

# **Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan**

# **VEERE**

Maart 2017

<b>1. Aanleidingen en totstandkoming GVVP .....</b>	<b>1</b>
1.1 Aanleidingen voor een GVVP .....	1
1.2 Totstandkoming GVVP.....	1
<b>2. Visie en beleidsdoelen .....</b>	<b>3</b>
2.1 Visie .....	3
2.2 Beleidsdoelen .....	4
<b>3. Wegenstructuur .....</b>	<b>5</b>
3.1 Uitgangspunten en doelen .....	5
3.2 Toekomstige wegenstructuur buiten de bebouwde kom (bubeko) .....	6
3.3 Toekomstige wegenstructuur binnen de bebouwde kom (bibeko).....	8
3.4 Verdere uitwerking.....	9
3.5 Maatregelen op korte termijn.....	9
<b>4. Verkeersveilige inrichting van wegen .....</b>	<b>11</b>
4.1 Basiskenmerken .....	11
4.2 Verkeersveiligheid .....	12
4.3 Beoordeling en prioritering wegen .....	12
4.4 Veilige kruispunten en oversteekpunten .....	14
4.5 Gebruik van verkeersborden.....	15
4.6 Veilige schoolomgevingen en verkeerseducatie .....	16
4.7 Handhaving en campagnes .....	16
4.8 Buurtgerichte aanpak.....	17
<b>5. Uitstekende loop- en fietsroutes en voldoende fietsparkeerplaatsen.....</b>	<b>18</b>
5.1 Uitstekende looproutes.....	18
5.2 Uitstekende fietsroutes .....	19
5.3 Voldoende fietsparkeerplaatsen .....	21
<b>6. Voldoende autoparkeerplaatsen en investeren in onthaalplaatsen .....</b>	<b>23</b>
<b>7. Inzet voor behoud vaste buslijnen en investeren in duurzaam vervoer .....</b>	<b>25</b>
7.1 Inzet voor behoud vaste buslijnen .....	25
7.2 Investeren in duurzaam vervoer .....	25
<b>8. Adequaat beheer en onderhoud van weginfrastructuur .....</b>	<b>27</b>
8.1 Gepland beheer en onderhoud .....	27
8.2 Meldingen en klachten: niet-gepland onderhoud .....	27
8.3 Gladheidsbestrijding.....	27
<b>9. Uitvoeringsprogramma en budgetten .....</b>	<b>28</b>
<b>10. Monitoring en evaluatie van het beleid .....</b>	<b>30</b>
10.1 Monitoring.....	30
10.2 Evaluatie .....	31

**Bijlagen:**

1. Lijst met geraadpleegde documenten
2. Lijsten raadsfracties, stads- en dorpsraden, ondernemersverenigingen en andere organisaties
3. Schouw-verslagen
4. Beleidsagenda en visie
5. Voorbeelden weginrichtingen
6. Beoordeling kruispunten en voetgangersoversteken
7. Beoordeling schoolomgevingen
8. Categorisering wegen binnen de bebouwde kom
9. Investeringsprogramma GVVP

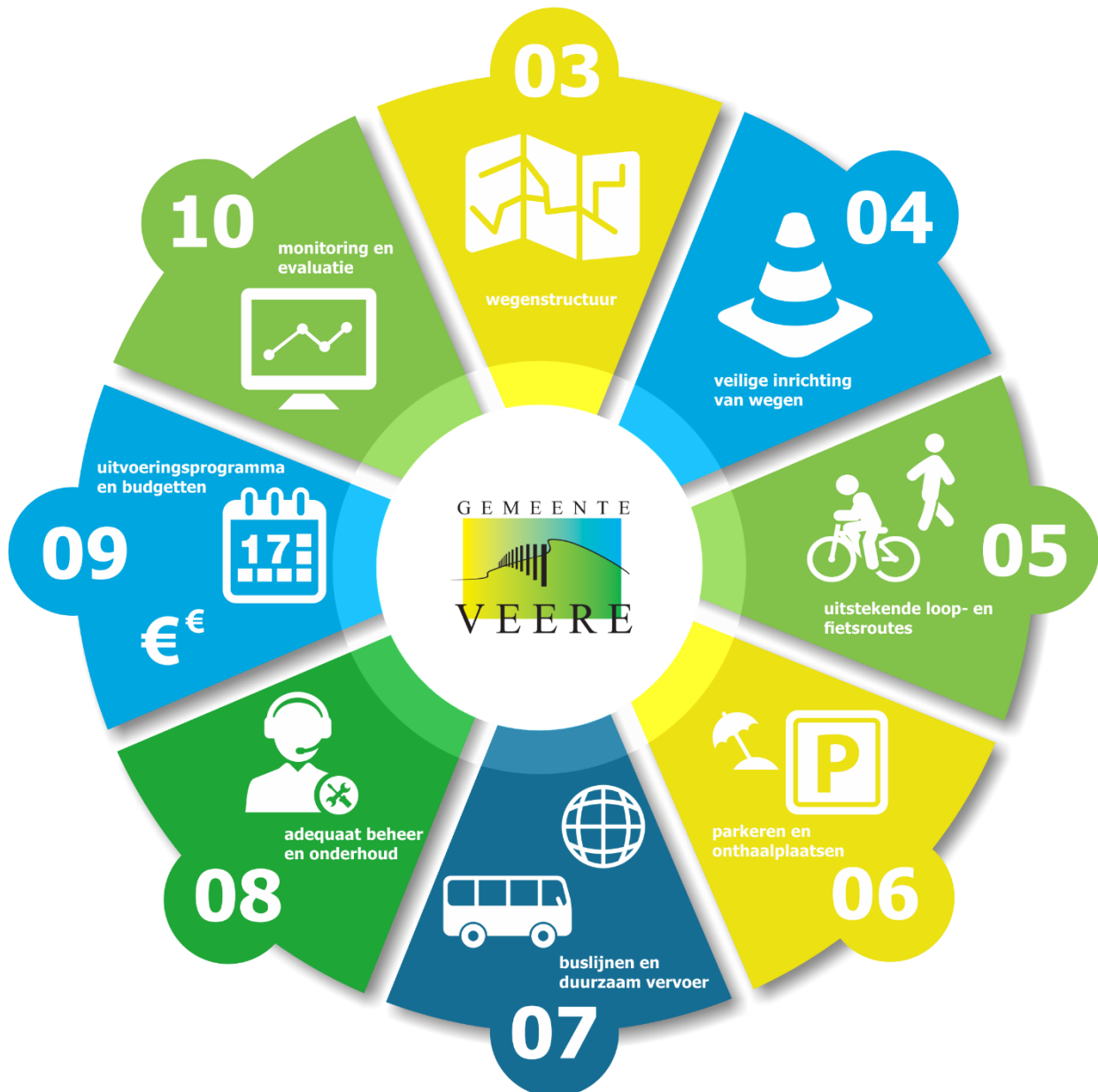
01

aanleiding en totstandkoming

02

visie en beleidsdoelen

# GVVP VEERE



# 1. Aanleidingen en totstandkoming GVVP

## 1.1 Aanleidingen voor een GVVP

Er zijn verschillende redenen waarom Veere een GVVP wil, die we kunnen samenvatten onder de noemer 'omgaan met dynamiek'. Want Veere moet zien te dealen met verschillende vormen van dynamiek:

- de dynamiek van het toerisme in de kustzone, door groei en verandering van het toeristisch aanbod, langere verblijfsduur van toeristen, e.d., die druk zetten op bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in de kustzone, de kernen en op het platteland
- de dynamiek van wijzigende verkeersstromen, door de aanleg van de N57 en de daarop aansluitende nog lopende discussie over de ideale ontsluiting van de kustzone
- de dynamiek van een groeiend gebruik van de elektrische fiets door ouderen (eigen bewoners en toeristen); de opkomst van de elektrische auto; de speed-pedelec; de ...
- de dynamiek van steeds mondiger wordende burgers (dorps- en stadsraden), bedrijven (ondernemersverenigingen) en maatschappelijke organisaties, met uitgesproken meningen over verkeer(sveiligheids)problemen en -oplossingen
- de dynamiek van de politiek, met politieke partijen met uiteenlopende standpunten/belangen/voorkeuren/wensen, versus de noodzaak van consistent beleid met lange-termijn doelen, duidelijke kaders en een uitvoeringsprogramma

Verschiede soorten dynamiek, onderling gerelateerd. Het nieuwe GVVP moet daar goed mee kunnen dealen, moet daar een samenhangend, uitvoeringsgericht en richtinggevend beleidskader voor bieden.

## 1.2 Totstandkoming GVVP

Bij het opstellen van het GVVP zijn veel stakeholders geraadpleegd in fasen en op een manier die recht deed aan hun rol en die maximaal bijdroeg aan een efficiënt proces en aan het bereiken van een zo breed mogelijk intern en extern draagvlak voor het GVVP. Het proces verliep in vier fasen:

- Fase 1: inventarisatie knelpunten en wensen (medio augustus - medio september 2015)
- Fase 2: opstellen beleidsagenda (medio september - december 2015)
- Fase 3: uitwerking GVVP (januari - augustus 2016)
- Fase 4: vaststelling GVVP (september- december 2016)

### **Fase 1: inventarisatie knelpunten en wensen**

#### *Documentenanalyse*

We analyseerden relevante cijfers, feiten, plannen en documenten (zie overzicht in bijlage 1). Deze analyse gebruikten we om een goed beeld te krijgen van de verkeersproblematiek en als basis en achtergrondinformatie voor de gesprekken die we voerden.

#### *Gesprekken*

Voor het inventariseren van de belangrijkste knelpunten en wensen voerden we gesprekken met, en vroegen informatie op bij, een brede groep betrokken personen en partijen:

- de wethouder
- de raadsfracties
- betrokken ambtelijke diensten
- stads- en dorpsraden
- plaatselijke ondernemersverenigingen
- de Federatie Ondernemersverenigingen Veere

- hulpdiensten
- CUMELA, Fietsersbond, Horeca Nederland, RECRON, Veilig Verkeer Nederland, VeKaBo, ZLTO

De door deze partijen aangedragen knelpunten en wensen legden we vast op schrift. Deze lijsten legden we vervolgens ter correctie en nadere aanvulling voor aan de betreffende organisaties. De definitieve lijsten zijn als bijlage 2 opgenomen bij het GVVP.

### **Fase 2: opstellen beleidsagenda en visie**

De geïnterviewde knelpunten en wensen zijn vervolgens geanalyseerd: welke horen bij elkaar, welke worden vaak genoemd, welke lijken het belangrijkst. Op basis daarvan stelden we een concept-beleidsagenda op voor het op te stellen GVVP: een lijst met de belangrijkste knelpunten en thema's die in het GVVP aan de orde moeten komen. Deze beleidsagenda werd besproken met:

- de wethouder en verkeersambtenaren
- de betrokken ambtelijke diensten
- de buurgemeenten (Middelburg en Vlissingen), waterschap, provincie en Rijkswaterstaat
- het college van B&W
- de raadscommissie
- de raad

Deze fase resulteerde in een vastgestelde beleidsagenda met een samenhangende visie op de onderwerpen die in het GVVP aan de orde moeten komen (zie bijlage 4).

### **Fase 3: uitwerking GVVP**

In deze fase werkten we de visie verder uit in doelen, beleidskaders en oplossingsrichtingen voor de belangrijkste thema's en knelpunten die door de raad zijn vastgesteld. Dit mondde uit in een concept-GVVP.

### **Fase 4: vaststelling GVVP**

Met het oog op een zo breed mogelijk maatschappelijk en politiek draagvlak is het concept-GVVP in augustus gepresenteerd op een informatiebijeenkomst waarvoor iedereen werd uitgenodigd die in de eerste fase werd geconsulteerd. De gestelde vragen en gegeven reacties tijdens deze avond gebruikten we om het concept-GVVP nader aan te scherpen. Pas daarna startte de gebruikelijke besluitvormingsprocedure via raadscommissie en raad, uitmondend in de vaststelling van een GVVP dat kan bogen op een breed maatschappelijk en politiek draagvlak.

