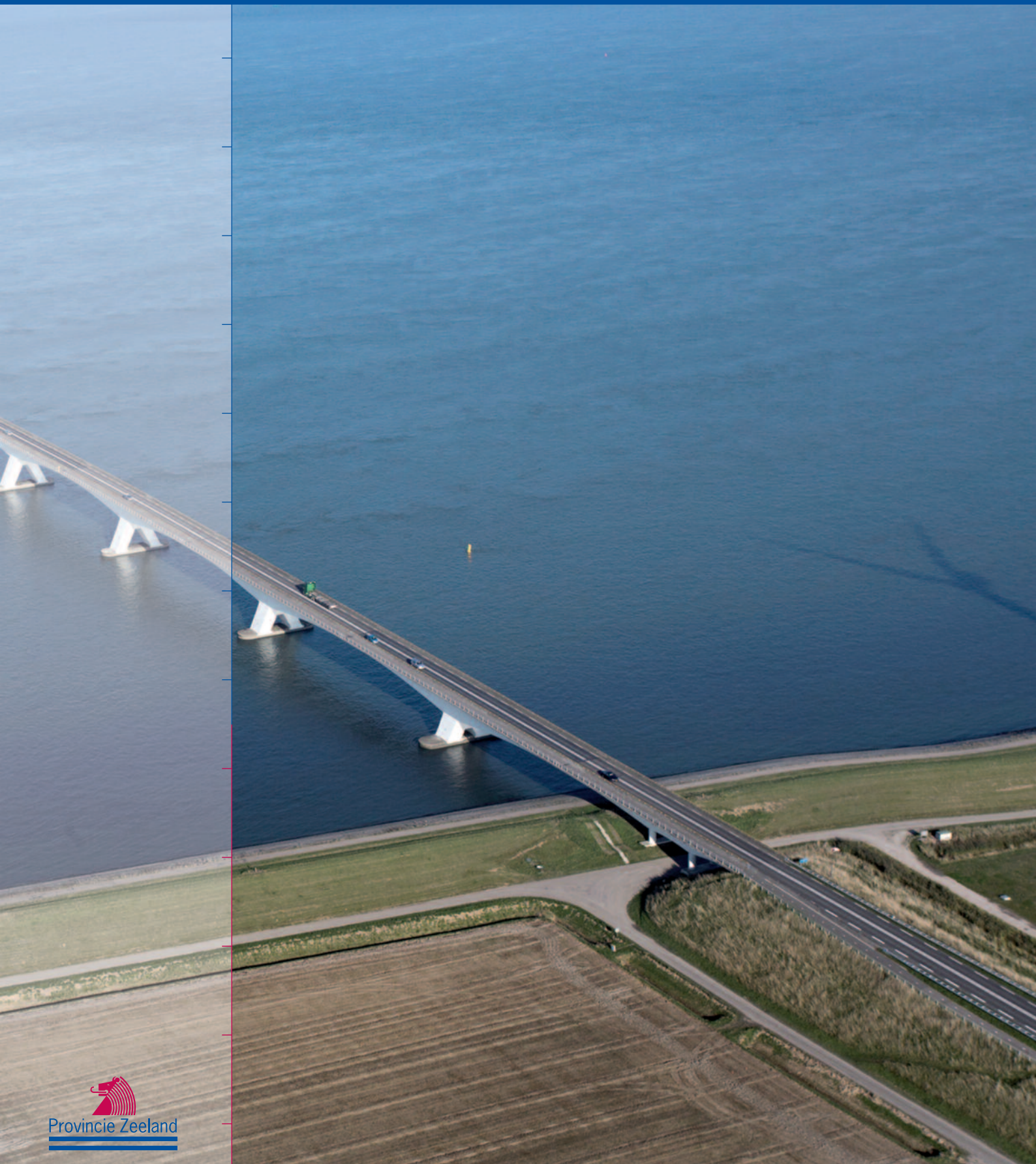


Kadernota Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Zeeland

December 2014



KADERNOTA

Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Zeeland

Datum: 16 december 2014
Versienr.: 1.0
Auteur: Kernteam PVVP
Afdeling: Mobiliteit en samenleving

Inhoudsopgave

1. Inleiding	5
1.1. Aanleiding en doel Kadernota	5
1.2. Integraal beleid en planningshorizon	6
1.3. Proces tot nu toe	7
1.4. Leeswijzer	8
2. Sturende principes en uitgangspunten	9
2.1. De kracht van Zeeland	9
2.2. Doorwerking naar mobiliteit	10
2.3. De gebruiker: verschillende doelgroepen met verschillende mobiliteitseisen	11
2.4. Sturende principes: op weg naar de opgaven	11
2.5. Uitgangspunten: goed en samen	13
3. Basisbeleid: bereikbaar, veilig en leefbaar	15
3.1. Een sterk hoofdnetwerk	15
3.2. Een bereikbaar en veilig wegennet	16
3.3. Openbaar vervoer	20
3.4. Ruimte en leefomgeving	22
4. Bedrijvigheid	24
4.1. Inleiding op het thema	24
4.2. Mobiliteitsvraagstukken rond bedrijvigheid	24
5. Beleven: toerisme en recreatie	30
5.1. Inleiding op het thema	30
5.2. Mobiliteitsvraagstukken rond recreatie en toerisme	31
6. Wonen en Leven	33
6.1. Inleiding op het thema	33
6.2. Mobiliteitsvraagstukken rond wonen en leven	33
7. Financiële en organisatorische kaders	39
7.1. Provinciale rol	39
7.2. Organisatie van de uitvoering onder gewijzigde omstandigheden	40
7.3. Financiën	41
7.4. Van subsidie naar gericht investeren	43
7.5. Monitoring	43

