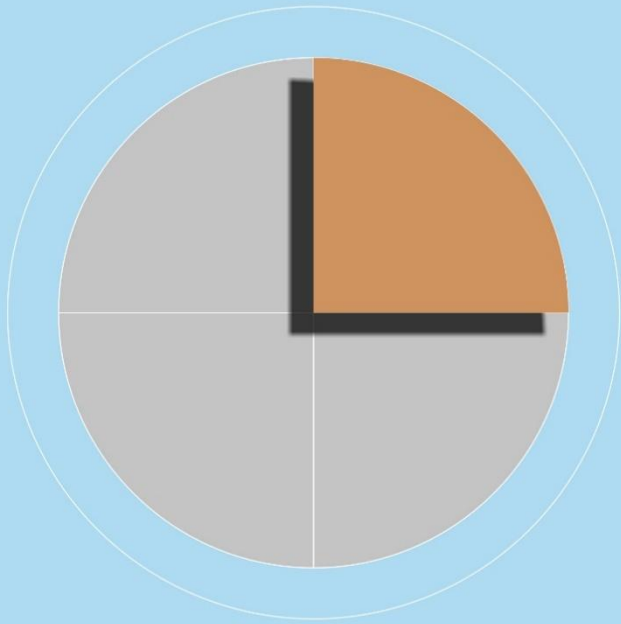
Per wegvak hebben we het volgende in beeld gebracht:

- Huidige situatie: beknopte omschrijving van de huidige inrichting.
- Ideaal: beknopte omschrijving welke aanpassingen nodig zijn om de ideale (theoretische) inrichting te bereiken.
- Praktisch: voorstel indien we inschatting dat ideaal scenario niet haalbaar is en er alternatieven zijn die de knelpunten ook in voldoende mate oplossen.

Per wegvak voegen we vervolgens aan de tabel toe in welke fase het project zich bevind. Hierbij maken we zoals aangegeven onderscheid in idee-fase, voorbereiding en uitvoering. Het type oplossing en de fase waarin het project zich bevind geeft weer concrete input om de stap naar de volgende schijf te maken.

Het betreft een uitgebreide tabel. Voor de leesbaarheid is deze in de bijlage opgenomen.





## Schijf 04 | Prioritering maatregelen

## Ruimtelijke Ontwikkelingen

Beoordeling  
Kunnen we meeliften op ruimtelijke ontwikkelingen of is er sprake van een deadline als gevolg van deze ontwikkelingen?



## Projecten in uitvoering

N62 Tractaatweg (2018)  
A58 aansluiting Goes-Zuid (2016-2017)  
N565 fietspad Oud Vossemeer-Broeksdijk (2016-2017)  
N665 nieuw fietspad Lewedorp-Arnemuiden (2016)  
N258 rotonde en parallelweg Absdale-Hulst (2016-2017)  
N662 Ovonde Marie Curieweg (2017)  
Recreatieverdeelweg 3e fase (2017)

## Ongevallen

Beoordeling  
Ongevallenbeeld kan aanleiding vormen om sneller (snel) tot actie over te gaan.



## Projecten uit o.a. Coalitieakkoord

N673 Zanddijk Yerseke  
N290 Terneuzen-Terhole  
Doorstroming N256  
Doorstroming N59

Optie: selectie op basis van bijdrage aan opgave

#4  
Circulaire  
Economie

#1  
Aantrekkelijk  
Zeeland

#5  
Haven-  
Samenwerking

#2  
Beleef  
Zeeland

#3  
Zichtbaar  
Zeeland



## Onderhoudsplanning

Beoordeling:  
Toets of combinatie met beheer & onderhoud mogelijk is

## 05 | Prioritering Maatregelen

### Inleiding

Deze laatste schijf omvat het resultaat: de investeringsstrategie. In de 3 eerdere schijven hebben we in beeld gebracht welke knelpunten er zijn, hoe deze zich tot elkaar verhouden en wat we (op hoofdlijnen) zouden moeten doen om de knelpunten weg te werken. Nu gaan we aan de hand van een aantal extra criteria een prioritering bepalen die uiteindelijk resulteert in een investeringsagenda. De prioritering doen we in eerste instantie aan de hand van een aantal aanvullende aspecten aan de lijst knelpunten. Naast de impliciet verkeerskundige beoordeling vullen we deze aan met aspecten Beheer & Onderhoud, Verkeersveiligheid en Beleid. Deze 3 aspecten vullen de totaalscore aan waardoor een nieuwe prioritering ontstaat. Aan deze prioritering koppelen we vervolgens deadlines ten aanzien van voorbereiding en uitvoering. Wanneer ook een inschatting van de kosten hieraan gekoppeld wordt is sprake van een daadwerkelijke investeringsagenda.

### Prioritering

In de tweede schijf hebben we de verschillende knelpunten gerangschikt op basis van verkeerskundige aspecten. In deze laatste fase voegen we hier scores aan toe ten aanzien van:

- Beheer & Onderhoud.
- Verkeersveiligheid.
- Beleid.

### Beheer & Onderhoud

In deze discipline binnen de provincie Zeeland wordt gelijktijdig met het opstellen van deze strategie ook gewerkt aan een nieuw procesvorm, o.a. gebaseerd op Asset Management. Door deze te koppelen aan voorliggende investeringsstrategie, en vice versa, kunnen we de verkeersprojecten op elkaar afstemmen. Voor nu hebben we gebruik gemaakt van de beschikbare gegevens die zijn verstrekt vanuit Beheer & Onderhoud. Dit resulteert in een overzicht van projecten/wegvakken waar (op korte termijn) vanuit beheer en onderhoud bezien maatregelen gewenst zijn.

Weg	Wegvak	Omschrijving
N251	Bebouwde kom Eede	Aanpak fietspaden
N257	Philipsdam	Fundering
N289	-	Fietspaden
N290	Bibeko Kapellebrug	Fundering
N290	Vogelwaarde-Terhole	Opnieuw inrichten
N659	Oesterdam	Fundering
N673	A58-Yerseke	-

### Verkeersveiligheid

Het aantal (ernstige) verkeersongevallen gebruiken we momenteel niet als onderdeel voor het bepalen van knelpunten. Dit heeft o.a. te maken met de lage registratiegraad en de keuze voor een pro-actieve werkwijze: voorkomen is beter dan genezen. In de praktijk kan de ernst van of het aantal ongevallen op een bepaald wegvak wel aanleiding zijn om, sneller dan gepland, over te gaan tot het nemen van maatregelen. Indien hiervan sprake is voeren we deze in via het onderdeel verkeersveiligheid in de investeringsstrategie. Zodra de registratiegraad verbeterd is kunnen we dit onderdeel beter borgen. Voor deze versie van de investeringsstrategie maken we gebruik van de dodelijke verkeersslachtoffers over de afgelopen 5 jaar (2013 t/m september 2017).

### Beleid

In diverse beleidsplannen (Mobiliteitsvisie) en andere relevante documenten (denk aan Coalitieakkoord, etc) liggen soms afspraken vast over momenten van voorbereiding en uitvoering. Dit kan betekenen dat een bepaalde prioriteit wordt toegekend aan een project. Deze voegen we in de investeringsstrategie in onder het kopje beleid.

Weg	Wegvak	Bron
A/N256	Goes-Zierikzee	Coalitieakkoord
N290	Terneuzen-Terhole	Coalitieakkoord
N673	A58-Yerseke	Coalitieakkoord
N666	Kwadendamme eo	Gebiedsgewijze aanpak

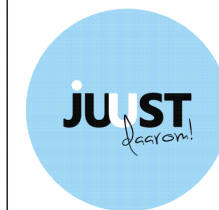
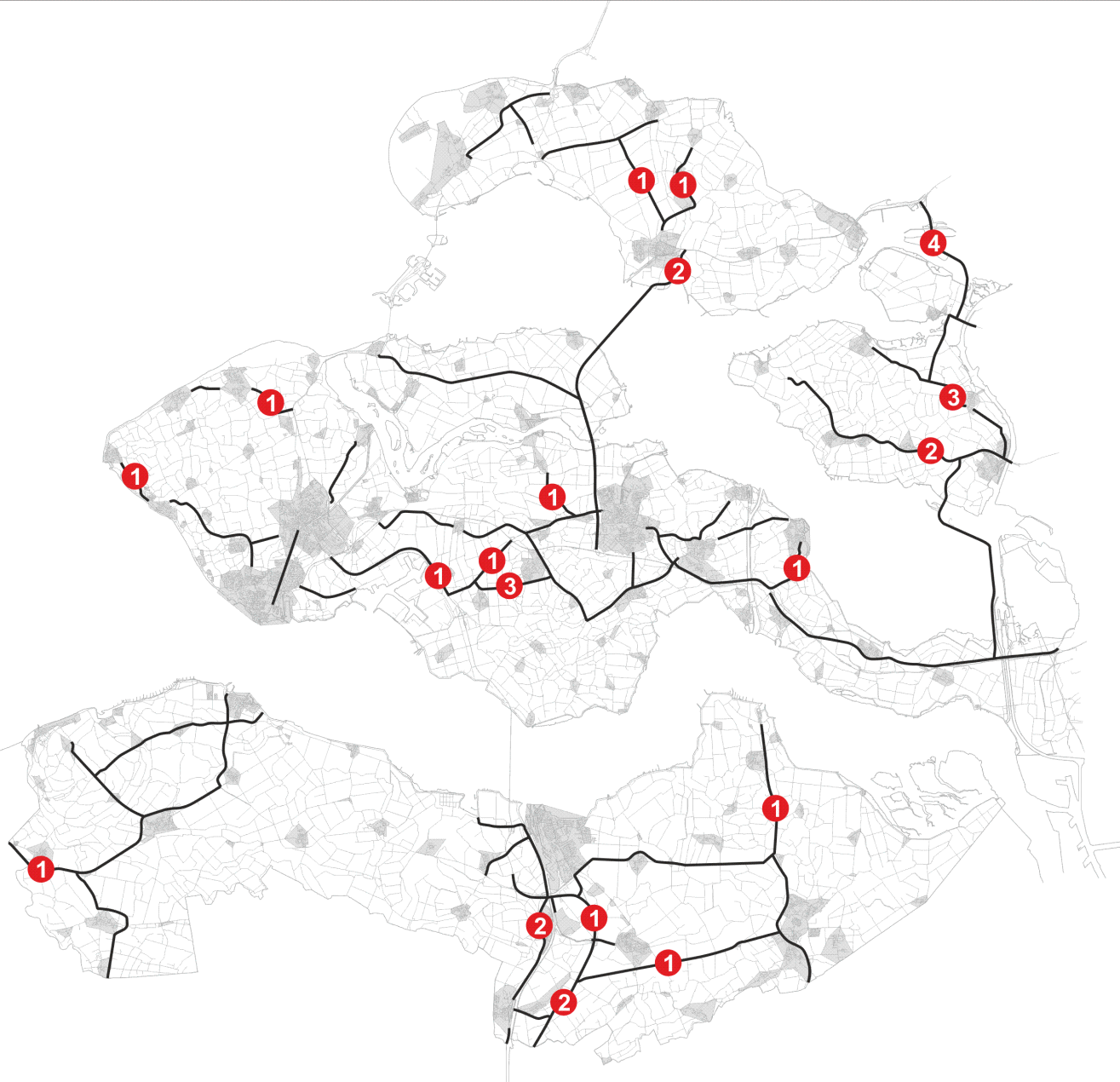
Investeringsstrategie Infrastructuur  
Provincie Zeeland