## 2. Visie en beleidsdoelen

### 2.1 Visie

Goed verkeersbeleid start vanuit een samenhangende toekomstvisie, die richting geeft aan huidige en toekomstige beleidskeuzes. Een realistisch-ambitieuze visie, die een duidelijk beeld geeft van waar de gemeente Veere op het gebied van verkeer en mobiliteit naar toe kan en wil werken. Een visie die duidelijke doelen bevat, waarvoor passende beleidskaders en maatregelen kunnen worden geformuleerd die het bereiken van deze doelen, het realiseren van de visie, daadwerkelijk dichterbij brengt. Een integrale visie, die mobiliteitsdoelen verbindt aan economische-, sociale-, ruimtelijke-, landschappelijke- en milieu-doelen en invulling geeft aan de duurzaamheidsambities van de gemeente Veere. Deze toekomstvisie luidt als volgt:

*We willen stads- en dorpskernen die veel hinder ondervinden van doorgaand auto-, vracht- en landbouwverkeer, verkeersluwer maken door het opstellen en uitvoeren van een verkeerscirculatieplan voor heel Walcheren. We werken daartoe samen met de andere wegbeheerders (provincie, waterschap, buurgemeenten en Rijkswaterstaat), waarbij we zoveel mogelijk gebruik maken van de bestaande wegenstructuur. Op basis van dit buitenkomse verkeerscirculatieplan treffen we passende aanvullende maatregelen op onze eigen wegen binnen de kom. Voor de kernen waar zich de grootste problemen voordoen, zoeken we op kortere termijn naar verkeers(circulatie)maatregelen die al enige soelaas bieden.*

*We richten onze wegen zo in, dat automobilisten zich binnen de kom als gast gedragen. We zorgen voor veilige kruispunten en voetgangersoversteken en schoolomgevingen. Lopen en fietsen stimuleren we door te zorgen voor goede loop- en fietsroutes en voldoende fietsparkeervoorzieningen. We staan voor een adequaat beheer en onderhoud van al onze weginfrastructuur.*

*We concentreren het parkeren van auto's zoveel mogelijk op parkeerterreinen aan de randen van onze steden en kustdorpen. In de kernen van Domburg en Veere en dichtbij de duinovergangen reguleren we het parkeren om problemen te voorkomen. We zorgen voor goede parkeerverwijzingen om zoekgedrag tegen te gaan.*

*We ijveren voor goede lijnbusverbindingen met voor iedereen toegankelijke bussen naar Middelburg en Vlissingen met uitstekende aansluitingen op de trein. We ondersteunen initiatieven voor duurzaam toeristisch vervoer en onthaalplaatsen.*

Deze verkeersvisie sluit nauw aan bij het Coalitieprogramma Veere 2014-2018, dat wil bouwen aan een "leefbare, krachtige en vitale gemeente":

*"Om de stads- en dorpscentra verkeersluw te maken, gebruiken we de bestaande wegenstructuur. Verkeersveiligheid is een blijvend aandachtspunt. Evenals een vlottere verkeersafwikkeling. Een goede afstemming met andere wegbeheerders is daarbij cruciaal. (...) Er dient voldoende parkeergelegenheid te zijn in alle kernen voor zowel de eigen inwoners als bezoekers. Met name in toeristische gebieden waar een grote vraag is naar parkeergelegenheid, is regulering noodzakelijk. (...) Verder dient zoekverkeer zoveel mogelijk voorkomen te worden door goede verwijzingsborden/systemen en door gratis parkeerterreinen aan de randen van toeristische kernen. Betaald parkeren is bedoeld ter regulering van de verkeers- en*

*parkeerstromen. Door differentiatie kan het verkeersluw maken bevorderd worden. In de verdeling van de diverse verkeersstromen is verbetering noodzakelijk. Er moet een goed gemeentelijk verkeers- en vervoersplan opgesteld worden, waarbij de verkeerscirculatie en een toekomstvisie belangrijke onderdelen zijn. We stimuleren het gebruik van de fiets door voldoende stallingsmogelijkheden voor de fiets te realiseren. (pag. 11)*

De verkeersvisie sluit ook bij de in 2012 vastgestelde Structuurvisie Veere 2025, waarin het volgende is vastgelegd:

*“Komende jaren legt de gemeente Veere de nadruk op de verblijfsfunctie en verblijfskwaliteit van de infrastructuur en openbare ruimte. Hierin dicteert de auto minder de inrichting van de straten en wegen dan nu het geval is. Deze verblijfsfunctie geldt primair voor de kernen en het middengebied. Tegelijkertijd moet een goede doorstroming en bereikbaarheid van de gemeente gegarandeerd blijven. Hier zorgt de bestaande hoofdwegenstructuur voor. (...) Uitgangspunt in de kernen is leefbaarheid en verkeersveiligheid. (...) Daarnaast zijn de wegen zo ingericht dat het binnen de woonkernen prettig wonen en verblijven is. (...) Het streven is om het landbouwverkeer zoveel mogelijk buiten de kernen te houden. (...) Rondom de toeristische kernen komen parkeervoorzieningen bij de invalswegen. (...) Om de veiligheid en leefbaarheid te vergroten, parkeren ook vrachtwagens niet meer in de kernen. (...) Daarnaast wordt de bevoorrading beter georganiseerd om overlast en onveilige situaties te voorkomen. (...) De bereikbaarheid van Veere wordt ook gewaarborgd door in te zetten op behoud, verbetering en vernieuwing van het openbaar vervoer.” (pag. 51 en 52)*

En tenslotte ook bij het Duurzaamheidsplan Veere 2013-2016: Op weg naar een energie-neutrale gemeente:

*“Wat willen we? Duurzame mobiliteit bevorderen en daarnaast overlast door geluid, trillingen en luchtverontreiniging als gevolg van verkeersmobiliteit voorkomen.”*

## 2.2 Beleidsdoelen

De visie mondt uit in de volgende beleidsdoelen:

1. Stads- en dorpskernen ontlasten van doorgaand verkeer (hoofdstuk 3)
2. Binnen de bebouwde kommen is de auto te gast (hoofdstuk 4)
3. Verkeersveilige kruispunten en voetgangersoversteken (hoofdstuk 4)
4. Veilige schoolomgevingen en verkeerseducatie (hoofdstuk 4)
5. Uitstekende loop- en fietsroutes en voldoende fietsparkeerplaatsen (hoofdstuk 5)
6. Voldoende autoparkeerplaatsen en investeren in onthaalplaatsen (hoofdstuk 6)
7. Adequaate beheer en onderhoud van weginfrastructuur (hoofdstuk 7)
8. Inzet voor in stand houden kwaliteit openbaar vervoer (hoofdstuk 8)
9. Investeren in duurzaam (toeristisch) vervoer (hoofdstuk 9)

In de volgende hoofdstukken worden deze beleidsdoelen uitgewerkt in kaders, afspraken en maatregelen. Het GVVP sluit af met een globaal uitvoeringsprogramma (hoofdstuk 10) en afspraken over monitoring en evaluatie van het beleid (hoofdstuk 11).

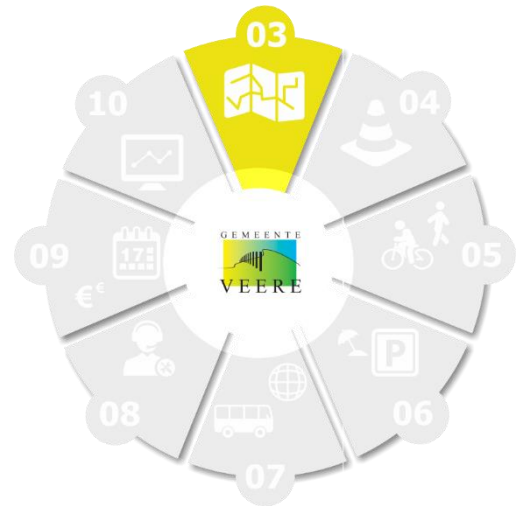


### 3. Wegenstructuur

#### 3.1 Uitgangspunten en doelen

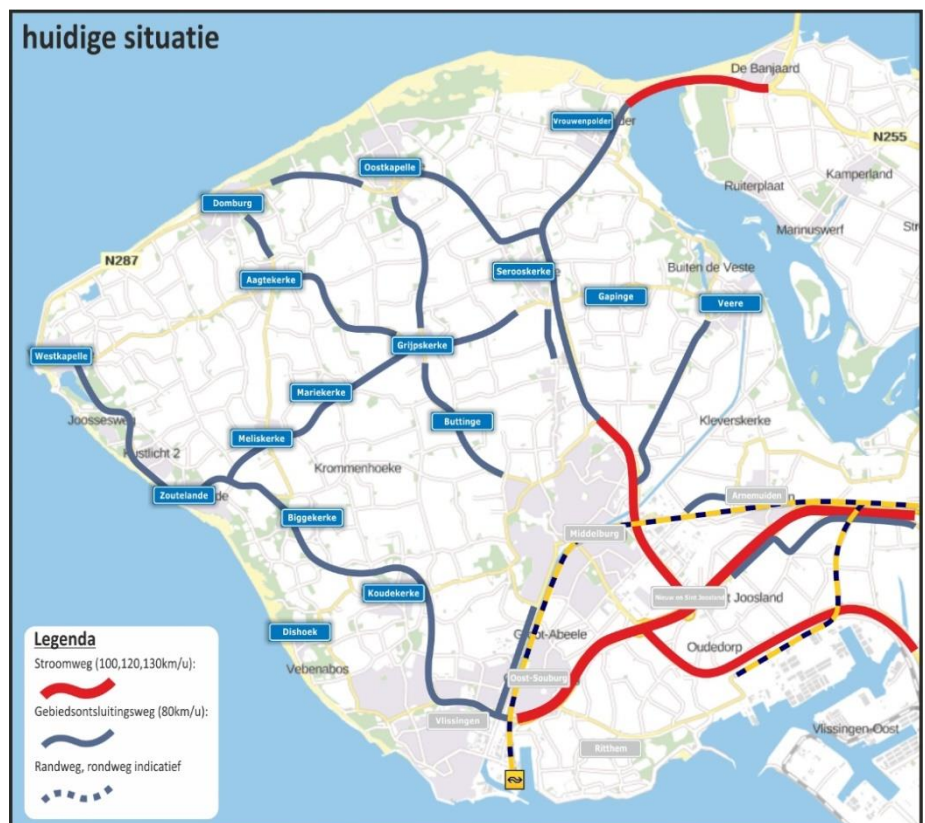
In Zeeland werken alle wegbeheerders samen aan een duurzaam veilige inrichting van de verkeersinfrastructuur. In het Beleidsplan Verkeerveiligheid Zeeland 2010-2020 hebben zij afgesproken om samen te inventariseren op welke punten de verkeersinfrastructuur nog verder verbeterd moet worden. Dit gebeurde 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 overwegend een verkeersfunctie en welke een verblijfsfunctie?
- 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. (Zie hoofdstuk 4)



Beide toetsen zijn in 2013 uitgevoerd onder regie van het Regionaal Orgaan Verkeerveiligheid Zeeland (ROVZ). De toetsen vonden op een uniforme wijze plaats voor alle wegen, c.q. voor alle wegbeheerders, in Zeeland. Alle wegen zijn dus op eenzelfde manier beoordeeld op basis van dezelfde criteria. De gehanteerde criteria zijn afgeleid van de landelijke *Basiskenmerken wegontwerp, categorisering en inrichting van wegen*. Afhankelijk van de functie van de weg – stroomweg (SW), gebiedsontsluitingsweg (GOW) of erftoegangsweg (ETW) - gelden andere basiskenmerken. Afgesproken is dat alle wegbeheerders in Nederland deze basiskenmerken volgen om de uniformiteit en verkeersveiligheid van het wegennet te versterken.

Het einddoel is dat uiteindelijk alle Zeeuwse wegen voldoen aan de landelijke Basiskenmerken Wegontwerp, ook die in de gemeente Veere. 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.

