

**Raadsvergadering 6 februari 2014**

**Voorstel B 7**

**Heinkenszand, 21 januari 2014**

**Onderwerp:**

**voorstel tot het vaststellen van het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan Borsele 2014-2024**

(portefeuille wethouder Zandee)

**Geachte raad,**

**Voorstel**

Dankzij een constructieve samenwerking met adviesbureau Ligtermoet en partners, de raadsfracties, de dorpsraden, landbouw- en transportondernemingen, Mivabel, Stichting Behoud de Zak van Zuid beveland, natuurmonumenten e.a. leggen wij het richtinggevende verkeersbeleid voor de komende tien jaar ter besluitvorming aan u voor. In het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan zijn o.a. uitgangspunten opgenomen over de functies en inrichting van wegen, het wegbeheer, het monitoren en behandelen van klachten, en de inrichting van schoolomgevingen en winkelstraten.

Wij stellen u voor het Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan Borsele 2014-2024 (GVVP) vast te stellen.

**Voorgeschiedenis**

Op 26 april 2012 hebben wij ons geconformeerd aan de uitvoeringsafspraken om te komen tot 0 vermijdbare verkeersslachtoffers in Zeeland. Onderdeel van die uitvoeringsafspraken betrof het opstellen of actualiseren van het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan en het vaststellen van een gemeentelijk wegen categoriseringsplan.

Aansluitend daarop hebben wij op 21 augustus 2012 opdracht verleend aan adviesbureau Ligtermoet en Partners voor het opstellen van een nieuw richtinggevend verkeers- en vervoersplan voor de periode 2014-2024. Uitgangspunt was om de Borselse wegencategorisering en vormtoets onderdeel uit te laten maken van het nieuwe beleid. Tevens was het een goed moment om de nieuwe provinciale beleidskaders op het gebied van verkeersveiligheid te implementeren in het nieuwe beleid. De nieuwe provinciale beleidskader betreffen het provinciaal verkeers- en vervoersplan, het kwaliteitsnet goederenvervoer en het kwaliteitsnet landbouwverkeer.

Na verschillende gesprekken gehouden te hebben met de raadsfracties, dorpsraden, het ambtelijk apparaat en belangenorganisaties hebben wij in februari 2013 de verschillende beleidskaders in een informatieve raadsvergadering aan u gepresenteerd.

In april 2013 heeft het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland (ROVZ) de wegencategorisering van de wegen in de Borselse bebouwde kom ter besluitvorming aan ons voorgelegd. De rapportage doet uitspraak over de gewenste snelheidsregimes binnen de bebouwde kom. Op 21 mei 2013 hebben wij ingestemd met de categorisering waardoor het deel uitmaakt van ons nieuwe beleid. Vervolgens heeft er ook een vormtoets plaatsgehad om de inrichting van de wegen aan de nieuwe categorisering te toetsen.

In de zomer en het najaar van 2013 hebben wij vervolgens gesprekken gevoerd met de provincie Zeeland, waterschap scheldestromen, transportondernemingen en

landbouwondernemingen uit de gemeente, de BZZB en natuurmonumenten over het GVVP en eventuele verkeersknelpunten. Op basis van al deze informatie hebben wij invulling gegeven aan het concept beleidsplan en reeds gezamenlijk oplossingen voor bepaalde knelpunten afgesproken. Voorbeeld van een dergelijke oplossing is het in overleg met ondernemers verminderen van doorgaand landbouw en vrachtverkeer door de kernen Baarland, Oudelande, Ovezande en 's-Heerenhoek door het formuleren van alternatieve routes.

Het concept beleidsplan is tijdens de kaderstellende raadsvergadering van 10 oktober 2013 aan u gepresenteerd. Tijdens deze vergadering heeft u ingestemd met de beleidskaders en is met u de afspraak gemaakt dat geprioriteerde knelpunten in het GVVP die extra investeringen vragen middels een apart raadsvoorstel aan u worden voorgelegd.

Op 23 oktober 2013 hebben wij samen met Ligtermoet en Partners een integrale ambtelijke sessie gehouden over het concept beleidsplan waar ondermeer beleidsmedewerkers en afdelingshoofden van ROM, G&E, Samenleving en de buitendienst aanwezig waren.

Aansluitend op de kaderstellende raadsvergadering heeft er op 30 oktober een informatiebijeenkomst plaatsgehad voor alle belangstellenden en alle partijen die in het voortraject betrokken zijn geweest bij de beleidsvorming waaronder de provincie, het waterschap, politie Zeeland, ROVZ, dorpsraden, ZLTO, CZAV, BZZB, CUMELA, R&B wonen, de fietsersbond, veilig verkeer Nederland, de seniorenraad, de jongerenraad e.a. Alle partijen zijn in de gelegenheid gesteld vragen te stellen en opmerkingen te plaatsen.