1. Inleiding

1.1. Aanleiding en doel Kadernota

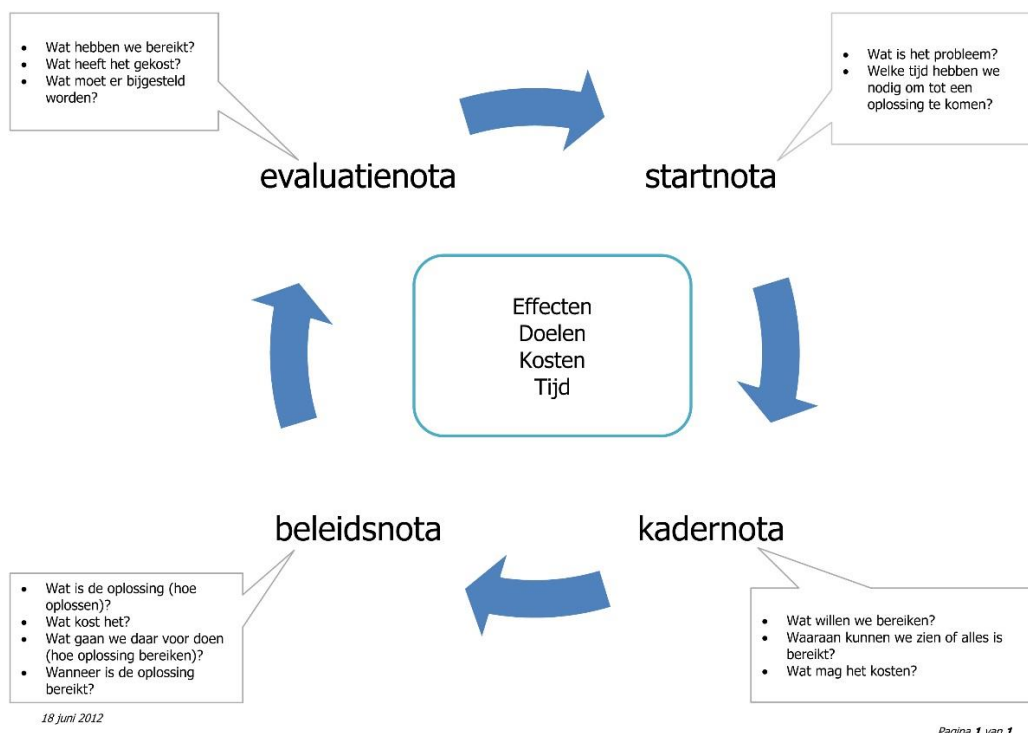
Via het vaststellen van de Startnota op 4 juli 2014 hebben Provinciale Staten van Zeeland besloten een nieuw Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) op te stellen. Belangrijke reden om tot nieuw mobiliteitsbeleid te komen is dat veel van de gestelde doelen zijn bereikt en dat het huidige PVVP niet meer past in de trends en ontwikkelingen van de afgelopen jaren. Dit komt onder meer door:

- wijzigingen in het rijksbeleid - via onder meer de *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)* die de Provincie moet opnemen in het eigen beleid
- recent vastgesteld provinciaal beleid op andere terreinen, zoals het *Omgevingsplan*, *Economische Agenda* en de *nota leefbaarheid*, dat doorwerking vraagt in het mobiliteitsbeleid
- meer inhoudelijke trends en ontwikkelingen die mobiliteitsvraagstukken in Zeeland beïnvloeden:
 - het gebruik van de auto in relatie tot andere modaliteiten, zoals de (elektrische) fiets
 - sociale- en demografische ontwikkelingen zoals schaalvergroting en bevolkingsontwikkeling
 - technologie, zoals zelfrijdende auto's, informatisering en nieuwe brandstoffen
 - de financiële kaders

Deze trends en ontwikkelingen werken indien van toepassing door in de in deze nota opgenomen kaders.

Beleidscyclus en doel Kadernota

In de totstandkoming van het PVVP wordt de gebruikelijke beleidscyclus van de Provincie Zeeland gehanteerd. Dit betekent dat na de Evaluatie- en Startnota de onderhavige Kadernota aan de orde is.



Figuur 1.1: beleidscyclus PVVP Zeeland

Het doel van deze Kadernota is om meer inzicht te geven in de mogelijke mobiliteitsopgaven voor Zeeland. Wij - Gedeputeerde Staten - leggen de keuzes voor aan Provinciale Staten. Op deze manier geven Provinciale Staten richting aan het toekomstige mobiliteitsbeleid. Deze kaders vormen de basis voor het op te stellen ontwerp PVVP komend voorjaar 2015.