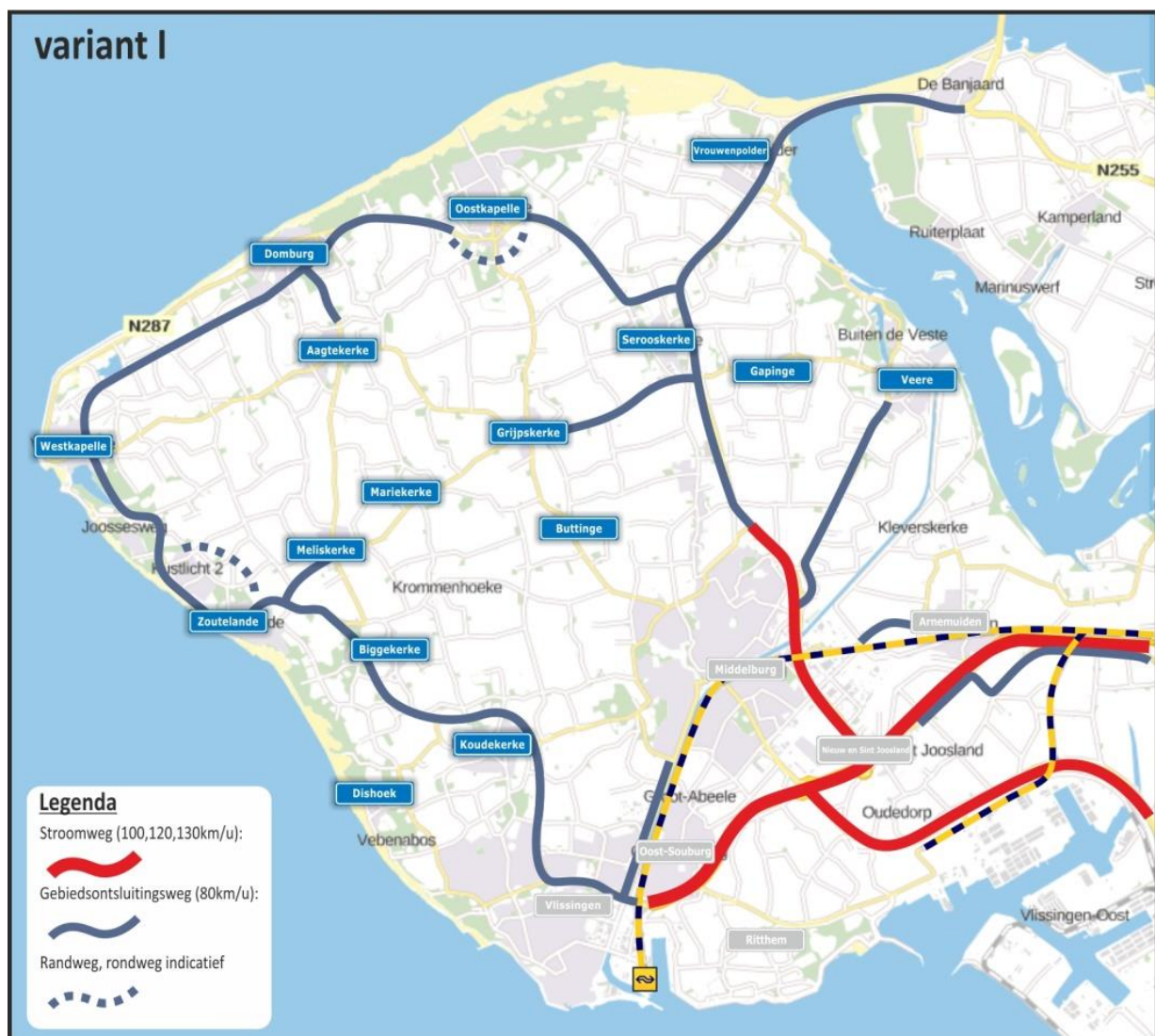


Een hernieuwde categorisering van de Zeeuwse wegen - het op een uniforme manier op basis van de nieuwste richtlijnen toekennen van functies aan wegen - is de eerste stap naar het bereiken van het einddoel.

### 3.2 Toekomstige wegenstructuur buiten de bebouwde kom (bubeko)

Het Mobiliteitsplan Zeeland geeft het eindbeeld van de gewenste categorisering van wegen in Zeeland. Voor Walcheren zijn er meerdere varianten mogelijk. Samen met de Walcherse wegbeheerders vond er, parallel aan de ontwikkeling van dit GVVP, een verdieping plaats waarbij varianten getoetst zijn op aspecten als verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid, gebruik van de weg en kosten. De gemeente Veere leidde het onderzoek en adviseert het bestuur van de provincie over het Categoriseringsplan Walcheren. Want het zijn de Provinciale Staten van de provincie die de categorisering van de buitenkomse wegen op Walcheren vaststellen.

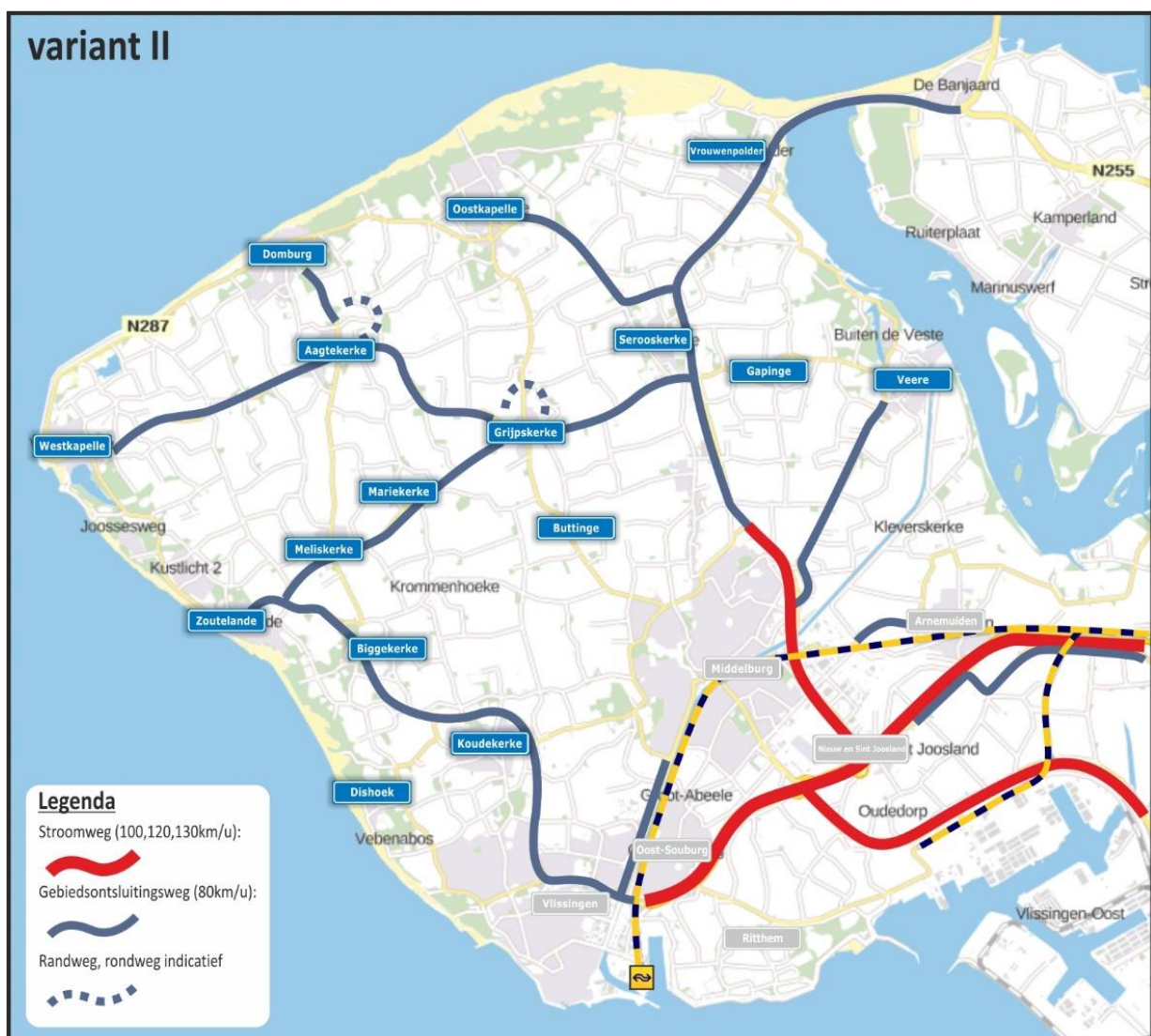
De bovengenoemde verdieping leidde tot twee onderscheidende varianten. De varianten zijn verschillend met name door het gebruik van de GOW's, in hoofdlijnen; variant I leidt het gemotoriseerd verkeer middels een ringstructuur naar verblijfsgebieden in de kustzone. Dit zorgt voor minder doorsnijdingen van het middengebied door 80km/u wegen. Voor deze variant is de aanleg van een nieuwe weg tussen Domburg en Westkapelle (parallel aan de Schelphoekweg) en een randweg langs Oostkapelle (en mogelijk ook langs Zoutelande) nodig.



Variante II is onze voorkeursvariant. Feitelijk is het een optimalisering van de huidige situatie. Het gemotoriseerd verkeer wordt via het middengebied over 80km/u wegen naar de verblijfsgebieden geleid. Oostkapelle, Domburg, Westkapelle en Zoutelande worden feitelijk eindstations. Eenmaal aangekomen in de kustzone worden bezoekers opgevangen op onthaalplaatsen of reist men met aangepaste snelheid verder naar de eindbestemming. De onthaalplaats vormt een bundeling van faciliteiten; onder andere voldoende parkeerplaatsen, (startpunt) vlotte en veilige looproutes naar het centrum en/ of andere toeristische bestemmingen.

De wegen direct langs de kust, waar ook de grote campings en bungalow-terreinen liggen en veel mensen naar de stranden gaan, worden dan allemaal 60 km wegen.

Evenals voor variant I zijn infrastructuurmatregelen, zoals een randweg bij Aagtekerke en mogelijk ook bij Grijskerke, nodig om de verkeershinder te beperken. Daarentegen biedt variante II een alternatief voor een nieuwe kilometerslange doorsnijding en is (daarmee) significant goedkoper.



### 3.3 Toekomstige wegenstructuur binnen de bebouwde kom (bibeko)

Ook binnen de bebouwde kom zijn wegen onderverdeeld naar wegfunctie; verkeersfunctie (dan GOW) of verblijfsfunctie (dan ETW). Op het merendeel onze wegen binnen de bebouwde kom domineert de verblijfsfunctie. De snelheden zijn hier maximaal 30km/u. (zie bijlage 8).

Wegen met een verkeersfunctie nu, zoals de Domburgseweg (Domburg), Mezgerweg (Domburg), Mariekerkseweg (Grijpskerke) en Prelaatweg (Aagtekerke) zijn gecategoriseerd als GOW, hier geldt een maximum snelheid van 50km/u. Of deze wegen ook in de toekomst hun verkeersfunctie behouden hangt af van de keuzes die gemaakt worden in het Categoriseringsplan Walcheren buiten de bebouwde kom. Als voorbeeld: variant I versterkt de verkeersfunctie van de Domburgseweg en Mezgerweg, terwijl variant II juist een tegenovergestelde werking heeft.

In het algemeen streven we naar zo groot mogelijke verblijfsgebieden. Dit is onder meer goed voor de verkeersveiligheid (lagere snelheid) en leefbaarheid (geluid en uitstoot). We hanteren hierbij het principe: ETW als het kan en GOW als het echt moet. Een aantal GOW's komen in ieder geval in aanmerking voor een herziening van functie in de toekomst:

Herziening van functie		Weg Functie nu	Beoogde Functie
Aagtekerke	Brouwerijweg	GOW-50	ETW-30
Biggekerke	Koudekerkseweg	GOW-50	ETW-30
Buttinge	Middelburgseweg	GOW-50	ETW-30
Domburg	Traverse	GOW-50	ETW-30
Koudekerke	Prinses Beatrixlaan	GOW-50	ETW-30
	Vlissingestraat	GOW-50	ETW-30
Veere	Veerseweg	GOW-50	ETW-30
Vrouwenpolder	Fort den Haakweg	GOW-50	ETW-30
	Vroondijk	GOW-50	ETW-30
Westkapelle	Oude Zandweg e.o.	GOW-50	ETW-30
Zoutelande	Melsesweg	ETW-60	ETW-30
	Houtenburgseweg	ETW-60	ETW-30

Gezien onze voorkeur voor variant II in de buitenkomse wegencategorisering, ligt het voor de hand te zijner tijd ook de onderstaande wegen af te waarderen van GOW-50 naar ETW-30. Dit is mogelijk omdat de verkeersdrukke in de toekomst afneemt.

Herziening van functie		Weg Functie nu	Beoogde Functie
Domburg	Domburgseweg	GOW-50	ETW-30
	Mezgerweg	GOW-50	ETW-30
Oostkapelle	Noordweg	GOW-50	ETW-30

### 3.4 Verdere uitwerking

We verwachten dat in de tweede helft van de 2017 de Gedeputeerde Staten het Categoriseringsplan Walcheren vaststellen. Daarna vindt er gebiedsgewijs een nadere uitwerking en fasering plaats: welke wegen, zowel buiten als binnen de bebouwde kom, in welke combinatie en volgorde, upgraden of downgraden tot adequate GOW of ETW. Dit is een project waar de verschillende wegbeheerders op Walcheren in participeren en waar samen afspraken worden gemaakt over uitwerking en fasering en onderling afgestemde uitvoering van maatregelen. De uitkomst is een Verkeerscirculatieplan Walcheren. Voorlopig is er nog geen uitspraak te doen over het tijdsplan.

Voor de overige wegen geldt dat we kiezen voor een kosteneffectieve aanpak. Dit betekent dat aanpassingen plaats vinden op het moment dat er omvangrijke onderhoudswerkzaamheden of reconstructies moeten plaatsvinden.

### 3.5 Maatregelen op korte termijn

Gegeven de beperkte financiële middelen van provincie en waterschap, mag niet worden verwacht dat er in de komende jaren al uitvoering gegeven zal worden aan maatregelen die voortvloeien uit het Categoriseringsplan Walcheren. Dit roept de vraag op wat de gemeente - vooruit lopend op en in lijn met de lange-termijn keuzes - nu al kan doen om de huidige problemen met doorgaand verkeer in de kernen te verlichten? (Overigens is het niet de bedoeling om oplossingen te zoeken voor de problemen die zich alleen voordoen op piekdagen, als er bijzondere activiteiten zijn. Op die dagen ligt het treffen van tijdelijke (circulatie)maatregelen meer voor de hand, zoals nu al meestal het geval is.)

