



**GEMEENTELIJK  
VERKEERS- EN VERVOERSPLAN**  
*gemeente Borsele*

*vastgesteld door de gemeenteraad  
op 6 april 2014*



## VOORWOORD

Voor u ligt een nieuw Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (hierna: GVVP). Een compact en to-the-point plan, zoals ook de wens is van de raad. Geen lange beschrijvingen aan het begin van relevante landelijke, provinciale en regionale beleidskaders. Hoewel dit GVVP daar wel naadloos op aansluit. Geen ronkende verhalen over hoe goed het al gaat met de bereikbaarheid en verkeersveiligheid in Borsele. Hoewel er gelukkig relatief weinig reden tot klagen is. Wel een nuchtere en zakelijke analyse van wat er speelt, op basis van een gedegen inventarisatie van knelpunten, waarvoor ook gesprekken zijn gevoerd met alle raadsfracties, dorpsraden en diverse maatschappelijke organisaties.

Een plan dat qua infrastructuur is gebaseerd op twee provinciebreed uitgevoerde toetsen van alle Zeeuwse wegen, waaronder die binnen onze gemeente. Met uiteraard ook de nodige aandacht voor fietsverkeer, landbouwverkeer, vrachtverkeer en openbaar vervoer. En bijzondere aandacht voor schoolomgevingen, winkelstraten en wegbeheer.

Verder bevat het plan een kader voor de monitoring van de voortgang met het realiseren van de gestelde doelen en daarbij behorende maatregelen, plus een kader voor het jaarlijks voortgangsoverleg met betrokken partijen. Het plan eindigt met een globaal uitvoeringsprogramma.

Het GVVP vormt zo de leidraad voor het verkeer- en vervoerbeleid voor de komende 10 jaren. Over 5 jaar is een tussentijdse evaluatie voorzien. Kortom, een plan waar we de komende jaren mee uit de voeten kunnen. Ik bedank alle partijen die er aan hebben meege-dacht en over hebben meegepraat en nodig hen uit om ook in de toekomst op constructieve wijze mee te blijven denken en praten over de nadere uitwerking en uitvoering ervan!

Jan Zandee



# INHOUDSOPGAVE

1.	Inleiding.....	4
2.	Functies van wegen .....	7
3.	Inrichting van wegen.....	11
4.	Fietsverkeer .....	17
5.	Landbouwverkeer.....	22
6.	Vrachtverkeer.....	25
7.	Openbaar vervoer.....	28
8.	Schoolomgevingen .....	29
9.	Winkelstraten.....	30
10.	Wegbeheer .....	32
11.	Monitoring en voortgangsoverleg .....	33
12.	Uitvoeringsprogramma.....	36

Bijlagen A t/m G

# 1. INLEIDING

## 1.1 Aanleidingen

Er is behoefte aan nieuw richtinggevend verkeersbeleid. Daar zijn diverse redenen voor:

- Het huidige GVVP is van begin jaren '90 en is dus sterk verouderd en daardoor nauwelijks meer richtinggevend voor de huidige beleidskeuzes.
- Er is behoefte aan duidelijke beleidskaders omdat keuzes nu teveel ad hoc worden gemaakt, op basis van een afweging van belangen op dat moment.
- Er zijn inmiddels nieuwe provinciebrede beleidsplannen op het gebied van verkeer en vervoer die kaderstellend zijn voor het gemeentelijk verkeersbeleid.
- De gemeente heeft het provinciebrede convenant Op weg naar nul vermijdbare verkeersslachtoffers ondertekend.
- Het is nu een goed moment, omdat alle wegbeheerders in Zeeland (de 13 gemeenten, Rijkswaterstaat, Provincie, Waterschap, Zeeland Seaports en NV Westerscheldetunnel) hun wegen hebben laten onderwerpen aan kwaliteitstoetsen van hun wegnetten en van de inrichting van hun wegen; de uitkomsten hiervan kunnen mooi worden meegenomen in het nieuwe GVVP.

## 1.2 Aanpak

Het GVVP is als volgt tot stand gekomen:

- Analyse van documenten (augustus - november 2012):
- alle relevante cijfers, feiten, plannen en documenten zijn bestudeerd.
- Voeren van gesprekken (september - oktober 2012):
- met de volgende personen en partijen zijn gesprekken gevoerd over de knelpunten die zij signaleren en over de knelpunten die naar voren kwamen uit de analyse:
  - de voor verkeer verantwoordelijk wethouder
  - enkele beleidsmedewerkers vanuit de sectoren verkeer, milieu, ruimte en economie
  - de burgemeester en een vertegenwoordiger van politie team handhaving;
  - de wegbeheerders buiten de bebouwde kom;
  - de Fietzersbond;
  - Minder Validen Belangengroep Borsele (MiVaBel);
  - de Stichting Behoud van de Zak van Zuid-Beveland (BZZB);
  - Natuurmonumenten;
  - de 6 raadsfracties;
  - de 14 dorpsraden.

De door de raadsfracties en dorpsraden genoemde kwesties/knelpunten/problemen zijn vastgelegd op schrift en samen met de informatie uit de andere gesprekken meegenomen bij het opstellen van de beleidsagenda voor het GVVP (zie bijlage A).

- Opstellen beleidsagenda (december 2012 - januari 2013):
- de knelpunten die naar voren kwamen uit de documentenanalyse en de gevoerde gesprekken, zijn onderworpen aan een nadere analyse: welke horen bij elkaar, welke worden vaker genoemd, welke lijken het belangrijkste, welke zijn het meest urgent. Op basis daarvan is een beleidsagenda opgesteld voor het op te stellen GVVP: een lijst met de belangrijkste kwest

ies/ knelpunten/problemen die in het GVVP aan de orde moeten komen.

- Bespreking beleidsagenda tijdens een informatieve raadsvergadering, waarbij ook de dorpsraden waren uitgenodigd (februari 2013):
- tijdens een informatieve raadsvergadering zijn de raadsleden en dorpsraden geïnformeerd over de belangrijkste kwesties/knelpunten/problemen die in het GVVP aan de orde moeten komen en zijn zij in de gelegenheid gesteld daarop te reageren.
- Uitvoering van kwaliteitstoetsen (maart 2013 - mei 2013):
- onder regie van het ROV Zeeland wordt het binnenkomse wegennet van de gemeente Borsele achtereenvolgens onderworpen aan een onafhankelijke netwerktoets (hoe ziet het netwerk er uit en welke functie/categorie moeten de verschillende wegen hebben) en aan een gestandaardiseerde vormtoets (past de huidige inrichting van de wegen bij de beoogde functies).
- Bespreking met ZLTO, loonwerkers en transportgerelateerde bedrijven (september 2013).
- Bespreking met Provincie en Waterschap (september 2013).
- Opstellen concept GVVP (juni - oktober 2013).
- Bespreking concept GVVP tijdens een kaderstellende raadsvergadering (10 oktober 2013).
- Verwerking opmerkingen raad (11-17 oktober)
- Vaststelling inspraakversie GVVP door B&W (22 oktober 2013).
- Informatieavond over inspraakversie GVVP (30 oktober 2013).
- Ter visielegging inspraakversie GVVP (30 oktober - 11 december 2013).
- Verwerking ingediende zienswijzen (11 december - 21 januari 2014).
- Behandeling GVVP in B&W (21 januari 2014).
- Vaststelling GVVP in besluitvormende raadsvergadering (6 februari 2014).

### 1.3 Doel en functie GVVP

Het doel van een GVVP is om beleidsmatige sturing te geven aan het realiseren van de belangrijkste doelen van verkeers- en vervoersbeleid:

- bereikbaarheid van de verschillende woonkernen en hun bedrijven en voorzieningen
- verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers, met name de kwetsbaarste (voetgangers en fietsers) - Op weg naar nul vermijdbare verkeersslachtoffers
- leefbaarheid voor de inwoners in de kernen en in het buitengebied - aansluitend bij de *Duurzaamheidsvisie 2009-2029, de Landschapsbewuste verkeersvisie en het gemeentelijk Geluidsplan*

De **functie** van een GVVP is niet om elk knelpunt te analyseren en op te lossen, maar om beleidrichtingen te formuleren waarmee de belangrijkste knelpunten in de toekomst opgelost kunnen worden en beleidskaders te formuleren voor de wijze waarop voortaan op een gestructureerde wijze met verschillende typen knelpunten omgegaan kan worden.

## 1.4 Leeswijzer

Het GVVP is als volgt opgebouwd:

In de eerstvolgende twee hoofdstukken worden de toegekende wegfuncties voor het gemotoriseerde verkeer (hoofdstuk 2) en de inrichtingseisen aan de wegen (hoofdstuk 3) behandeld.

Daarna volgen hoofdstukken over de andere vervoerwijzen: fietsverkeer (hoofdstuk 4), landbouwverkeer (hoofdstuk 5), vrachtverkeer (hoofdstuk 6) en openbaar vervoer (hoofdstuk 7).

Vervolgens komen wegen aan de orde met bestemmingen die specifieke aandacht vragen: schoolomgevingen (hoofdstuk 8) en winkelstraten (hoofdstuk 9).

Het wegbeheer komt aan de orde in hoofdstuk 10. Hoofdstuk 11 bevat voornemens op het gebied van monitoring en voortgangsoverleg.

Afgesloten wordt met een globaal uitvoeringsprogramma (hoofdstuk 12).

## 2. FUNCTIES VAN WEGEN

### 2.1 Uitgangspunten

In Zeeland werken alle wegbeheerders samen aan een duurzaam veilige inrichting van de verkeersinfrastructuur. In het Beleidsplan Verkeerveiligheid Zeeland 2010-2020 hebben zij afgesproken om samen te inventariseren op welke punten de verkeersinfrastructuur nog verder verbeterd moet worden. Dit gebeurt aan de hand van twee toetsen:

- Een toets van de huidige functies van de wegen - i.e. van de huidige wegcategorisering - die moet uitmonden in een definitieve vaststelling van de beoogde wegfuncties: welke wegen hebben een gebiedsontsluitende verkeersfunctie en welke een erftoegangsfunctie? (Deze toets komt in dit hoofdstuk aan de orde.)
- Een toets van de huidige inrichting van de wegen met het oog op de beoogde functie, die moet uitmonden in het identificeren van knelpunten die een oplossing vergen. (Deze toets komt aan de orde in hoofdstuk 3.)

Beide toetsen vinden op een uniforme wijze plaats voor alle wegen, c.q. voor alle wegbeheerders, in Zeeland. Alle wegen worden dus op eenzelfde manier beoordeeld op basis van dezelfde criteria. De gehanteerde criteria zijn landelijke basiskenmerken die op 25 juni 2012 zijn vastgesteld in het Bestuurlijk Koepel Overleg Infrastructuur en Milieu (voorheen: Nationaal Mobiliteitsberaad) - het bestuurlijk overleg van Ministerie, Provincies (IPO), Stadsregio's (SkVV), Gemeenten (VNG), en Waterschappen (UvW). Deze basiseisen zijn vastgelegd in CROW-publicatie 315 - *Basiskenmerken wegontwerp, categorisering en inrichting van wegen*. Afhankelijk van de wegfunctie - stroomweg, gebiedsontsluitingsweg of erftoegangsweg - gelden andere basiskenmerken. Afgesproken is dat alle wegbeheerders in Nederland vanaf 2013 deze basiskenmerken volgen om de uniformiteit en verkeersveiligheid van het wegennet te versterken. In Zeeland zijn deze toetsen in 2013 uitgevoerd, voor alle Zeeuwse wegen, onder regie van het Regionaal Orgaan Verkeerveiligheid Zeeland (ROVZ).