*Dodelijke verkeersslachtoffers  
2013 t/m 2017 op provinciale  
wegen*



**Legenda**

**4** Ongevallen



**Just BV**

Goessestraatweg 19  
4421 AD Kapelle  
info@juustdaarom.nl  
www.juustdaarom.nl  
085-9020222

*adviseurs • ingenieurs • openbare ruimte*

## **Deadline**

Naast de extra prioritering die we aan knelpunten geven op basis van Beheer & Onderhoud, Verkeersveiligheid en Beleid is er ook sprake van vastgestelde deadlines. Dit kan zijn doordat projecten gewoonweg vastliggen wat budget, voorbereiding en uitvoering betreft. Het kan echter ook zijn dat activiteiten in de omgeving een deadline opleggen. Bijvoorbeeld wanneer vanuit ruimtelijke ontwikkelingen een bepaalde ontsluiting gereed moet zijn. Deze deadlines bepalen we door de volgende onderdelen bij het proces te betrekken:

- Beleid.
- Beheer & Onderhoud.
- Ruimtelijke ontwikkelingen.

## **Beleid**

Vanuit bijvoorbeeld Coalitieakkoord of afspraken met mede-wegbeheerders kan er naast sprake van extra prioriteit ook sprake zijn van deadlines. Soms ligt beleidsmatig vast wanneer een bepaalde studie uitgevoerd moet zijn of wanneer een bepaalde maatregel genomen dient te worden. Deze data nemen we over in de strategie.

## **Beheer & Onderhoud**

Ook voor dit onderdeel kan naast prioriteit ook sprake zijn van een bepaalde deadline. Soms is een wegvak er dermate slecht aan toe dat maatregelen gewoonweg binnen een bepaalde periode genomen dienen te worden.

## **Ruimtelijke ontwikkelingen**

Zoals aangegeven kunnen externe factoren ook een deadline bepalen. Wanneer een nieuwe ontwikkeling aan gesloten wordt op een provinciale weg kan dit niet oneindig uitgesteld worden. Concreet voorbeeld is het doortrekken van de Laan van Othene naar de N290 bij Terneuzen. Vanwege de ontwikkeling van de woonwijk Othene moet deze aansluiting binnen een bepaalde datum gereed zijn.

## **Kosteneffectiviteit**

Een aspect dat zowel binnen de provinciale organisatie als specifiek in de Mobiliteitsvisie wordt genoemd is kosteneffectiviteit. We moeten er (zo mogelijk nog meer dan nu al het geval is) zorg voor dragen dat we effectief omgaan met onze investeringen. In algemene zin biedt deze investeringsstrategie hier al een kader voor. We stemmen onze aanpak breed af en maken zodoende werk met werk. Tevens zetten we in op projecten waar draagvlak voor is.

Per project om een knelpunt op te lossen nemen we het aspect kosteneffectiviteit mee. Zo gaan we na of het reëel is om een complete parallelstructuur op te zetten voor landbouwverkeer of dat volstaan kan worden met maatwerk (bijvoorbeeld passerhavens). Puur beleidsmatig gezien moeten we inzetten op het hoogst haalbare (ideaal BKWO), maar beschikbaar budget en maatschappelijk draagvlak kunnen anders uitwijzen.

## **Investeringsstrategie**

In de tabel staat het eindresultaat weergegeven van de invuloefening welke we hebben uitgevoerd voor deze investeringsstrategie. Door aanvullend eventuele kosten(inschatting) voor voorbereiding en uitvoering aan te vullen kunnen we voor de komende jaren een daadwerkelijke strategie uitwerken.

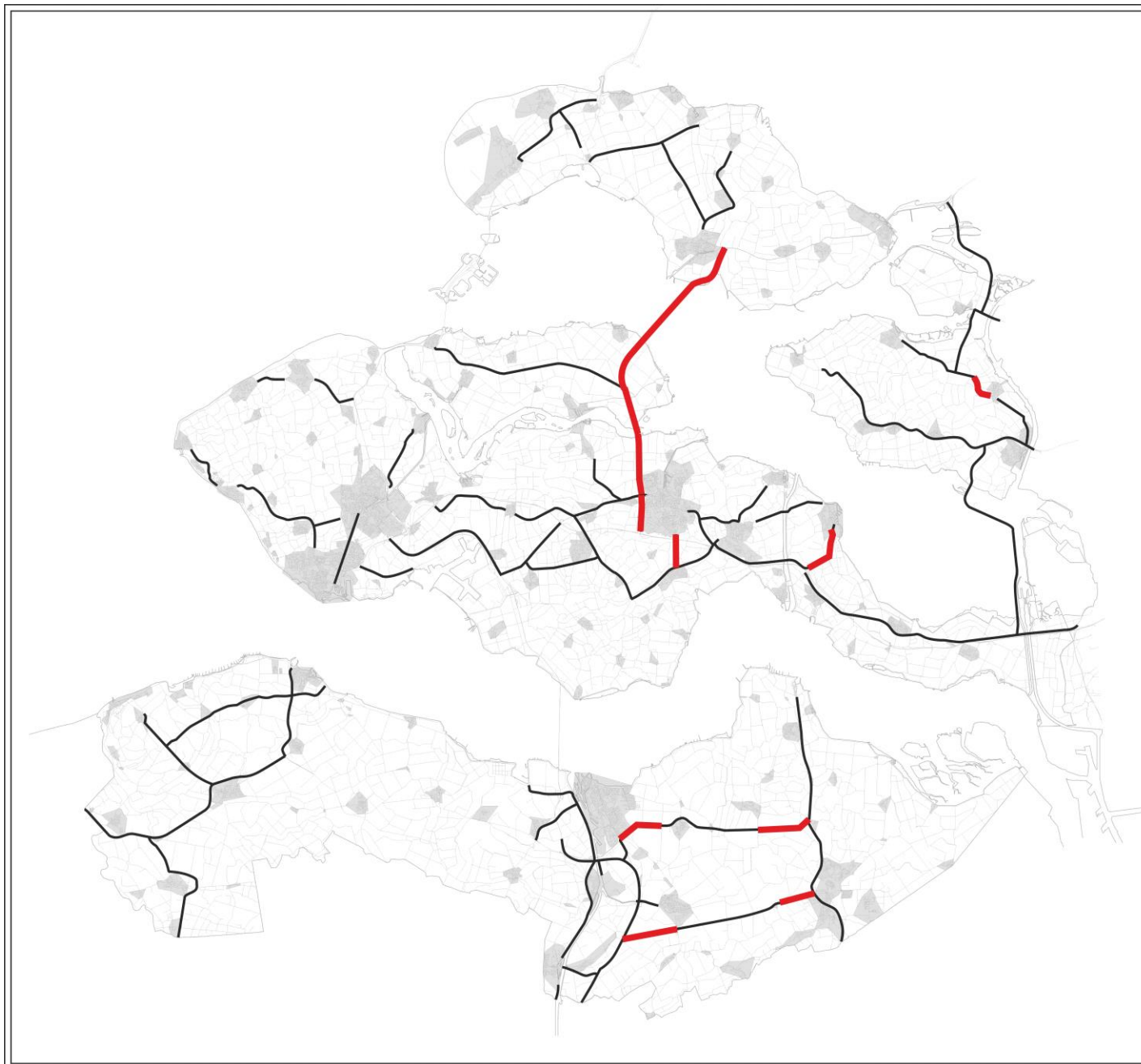


Gegevens				Score
#	Weg	Wegvak	Algemeen Regio	
1	N673	A58-Yerseke	Zuid-Beveland	> 20 pnt
2	N256	Zandkreeksluis-N664	Zuid-Beveland	
3	N290	Terneuzen-Zaamslag	Zeeuws-Vlaanderen	
4	N290	Vogelwaarde-Terhole	Zeeuws-Vlaanderen	
5	N656	Krabbenkreekweg-Molenweg	Tholen	
6	N258	Absdale-Hulst	Zeeuws-Vlaanderen	
7	N256	N59-Zeelandbrug	Schouwen-Duiveland	
8	N256	N255-Zandkreeksluis	Noord-Beveland	
9	N256	Zeelandbrug-N255	Noord-Beveland	
10	N256	Zeelandbrug	Schouwen-Duiveland	15-20 pnt
11	A256	N664-A58	Zuid-Beveland	
12	N286	Sint Maartensdijk-Tholen	Tholen	
13	N290	Bibeko Kapellebrug	Zeeuws-Vlaanderen	
14	N289	Kapelle-N673	Zuid-Beveland	
15	N669	s-Gravenpolder-Goes	Zuid-Beveland	
16	N686	N62-Axel	Zeeuws-Vlaanderen	
17	N253	Grens-Oostburg	Zeeuws-Vlaanderen	
18	N666	N665-Kapelle	Zuid-Beveland	