Allereerst is het dan van belang de huidige problemen met doorgaand verkeer in kernen nader te preciseren en objectiveren. Voor het beoordelen van verkeersintensiteiten (in termen van gemiddeld aantal motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde weekdag) hanteren we het volgende beoordelingskader. Dit kader koppelt de inrichting van de weg aan een maximale etmaalintensiteit. Hierbij gaan we uit van het feit dat een voldoende ingerichte weg meer verkeer veilig kan afwikkelen dan een weg die onvoldoende ingericht is. De kwalificatie onvoldoende, voldoende en uitstekend is gebaseerd op een toets die in 2013 provincie breed door de provincie Zeeland is uitgevoerd. De gehanteerde grenswaarden zijn gebaseerd op onze ervaringscijfers.

Beoordelingskader drukte gemotoriseerd verkeer			
Wegfunctie	Kwaliteit Weginrichting	Wegtype	
		ETW-30 Grenswaarde mvt/etm	GOW-50 Grenswaarde mvt/etm
A. Verblijven: woon- en winkelstraten	1. onvoldoende	500	n.v.t.
	2. voldoende	2.500	n.v.t.
	3. uitstekend	3.500	n.v.t.
B. Gemengd: woon- en winkelstraten met verkeersfunctie	1. onvoldoende	2.000	2.000
	2. voldoende	4.000	4.000
	3. uitstekend	6.000	6.000
C. Verkeer: ontsluitings- wegen	1. onvoldoende	n.v.t.	4.000
	2. voldoende	n.v.t.	8.000
	3. uitstekend	n.v.t.	geen

Als we dan de wegen beoordelen waar nu sprake is van ervaren drukte (mede als gevolg van doorgaand verkeer), dan levert dat de volgende scores op (groen: >15% lager dan grenswaarde; oranje: rond de grenswaarde; rood: >15% boven de grenswaarde):

Wegen met ervaren drukte		Weg Functie - Inrichting - Type	Score mvt/etm**	Score zomer (+50%)
Aagtekerke	Rijsoordselaan-Burg.Bosselaarstraat-Roosjesweg	B - 2 - ETW-30	3.600	5.400
	Prelaatweg (2017)*	C - 1 - GOW-50	3.000	4.500
Domburg	Groentje-Ooststraat-Markt-Weststraat (2020)	B - 2 - ETW-30	1.600	2.400
	Dishoeckstraat	B - 1 - ETW-30	1.800	2.700
	Schuitvlotstraat (2020)	B - 1 - ETW-30	2.000	3.100
Gapinge	Dorpsstraat	B - 2 - ETW-30	2.000	3.000
Grijpskerke	Schuitvlotstraat	C - 2 - GOW-50	7.000	10.500
Meliskerke	Dorpsstraat	B - 2 - ETW-30	2.200	3.300
	Torenstraat	B - 1 - ETW-30	2.000	3.000
Oostkapelle	Dorpsstraat (2018)	B - 2 - ETW-30	2.500	3.800
	Torenstraat-Lantsheerstraat	B - 2 - ETW-30	2.800	4.200
Vrouwenpolder	Dorpsdijk	B - 2 - ETW-30	1.500	2.300
Zoutelande	(nieuwe) Langendam-Ooststraat Nieuwstraat-Westkapelseweg (2016-2017)	B - 3 - ETW-30	3.600	5.400

\* planning onderhoud

\*\* tellingen november 2015

In de huidige situatie zijn de huidige intensiteiten buiten de zomerperiode aanvaardbaar, waarbij zich enkele wegen op de grens bevinden. In de zomerperiode neemt de gemiddelde verkeersintensiteit met 30% tot 70% toe, zo blijkt uit beschikbare cijfers van de provincie. Uitgaande van een gemiddelde toename van 50% is met de huidige inrichting sprake van een problematische drukte op sommige wegen in Aagtekerke (Rijsoordselaan-Burg.Bosselaarstraat-Roosjesweg), Domburg (Dishoeckstraat-Singel, Schuitvlotstraat) en Grijpskerke (Schuitvlotstraat). Ook de wegen door de kernen van Meliskerke (Torenstraat) van Oostkapelle verdienen nadere aandacht (Dorpsstraat, Torenstraat-Landsheerstraat).

Daar waar intensiteiten hoger zijn dan gewenst, is het zaak om te kijken of er circulatiemaatregelen mogelijk zijn die soelaas bieden. Als die geen of onvoldoende verbetering geven, is het zaak er alles aan te doen om de weginrichting te optimaliseren en de werkelijke snelheid van het gemotoriseerde verkeer op ETW's zoveel mogelijk terug te brengen naar 30 km/u en op GOW's tot 50 km/u.

Helaas moeten we constateren dat de drukte op de genoemde wegen op korte termijn niet te verminderen is door aanpassingen door te voeren in de binnenkomse verkeerscirculatie. Daarom gaan we nader onderzoeken wat we de komende jaren aan de inrichting van deze wegen kunnen verbeteren: zie volgende hoofdstuk.

## 4. Verkeersveilige inrichting van wegen

### 4.1 Basiskenmerken

In 2012 zijn de nieuwe basiskenmerken voor de inrichting van wegen vastgesteld. Er worden drie typen wegen onderscheiden:

- stroomwegen (SW): snelwegen (130 km/u) en autowegen (100 km/u)
- gebiedsontsluitingswegen (GOW): buiten de kom (80 km/u) en binnen de kom (50 km/u)
- erftoegangswegen (ETW): buiten de kom (60 km/u) en binnen de kom (30 km/u)



Voor elk type weg zijn een aantal basiskenmerken bepaald, waaraan deze wegen moeten voldoen. Deze basiskenmerken zijn afgeleid van de 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. Bij de meeste basiskenmerken is een onderscheid gemaakt tussen ideale en minimale inrichtingseisen, te hanteren bij de herinrichting van wegen vanaf 2012.

#### Belangrijkste basiskenmerken GOW binnen de bebouwde kom (nieuwe aanleg/ reconstructie)

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 ETW binnen de bebouwde kom (nieuwe aanleg/ reconstructie)

BASISKENMERK	IDEAAL	MINIMAAL
snelheidsregiem:	30 km/u	
rijbaanscheiding:	geen	
erfaansluitingen:	wel	
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

## 4.2 Verkeersveiligheid

Tabel en grafiek slachtoffers (ziekenhuisgewonden en dodelijke slachtoffers) binnen de bebouwde kom in periode 2006-2015

Jaren	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Slachtoffers	4	1	3	2	2	0	0	0	1	7

Uitgaande van bovenstaande cijfers valt het met de verkeersveiligheid in de gemeente Veere mee, hoewel er in 2015 sprake is van een incidentele piek. Wel plaatsen we direct de kanttekening dat er sprake is van een onderregistratie van ongevallen. Dit is een landelijk probleem. Onderregistratie maakt een succesvolle aanpak van de verkeersveiligheid lastig. Sinds 2015 is er een samenwerking tussen de politie en verzekeraars. Hierdoor is de registratiegraad toegenomen.

Locaties met duidelijke ongevalsconcentraties (black spots) zijn er niet meer. Op moment van schrijven wordt de laatste black-spot (kruispunt Kaasboerweg-BLauwepoortseweg-Dorpsstraat te Meliskerke) aangepakt. Ook de kruispunten met kleinere ongevalconcentraties zijn in de afgelopen jaren aangepakt. Dit beeld geldt voor vrijwel alle gemeenten in Nederland. Het beleid is er daarom nu op gericht ervoor te zorgen dat alle wegen uiteindelijk zijn ingericht conform de basiskennmerken voor een veilig wegontwerp. Daarmee wordt een belangrijke en noodzakelijke stap gezet ter realisering van het provinciebreed onderschreven verkeersveiligheidsdoel - *Op we 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.

## 4.3 Beoordeling en prioritering wegen

In 2013 zijn provincie breed alle Zeeuwse wegen getoetst aan de belangrijkste basiskennmerken en voorzien van een score. De wegen die een onvoldoende scoorden zijn nader geprioriteerd: welke wegen zouden met voorrang bekeken moeten worden? Daarbij is gekeken naar twee criteria:

- intensiteiten: in het voorgaande hoofdstuk hebben we hiervoor al een beoordelingskader geschetst (zie paragraaf 3.4)
- snelheden: zie het beoordelingskader hieronder

In Nederland wordt de V85-norm gehanteerd voor het beoordelen van snelheidssituaties. Dat is de snelheid die door 85% van de automobilisten niet wordt overschreden en door 15% wel wordt overschreden, op een weg met verkeer in normale weersomstandigheden. Deze regel weerspiegelt dus de snelheid van een ruime meerderheid van automobilisten.



Natuurlijk is de norm dat iedereen niet harder rijdt dan de toegestane maximumsnelheid. Maar wanneer wordt het problematisch? We hanteren het volgende beoordelingskader:

Beoordelingskader snelheid gemotoriseerd verkeer		
Wegfunctie	Wegtype	
	ETW-30 Grenswaarde V85	GOW-50 Grenswaarde V85
A. Verblijven: Reguliere woon- en winkelstraten	40 km/u	n.v.t.
B. Gemengd: woon- en winkel- winkelstraten met verkeersfunctie	40 km/u	55 km/u
C. Ontsluitingsweg	n.v.t.	60 km/u

Toepassing van de criteria - gemeten intensiteiten, gemeten snelheden en wegen die slecht scoorden in de basiskenmerken van de vormtoets - leidt tot de volgende prioritaire wegen:

Prioritaire wegen		Snelheid	Inrichting	Intensiteit
Aagtekerke	Rijsoordselaan	>40	Voldoende	>4.000 (zomer)
	Burg. Bosselaarstraat	>40	Voldoende	>4.000 (zomer)
	Prelaatweg (2017)	-	Onvoldoende	>4.000 (zomer)
Domburg	Dishoekstraat	<40	Onvoldoende	>2.000 (zomer)
	Schuitvlotstraat (2020)	<40	Onvoldoende	>2.000 (zomer)
Oostkapelle	Dorpsstraat (2018)	<40	Onvoldoende	>2.000
Koudekerke	Middelburgsestraat (Duinweg)	>40	Voldoende	>4.000 (zomer)
Meliskerke	Torenstraat	>40	Onvoldoende	>2.000 (zomer)
Zoutelande	Langendam	>40	Onvoldoende	>2.000

Deze wegen gaat de gemeente in 2017 aan een nader onderzoek onderwerpen: met welke aanvullende maatregelen kunnen we de snelheid terugbrengen tot onder de gestelde grenswaarde?

Mogelijke aanvullende snelheidsremmende maatregelen zijn, in orde van belang:

- versmalling van de rijbaan naar de ideale maten (zie paragraaf 4.1)
- toepassing van materialen (bijv. klinkers of klinkerprint) en gebruik van straatmeubilair dat het verblijfskarakter van wegen benadrukt
- optimale benutting van kruispunten (bijv. punaises of attendering) en slimme parkeermaatregelen (bijv. aanbrengen parkeervakken ter onderbreking van rechtstanden)
- andere snelheidsremmers - gedoseerd, op de juiste plaatsen, met doordachte vormgeving, rekening houdend met overlast door trillingen voor bewoners en effecten op de veiligheid voor fietsers.

Drempels met een passeersnelheid van 30 en 50km/h en een hoogte van 8 tot 12 cm voldoen als snelheidsremmers. Deze snelheidsremmers worden uitgevoerd conform de algemeen geldende richtlijnen. Klachten over trillingen worden altijd in behandeling genomen. Als er wordt gesteld dat er schade is door trillingen, dan dient steller het causaal verband aan te tonen tussen de vermeende schade en het verkeer dat over de drempel rijdt.

In de bijlage 5 zijn enkele beelden opgenomen van wegen (onder andere Roosjesweg te Domburg en Bosweg in Zoutelande) die langs deze principes zijn aangepakt.

## 4.4 Veilige kruispunten en oversteekpunten

Kruispunten en oversteekpunten moeten overzichtelijk en veilig zijn ingericht. Binnen de kom is dit soms lastig gezien de ligging van wegen en de aanwezige bebouwing. In de gesprekken met stads- en dorpsraden zijn per kern diverse kruispunten genoemd die de aandacht verdienen.