Het einddoel (zie ook hoofdstuk 3) is dat uiteindelijk alle Zeeuwse wegen voldoen aan de landelijke Basiskenmerken Wegontwerp, ook die in de gemeente Borsele. Dit gaat uiteraard niet van vandaag op morgen. Uitgegaan wordt van een planhorizon van 30 jaar, vanuit de veronderstelling dat gemiddeld eens in de 30 jaar een weg helemaal op de schop gaat. Door de toepassing van het principe "werk-maken-met-werk bij constructief onderhoud" wordt gekozen voor een kosteneffectieve aanpak. Dit laat onverlet dat de belangrijkste knelpunten zo mogelijk als eerste aangepakt behoren te worden.

Een hernieuwde categorisering van de Zeeuwse wegen - het op een uniforme manier op basis van de nieuwste richtlijnen toekennen van functies aan wegen - is de eerste stap naar het bereiken van het einddoel.

### 2.2 Doelen

Categorisering heeft tot doel ervoor te zorgen dat grotere verblijfsgebieden (regio's, steden, woonkernen, grote woonwijken, bedrijventerreinen e.d.) vlot en veilig worden ontsloten door daarvoor ingerichte gebiedsontsluitingswegen, zodat de overige wegen (gelegen binnen die verblijfsgebieden) ingericht kunnen worden als erftoegangswegen. Daarvoor is het dus nodig vast te stellen welke (overheersende) functie een weg heeft:

- Een verkeersfunctie: de weg heeft als (overheersende) functie om een groter gebied

te ontsluiten en het verkeer naar/uit dat gebied te bundelen en versneld af te wikkelen → functie = gebiedsontsluitingsweg met daarbij passend snelheidsregiem van 50 km/u binnen de kom en 80 km/u buiten de kom, behalve op de kruispunten, waar de snelheid wordt teruggebracht.

- Een verblijfsfunctie: de weg heeft als (overheersende) functie om auto's/fietsers/voetgangers toegang te geven tot de aan deze weg aanwezige erven (woningen, winkels, scholen, bedrijven) --> functie = erftoegangsweg met daarbij passend snelheidsregiem van 30 km/u binnen de kom en 60 km/u buiten de kom.

Bundeling van verkeersstromen op daarvoor toegeruste gebiedsontsluitingswegen zorgt voor zowel een vlotte en een veilige afwikkeling van drukke verkeersstromen, als voor autoluwe verblijfsgebieden tussen deze verkeersaders - zonder doorsnijding van deze gebieden, zonder gevaarlijke kruispunten en zonder last van sluipverkeer. Een goede categorisering dient dus zowel doelen op het gebied van bereikbaarheid, als op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Bundeling van verkeersstromen zorgt binnen de kommen van de kleine kernen van Borsele voor het in stand houden van de typische dorpscultuur. En buiten de kommen zorgt het voor het waarborgen van het historisch cultuurlandschap dat de Zak van Zuid-Beveland zo kenmerkt en ook als gebiedsprofiel is vastgelegd in het Provinciaal Omgevingsplan. Beide waarden worden door het gemeentebestuur van Borsele zeer gekoesterd en het behoud ervan wordt met kracht ondersteund.

## 2.3 Wegfuncties

De toetsing van de wegencategorisering is - in nauwe samenspraak met alle Zeeuwse wegbeheerders en onder regie en in opdracht van het ROVZ - uitgevoerd door een onafhankelijk toetsers (adviesbureau Ligtermoet & Partners). De toets is gebaseerd op de landelijke richtlijnen voor de categorisering van wegen, uitgaande van objectieve parameters zoals inwoneraantallen en bebouwingsoppervlakten van te ontsluiten gebieden en rijafstanden.

Als eerste is een toets uitgevoerd van de wegen in de gemeente Borsele die zijn gelegen buiten de bebouwde kom. Bij deze toets zijn uiteraard de verantwoordelijke wegbeheerders - Rijkswaterstaat, de Provincie, het Waterschap, Zeeland Seaports en N.V. Westerscheldetunnel - nauw betrokken. Daarna zijn de wegen binnen de bebouwde kommen aan een toets onderworpen. Het resultaat van beide toetsen is zichtbaar in onderstaande kaart:

### ***Kaart wegencategorisering (zie bijlage B voor groter formaat)***





Zoals de kaart toont, zijn buiten de bebouwde kom de volgende wegfuncties toegekend:

- Stroomweg (100/120/130 km/u):
  - A58
  - N62
- Gebiedsontsluitingsweg (80 km/u):
  - N665 ('s-Gravenpolder-Heinkenszand-Lewedorp)
  - N666 Oost + Kruiningenpolderseweg (Kapelle-afslag Stelsedijk/Dierikweg)
  - N667 (Heinkenszand-'s-Heerenhoek)
  - N669 ('s-Gravenpolder-Goes)
  - Baarlandsezandweg (tussen N666 en afslag Langeweegje)
  - Kaaiweg (tussen Borsele en Europaweg)
  - Europaweg Oost en Zuid
- Erftoegangsweg (60 km/u):
  - Alle overige wegen BUITEN DE KOM.

Voor de volledige onderbouwing van de gemaakte keuzes verwijzen we naar het rapport *Kwaliteitstoets Zeeuwse wegencategorisering buiten de kom (Ligtermoet & Partners, 10 december 2012)*.

### LANDSCHAPSBEWUSTE VERKEERSVISIE

De Zak van Zuid-Beveland is een deelgebied van het Nationaal Landschap Zuidwest Zeeland. In het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan Zeeland is de mobiliteit in het gebied hoofdzakelijk gekenmerkt door het gebiedsprofiel "cultuurlandschap". De plattelandswegen in het gebied worden beheerd door het Waterschap Scheldestromen. Vanuit de verschillende invalshoeken leeft bij het waterschap, de provincie, en de gemeente Borsele de wens om binnen het raamwerk van stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen de plattelandswegen zoveel mogelijk verkeersluw te maken: bestemd voor wandelaars, fietsers en bestemmingsverkeer, ontmoedigen van sluipverkeer. Gekoppeld aan deze wens is het streven om bij de (her)inrichting van deze plattelandswegen, landschapsvriendelijke inrichtingsmaatregelen te treffen ter afremming van de snelheid van het autoverkeer. De gemeente Borsele ondersteunt deze visie met kracht en blijft bij waterschap en provincie aandringen op de realisatie daarvan.

Binnen de bebouwde kommen is aan de volgende wegen de functie van (toekomstige) gebiedsontsluitingsweg (50 km/u)<sup>1</sup> toegekend:

- Borssele:
  - > het eerste deel van de Monsterweg
  - > het binnenkomse deel van de Kaaiweg
- 's-Gravenpolder:
  - > het binnenkomse deel van de Baarlandsezandweg
  - > het eerste deel van de Goesestraatweg
  - > een gewenste toekomstig nieuw aan te leggen GOW naar de N666, ter ontsluiting van de nog uitbreidende wijk Oostgaarde, buitenom de woonkern aan de noordoost kant, inclusief (aansluitend) een korte overgang naar de Populierestraat en de Magnoliastraat

<sup>1</sup> Soms is het niet mogelijk om een overheersende functie aan te duiden en is er sprake van sterk gemengde functies (erftoegang en gebiedsontsluiting). In dat geval spreken we van een grijze weg. Binnen de kommen van Borsele gaat het om twee grijze wegen: Langeweegje (Kwadendamme) en Molendijk ('s-Heerenhoek).

- Heinkenszand:
  - > het noordelijk deel van Clara's Pad vanaf de Drieweg
  - > de Noordlandseweg
  - > het begin van Stenevate vanaf de Drieweg
  - > het begin van de Eendvogelstraat vanaf de Heinkenszandseweg
- 's-Heerenhoek:
  - > Molendijk, vanaf de rotonde Blikhoek tot en met de nieuwe afslag naar de N62
- Kwadendamme:
  - > Langeweegje (met een deel 30 km/u ter hoogte van de Berkenhof Tropical Zoo)
- Nisse:
  - > het binnenkomse deel van de Drieweg (N665)

De kernen van Baarland, Driewegen, Ellewoutsdijk, 's-Heer Abtskerke, Hoedekenskerke, Lewedorp, Nieuwdorp, Oudelande en Ovezande zijn en blijven volledig 30km zone. Uitzonderd de hierboven genoemde gebiedsontsluitingswegen geldt dit ook voor de kernen van Borssele, 's-Gravenpolder, Heinkenszand, 's-Heerenhoek, Kwadendamme en Nisse.

De volgende 50-wegen kunnen qua functie afgewaardeerd worden naar erftoegangsweg (30 km/u):

- 's-Gravenpolder:
  - > Populierestraat
  - > Schoorkenszandweg-Provincialeweg-'s-Gravenstraat
- Heinkenszand:
  - > deel Clara's Pad tussen Noordlandseweg en Dorpsstraat
  - > Schouwersweg en andere straten op bedrijventerrein
  - > Slaakweg
  - > stukje Stationsweg
- 's-Heerenhoek:
  - > Werrilaan
  - > 's-Heerenhoeksedijk-Kuijpersdijk
- Kwadendamme:
  - > Siguitsedijk
- Lewedorp:
  - > kruising Postweg-Nieuwe Kraaijertsedijk in 30km zone
- Ovezande:
  - > Plataanweg

Voor de volledige onderbouwing van de gemaakte keuzes verwijzen we naar het rapport *Kwaliteitstoets wegcategorisering binnen de kom gemeente Borsele (Ligtermoet & Partners, 12 maart 2013)*.

## VERWACHTE EFFECTEN VAN NIEUWE AANSLUITINGEN

De verdubbeling van de N62 (Sloeweg) en de nieuwe aansluiting bij 's-Heerenhoek moeten ervoor zorgen dat de problematiek van sluipverkeer in de ochtend- en middagspits door en langs de kernen van Nieuwdorp en Lewedorp verleden tijd is.

De nieuwe aansluiting van Heinkenszand op de A58 moet het verkeer door De Poel aanzienlijk verminderen, met positieve effecten voor de verkeersveiligheid van (school) fietsers. Significante veranderingen in de intensiteiten van het autoverkeer op de wegen binnen de kom van Heinkenszand als gevolg van deze nieuwe aansluiting worden niet verwacht.

## 3. INRICHTING VAN WEGEN

### 3.1 Uitgangspunten

In 2012 zijn de nieuwe basiskenmerken voor de inrichting van wegen vastgesteld (CROW-publicatie 315 - *Basiskenmerken wegontwerp, categorisering en inrichting van wegen.*) Voor de drie verschillende typen wegen - stroomwegen (SW), gebiedsontsluitingswegen (GOW) en erftoegangswegen (ETW) - zijn een aantal basiskenmerken bepaald, waaraan deze wegen moeten voldoen. Deze basiskenmerken zijn afgeleid van de 6 basiseisen van Duurzaam Veilig, waarbij het vermijden van conflicten tussen voertuigen met grote verschillen in snelheid en massa en het beschermen van kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers en fietsers) centraal staat. Ook is rekening gehouden met een goede doorstroming op de stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen. Er is een onderscheid gemaakt tussen wegen binnen de kom en buiten de kom. Bij de meeste basiskenmerken is een onderscheid gemaakt tussen minimale en ideale inrichtingseisen.