Gegevens				Score
#	Weg	Wegvak	Algemeen Regio	
19	N664	s-Heer Arendskerke-A256	Zuid-Beveland	10-15 pnt
20	N252	Brug Sluiskil-Sas van Gent	Zeeuws-Vlaanderen	
21	N254	Engelandweg-N62	Walcheren	
22	N287	Oostkapelle-Serooskerke	Walcheren	
23	N654	Zierikzee-Zonnemaire	Schouwen-Duiveland	
24	N252	Sas van Gent-Grens	Zeeuws-Vlaanderen	
25	N653	Serooskerke-Brouwershaven	Schouwen-Duiveland	
26	N656	Molenweg-N286	Tholen	
27	N670	N289-Kapelle	Zuid-Beveland	
28	N290	Zaamslag-Vogelwaard	Zeeuws-Vlaanderen	
29	N655	Heuvelsweg	Schouwen-Duiveland	
30	N667	s-Heerenhoek-Heinkensand	Zuid-Beveland	
31	N252	Sluizencomplex-Brug Sluiskil	Zeeuws-Vlaanderen	
32	N651	Serooskerke-Renesse	Schouwen-Duiveland	
33	N656	N257-N658	Tholen	
34	N661	Vlissingen-Middelburg	Walcheren	
35	N689	Walsoorden-Kuitaart	Zeeuws-Vlaanderen	
36	N288	Zoutelande-Vlissingen	Walcheren	
37	N253	Oostburg-Schoondijke	Zeeuws-Vlaanderen	
38	N254	A58-Engelandweg	Walcheren	
39	N287	Domburg-Oostkapelle	Walcheren	
40	N288	Westkapelle-Zoutelande	Walcheren	
41	N660	Koudekerke-Middelburg	Walcheren	
42	N665	Arnemuiden-Lewedorp	Zuid-Beveland	
43	N665	Lewedorp-N664	Zuid-Beveland	
44	N670	Kapelle-Yerseke	Zuid-Beveland	
45	N682	N61-N252	Zeeuws-Vlaanderen	
46	N668	N664-Wolphaartsdijk	Zuid-Beveland	
47	N252	Dow-Sluizencomplex	Zeeuws-Vlaanderen	
48	N255	N57-N256	Noord-Beveland	
49	N286	Sint Maartensdijk-Stavenisse	Tholen	
50	N289	Zanddijk-provinciegrens	Zuid-Beveland	
51	N290	Terhole-Hulst	Zeeuws-Vlaanderen	
52	N658	Sint-Annaland-N656	Tholen	
53	N662	Oost-Souburg-Vlissingen Oost	Walcheren	
54	N663	Middelburg-Veere	Walcheren	
55	N671	Kapelle-Wemeldinge	Zuid-Beveland	
56	N674	Cadzand-Oostburg	Zeeuws-Vlaanderen	
57	N659	Tholen-A58	Tholen	
58	N257	N59-N656	Tholen	

Gegevens			
#	Algemeen		Regio
	Weg	Wegvak	
59	N253	Rondweg Oostburg	Zeeuws-Vlaanderen
60	N664	s-Heer Arendskerke-N665	Zuid-Beveland
61	N675	Groede-N676	Zeeuws-Vlaanderen
62	N686	Terneuzen-Yara	Zeeuws-Vlaanderen
63	N689	Kuitaart-Terhole	Zeeuws-Vlaanderen
64	N290	Hulst-Kapellebrug	Zeeuws-Vlaanderen
65	N665	N664-N666	Zuid-Beveland
66	N258	N62-Axel	Zeeuws-Vlaanderen
67	N258	Axel-Absdale	Zeeuws-Vlaanderen
68	N251	N253-Grens	Zeeuws-Vlaanderen
69	N287	Rondweg Serooskerke	Walcheren
70	N289	Goes-Kapelle	Zuid-Beveland
71	N675	Rondweg Breskens	Zeeuws-Vlaanderen
72	N676	Breskens-Schoondijke	Zeeuws-Vlaanderen
73	N683	Sas van Gent-N62	Zeeuws-Vlaanderen
74	N675	N674-Groede	Zeeuws-Vlaanderen
75	N652	Burgh-Haamstede-Scharendijke	Schouwen-Duiveland

Score
5-10 pnt
0-5 pnt



Investeringsstrategie Infrastructuur  
Provincie Zeeland

Categorie I Projecten



**Legenda**



**Juust BV**

Goessestraatweg 19  
4421 AD Kapelle  
info@juustdaarom.nl  
www.juustdaarom.nl  
085-9020222

adviseurs • ingenieurs • openbare ruimte

## 06 | Investeringsstrategie

Deze rapportage is een eerste invulling van de investeringsstrategie. Doordat bijvoorbeeld de ongevalsregistratie en de gegevens ten aanzien van doorstroming/bereikbaarheid nog niet up to date zijn is nog geen sprake van een volledige “invuloefening”. Het in beeld gebrachte overzicht geeft een duidelijk beeld waar vanuit de Mobiliteitsvisie de prioriteit in investeringen dient te liggen.

De input van de investeringsstrategie wijzigt jaarlijks. Het ongevallenbeeld verschilt en uiteraard wordt de inrichting van wegen ook steeds aangepakt. Het bepalen van de prioriteiten dient dan ook periodiek bijgesteld te worden. Wanneer ook een onderdeel herzien wordt, denk bijvoorbeeld aan een nieuw netwerk fiets (landbouwverkeer is recent ook van een update voorzien), moeten we deze gegevens opnieuw invoeren.

Intern binnen de provinciale organisatie is afstemming nodig met de andere beleidsvelden. Vanuit beheer en onderhoud wordt ook gewerkt (via asset management) aan een duidelijk beeld voor de toekomst. Door beide uitkomsten naast elkaar te leggen kan een concrete planning worden bepaald. Dit kan betekenen dat een onderhoudsproject eerder wordt opgepakt, of juist iets verder in de tijd wordt geplaatst.

Vanuit de provinciale organisatie kan op deze wijze breed onderbouwd opgave gericht gewerkt worden. Dit biedt weer een duidelijk kader om de samenwerking met de andere wegbeheerders en partners in Zeeland aan te gaan.

## 07 | Samenwerking Zeeland

### Inleiding

Deze investeringsstrategie gaat alleen in op de provincie Zeeland als wegbeheerder. Uiteindelijk is het streven om te komen tot een Zeeland –brede strategie, samen met alle andere wegbeheerders en partners. We hechten hierbij veel belang aan een gelijkwaardige inbreng. Provincie moet niet persé de trekker zijn, deze rol moet juist ook door de andere partijen opgepakt worden. Gelet op de beschikbare budgetten is er geen sprake meer van subsidie zoals we dit bijvoorbeeld via de BDU subsidie gewend waren. De winst moet meer en meer gezocht worden in het delen van kennis en het gezamenlijk aanpakken van knelpunten.

Deze investeringsstrategie kunnen andere wegbeheerders gebruiken als kapstok om ook zelf een duidelijke strategie voor de ( nabije) toekomst te bepalen. Deze kan men invullen met eigen beleidsstukken en geprogrammeerde maatregelen. Uiteraard kan men hierbij ook aansluiting zoeken met de maatregelen voortkomend uit de sterke netwerken (fiets, landbouw, goederenvervoer, openbaar vervoer, kwaliteitstoets wegcategorisering en vormtoets). Om deze samenwerking vorm te geven zijn we tijdens het opstellen van de investeringsstrategie gestart met overleg in een ambtelijke Kopgroep Infra. Hierin nemen vertegenwoordigers van de verschillende wegbeheerders waterschap, Rijkswaterstaat en gemeenten (1 per regio) zitting. Tevens betrekken we Bestuurders via onder andere het POVV bij de nieuwe aanpak.

### Van visie naar uitvoering

Samenwerking betekent samen uitvoering geven aan de Zeeuwse Mobiliteitsvisie. Elke wegbeheerder en partner kan hier de eigen accenten in aanbrengen. Hiervoor is het wel nodig dat een duidelijke visie en strategie op het gebied van mobiliteit aanwezig is. Hiermee borgen we dat investeringen gedaan worden waar de noodzaak het hoogst is. Tevens kunnen we op deze wijze optimaal werk met werk maken en projecten op elkaar afstemmen, in een gezamenlijke aanpak.

### Gebiedsgewijze Aanpak

Een concreet voorbeeld van hoe we werk met werk kunnen maken is de Gebiedsgewijze aanpak. Een goed voorbeeld hiervan is de wijze waarop de gemeente Veere de wegcategorisering voor Walcheren heeft aangepakt. Die gemeente was het niet eens met het concept-voorstel dat voortkwam uit de kwaliteitstoets wegcategorisering. Vervolgens heeft Veere als trekker samen met alle wegbeheerders van Walcheren een studie opgestart. Deze heeft geresulteerd in een gewijzigde vaststelling van de wegcategorisering Walcheren. Zo zien we in de toekomst meer projecten voor ons. Dit kan op hetzelfde (beleids-)niveau, maar ook concreet op uitvoeringsniveau. Wanneer bijvoorbeeld een gemeente een bepaalde weg of route aanpakt, heeft dit vaak gevolgen voor of relatie met wegen/projecten van andere wegbeheerders. Door samen het knelpunt aan te pakken kan meer bereikt worden:

- Mogelijk ligt (een deel van) de oplossing op een wegvak van een andere wegbeheerder.
- Door samen te werken kun je gebruik maken van elkaars kennis.
- Gezamenlijke aanpak levert in voorbereiding en/of uitvoering vaak financiële voordelen op.