Oversteken met zebra (vrije doorgang voor voetgangers) zijn lang niet altijd nodig. Zeker niet in 30km/u zones; in deze gebieden moet de voetganger overal veilig kunnen oversteken. Het uitgangspunt is wel dat oversteken van zowel ETW's als GOW's minimaal voldoen aan de volgende criteria:

- maximale oversteeklengte van 7 meter. Een rijbaan met twee rijstroken en een breedte van meer dan 7 meter is lastig over te steken, zeker voor oudere mensen. Het aanbrengen van een steunpunt vereenvoudigt dan de oversteekbeweging
- adequate snelheidsremmende maatregelen
- waar mogelijk verhoogde kruispunten, vereenvoudigt de oversteek
- voldoende zichtlengte (dag en nacht)
- wachttijd maximaal 30 seconden. Bij een langere wachttijd zijn voetgangers geneigd om risico's te nemen. Een wachttijd van maximaal 15 seconden is ons streven
- voorzieningen voor mensen met een handicap, zoals geleide- en noppentegels

Zebraleden creëren een vrije doorgang voor voetgangers en zijn - mits de oversteek voldoet aan de hierboven genoemde criteria - nuttig ten behoeve van:

- opheffen van voorrangsongelijkheid: valt de voetgangersoversteek samen met een fietsoversteek, dan is het van belang dat beide dezelfde regeling hebben
- verminderen van wachttijd: wordt de gemiddelde wachttijd van 15 seconden (met een maximum van 30 seconden) overschreden, dan helpt de zebra de oversteekbaarheid te verbeteren. Bij hoge intensiteiten zijn bestuurders minder geneigd te stoppen (volggedrag). Maatregelen zoals het aanbrengen van een steunpunt, verlagen van de snelheid en/ of intensiteit hebben de voorkeur
- voetgangers een bijzonder primaat geven ten opzichte van het gemotoriseerd verkeer. Zeker nabij scholen of bij zorgcentra kan dit nuttig zijn. Juist deze doelgroepen kunnen moeite hebben met het maken van een oversteek.

Uitvoering van oversteek		
Wegfunctie	Met zebra: vrije doorgang voetganger	Zonder zebra: geen vrije doorgang voetganger
Gebiedsontsluitingsweg	-Gefaseerde oversteek -Snelheidsremmers -Verlichting in afwijkende kleur of sterkte -Lengte zebra-markering minimaal 4 meter -Bebording bij voorkeur op een portaal	-Gefaseerde oversteek -Snelheidsremmers (optie) -Geen bebording -Geen kanalisatiestrepen
Erftoegangsweg	-Gefaseerde oversteek -Snelheidsremmers (optie) -Verlichting in afwijkende kleur of sterkte -Lengte zebra-markering minimaal 4 meter -Bebording	-Geen aanpassingen

De door de stads- en dorpsraden genoemde kruispunten en (ontbrekende) voetgangersoversteken zijn door een erkend verkeersveiligheidsauditor beoordeeld. De resultaten zijn als bijlage 6 bij dit GVVP opgenomen. Er volgt een separaat plan dat een beschrijving geeft op welke wijze we omgaan met de geconstateerde knelpunten. Immers; niet alle knelpunten vereisen een directe aanpak. Dan is het kosteneffectiever om de aanpak te combineren met regulier onderhoud. Zaken die direct herstelt kunnen worden, zoals onjuiste bebording, hinderlijke obstakels, krijgen prioriteit en vallen buiten het plan.

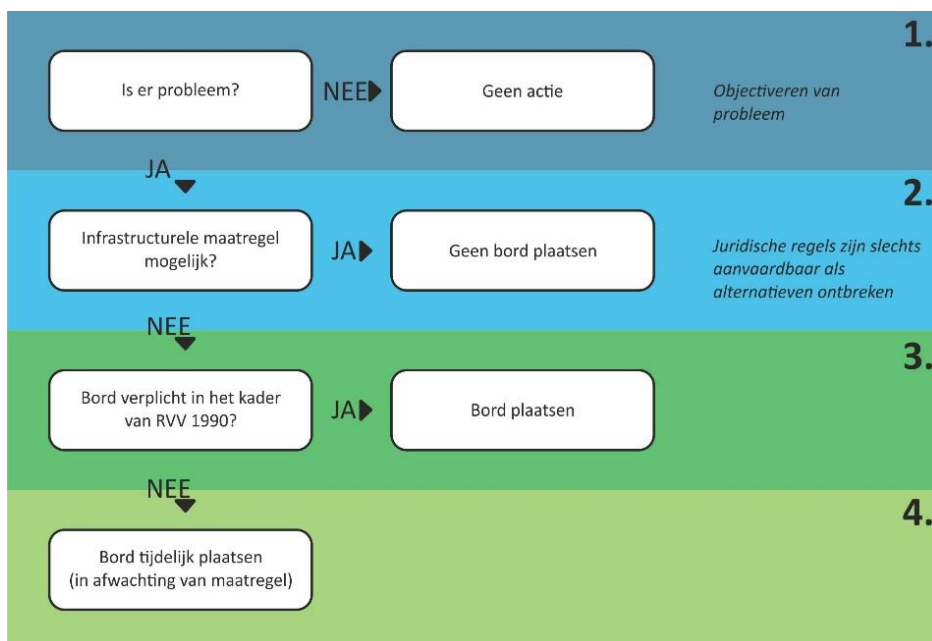
Er zijn enkele kruispunten die aangepakt moeten worden vanwege de onveiligheid voor de zwakke weggebruiker, namelijk:

- Buttinge: kruispunt Jacob Catsweg, Middelburgseweg. Reden: hoge snelheid autoverkeer (50km/h) en oversteek zonder rustpunt
- Grijskerke: kruispunt Honddegemsweg, Jacob Catsweg. Reden: hoge snelheid autoverkeer (50km/h) en oversteek zonder rustpunt
- Oostkapelle: kruispunt Noordweg, Lantsheerstraat. Reden: ingewikkelde vormgeving kruispunt

Wanneer er in de toekomst nieuwe meldingen binnen komen over onveilige kruispunten of oversteken zullen die opnieuw worden beoordeeld.

#### 4.5 Gebruik van verkeersborden

Landelijk onderzoek wijst uit dat een automobilist slechts 10 tot 20% van de verkeersborden die hij of zij passeert spontaan opmerkt. Dit geeft de indruk dat verkeersborden weinig bij kunnen dragen aan de veiligheid van de weg. Deels is dit waar; bestuurders gaan vaak af op natuurlijke aanwijzingen op de weg. Toch zijn aanwijzingen noodzakelijk voor de verkeersveiligheid, zeker als het gaat om belangrijke verkeersregels (zoals snelheid, geslotenverklaring, rijrichting, plaats op de weg en voorrang). Als in bepaalde wegsituaties (te) veel borden staan, vallen de borden die echt gezien moeten worden minder op. Om het bordenbestand beperkt te houden en daarmee de verkeersveiligheid te bevorderen houden we ons aan het bijgevoegd schema.



## 4.6 Veilige schoolomgevingen en verkeerseducatie

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. Natuurlijk moeten we ervoor zorgen dat schoolomgevingen overzichtelijk en veilig zijn ingericht. Van belang is dan vooral de situatie bij de schoolingang:

- gematigde snelheid van het autoverkeer in de directe schoolomgeving
- een stop- en parkeerverbod in een zone van 25 meter aan weerszijden van de schoolingang (uitgezonderd parkeerterreinen)
- veilige oversteek voor voetgangers voor de schoolingang
- veilige en voldoende opstelruimte voor ouders en hun fietsen bij de schoolingang
- veilige kruispunten nabij de school

De schoolomgevingen zijn door een erkend verkeersveiligheidsauditor beoordeeld. De resultaten zijn als bijlage 7 bij dit GVVP opgenomen. De volgende situaties pakken we in overleg met de school aan:

- Aagtekerke: J.W. Versluijsschool
- Domburg: De Golfslag
- Koudekerke: 't Klinket, De Sprong
- Meliskerke: Boazschool
- Oostkapelle: De Lispeltuut, Eben Haëzerschool
- Vrouwenpolder: De Goede Polder
- Westkapelle: De Lichtstraal

Wanneer er in de toekomst nieuwe meldingen binnen komen over onveilige schoolomgevingen zullen die opnieuw worden beoordeeld.

Daarnaast is het zaak te bevorderen dat ouders, kinderen en leerkrachten zich netjes gedragen in het verkeer rond de school. Het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland en VVN hebben hiervoor diverse instrumenten, materialen, acties en campagnes ontwikkeld, die in Zeeland worden 'uitgerold'. De gemeente stimuleert alle basisscholen om te voldoen aan het Zeeuws Verkeersveiligheidslabel (ZVL) en om mee te doen aan Zeelandbrede gedragsacties en campagnes.

## 4.7 Handhaving en campagnes

Zoals eerder is aangegeven, is het einddoel dat de wegen in de gemeente Veere veilig zijn ingericht. Maar omdat dit niet van vandaag op morgen gerealiseerd kan worden, kan de gemeente - via het driehoeksoverleg van gemeente met politie en justitie - in geval van verkeersonveilige situaties een beroep doen op inzet van verkeershandhaving: snelheidscontrole door de politie. De gemeente voert dan altijd 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.:

- BOB-campagnes (alcohol)
- Snelheidscampagnes
- Campagne *'De scholen zijn weer begonnen'*
- Fietsverlichtingscampagne *'Ik wil je zien'*
- Campagne Slik op de weg

## 4.8 Buurtgerichte aanpak

Een bijzondere, integrale, aanpak, is de buurtgerichte aanpak van VVN. Buurten die hun buurt 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 handhavingsinspanningen (af te spreken in driehoeksoverleg met politie en justitie). Dit alles wordt dan ondersteund door VVN.

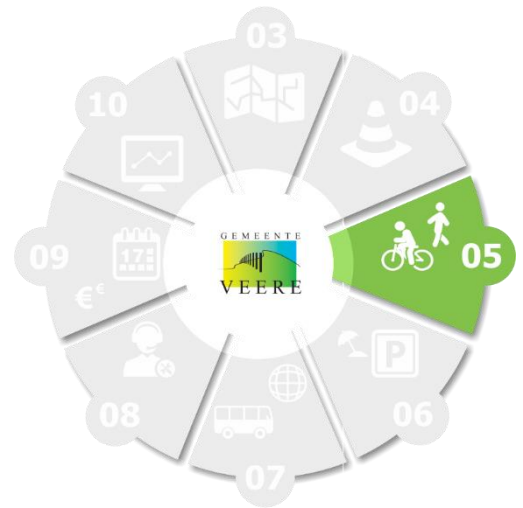
De gemeente zal dorpsraden wijzen op deze wijkgerichte aanpak en naar vermogen meewerken aan het welslagen daarvan.

## 5. Uitstekende loop- en fietsroutes en voldoende fietsparkeerplaatsen

### 5.1 Uitstekende looproutes

#### Doel en uitgangspunten beleid

Doel is dat er uitstekende looproutes zijn naar en nabij winkels en publieke voorzieningen (scholen, dorpshuizen, e.d.) en op looproutes van parkeerterrein naar dorps-/stadskern en strand. Op deze looproutes heeft de voetganger het primaat: straatmeubilair, afvalbakken, lantaarnpalen en ook parkeerplaatsen voor fietsen of auto's die deze ruimte voor de voetgangers teveel inperken, moeten hiervoor wijken.



Uitgangspunt is dat er voetpaden zijn die bij voorkeur minstens 1,50 meter breed zijn en daarmee voldoende ruimte bieden voor alle voetgangers: mensen die slecht ter been zijn (met of zonder rollator), rolstoelers en slechthorenden, moeders of vaders met een buggy of een kind aan de hand, e.d. En natuurlijk ook voor hen die met de fiets of de auto zijn gekomen en het laatste stukje naar hun bestemming moeten lopen. In drukke winkelstraten en op drukke looproutes hanteren we een hogere norm van 2,50 meter, zeker daar waar de looproute in twee richtingen wordt gebruikt.

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 mogen door de aanwezige obstakels niet gedwongen worden om gebruik te maken van de eventueel aanwezig rijbaan voor het gemotoriseerde en/of fietsverkeer. Ook fietsenrekken of autoparkeerplaatsen mogen de vrije ruimte voor voetgangers niet beperken.

Aanwezige hoogteverschillen verdienen aandacht. Een winkelstraat zonder hoogteverschillen tussen trottoir en rijbaan (in ieder geval ter plekke van de winkels) is wenselijk. Zonder hoogteverschillen kan overal zonder beperking worden overgestoken. Waar dat niet mogelijk is, moet er op strategische locaties gezorgd worden voor de mogelijkheid tot oversteken op gelijk niveau voor iedereen.

#### Beoordeling en aanpak knelpunten

De looproutes zijn beoordeeld via gesprekken met stads- en dorpsraden (zie bijlage 2) en via een aanvullende schouw in de steden Domburg en Veere en de kustdorpen Zoutelande, Westkapelle, Oostkapelle en Vrouwenpolder (zie bijlage 3).