Voor de provinciebreed uit te voeren toets van de inrichting van de Zeeuwse wegen, zijn de belangrijkste kenmerken geselecteerd en nader gespecificeerd. Aan deze kenmerken zijn de wegen vervolgens getoetst. Voor de wegen binnen de kom gaat het om de volgende kenmerken:

#### Belangrijkste basiskenmerken gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom

BASISKENMERK	IDEAAL	MINIMAAL
snelheidsregiem:	50 km/u	50 km/u
rijbaanscheiding:	fysiek gescheiden	ononderbroken asmarkering
erfaansluitingen:	geen	wel
verhardingsbreedte per rijstrook:	3,00 meter of meer	2,75 - 3,00 meter
fietsvoorziening:	fietspad	fietsstrook 2,00 meter
autoparkeren:	niet naast de rijbaan	in vakken naast de rijbaan
aantal kruisingen:	geen kruispunten	niet meer dan 2 per kilometer
kruisingsvorm met andere GOW:	rotonde	verkeersregelinstallatie zonder deelconflicten
kruisingsvorm met ETW:	rotonde	voorrangskruising met plateau, middenheuvel, linksaf verbod en uitgebogen fietspad/strook
trottoir	1,50 meter of meer	1,00 - 1,50 meter

## Belangrijkste basiskenmerken *erftoegangswegen* binnen de bebouwde kom

BASISKENMERK	IDEAAL	MINIMAAL
snelheidsregiem:		30 km/u
rijbaanscheiding:		50 km/u
erfaansluitingen:		geen
verhardingstype:	klinkers	klinkerprint op asfalt
verhardingsbreedte totaal:	4,80 meter of minder	4,80 - 5,80 meter
rechtstanden	50 meter of minder	maximaal 150 meter
fietsvoorzieningen	in principe niet nodig	
autoparkeren:	op de rijbaan	
landbouwverkeer:	geen landbouwroute	
kruisingsvorm met andere ETW:	gelijkwaardig met attendering	gelijkwaardig zonder attendering
trottoir	1,50 meter of meer	1,00 - 1,50 meter

### 3.2 Doelen

Het einddoel (zie ook hoofdstuk 2) is dat uiteindelijk alle Zeeuwse wegen voldoen aan de landelijke Basiskenmerken Wegontwerp, dus ook die in de gemeente Borsele. Daarmee wordt een belangrijke en noodzakelijke stap gezet ter realisering van het provinciebreed onderschreven verkeersveiligheidsdoel - Op weg naar nul vermijdbare ernstige verkeersslachtoffers.

Inrichting van de wegen binnen de bebouwde kom conform deze basiseisen, draagt maximaal bij aan een herkenbare inrichting van de wegen, passend bij het ingestelde snelheidsregiem, geloofwaardig voor de weggebruiker en handhaafbaar voor de politie.

Dit gaat uiteraard niet van vandaag op morgen. Uitgegaan wordt van een planhorizon van 30 jaar, vanuit de veronderstelling dat gemiddeld eens in de 30 jaar een weg helemaal op de schop gaat. Door de toepassing van het principe "werk-maken-met-werk bij constructief onderhoud" wordt bovendien gekozen voor een kosteneffectieve aanpak. Dit laat onverlet dat de belangrijkste knelpunten zo mogelijk als eerste aangepakt behoren te worden. Dit zijn ook de knelpunten waar de kans op ongevallen nog het grootst is. Door aanpak van deze wegen en alle andere wegen in de gemeente zal automatisch het ongevallenaantal verder dalen.

Tabel en grafiek verkeersongevallen/slachtoffers in periode 2003-2012

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
dood	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0
ernstig gewond	4	2	5	3	6	4	4	2	0	1
overiggewonden	12	2	8	6	3	12	2	3	2	0

Helaas - of eigenlijk gelukkig - bieden ongevalcijfers geen goede basis meer voor beleid, omdat het aantal ongevallen inmiddels zodanig is teruggelopen, dat er geen sprake meer is van significante ongevallenconcentraties. Uiteraard houden we de ontwikkeling wel in de gaten: doel is een (verdere) gestage afname van het aantal verkeersongevallen. Het tempo waarin dit zal gebeuren zal vooral afhankelijk zijn van het tempo waarin middelen worden vrijgemaakt voor het oplossen van knelpunten in de basiseisen van de inrichting van de wegen.

### 3.3 Knelpunten en maatregelen

In mei 2013 is onder regie van het ROVZ een vormtoets uitgevoerd op een groot aantal wegen in de gemeente. Daarbij zijn deze wegen getoetst op de genoemde basiskenmerken. Daarmee is een nuttig inzicht verkregen in de mate waarin deze wegen voldoen aan deze basiseisen en welke knelpunten er de komende jaren nog opgelost moeten worden. De wegen die als slechtste uit de bus kwamen als het gaat om de mate waarin ze voldoen aan de basiskenmerken die horen bij hun beoogde functie zijn:

Nieuweweg	Baarland
Kaaiweg	Borssele
Monsterweg (oost)	Borssele
Clara's Pad noord	Heinkenszand
Clara's Pad zuid	Heinkenszand
Eendvogelstraat	Heinkenszand
Noordlandseweg	Heinkenszand
Stenevate 30km-deel	Heinkenszand
Zangvogelstraat	Heinkenszand
Molenstraat	Hoedekenskerke
Siguitsedijk/Fransjesweg	Kwadendamme
Vreelandsedijk	Kwadendamme
Postweg (oost)	Lewedorp
Postweg (west)	Lewedorp
Havenweg/Lewedijk	Nieuwdorp
Hertenweg	Nieuwdorp
Hoofdstraat	Ovezande
Baarlandsezandweg	s-Gravenpolder
Schoorkenszandweg (oost)	s-Gravenpolder
Schoorkenszandweg (west)	s-Gravenpolder
Molendijk/'sHHoeksedijk	s-Heerenhoek
N667/Molendijk	s-Heerenhoek
Werrilaan	s-Heerenhoek

Let wel: de lijst komt voort uit samengestelde scores bestaande uit een wegvakscore en een kruispuntscore. En let wel: nog niet alle wegen zijn getoetst; het betrof een selectie van de belangrijkste wegen per kern.

Voor deze wegen is dus bekend wat er aan moet gebeuren om ervoor te zorgen dat zij voldoen aan - in ieder geval de minimale, maar liefst de ideale - basiskennmerken voor de inrichting van de weg. Zodra er grotere reconstructies aan de weg nodig zijn (in de regel gemiddeld eens iedere 30 jaar), is het zaak om ervoor te zorgen dat de weg aan de hand van deze basiskennmerken wordt heringericht. Bij dit type reconstructies zal de gemeente het beoogde wegontwerp voortaan bovendien in principe eerst ter beoordeling voorleggen aan een gecertificeerd onafhankelijk verkeersveiligheidsauditor, alvorens tot de aanbesteding en uitvoering zal worden overgegaan.

## WEGEN BUITEN DE BEBOUWDE KOMMEN

Ook de wegen buiten de bebouwde kommen in Borsele zullen in de komende 30 jaar door de betrokken wegbeheerders - met name Waterschap en Provincie - worden aangepakt. Zij moeten immers evenzeer voldoen aan de basiseisen die gelden voor erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen buiten de kom. Nu komen ook buiten de kom regelmatig situaties voor waarbij het uit de weginrichting niet duidelijk is wat het snelheidsregiem is - in dit geval 60 km/u of 80 km/u. Sterker nog, soms verandert een weg van snelheidsregiem, zonder dat duidelijk is waarom. Dit leidt tot ergernis bij de weggebruiker en kan ook tot onveilige situaties leiden. De gemeente Borsele dringt er bij het Waterschap op aan om deze situaties met voorrang aan te pakken, zodra de Sloeweg is verdubbeld en de nieuwe aansluitingen op de N62 bij 's-Heerenhoek en de A58/N665 bij Heinkenszand zijn gerealiseerd. Dan moet ook de routing op de N666 zijn aangepast, incl. de herinrichting van het kruispunten bij de huidige afslagen naar Nisse/Heinkenszand en Oudelande/Kwadendamme, zodat de kern van Ovezande nog meer wordt ontlast.

Verder is de gemeente nauw betrokken geweest bij de vormgeving van de nieuwe aansluitingen op de N62 bij 's-Heerenhoek en de A58/N665 bij Heinkenszand. Dit in verband met het waarborgen van de veiligheid van (overstekende) fietsers en voetgangers.



### 3.4 Bebording en verlichting

#### Sanering verkeersborden

In principe zijn er binnen een bebouwde kom nauwelijks borden nodig in 30km-gebieden. Hooguit voor aanduiding van eenrichtingsverkeer en van parkeerverboden. Daarom zullen bij de komgrenzen van de kernen duidelijke komaanduidingen met (landschaps- en dorpsvriendelijke) poortconstructies aangebracht worden. Daarachter, binnen de kom, zal bekeken worden welke borden dan feitelijk overbodig zijn en weggehaald kunnen worden. Het saneren van de borden maakt dat de werkelijk noodzakelijke borden beter opvallen, verbetert de ruimtelijke kwaliteit en levert ook nog enige besparing in de beheerskosten op.

#### Openbare verlichting

Het waarborgen van de verkeersveiligheid voor de weggebruiker staat voorop. Daarom sluit de gemeente op het gebied van openbare verlichting aan bij de nieuwste landelijke normen, waarvoor verkeersveiligheid het belangrijkste uitgangspunt is.

### 3.5 Verkeershandhaving en campagnes

Zoals eerder is aangegeven, is het einddoel dat de wegen in de gemeente Borsele veilig zijn ingericht. Maar omdat dit niet van vandaag op morgen gerealiseerd kan worden, kan de gemeente - via het driehoeksoverleg van gemeente (de burgemeester) met politie en justitie - in geval van verkeersonveilige situaties een beroep doen op het Team Verkeershandhaving van de Politie. In geval van snelheidsovertredingen voert de gemeente dan eerst een snelheidsmeting uit. Ook wordt bekeken of er infrastructurele verbeteringen mogelijk zijn die op korte termijn gerealiseerd kunnen worden. Daar waar (voorlopig) sprake blijft van verkeersonveilige situaties zal de gemeente afspraken maken met politie en justitie over het uitvoeren van politiecontroles.

Verder zal de gemeente haar medewerking verlenen aan de uitvoering van campagnes die onder regie van het ROV Zeeland worden uitgevoerd. Het betreft o.a.:

- Campagne *'De scholen zijn weer begonnen'*
- Fietsverlichtingscampagne *'Ik wil je zien'*
- BOB-campagne (alcohol)
- Snelheidscampagne *'Te hard rijden, daar zijn geen excuses voor'*
- Gordelcampagne *'Gordel om, ook achterin'*
- Slikcampagne *'Slik op de weg, gas los'*
- Campagne *'Rij veilig met medicijnen'*
- Cursus scootmobiel

### 3.6 Wijkgerichte aanpak

Een bijzondere, integrale aanpak is de wijkgerichte aanpak van VVN. Buurten, wijken of dorpen die hun buurt/wijk/dorp verkeersveiliger willen maken, kunnen ondersteuning krijgen van VVN en kunnen uiteindelijk ook het Buurtlabel Veilig Verkeer van VVN verdienen. Samen met de gemeente en de politie wordt bekeken hoe bepaalde verkeerssituaties veiliger gemaakt kunnen worden. Vaak bestaat de gekozen aanpak uit een mix van kleine infrastructurele verbeteringen (waarvoor de gemeente zorgt), buurtacties gericht op de bewoners en weggebruikers (waarvoor de dorpsraad zorgt) en eventuele handavingsinspanningen (af te spreken in driehoeksoverleg met politie en justitie). Dit alles wordt dan ondersteund door VVN. Zo nodig kan de gemeente de hulp inroepen van een onafhankelijk verkeersveiligheidssauditor om voorgestelde infrastructurele oplossingen te beoordelen.