Vanuit de Kopgroep Infra houden we voeling met de samenwerking en de ontwikkeling van een Zeeland brede Investering. Insteek is om in 2018 concreet aan de slag te gaan met het thema GGA. In de Kopgroep Infra bespreken we de resultaten, wisselen we kennis uit en enthousiasmeren andere wegbeheerders voor de gestelde aanpak.

## BIJLAGE 1 | Tabel Maatregelen

**Tabel Schouwen-Duiveland**

Weg	Wegvak	Maatregel	Insteek
N256	N59-Zeelandbrug	Net ten noorden van de Zeelandbrug is een redelijk 'drukke' weginrichting aanwezig met aansluitingen naar parkeerterreinen en dergelijke. Mogelijk dat, afhankelijk van het gebruik van de aanwezige voorzieningen, verbeteringen mogelijk zijn. Voor de fiets is er steeds sprake van een combinatie fietspad-parallelweg, niet ideaal. Kruispunten met N59 en bedrijventerrein Zierikzee zijn vormgegeven als VRI.	Idee
N256	Zeelandbrug	Gelet op de beschikbare breedte zijn hier voornamelijk geen (eenvoudige) maatregelen te treffen. Knelpunt is wel het gebruik door landbouwverkeer. Momenteel (2017) loopt een proef met convoirijden.	Idee

N653	Serooskerke-Brouwershaven	Deze GOW kent een aantal wegvakken die van elkaar verschillen door de positie van de fiets. Er is onderscheid in vrijliggend (brom)fietspad, (brom)fietsverbod en fietsstroken. Landbouwverkeer rijdt op de hoofdrijbaan, terwijl er geen fysieke rijbaanscheiding is. Behoeftte bestaat aan duidelijke visie op de gehele route. Met name deel met fietsstroken vraagt nadere aandacht. GOW uitgevoerd als 60 km/u met fietsstroken?	Idee
N651	Serooskerke-Renesse	Deze GOW kent nog relatief veel aansluitingen van zijwegen. Landbouwverkeer rijdt op de rijbaan en een fysieke rijbaanscheiding ontbreekt. Huidige beschikbare breedte van insteek sloot tot insteek sloot is te krap om een ideaal profiel vorm te geven. Gelet op gebruik mogelijk ook niet te onderbouwen, maar een verbeteringslag is zeker benodigd. Studie moet aantonen hoe landbouwverkeer en aanpak zijstraten vormgegeven kan worden.	Idee
N654	Zierikzee-Zonnemaire	Dit wegvak is een GOW tussen Zierikzee en Schuddebeurs. Daarna is sprake van een ETW. In de weginrichting komt dit nog niet tot uitdrukking. Ook op het GOW deel rijdt landbouwverkeer op de hoofdrijbaan. De aanwezige fietsvoorzieningen zijn niet breed genoeg. IN beeld brengen hoe de GOW verder verbeterd kan worden en op welke wijze de ETW conform kan worden ingericht, Op GOW deel tevens aandacht voor aansluiting ondergeschikte wegen	Idee



<b>N655</b>	Heuvelsweg	Ingericht als GOW. Landbouwverkeer op rijbaan en geen fysieke rijbaanscheiding. Slechts 1 kruispunt vormgegeven als rotonde, verder veel aansluitingen met ondergeschikte wegen.	Idee
<b>N652</b>	Burgh-Haamstede-Scharendijke	Recreatieverdeelweg conform richtlijnen ingericht. Momenteel (2017) loopt bestemmingsplanprocedure om 3e fase te realiseren. Qua inrichting weinig problemen, wel toont gebruik hoge snelheden aan.	Geen

**Tabel Tholen**

Weg	Wegvak	Maatregel	Insteek
<b>N656</b>	Krabbenkreekweg-Molenweg	GOW 80 met zowel fietsers als landbouwverkeer op de rijbaan. Momenteel (2017) is de voorbereiding (vergunningfase) voor de aanleg van een fietspad gestart. Fysieke rijbaanscheiding ontbreekt. Vanwege ligging op de dijk is beschikbare profiel beperkt.	Voorbereiden
<b>N286</b>	Sint Maartensdijk-Tholen	Voor dit wegvak dienen een aantal maatregelen genomen te worden om te voldoen aan de richtlijnen voor een GOW. Als onderdeel van het hoofdwegennet is dit zeker gewenst. In ideale situatie wordt ook een fysieke middenbermscheiding gerealiseerd. In ieder geval dienen de voorzieningen voor	Idee

		het landbouwverkeer (parallelwegen) gerealiseerd te worden. Stap 1 om dit te realiseren is een studie om de benodigde maatregelen in beeld te brengen. Verkeerslicht met Oesterdam vervangen door (turbo)rotonde? Bij de studie ook aandacht voor maatregelen om enkele ondergeschikte zijstraten af te sluiten (parallelwegen).	
<b>N656</b>	Molenweg-N286	GOW 80 met landbouwverkeer op de rijbaan. Aanwezige fietsvoorzieningen zijn aan de smalle kant. Fysieke rijbaanscheiding ontbreekt.	
<b>N656</b>	N257-N658	Krabbekreekweg, grotendeels 100 km/u met doorgetrokken dubbele asmarkering en groen geverfd middenstuk. Fietsers en landbouwverkeer bevindt zich op de parallelweg. Kruispunten op deze route vragen aandacht. Zowel het begin als eindpunt (rotonde?) als enkele ondergeschikte aansluitingen op het tracé zelf. Fysieke middenbermscheiding ontbreekt, vraag is of de 100 km/u wenselijk is/blijft?	Idee

<b>N286</b>	Sint Maartensdijk-Stavenisse	Ook voor dit wegvak is een verbetering van de GOW-inrichting nodig. Dit deel is geen hoofdweg, dus wat dat betreft een lagere prioriteit. De weg is qua inrichting op enkele stukken eerder een 60 km/u weg dan een 80 km/u weg. Snelheden liggen echter erg hoog, waardoor er sprake is van een gevaarlijke situatie. Verbeterslagen zitten hier ook in parallelstructuren en het knippen van aansluitingen. Ter overbrugging naar ombouw tot volledige GOW nagaan of er draagvlak is snelheid tijdelijk te verlagen.	Idee
<b>N658</b>	Sint-Annaland-N656	GOW met te smalle hoofdrijbaan. Langzaam verkeer rijdt op de hoofdrijbaan, en een fysieke rijbaanscheiding ontbreekt. Op de weg sluiten relatief veel zijwegen aan, wat niet past bij de GOW functie. Bermen, zowel vrije berm als die tussen het fietspad zijn erg smal. Ombouw naar een "juiste" GOW lijkt lastig gelet op nu beschikbare ruimte. Nagaan wat wijsheid is, en of er eenvoudigere verbeteringen denkbaar zijn.	Idee

<b>N659</b>	Tholen-A58	Oesterdam, GOW als 100 km/u. Fietsers mengen met landbouwverkeer op de parallelweg. Aantal kruispunten vraagt nadere aandacht. Gelet op Mobiliteitsplan kan overwogen worden om de weg af te waarderen (qua snelheid) naar 80 km/u.	Idee
<b>N257</b>	N59-N656	Conform richtlijnen dienen een aantal aanpassingen aangebracht te worden. Een fysieke middenberm ontbreekt, terwijl ook de kruispuntvormen niet conform richtlijn zijn. Aansluiting met de N59 dient ongelijkvloers te zijn, terwijl de aansluiting halverwege verkeersveiliger moet worden. Minimaal met een snelheidsverlaging en snelheidsbeperkende maatregel, ideaal met VRI of rotonde.	Vorbereiden

**Tabel Noord-Beveland**

Weg	Wegvak	Maatregel	Insteek
N256	N255-Zandkreeksluis	Zie opmerking N256 wegvak Zandkreeksluis-N664	
N256	Zeelandbrug-N255	Op deze GOW ontbreekt een fysieke middenbermscheiding. De VRI ter hoogte van Colijnsplaat kan vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen worden vervangen door een rotonde of ovonde. Gelet op de doorstroming levert dit mogelijk nadelen op. Nadere studie dient uit te wijzen welke oplossing hier het meest geschikt is.	Idee
N255	N57-N256	Conform richtlijnen dienen op deze Stroomweg 3 wijzigingen doorgevoerd te worden. De aansluiting met de N57 dient ongelijkvloers uitgevoerd te worden, evenals de aansluiting bij Wissenkerke. Tevens ontbreekt over het gehele tracé een fysieke scheiding van de middenberm. Gelet op het gebruik van de weg zijn dit meer theoretische tekortkomingen dan dat deze in de praktijk tot problemen leiden dan wel gevaar opleveren. De rotonde bij Wissenkerke kan mogelijk wel vertragend werken wanneer er sprake is van vrachtverkeer of recreatieverkeer (caravans, campers). Met monitoring kunnen we nagaan of hier sprake is van veel vertraging wat aanvullende maatregelen noodzakelijk maakt (inhaalstroken na rotonde)	Idee

