

# Walcheren:

## Mobiliteitsvisie, Wegenstructuur en Plan van Aanpak

De gezamenlijke wegbeheerders op Walcheren - de gemeenten Veere, Vlissingen en Middelburg, het Waterschap, de Provincie en RWS - willen:

- a. **Een gezamenlijke mobiliteitsvisie vaststellen.**  
Daarvoor willen we nauw aansluiten bij bredere doelen dan verkeer: mobiliteit is immers geen doel op zich, maar dient economische, ruimtelijke, landschappelijke, sociale en recreatieve doelen. Ook willen we het gebruik van duurzame vervoermiddelen stimuleren.
- b. **Een gezamenlijk eindbeeld voor de wegenstructuur op Walcheren vaststellen.**  
Daarvoor willen we nauw aansluiten bij de wegencategorisering die is vastgelegd in het Provinciale Mobiliteitsplan en die voor Walcheren verder is uitgewerkt in het GVVP van Veere. Daarnaast heeft ook het Waterschap (nog) een eigen categoriseringsplan. We willen nu komen tot een gezamenlijk eindbeeld voor de wegenstructuur op Walcheren.
- c. **Een gezamenlijk plan van aanpak voor de realisering van deze wegenstructuur vaststellen.**  
Daarvoor willen we een logische prioritering met een logische fasering afspreken van de nodige maatregelen: welke maatregelen pakken we als eerste aan en welke daarna en welke aanvullende maatregelen treffen we om de gewenste mobiliteitseffecten te bereiken.

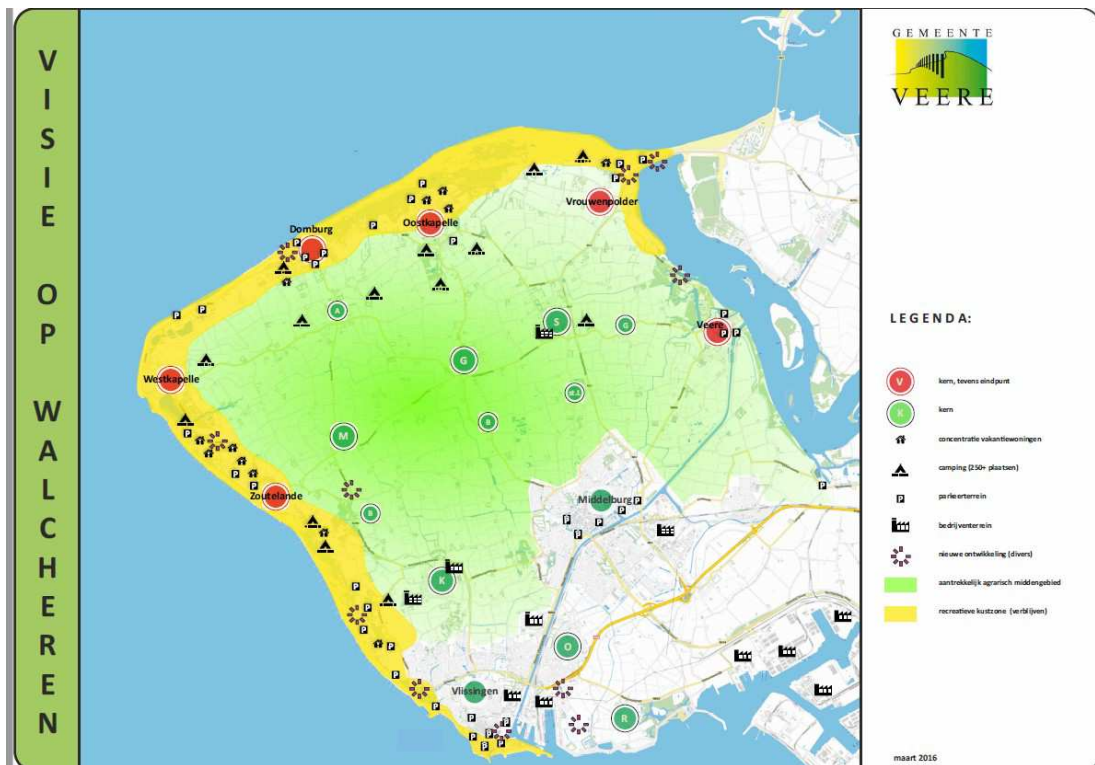
### I. Mobiliteitsvisie<sup>1</sup>

Als we kijken naar de ruimtelijk-economische ontwikkelingen, dan constateren we dat de komende decennia sommige dorpen wellicht enigszins zullen krimpen en andere waarschijnlijk nog iets zullen groeien, maar dat de krimp en groei van zodanig beperkte omvang zullen zijn, dat de ruimtelijke structuur op Walcheren in hoofdlijnen ongewijzigd zal blijven. Er zijn geen grootse uitbreidingen voorzien in woningbouw of bedrijfsvestigingen of recreatievoorzieningen of campings of bungalowparken (uitgezonderd Waterpark bij Arnemuiden), zeker niet van zodanige omvang dat de mobiliteitsstromen substantieel zullen wijzigen. De steden Vlissingen en Middelburg zullen de komende jaren wel groeien - vooral door inbreiding. Voor deze steden is een goede bereikbaarheid via de A58 en een goede treinverbinding van groot belang.

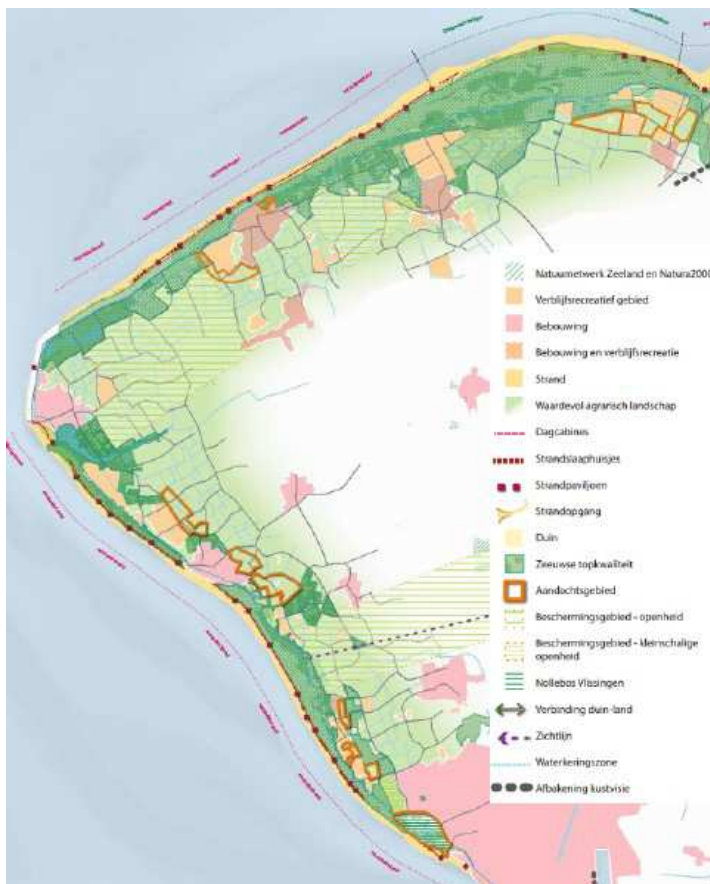
Het ruimtelijk beleid van de Provincie en de gemeente Veere is er op gericht om de openheid en kleinschaligheid in het middengebied op Walcheren te waarborgen en zo rustig mogelijk te houden en aan de kust geen grootschalige uitbreidingen meer toe te staan. In het Omgevingsplan staat: Walcheren verbindt het stedelijke leven met een rijk en kleinschalig buiten-plaatsenlandschap (pag.21). Zie ook de visiekaart van de gemeente Veere en de kaart van de gezamenlijke Zeeuwse Kustvisie hieronder.

---

<sup>1</sup> Voor een overzicht van de geraadpleegde 'visie-documenten': zie bijlage 1.



Visiekaart gemeente Veere.



Kaart Zeeuwse Kustvisie.

De Zeeuwse Kustvisie benadrukt enerzijds het belang van een goede autobereikbaarheid van de kust (94%-98% van de bezoekers komt met de auto). Anderzijds: “Eenmaal gearriveerd aan de kust verschuift de focus naar het zo prettig en actief mogelijk beleven van de kwaliteitskust zonder auto via een divers aanbod aan duurzame vervoerswijzen (wandelen, fietsen en OV, maar bijvoorbeeld ook zonnetreinen, golfkarren en tuctucs)” (pag. 24-25). Juist in de kuststrook - met al zijn voorzieningen, strandovergangen, fiets en wandelroutes - is het van belang dat de auto zich als ‘te gast’ gedraagt.

Verspreid langs de kust zijn vele strandovergangen met evenzovele parkeerterreinen. Het is zaak om op de wegen langs de kust onnodig zoekverkeer zoveel mogelijk te voorkomen. Daarom moet er gezorgd worden voor een perfecte bewegwijzering naar de verschillende parkeerterreinen langs de kust. Aanvullend kunnen in de toekomst sommige grotere parkeerterreinen - ook in de steden Vlissingen, Middelburg, Domburg en Veere - worden uitgevoerd met detectiesystemen die inzicht geven in het aantal vrije plaatsen en laadpalen. Deze informatie kan dan via internet worden doorgegeven naar online in-car informatievoorzieningen. Daarnaast kunnen ook parkeertarieven een sturingsinstrument zijn.

Verder is het de bedoeling dat het autoverkeer zal verduurzamen: de elektrische auto zal de benzine- en dieselauto's vervangen (vanaf 2030 moeten alle nieuw verkochte auto's in Nederland emissieloos zijn). Dat vereist een groot aantal laadvoorzieningen op de parkeerterreinen in de steden en langs de kust. Landelijk wordt gewerkt aan een Nationale Agenda Laadinfrastructuur (er zijn 1,8 miljoen laadpunten nodig voor personenauto's). In Zeeland wordt parallel hieraan gewerkt aan een Roadmap Zeeland Elektrisch.