Vervolgens heeft het concept beleidsplan van 4 november tot 16 december 2013 ter visie gelegen in het gemeentehuis en bestond er voor partijen de mogelijkheid zienswijzen op het plan in te dienen. Wij hebben zienswijzen ontvangen van de BZZB, de dorpsraad Ovezande en de dorpsraad Heinkenszand. In het volgende hoofdstuk gaan wij in op de zienswijzen.

## **Argumenten**

Alle zienswijzen zijn met het verkeerskundig adviesbureau Ligtermoet en partners besproken, beoordeeld en van reactie voorzien.

### Dorpsraad Heinkenszand

In essentie gaat de zienswijze van de dorpsraad over de volgende onderwerpen:

1. In het GVVP staat het parkeerterrein nabij de molen "de vijf gebroeders" aangemerkt als parkeerplaats voor vrachtverkeer. De dorpsraad acht dit geen juiste beslissing.
2. De dorpsraad pleit voor het behoud van het 30km/u regime voor het deel Clara's pad (Kraaijendijk-Drieweg). Als motivatie draagt de dorpsraad o.a het volgende aan:
  - a. Het pad langs de rijbaan is tevens fiets- als voetpad waardoor fietsers geregeld gebruik maken van de rijbaan.
  - b. Er zijn veel uitritten op de weg aangesloten waardoor bij verhoging van de snelheid situatie onveiliger wordt.
  - c. De verkeersintensiteit zou met deze maatregel toenemen
  - d. Onoverzichtelijkheid kruisende wegen
  - e. Meer overlast trillingen
3. De dorpsraad vraagt aandacht voor het kruispunt Zangvogelstraat-Puttershof als knelpunt voor fietsers.

### Reactie:

1. De dorpsraad merkt terecht op de het parkeerterrein nabij "molen de vijf gebroeders" geen wenselijke locatie is voor het parkeren van vrachtverkeer. Wij stellen derhalve voor deze locatie uit het GVVP te verwijderen en als aanvulling het bedrijventerrein Noordzak aan te duiden als parkeerlocatie voor vrachtverkeer.

2. Voor dit deel van Clara's pad is een onafhankelijke categoriseringstoets uitgevoerd (Kwaliteitstoets wegencategorisering binnen de kom Gemeente Borsele 12-3-2013). In de toets schrijft men hierover het volgende:

*“Juist het eerste gedeelte van Clara's pad is enigszins geschikt als gebiedsontsluitingsweg (GOW) (aardige profielbreedte mogelijk; nu al vrij liggend fietspad) en heeft een zware verzamelfunctie: 2 woonwijken en 2 bedrijventerreinen hangen aan deze route naar de noordelijkste en meest gebruikte N665-aansluiting. Ons inziens past het juist dit eerste deel van Clara's pad en vervolgens ook de Noordlandseweg als GOW te categoriseren”.*

Functioneel gezien is dit deel van Clara's pad op basis het onafhankelijk advies en onze visie dan ook een 50 km weg (GOW). De huidige inrichting maakt een 30 km regime ondanks de bebording ongeloofwaardig. Het betreffende deel van Clara's pad kan echter eerder geloofwaardig ingericht worden als 50km weg waarmee dan ook het snelheidsregime wordt gewaarborgd. In dat geval dient er wel een aparte voetgangersstrook worden aangebracht langs het deel van Clara's pad en de kruisingen conform de uitgangspunten van het GVVP te worden ingericht.

Met de maatregel om de snelheid te brengen naar 50km/u worden geen extra trillingen verwacht hier is met de eerdere werkzaamheden rekening mee gehouden middels het aanbrengen van speciale banden langs het wegdek. De dorpsraad vermoedt echter ook dat de verkeerintensiteit met deze maatregel zal toenemen. Feit is dat de verkeersstromen niet worden gewijzigd door bijvoorbeeld infrastructurele maatregelen. Een aanpassing van de snelheid op een dergelijk kort traject zal in tijd geen winstpunten opleveren en derhalve niet aangemerkt worden als snellere alternatieve route. Overigens wordt juist het snelheidsregime op het andere deel van Clara's pad teruggebracht naar 30km/u. Wij stellen derhalve voor het advies uit het de wegencategoriseringstoets over te nemen maar het snelheidsregime niet eerder aan te passen voordat er een apart voetpad is aangelegd op dit deel van Clara's pad en de kruisingen conform de uitgangspunten van het GVVP zijn uitgevoerd. Betreffende wijzigingen moeten gezien worden in een tijdshorizon van 30 jaar.