Op de volgende looproutes ontbreken comfortabele en veilige voetpaden en zijn dus aanvullende maatregelen nodig:

- Domburg:
  - de looproute van het parkeerterrein bij het gemeentehuis naar het centrum en het strand, via Schuivlotstraat en Badstraat
  - de looproute van het parkeerterrein aan de Singel naar het centrum en het strand, via de Zuidstraat en de Noordstraat
  - de looproute Ooststraat - Markt - Weststraat
- Gapinge:
  - de looproute op het westelijk deel van de Dorpsstraat richting kerk

- Meliskerke:
  - de looproute tussen de Jan Vaderstraat en de Valkenburgstraat
- Vrouwenpolder:
  - de looproute van camping Elzenoord naar het dorp, via de Koningin Emmaweg
- Westkapelle: Prelaatweg

## 5.2 Uitstekende fietsroutes

In Nederland en ook in Veere 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.

### Doel en uitgangspunten beleid

Het doel is te zorgen voor uitstekende fietsroutes, die voldoen aan de vijf basiseisen 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 omrijafstanden, geringe wachttijden, weinig vertraging.
3. Veiligheid: voldoende bescherming t.o.v. gemotoriseerd verkeer op wegvakken en kruispunten.
4. Comfort: voldoende breedte (ook gelet op driewielers minder validen), vlakke verharding, niet te steile hellingen, geen hinderlijke paaltjes.
5. Aantrekkelijkheid: als er keuze is dan de leukere route, met minder autoverkeer.

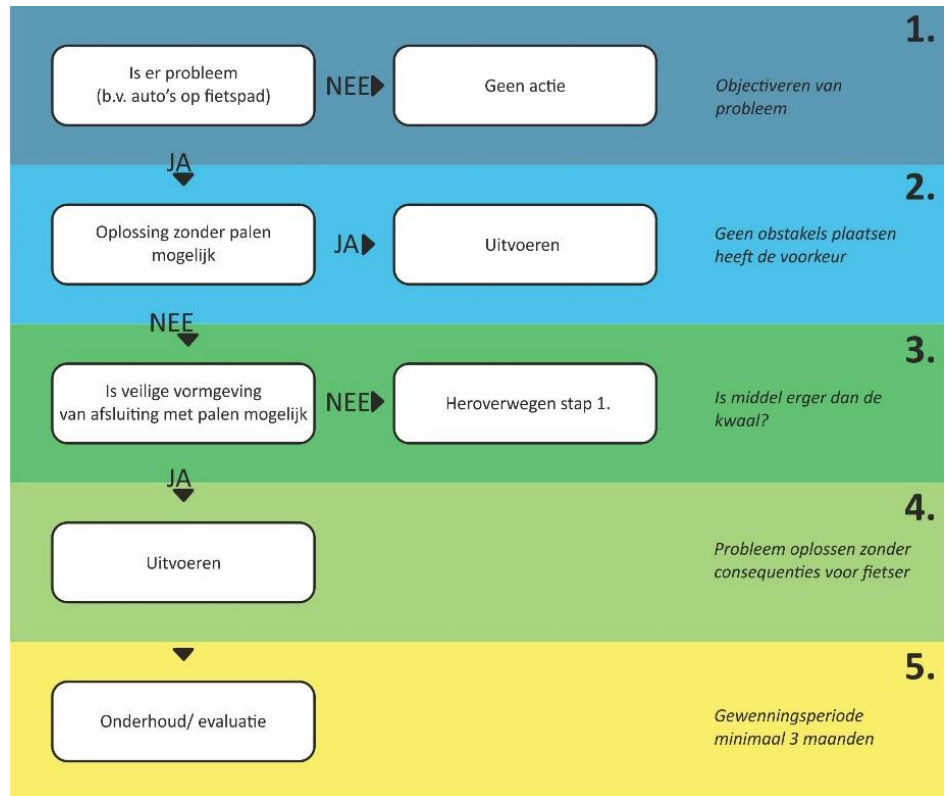
Op enkele plekken langs de kust speelt het vraagstuk van scheiden of mengen van fietsers en voetgangers. Wij hanteren als uitgangspunt: slechts daar scheiden waar het regelmatig tot conflicten leidt (van ongevallen is gelukkig vrijwel nooit sprake). Wielrenners en mountainbikers vormen daarbij een aparte categorie, nadrukkelijk te onderscheiden van 'gewone' fietsers, waarvoor geldt dat mengen met voetgangers niet gewenst is. De gemeente ondersteunt de provinciebrede initiatieven om voor deze snelle fietsers aparte routes te creëren.

Als het gaat om de fietsroutes buiten de bebouwde kommen zet de gemeente zich in voor veilige fietsroutes voor scholieren naar de middelbare scholen in Middelburg en Vlissingen en voor een fietsvriendelijke inrichting van de recreatieve fietsroutes die onderdeel uitmaken van het provinciale fietsknooppuntennetwerk. Door de toegenomen drukte op de fietsroutes, zeker die langs de kust, is de breedte van fietspaden zeker een punt waar de gemeente aandacht voor vraagt.

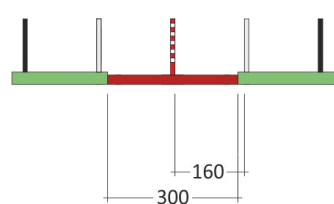
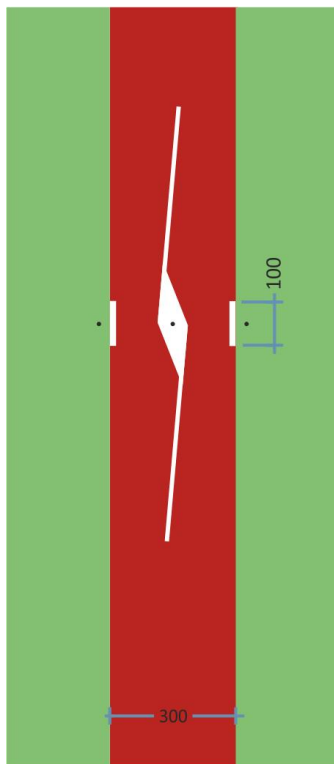
### Paaltjes en andere obstakels

Een groot deel van de fietsers die in het ziekenhuis geraken zijn gewond geraakt doordat ze tegen een obstakel (zoals hoge trottoirbanden of paaltje) zijn aangereden of om een andere reden zijn gevallen. Veelal betreft dit enkelvoudige ongevallen, er zijn dus geen andere verkeersdeelnemer bij betrokken geweest. Bij reconstructies van wegen besteden we hier aandacht aan; als het even kan passen we fietsvriendelijke trottoirbanden toe en zorgen we voor extra ruimte voor de fietser.

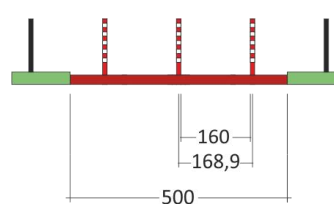
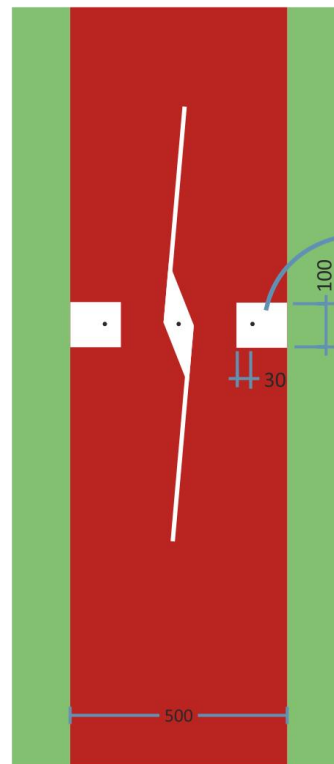
We gaan terughoudend om met het plaatsen van paaltjes; ze zijn gevoelig voor aanrijdingen en zorgen voor extra onderhoud. Voor nieuwe en bestaande situaties volgen we het bovenvermelde stappenplan. Blijkt dat het plaatsen van een paaltje in een fietsroute noodzakelijk is, dan houden we ons aan de volgende opzet.



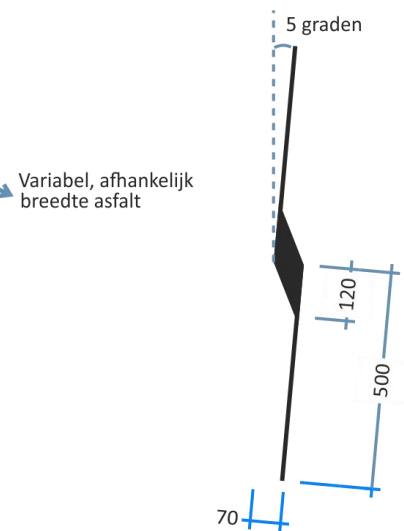
Palen in berm



Palen op verharding



Afmetingen middenmarkering



**Afzetpaal:**  
uitneembaar, flexibel, goed zichtbaar.  
Vergelijkbaar met model 100 FietsFlex (ERDI)





### **Beoordeling en aanpak knelpunten**

De binnenkomse fietsroutes zijn beoordeeld via gesprekken met stads- en dorpsraden (zie bijlage 2) en via een aanvullende schouw in de steden Domburg en Veere en de kustdorpen Zoutelande, Westkapelle, Oostkapelle en Vrouwenpolder (zie bijlage 3).

Op de volgende fietsroutes zijn knelpunten geconstateerd die aanvullende maatregelen vergen:

- Buttinge: Middelburgseweg (2017)
- Domburg: Schuivlotstraat (2020) en Schelpweg
- Oostkapelle: Dorpsstraat (2019), aansluiting fietspad Duinweg
- Veere: Veerseweg (gedeeltelijk 2017)
- Vrouwenpolder: Fort den Haakweg (2018)
- Zoutelande: Langendam-Ooststraat-Nieuwstraat-Westkapelseweg(in uitvoering)

Twee wensen van de dorpsraad van Westkapelle zullen nader worden onderzocht:

- Fietsers toestaan op het voetpad bovenop de dijk
- Omlegging van de fietsroute Zoutelande - Domburg via Kloosterstraat - Markt - Zuidstraat in plaats van via de Achterweg.

## **5.3 Voldoende fietsparkeerplaatsen**

### **Doel en uitgangspunten beleid**

Doel is dat er voldoende fietsparkeerplaatsen zijn nabij winkels, publieke voorzieningen en duinovergangen. Op deze locaties hebben fietsparkeerplaatsen, na ruimte voor de voetgangers, het primaat, desnoods ten koste van autoparkeerplaatsen.

Uitgangspunt voor voldoende capaciteit is dat er ook op drukke (zomerse) dagen voldoende plek is om fietsen fatsoenlijk te kunnen parkeren. Voldoende capaciteit wil zeggen dat er geen sprake is van overlast van 'wild' geparkeerde fietsen.

### **Beoordeling en aanpak fietsparkeren in en nabij winkelstraten**

In de huidige situatie zijn er geen grote problemen met fietsparkeren in de winkelstraten, behalve op marktdagen en op evenementendagen in en nabij de winkelstraten in Veere, Vrouwenpolder, Oostkapelle, Domburg en Zoutelande (in Westkapelle valt het mee). De gemeente zal hier in overleg met de stads- en dorpsraden en de middenstandsvereniging waar mogelijk extra fietsparkeerplekken aanbrengen, desnoods ten koste van autoparkeerplaatsen. Qua type parkeervoorziening kan ook gekozen worden voor vakken met aanvullende voorzieningen; de huidige parkeerrekken worden niet optimaal benut en zijn lastig te onderhouden (zwerfvuil en bladeren) en worden daarom mogelijk op termijn vervangen.

Omdat vaste fietsparkeerplekken in deze kuststeden en -dorpen waarschijnlijk onvoldoende soelaas bieden, wordt het beleid van de gemeente Veere dat er bij markten of evenementen aan de randen van het voetgangersgebied, nabij de aanrijroutes van fietsers, extra ruimte wordt gecreëerd voor het plaatsen van fietsen. In overleg met de organisatie van de markt of het evenement worden in deze ruimten tijdelijk vakken afgezet en ingericht waarin de fietsen gedurende de dag kunnen worden gestald. Dit kan betekenen dat er ten opzichte van voorheen een stukje van de marktruimte of evenementenruimte moet worden ingeleverd. Dat is noodzakelijk als er in de nabije omgeving onvoldoende ruimte kan worden gevonden.

De gemeente wil onderzoeken in hoeverre er in Veere en Domburg tijdens drukke dagen en evenementendagen met inzet van medewerkers van Orionis een bewaakte stalling zou kunnen worden aangeboden op een strategische plek.