De bezoekers die per auto naar de steden en de kustdorpen komen, willen we stimuleren om de auto aan de rand van (binnen)stad en dorp te parkeren. In Middelburg en Vlissingen kan aanvullend gedacht worden aan (gratis) randparkings met deelfietsystemen (en op piekdagen pendeldiensten) die de bezoekers helpen de stad gemakkelijk te bereiken: zogenoemde ‘mobiliteitshubs’.

Naast de auto vervult de fiets een belangrijke rol voor allerlei verplaatsingen op Walcheren:

- utilitair: naar school, naar werk, naar de winkelcentra
- toeristisch-recreatief: een fietstocht maken langs de kust en door het achterland of voor een bezoek aan de steden Middelburg, Vlissingen, Domburg en Veere

Dit pleit voor goede fietsverbindingen; in 2019 zal het fietsnet op Walcheren opnieuw onder de loep worden genomen.

Voor stedenbezoekers van buiten Walcheren is een goede treinverbinding met de rest van Zeeland en Nederland van belang. In de onlangs verschenen Contourennota van het landelijke Toekomstbeeld OV, is de treinverbinding Vlissingen-Breda gelukkig opgenomen als een van de landelijke hoofdverbindingen.

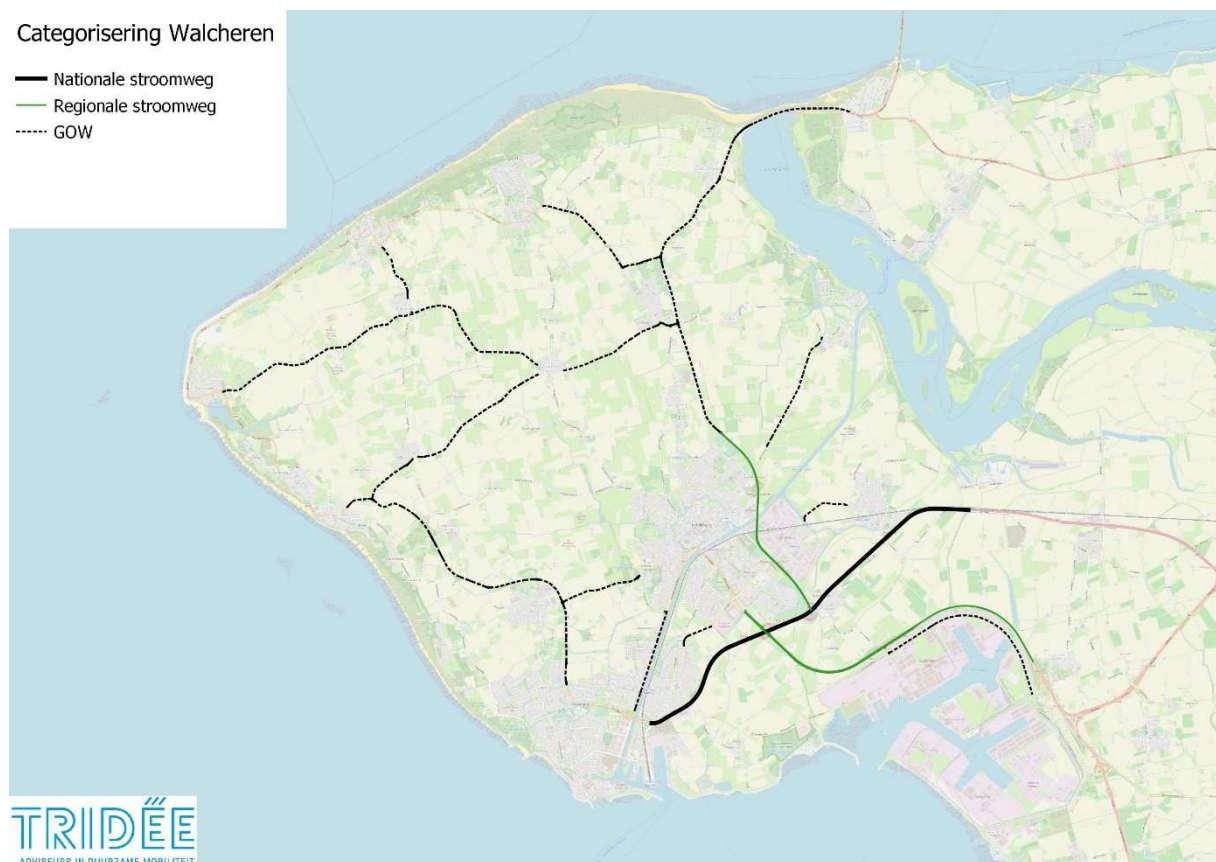
Uiteraard is ook goed openbaar vervoer op Walcheren zelf van belang voor duurzame verplaatsingen van de Walcherenaren zelf (scholieren, forenzen, winkelbezoekers) en van de toeristen die op Walcheren verblijven (naar de steden en langs de kust). Hoe het openbaar vervoer in de toekomst vorm wordt gegeven, en in hoeverre bijvoorbeeld integratie met doelgroepenvervoer nieuwe kansen biedt, is onderwerp van nadere verkenningen die de komende jaren zullen plaatsvinden.

Terugkerend naar de automobilititeit: in hoeverre onder invloed van de opkomst van de deelauto het autobezit daadwerkelijk zal afnemen in Nederland, is vooralsnog erg onzeker. De bredere introductie van deelauto-concepten wordt de komende jaren verder verkend. Toch zal ook in Zeeland zal de automobilititeit de komende jaren nog verder groeien. In de verschillende scenario's wordt rekening gehouden met 10 tot 20% groei van het gemotoriseerde verkeer tot 2040 (bron: Nieuw Regionaal Model - NRM-Zuid, Rijkswaterstaat). Daar komt bij dat het toeristische seizoen steeds langer duurt en de toeristische voorzieningen daar slim op inspelen. Bij de inrichting van onze wegen zullen we dus rekening moeten houden met deze groei.

## II. Eindbeeld voor de wegenstructuur<sup>2</sup>

Om alle steden en grotere kernen op Walcheren op een vlotte en veilige manier te ontsluiten is gekozen voor een wegenstructuur die gebaseerd is op twee hoofdprincipes:

- het autoverkeer zoveel mogelijk bundelen op een beperkt aantal veilige stroomwegen (met een maximumsnelheid van 130 en 100 km/uur) en een beperkt aantal veilige gebiedsontsluitingswegen (met een maximum snelheid van 80 km/uur: GOW-80); daardoor kan het op alle andere wegen een stuk rustiger worden/blijven;
- de kust zoveel mogelijk vrijwaren van doorgaand autoverkeer; daarom is gekozen voor enkele invalswegen/inprikkers en dus geen rondweg langs de kust; aangekomen aan de kust moet de automobilist zich als 'te gast' gedragen.



Op de kaart staan de stroomwegen en de gebiedsontsluitingswegen (GOW-80) buiten de bebouwde kom. Alle andere wegen op Walcheren buiten de bebouwde kom, zijn/worden erftoegangswegen (ETW-60). Om deze wegencategorisering te realiseren zullen diverse wegen (op termijn) van functie veranderen van ETW-60 naar GOW-80 of van GOW-80 naar ETW-60. Dit vraagt om een herinrichting en - daaraan gekoppeld - ook om de overdracht van deze wegen aan een andere wegbeheerder. Immers gebiedsontsluitingswegen horen uiteindelijk in beheer te zijn bij de provincie en erftoegangswegen bij waterschap en/of gemeente. Tegelijkertijd vergt dit ook een slimme fasering, extra investeringen en nadenken over de condities waaronder betrokken wegbeheerders wegen aan elkaar overdragen (zie plan van aanpak in volgende hoofdstuk).

<sup>2</sup> Het gepresenteerde eindbeeld voor de wegenstructuur op Walcheren is toekomstvast: het sluit aan op de geplande ruimtelijke ontwikkelingen en op de verwachte groei van het toerisme en de mobiliteit op Walcheren in de periode tot 2040.

In de navolgende tabel zijn de stroomwegen en de (beoogde) GOW's opgesomd. Aangegeven is wat de huidige verkeersintensiteiten (bron: Verkeersintensiteiten Zeeland, 2017) en wegbreedtes zijn. Ook is vermeld of de weg een functie heeft als hoofdverbinding voor openbaar vervoer, fietsverkeer of landbouwverkeer (Ja/Nee). De intensiteiten betreffen:

- jaarintensiteiten van gemiddelde aantallen motorvoertuigen per etmaal: soms variëren de intensiteiten per wegvak (in zwart)
- zomerintensiteiten: in **rood**
- de cellen die de intensiteiten vermelden zijn gearceerd met een kleur die hoort bij een intensiteitsgrens

MVT/ETM
> 10.000
6.500-10.000
3.500-6.500
< 3.500

De cellen die de wegbreedte aangeven, zijn ook gearceerd met een kleur die een grens aangeeft (een GOW-80 is minimaal 7.00m breed):