De gemeente zal dorpsraden wijzen op deze wijkgerichte aanpak en naar vermogen meewerken aan het wetslagen daarvan.





## 4. FIETSVERKEER

### 4.1 Uitgangspunten

In Nederland en ook in Borsele wordt veel gefietst. Dit heeft vele individuele, maar ook maatschappelijke voordelen: fietsen is niet alleen handig, goedkoop, efficiënt, ontspannend en gezond, maar fietsen draagt ook bij aan doelen van bereikbaarheid, verkeersveiligheid, economie, recreatie, ruimtelijke kwaliteit, milieu en leefbaarheid (minder auto's, minder drukte, meer parkeerruimte, minder uitstoot). Kortom, voldoende redenen om het fietsen te bevorderen.

Hoe? Allereerst door autoverkeer te bundelen en verblijfsgebieden autoluw en fietsvriendelijk in te richten (zie hoofdstuk 2: categorisering). En daarnaast door te zorgen voor fietsvriendelijke infrastructuur. De gezaghebbende CROW-publicatie 230 *Ontwerpwijzer Fietsverkeer* geeft aan dat er vijf basiseisen zijn voor fietsvriendelijke infrastructuur:

1. Samenhang: een voldoende fijnmazig netwerk (max. ca. 250 meter), geen ontbrekende schakels, de belangrijkste voorzieningen met elkaar verbindend
2. Directheid: geringe omrijdafstanden, geringe wachttijden, weinig vertraging
3. Veiligheid: voldoende bescherming t.o.v. gemotoriseerd verkeer op wegvakken en kruispunten
4. Comfort: voldoende breedte, vlakke verharding, niet te steile hellingen e.d.
5. Aantrekkelijkheid: als er keuze is dan de leukere route, met minder autoverkeer

De *Ontwerpwijzer Fietsverkeer* zal ook gehanteerd worden voor het ontwerpen van fietsvoorzieningen. Uitgangspunt is dat er in principe geen aparte fietsvoorzieningen (fietspaden of fietsstroken) nodig zijn op erftoegangswegen, mits deze voldoen aan de nieuwe basiskennmerken voor de wegen.

Bromfietzers maken binnen de kommen geen gebruik van de fietspaden, maar van de rijbaan voor het gemotoriseerde verkeer.



## BELEIDSIMPULS VERKEERSVEILIGHEID

De verkeersveiligheid van fietsers in Nederland ontwikkelt zich ongunstig. Vooral het aantal gewonden onder oudere fietsers neemt toe (ze fietsen meer en langer; onderzocht wordt nog in hoeverre er een verband is met de opkomst van de elektrische fiets). Ook blijken ongevallen met fietsers vaak (en meer dan we dachten) eenzijdig van aard te zijn. Daarom is er door Ministerie, IPO, VNG en UVW afgesproken dat er op dit gebied een beleidsimpuls nodig is. Enkele belangrijke speerpunten ter verbetering van de veiligheid van fietsers zijn:

- zorgen voor fietspaden langs gebiedsontsluitingswegen of anders een brede fietsstrook (liefst 2 meter, anders schijnveiligheid);
- zorgen voor goede oversteekvoorzieningen op gebiedsontsluitingswegen (aanbrengen middengeleider voor gefaseerde oversteek);
- zorgen voor rotondes op kruispunten met gebiedsontsluitingswegen (zorgt voor lage snelheden gemotoriseerd verkeer);
- verwijderen van onnodige fietspaaltjes op fietspaden (voorkomt gevaarlijke botsingen);
- toepassing van schuine trottoirbanden (voorkomt dat fietsers er met trappers tegen komen en vallen);
- met prioriteit opnemen van fietsroutes in het gladheidsbestrijdingsprogramma (voorkomt vallende fietsers; zie ook hoofdstuk 10).

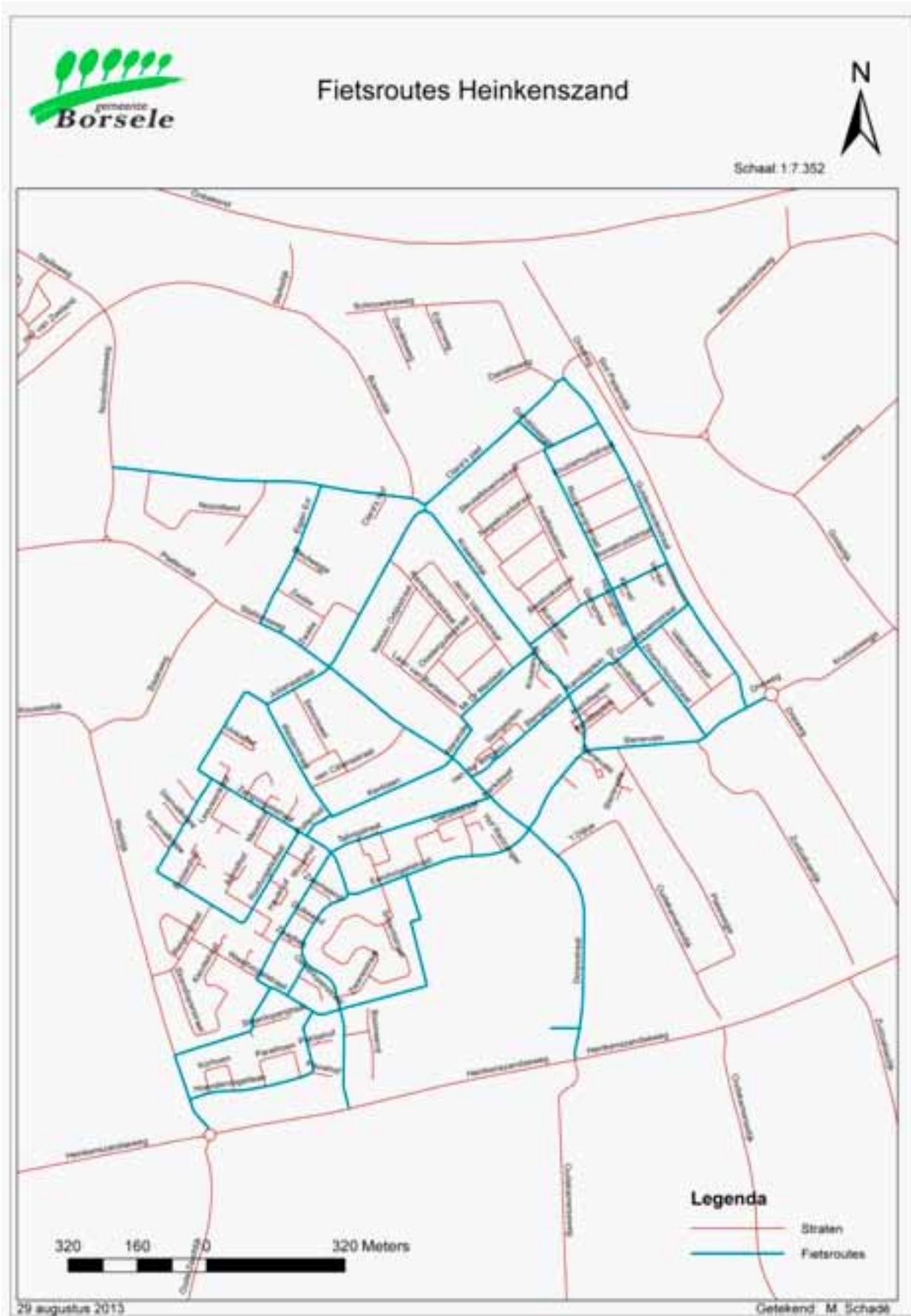
### 4.2 Doel

Het hoofddoel ter bevordering van het fietsgebruik is: zorgen voor fietsroutes die voldoen aan de basiseisen voor fietsvriendelijke infrastructuur.

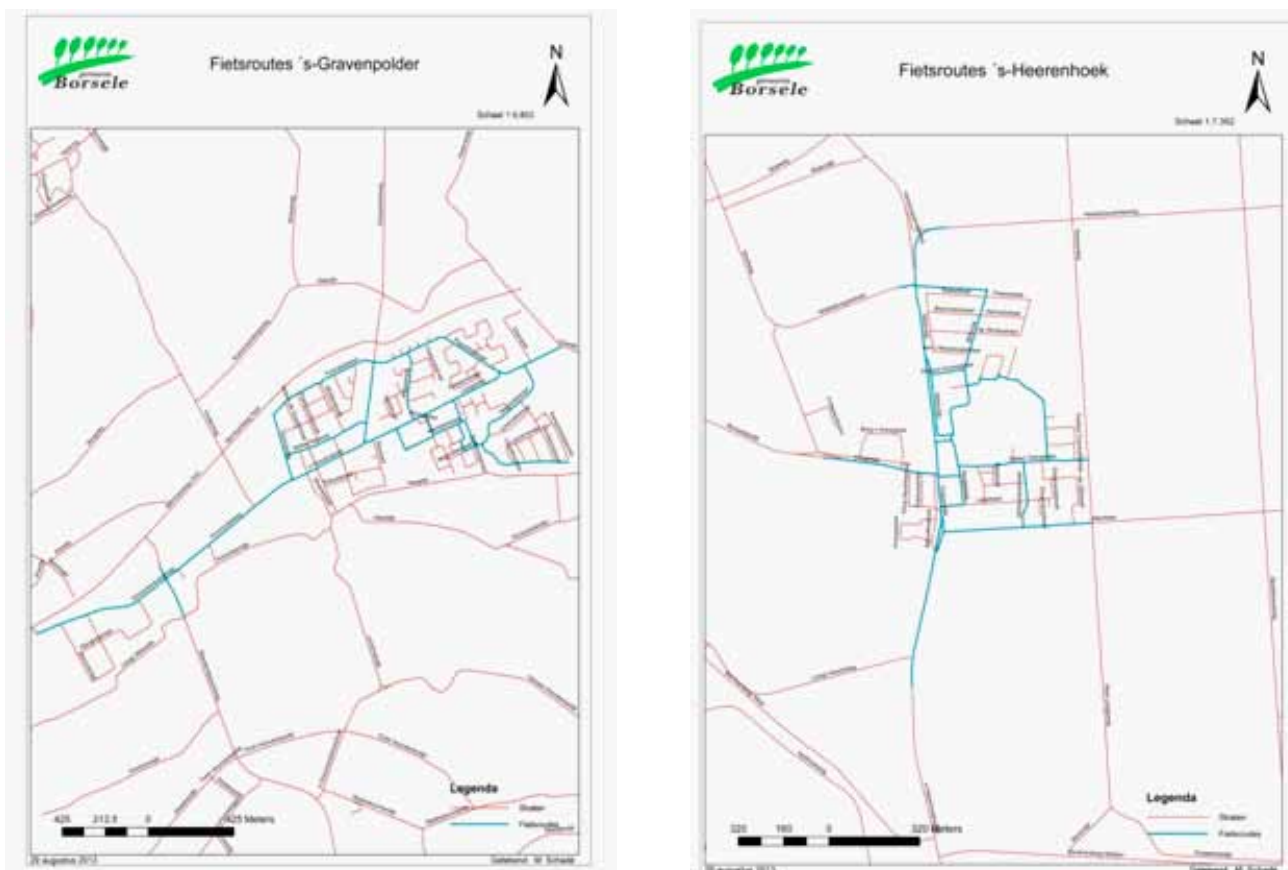
### 4.3 Fietsroutes en knelpunten

Voor de drie grootste kernen is vastgesteld welke routes binnen de kom het meest worden gebruikt voor dagelijkse doeleinden (utilitair gebruik): naar de winkel, naar de basisschool, naar het werk, naar de sportvoorziening, e.d. Deze routes vormen de basis voor een samenhangend utilitair fietsroutenetwerk, zoals op onderstaande kaarten is weergegeven.