Tabel Walcheren

Weg	Wegvak	Maatregel	Insteek
N661	Vlissingen-Middelburg	Hoofddrijbaan bestaat uit 2*2 met kruispunten vormgegeven als VRI's. Er is een parallelweg aanwezig met veel fietsgebruik. Om die reden is er voor gekozen landbouwverkeer van de hoofddrijbaan gebruik te laten maken. In theorie valt er een en ander aan te merken op de inrichting. In de praktijk blijkt de parallelweg (deels fietsstraat) en de hoofddrijbaan goed te functioneren. Nagaan of huidige inrichting als compromis inderdaad de beste oplossing is.	Idee
N287	Domburg-Oostkapelle	Conform nieuwe wegcategorisering Walcheren een ETW. Volledige ombouw naar 60 km/u is gewenst.	Idee
N287	Oostkapelle-Serooskerke	GOW met landbouwverkeer en diverse aansluitingen van ondergeschikte wegen. Ombouw naar volledige GOW is gewenst. Gelet op ruimtegebruik mogelijk een innovatieve oplossing, met bijvoorbeeld landbouwpasseerhavens	Idee
N288	Westkapelle-Zoutelande	Dit wegvak is conform nieuwe wegcategorisering een erftoegangsweg. Ombouw naar volledige ETW 60 is gewenst	Idee
N660	Koudekerke-Middelburg	GOW welke als 60 km/u is ingericht. Verkeerskundig gewenst om deze weg op termijn naar 80 km/u (GOW) op te plussen. Positie van het landbouwverkeer vraagt in dat geval ook zeker aandacht. Onder andere in afstemming met partners op Walcheren	Idee

		tijdspad bepalen (wegencategorisering Walcheren).	
N254	A58-Engelandweg	Dit wegvak van de N254 is ingericht als Stroomweg. Meldingen zijn gedaan dat landbouwverkeer gebruik maakt van dit wegvak om de alternatieve route (omrijden) tussen Middelburg en Engelandweg af te snijden. Dit vraagt om een nadere studie om te bepalen wat er aan de hand is en welke oplossingen eventueel mogelijk zijn	Idee
N254	Engelandweg-N62	Dit wegvak van de N254 is ingericht als Stroomweg, echter zonder fysieke rijbaanscheiding en 2*2 (zoals het andere wegvak richting Middelburg). Op basis van huidige cijfers kan dit wegvak de capaciteit nog verwerken. Door de aanwezigheid van vrachtverkeer (Vlissingen-Oost) is de maximale snelheid voor autoverkeer niet altijd haalbaar. Bij verdere groei van auto- en vrachtverkeer kan dit wel tot capaciteits- en doorstromingsproblemen leiden. Monitoring is wenselijk om te bepalen wanneer ombouw naar 2*2 noodzakelijk wordt.	Idee
N663	Middelburg-Veere	Relatief smalle GOW met vrijliggende fietsvoorziening. Landbouwverkeer maakt gebruik van de hoofddrijbaan. Nog diverse t-aansluitingen (voorrangskruispunten) met ondergeschikte zijstraten. Ideaal gezien voorzien van parallelweg en zijaansluitingen daarmee afkoppelen.	Idee

		Qua ruimtegebruik lastig en duur, terwijl intensiteit niet specifiek hoog is. Mogelijk zijn alternatieve oplossingen voorhanden (landbouwpasseerhavens) en kunnen er afsluitingen van zijwegen gemaakt worden.	
<b>N662</b>	Oost-Souburg-Vlissingen Oost	Recent gecategoriseerd als ETW. Verdere ombouw naar ETW 60 vormgeven. Aantal zaken zijn al uitgevoerd en rotonde A58 is nagenoeg gereed. Bezien dient te worden op welke wijze dit verder kan worden vormgegeven,	Idee
<b>N288</b>	Zoutelande-Vlissingen	GOW die aardig voldoet. Wel ontbreekt een fysieke middenbermscheiding en is er landbouwverkeer op de rijbaan. Aanleg van een parallelweg is gewenst. Mogelijk dat passeerhavens een meer haalbare oplossing vormen. VRI ter hoogte van Biggekerke omvormen tot rotonde.	Idee
<b>N287</b>	Rondweg Serooskerke		

**Tabel Zuid-Beveland**

Weg	Wegvak	Maatregel	Insteek
N256	Zandkreeksluis-N664	Ook dit wegvak kent een categorie als stroomweg. Voor de verkeersveiligheid en doorstroming is een flinke ombouw nodig om te voldoen aan de richtlijnen. Een ombouw naar 2*2 met fysieke middenbermscheiding en ongelijkvloerse aansluitingen ter hoogte van Goes (Tiendenplein) en Wilhelminadorp is dan benodigd. Naast de maatregelen voor het autoverkeer is er ook aandacht nodig voor de fiets. Dit onderdeel van het utilitair fietsnetwerk bestaat uit een combinatie van landbouwverkeer en fietsers op een parallelweg. Dit is ongewenst. Er kan nagedacht worden over quick wins en eenvoudige verbeteringen. Objectief bezien is dit echter hét wegvak in Zeeland waar we de komende jaren energie in dienen te steken. Na de N62 Sloeweg en Tractaatweg zou dit wegvak aangepakt dienen te worden. Voorstel is dan ook in eerste instantie een haalbaarheidsstudie uit te voeren naar de mogelijkheden binnen welke termijn deze ombouw kan plaatsvinden. Indien (financieel)	Idee

		de mogelijkheid ontbreekt of deze te ver in de tijd wordt doorgeschoven kan een actielijst met quickwins worden opgepakt.	
A256	N664-A58	Deze stroomweg is als zodanig ingericht. Grootste knelpunt momenteel vormt file-vorming in de ochtendspits Goes in. Met de aanleg van de nieuwe A58 aansluiting in Goes wordt dit als het goed is verholpen. Bij verdere uitbreiding van Goes, en zeker ontwikkeling van Poel V aan de westzijde van de A256 kan het probleem zich weer voordoen. Bij ontwerp van Poel V dient de vormgeving van de aansluiting op de A256 dan ook goed meegenomen te worden. Gelet op het risico op terugslag op de A256 en de korte afstand tussen aansluiting kan worden overwogen om de snelheid te reduceren naar 100 km/u. Aanvullend speelt hier de mogelijkheid om met het	Idee

		doortrekken van de parallelweg aan de westzijde tot aan de Ploegweg. Hiermee kan problematiek landbouwverkeer in 's Heer-Hendrikskinderen worden opgelost. Voor beide discussies dienen we te starten met een studie.	
<b>N673</b>	A58-Yerseke	Planvorming voor de aanpak van deze weg is reeds uitgevoerd en de realisatie van fase 1 staat op de planning.	Voorbereiden
<b>N669</b>	s-Gravenpolder-Goes	GOW, zonder fysieke rijbaanscheiding. Landbouwverkeer op de hoofdrijbaan, terwijl voor de fietsers te sprake is van te krap vormgegeven vrijliggende voorzieningen. Intensiteit is hoog (9000) en zal mogelijk nog hoger worden als gevolg van de A58 aansluiting in Goes. Ook fietsintensiteit is hoog. Betere fietsvoorziening en parallelstructuur lijkt voor de hand te liggen. Tevens zijn er de aansluitingen met ondergeschikte wegen Zaaidijk en Kloetingseweg. Aantonen of deze aansluitingen behouden dienen te blijven. Zo ja, dan andere kruispuntinrichting.	Idee

<b>N664</b>	s-Heer Arendskerke-A256	Het deel Goes-N668 is als GOW gecategoriseerd, overig deel is als ETW aangewezen. Dit komt in de inrichting nog niet terug. Door het nieuwe knooppunt A58-Heinkenszand is het doorgaande verkeer op deze route flink minder geworden. Wat dat betreft kan een afwaardering van het ETW-deel plaatsvinden, eventueel in combinatie met bebouwde kommen ter hoogte van de bebouwing. Nadere studie hoe deel GOW en ETW optimaal kunnen worden ingericht. Gelet op 80, 60 en mogelijk bibeko delen is een fasering eenvoudig toepasbaar.	Idee
<b>N668</b>	N664-Wolphaartsdijk	Gecategoriseerd als ETW maar nog ingericht met 80 km/u. In principe is insteek verkeer te geleiden via Aardebolleweg, dus keuze voor ETW is helder. Afbouw naar ETW in gang zetten. Gelet op rol in recreatiegebied in overleg met gebiedspartners inrichting bepalen	Idee
<b>N670</b>	N289-Kapelle	Dit deel van de N670 is aangewezen als GOW. De aanwezige fietsvoorzieningen zijn niet optimaal. Gelet op het fietspad Goes-Kapelle(spoor) kan dit als acceptabel worden beschouwd. Landbouwverkeer zit deels op de hoofdrijbaan.	Idee

		Bomen staan relatief kort op de rijbaan terwijl ook de kruispunten nadere aandacht verdienen. Met een nadere studie bepalen welke maatregelen de functie als GOW daadwerkelijk versterken	
<b>N289</b>	Kapelle-N673	Op dit weggedeelte rijdt landbouwverkeer op de rijbaan en is sprake van te smalle fietsvoorzieningen. Het is een belangrijk onderdeel van de uitwijkroute voor de A58. Scheiding van landbouwverkeer is gewenst. Parallelweg is mogelijk qua investering en ruimtelijke impact te hoog gegrepen, waardoor landbouwpasseerhavens een alternatief vormt.	Idee
<b>N666</b>	N665-Kapelle	GOW met landbouwverkeer op de hoofdrijbaan. Tussen Vierwegen en 's Gravenpolder zijn wel passeerhavens aanwezig. Geen fysieke rijbaanscheiding. Wenselijk om maatregelen te treffen om inrichting als GOW te verbeteren. Gele top intensiteiten is op een aantal delen scheiding van landbouwverkeer gewenst. Parallelweg ligt voor de hand, maar is dat overal haalbaar. Ook de kruispuntvormen nader bezien. Naast VRI is er sprake van voorrangskruispunten. Dit	Idee

		past niet binnen de opzet van de GOW.	
<b>N62</b>	Sloeweg	Sloeweg is recent omgebouwd naar een volwaardige 2*2 stroomweg met ongelijkvloerse aansluitingen. Aansluiting met de N254 Bernhardweg staat op de agenda en wordt uitgevoerd als complexe ster. Aandachtspunt vormt de aansluiting Borsele. Door afronding van de N62 Sloeweg is de gordiaanse knoop niet meer nodig om sluipverkeer door de Zak van Zuid-Beveland te weren. Openstelling kan positieve gevolgen hebben voor verkeerssituatie 's-Heerenhoek (problematiek Molendijk/Rijkebuurt) en ontsluiting Sloepoort (mogelijk te ontwikkelen bedrijventerrein Zeeland Seaports). Tzt is een studie hiertoe gewenst	Idee
<b>N665</b>	Arnemuiden-Lewedorp	ETW, maar 80. Plan beschikbaar om eerste deel van Arnemuiden in te richten als ETW 60 met voldoende brede fietspaden. Nader uitwerken hoe afbouw naar ETW 60 kan worden vormgegeven.	Idee