1.2. Integraal beleid en planningshorizon

Zoals vastgesteld in de Startnota worden voor het PVVP, en daarmee ook voor deze Kadernota, twee belangrijke principes gehanteerd:

- *in het nieuwe PVVP komt het integrale karakter van het verkeer- en vervoerbeleid voor Zeeland op drie niveaus tot uitdrukking*
- *het PVVP heeft een meerjarige visie met een tijdshorizon tot 2028, kent een flexibele uitwerking via vierjarige beleidsprogramma's en mondt uit in de cyclus van de jaarprogramma's*

Integraliteit op drie niveaus

Als eerste worden in het nieuwe PVVP de eerder vastgestelde afzonderlijke onderliggende beleidsplannen voor wegverkeer, fiets, goederenvervoer, verkeersveiligheid en openbaar vervoer geïntegreerd. Het nieuwe PVVP vervangt daarmee niet alleen het huidige PVVP, maar ook de onderliggende beleidsplannen.

Ten tweede komt de integraliteit met de aanpalende beleidsterreinen tot stand door het opnemen van een gezamenlijke visie op hoofdlijnen voor de beleidsdocumenten (gebaseerd op Zeeland 2040) en door de wisselwerking op specifieke onderwerpen met het Omgevingsplan Zeeland, de Economische Agenda en de Nota Leefbaarheid en Bevolking. Bij verschillende onderwerpen faciliteert het PVVP ontwikkelingen uit andere beleidsnota's, maar het PVVP zal soms ook kaderstellend zijn voor ontwikkelingen uit deze beleidsnota's.

Tot slot heeft de integraliteit ook betrekking op het gegeven dat het nieuwe plan zich richt op Zeeland als geografische eenheid en dus een gezamenlijke visie op mobiliteit van de overheden in Zeeland moet zijn, waar elke overheid op eigen niveau uitwerking aan geeft.

Meerjarige visie met flexibele uitwerking

Voor de vorm van het PVVP zijn twee uitgangspunten van belang:

- *het plan beschrijft een heldere koers op het gebied van verkeer en vervoer. Dat betekent dat er keuzes zijn gemaakt in waar de Provincie voor staat en wat zij wil bereiken tussen nu en 2028*
- *het plan is door de gekozen structuur met een visiedeel voor een langere periode en een beleidsprogramma voor een periode van vier jaar flexibel. Zo kan ingespeeld worden op ontwikkelingen in de omgeving, als op ontwikkelingen in ambities en belangen bij samenwerkingspartners die aansluiten bij de te bereiken doelen*

Ogenschijnlijk zijn bovenstaande twee uitgangspunten tegenstrijdig. Ze kunnen beiden invulling krijgen via een drietrapsraket:

- *een visiedeel dat een planhorizon tot 2028 heeft en ook eenzelfde houdbaarheidsdatum kent. Het beschrijft de Zeeuwse doelen op het gebied van verkeer en vervoer en geeft daarmee in de dynamische tijd waarin we leven houvast over wat wordt nagestreefd*
- *daarnaast is er een beleidsprogramma dat door het iedere vier jaar te herijken flexibiliteit biedt. In dit plan is voor de meer korte termijn vastgelegd wat wordt uitgevoerd om de (lange termijn) doelen te realiseren. Ook biedt dit beleidsprogramma voor de middellange termijn een agenda van een wat hoger abstractieniveau en met meer flexibiliteit in wat wanneer wordt uitgevoerd*
- *tot slot zijn er jaarprogramma's waarin is vastgelegd wat er dat jaar aan concrete projecten wordt uitgevoerd. De jaarprogramma's betreffen programmering van concrete uitvoering*

Het visiedocument en het beleidsprogramma voor vier jaar vormen samen het PVVP en zijn de bevoegdheid van Provinciale Staten. Het jaarprogramma is uitvoering binnen het beleidsprogramma en is derhalve de bevoegdheid van GS.

1.3. Proces tot nu toe

Om tot deze Kadernota te komen, is met diverse belanghebbenden - binnen en buiten de provinciale organisatie, ambtelijk en bestuurlijk - gesproken over de mogelijke verkeer- en vervoeropgaven voor Zeeland.

In het voortraject zijn Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten in de gelegenheid geweest input te leveren. Vervolgens is via een viertal themasessies gesproken met externe stakeholders in de provincie.



De volgende thematische sessies zijn gehouden:

- *Kust, recreatie en toerisme te Domburg*
- *Havens en industrie te Terneuzen*
- *Landelijk gebied te Heinkenszand*
- *Stedelijke netwerk en dragende kernen te Goes*

Tijdens deze bijeenkomsten is gesproken over de mogelijke relevante opgaven die input kunnen zijn voor het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan. Hoofdzakelijk had dat tot doel om te inspireren en zicht te krijgen op welke opgaven als belangrijk worden ervaren.