**Kaart fietsrouten netwerk Heinkenszand (zie bijlage C voor groter formaat)**



## Kaarten fietsroutenetwerk 's-Gravenpolder en 's-Heerenhoek (zie bijlagen D en E voor groter formaat)



Deze fietsroutes moeten voldoen aan de basiseisen voor fietsvriendelijke infrastructuur. Kleinere knelpunten moeten in de loop der jaren met regulier onderhoud worden opgelost. Enkele grotere knelpunten - onveilige situaties voor fietsers - verdienen wat de gemeente betreft een snellere aanpak. Het gaat dan om de volgende knelpunten in de drie grootste kernen:

- Kruispunt Clara's Pad - Guldenroedestraat (Heinkenszand).
- Kruispunt Clara's Pad - Kraaiendijk/Noordlandseweg/Boerendijk (Heinkenszand): mee te nemen bij reconstructie van Clara's Pad tussen Dorpsstraat en Kraaiendijk (zie hoofdstuk 12).
- Kruispunt Kerklaan - Dorpsstraat - Warande (Heinkenszand): mee te nemen bij de herinrichting van de Dorpsstraat (zie hoofdstuk 12).
- Kruispunt Stenevate - Guldenroedestraat (Heinkenszand).
- Kruispunt Puttershof - Zangvogelstraat (Heinkenszand).
- Kruispunt Fortrapastraat - Populierestraat ('s-Gravenpolder).
- Populierestraat ('s-Gravenpolder): instellen 30 km/u regiem vooruitlopend op de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg naar de N666 aan de noordoostkant.
- Kruispunt Burgemeester Timansweg - Molendijk ('s-Heerenhoek).

Naast deze (puur binnenkomse) utilitaire fietsroutenetwerken, bestaat er ook het provinciale recreatieve fietsknooppuntennetwerk waarvan sommige recreatieve routes ook door de kernen heen lopen, die dan meestal samenvallen met de utilitaire routes.

## FIETSRoutes BUITEN DE BEBOUWDE KOMMEN

De gemeente maakt zich sterk voor veilige fietsroutes voor scholieren naar middelbare scholen in Goes en Krabbendijke.

De gemeente maakt zich eveneens sterk voor een fietsvriendelijke inrichting van de recreatieve fietsroutes die onderdeel uitmaken van het provinciale fietsknooppunten-netwerk.

De gemeente blijft zich sterk maken voor een extra oversteek op de verdubbelde Sloeweg voor langzaam verkeer door bij het provinciebestuur te blijven aandringen op realisatie van een fietstunnel bij een gunstig aanbestedingsresultaat.



## 5. LANDBOUWVERKEER

### 5.1 Uitgangspunten

De agrarische sector is van groot belang voor de economie van Borsele. Agrarische activiteiten gaan gepaard met transportbewegingen. Deels erg lokaal: tussen het agrarisch bedrijf en de nabij gelegen landbouwpercelen. Deels meer interlokaal, vooral door loonwerkers, voor de bewerking van het land en voor de aan- en afvoer van landbouwproducten. Gegeven het economisch belang van deze activiteiten dienen deze uiteraard mogelijk gemaakt te worden. Maar tegelijkertijd is het ook wenselijk de eventuele negatieve effecten van met name het doorgaand loonwerkverkeer in dorpskernen zoveel mogelijk te minimaliseren.

De gezamenlijke wegbeheerders in Zeeland hebben met het oog daarop een Kwaliteitsnet Landbouwverkeer Zeeland vastgesteld, met de routes die bij voorkeur gebruikt dienen te worden voor het doorgaand loonwerkverkeer.

### 5.2 Doelen

Zo weinig mogelijk (liefst geen) doorgaand landbouwverkeer door dorpskernen.

### 5.3 Knelpunten en maatregelen

Buiten de kom zijn in het kader van het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer Zeeland twee prioritaire knelpunten vastgesteld:

- ontbrekend fietspad op de route Nisse - 's-Heer Abtskerke - Goes: langs de Kloetingseweg is inmiddels een fietspad aangelegd; langs de Gerbenesseweg is dit gepland voor 2015.
- ontbrekend fietspad op 's-Heerenhoeksedijk (route 's-Heerenhoek-Borssele): is gepland voor 2018.

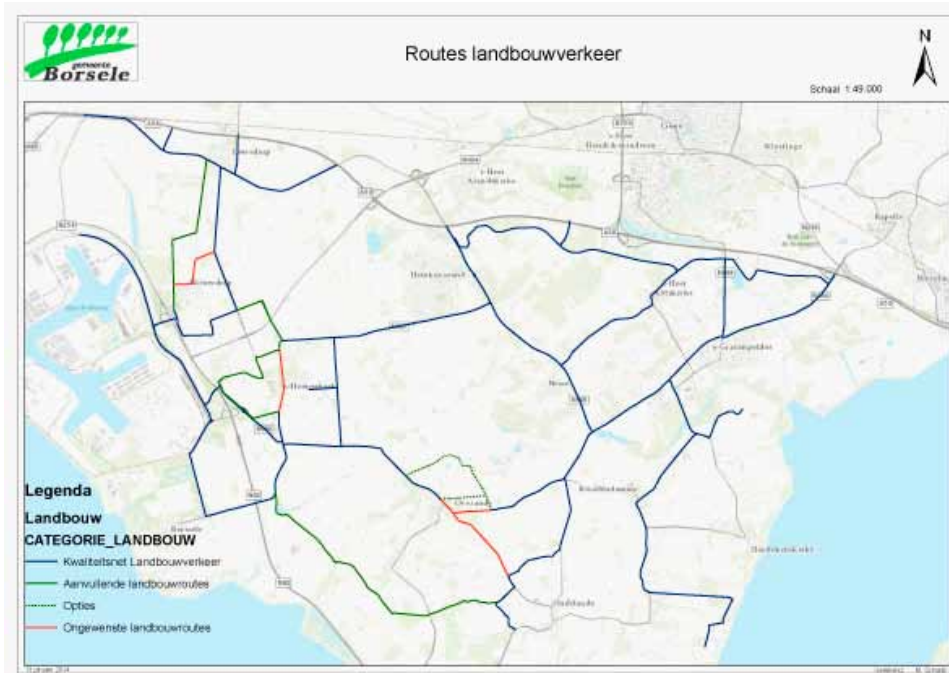
Door enkele dorpsraden zijn opmerkingen gemaakt over landbouwverkeer door hun dorpen. Daarover is een gesprek gevoerd met de loonbedrijven Op 't Hof (uit Oudelande) en Van den Dries (uit 's-Heerenhoek), met de CZAV-Boerenbond (uit 's-Heerenhoek), met de uienverwerkingsbedrijven MSP en Monie (uit Nieuwdorp), met de ZLTO en met het Waterschap Scheldestromen. Tijdens het gesprek zijn eerst de ervaren knelpunten gesignaleerd. In het tweede deel van het gesprek is samen gezocht naar mogelijke oplossingen. In onderstaande tabel en op de daaronder staande kaart staat het resultaat.



Tabel knelpunten en oplossingen landbouwverkeer

KNELPUNTEN	OPLOSSINGEN
1. Nieuwdorp: Herteweg: wegversmalling voor de vroegere school is wel erg smal en zorgt (vooral voor fietsers) voor gevaarlijke slalom van landbouwvoertuigen.	A. Wegversmalling vervangen door een andere vorm van snelheidsremming.
2. Nieuwdorp: Herteweg: buiten de bebouwde kom te smal voor grotere landbouwvoertuigen; daarom ook gebruik van route Havenweg - Lewedijk - Kasteelweg.	B. Verbreden Herteweg buiten bebouwde kom met grasbetonblokken of aanbrengen passeerplaatsen; route Havenweg - Lewedijk - Kasteelweg kan dan komen te vervallen.
3. Nieuwdorp: Coudorp: erg smal.	C. Verbreden Coudorp met grasbetonblokken of aanbrengen passeerplaatsen.
4. Nieuwdorp: Herteweg - bij bedrijven Monie/ MSP: er staan dagelijks 5 tot 8 carpoolers op de rabatstroken langs de weg.	D. Zorgen voor een passende oplossing op een andere locatie.
5. Nieuwdorp: Viaduct in Quarlespolder: het viaduct is te smal voor 2 voertuigen en het overzicht ontbreekt waardoor voertuigen elkaar niet kunnen zien, elkaar bovenop tegenkomen en elkaar dan niet kunnen passeren.	E. Aanbrengen signaleringslus in wegdek en aan iedere kant signaleringslicht.
6. 's-Heerenhoek: Beeldhoeveweg (CZAV): erg smal en feitelijk te smal als 2 voertuigen elkaar tegenkomen.	F. Aanbrengen passeerplaatsen
7. 's-Heerenhoek: Burgemeester Timansweg: kruispunt met Molendijk is gevaarlijk.	G. Aanbrengen accentuering van het kruispunt (als aanvulling op aangebrachte spiegel).
8. 's-Heerenhoek: Molendijk is te smal voor grotere landbouwmachines	H. Verbeteringen aanbrengen in een alternatieve route: verbreden Lange Noordweg met grasbetonblokken of aanbrengen passeerplaatsen.
9. Ovezande: Hoofdstraat: te smal voor grotere landbouwvoertuigen	Er zijn twee mogelijke opties: I: de Noldijk - Vrouwenpolderseweg, of ... J : de route Oud-Ovezandseweg - Vrouwenpolderseweg. Optie Noldijk vergt verbreding weg met grasbetonblokken of aanbrengen passeerplaatsen.
10. Ovezande: Nieuwstraat: overlast door landbouwvoertuigen	K: Afspraken met Op 't Hof over gebruik alternatieve routes onderlangs Ovezande: - oostelijk via de route Kruiputsedijk-Dierikweg - westelijk via de route Oudelandsepolderdijk-Weldijk-Hooglandsedijk L: Aanbrengen van enkele passeerstroken op smalle westelijke deel van de Weldijk.

## Kaart routes landbouwverkeer (zie bijlage F voor groter formaat)



De belangrijkste conclusies:

- Nieuwdorp: Landbouwverkeer door het dorp via de route Havenweg - Lewedijk - Kasteelweg kan worden beperkt door zowel Coudorp als het noordelijk deel van de Hertenweg buiten de kom te verbreden door het aanbrengen van grasbetonblokken of door passeerplaatsen aan te brengen.
- 's-Heerenhoek: Landbouwverkeer door 's-Heerenhoek kan worden beperkt door de Lange Noordweg te verbreden door het aanbrengen van grasbetonblokken of door passeerplaatsen aan te brengen; het landbouwverkeer hoeft dan niet meer door het dorp (via de Molendijk), maar kan westelijk om 's-Heerenhoek heen via de route Lange Noordweg - Borsselsedijk - Stoofweg - Middelburgsestraat - Heinkenszand seweg.
- Ovezande: Landbouwverkeer door de Nieuwstraat kan worden beperkt door gemaakte afspraken met loonwerkbedrijf Op 't Hof over gebruik alternatieve routes onder langs Ovezande:
  - oostelijk via de route Kruiputsedijk-Dierikweg
  - westelijk via de route Oudelandsepolderdijk-Weldijk-Hooglandsedijk (waarbij het wenselijk is dat er passeerstroken komen op het smalle westelijke deel van de Weldijk.Voor de beperking van het landbouwverkeer door de Hoofdstraat zijn twee mogelijke opties:
  - noordelijk via de Oud-Ovezandseweg en Vrouwenpolderseweg
  - nog noordelijker via de Noldijk en Vrouwenpolderseweg.