BREEDTE	GOW
O.K.	≥ 7.00
te smal	< 7.00

Stroomwegen	Intensiteiten	Wegbreedte	OV-net	Fiets-net	Landb-net
1 A58	33.000-44.000	O.K.	J	N	N
2 Middelburg-WStunnel (N254)	14.000	O.K.	J	N	N
3 N&St Joosland-Middelburg (N57)	17.000-27.000	O.K.	J	N	N
<b>GOW's</b>					
1 Middelburg-Vrouwenpolder (N57)	10.000-17.000	O.K.	J	N	N
2 Middelburg-Vlissingen (N661)	11.000-16.000	O.K.	J	J	J
3 Middelburg-Veere (N663)	3.300-4.100	O.K.	J	J	J
4 Middelburg-Arnemuiden (Doeleweg)	2.700	6.50	J	J	J
5 Middelburg-Oost-Souburg (Torenweg)	4.900-5.200	7.90	J	J	N
6 Middelburg-Koudekerke (N660)	6.600-6.700	6.50	J	N	J
7 Vlissingen-Koudekerke (N288)	8.000-9.600	O.K.	J	N	J
8 Koudekerke-Zoutelande (N288)	5.500-6.200	O.K.	J	N	J
9 Serooskerke-Oostkapelle (N287)	5.700-9.200	O.K.	J	J	J
10 Serooskerke-Grijpskerke	6.500-8.300	6.10-6.40	N	J	J
11 Grijpskerke-Zoutelande	2.300-3.000	6.00	N	J	J
12 Grijpskerke-Aagtekerke	5.900-7.500	6.00	N	J	J
13 Aagtekerke-Domburg	4.200	6.00	J	J	N
14 Aagtekerke-Westkapelle	3.200	6.00	J	J	J

Om de gebiedsontsluitingswegen qua bundeling, doorstroming en verkeersveiligheid goed te laten functioneren zijn er een aantal opgaven te formuleren. Voor nogal wat wegen geldt dat ze niet voldoen aan de landelijke richtlijnen, met name wat betreft de vormgeving van kruispunten, de aanwezigheid van perceelaansluitingen en de vereiste wegbreedte van minstens 7.00 meter. Daarnaast zijn er nog enkele andere opgaven (zie plan van aanpak in volgende hoofdstuk). Hieronder sommen we alvast enkele belangrijke opgaven op, in volgorde van de nummering hierboven:

- 1. De rotonde op de N57 bij Serooskerke zorgt op drukke dagen voor doorstromingsproblemen; de capaciteit moet worden verhoogd.
- 6. De N660 tussen Middelburg en Koudekerke is nu een ETW-60, met vrijliggend fietspad.
- 7. Het deel van de N288 tussen het kruispunt met de A58 bij Oost-Souburg en de Bossenburghweg (rotonde-afslag naar Koudekerke-Zoutelande) staat niet op bovenstaande kaart en in bovenstaande tabel vermeld omdat het een binnenkomse GOW is. Dit binnenkomse deel van de N288 vervult echter een cruciale verbindende functie voor het

verkeer tussen de A58 en de zuidwestkust van Walcheren en is een belangrijke ontsluiting voor Vlissingen en de Veeerse kernen Koudekerke, Dishoek, Biggekerke, Zoutelande en Meliskerke. Met een jaargemiddelde weekdagintensiteit van 28.000 mvt/etmaal is de N288 één van de drukste wegen op Walcheren. Een nieuwe hoofdontsluiting van Westkapelle via Aagtekerke en Grijpskerke zal zorgen voor enige ontlasting van de route via Vlissingen-Koudekerke-Zoutelande naar Westkapelle. Maar veel zal dat niet zijn. Nu al is er sprake van doorstromingsproblemen op de N288 tussen het kruispunt met de A58 en de Bossenburghweg (rotonde-afslag naar Koudekerke-Zoutelande). Dit is een gevolg van het grote verkeersaanbod in combinatie met de openingen van de brug over het Kanaal door Walcheren en de sluiting van spoorbomen voor passerende treinen op de treinverbinding Vlissingen-Middelburg. Dit heeft ook zijn effecten op de A58 qua doorstroming en verkeersveiligheid. Door de groei van de mobiliteit zullen de verkeersintensiteiten de komende jaren verder toenemen. Van een eventuele aanpassing van het regiem van de opening van de brug over het Kanaal door Walcheren mag niet teveel worden verwacht. Op de N288 zelf gebeuren regelmatig ongevallen en de hoge intensiteiten hebben effecten op de leefbaarheid in de aangrenzende wijken. Daarnaast moet ook het gevaarlijke kruispunt met de Wijevlietweg (ontsluiting Westerzicht en West-Souburg) dringend veiliger worden ingericht. Ook dit kan effecten hebben op de doorstroming.

- 10 : De verwachting is dat de verkeersintensiteiten op de Hondegemseweg bij realisering van de beoogde wegenstructuur flink zullen toenemen. De huidige weg moet worden heringericht om een voldoende te kunnen scoren als GOW-80.
- 12+13: De verkeersintensiteiten op de Loodholseweg-Pekelingeweg en op de Roosjesweg zullen bij realisering van de beoogde wegenstructuur flink groeien.
- 10 t/m 14: Zowel voor de kern van Grijpskerke als de kern van Aagtekerke geldt dat door de toenemende verkeersintensiteiten in deze dorpen, aanvullende maatregelen moeten worden overwogen.

Relevant is dat het Verkeersmodel Walcheren wordt geüpdate: de verwachte toename van verkeersintensiteiten op de wegen kan dan beter worden ingeschat.

Gegeven de categorisering van de Stroomwegen en GOW's, zijn alle andere wegen buiten de bebouwde kom op Walcheren dus ETW-60. Toch is het wenselijk hier een aantal wegen te duiden als 'ETW-1: ETW met een beperkte verkeersfunctie' (zie afbeelding):



- Enerzijds gaat het om wegen die twee kernen verbinden, terwijl de route tussen deze twee kernen via de GOW-structuur een zodanige omweg geeft, dat die als verbinding niet voldoet. Deze kernverbindende ETW's fungeren bovendien vaak als hoofdverbinding voor openbaar vervoer, fietsverkeer of landbouwverkeer. Dat stelt iets hogere eisen aan de inrichting, vooral qua breedte en aanwezigheid van een vrijliggend fietspad.
- Anderzijds gaat het om wegen die drukke strandovergangen tussen Vlissingen en Zoutelande ontsluiten - zogeheten 'recreatieslagen'.

In navolgende tabel zijn deze ETW-1's opgesomd:



ETW-1's		Intensiteiten	Wegbreedte	OV-net	Fiets-net	Landb-net
1	Weizichtweg, N&St Joosland	2.000	6.00	N	N+f	N
2	Langeweg, N&St Joosland	1.200	6.80	N	J+f	J
3	Langeweg (N665), Arnhemuiden-Lewedorp	1.800	5.60	N	J+f	J
4	Zandweg, Ritthem	900	5.10-5.20	N	J+f	N
5	Ritthemsestraat (N662), Vlissingen-Oost	2.500-2.600	6.50	N	J	J
6	Vlissingsestraat, Koudekerke	3.700	7.00	J	J+f	N
7	Duinstraat, Koudekerke	2.600	6.30-6.50	J	N+f	N
8	Koudekerkseweg, Biggekerke	900	6.00-6.70	J	N+f	N
9	Werendijkseweg, Zoutelande	600	3.60-4.50	N	J+f	N
10	Valkenisseweg, Biggekerke	850	7.10	N	N+f	N
11	Zwaanweg, Dishoek	1.150-1.350	4.50-4.90	N	J+f	N
12	Strandweg, Koudekerke	800	4.80	N	N+f	N
13	Galgeweg, Vlissingen	750-1.800	4.50	N	J+f	N
14	Lammerenburgweg, Vlissingen	800-1.100	4.00	N	J+f	N
15	Westkapelseweg-Grindweg (N288), Wkp-Z	3.500-3.700	6.50	J	J+f	N
16	Koekoeksweg, Aagtekerke-Meliskerke	2.500	6.00	J	J+f	N
17	Schelpweg, Westkapelle-Domburg	1.400-2.100	7.00-10.00	J	J+f	N
18	Domburgseweg (N287), Domburg-Oostk.	4.200	6.00	J	J+f	N
19	Grijpskerkseweg-Oostkapelseweg	2.000	6.00	J	J+f	N
20	Middelburgseweg-Walcherseweg	4.300-4.500	6.00	J	J+f	J
21	Wilgenhoekweg, Serooskerke-St-Laurens	3.500	7.20	J	J+f	J
22	Leliëndaalseweg, St-Laurens-Middelburg	3.900-4.300	6.70-7.50	J	J+f	J
23	Gapingseweg, Serooskerke-Gapinge	1.800-2.200	5.50-6.50	J	N+f	N
24	Bosweg, Veere	2.000	5.80	N	N+f	J
25	Kreekweg-Polredijk, Veere-Vrouwenpolder	1.500-2.100	5.60	N	J+f	N