<b>N665</b>	Lewedorp-N664	GOW, 80 km/u maar met landbouwverkeer op de hoofdrijbaan. Fysieke rijbaanscheiding ontbreekt terwijl fietsvoorzieningen te smal zijn. Nog diverse aansluitingen van ondergeschikte zijwegen. Studie is gewenst om na te gaan welke maatregelen effectief zijn om inrichting en gebruik als GOW te optimaliseren	Idee
<b>N670</b>	Kapelle-Yerseke	Dit wegvak is deels ETW (Kapelle-kanaal) en deels GOW. Dit komt nog niet de weginrichting tot uitdrukking. Nadere studie moet aantonen hoe dit haalbaar is. Winst ten aanzien van doorstroming en veiligheid zit met name in het beperken en/of verbeteren van het aantal aansluitingen.	Idee
<b>N667</b>	s-Heerenhoek-Heinkenszand	GOW met landbouwverkeer op hoofdrijbaan. Geen fysieke rijbaanscheiding. Tevens sprake van relatief veel aansluitingen met ondergeschikte zijwegen en erfontsluitingen. Nagaan of betere inrichting van GOW mogelijk is. Alternatief is ook om op delen juist in te zetten op afwaardering. Met name situatie nabij Rijkebuurt vraagt nadere aandacht. Relatief drukke zijstraten inclusief erfontsluiting van 2 grote (verkeersaantrekkende) bedrijven.	Idee

<b>N671</b>	Kapelle-Wemeldinge	GOW. Vrijliggend fietspad en landbouwverkeer op de hoofdrijbaan. Geen fysieke rijbaanscheiding. Op deze route relatief veel aansluitingen met ondergeschikte wegen en erfontsluitingen. Theoretisch zou je inzetten op parallelstructuur. Studie moet aantonen of eenvoudigere alternatieven voorhanden zijn welke ook bijdragen aan een verbetering van de inrichting als GOW.	Idee
<b>N289</b>	Goes-Kapelle	Dit wegvak is goed ingericht als GOW, landbouwverkeer rijdt niet op de hoofdrijbaan. Druk bereden route van/naar Goes.	Geen
<b>N289</b>	Zanddijk-provinciegrens	Op dit wegvak vraagt de positie van het landbouwverkeer en de fietsvoorzieningen aandacht. De fietspaden zijn aan de smalle kant, terwijl over het gehele traject op verschillende manieren menging met landbouwverkeer voorkomt (inhaalverbod, geen maatregel, etc). Nagaan op welke wijze dit verbeterd kan worden. Zeker van belang gelet op de belangrijke rol als uitwijkroute voor de A58. Ook dient nagegaan te worden of een aantal ondergeschikte kruispunten anders vorm gegeven kunnen worden (afsluiten, met/zonder parallelstructuur, ro-/ovonde)	Idee

<b>N664</b>	s-Heer Arendskerke-N665	GOW met landbouwverkeer op de hoofdrijbaan. Eerste aansluiting met 's-Heer Arendskerke is een rotonde, tweede aansluiting betreft een VRI. Nagaan welke maatregelen effectief zijn om de inrichting als GOW te complementeren	Idee
<b>N665</b>	N664-N666	GOW 80 km/u met kleine stukjes 50 en 60 km/u. Landbouwverkeer maakt gebruik van de hoofdrijbaan, en een fysieke rijbaanscheiding ontbreekt. Kruispunten vragen aandacht. Aansluiting met N666 en N667 anders vormgeven (rotonde) terwijl er ook een aantal ondergeschikte zijstraten aansluiten. Hoe op te lossen (amoveren inclusief landbouwpasseerhavens, parallelstructuur)?	Idee

**Tabel Zeeuws-Vlaanderen**

Weg	Wegvak	Maatregel	Insteek
N258	Absdale-Hulst	Op dit wegvak zijn nog 3 t-aansluitingen aanwezig. Momenteel (september 2017) wordt gewerkt aan de realisatie rotonde Absdale. Hiermee worden de 3 t-aansluitingen vervangen. Gelijktijdig wordt ook de parallelstructuur voor landbouwverkeer vervolledigd. Fietsers maken grotendeels gebruik van deze parallelwegen.	
N290	Terneuzen-Zaamslag	Dit wegvak kent nog 3 t-aansluitingen met ondergeschikte wegen. Tevens speelt op dit wegvak de nieuwe aansluiting van de woonwijk Othene met een nieuw aan te leggen rotonde. Bij deze aanpak kunnen direct de 3 genoemde t-aansluitingen opgelost worden. Fietspaden op dit traject zijn te smal, terwijl er op de hoofdrijbaan een fysieke scheiding in de middenberm ontbreekt.	Vorbereiden
N290	Vogelwaarde-Terhole	Deze GOW voldoet niet aan de richtlijnen. Op de dijk ligt een relatief smal wegprofiel met landbouwverkeer op de hoofdrijbaan. Het aanwezige 2 richtingen fietspad is te smal. Tevens zijn er enkele t-aansluitingen van ondergeschikte wegen, deels	Idee

		voorzien van inrijdverboden voor een aantal verkeersdeelnemers.	
N253	Grens-Schoondijke	Deze Gebiedsontsluitingsweg is voor een groot deel conform richtlijnen ingericht. Een fysieke middenbermscheiding ontbreekt echter. Op een aantal weggedeeltes is de aanwezige fietsvoorziening niet optimaal (parallelweg of te smal fietspad). Huidig gebruik en beschikbare ruimte maakt een dergelijke aanpassing niet noodzakelijk. Kruispunt ter hoogte van Sint Anna ter Muiden voldoet absoluut niet meer aan de richtlijnen ten aanzien van een veilige weginrichting. Ombouw tot rotonde ligt hier voor de hand.	Vorbereiden
N686	N62-Axel	Relatief druk bereden GOW. Landbouwverkeer op de rijbaan. Relatief smalle weg zonder fysieke rijbaanscheiding. Volgend op nieuw knooppunt Tractaatweg verdere verbeteringen doorvoeren om deze weg als goede GOW in te richten.	Idee
N290	Zaamslag-Vogelwaarde	Dit wegvak is in het kader van de Ruit om Axel voorzien van parallelwegen en o.a. de Rondweg Zaamslag. Enige aandachtspunt is het ontbreken	Geen

		van een fysieke rijbaanscheiding. Vooralsnog geen prioriteit.	
<b>N290</b>	Bibeko Kapellebrug	Deze GOW kent enorm veel erfontsluitingen. Zowel woningen, maar ook grotere bedrijven met veel bezoekers en transportbewegingen. Aandeel vrachtverkeer is op werkdagen hoog, terwijl op zondag veel autoverkeer tussen Hulst en België van dit wegvak gebruik maakt. Beschikbare ruimte maakt het moeilijk om de weg conform richtlijnen in te richten. Fietsvoorzieningen voldoen niet terwijl landbouwverkeer op de hoofdrijbaan rijdt.	Idee
<b>N252</b>	Sas van Gent-Grens	Komt in wegencategorisering voor als Gebiedsontsluitingsweg. Naast verbinding tussen Sas van Gent en Zelzate ontsluiten op dit gedeelte een aantal (grote) bedrijven. OP structuurniveau moet in beeld worden gebracht wat we met dit wegvak willen. Enerzijds pleiten we voor afwaarderen naar erftoegangsweg. Het doorgaande verkeer willen we immers zoveel als mogelijk van de N62 sturen, en ETW past ook bij de ontsluitingsfunctie voor de bedrijven. Anderzijds is	Idee

		het wel een directe ontsluiting voor de bedrijven(terreinen) in Sas van Gent.	
<b>N252</b>	Sluizencomplex-Brug Sluiskil	Komt in wegencategoriseringsplan voor als Erftoegangsweg. De inrichting voldoet hier momenteel niet aan. Weg is wel een uitwijkroute voor de N62. Tevens is het op de lange termijn vraag wat gemeente Terneuzen/Zeeland Seaports met deze zijde van het Kanaal Gent-Terneuzen voornemens zijn. Om die reden stellen we een variantenstudie voor om een toekomstbestendige inrichting uit te werken. Positie van de fiets (1 of 2 zijdig fietspad, op de rijbaan (60 km/u) is hierbij een aandachtspunt. Verkeersregelinstantie nabij sluizencomplex omvormen naar rotonde lijkt een logische oplossing.	Idee