1.4. Leeswijzer

Deze Kadernota kent de volgende opbouw. Hoofdstuk twee trechtert vanuit de algemene visie op Zeeland en mobiliteit in het bijzonder naar de voor deze nota gekozen sturende principes, samen met de algemene beleidsuitgangspunten die daarbij gehanteerd worden. In de daaropvolgende hoofdstukken (drie tot en met zes) wordt per thema het mobiliteitsbeleid verbijzonderd:

- *Basisbeleid: bereikbaar, veilig en leefbaar (hoofdstuk 3)*
- *Bedrijvigheid (hoofdstuk 4)*
- *Beleven: toerisme en recreatie (hoofdstuk 5)*
- *Wonen en leven (hoofdstuk 6)*

In de tekst zijn steeds kaders weergegeven; inhoudende keuzes, opgaven of belangrijke uitgangspunten die aan Provinciale Staten worden voorgelegd. Gelet op de noodzakelijke samenhang in het beleid is besloten deze kaders niet in een soort meerkeuzevraag te presenteren. De kaders worden - tenzij anders is aangegeven - gesteld voor het geografisch gebied dat de provincie Zeeland omvat.

Tot slot komen in hoofdstuk zeven de financieel- en organisatorische randvoorwaarden aan de orde.

2. Sturende principes en uitgangspunten

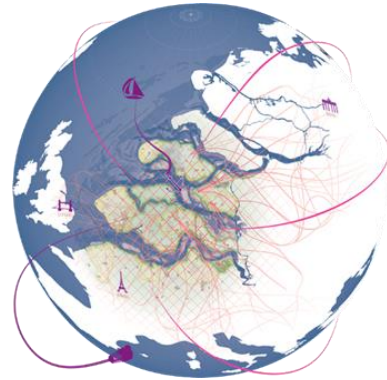
2.1. De kracht van Zeeland

Zeeland is een eilandenrijk, een dynamisch Deltagebied, van elkaar en de rest van de wereld gescheiden door diepe zeearmen en wateren, maar verbonden door dijken, tunnels, bruggen en de Deltawerken.

Zeeland ligt in het midden van de Zuidwestelijke Delta en grenst aan het stedelijk gebied van de Randstad, de Brabantse stedenrij en de Vlaamse Ruit. De ligging van Zeeland maakt de provincie uniek en is allesbepalend voor het landschap, voor het karakter van de bevolking, voor het gebruik van het land, voor de economie en voor de Zeeuwse keuken.

De karakteristiek van Zeeland vormt tegelijkertijd de kracht en zwakte, maar bovenal is de wens voort te bouwen op de kracht van Zeeland: de krachtige economische sectoren die weten te profiteren van de ligging van Zeeland, het landschap en de natuur, de structuur van steden en woonkernen en de ligging ten opzichte van omliggende stedelijke gebieden.

In **Zeeland 2040** is een kompas geschetst dat voorzienbare ontwikkelingen beschrijft en waar een antwoord op geformuleerd zal moeten worden. Zeeland 2040 is een vooruitblik naar opgaven die komen gaan en tevens een schets van het speelveld voor oplossingen, uitgaande van de Zeeuwse eigenheden en het Zeeuws Verlangen:



"Het Zeeuws Verlangen voor 2040 is een florerende netwerksamenleving en een netwerkeconomie met een sterke sociale samenhang, ondersteund door een faciliterende overheid. Daardoor krijgen sociale en technologische innovaties de ruimte. Dit versterkt de samenwerking tussen burgers, maatschappelijke organisaties, ondernemers, kennisinstellingen en overheden. Deze samenwerking is gericht op het gezamenlijke belang: een actieve, gezonde en open samenleving, gebaseerd op de eigen kracht en waarden" (bron: Zeeland 2040).

Dit is uitgewerkt in:

- 'Kwaliteit van leven' als doel van Zeeland 2040
- 'Open Zeeland' als voorwaarde om het doel te bereiken
- 'Economische kansen' gaat over het benutten van ontwikkelingen die je overkomen
- 'Sociale innovatie' over de behoeften van de samenleving'

2.2. Doorwerking naar mobiliteit

Karakteristieken van Zeeland

De (eilanden)structuur van Zeeland betekent dat verbindingen over relatief grote afstanden lopen en dat verkeersintensiteiten relatief gering zijn. Daarnaast zorgt de structuur van Zeeland ervoor dat bijvoorbeeld de havens van Zeeland via het water makkelijk bereikbaar zijn, maar dat tegelijkertijd tussen verschillende delen van Zeeland minder verbindingen zijn gerealiseerd. Nieuwe (weg)verbindingen zijn als gevolg van de structuur vaak relatief duur, zowel in aanleg als in beheer en onderhoud. Deze combinatie van krachten is sterk richtinggevend voor de structuur van de netwerken voor de verschillende modaliteiten in Zeeland.



Open Zeeland, samenhang met omliggend gebied

Zeeland zonder grenzen betekent een open mentaliteit, het zoeken en onderhouden van relaties en netwerken binnen en buiten Zeeland en goede verbindingen, zowel fysiek als digitaal. Voor mobiliteit zijn relevant de samenwerking met de diverse partners binnen én buiten Zeeland, via vaste overlegstructuren en flexibele allianties rond specifieke onderwerpen. Voor de fysieke verbindingen ligt hier één van de grootste opgaven; het zorgen voor betrouwbare en snelle verbindingen met de Randstad, Brabant en Vlaanderen. Hierbij hoort het bewustzijn van achterlandverbindingen voor de havens die verder strekken dan alleen de directe omgeving, waarbij bijvoorbeeld de Seine-Schelde verbinding een rol speelt.