MVT/ETM
> 10.000
6.500-10.000
3.500-6.500
< 3.500

BREEDTE	ETW-1
O.K.	≤ 6.00 en ≥ 5.00
te smal	< 5.00
te breed	> 6.00

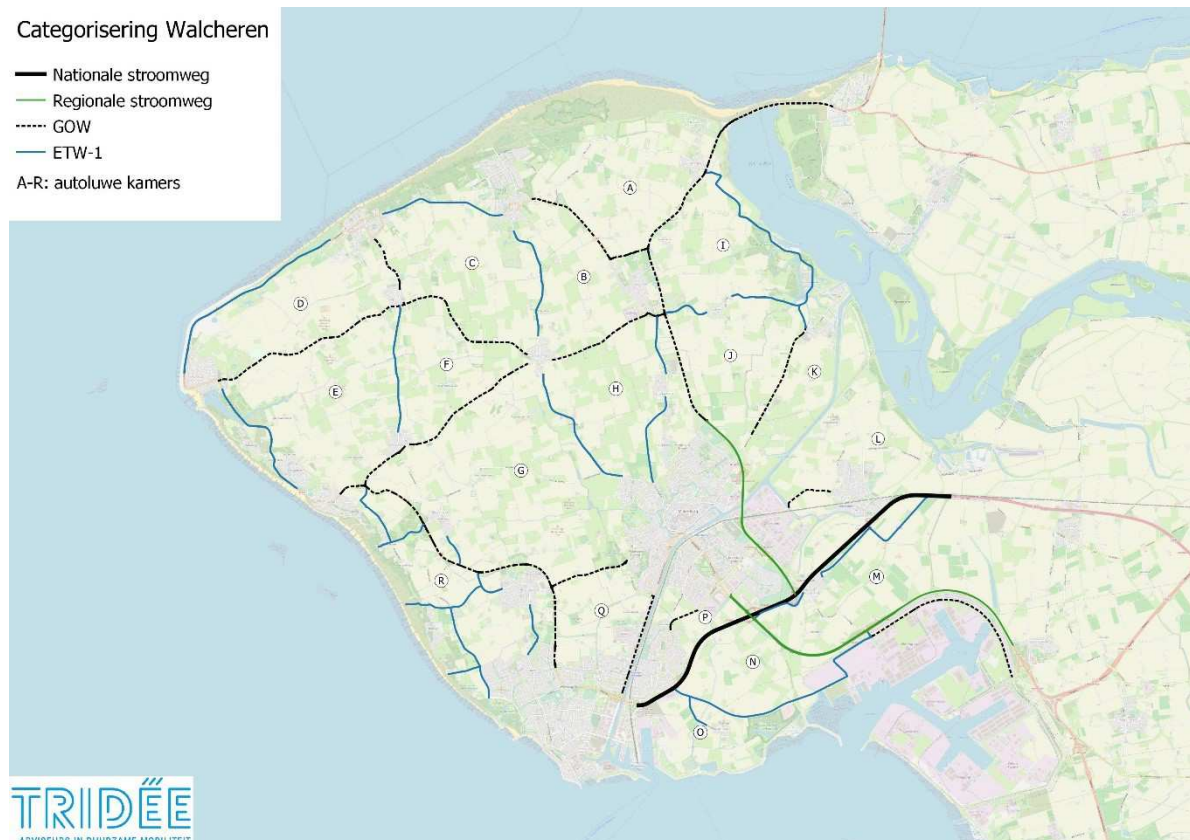
+f = met vrijliggend fietspad

De kunst is om deze ETW-1's enerzijds wel geschikt te maken voor hun functies maar niet zodanig aantrekkelijk te maken dat ze extra verkeer aantrekken (ongewenst) dat anders gebruik zou maken van de GOW's (gewenst). Geconstateerd kan worden dat sommige wegen breder zijn dan 6.00 meter, terwijl dat uit dien hoofde niet wenselijk is: een ETW-1 is idealiter minimaal 5.00 en maximaal 6.00 meter breed met kantmarkering en - afhankelijk van functie in het fietsnetwerk en intensiteit van het autoverkeer - voorzien van voldoende brede fietsstroken of een vrijliggend fietspad. Wat de breedte betreft (maar ook qua uitvoering van de kruispunten e.d. - zie plan van aanpak in volgende hoofdstuk) liggen er dus ook nog de nodige opgaven voor de toekomst.

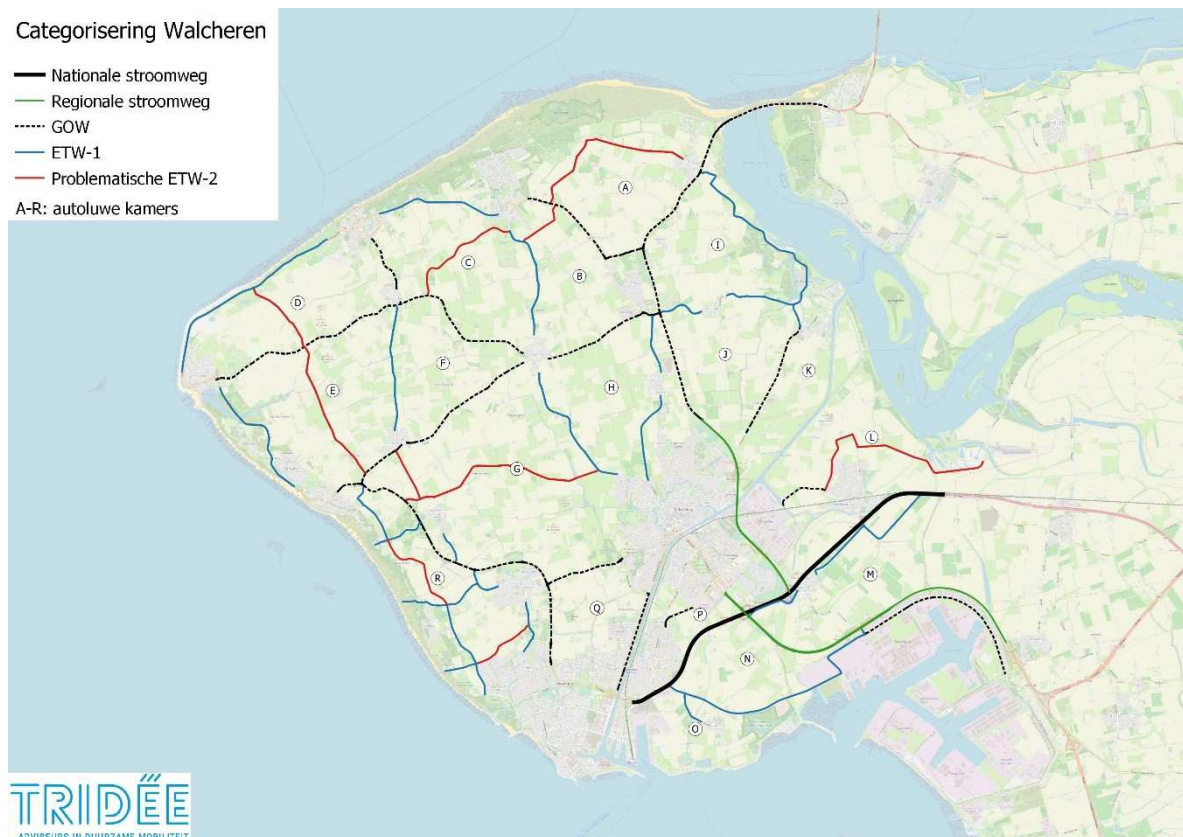
Gegeven de hoofdstructuur van stroomwegen en GOW-80's, en de aanvulling met ETW-60's met een beperkte verkeersfunctie, mogen we de ruimtes of gebieden tussen deze wegen als 'autoluwe kamers' beschouwen. Een 'kamer' duidt dan op twee feiten:

- de verblijfsfunctie prevaleert, het verkeer is er gemengd, voetgangers en fietsers hebben het primaat, auto- en landbouwverkeer letten extra op
- er hoort geen doorgaand autoverkeer te zijn, alleen autoverkeer dat in het gebied een herkomst of bestemming heeft

Op de kaart hieronder zijn deze 18 autoluwe kamers met letters aangeduid (A t/m R).



In de huidige situatie kunnen dan een aantal probleemwegen worden onderscheiden:



Problematische ETW-2's		Intensiteiten	Wegbreedte	OV-net	Fiets-net	Landb-net
1	Kon. Emmaweg-Munnikweg, Vrp-Oostkap	1.100-1.800	5.60-6.00	N	N+f(½)	N
2	Wijkhuisweg, Oostkapelle	400-1.200	3.30	N	N	N
3	Aagtekerkseweg, Oostkapelle	700-1.700	4.20-4.50	N	N	N
4	Baaiweg, Westkapelle-Zoutelande	700-1.300	4.10	N	N	N
5	Kaasboerweg, Biggekerke	2.700	6.00	J	J+f	J
6	Hogelandseweg, Biggekerke-Middelburg	1.100-1.200	4.10-4.30	N	J+f	N
7	Klaassesweg, Dishoek	900	4.75	N	J+f	N
8	Derringmoerweg-Oranjepolderseweg	1.500-2.200	6.00	N	N	J

MVT/ETM
> 10.000
6.500-10.000
3.500-6.500
< 3.500

BREEDTE	ETW-2
O.K.	≤ 4.50
te breed	> 4.50

+f = met vrijliggend fietspad

Deze ETW-2's zijn aangeduid als 'problematisch' omdat ze verhoudingsgewijs druk zijn, hoewel sommige vooral of alleen in de zomerperiode. En voor sommige geldt dat ze ook relatief breed zijn (breder dan 4.50 meter). Daarom moet worden overwogen of we aanvullende maatregelen nodig achten (zie volgende hoofdstuk: plan van aanpak).

### III. Plan van aanpak

Het realiseren van de geformuleerde gezamenlijke mobiliteitsvisie en van het beoogde gezamenlijke eindbeeld van de wegenstructuur op Walcheren, vergt gecoördineerde maatregelen van de gezamenlijke wegbeheerders. In dit plan van aanpak bepalen we:

- welke maatregelen er nodig zijn
- welke maatregelen prioritair zijn
- in welke volgorde de maatregelen moeten worden uitgevoerd

We maken een onderscheid tussen:

- A. maatregelen die betrekking hebben op de wegenstructuur, zoals herinrichting van wegen en kruispunten
- B. aanvullende maatregelen, zoals aanleg en inrichting van parkeerterreinen, realisatie van mobiliteitshubs, real time informatie over vrije parkeer- en laadplaatsen, e.d.
- C. maatregelen ter verbetering van routes voor fietsers en openbaar vervoer

#### A. Maatregelen wegenstructuur

##### 1. Inrichtingsprincipes

In Nederland hebben de gezamenlijke wegbeheerders afgesproken om hun wegen zoveel mogelijk in te richten volgens de landelijk geldende Basiskenmerken Wegontwerp (BKWO), die zijn vastgelegd in publicatie 315 van het landelijke kenniscentrum CROW. Deze publicatie beschrijft de elementen (basiskenmerken) die altijd aanwezig moeten zijn in een wegontwerp en ook degene die juist niet aanwezig mogen zijn. De kenmerken verhogen de verkeersveiligheid van wegen. Door het gebruik van deze basiskenmerken stijgt bovendien de herkenbaarheid van de weg. Hierdoor weten weggebruikers wat ze van de weg mogen verwachten.