Over deze mogelijke oplossingen zal nader overleg plaatsvinden, waarbij naast betrokken bedrijven ook de betrokken dorpsraden en het waterschap betrokken zullen worden.

Daarnaast gaat de gemeente een bijeenkomst beleggen met ZLTO, CUMELA, de loonwerkbedrijven en de uienverwerkende bedrijven die zijn gevestigd binnen de gemeente over het zoveel mogelijk mijden van kernen en (indien dit niet mogelijk is) over een strikte naleving van de maximumsnelheid van 25 km/u door landbouwvoertuigen op de wegen binnen de bebouwde kommen van de gemeente Borsele. Hierbij zullen ook de dorpsraden worden uitgenodigd.



## 6. VRACHTVERKEER

### 6.1 Uitgangspunten

Door de gezamenlijke wegbeheerders in de provincie Zeeland is een Kwaliteitsnet Goederenvervoer Zeeland vastgesteld. Het Kwaliteitsnet is een samenhangend en selectief netwerk van verbindingen tussen economische centra waarover goederenvervoer op een vlotte en veilige manier kan worden afgewikkeld. Voor wat betreft de gemeente Borsele maken alleen de routes naar het bedrijventerrein Noordzak bij Heinkenszand en naar de bedrijventerrein aan de Schoorkenszandweg bij 's-Gravenpolder onderdeel uit van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Zeeland. Die routes zijn prima: ze gaan over gebiedsontsluitingswegen en lopen niet door woonkernen.

Uiteraard dient vrachtverkeer met een bestemming in de gemeente Borsele ter plaatse kunnen komen. Maar doorgaand vrachtverkeer door de Zak van Zuid-Beveland en door dorpskernen van de gemeente Borsele heen, moet zoveel mogelijk voorkomen worden.

Ook is het wenselijk dat parkerende vrachtwagens geen overlast veroorzaken in woonkernen. Daarom zijn in de volgende kernen adequate parkeerlocaties voor vrachtwagens aangewezen:

- Borssele: Quistenburg (bedrijventerrein).
- Heinkenszand: Meulwegje, Eigen Erf, Zwake, Noordland en Noordzak (bedrijventerreinen).
- Hoedekenskerke: Havenstraat (havenplateau).
- Kwadendamme: Sportweg (sportterrein).
- Ovezande: Rooneusdijk, Ovezandseweg (sportterrein).

### 6.2 Doelen

Zo weinig mogelijk (liefst geen) doorgaand vrachtverkeer door dorpskernen.

Zo weinig mogelijk (liefst geen) overlast van parkerende vrachtwagens in dorpskernen.

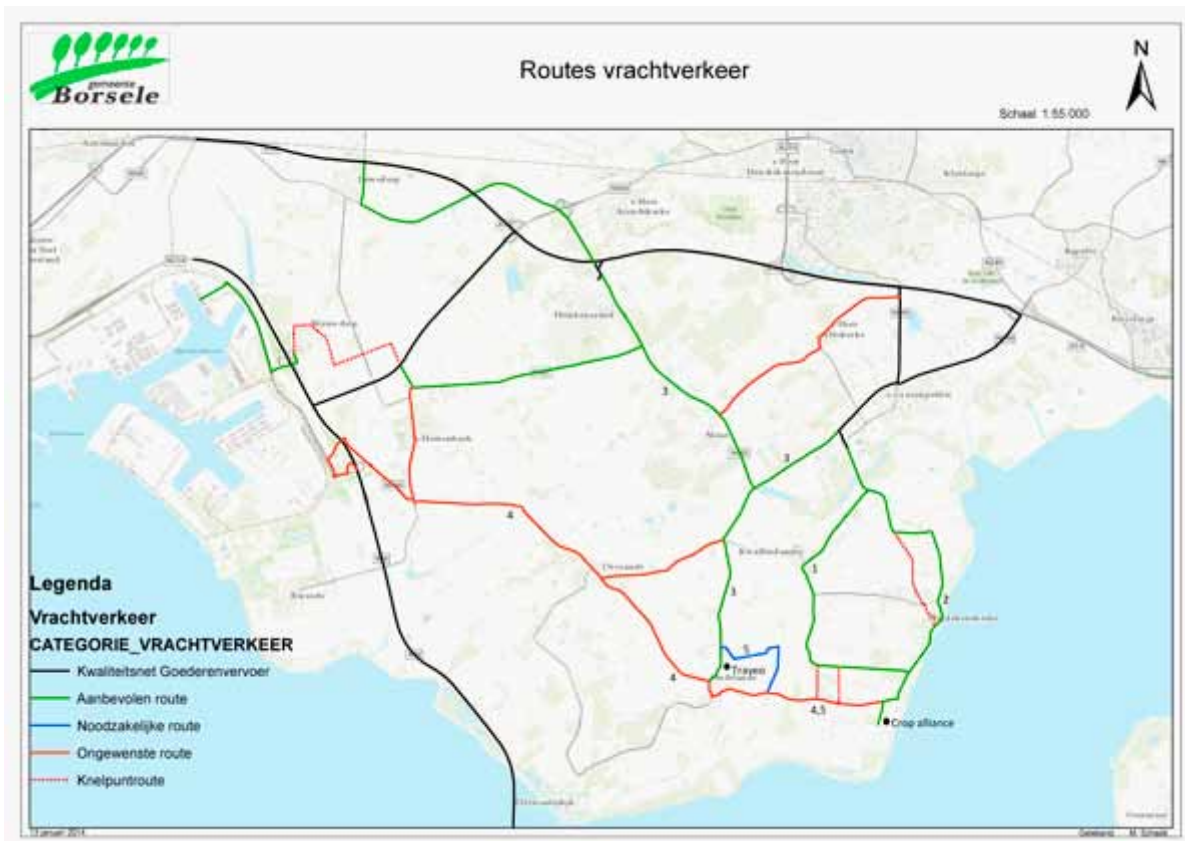
### 6.3 Knelpunten en maatregelen

Door enkele dorpsraden zijn opmerkingen gemaakt over vrachtverkeer door hun dorpen. Daarover is een gesprek gevoerd met transportbedrijf Traveo (uit Oudelande), met CROP (Baarland), met de uienverwerkingsbedrijven MSP en Monie (uit Nieuwdorp) en met het Waterschap Scheldestromen. Tijdens het gesprek zijn eerst de routes geïnterviewd die gebruikt worden door de bezoekende vrachtwagenchauffeurs van de (uien)bedrijven Crop Alliance, Monie en MSP en door Traveo. Vervolgens zijn de ervaren knelpunten gesignaleerd. In het laatste deel van het gesprek is samen gezocht naar mogelijke oplossingen. In onderstaande tabel en op de daaronder staande kaart staat het resultaat.

Tabel knelpunten en oplossingen vrachtverkeer

ROUTES	KNELPUNTEN	OPLOSSINGEN
1. Aanbevolen Aankomstroute voor Crop.	A. Ontbrekende fietspaden op route: Langeweegje - Kwadendamme - Baarland.	Aanleg fietspaden.
	B. Vrachtverkeer door Baarland via Nieuweweg en Burg. Vogelaarstraat door onduidelijke routeaanduiding in combinatie met foute adviezen route-navigatiesystemen.	Betere plaatsing en aanduiding op borden. Betere route-info op website Crop. Actieve instructie en route-informatie aan bezoekende vrachtvervoerders.
2. Aanbevolen Vertrekroute voor Crop.	C. Vrachtverkeer door Hoedekenskerke via Veerweg, Kerkstraat en 's-Gravenpoldersestraat door onduidelijke routeaanduiding in combinatie met foute adviezen route-navigatiesystemen.	Betere plaatsing en aanduiding op borden. Betere route-info op website Crop. Actieve instructie en route-informatie aan bezoekende vrachtvervoerders.
3. Aanbevolen Aankomst- en Vertrekroute Traveo.	D. Enige congestie in Middagspits bij kruispunt op N62 bij 's-Heerenhoek.	Verdubbeling N62 en nieuwe aansluiting bij 's-Heerenhoek.
4. Ongewenste Aankomst- en Vertrekroute voor Crop.	Vrachtverkeer door: E. Baarland: Slotstraat, Schansstraat. F. Oudelande: Lindestraat, Burg. van Lierestraat, Doelstraat. G. Ovezande: Nieuwstraat en Hoofdstraat.	Verbod doorgaand vrachtverkeer door 's-Heerenhoek en Ovezande (Nieuwstraat en Hoofdstraat). Aanpassing bewegwijzering op N666 bij 's-Gravenpolder en bij afslag richting Nisse en bij 's-Heerenhoek. Afspraak met Traveo en Crop over duidelijke route-instructies aan chauffeurs om te rijden via route 1, 2 en 3.
5. Noodzakelijke route van Traveo naar Crop (vice versa).	Vrachtverkeer door: E. Baarland: Slotstraat, Schansstraat.	Geen. Zijn meestal lege vrachtwagens van Traveo naar Crop vice versa. Afspraken maken met Traveo dat ze chauffeurs instrueren echt rustig door Baarland te rijden en niet door Oudelande.
6. Aanbevolen Aankomst- en Vertrekroute voor Monie en MSP.	H. Vrachtverkeer vanaf A58 slaat op N62 af bij 's-Heerenhoek en rijdt vervolgens door Nieuwdorp.	Zorgen voor adequate bewegwijzering op nieuwe kruispunt (Nieuwdorp rechtdoor).
7. Aanbevolen Aankomst en Vertrekroute voor Kloosterboer.	I. Vrachtverkeer vanuit tunnel rijdt op postcode/navigatie eerst Nieuwdorp in om dan Kloosterboer te gaan zoeken en moet dan gaan draaien en keren op Herteweg.	Duidelijke routeborden naar Kloosterboer onderaan afrit van N254 bij Nieuwdorp. Actieve instructie en route-informatie aan bezoekende vrachtvervoerders.

*Kaart routes vrachtverkeer (zie bijlage G voor groter formaat)*



Over de voorgestelde oplossingen voor deze knelpunten zal nader overleg plaatsvinden, waarbij naast betrokken bedrijven ook de betrokken dorpsraden en het waterschap betrokken zullen worden.

Daarnaast gaat de gemeente een bijeenkomst beleggen met TLN, EVO, de vrachtvervoerbedrijven en de uienverwerkende bedrijven die zijn gevestigd binnen de gemeente over het zoveel mogelijk mijden van kernen en (indien dit niet mogelijk is) over een strikte naleving van de maximumsnelheid van 30 km/u door vrachtwagens op de wegen binnen de bebouwde kommen van de gemeente Borsele.



## 7. OPENBAAR VERVOER

### 7.1 Uitgangspunten

De provincie Zeeland gaat in 2014 het busvervoer aanbesteden voor de periode 2015-2025. Er zal onderscheid worden gemaakt tussen een vast net en een flexnet. Het vaste net bestaat uit een kernnet, een spitsnet, een scholierennet, de buurtbus en een toeristennet. Het flexnet biedt vraagafhankelijk vervoer in de vorm van de regiotaxi die ook wordt ingezet voor het gemeentelijk WMO-vervoer. Het vaste net zal worden aanbesteed door de provincie, het flexnet door de gemeenten. De buurtbussen van het vaste net zullen echter gereden worden door vrijwilligers. Het busvervoer van het vaste net (grotere en kleinere bussen) en de regiotaxi van het flexnet (kleinere bussen) moeten beide goed toegankelijk zijn, ook voor rolstoelers. De normen voor de toegankelijkheid van de haltes en overstaphaltes zullen nog worden aangepast aan het nieuwe OV-systeem.