Economische kansen

Zeeland zet in op het optimaal benutten en uitbouwen van haar kernkwaliteiten op economisch gebied. Voor mobiliteit vraagt dit een basisnetwerk dat het uitbouwen van de eigen krachten ondersteunt en tegelijkertijd aandacht heeft voor de beleidsaccenten die de verschillende economische ontwikkelingen vragen. De ene ontwikkeling heeft behoefte aan optimale bereikbaarheid, terwijl de andere ontwikkeling juist ruimte vraagt voor de beleving van de omgevingskwaliteiten. Dit totaal vraagt om een integrale mobiliteitsbenadering.

Kwaliteit van leven

Zeeland is in 2040 de plek waar mensen wonen die willen genieten van de natuur, (stedelijke) cultuur en recreatieve mogelijkheden. Er zijn veel deeltijd bewoners die gastvrij worden ontvangen voor hun 'tweede leven'. De grote opgave op het vlak van mobiliteit is het vinden van de balans tussen het bieden van snelle verbindingen, het bieden van de gewenste bereikbaarheid en het bewaken van de omgevingskwaliteiten.

Sociale innovatie

Zeeland kent in 2040 een energieke samenleving die zelfredzaam is en waar men samenwerkt en voor elkaar zorgt. Voor mensen die niet zo zelfredzaam zijn, vervullen de overheid en het maatschappelijk middenveld een actieve en stimulerende rol. Voor de mobiliteit ligt deze opgave vooral in de bereikbaarheid van voorzieningen en zorgen dat mensen die niet zelf in hun mobiliteit kunnen voorzien toch de mogelijkheden aangereikt krijgen om zelfredzaam te zijn.

2.3. De gebruiker: verschillende doelgroepen met verschillende mobiliteitseisen

Om in te kunnen spelen op de ontwikkelingen waar Zeeland voor staat en de opgaves op het vlak van mobiliteit daarbij te kunnen benoemen, is het belangrijk te vertrekken vanuit de gebruikers, vanuit de verschillende doelgroepen.

Naast de genoemde kernkwaliteiten en karakteristieken van Zeeland als gebied is de gebruiker als tweede pijler om mobiliteitsbeleid op te bouwen en te structureren minstens zo belangrijk. De gebruiker kent vele gedaanten in de vorm van specifieke doelgroepen. Zo stelt een vrachtwagenchauffeur andere eisen aan het Zeeuwse mobiliteitssysteem dan een landbouwer of een toerist.

De volgende verschillende doelgroepen op het gebied van mobiliteit worden onderscheiden:

- *zakelijk verkeer*
- *verblijfstoeristen en dagrecreanten*
- *transporteurs en verladers*
- *scholieren en studenten*
- *zorgvragers*
- *landbouw*
- *distributeurs en bezorgdiensten*
- *sociale verkeer*
- *forenzen*

Kijkend naar de doelgroepen dan ontstaan er clusters van doelgroepen, waarbij doelgroepen en het beeld van Zeeland bij elkaar komen. Daarbij is er sprake van de invalshoek vanuit economisch opzicht, waarbij de vragen van de doelgroepen gericht zijn op een snel en betrouwbaar mobiliteitsnetwerk. Verblijfstoeristen en dagrecreanten vragen een combinatie van bereikbaarheid en beleving van de omgeving. En het sociale verkeer, scholieren en studenten en zorgvragers, vragen juist aandacht vanuit een vorm van kwetsbaarheid.

2.4. Sturende principes: op weg naar de opgaven

Het sturende principe voor het PVVP is op basis van het voorgaande gevonden in drie thema's die met elkaar de belangrijkste activiteiten van Zeeland vormen. Verkeer- en vervoer moet bijdragen aan deze activiteiten en hun doelgroepen. Deze thema's en doelgroepen zijn:

- *bedrijvigheid, met onder andere als doelgroepen zakelijk verkeer, transporteurs en verladers, landbouw, distributeurs en bezorgdiensten, en forenzen*
- *beleven: toerisme en recreatie, met onder andere als doelgroepen verblijfstoeristen en dagrecreanten*
- *wonen en leven, met onder andere als doelgroepen scholieren en studenten, zorgvragers en sociaal verkeer*

Bedrijvigheid

Het functioneren van het mobiliteitssysteem is belangrijk voor het vestigingsklimaat in Zeeland. De verbindingen binnen Zeeland en met de omgeving (inclusief het verdere achterland) vormen een belangrijke voorwaarde voor de economische ontwikkeling in Zeeland. Belangrijk zijn multimodaal goederenvervoer, zakelijk verkeer over de weg en het woon-werkverkeer. Deze opgaven clusteren zich rond het thema **bedrijvigheid** (hoofdstuk vier).

Beleven: toerisme en recreatie

Het beleven van de kwaliteiten van Zeeland is een belangrijke basis voor recreatie en toerisme. Op het gebied van mobiliteit biedt dit een interessante uitdaging. Aan de ene kant vraagt de gastvrijheid voor recreanten en toeristen dat deze makkelijk hun bestemming kunnen bereiken. Aan de andere kant, als ze op de plek van bestemming zijn, dan staat het beleven van de omgeving centraal. Op dat moment wordt niet de drukke weg opgezocht, maar het fietspad door het mooie Zeeuwse landschap. Ontwikkelingen op het raakvlak van recreatie en mobiliteit bieden het tweede cluster van opgaven rond het thema **beleven: toerisme en recreatie** (hoofdstuk vijf).