Specifiek voor de wegen buiten de kom zijn deze basiskenmerken verder uitgewerkt in de CROW-publicatie Handboek Wegontwerp. Dit is hét standaardwerk voor het ontwerp van wegen buiten de bebouwde kom. Het bestaat uit drie delen: Erftoegangswegen (CROW-329), Gebiedsontsluitingswegen (CROW-330) en Regionale Stroomwegen (CROW-331).

##### Hoofdwegennet

In het Mobiliteitsplan Zeeland is bepaald dat de wegen die behoren tot het hoofdwegennet van Zeeland in principe worden ingericht conform de ideale landelijk geldende Basiskenmerken Wegontwerp (BKWO). Essentiële kenmerken zijn onder meer:

- een fysieke rijbaanscheiding met bij voorkeur een middenberm
- een parallelweg voor lokaal verkeer en landbouwverkeer
- een draagkrachtige berm
- kruisingen die ongelijkvloers zijn uitgevoerd (stroomwegen) of zijn uitgevoerd met rotondes of verkeersregelinstallaties (gebiedsontsluitingswegen)

Op Walcheren behoren de A58 (nationale stroomweg - RWS), de N57 (regionale stroomweg tussen de A58 en President Rooseveltlaan en aansluitend GOW-80 tot Vrouwenpolder - RWS) en de N254 (regionale stroomweg - Provincie) tot de hoofdwegenstructuur van Zeeland.

Genoemde wegen zijn inderdaad vrijwel geheel ingericht volgens deze ideale inrichtingsprincipes. Belangrijkste uitzondering en daarmee een belangrijk resterend knelpunt, betreft het ontbreken van een fysieke rijbaanscheiding op de N254 en op het GOW-deel van de N57.

Een flink knelpunt betreft de tekortschietende capaciteit van de rotonde op de N57 bij Serooskerke: die zorgt steeds vaker voor doorstromingsproblemen; de capaciteit moet worden verhoogd.

#### Overige GOW's, 80 km/uur

In het Mobiliteitsplan Zeeland is bepaald dat de GOW-80's die niet behoren tot het hoofdwegenet van Zeeland in principe worden ingericht volgens de minimale Basiskenmerken Wegontwerp.

Essentiële kenmerken zijn dan:

1. de weg is minstens 7.00 meter breed, met een onderbroken kantmarkering
2. de rijbanen zijn van elkaar gescheiden met een dubbele middenstreep met ruimte ertussen
3. de weg heeft draagkrachtige bermen en een obstakelvrije zone van 4.50 meter
4. de kruisingen zijn bij voorkeur uitgevoerd met een rotonde en anders als voorrangskruispunt of met een verkeersregelinstallatie, waarbij de kruispuntsnelheid wordt teruggebracht naar 50 km/uur
5. de weg beschikt over een vrijliggend fietspad voor (brom)fietsers
6. er komen geen solitaire fietsoversteken voor
7. erfaansluitingen worden toegestaan mits er goed rij- en stopzicht aanwezig is
8. landbouwverkeer, mits er voldoende passeermogelijkheden
9. bushaltes liggen in haltekommen

Op Walcheren gaat het om de volgen 13 (beoogde) GOW's en huidige wegbeheerders:

- |   |            |
|---|------------|
| • Middelburg-Vlissingen (N661)                            | Provincie  |
| • Middelburg-Veere (N663)                                 | Provincie  |
| • Middelburg-Arnemuiden (Doeleweg)                        | Waterschap |
| • Middelburg-Oost-Souburg (Torenweg)                      | Waterschap |
| • Middelburg-Koudekerke (N660)                            | Provincie  |
| • Vlissingen-Koudekerke (N288)                            | Provincie  |
| • Koudekerke-Zoutelande (N288)                            | Provincie  |
| • Serooskerke-Oostkapelle (N287)                          | Provincie  |
| • Serooskerke-Grijpskerke (Hondegemseweg)                 | Waterschap |
| • Grijpskerke-Zoutelande (Mariekerkseweg-Blauwpoortseweg) | Waterschap |
| • Grijpskerke-Aagtekerke (Loodholseweg-Pekelingseweg)     | Waterschap |
| • Aagtekerke-Domburg (Roosjesweg)                         | Waterschap |
| • Aagtekerke-Westkapelle (Prelaatweg)                     | Waterschap |

Helaas moeten we constateren dat op dit moment veel van deze (beoogde) GOW's niet voldoen aan meerdere essentiële kenmerken. De GOW-80's die in beheer zijn bij de provincie scoren beter dan die welke in beheer zijn bij het waterschap. De N660 is thans nog ETW-60.

### ETW-1's, 60 km/uur

Essentiële kenmerken van een ETW-1 met snelheidslimiet van 60 km/uur zijn<sup>3</sup>:

1. de weg is minimaal 5.00 meter en maximaal 6.00 meter breed; in geval de weg fungeert als hoofdroute voor landbouwverkeer, is de weg minimaal 5.50 meter breed en zo nodig voorzien van bermverharding
2. de weg heeft onderbroken kantmarkering
3. de weg heeft - afhankelijk van functie in het fietsnetwerk en intensiteit van het autoverkeer - een vrijliggend fietspad of is voorzien van voldoende brede fietsstroken
4. de weg heeft een berm van 1.50 meter (minimaal) tot 2.50 meter (wenselijk)
5. de kruispunten met andere ETW's zijn in beginsel gelijkwaardig, maar het kan wenselijk zijn om de voorrang te regelen; de kruispuntsnelheid wordt beperkt tot 50 km/uur

Op Walcheren gaat het om de volgende 25 (beoogde) ETW-1's en huidige wegbeheerders:

• Weizichtweg, N&St Joosland	Waterschap
• Langeweg, N&St Joosland	Waterschap
• Langeweg (N665), Arnemuiden-Lewedorp	Provincie
• Zandweg, Ritthem	Waterschap
• Ritthemsestraat (N662), Vlissingen-Vlissingen-Oost	Provincie
• Vlissingsestraat, Koudekerke	Waterschap
• Duinstraat, Koudekerke	Waterschap
• Koudekerkseweg, Biggekerke	Waterschap
• Werendijkseweg, Zoutelande	Waterschap
• Valkenisseweg, Biggekerke	Waterschap
• Zwaanweg, Dishoek	Waterschap
• Strandweg, Koudekerke	Waterschap
• Galgeweg, Vlissingen	Waterschap
• Lammerenburgweg, Vlissingen	Waterschap
• Westkapelseweg-Grindweg (N288), Westkapelle-Zoutelande	Provincie
• Koekoekseweg, Aagtekerke-Meliskerke	Waterschap
• Schelpweg, Westkapelle-Domburg	Waterschap
• Domburgseweg (N287), Domburg-Oostkapelle	Provincie
• Grijpskerkseweg-Oostkapelseweg	Waterschap
• Middelburgseweg-Walcherseweg	Waterschap
• Wilgenhoekweg, Serooskerke-St-Laurens	Waterschap
• Leliëndaalseweg, St-Laurens-Middelburg	Waterschap
• Gapingseweg, Serooskerke-Gapinge	Waterschap
• Bosweg, Veere	Waterschap
• Kreekweg-Polredijk, Veere-Vrouwenpolder	Waterschap

Helaas moeten we constateren dat op dit moment veel ETW-1's niet voldoen aan meerdere essentiële kenmerken. De toekomstige ETW-60's die nu in beheer zijn bij de provincie hebben op dit moment nog een snelheidsregiem van 80 km/uur. Dat geldt ook voor de Grijpskerkseweg-Oostkapelseweg en de Wilgenhoekweg die in beheer zijn bij het waterschap.

---

<sup>3</sup> Het waterschap voert nog een studie uit naar deze essentiële kenmerken voor ETW-1's en ETW-2's.

### ETW-2's, 60 km/uur

Essentiële kenmerken waarvan een ETW-2 met snelheidslimiet van 60 km/uur zich onderscheidt van een ETW-1 zijn:

1. de weg is maximaal 4.50 meter breed; in geval de weg fungeert als hoofdroute voor landbouwverkeer, is de weg minimaal 5.50 meter breed en voorzien van bermverharding
2. de weg heeft geen kantmarkering
3. de weg heeft geen fietsvoorzieningen

Zoals al eerder is aangegeven, zijn er op Walcheren 8 ETW-2's die gezien hun intensiteiten, vaak in combinatie met hun te grote breedte, als problematisch kunnen worden aangeduid:

- |   |            |
|---|------------|
| • Koningin Emmaweg-Munnikweg, Vrouwenpolder | Waterschap |
| • Wijkhuisweg, Oostkapelle                  | Waterschap |
| • Aagtekerkseweg, Oostkapelle               | Waterschap |
| • Baaiweg, Westkapelle-Zoutelande           | Waterschap |
| • Kaasboerweg, Biggekerke                   | Waterschap |
| • Hogelandseweg, Biggekerke-Middelburg      | Waterschap |
| • Klaassesweg, Dishoek                      | Waterschap |
| • Derringmoerweg-Oranjepolderseweg          | Waterschap |

## **2. Prioritering en fasering aanpak van wegen**

Voor de verbetering van de wegenstructuur op Walcheren, kunnen drie prioritaire clusters van aan te pakken wegen worden onderscheiden:

- I. Noord-West: verbetering van de GOW-structuur ter ontsluiting van de dorpen aan de noordwestkust van Walcheren (Oostkapelle, Grijskerke, Aagtekerke, Domburg, Westkapelle).
- II. Vlissingen: doorstromingsproblemen en onveiligheid op het Vlissingse binnenkomse deel van de N288 - de verbindingsweg tussen de A58 en de zuidwestkust van Walcheren (Koudekerke, Dishoek, Biggekerke, Zoutelande, Meliskerke).
- III. Arnemuiden en Waterpark Veerse Meer: upgrading van de Doeleweg en mogelijk van de Derringmoerweg-Oranjepolderseweg.