De huidige lijnen 10, 20, 23, 25 zal en 50 zullen blijven bestaan. De huidige lijnen 21 en 51 zullen worden omgevormd van vaste twee lijnen naar drie buurtbuslijnen:

- Lijn 196: Tolplein-Ellewoutsdijk v.v. (Borsele, Driewegen, Ellewoutsdijk).
- Lijn 197: Tolplein-Baarland v.v. (Ovezande, Oudeland, Baarland, Scheldenoord.)
- Lijn 198: Tolplein-Heinkenszand v.v. ('s-Heerenhoek, Nieuwdorp, Lewedorp, Stelleplas, Heinkenszand)

De haltes van deze lijnen zullen stapsgewijs toegankelijk worden gemaakt. Zodra er duidelijkheid is over de hiervoor te hanteren normen, zal hiermee worden gestart.

### 7.2 Doelen en acties

- Blijven ijveren voor het behoud van vaste buslijnen.
- Meewerken aan de beoogde integratie van regiotaxi en het OV-flexnet.
- Meewerken aan onderzoeken van de provincie naar de mogelijkheden van het inzetten van een servicebus.
- Via de gemeentelijke vacaturebank en bij de dorpsraden aandacht geven aan de werving van vrijwilligers voor buurtbussen.
- Toegankelijk maken van de haltes binnen de bebouwde kommen volgens de aangepaste normen voor nieuwe OV-systeem.
- Zorgen voor voldoende fietsparkeervoorzieningen bij bushaltes.

## 8. SCHOOLOMGEVINGEN

### 8.1 Uitgangspunten

Bekend is dat het altijd wat hectisch is bij het halen en brengen van kinderen bij de basisschool. Er doen zich regelmatig onveilige situaties voor, maar gelukkig gebeuren er bijna nooit ongelukken.

Toch is er een aantal eenvoudige uitgangspunten voor het bevorderen van verkeersveiligheid in de schoolomgeving. Veilig Verkeer Nederland heeft ze samengevat in 10 Gouden regels voor een veilige schoolomgeving:

1. De route naar de school is veilig voor fietsers en voetgangers.
2. De straat voor de school is veilig: weinig (of geen) autoverkeer; stapvoets rijden.
3. Er is een veilige oversteekplaats: liefst met een plateau.
4. Er is een veilige schooluitgang: hekjes op de stoep verhinderen dat ze zo de straat oprennen.
5. Kinderen hebben onbelemmerd uitzicht: ongeveer 25 meter links en rechts een stop- en parkeerverbod, in ieder geval aan de zijde van de schooluitgang.
6. Voor ouders is er voldoende wachtruimte: op de stoep of op het schoolplein.
7. Er zijn fietsparkeerplaatsen voor ouders.
8. Ook voor de kinderen is er een goede fietsenstalling met voldoende rekken.
9. De schoolbus krijgt de beste parkeerplaats: bereikbaar zonder oversteken.
10. De school heeft een aanspreekpunt voor verkeer: een verkeersouder of verkeerscommissie.

Daarnaast is het zaak te bevorderen dat ouders, kinderen en leerkrachten zich netjes gedragen in het verkeer rond de school. Het ROV Zeeland en VVN hebben hiervoor diverse instrumenten, materialen, acties en campagnes ontwikkeld, die in Zeeland worden 'uitgerold'.

Doelgroep	Materialen / Acties / Programma's
Kleuters (0-4 jaar)	JONGleren (leskist met verkeerseducatie-materiaal)
Leerlingen basisschool (4-12 jaar)	'Coole kop, helm op' (fietshelmcampagne)
	'Op voeten en fietsen' (landelijke actiedag VVN voor groep 8)
	'Van 8 naar 1' (voorbereiding op fietsrit naar middelbare school)
	ZVL - het Zeeuws Verkeersveiligheids Label (gestructureerde aanpak van verkeerseducatie op scholen)
	Verkeersexamen (jaarlijks voor groep 7)

### 8.2 Doelen en aanpak

De gemeente wil dat de schoolomgevingen in Borsele verkeersveilig zijn, d.w.z. voldoen aan de 10 gouden regels van VVN. In 2014 vindt er een screening van de schoolomgevingen plaats, samen met de school.

De gemeente zal peuterspeelzalen en basisscholen in de gemeente krachtig stimuleren om deel te nemen aan de verschillende activiteiten en campagnes van het ROV Zeeland gericht op leerlingen van de basisschool.

## 9. WINKELSTRATEN

### 9.1 Uitgangspunten

In Borsele zijn drie winkelstraten: een in Heinkenszand (Dorpsstraat) en twee in 's-Gravenpolder ('s-Gravenstraat en Magnoliastraat). In deze straten komen verschillende verkeersfuncties samen: rijdende en parkerende auto's, rijdende en parkerende fietsers, voetgangers lopend van huis of vanaf hun geparkeerde auto of fiets naar de winkel v.v.

Uitgangspunt voor de inrichting van de beschikbare (verkeers)ruimte in een winkelstraat moet zijn dat voetgangers - incl. ouders met een buggy, (oudere) mensen slecht ter been en met rollator, rolstoelers en slechtzienden - het primaat hebben: er hoort altijd voldoende ruimte - minimaal 1,00 meter maar bij voorkeur 1,50 meter of meer - te zijn voor hen om de winkel veilig te bereiken. Ook voor hen die met de fiets of de auto zijn gekomen.

Daarna is er ruimte nodig voor (rijdende en parkerende) fietsers.

Ten derde is er - indien mogelijk - ruimte nodig voor rijdende auto's. Aangezien winkelstraten vanwege hun functie (met veel overstekende voetgangers) altijd een 30 km/u regiem moeten hebben, kunnen auto's en fietsers op de weg gemengd worden en hoeven er geen aparte fietsvoorzieningen te worden aangebracht op de straat. Het is dan ook zaak dat de inrichting van de weg ervoor zorgt - vanwege de (overstekende) voetgangers en fietsers - dat het autoverkeer er uiterst rustig, liefst stapvoets, rijdt.

Tenslotte is er - indien mogelijk - ruimte nodig voor parkerende automobilisten. Waar autoparkeren mogelijk is, dan wel in de vorm van langsparkeren (geen schuine parkeerhavens, vanwege gevaar met achteruitsteken). Als het niet dichtbij de deur van de winkels kan, dan dus maar wat verder weg - parkeerruimte voor auto's mag immers niet ten koste gaan van voetgangers en fietsers; bovendien kunnen ook automobilisten wel een klein stukje lopen (en in Borsele hoeft dat echt nergens erg ver te zijn).

Obstakels in de vorm van geplaatste borden, uithangborden, fietsenrekken, afvalbakken, lantaarnpalen, straatmeubilair, e.d. dienen zodanig geplaatst te zijn dat een vrije ruimte van minimaal 1,0 meter maar bij voorkeur meer wordt gegarandeerd. Voetgangers dienen door de aanwezige obstakels niet gedwongen te worden om gebruik te maken van de eventueel aanwezig rijbaan voor het gemotoriseerde en fietsverkeer.

Ook hoogteverschillen verdienen aandacht. Een winkelstraat zonder hoogteverschillen tussen trottoir en rijbaan (in ieder geval ter plekke van de winkels) is wenselijk voor zowel voetgangers als ouders met een buggy, (oudere) mensen slecht ter been en met rollator, rolstoelers en slechtzienden. Zonder hoogteverschillen kan overal zonder beperking worden overgestoken. Waar dat niet mogelijk is moet er op strategische locaties gezorgd worden voor oversteken op gelijk niveau.

### 9.2 Doelen

Primair doel is dat er in winkelstraten voldoende ruimte is voor voetgangers (incl. ouders met een buggy, (oudere) mensen slecht ter been en met rollator, rolstoelers en slechtzienden).

Secundair doel is dat er voldoende ruimte is voor (rijdende en parkerende) fietsers.

Ten derde moet er - indien mogelijk - in winkelstraten voldoende ruimte zijn voor de rijdende auto.

Tenslotte is het doel dat er ook voldoende ruimte is voor de parkerende automobilisten.

### 9.3 Knelpunten en maatregelen

#### Dorpsstraat - Heinkenszand

Door MiVaBel (Minder Validen Belangengroep) en de Dorpsraad van Heinkenszand zijn voor de Dorpsstraat (en omgeving) in Heinkenszand in 2012 diverse knelpunten geïnventariseerd op het gebied van de toegankelijkheid van winkelvoorzieningen en overige voorzieningen voor voetgangers: zie *Rapport onderzoek toegankelijkheid Dorpsstraat en omgeving Heinkenszand*, 2012. Een structurele oplossing van deze knelpunten - waardoor de voetgangers voldoende ruimte krijgen (zie uitgangspunten in paragraaf 9.1) - vergt de herinrichting van delen van de Dorpsstraat. De gemeente wil dit met voorrang oppakken (zie hoofdstuk 12).

#### 's-Gravenstraat - 's-Gravenpolder

Door de Dorpsraad in 's-Gravenpolder is aangegeven dat er op vrijdag- en zaterdagavond op de 's-Gravenstraat ter hoogte van het chinees wokrestaurant een gebrek is aan parkeerplaatsen. Gesuggereerd is om een stuk van het trottoir te halen en daar extra autoparkeerplaatsen te maken. Dit is echter contrair aan de uitgangspunten om voldoende ruimte te bieden aan voetgangers. Bovendien is er wel voldoende parkeerruimte, maar dan iets verderop. Om desondanks eventuele overlast te bestrijden, zal met de politie de afspraak gemaakt worden om hier geregeld handhavend op te treden.

#### Magnoliastraat - 's-Gravenpolder

Door de Dorpsraad van 's-Gravenpolder is ook verzocht om de achterdeur van de Zwake (bij parkeerterrein aan Egelantierstraat) open te stellen, zodat parkeerruimte aan de voorkant (bij Magnoliastraat) vrij komt die kan worden benut door bezoekers van de winkels die zijn gevestigd aan het Klimopplein. De gemeente heeft dit aangekaart bij R&B Wonen.



## 10. WEGBEHEER

### 10.1 Gepland onderhoud

Voor de planning van het onderhoud van de wegen werkt de gemeente met een Meerjarenplanning Infrastructuur, waarin werkzaamheden aan riool, wegen, groen en openbare verlichting integraal op elkaar zijn afgestemd. Dit maakt het mogelijk om werk met werk te maken en zorgt ervoor dat de hinder voor omwonenden tot een minimum beperkt wordt. De geplande rioolwerkzaamheden (zoals vastgelegd in het gemeentelijk rioleringsplan, GRP 2012-2017) en de jaarlijkse wegininspecties die door de afdeling woonomgeving worden uitgevoerd, zijn leidend bij het opstellen van de meerjarenplanning. Uiteraard zullen bij de voorbereiding van het geplande onderhoudswerkzaamheden de nieuwe basiskennmerken voor de inrichting van wegen (CROW-publicatie 315) als uitgangspunt dienen. De werkzaamheden in de meerjarenplanning worden gedekt uit de voorzieningen riool, wegen, groen, openbare verlichting en sportvelden. De meerjarenplanning geeft een overzicht voor een periode van vijf jaar en wordt jaarlijks door de gemeenteraad vastgesteld. In de reguliere begrotingspost wegenbeheer is rekening gehouden met klein onderhoud en onvoorziene werkzaamheden. Als blijkt dat er toch extra geld nodig is (bijvoorbeeld door extreme vorstschade) dan wordt een voorstel tot extra krediet aan de gemeenteraad voorgelegd.