Wonen en leven

Een belangrijke doelgroep van het Zeeuws mobiliteitsbeleid zijn de Zeeuwen zelf. De bereikbaarheid van voorzieningen - zoals zorg, scholen en winkels - is belangrijk voor hen. Het gaat veelal om trotse, stoere, robuuste inwoners die zelf hun boontjes doppen. Mensen die over het algemeen tevreden zijn als er een infrastructureel netwerk is waarover zij vlot en veilig hun bestemming kunnen bereiken. Die daarin verder niet van overheden afhankelijk zijn. Echter, de meer kwetsbare groepen vragen wel om betrokkenheid van de overheid; als het gaat om verkeersveiligheid voor fietsende scholieren of om mensen die niet in het eigen vervoer kunnen voorzien (en waarvoor openbaar vervoer belangrijke is). De opgaven op dit vlak komen samen in het thema **wonen en leven** (hoofdstuk zes).

Naast het basisbeleid dat in het volgende hoofdstuk aan de orde komt zijn de thema's 'Bedrijvigheid', 'Beleven: toerisme en recreatie' en 'Wonen en leven' goed in verband te brengen met de overige belangrijke beleidsthema's van de Provincie. Relaties worden gelegd met het Omgevingsplan, de Economische Agenda en de nota Leefbaarheid en Bevolking in de hoofdstukken drie tot en met zes.

2.5. Uitgangspunten: goed en samen

In deze kadernota hanteren wij twee algemene uitgangspunten:

- *goed: kwaliteit en focus*
- *samen: in samenwerking*

Goed: kwaliteit en focus

Er is een spanning tussen de beschikbare middelen (geld en capaciteit) en de benodigde en gewenste inspanningen om alle ambities te verwezenlijken. Om te voorkomen dat door versnippering van maatregelen de effectiviteit ervan vermindert, stellen wij prioriteiten en worden expliciete keuzes gemaakt. Er wordt focus aangebracht – niet alleen in deze kadernota en het PVVP – maar ook in de vierjaarlijkse beleidsprogramma's. Voor deze beleidsprogramma's bezien wij steeds in welke mate wordt bijgedragen aan het bereiken van de doelstellingen van het PVVP (de kadernota) in combinatie met de prioriteiten uit de collegeprogramma's. Ook gelden bij de voorbereiding en uitvoering van projecten kwaliteitseisen die door de gebruikers (klanten) gewaardeerd worden: "we doen het goed of we doen het niet". Dit wordt ook helder gecommuniceerd.

Opgave 2.1: keuzes maken ("we doen het goed of we doen het niet")

In de vierjaarlijkse beleidsprogramma's (mobiliteitsprogrammering) wordt focus aangebracht. Geld en capaciteit wordt ingezet volgens een afweging waarbij de bijdrage aan de doelstellingen van het PVVP en het collegeprogramma wordt bepaald.

Samen

In de Startnota is aangegeven dat het PVVP een plan moet worden voor heel Zeeland, een **regionaal verkeers- en vervoerplan**. De Provincie heeft daarbij het regionale schaalniveau als primaire focus. Op het lokale niveau hebben de gemeenten en het waterschap het primaat. Gemeenten en waterschap zijn daarmee logische partners voor de Provincie. Deze samenwerking is niet alleen nodig om tot een daadwerkelijk *regionaal* plan te komen, maar ook omdat de financiële basis van elk van de samenwerkingspartners steeds smaller wordt. Samenwerking leidt daarmee tot extra uitvoeringskracht en tot werkelijk integrale oplossingen. Afhankelijk van het thema of gebied kunnen aan deze samenwerking instellingen, bedrijven en belangengroepen worden toegevoegd. Hiermee ontstaan allianties met een gezamenlijk belang. Daarnaast is het van belang waar nodig over de grenzen van de provincie heen te kijken. Ook samenwerking met de ons omliggende regio's is nodig om beleidsdoelen te bereiken. De mate waarin wordt samengewerkt verschilt per thema en per opgave. Zo zal deels een structurele samenwerkingsvorm noodzakelijk zijn en deels zal per project of opgave de samenwerking gezocht worden. Bij de verdere uitwerking van de opgaven zal hier meer specifiek op worden ingezoomd.

Opgave 2.2: samenwerken algemeen

Samenwerken is een werkwoord. De Provincie heeft een rol als regisseur in het opzetten en bestendigen van samenwerking met diverse partners binnen mobiliteitsthema's, zowel in als buiten Zeeland. Daarvoor wordt ambtelijke capaciteit ingezet.

Het is belangrijk om gezamenlijke ambities te bepalen die in de samenwerking worden opgepakt.

Opgave 2.2: samenwerken algemeen

Samenwerken is een werkwoord. De Provincie heeft een rol als regisseur in het opzetten en bestendigen van samenwerking met diverse partners binnen mobiliteitsthema's, zowel in als buiten Zeeland. Daarvoor wordt ambtelijke capaciteit ingezet.