Daarnaast moet de N660 worden heringericht als GOW en de N662 en N665 als ETW-1 (cluster IV). Tenslotte zullen er ook op de overige wegen nog verbeteringen moeten worden aangebracht (cluster V). We behandelen ze hieronder en geven per cluster ook een fasering aan.

### I. Noord-West

In het noordwesten van Walcheren is ervoor gekozen om Domburg en Westkapelle te ontsluiten vanaf de N57 bij Serooskerke via Grijskerke-Aagtekerke, en dus niet via Oostkapelle. Dit betekent dat er meer verkeer via Grijskerke en Aagtekerke naar Domburg en naar Westkapelle zal rijden en minder verkeer via Oostkapelle. Daarnaast moet rekening worden gehouden met een verdere groei van het gemotoriseerde verkeer met 10 tot 20% tot 2040 (bron: Nieuw Regionaal Model - NRM-Zuid, Rijkswaterstaat).

Het extra verkeer zorgt er ook voor dat de rotonde op de N57 bij Serooskerke in de toekomst voor nog meer doorstromingsproblemen gaat zorgen. De capaciteit van deze rotonde moet daarom zeker worden vergroot. Het waterschap heeft aangegeven dat daarna het snelheidsregiem op de Wilgenhoekweg en de Grijskerkseweg-Oostkapelseweg kan worden verlaagd van 80km/uur naar 60 km/uur.

Op de Hondegemseweg van Serooskerke naar Grijpskerke zal het verkeer sterk toenemen: naar verwachting van 6.500 (2017) tot 8.000 mvt/etm per jaar en in de zomerperiode zelfs van 8.300 (2017) tot 10.000 mvt/etm. Bij deze intensiteiten zijn zeker passeerstroken voor landbouwverkeer nodig, zoals deze ook zijn aangebracht op de N288 bij Koudekerke en de N666 bij 's-Gravenpolder.

Op de Pekelingsweg en Loodhalseweg van Grijpskerke naar Aagtekerke zal het verkeer om dezelfde redenen eveneens flink toenemen: naar verwachting van 5.900 (2017) tot 7.000 mvt/etm per jaar en in de zomerperiode van 7.500 (2017) tot 9.000 mvt/etm. Ook bij deze intensiteiten zijn passeerstroken voor landbouwverkeer gewenst.

Zowel voor de kern van Grijpskerke als de kern van Aagtekerke geldt dat bij deze verkeersintensiteiten de aanleg van een rondweg serieus moet worden overwogen. De gemeente Veere denkt na over de te volgen procedure en aanpak om deze oplossing te gaan onderzoeken.

#### FASERING

De logische volgorde van de te treffen maatregelen is te werken van oost (hoogste verkeersintensiteiten) naar west (lagere verkeersintensiteiten) en eerst de rondwegen te realiseren en pas dan de inrichting van de GOW-80's te verbeteren en tenslotte de inrichting van de ETW-1's te verbeteren. Ergo:

- 1a) Capaciteitsverhoging van de rotonde op de N57 bij Serooskerke.
- 1b) Verlagen snelheidsregiem op de Wilgenhoekweg van 80 naar 60 km/uur en herinrichting naar ETW-1.
- 1c) Verlagen snelheidsregiem op de Grijpskerkseweg-Oostkapelseweg van 80 naar 60 km/uur en herinrichting naar ETW-1.
- 2a) Aanleg rondweg rond Grijpskerke.
- 2b) Aanleg rondweg rond Aagtekerke.
- 3a) Inrichting Hondegemseweg als GOW-80 conform de minimale Basiskennmerken Wegontwerp, inclusief passeerstroken voor landbouwverkeer.
- 3b) Inrichting Pekelingsweg en Loodhalseweg als GOW-80 conform de minimale Basiskennmerken Wegontwerp, inclusief passeerstroken voor landbouwverkeer.
- 3c) Inrichting Roosjesweg als GOW-80 conform de minimale Basiskennmerken Wegontwerp.
- 3d) Verlagen snelheidsregiem op de Domburgseweg (N287) van 80 naar 60 km/uur en herinrichting naar ETW-1.
- 4a) Inrichting Prelaatweg als GOW-80 conform de minimale Basiskennmerken Wegontwerp.
- 4b) Inrichting Mariekerkseweg als GOW-80 conform de minimale Basiskennmerken Wegontwerp.
- 4c) Verlagen snelheid Westkapelseweg-Grindweg (N288) van 80 naar 60 km/uur en herinrichting naar ETW-1.

#### II. Vlissingen

De hoofdontsluiting van Westkapelle via Aagtekerke en Grijpskerke zal zorgen voor enige ontlasting van de route via Vlissingen-Koudekerke-Zoutelande naar Westkapelle. Maar veel zal dat niet zijn. Nu al is er sprake van doorstromingsproblemen op de N288 tussen het kruispunt met de A58 en de Bossenburghweg (rotonde-afslag naar Koudekerke-Zoutelande). Dit is een gevolg van het grote verkeersaanbod in combinatie met de openingen van de brug over het Kanaal door Walcheren en de sluiting van spoorbomen voor passerende treinen op de treinverbinding Vlissingen-Middelburg. Door de groei van de mobiliteit zullen de verkeersintensiteiten de komende jaren verder toenemen (prognose: 10 tot 20% groei tot 2040; bron: Nieuw Regionaal Model - NRM-Zuid, Rijkswaterstaat).



Van een eventuele aanpassing van het regiem van de opening van de brug over het Kanaal door Walcheren mag niet teveel worden verwacht. Daarnaast moet ook het gevaarlijke kruispunt met de Wijevlietweg (ontsluiting Westerzicht en West-Souburg) dringend veiliger worden ingericht. Ook dit kan effecten hebben op de doorstroming.

De gemeente Vlissingen heeft aangegeven dat zij samen met RWS en de provincie een onderzoek wil starten naar een structurele oplossing.

### III. Arnemuiden en Waterpark Veerse Meer

Er zijn concrete plannen voor de realisering van Waterpark Veerse Meer: een park met 950 recreatiewoningen met een totale capaciteit voor 5980 recreanten. Dit betekent een forse uitbreiding van het voormalige recreatiepark De Witte Raaf.

Type recreatie-woning	Aantal recreatie-woningen	Capaciteit
2 pers appartement	70	140
4 persoons woning	200	800
4 pers appartement	140	640
6 persoons woning	230	1380
8 persoons woning	200	1600
10 persoons woning	50	500
12 persoons woning	30	360
16 persoons woning	20	320
24 persoons woning	10	240
<b>Totaal</b>	<b>950</b>	<b>5980</b>



De ontsluiting van dit park is thans onderwerp van een verkeersstudie. De uitkomsten van deze studie worden in de zomer verwacht. Mogelijk betekent dit dat de ETW-2 functie van de Oranjepolderseweg en Derringmoerweg moet worden heroverwogen.

### IV. Resterende functiewijzigingen

Na de hiervoor genoemde functiewijzigingen resteren er nog drie:

- N660: van GOW-60 naar GOW-80.
- N662: van GOW-80 naar ETW-1.
- N665: van GOW-80 naar ETW-1.

Hiervoor geldt dat ze - vanuit het functioneren van het netwerk beschouwd - niet de hoogste prioriteit hebben.

### V. Aanpak overige wegen

Tenslotte zijn er nog de nodige opgaven om de inrichting van de overige GOW-80's en ETW-1's op termijn te verbeteren en ook om te monitoren of er extra maatregelen wenselijk zijn op de problematische ETW-2's. Hiervoor geldt dat er in ieder geval al stappen in de goede richting gezet kunnen worden wanneer de weg aan groot onderhoud toe is of om andere reden op de schop moet. Het gaat dan om de volgende wegen:

#### GOW-80's:

- Middelburg-Vlissingen (N661)
- Middelburg-Veere (N663)
- Vlissingen-Koudekerke (N288)
- Koudekerke-Zoutelande (N288)
- Serooskerke-Oostkapelle (N287)

#### ETW-1's:

- Weizigtweg, N&St Joosland
- Langeweg, N&St Joosland
- Zandweg, Ritthem
- Vlissingestraat, Koudekerke
- Duinstraat, Koudekerke
- Koudekerkseweg, Biggekerke
- Werendijkseweg, Zoutelande
- Valkenisseweg, Biggekerke
- Zwaanweg, Dishoek
- Strandweg, Koudekerke
- Galgeweg, Vlissingen
- Jacoba van Beierenweg, Vlissingen
- Koekoekseweg, Aagtekerke-Meliskerke
- Schelpweg, Westkapelle-Domburg
- Middelburgseweg-Walcherseweg
- Leliëndaalseweg, St-Laurens-Middelburg
- Gapingseweg, Serooskerke-Gapinge
- Bosweg, Veere
- Kreekweg-Polredijk, Veere-Vrouwenpolder

#### Problematische ETW-2's:

- Kon. Emmaweg-Munnikweg, Vrp-Oostkap
- Wijkhuisweg, Oostkapelle
- Aagtekerkseweg, Oostkapelle
- Baaiweg, Westkapelle-Zoutelande
- Kaasboerweg, Biggekerke
- Hogelandseweg, Biggekerke-Middelburg
- Klaassesweg, Dishoek

### 3. Overdracht van wegen

Gebiedsontsluitingswegen horen uiteindelijk in beheer te zijn bij de provincie en erftoegangswegen bij waterschap en/of gemeente. Bij het eindbeeld van de wegenstructuur op Walcheren hoort daarom uiteindelijk ook de overdracht van wegen. Het gaat dan om de volgende wegen:

#### Vier wegen van provincie naar waterschap:

- Langeweg (N665), Arnemuiden-Lewedorp
- Domburgseweg (N287), Oostkapelle-Domburg
- Westkapelseweg-Grindweg (N288), Westkapelle-Zoutelande
- Ritthemsestraat (N662), Vlissingen-Vlissingen-Oost