<b>N689</b>	Walsoorden-Kuitaart	Gelet op gewijzigde functie na verdwijnen veerverbinding is de weg al afgewaardeerd. Verder maatwerk lijkt passend. Aansluiting Kloosterzande/Walsoorden is nu ongelijkvloers, maar op- en afritten vragen aandacht. Gebruik parallelweg (60 km/u) tussen Kloosterzande en Kuitaart vraagt nadere aandacht. Combinatie van fietser met relatief veel vracht- en landbouwverkeer. Mogelijk dat een directe ontsluiting van het bedrijventerrein en de zuidzijde van Kloosterzande oplossing kan bieden.	Idee
<b>N252</b>	Brug Sluiskil-Sas van Gent	Op dit traject zijn twee kruispunten gelegen waar een verbetering wenselijk is. De aansluiting met de Tweekwartweg kan worden geamoveerd. Dit komt de functie van GOW en verkeersveiligheid ten goede. De aansluiting met de Zandstraat dient veiliger vormgegeven te worden. Minimaal dient de huidige aansluiting voorzien te worden van attentieverhogende en/of snelheidsbeperkende maatregelen. Mogelijk is een ovonde, rotonde of keerlus een betere oplossing. Voor het gehele tracé is aandacht nodig	Voorbereiden

		voor de positie van het landbouwverkeer en het inhalen. Een volledige parallelweg lijkt vanwege ruimtegebruik en intensiteit buiten proportioneel. Alternatief is inhaalverbod met landbouwpasseerstroken.	
<b>N682</b>	N61-N252	GOW. Het wegvak tussen N61 tot aansluitingen in Hoek is 60 km/u. Langs Hoek is er sprake van een parallelweg. Landbouwverkeer bevindt zich op de hoofdrijbaan en er is geen sprake van een fysieke rijbaanscheiding. Fietzers maken deels gebruik van een vrijliggend fietspad (te smal) en ter hoogte van Hoek gecombineerd met de parallelweg. Aandacht dient ook uit te gaan naar de kruispunten. Aansluiting bij de bushalte in Hoek is een project op zich. Verder zijn er aansluitingen met ondergeschikte wegen en een spoorwegovergang. Volledig vormgeven met parallelle voorzieningen lijkt niet gepast, maar eenvoudige of kruispuntgebonden verbeteringen zijn wenselijk.	Idee

<b>N62</b>	Tractaatweg	Momenteel (2017) is gestart met de ombouw naar een volwaardige 2*2 stroomweg met ongelijkvloerse aansluitingen. Aandachtspunt vraagt nog de doorvertaling naar de Expresweg over Vlaams grondgebied inclusief de te vervangen fiets-/landbouwoversteek ter hoogte van de grens.	Geen
<b>N674</b>	Cadzand-Oostburg	GOW met landbouwverkeer op de hoofdrijbaan. Geen fysieke rijbaanscheiding. Tevens nog relatief veel eraansluitingen en aansluitingen met ondergeschikte zijstraten. Studie moet aantonen of opzet met parallelstructuur wenselijk is, of dat er alternatieven voorhanden zijn die ook de inrichting en het gebruik als GOW verder kunnen ondersteunen.	Idee
<b>N252</b>	Dow-Sluisencomplex	Wegvak rotonde N62 tot en met sluisencomplex kent doorstromingsproblemen bij begin en einde werkdag (Dow eo). Deze situatie wijzigt mogelijk sterk door aanpassingen sluisencomplex (Nieuwe Zeesluis) en ontwikkeling Maintenance Valuepark. Met de ontwikkeling van MVP ontstaat de kans om aansluiting met Nieuwe Neuzenweg te amoveren. Een	Idee

		quickscan is gewenst om te bepalen of de huidige inrichting ook in de toekomst voldoet. Hierbij kan gebruik worden gemaakt van reeds beschikbare verkeersstudies. Indien dit het geval is dan kan worden volstaan met amoveren Nieuwe Neuzenweg. Indien dit niet het geval is zijn maatregelen nodig om de veiligheid en bereikbaarheid voor de toekomst te waarborgen. Mogelijke oplossingen zijn dan passeerstroken bij rotondes, om-/uitbouw van rotondes, etc..	
<b>N290</b>	Terhole-Hulst	Rondweg Terhole en verdere vervolg richting Hulst is goed vormgegeven. Wel ontbreekt een fysieke rijrichting scheiding. Fietsvoorzieningen niet altijd optimaal. Deels menging op parallelvoorziening en deels te smalle fietspaden. Aansluiting Tivoliweg Hulst is voorzien van VRI. Tzt ombouwen naar rotonde conform andere kruispunten op deze route	Idee
<b>N689</b>	Kuitaart-Terhole	GOW, maar te krap vormgegeven. Geen fysieke rijbaanscheiding, smalle berm en fietspaden en landbouwverkeer op de hoofdrijbaan. Ook relatief veel aansluitingen van zijwegen en	Idee

		erfontsluitingen. Volledige ombouw naar volwaardige GOW lijkt te hoog gegrepen. Studie naar meer passende verbetermaatregelen.	
<b>N290</b>	Hulst-Kapellebrug	Voor een deel ontbreekt hier een fysieke rijbaanscheiding. Na aanpak van de kruispunten ter hoogte van Morres (2* turborotonde) dient aandacht uit te gaan naar de resterende kruispunten. Aansluiting met Sint Jansteen is momenteel een VRI, terwijl de aansluiting met Molenstraat en Roskamstraat als voorrangskruispunt zijn vormgegeven.	Idee
<b>N258</b>	N62-Axel	Dit wegvak kent een snelheidsregime van 100 km/u terwijl inhalen is toegestaan. Conform nieuwe wegencategorisering is een ombouw naar een GOW voor de hand liggend. Dit past bij de intensiteit en sluit aan bij het feit dat de parallelle route Terneuzen-Terhole nu als hoofdroute is aangewezen voor deze regio. Minimaal zou een inhaalverbod moeten worden ingevoerd en het snelheidsregime teruggebracht naar 80 km/u. Ideaal is ook een fysieke middenberm. De rotondes op deze route vertragen in combinatie met	Idee

		vrachtverkeer. Als compensatie voor de afname van de snelheidslimiet kan aanvullend gekozen worden voor passeerstroken bij de rotondes.	
<b>N686</b>	Terneuzen-Yara	ETW. Idee om deze over te dragen aan Zeeland Seaports?	Idee
<b>N683</b>	Sas van Gent-N62	GOW. Enige aandachtspunt vormt de aanwezigheid van landbouwverkeer. Gelet op Burg Sas van Gent en oversteekbaarheid Tractaatweg zal dit zo blijven.	Geen
<b>N675</b>	Groede-N676	GOW met vrijliggende fietsvoorziening. Landbouwverkeer op de hoofdrijbaan, geen fysieke rijbaanscheiding. Nog wel sprake van een aantal aansluitingen met ondergeschikte wegen. Vormgeving met volledige parallelweg lijkt niet haalbaar/nodig, maar studie naar verdere verbeteringen is wenselijk. Hierbij ook aandacht voor de inrichting van Boerenhol bibeko.	Idee
<b>N258</b>	Axel-Absdale	Dit wegvak kent wel een inhaalverbod, maar is ook als 100 km/u weg aangewezen. Ook hier is een snelheidslimiet	Idee

		van 80 km/u logisch, inclusief (ideaal) een fysieke middenbermscheiding.	
<b>N675</b>	N674-Groede	Weg ingericht als GOW. Alleen fysieke rijbaan scheiding zou nog een verbetering zijn conform richtlijnen. Fietsers maken deels gebruik van de parallelwegen.	
<b>N676</b>	Breskens-Schoondijke	Goed ingerichte GOW.	
<b>N251</b>	N253-Grens	Wegvak van N253 tot aan de komgrens met Eede is ingericht als een Gebiedsontsluitingsweg. Getoetst aan de huidige richtlijnen zijn er 2 aandachtspunten. Het (brom)fietspad is niet overal voldoende breed en er is geen sprake van een fysieke middenbermscheiding. Beide aandachtspunten verdienen geen prioriteit gelet op het de beperkte intensiteit. Binnen de bebouwde kom van Eede is de weg niet conform richtlijnen ingericht. Gelet op de aanwezige bebouwing en beschikbare ruimte is een inventieve oplossing gewenst. Nadere studie moet hiertoe de mogelijkheden in beeld brengen.	Idee

<b>N675</b>	Rondweg Breskens	GOW 80 km/u. Geen fysieke rijbaanscheiding en landbouwverkeer op de hoofdrijbaan. Vooral nog geen aanleiding om inrichting nog meer als GOW aan te passen.	Geen
<b>N258</b>	Absdale-Hulst	Op dit wegvak zijn nog 3 t-aansluitingen aanwezig. Momenteel (september 2017) wordt gewerkt aan de realisatie rotonde Absdale. Hiermee worden de 3 t-aansluitingen vervangen. Gelijktijdig wordt ook de parallelstructuur voor landbouwverkeer vervolledigd. Fietsers maken grotendeels gebruik van deze parallelwegen.	