Het is belangrijk om gezamenlijke ambities te bepalen die in de samenwerking worden opgepakt.

Opgave 2.2: samenwerken algemeen

Samenwerken is een werkwoord. De Provincie heeft een rol als regisseur in het opzetten en bestendigen van samenwerking met diverse partners binnen mobiliteitsthema's, zowel in als buiten Zeeland. Daarvoor wordt ambtelijke capaciteit ingezet.

Het is belangrijk om gezamenlijke ambities te bepalen die in de samenwerking worden opgepakt.

Opgave 2.2: samenwerken algemeen

Samenwerken is een werkwoord. De Provincie heeft een rol als regisseur in het opzetten en bestendigen van samenwerking met diverse partners binnen mobiliteitsthema's, zowel in als buiten Zeeland. Daarvoor wordt ambtelijke capaciteit ingezet.

Het is belangrijk om gezamenlijke ambities te bepalen die in de samenwerking worden opgepakt.



3. Basisbeleid: bereikbaar, veilig en leefbaar

Mobiliteit ondersteunt en stuurt het maatschappelijk en economisch functioneren van Zeeland. Het belang van een kwalitatief goed verkeer- en vervoerssysteem is onomstreden, voor zakelijk verkeer, woon-werk-verkeer en sociaal-recreatief verkeer. Deze verplaatsingsmotieven vertalen zich naar vervoermiddelen (modaliteit) zoals fiets, (vracht)auto, schip, trein, buisleiding en bus. De luchtvaart blijft in deze Kadernota buiten beschouwing.

Voor bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid gelden uitgangspunten (basisbeleid) die tijd- en locatie onafhankelijk zijn. Deze basisuitgangspunten staan los van specifieke doelgroepen en thematische aspecten. Dit basisbeleid is in dit hoofdstuk uitgewerkt. De verdieping op en accenten in het beleid komen aan bod in de thematische vervolg hoofdstukken.

Het basisbeleid speelt in heel Zeeland en heeft betrekking op alle mobiliteitsvormen en binnen het wegennet op alle wegen. Het is dan niet van belang of wegen of vervoersvormen in beheer zijn bij de Provincie of bij andere wegbeheerders zoals Rijkswaterstaat, het waterschap Scheldestromen en gemeenten.

In dit basisbeleid gaan wij in op:

- *een sterk hoofdnetwerk (3.1)*
- *een bereikbaar en veilig wegennet (3.2)*
- *openbaar vervoer (3.3)*
- *ruimte en leefomgeving (3.4)*

3.1. Een sterk hoofdnetwerk

Voor het hoofdnetwerk geldt als basisuitgangspunt het bieden van acceptabele en betrouwbare reistijden zodat gebruikers weten waar ze aan toe zijn. Een sterk hoofdnetwerk bevordert het woon-, werk- en verblijfsklimaat van Zeeland. Om goede deur-tot-deur-reistijden te bereiken moeten de hoofdroutes voldoende capaciteit en kwaliteit bieden, ook om bij het uitvallen van een schakel het verkeer op te vangen. Dit is van belang voor het totale netwerk en voor zowel het wegennet als het openbaar vervoer.

Het belang van een sterk hoofdnetwerk

Het belang van robuuste hoofdverbindingen is vooral voor Zeeland van cruciaal belang. Zeeland kent relatief grote afstanden (geografisch) en toenemende afstanden als gevolg van schaalvergroting. Om school, ziekenhuis en winkels te bereiken moeten steeds grotere afstanden afgelegd worden. De economie is sterk afhankelijk van enkele sterke sectoren. Ruim 28.000 inwoners van Zeeland werken buiten Zeeland, terwijl er ongeveer een gelijk aantal niet-Zeeuwen in Zeeland werkt (Staat van Zeeland, 2014). De dynamiek in de economie neemt toe; er wordt vaker van baan gewisseld en bedrijven en instellingen verplaatsen activiteiten vaker. Ook toeristen zijn gebaat bij een sterk hoofdnetwerk om snel op de plaats van bestemming te zijn.

Uitwerking sterk hoofdnetwerk

In dit geheel past een **wegenstructuur** waarin het hoofdwegenet goed is uitgerust en alle (uiterste) delen van Zeeland met elkaar verbindt. Daarin is bij voorkeur sprake van stroomwegen met een snelheidsregime van 100 km/uur of hoger, maar minimaal goed uitgeruste gebiedsontsluitingswegen waar 80 km gereden wordt. Deze wegen zijn voorzien van vrij liggende fietspaden met veelal een parallelstructuur voor zowel het doorgaande langzaam/landbouw verkeer alsmede ter ontsluiting van aanliggende percelen. Deze wegen



zijn daardoor aantrekkelijk en zorgen dat het verkeer zich zal bundelen op deze hoofdwegen.

Een sterk hoofdwegenet heeft een belangrijk bijkomend voordeel, namelijk het creëert kansen om tussenliggende gebieden meer autoluw te maken (zie de hoofdstukken vijf en zes).

Ook betekent een sterk hoofdnetwerk een sterk spitsnetwerk op het gebied van **openbaar vervoer** bestaande uit treinverbindingen met Noord-Brabant, de Randstad en Vlaanderen en snelle busverbindingen naar Vlaanderen, Noord-Brabant en de Randstad.