#### Zeven wegen van waterschap naar provincie:

- Doeleweg, Middelburg-Arnemuiden

- Torenweg, Middelburg-Oost-Souburg
- Hondegemseweg, Serooskerke-Grijpskerke
- Mariekerkeweg-Blauwpoortseweg, Grijpskerke-Zoutelande
- Pekelingseweg-Loodholseweg, Grijpskerke-Aagtekerke
- Roosjesweg, Aagtekerke-Domburg
- Prelaatweg, Aagtekerke-Westkapelle

Voor de overdracht van wegen dient het uitgangspunt van zogeheten functioneel wegbeheer in acht genomen te worden. Dat wil zeggen dat functie van weg in combinatie met de plaats in het netwerk moet passen bij de wegbeheerder. In het algemeen geldt daarvoor dat nationale stroomwegen in beheer zijn bij Rijkswaterstaat. Voor regionale stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen is de provincie de aangewezen beheerder. Erftoegangswegen zijn in beheer bij waterschap en gemeenten. Alle binnenkomse wegen, ongeacht de functie die deze hebben, zijn in het beheer bij gemeenten. Ten aanzien van de overdracht van wegen is op 19 december 2017 tussen alle wegbeheerders in Zeeland een bestuursovereenkomst gesloten. In deze overeenkomst zijn de voorwaarden opgenomen waaronder de overdrachten van wegen en wegvakken met bijbehorende voorzieningen (kunstwerken, wegmeubilair, groenvoorzieningen etc.) in nieuwe en bestaande situaties plaatsvinden. Gestreefd wordt zo veel mogelijk naar ruiling van wegen met gesloten beurzen. In de bestuursovereenkomst is tevens een regeling opgenomen t.a.v. achterstallig onderhoud. Partijen gaan bij een overdracht van een wegvak in overleg over de (minimale) vormgevingseisen op grond van het BKWO (Basiskenmerken Wegontwerp, CROW), waarbij Partijen afspraken maken over de inrichting van de over te dragen weg en over de wijze van compensatie van de aanpassingskosten die hieruit voortvloeien.

Een budgettair neutrale ruil van wegen op Walcheren is lastig, omdat de kilometers over en weer niet in evenwicht zijn. Daarom zou een wegenruil over heel Zeeland in beschouwing genomen kunnen worden. Gelet op de financiële situatie van betrokken wegbeheerders zien waterschap en provincie slechts op lange termijn mogelijkheden middelen voor de inrichting van wegen voorafgaande aan de overdracht vrij te maken.

#### **4. Aanwijzen van trekkers voor de drie prioritaire clusters**

Het lijkt verstandig om per prioritaair cluster een trekker aan te wijzen. De volgende verdeling ligt dan voor de hand:

- I. Noord-West: verbetering van de GOW-structuur ter ontsluiting van de dorpen aan de noordwestkust van Walcheren (Oostkapelle, Grijpskerke, Aagtekerke, Domburg, Westkapelle).  
→ Trekker: gemeente Veere.
- II. Vlissingen: doorstromingsproblemen en onveiligheid op het Vlissingse binnenkomse deel van de N288 - de verbindingsweg tussen de A58 en de zuidwestkust van Walcheren (Koudekerke, Dishoek, Biggekerke, Zoutelande, Meliskerke).  
→ Trekker: gemeente Vlissingen.
- III. Arnemuïden en Waterpark Veerse Meer: upgradings van de Doelweg en mogelijk van de Derringmoerweg-Oranjepolderseweg.  
→ Trekker: gemeente Middelburg.

N.B. Het aanwijzen van een trekker betekent niet dat de andere wegbeheerders geen belangrijke rol spelen. Een gezamenlijke aanpak is vereist!

## **B. Aanvullende maatregelen**

### **1. Parkeren in de steden: monitoring, mobiliteitshubs, laadvoorzieningen en detectiesystemen**

De Zeeuwse steden Vlissingen, Middelburg, Domburg en Veere beschikken over verschillende parkeerterreinen met betaald parkeren. Vlissingen en Middelburg beschikken ook over parkeergarages. Deze parkeerterreinen en -garages staan eigenlijk nooit allemaal vol; eigenlijk is dat alleen het geval bij grote evenementen en op zomerse piekdagen (vooral wanneer het geen strandweer is). Van onnodig zoekverkeer is nog niet zo vaak sprake doordat er vrij-vol aanduiding is, er een goede bewegwijzering is en de parkeergelegenheden ook goed zijn opgenomen in de routeplanners.

→ Actie: (blijven) monitoren van beschikbaarheid parkeerruimte en van mate van zoekverkeer.

Als aanvulling kan gedacht worden aan zogenoemde 'mobiliteitshubs': (gratis) randparkings met deelfietsystemen die de bezoekers helpen de stad gemakkelijk te bereiken. Deze mobiliteitshubs zouden ook structureel kunnen dienen om bezoekers die per auto naar de steden komen in de gelegenheid te stellen de auto aan de rand van de stad te parkeren en van daar een deelfiets te pakken. Te denken valt aan bestaande parkeerterreinen zoals bijv. in Middelburg bij woonboulevard de Mortiere en Zep.

→ Actie: verkennen van 'mobiliteitshubs' in Middelburg en Vlissingen.

Verder is het de bedoeling dat het autoverkeer zal verduurzamen: de elektrische auto zal de benzine- en dieselauto's vervangen. Dat vereist een groot aantal laadvoorzieningen op de parkeerterreinen in de steden. Landelijk wordt gewerkt aan een Nationale Agenda Laadinfrastructuur (er zijn 1,8 miljoen laadpunten nodig voor personenauto's). In Zeeland wordt parallel hieraan gewerkt aan een Roadmap Zeeland Elektrisch.

→ Actie: realisering van extra laadpunten in de steden, conform de Roadmap Zeeland Elektrisch.

Om onnodig zoekverkeer te voorkomen zouden in de toekomst sommige grotere parkeerterreinen - ook in de steden Vlissingen, Middelburg, Domburg en Veere - kunnen worden uitgevoerd met detectiesystemen die inzicht geven in het aantal vrije plaatsen en vrije laadpalen. Deze informatie kan dan via internet worden doorgegeven naar online in-car informatievoorzieningen. Daarnaast kunnen ook parkeertarieven een sturingsinstrument zijn.

→ Actie: als uit monitoring blijkt dat zoekverkeer toeneemt, verkennen of detectiesystemen die het aantal vrije plaatsen en vrije laadpalen aangeven, soelaas kunnen bieden.

### **2. Parkeren bij strandovergangen: monitoring, laadvoorzieningen en detectiesystemen**

Langs de Walcherse kust liggen ongeveer 25 strandovergangen met elke een of meer parkeerterreinen. Het lijkt niet verstandig om het parkeren te willen concentreren: mensen hebben verschillende voorkeuren voor waar ze naar het strand willen. Dit heeft ook te maken met het feit dat stranden van elkaar verschillen, niet alleen qua ligging maar ook qua functionaliteiten (bijv. mogelijkheid om te surfen, toegang voor honden, e.d.). Bovendien willen mensen niet te ver lopen.

Het komt nog vrijwel nooit voor dat de parkeerterreinen aan de kust allemaal vol zijn. Wel is het zaak om onnodig zoekverkeer te voorkomen. Daarom moet er gezorgd worden voor een perfecte bewegwijzering naar de verschillende parkeerterreinen langs de kust, zodat de strandovergangen

goed te vinden zijn voor dagrecreanten. Daarvoor is het nodig dat alle strandovergangen een unieke eigen naam en/of nummer hebben en dat deze naam en/of dit nummer ook op de bewegwijzering zijn vermeld. Uiteraard moet ervoor gezorgd worden dat deze informatie ook in de routeplanners komt.

→ Actie: opstellen en uitvoeren plan bewegwijzering strandovergangen; zorgen dat informatie wordt opgenomen in routeplanners.

Net als in de steden is het verstandig om ook langs de kust de beschikbaarheid van parkeerruimte en de mate van zoekverkeer te monitoren, te zorgen voor voldoende laadpalen en zo nodig de invoer van detectiesystemen te verkennen.

→ Actie: (blijven) monitoren van beschikbaarheid parkeerruimte en van mate van zoekverkeer.

→ Actie: realisering van extra laadpunten op parkeerterreinen langs de kust, conform de Roadmap Zeeland Elektrisch.

→ Actie: als uit monitoring blijkt dat zoekverkeer toeneemt, verkennen of detectiesystemen die het aantal vrije plaatsen en vrije laadpalen aangeven, soelaas kunnen bieden.