### **Beoordeling en aanpak fietsparkeren bij duinovergangen**

Op zonnige zomerse dagen is er volgens de betrokken stads- en dorpsraad sprake van een tekort aan fietsparkeerplaatsen bij de volgende duinovergangen:

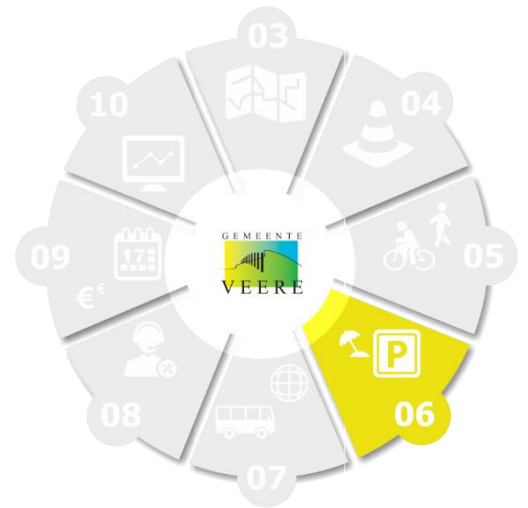
- in Domburg: bij Badstraat, Noordstraat, Jan Tooropplein
- in Vrouwenpolder: bij Duinoord, Breezand, Veersedam (waterschap en RWS)

De gemeente zal onderzoeken hoeveel extra plekken er bijgeplaatst moeten worden en waar dit kan.

## 6. Voldoende autoparkeerplaatsen en investeren in onthaalplaatsen

### Betaald parkeren en parkeren voor vergunninghouders

De gemeente Veere heeft twee kernen met zowel betaald parkeren als parkeren voor vergunninghouders. Dit zijn de kernen Domburg en Veere. Hier is regulering van het parkeren noodzakelijk voor een goede verdeling van de parkeercapaciteit tussen bewoners, werknemers en recreanten. De basis voor deze regulering ligt in het Parkeerbeleidsplan Kust. Het uitgangspunt in beide kernen is dat de woonstraten alleen voor de bewoners en eventueel bedrijven zijn bedoeld. Recreanten kunnen gebruik maken van de parkeerterreinen. Om overlast van zoekverkeer zoveel mogelijk te voorkomen zijn de parkeerterreinen aan de rand gratis en daarmee aantrekkelijk en zijn de parkeerterreinen in het centrum betaald, met een differentiatie in de tarieven op basis van de locatie. Hiermee proberen we zoveel mogelijk recreanten aan de randen van de kern af te vangen en daarmee overlast te voorkomen. De komende jaren willen we investeren in zogenaamde onthaalplaatsen. Dit zijn grote parkeerterreinen aan de randen van de kernen die zo aantrekkelijk mogelijk worden gemaakt qua ligging, inrichting en tarief. Op deze wijze willen we het parkeren aan de randen nog verder stimuleren.



### Gratis en betaald parkeren

In Dishoek zijn er regulerende maatregelen in de vorm van gratis- en betaald parkeren. Ook hier geldt dat we zoveel mogelijk voertuigen willen verleiden op het gratis parkeerterrein, aan de rand, te parkeren om zo overlast in de smalle straten van Dishoek te voorkomen. De parkeerterreinen onderaan de duinen zijn dan ook betaald parkeren.

### Gratis parkeren

In Zoutelande zijn uitsluitend maatregelen getroffen door middel van een parkeerverbodszone en de aanleg van een gratis parkeerterrein aan de rand van de kern. De ondernemersvereniging helpt de recreanten hier actief met het verwijzen naar een parkeerplaats door parkeerstewards.

### Waterschapsterreinen

Daarnaast zijn er nog een aantal Waterschapsparkkeerterreinen binnen de gemeente Veere. Deze worden gehuurd door de gemeente en bieden betaald parkeren tegen een laag parkeertarief. Deze parkeerterreinen bevinden zich in de meeste gevallen buiten de bebouwde kom op plaatsen waar in het hoogseizoen een hoge parkeerdruk kan zijn. Met het in stand houden van deze terreinen wordt voorzien in een belangrijke vraag naar parkeerruimte voor strand, bos enzovoorts. De wens van de gemeente is om structureel in deze terreinen te kunnen investeren en daarmee de kwaliteit te verbeteren. Uiteindelijk is het de bedoeling dat alle parkeerterreinen in de gemeente van een uitstekend niveau zijn.

### Nota parkeren 2017

In 2017 gaan we aan de slag met het opstellen van de Nota parkeren 2017. In deze nota zullen we het parkeerbeleid van de gemeente actualiseren en de opmerkingen van het Rekenkameronderzoek zorgvuldig verwerken. In de nota werken we de volgende zaken nader uit: uitgangspunten, visie, doelen, instrumenten, financieringsvorm, monitoring en verantwoording.

## **Woonstraten**

Voor woonstraten is de beleidslijn dat er nader onderzoek nodig is in woonstraten waar op meerdere tijdstippen per week een bezettingsgraad is van > 95%; d.w.z. dat alle plekken bezet zijn en er bovendien auto's fout geparkeerd staan. De oorzaak van eventueel aanwezige parkeerproblemen kan driedelig zijn.

Ten eerste bestaat de mogelijkheid dat uit het onderzoek blijkt dat bewoners niet of nauwelijks gebruik maken van parkeervoorzieningen op eigen terrein. In dat geval zal er een informatiebrief worden verspreid onder de bewoners waarin men wordt opgeroepen op eigen terrein te parkeren en wordt uitgelegd dat de gemeente daarom geen dure extra parkeerplekken gaat scheppen.

Ten tweede kan er sprake zijn van onevenwichtig gebruik van de parkeervoorzieningen in de wijk. Dit houdt in dat er bijvoorbeeld sprake is van 'overloop' uit een nabijgelegen gelegen gebied of van een bestemming met een andere functie dan wonen. In dat geval zal worden bekeken of dit tekort daar kan worden opgelost. Aanvullend kan worden besloten tot het invoeren van belanghebbenden parkeren. Bij het instellen van belanghebbenden parkeren zal de prioriteit liggen bij het bewonersparkeren en vervolgens zakelijk belanghebbenden, bezoekers en werknemers..

Ten derde kan het aantal parkeervoorzieningen in een woonwijk te beperkt zijn ten opzichte van het autobezit in de wijk, zonder dat er sprake is van onevenwichtig gebruik. In dat geval zal worden onderzocht of er in nabije straten nog voldoende parkeerplaatsen zijn om het tekort op te vangen. Loopafstanden tot ongeveer 100 meter zijn dan acceptabel. Als die parkeerplaatsen er niet zijn, zal worden gekeken waar nog extra parkeerplaatsen kunnen worden gecreëerd. Het uitbreiden van de parkeercapaciteit wordt zoveel mogelijk gecombineerd met gepland onderhoud (werk met werk maken; zie volgende hoofdstuk).

De gemeente is voornemens in 2017 een parkeerdrukmeting uit te laten voeren in alle woonstraten in de gemeente Veere. In het kader van de nieuwe Omgevingswet zal de gemeente parkeernormen vastleggen voor nieuwe ontwikkelingen.

## 7. Inzet voor behoud vaste buslijnen en investeren in duurzaam vervoer

### 7.1 Inzet voor behoud vaste buslijnen

De gemeente Veere blijft zich inzetten voor de instandhouding van de huidige vaste buslijnen naar Middelburg en Vlissingen (incl. goede aansluiting op de trein, ook in het weekend voor studerende kinderen).

De provincie Zeeland is de concessieverlener voor het openbaar vervoer in Zeeland, d.w.z. voor het busvervoer en de fast ferry Vlissingen-Breskens. In de lopende concessie voor het busvervoer (periode 2015-2025) is een onderscheid 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. Voor het vaste net is de provincie de opdrachtgever. Voor het flexnet zijn dat de gemeenten. 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. Voor het vaste net moeten de haltes van deze lijnen stapsgewijs toegankelijk worden gemaakt. In 2017 moet iedere kern over minstens 1 toegankelijke bushalte (plaatsing conform regionaal lokatiebeleid) beschikken. De gemeente voert deze aanpassingen uit in 2016/ 2017 volgens de opgestelde notitie Halteplan 2016+

Uitgangspunt is dat lijndienstbussen (waaronder ook de zomerbus) niet door woonstraten rijden, maar zoveel mogelijk gebruik maken van de snellere gebiedsontsluitingswegen. Snelheid maakt het openbaar vervoer aantrekkelijker; in woonstraten kunnen bussen niet de gewenste snelheid halen. Woonstraten zonder bussen zijn veiliger en prettiger woonstraten; er zijn nogal wat klachten over trillingen door bussen. De gemeente heeft gekeken naar mogelijke alternatieven. Wat betreft de huidige lijnvoering wil de gemeente daarom in overleg treden met de dorps- en stadsraden van Biggekerke, Koudekerke, Serooskerke, Veere en Vrouwenpolder om te onderzoeken of de huidige route door het dorp wel de meest geschikte is. Bij verplaatsing van de route naar de rand van het dorp moet wel gezorgd worden voor een veilige bereikbaarheid van de bushalte voor voetgangers en fietsers, inclusief adequate diefstalveilige fietsparkeervoorzieningen.

### 7.2 Investeren in duurzaam vervoer

Mobiliteit is één van de belangrijkste bronnen van CO<sub>2</sub> - uitstoot. Zeker in landelijke gebieden loopt het aandeel uitstoot door mobiliteit op. Reden; in deze gebieden zijn de verplaatsingen langer en de vervoersalternatieven schaarser. Zonder ingrijpen neemt de CO<sub>2</sub> uitstoot door mobiliteit de komende jaren toe. De gemeente Veere zet in op duurzaamheid en daarmee ook op duurzame mobiliteit. We willen de uitstoot van emissie door verkeers- en vervoersbewegingen verminderen.

We stellen een Walchers wegencategoriseringsplan vast. Hierin maken we nadrukkelijk keuzes hoe de hoofdstromen van het verkeer moeten lopen. Op deze wijze geleiden we het verkeer over wegen die hier ook geschikt voor zijn. Hierdoor komt de reiziger vlot op zijn bestemming via een directe route.



De fiets is een van de schoonste vormen van vervoer. In Nederland wordt steeds meer gefietst. Ook in Veere zien we deze trend. Er komen steeds meer fietsers, de afstanden die worden afgelegd worden langer en de fietsen worden luxer. We stimuleren het fietsgebruik door voldoende, nette en veilige stallingsmogelijkheden voor fietsen te realiseren. We zorgen voor een aantrekkelijk en veilig fietsnetwerk. De elektrische fiets is bezig aan een opmars en is steeds vaker een concurrent voor de auto op de middellange afstanden. Om dit gebruik te stimuleren zorgen we voor voldoende oplaadvoorzieningen in de kernen.

We zitten ons in voor behoud van het openbaar vervoer en openbaar vervoer moet voor iedereen toegankelijk en aantrekkelijk zijn. Niemand moet gedwongen afhankelijk zijn van eigen vervoer. (zie voorgaande paragraaf)

Een belangrijk aandeel van de verkeersbewegingen is het gemotoriseerde zoekverkeer naar parkeerplaatsen. We voorkomen het zoekverkeer door het parkeren nog beter te reguleren en het realiseren van onthaalplaatsen. Daarnaast bieden we alternatieven door te investeren in duurzaam toeristisch vervoer.

Veel voertuigen maken nog gebruik van fossiele brandstoffen. We stimuleren en promoten het gebruik van elektrisch vervoer. Als er op eigen terrein geen mogelijkheid is voor het realiseren van een aansluiting kan men kosteloos een laadvoorziening in de openbare ruimte aanvragen. De gemeente heeft hier een faciliterende rol in. De laadvoorzieningen worden voorzien van groene elektriciteit. Wanneer andere schone brandstoffen werkelijk intreden voor een breder publiek zullen we dit ook stimuleren.

We staan open voor duurzame initiatieven van andere partijen die bijdragen aan de doelstellingen op het gebied van duurzame mobiliteit.

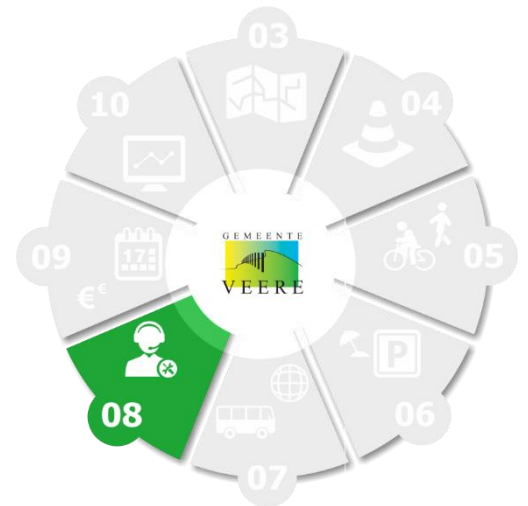
Deze maatregelen sluiten aan bij het Duurzaamheidsplan gemeente Veere 2017- 2020. Hier staan de doelstellingen en maatregelen in route 2 van het duurzaamheidsplan beschreven. Concrete acties worden uitwerkt in de duurzaamheidsagenda van het duurzaamheidsplan, deze wordt jaarlijks geëvalueerd en geactualiseerd.