3. De dorpsraad Heinkenszand merkt terecht op dat het kruispunt Zangvogelstraat-Puttershof extra aandacht behoeft in verband met de grote hoeveelheid schoolgaande kinderen die hier met de fiets richting de basisscholen rijdt. Wij stellen u voor dit aandachtspunt op te nemen in het GVVP.

#### Dorpsraad Ovezande

1. De dorpsraad is zeer verheugd met het feit dat ingezet wordt op het terugdringen van doorgaand verkeer door de Zak van Zuid Beveland en de dorpskern. Tevens doet de dorpsraad enkele praktische suggesties en stelt het enkele praktische vragen.
2. De dorpsraad kan zich echter niet vinden in het aanwijzen van een aanbevolen route voor vracht- en landbouwverkeer via de Oud-Ovezandseweg. In de zienswijze geeft men aan dat de hoge snelheid op deze weg nu al als probleem wordt ervaren. In het bijzonder worden de zorgen uitgesproken over de aanwezigheid van de sporthal en basisschool langs deze weg.

#### **Reactie:**

1. Wij informeren de dorpsraad schriftelijk over de suggesties en praktische vragen. Het betreffen met name praktische zaken en concrete uitvoering welke niet opgenomen hoeft te worden in het verkeersbeleid. De schriftelijke reactie is bijgevoegd.
2. Wij erkennen dat de door ons aangedragen oplossing, door gebrek aan realistische alternatieven, niet ideaal is. Daar waar mogelijk opteren wij primair voor de route over de Noldijk maar deze is in sommige situaties te smal voor bepaalde landbouwvoertuigen. Per saldo wordt er met het aanwijzen van de route Oud Ovezandseweg echter wel winst behaald. Er zal minder landbouw- en vrachtverkeer door de hoofdstraat rijden

waardoor er in vergelijking met de huidige situatie minder confrontaties zullen zijn met kwetsbare verkeersdeelnemers. Met de herinrichting van de Oud Ovezandseweg in 2014 zal met name het 1<sup>e</sup> deel ter hoogte van de school extra aandacht van ons krijgen en ingericht worden als schoolzone. Met deze inrichting krijgt het fietsverkeer en landbouw- en vrachtverkeer bijzondere aandacht. Wij stellen u derhalve voor de Oud – Ovezandseweg wel als alternatieve route voor landbouw- en vrachtverkeer op te nemen onder de voorwaarde dat dit met de herinrichting extra aandacht krijgt.

#### Stichting behoud de Zak van Zuid Beveland

In haar brief van 8 december 2013 pleit de BZZB in het kader van het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan voor het volgende:

1. Met dezelfde ambitie die wordt getoond voor de kernen aandacht geven aan de activiteiten die de gemeente in het buitengebied wenselijk acht met een aanduiding van prioriteit. Ondermeer voor de fietsroutes buiten de bebouwde kommen.
2. Een verduidelijking op de gemeentelijke stelling dat de gemeente met kracht de visie in de landschapsbewuste verkeersvisie ondersteunt.
3. De landschapsbewuste verkeersvisie vormgeven bij de entree van de dorpen. Door aandacht te geven aan kwalitatief verantwoord en uit cultuurhistorisch oogpunt passende entree bij de dorpen te *realiseren "in afwijking op voorgeschreven uniforme ANWB borden"*
4. Aandacht voor de kwaliteiten van rust, ruimte, groen, blauw en cultuurhistorie in de plannen.