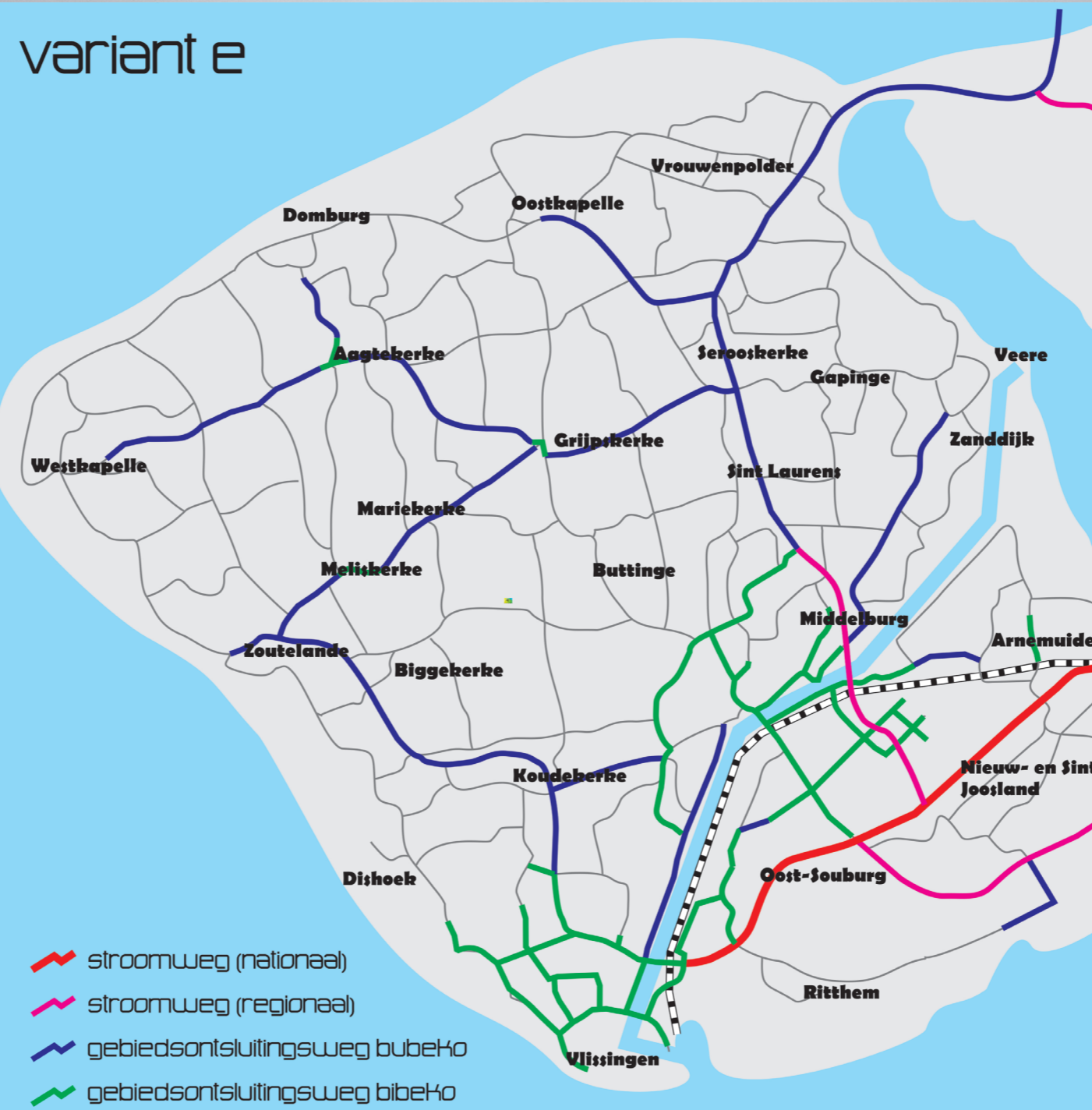
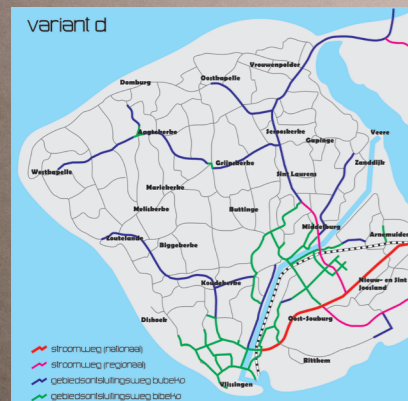
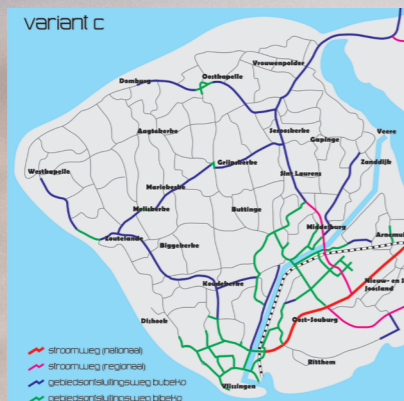
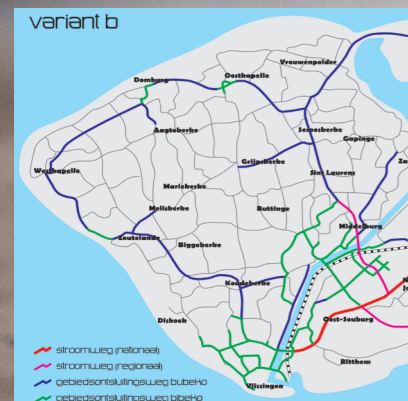
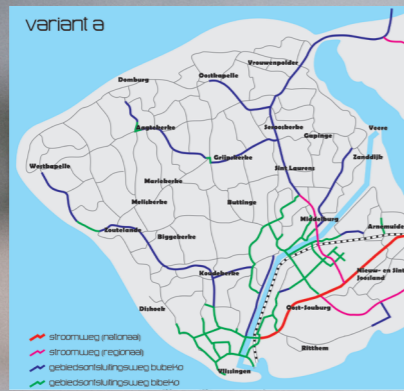
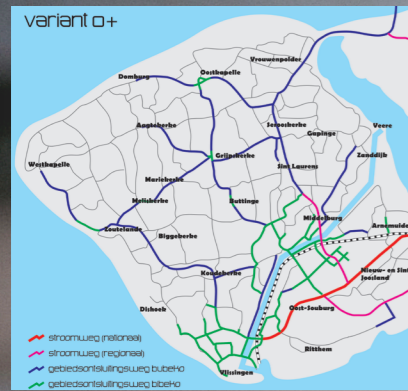




Goessestraatweg 19, 4421 AD, Kapelle  
+31 (0) 85-9020222 • [info@juustdaarom.nl](mailto:info@juustdaarom.nl)

[juustdaarom.nl](http://juustdaarom.nl)

# Vergelijkingsstudie Wegencategorisering Walcheren



- stroomweg (nationaal)
- stroomweg (regionaal)
- gebiedsontsluitingsweg bubeko
- gebiedsontsluitingsweg bibeko

**Samenvatting:**  
 De basis voor een verkeersveilig wegennet vormt de wegencategorisering. Hierin bepalen we de functies van wegen, zodat we deze op een veilige wijze in kunnen richten afgestemd op het gewenste gebruik. We maken hierbij onderscheid naar stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erf-toegangswegen. In de provincie Zeeland ligt deze wegencategorisering vast in het Mobiliteitsplan Zeeland. Voor de regio Walcheren is in dit plan sprake van een aantal varianten voor de wegencategorisering. Aan de wegbeheerders de opdracht om hierin een keuze te maken. Samen met deze wegbeheerders heeft Juust een vergelijkingsstudie uitgevoerd. In deze studie zijn 5 mogelijke varianten en een toekomstbestendige versie van de huidige wegencategorisering (variant 0+) met elkaar vergeleken en beoordeeld. De beoordeling gebeurt op de volgende onderdelen:

- **Gebruik van de weg:** met behulp van een verkeersmodel zijn de intensiteiten in 2030 in beeld gebracht. Per variant is gekeken hoe het verkeer zich verdeelt over het wegennet. Insteek is dat stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen het meeste verkeer te verwerken krijgen;
- **Bereikbaarheid:** Afhankelijk van het aantal inwoners dienen bebouwingsconcentraties (dorpen, vakantieparken, etc.) ont-sloten te worden door een gebiedsontsluitingsweg, of de afstand tot een dergelijke weg dient qua tijd en/of afstand beperkt te zijn;
- **Verkeersveiligheid:** we beoordelen een toekomstige situatie, dus gaat het o.a. om de kans op ongevallen. Om dit te bepalen kijken we naar het totaal aantal voertuigbewe-gingen en het aantal km's dat gereden wordt per wegtype;
- **Verkeersleefbaarheid:** de ontstane verkeersstro-men hebben effect op de leefbaarheid. We houden hierbij reke-ning met verkeersstructuren die de kustzone doorsnijden, het waar-devolle agrarisch middengebied en centra van dorpen/stadjes;
- **Kosten:** het categoriseringsplan is erg globaal. De daadwerke-lijke kosten om een plan volledig uit te voeren zijn nog niet in beeld te brengen. Om een vergelijking te maken hebben we per variant in beeld gebracht wat nodig is om alle wegvakken aan de richtlijnen per categorie te voldoen.

Op basis van de vergelijkingsstudie komen varianten B, D en E als mogelijke oplossingen naar voren. Verkeerskundig bieden deze varianten een duidelijke oplossing. Wat kosten en haalbaarheid betreft vraagt variant B aandacht vanwege een nieuw aan te leggen verbinding tussen Domburg en Westkapelle. De resultaten van de vergelijkingsstudie zijn voorgelegd aan een Bestuurlijk Overleg waarin alle wegbeheerders zitting hebben. Tevens heeft de gemeente Veere de dorps- en stadsraden alsmede de ondernemersverenigingen om reactie gevraagd. Naar aanleiding hiervan is van de 3 potentiële varianten de keuze gemaakt voor variant E.

**Beoordeling:**

	0 <sup>+</sup>	A	B	C	D	E
Gebruik van de weg	<span style="color: red;">✗</span>	<span style="color: yellow;">A</span>	<span style="color: green;">✓</span>	<span style="color: orange;">O</span>	<span style="color: green;">✓</span>	<span style="color: green;">✓</span>
Bereikbaarheid	<span style="color: orange;">O</span>	<span style="color: red;">✗</span>	<span style="color: yellow;">B</span>	<span style="color: red;">✗</span>	<span style="color: red;">✗</span>	<span style="color: red;">✗</span>
Verkeersveiligheid	<span style="color: green;">✓</span>	<span style="color: green;">✓</span>	<span style="color: green;">✓</span>	<span style="color: green;">✓</span>	<span style="color: green;">✓</span>	<span style="color: green;">✓</span>
Verkeersleefbaarheid	<span style="color: red;">✗</span>	<span style="color: red;">✗</span>	<span style="color: yellow;">B</span>	<span style="color: red;">✗</span>	<span style="color: orange;">O</span>	<span style="color: orange;">O</span>
Kosten	€	€	€€	€	€	€

Gebruik van de weg	<span style="color: red;">✗</span>	<span style="color: red;">✗</span>	<span style="color: green;">✓</span>	<span style="color: red;">✗</span>	<span style="color: green;">✓</span>	<span style="color: green;">✓</span>
Kosten	€	€	€€	€	€	€