## C. Maatregelen ter verbetering van routes voor fietsers en openbaar vervoer

### 1. Verbetering van routes voor fietsers

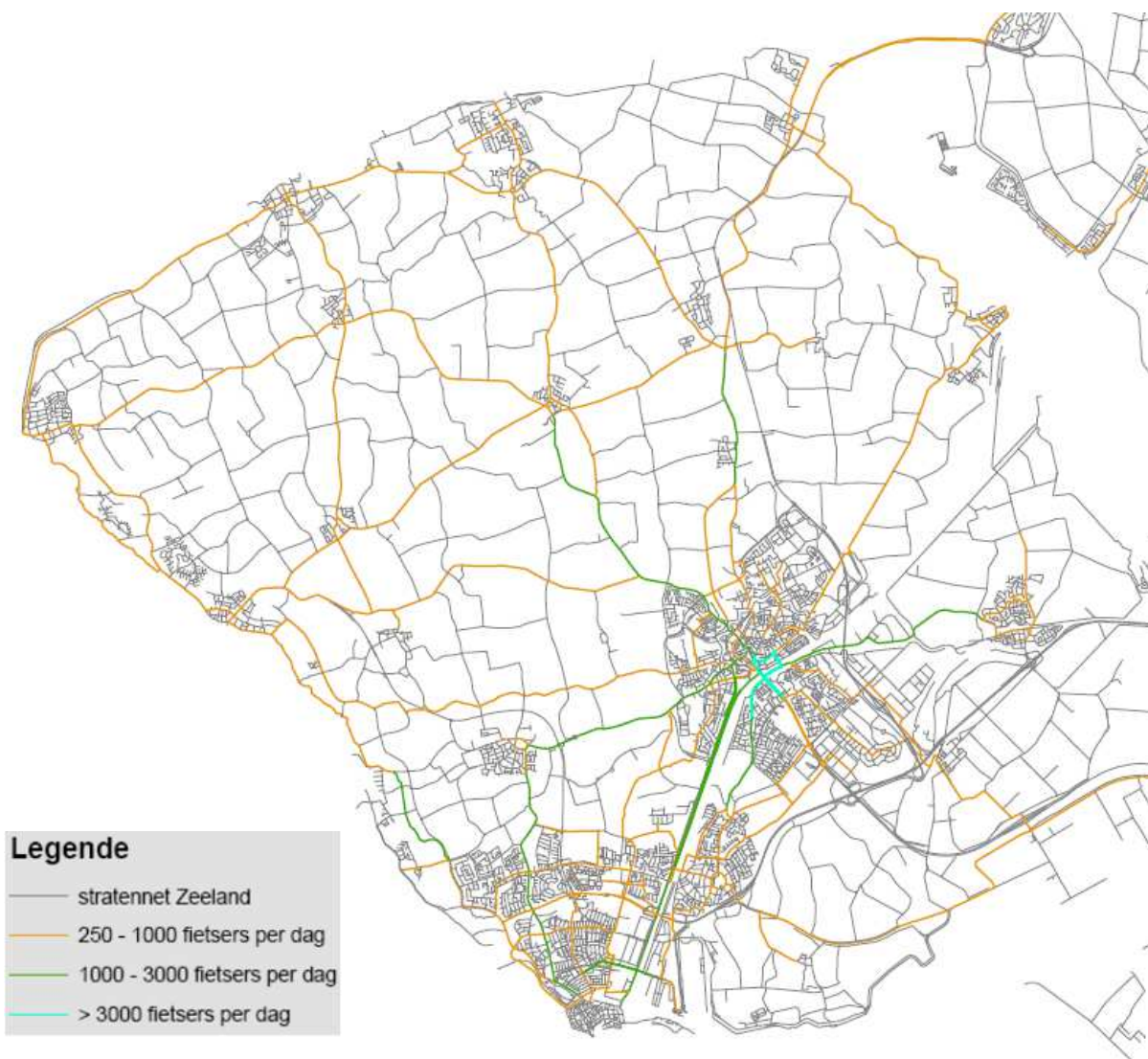
De fiets vervult een belangrijke rol in de verplaatsingen:

- utilitair: naar school, naar werk, naar de winkelcentra
- toeristisch-recreatief: voor toertocht en stedenbezoek

De fiets kan, zeker met de opkomst van de elektrische fiets, het gebruik van de auto enigermate verminderen en daarmee de wegstructuur en de druk op binnensteden enigszins ontlasten. Dit pleit voor:

- a. goede fietsverbindingen
- b. de aanwezigheid van veilige fietsvoorzieningen langs/op GOW's en ETW-1's, incl. op kruispunten
- c. een goede kwaliteit van deze fietsvoorzieningen

Als het gaat om de fietsverbindingen op Walcheren bestaat er gelukkig al een mooi netwerk van fietsroutes, die zorgen voor tamelijk directe fietsverbindingen tussen de dorpen onderling en naar de twee grotere steden op Walcheren. Hieronder de kaart van het fietsnetwerk:



Het fietsnetwerk bestaat grotendeels uit routes over vrijliggende fietspaden, aangevuld met routes over rustige ETW's. De essentiële kenmerken voor de GOW's, ETW-1's en ETW-2's die in een eerder hoofdstuk zijn geformuleerd, moeten waarborgen dat het fietsverkeer wordt afgewikkeld via wegen en kruispunten met veilige fiets(oversteek)voorzieningen.

Waar echter nog zeker een slag gemaakt kan worden is de kwaliteit van de fietsvoorzieningen:

- diverse fietspaden zijn te smal, waardoor het niet fijn fietsen is en er soms conflicten ontstaan met andere fietsers of bromfietsers
- sommige fietsstroken zijn te smal, waardoor het niet veilig fietsen is door krap passerende auto's
- sommige fietspaden zijn hobbelig, waardoor het niet comfortabel is
- op sommige kruispunten met verkeersregeling is de wachttijd lang

Hier moet nog een verbeteringslag worden gemaakt, zeker nu het aantal gebruikers van elektrische fietsen groeit.

Wanneer we dit vertalen in concrete inrichtingsprincipes:

- eenrichtingsfietspaden zijn voldoende breed: 2.00 meter (tot 1500 fietsers per etmaal) of 3.00 meter (meer dan 1500 fietsers per etmaal)
- tweerichtingsfietspaden zijn voldoende breed: 2.50 meter (tot 500 fietsers per etmaal) of 3.00 meter (tot 1500 fietsers per etmaal) of 4.00 meter (meer dan 1500 fietsers)
- fietsstroken zijn voldoende breed: 1.70 meter (minimaal) en 2.00 meter (wenselijk)
- fietspaden zijn uitgevoerd in asfalt
- op de fietsroutes van het fietsnetwerk zijn de wachttijden voor fietsers beperkt

Het waterschap signaleert breedte-knelpunten op in ieder geval de volgende fietspaden:

- Pekelingseweg - Aagtekerke
- Loodholseweg - Grijskerke
- Oostkapelseweg-Grijskerkseweg - Oostkapelle
- Hondegemseweg - Oostkapelle
- Mariekerkseweg - Grijskerke
- Schelpweg - Domburg
- Blauwpoortseweg - Meliskerke
- gapingseweg - Gapinge
- Doeleweg - Arnemuiden
- Galgeweg - Vlissingen
- Bunkerpad - Vlissingen

Ook wordt aandacht gevraagd voor het Jaagpad langs het kanaal: dit is één van de drukste fietspaden op Walcheren. Er gebeuren regelmatig ongevallen.

→ Actie: verbetering van de kwaliteit van fietsroutes op Walcheren.

## **2. Verbetering van routes voor openbaar vervoer**

In de Mobiliteitsvisie schreven we:

“Voor stedenbezoekers van buiten Walcheren is een goede treinverbinding met de rest van Zeeland en Nederland van belang. In de onlangs verschenen Contourennota van het landelijke Toekomstbeeld OV, is de treinverbinding Vlissingen-Breda gelukkig opgenomen als een van de landelijke hoofdverbindingen.

Uiteraard is ook goed openbaar vervoer op Walcheren zelf van belang voor duurzame verplaatsingen van de Walcherenaren zelf (scholieren, forenzen, winkelbezoekers) en van de toeristen die op Walcheren verblijven (naar de steden en langs de kust). Hoe het openbaar vervoer in de toekomst vorm wordt gegeven, en in hoeverre bijvoorbeeld integratie met doelgroepenvervoer nieuwe kansen biedt, is onderwerp van nadere verkenningen die de komende jaren zullen plaatsvinden.”

De bekostiging van het openbaar vervoer in Zeeland staat in toenemende mate onder druk. Het model waarbij in heel Zeeland iedere kern één a twee keer per uur wordt aangedaan door een grote bus is dan niet langer houdbaar. Daarvoor in de plaats komt in toenemende mate maatwerk volgens het MAAS (Mobility As A Service) concept waarbij al dan niet in combinatie met doelgroepenvervoer gestreefd wordt naar een mobiliteitsgarantie in plaats van een OV garantie. Grotere eenheden zullen evenwel blijven rijden, maar dan bij voorkeur op lang gestrekte lijnen, waarbij de bus in toenemende mate stopt op een knooppunt aan de randen van kernen. Dit betekent dat meer en meer bussen zich op gebiedsontsluitingswegen zullen begeven en minder op (te)smalle erftoegangswegen.

Het publieke vervoer op Walcheren is nu georganiseerd met busvervoer dat met name gericht is op scholieren en studenten in de spitsperiodes. De bus rijdt de hele dag dezelfde rondes over vaste routes met vaste tijden. De huidige busconcessie loopt tot en met 2024. In de huidige concessie zullen er weinig grote veranderingen zijn. Snelbussen voor onderwijs zou nog een toevoeging kunnen zijn binnen de huidige concessie.

De verwachting voor de toekomst is dat mobiliteit slimmer georganiseerd gaat worden. Met slim bedoelen we op basis van (actuele) data, waardoor we het aanbod realiseren dat passend is bij de vraag. De verwachting is dat het vervoer van en naar scholen nog steeds met bussen georganiseerd zal blijven, maar dat er minder haltes aangedaan worden, zodat de reis per openbaar vervoer sneller zal verlopen. De afstanden tot haltes nemen daarmee toe, waardoor het fietsen in het voortraject zal toenemen. Het aandeel flexibel en vraagafhankelijk zal groter worden, het aandeel vaste bussen zal kleiner worden. Een systeem dat wij nu kennen als haltetaxi zal moeten worden doorontwikkeld, zodat dit aantrekkelijker wordt voor de reiziger en kan dienen als feeder voor de bus.

→ In ieder geval is het zaak om te zorgen voor uitstekende ketenvoorzieningen bij stations en bushaltes en voor goede overstapmogelijkheden van bus op trein en van bussen onderling.



## **Bijlage 1: Overzicht visie-documenten**

We hebben de volgende 'visie-documenten' verzameld (in chronologische volgorde):

- Regiovisie Walcheren 2000+, 21 november 2000.
- Structuurvisie Veere 2025, september 2012.
- De kust is breder dan het strand, Ontwerpbureau Ruimtewerking en MAGRID, november 2013.
- Visie Zeeland 2040, 31 januari 2014.
- Mobiliteitsvisie Zeeland 2028, 15 juli 2016.
- Zeeuwse kustvisie, 26 juni 2017.
- Omgevingsplan Zeeland 2018, 21 september 2018.