#### **Reactie:**

1. Omdat de wegen buiten de bebouwde kom niet onder ons beheersgebied vallen en derhalve niet in onze directe invloedssfeer liggen, is hier in het GVVP vanzelfsprekend minder aandacht aan besteed dan het deel binnen de bebouwde kom. Dit betekent echter niet dat onze ambities voor het buitengebied minder zijn. In overleg met het waterschap scheldestromen streven wij er naar om binnen nu en vijf jaar fietspaden te realiseren langs o.a. de Korenweg Lewedorp, de 's-Heerenhoeksedijk (verlengde Monsterweg) en de Gerbernesseweg tussen Nisse en 's-Heer Abtskerke. Ook nemen wij op dit moment het voortouw om samen met de provincie Zeeland en het waterschap scheldestromen het project kruising N666-N665-Zwaaksedijk op te pakken om te komen tot een verkeersluwere Zak van Zuid Beveland en Zwaaksedijk met een landschapsbewuste inrichting van de kruising. Tevens met een prioritering van een fietspad aan de Vreelandsedijk-Stelsedijk ten behoeve van een verkeersveilige ontsluiting van Kwadendamme voor fietsers. Doelstelling is om dit project in 2015 in uitvoering te hebben. De ambities worden weliswaar niet concreet benoemd in ons GVVP maar zijn weldegelijk aanwezig. Wij hebben de BZZB hiervan schriftelijk op de hoogte gesteld.
2. Met bovengenoemde projecten geven wij ook invulling aan onze ambities zoals genoemd in de landschapsbewuste verkeersvisie. Daarnaast initiëren wij jaarlijks structureel overleg met het waterschap scheldestromen, de ZMF en de provincie Zeeland om projecten in het kader van de landschapsbewuste verkeersvisie te definiëren. Dit wordt niet als dusdanig in het GVVP benoemd maar is wel schriftelijk aan de BZZB medegedeeld.
3. Wij onderschrijven de ambitie van de BZZB betreffende de bebording in de dorpen. In hoofdstuk 3.4. van het GVVP omschrijven wij het uitgangspunt om het aantal verkeersborden te beperken tot een noodzakelijk minimum. Tevens streven wij naar een landschap-en dorpsvriendelijke inrichting van de komborden/dorpsentrees. Het blijft echter altijd zoeken naar een goed evenwicht tussen landschapskwaliteit, cultuurhistorie en herkenbaarheid voor de weggebruiker.
4. Aandacht voor de kwaliteiten van rust, ruimte, groen, blauw en cultuurhistorie zijn primair opgenomen in onze bestemmingsplannen, beeldkwaliteitsnota,

landschapsbeleidsplan en groenstructuurplannen. Deze uitgangspunten worden in het GVVP onderschreven. Bij inrichtingsplannen van de openbare ruimte wordt in het bijzonder rekening gehouden met betreffende kwaliteitsaspecten.

### **(Juridische) consequenties**

Het gemeentelijk verkeers- en vervoerplan omschrijft het gemeentelijk beleid voor de komende tien jaar. Na vijf jaar zal een tussentijdse evaluatie plaatsvinden. Na vaststelling door de gemeenteraad is het beleidsplan van kracht.

### **Financiën**

Het Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan heeft als uitgangspunt de noodzakelijke maatregelen tijdens de reguliere onderhoudswerkzaamheden uit te voeren (werk met werk maken) waardoor er, buitenom de onderhoudsvoorzieningen en de jaarlijkse begroting, geen extra benodigd krediet wordt verwacht. De voorgenomen maatregelen kennen in relatie tot de onderhoudsplanning een tijdshorizon van 30 jaar. Als uitzondering daarop zijn in het hoofdstuk 12 “uitvoeringsprogramma” van het GVVP een zestal wegen benoemd die in het kader van verkeersveiligheid prioriteit vragen. Voorsnog is er geen geld beschikbaar voor deze wegen. Uitvoering is derhalve geen automatisme. Om deze wegen prioriteit te kunnen geven is extra krediet noodzakelijk. Middels afzonderlijke raadsvoorstellen zal extra krediet voor deze wegen aan u worden voorgelegd. Het GVVP heeft als doelstelling benoemd om in 2014 een aanvang te maken met de inrichting van de Monsterweg Borssele. Een voorstel tot extra krediet wordt behandeld in het raadsvoorstel “meerjarenplanning 2014-2018”

### **Uitvoering/planning**

Met uitzondering van de hieronder genoemde wegen worden de noodzakelijke werkzaamheden ten behoeve van verkeersveiligheid over een tijdshorizon van 30 jaar gelijktijdig met regulier onderhoudswerk uitgevoerd.

Uitzonderingen:

- Borssele kruising Monsterweg/Kaaiweg. (2014-2015)
- Borssele Monsterweg binnenkomse deel 30 km/u. (2014-2015)
- Heinkenszand Clara's pad tussen Dorpsstraat en Kraaijendijk. (2015)
- Ovezande Hoofdstraat (2016)
- Heinkenszand Dorpsstraat (2017)
- 's-Heerenhoek Molendijk-'s-Heerenhoeksedijk (2018)
- 

### **Communicatie**

Vaststelling van het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan zal gecommuniceerd worden met de provincie Zeeland en het waterschap scheldestromen. Daarnaast zal het vastgestelde GVVP op de website worden gepubliceerd.

### **Besluit**

Vaststelling van het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan Borsele 2014-2024

### **Ter inzage liggende stukken**

Er liggen geen stukken ter inzage.