### 10.2 Klachten

Burgers en bedrijven kunnen klachten over verkeersveiligheid en over de kwaliteit van de openbare ruimte op diverse manieren melden: via de telefoon of een email en ook via de speciale app *BuitenBeter*. Deze app biedt ook de mogelijkheid om een foto mee te zenden. Zo ziet de gemeente direct of het bijvoorbeeld om een losse stoeptegels, slecht wegdek, vernielingen of kapotte straatverlichting gaat. Ook is direct duidelijk waar het probleem zich voor doet. Betreffende medewerkers kunnen zo sneller actie ondernemen om het probleem op te lossen. Daarnaast kan via de website [www.OVstoringZeeland.nl](http://www.OVstoringZeeland.nl) ook rechtstreeks een storing aan de openbare verlichting worden gemeld.

Meldingen en klachten van burgers en bedrijven worden door de afdeling woonomgeving in een "serviceregistratie" verwerkt. In de registratie wordt aangegeven wanneer de klacht is ontvangen, wat er met de klacht is gedaan, hoe de terugkoppeling heeft plaatsgevonden aan indiener van de klacht en of de klacht wel/of niet naar tevredenheid is afgehandeld. De doelstelling is dat klachten binnen 7 werkdagen zijn afgehandeld, maar in ieder geval binnen 10 werkdagen. Een en ander is logischerwijs ook afhankelijk van beschikbaarheid van materialen en (indien aan de orde) de beschikbaarheid van de aannemerij.

### 10.3 Gladheidsbestrijding

In het Gladheidsbestrijdingsplan heeft de gemeente vastgelegd hoe de gladheidsbestrijding in Borsele is georganiseerd. Voor het opstellen ervan is gebruik gemaakt van de nieuwste CROW-publicatie over gladheidsbestrijding. Uitgangspunt van het plan is waarborging van de verkeersveiligheid. In het Gladheidsbestrijdingsplan zullen de volgende primaire strooi-routes worden opgenomen:

- de hoofdverkeersroutes
- de fietsroutes
- de ontsluitingswegen naar de wijken
- de wegen waaraan de scholen zijn gelegen
- de wegen waaraan verzorgingstehuizen en seniorenwoningen zijn gelegen



# 11. MONITORING EN VOORTGANGSOVERLEG

## 11.1 Uitgangspunten

Verkeer en verkeersveiligheid blijken in veel gemeenten onderwerpen waarop burgers de gemeente het meest aanspreken. Jaarlijks kloppen dan ook vele burgers bij een gemeente aan om melding te maken van een verkeersonveilige situatie: “het kruispunt is onveilig”, “de auto’s rijden te hard”, “er is te weinig ruimte voor fietsers”, “het is te druk om de straat veilig over te steken”, “de kinderen kunnen niet veilig naar school fietsen”, ... Dit gebeurt meestal via de telefoon of per email.

Een gemeente hoort deze meldingen stuk voor stuk serieus te nemen en de gemeente Borsele doet dit ook. Maar het beoordelen van deze ‘aanspraken’ van (groepen) burgers is vaak lastig. Er is feitelijke informatie voor nodig. En er hoort een waardering en afweging van die feiten plaats te vinden: is er reden om in te grijpen of niet, en zo ja hoe? Die afweging hoort plaats te vinden op basis van objectiviteit en niet op basis van de kracht waarmee de wensen geuit worden. Immers, niet wie het hardst roept, moet zijn zin krijgen - er hoort sprake te zijn van gelijke behandeling op basis van een objectieve beoordeling.

Daarom is in dit GVVP een beoordelingskader opgenomen en is er een monitoringprogramma opgesteld om periodiek feitelijke informatie over het verkeer in de gemeente te verzamelen.

Daarnaast zal ook de voortgang in de gestelde beleidsdoelen gemonitord worden.

## 11.2 Doelen

De gemeente:

- neemt meldingen van verkeersonveilige situaties en meldingen van verkeersoverlast serieus en beoordeelt deze zoveel mogelijk aan de hand van een objectief beoordelingskader;
- voert een monitoringprogramma uit om periodiek feitelijke informatie te verzamelen over de verkeerssituatie in de kernen van Borsele;
- monitort de voortgang van het beleid (conform principes van SMART) ten behoeve van jaarlijkse voortgangsrapportages en een tussentijdse evaluatie die plaats vindt 5 jaar na vaststelling van het GVVP.

## 11.3 Aanpak

### Beoordelingskader

Om te kunnen beoordelen of er te hard gereden wordt en of het te druk wordt in een straat, moeten er normen worden vastgesteld. Het vaststellen van normen gebeurt in steeds meer GVVP's. Onderstaande normen zijn vergelijkbaar met die uit bijv. het GVVP van de gemeente Tholen.

Indicator	Norm
snelheid gemotoriseerd verkeer in 30 km/u straten:	
% dat sneller rijdt dan 40 km/u	< 30%
% dat sneller rijdt dan 50 km/u	< 5%
snelheid gemotoriseerd verkeer in 50 km/u straten:	
% dat sneller rijdt dan 55 km/u	< 30%
% dat sneller rijdt dan 60 km/u	< 5%
intensiteit gemotoriseerd verkeer:	
in 30 km/u straten	< 2.500 mvt/etm
in 50 km/u straten	< 7.000 mvt/etm

### Monitoring verkeer

De gemeente gaat de ontwikkeling van de snelheid en intensiteit van het gemotoriseerd verkeer op de belangrijkste ontsluitingswegen van de dorpen nauwgezet monitoren, door eens per twee jaar in een vaste periode gedurende een vast aantal dagen metingen uit te voeren. Het betreft de volgende wegen:

Plaats	Straat
Borssele	Kaaiweg Monsterweg
's-Gravenpolder	Goesestraatweg 's-Gravenstraat Populierestraat
's-Heerenhoek	's-Heerenhoeksedijk Kuijpersdijk Molendijk
Heinkenszand	Clara's Pad Eendvogelstraat Guldenroedestraat Stenevate
Kwadendamme	Langeweegje Siguitsedijk
Lewedorp	Postweg
Nieuwdorp	Hertenweg
Ovezande	Hoofdstraat Nieuwstraat

### Monitoring beleid

De gemeente zal de voortgang van het beleid nauwgezet monitoren. Die monitoring betreft:

- de hoofddoelen van het verkeers- en vervoersbeleid (zie paragraaf 1.3):
  - de bereikbaarheid van kernen en voorzieningen:
    - registratie van knelpunten via jaarlijks voortgangsoverleg met dorpsraden, adviesraden en maatschappelijke organisaties
  - de verkeersveiligheid van verkeersdeelnemers:
    - analyse van geregistreerde verkeersongevallen/verkeersslachtoffers, registratie van knelpunten via jaarlijks voortgangsoverleg met dorpsraden, adviesraden en maatschappelijke organisaties
  - de leefbaarheid in de kernen en het buitengebied:

registratie van knelpunten via jaarlijks voortgangsoverleg met dorpsraden, adviesraden en maatschappelijke organisaties

- de andere doelen:
  - herinrichting van wegen conform basiskenmerken (zie de paragrafen 2.2 en 3.2)
  - sanering verkeersborden in dorpen (zie paragraaf 3.4)
  - inzet van verkeershandhaving op onveilige locaties (zie paragraaf 3.5)
  - medewerking verlenen aan gedragscampagnes (zie paragraaf 3.5)
  - medewerking verlenen aan wijkgerichte aanpak (zie paragraaf 3.6)
  - oplossen knelpunten fietsroutenetwerken (zie paragraaf 4.2)
  - terugdringen doorgaand landbouwverkeer uit kernen (ze paragraaf 5.2)
  - terugdringen doorgaand vrachtverkeer uit kernen (zie paragraaf 6.2)
  - zorgen voor voldoende vrachtwagenparkeerplaatsen (zie paragraaf 6.2)
  - ijveren voor behoud van goede busverbindingen (zie paragraaf 7.2)
  - verbetering verkeersveiligheid schoolomgevingen (zie paragraaf 8.2)
  - stimuleren deelname peuterspeelzalen en scholen aan verkeerseducatie (zie paragraaf 8.2)
  - verbeteren toegankelijkheid winkelstraten voor voetgangers (zie paragraaf 9.2)
  - adequaat wegbeheer (zie paragraaf 10.1)
  - adequate afwikkeling van klachten (zie paragraaf 10.2)
  - adequate gladheidsbestrijding (zie paragraaf 10.3)
  - jaarlijks voortgangsoverleg met dorpsraden, adviesraden en maatschappelijke organisaties (zie paragraaf 11.4)
  - jaarlijkse voortgangsrapportages aan de raad (zie paragraaf 11.4)

#### 11.4 Voortgangsoverleg

In het kader van het opstellen van dit GVVP zijn gesprekken gevoerd met de dorpsraden en enkele maatschappelijke organisaties (zie hoofdstuk 1). De gemeente wil dit continueren en voortaan eenmaal per jaar een voortgangsoverleg voeren, waarbij ook de aanpak van de knelpunten die tijdens de eerdere gesprekken zijn opgesteld (zie bijlage A) met elkaar besproken kunnen worden. Uiteraard kunnen dan ook eventuele nieuwe knelpunten gemeld worden, welke daarna objectief beoordeeld zullen worden. Voor dit voortgangsoverleg zullen vertegenwoordigers van alle dorpsraden, de Seniorenraad, de Jongerenraad, CUMELA, de BZZB, de Fietsersbond, MIVABEL, VVN en ZLTO worden uitgenodigd, en ook het ROV Zeeland, de Politie, het Waterschap en de Provincie.

Ook zullen we naar een vorm zoeken om een vertegenwoordiger namens de dorpsraad te betrekken bij de jaarlijkse schouwrondes van de buitendienst in de verschillende dorpen.

Daarnaast zal de raad op de hoogte gehouden worden over de voortgang via:

- de reguliere periodieke bijpraatsessies met de portefeuillehouder
- via de jaarrekeningen/Prorap
- via een jaarlijkse voortgangsrapportage specifiek over de uitvoering van het GVVP (zie voorgaande paragraaf)

## 12. UITVOERINGSPROGRAMMA

De beoogde herinrichting van de wegen conform de basiskenmerken zal in principe plaatsvinden via 'werk-maken-met-werk' in het kader van de Meerjarenplanning Infrastructuur. Los daarvan zijn er zes knelpunten die de gemeente met prioriteit wil aanpakken:

- Borssele - Kaaiweg/Monsterweg: herinrichten kruispunt ter ondersteuning van de hoofdonthoudingsroute via de Kaaiweg: 2014.
- Borssele - Monsterweg: aanpassen inrichting westelijk deel conform basiskenmerken erftoegangsweg: 2015.
- Heinkenszand - Clara's Pad: herinrichting weg tussen Dorpsstraat en Kraaiendijk conform basiskenmerken erftoegangsweg, incl. kruispunt met Kraaiendijk/Noord landseweg/Boerendijk: 2015.
- Ovezande - Hoofdstraat: aanpassen inrichting conform basiskenmerken erftoegangsweg, incl. verbod voor doorgaand vrachtverkeer: 2016.
- Heinkenszand - Dorpsstraat: herinrichting van de straat, incl kruispunt met Kerkstraat/Warande: 2017.
- 's-Heerenhoek - Molendijk: aanpassen inrichting conform basiskenmerken erf toegangsweg: 2018.

Voor de uitvoering van deze projecten is nog geen budget gereserveerd. In de komende jaren zal de gemeenteraad hiervoor per project aanvullende voorstellen ontvangen.