## 8. Adequaat beheer en onderhoud van weginfrastructuur

### 8.1 Gepland beheer en onderhoud

De gemeente zorgt ervoor dat de weginfrastructuur voor voetgangers, fietsers, busreizigers en automobilisten op een adequaat niveau in stand wordt gehouden door:

- het uitvoeren van het Wegenbeheerplan 2017-2021
- het uitvoeren van jaarlijkse weginspecties
- het adequaat reageren op binnengekomen meldingen en klachten (zie volgende paragraaf)



Geplande onderhoudswerkzaamheden zijn opgenomen in het Wegenbeheerplan 2017-2021. Uitgangspunt is dat onderhoudswerk aan wegen, riool, openbare verlichting en groen zoveel mogelijk integraal op elkaar zijn afgestemd. Dit maakt het mogelijk om zoveel mogelijk werk met werk te maken (kostenbewust) en zorgt ervoor dat de overlast voor omwonenden tot een minimum wordt beperkt. Uiteraard zullen bij de voorbereiding van de geplande onderhoudswerkzaamheden de in hoofdstuk 4 genoemde basiskennmerken voor de inrichting van wegen als uitgangspunt dienen.

### 8.2 Meldingen en klachten: niet-gepland onderhoud

Burgers en bedrijven kunnen klachten over verkeersveiligheid en over de kwaliteit van de openbare ruimte op diverse manieren melden:

- via de telefoon
- via een email
- via een app
- via internet

Meldingen en klachten van burgers en bedrijven worden geregistreerd in Melddesk en daarna opgepakt door de afdeling Openbare Ruimte. De melding komt via het systeem Melddesk direct binnen bij de juiste persoon.

De doelstelling is dat na meldingen/ klachten zo spoedig mogelijk contact wordt opgenomen met de melder, maar in ieder geval binnen 5 werkdagen. Een en ander is logischerwijs ook afhankelijk van de aard van de melding.

### 8.3 Gladheidsbestrijding

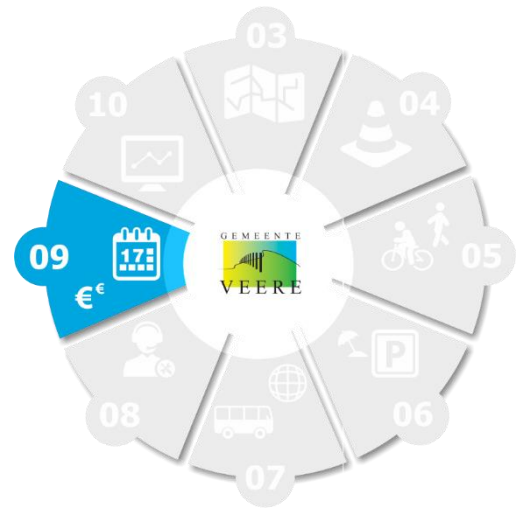
In de Samenwerkingsovereenkomst Gladheidsbestrijding (2012) is vastgelegd hoe de gladheidsbestrijding in de gemeente Veere in samenwerking met het Waterschap Scheldestromen is georganiseerd. Uitgangspunt is waarborging van de verkeersveiligheid. In de overeenkomst zijn de primaire strooiroutes benoemd. Dit zijn:

- de hoofdverkeersroutes
- de fietsroutes
- de ontsluitingswegen naar de wijken
- de toegangen tot artsen, bushaltes en verzorgingstehuizen

## 9. Uitvoeringsprogramma en budgetten

Samen met het wegenbeheer en -onderhoud programma, de door stads- en dorpsraden aangedragen knelpunten en eerdere meldingen die bij de gemeente zijn binnengekomen, vormt dit GVVP de basis voor een investeringsprogramma. Dit is een voortschrijdend programma dat voortaan jaarlijks zal worden geactualiseerd.

Het investeringsprogramma bevat straks niet alleen budgetten voor de uit te voeren infrastructuurprojecten, maar ook reserveringen voor thema's die in het GVVP zijn aangekondigd en die nog nader onderzocht moeten worden.



Onderstaand tabel geeft de prioriteiten weer uit de voorgaande hoofdstukken. Dit tabel legt een basis voor het investeringsprogramma GVVP.

Prioriteiten per thema	
<b>Versterken toekomstige wegenstructuur (hoofdstuk 3)</b> Omvormen van wegen van GOW-50 naar ETW-30	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aagtekerke: Brouwerijweg</li> <li>• Biggekerke: Koudekerkseweg</li> <li>• Buttinge: Middelburgseweg</li> <li>• Domburg: Traverse, Domburgseweg en Mezgerweg</li> <li>• Koudekerke: Prinses Beatrixlaan</li> <li>• Veere: Veerseweg</li> <li>• Vrouwenpolder: Fort den Haakweg en Vroondijk</li> <li>• Westkapelle: Oude Zandweg en omgeving</li> <li>• Zoutelande: Melsesweg en Houtenburgseweg</li> </ul>
<b>Verbeteren van de verkeersveiligheid (hoofdstuk 4)</b> Wegvakken	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aagtekerke: Rijsoordseleen, Burg. Bosselaarstraat, Prelaatweg</li> <li>• Domburg: Dishoekstraat en Schuivlotstraat</li> <li>• Oostkapelle: Dorpsstraat, aansluiting fietspad Duinweg</li> <li>• Koudekerke: Middelburgsestraat</li> <li>• Meliskerke: Torenstraat</li> <li>• Zoutelande: Langedam</li> </ul>
<b>Verbeteren van de verkeersveiligheid (hoofdstuk 4)</b> Kruispunten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Buttinge: Jacob Catsweg - Middelburgseweg</li> <li>• Grijskerke: Jacob Catsweg - Hondegemsweg</li> <li>• Oostkapelle: Noordweg - Lantsheerstraat</li> </ul>
<b>Verbeteren van de verkeersveiligheid (hoofdstuk 4)</b> Schoolomgevingen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aagtekerke: J.W. Versluissschool</li> <li>• Domburg: De Golfslag</li> <li>• Koudekerke: 't Klinket, De Sprong</li> <li>• Meliskerke: Boazschool</li> <li>• Oostkapelle: De Lispeltuut, Eben Haëzerschool</li> <li>• Vrouwenpolder: De Goede Polder</li> <li>• Westkapelle: De Lichtstraal</li> </ul>
<b>Aanpak looproutes (hoofdstuk 5.1)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Domburg: de looproute van de parkeerterreinen bij het gemeentehuis naar het centrum en het strand, via Schuivlotstraat en Badstraat</li> <li>• Domburg: de looproute van het parkeerterrein aan de Singel naar het centrum en het strand, via de Zuidstraat en de Noordstraat</li> <li>• Domburg: de looproute Ooststraat - Markt - Weststraat</li> <li>• Gapinge: westelijk deel Dorpsstraat richting kerk</li> <li>• Meliskerke: route Jan Vaderstraat en Valkenburgstraat</li> <li>• Vrouwenpolder: route camping Elzenoord naar dorp</li> <li>• Westkapelle: Prelaatweg</li> </ul>



<b>Aanpak fietsroutes (hoofdstuk 5.2)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Buttinge: Middelburgseweg</li> <li>• Domburg: Schuitvlotstraat en Schelpweg</li> <li>• Oostkapelle: Dorpsstraat, aansluiting fietspad Duinweg</li> <li>• Veere: Veerseweg</li> <li>• Vrouwenpolder: Fort den Haakweg</li> <li>• Zoutelande: Ooststraat - Nieuwstraat - Westkapelseweg</li> </ul>
<b>Aanpak Fietsparkeren (hoofdstuk 5.3)</b> Extra plaatsen creëren op/ voor drukke momenten. In overleg met stad- en dorpsraden en middenstandvereniging	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Domburg</li> <li>• Oostkapelle</li> <li>• Veere</li> <li>• Vrouwenpolder</li> <li>• Zoutelande</li> </ul>
<b>Aanpak Autoparkeren (hoofdstuk 6)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkeerdrukmeting in alle woonstraten</li> <li>• Nota parkeren 2017</li> </ul>
<b>Versterken openbaar vervoer (hoofdstuk 7)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbeteren toegankelijkheid bushaltes (conform Halteplan 2016+)</li> <li>• Onderzoek naar busroutes door kernen Biggekerke, Koudekerke, Serooskerke en Vrouwenpolder</li> <li>• Verduurzamen waar mogelijk</li> </ul>

In de planning van deze projecten zullen we zoveel mogelijk aansluiten bij programma's voor gepland onderhoud aan wegen, riolering, openbare verlichting en groen (zie hoofdstuk 8). Ter verdere uitvoering van het programma zal de raad om extra budget worden gevraagd.

## 10. Monitoring en evaluatie van het beleid

Monitoring is het structureel en systematisch volgen van ontwikkelingen met als doel problemen voor te blijven en een pro-actief beleid te voeren.

Evaluatie is het achteraf beoordelen of en in hoeverre beleidsdoelstellingen zijn bereikt met als doel waar nodig tijdig bij te sturen door het beleid aan te passen of te intensiveren.



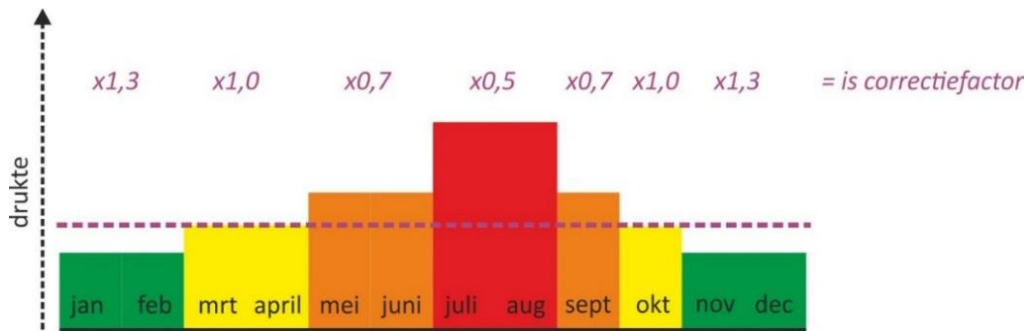
### 10.1 Monitoring

#### Intensiteit en snelheid autoverkeer

De gemeente volgt de ontwikkeling van de intensiteit en de snelheid van het autoverkeer op de voet in de volgende straten:

- Aagtekerke: Rijsoordselaan-Burg.Bosselaarstraat-Roosjesweg. Prelaatweg.
- Biggekerke: Dorpsstraat. Vlakenisseweg.
- Domburg: Domburgseweg-Ooststraat-Markt-Weststraat. Singel-Roosjesweg. Mezgerweg. Schuitvlotstraat.
- Gapinge: Dorpsstraat.
- Grijskerke: Schuitvlotstraat. Jacob Catsstraat.
- Koudekerke: Beatrixlaan. Middelburgsestraat-Duinstraat.
- Meliskerke: Dorpsstraat-Torenstraat. Burgemeester Huijsmanstraat-Mariekerkseweg.
- Oostkapelle: Domburgseweg. Dorpsstraat-Lantsheerstraat-Torenstraat.
- Serooskerke: Oostkapelseweg. Torenstraat. Wilgenhoekweg.
- Veere: Veerseweg (tussen Zanddijk en Veere).
- Vrouwenpolder: Dorpsdijk. Fort den Haakweg.
- Zoutelande: Langendam-Ooststraat-Nieuwstraat-Westkapelseweg.

Het beoordelingskader hiervoor is geschetst in de hoofdstukken 3 en 4. De metingen zullen jaarlijks plaatsvinden, per straat afwisselend in de wintermaanden, in het toeristisch voor- of naseizoen of in het toeristisch hoogseizoen. Na een aantal jaren beschikken we dan over cijfers waarmee we een correctiefactor kunnen bepalen voor de verschillende maanden.



### **Kruispunten, looproutes, fietsroutes, fietsparkeren, autoparkeren**

Knelpunten ten aanzien van kruispunten, looproutes, fietsroutes, fietsparkeren en autoparkeren worden gemonitord via het reguliere jaarlijkse overleg met stads- en dorpsraden. Tijdens deze overleggen worden per kern de knelpuntenlijstjes doorgenomen: welke zijn inmiddels opgelost en kunnen worden afgevoerd; welke zijn nog steeds actueel; welke nieuwe knelpunten moeten worden toegevoegd. Het voornemen is bij de planvorming Stichting Werkgroep Gehandicapten Walcheren te betrekken.

De wijze van monitoring van het autoparkeren zal nader worden uitgewerkt in de in 2017 op te stellen Nota Parkeerbeleid.

## **10.2 Evaluatie**

Over de voortgang van de uitvoering van het in dit GVVP vastgelegde beleid wordt de raad tweejaarlijks geïnformeerd door middel van een Voortgangsrapportage GVVP. Na 5 jaar zal een tussentijdse evaluatie worden uitgevoerd. Het evaluatierapport zal worden besproken met de raad.