Opgave 3.1: hoofdnetwerk

Werk maken van het garanderen van een snel en betrouwbaar hoofdnetwerk (zowel weg als openbaar vervoer).

3.2. Een bereikbaar en veilig wegennet

Hoe divers de mobiliteitsbehoeften van inwoners, bezoekers en bedrijven ook zijn, er is geen twijfel over dat bereikbaarheid en verkeersveiligheid over de weg in Zeeland basiswaarden zijn. Bereikbaarheid en verkeersveiligheid zijn twee kanten van dezelfde medaille. Alléén een goede bereikbaarheid is niet voldoende. Alle verkeersdeelnemers moeten feitelijk en gevoelsmatig hun verplaatsing ook **veilig** kunnen afleggen. In de praktijk betekent dit het streven naar een zo laag mogelijk aantal verkeersslachtoffers, hetgeen is vertaald in de ambitie om op weg te gaan naar nul vermijdbare ernstige verkeersslachtoffers. Om deze doelstelling te bereiken moet er in de eerste plaats sprake zijn van infrastructuur die volgens de principes van duurzaam veilig is ingericht¹. Aan bod komen:

- *wegencategorisering (kwaliteitstoets)*
- *basiskenmerken wegontwerp*

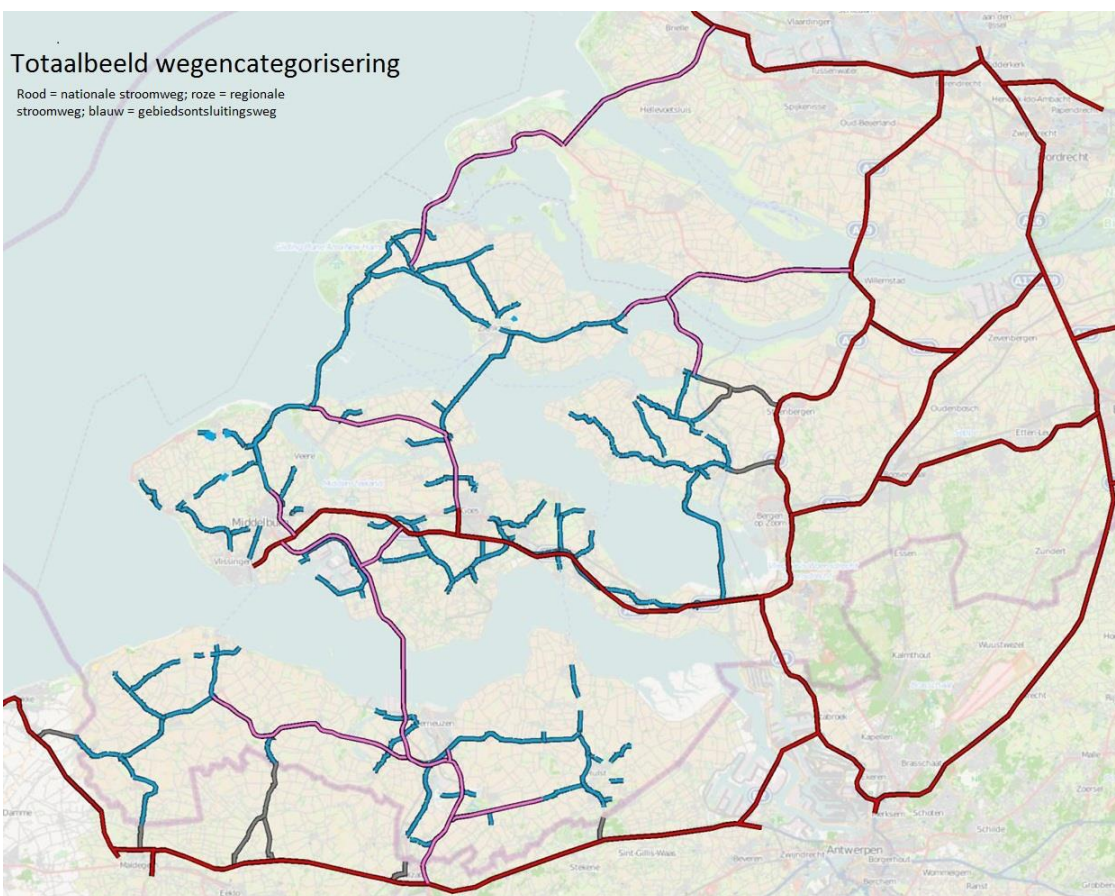
¹ In hoofdstuk zes wordt verder ingegaan op het thema verkeersveiligheid wat betreft de gedragskant.

Wegencategorisering

De verkeersveiligheid van alle wegen en de bereikbaarheid in algemene zin worden structureel bevorderd door een heldere categorisering van wegen.

Categorisering van wegen houdt in dat opnieuw bepaald wordt welke functies de wegen in de provincie moeten hebben, *gelet op de kwaliteit van de verschillende gebieden* en met inachtneming van het creëren van een samenhangend netwerk van wegen. Een vraag die daarbij centraal staat is vooral of een weg bedoeld om je snel en over (middel)lange afstanden te kunnen verplaatsen (stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen) of dat deze meer een verblijfsfunctie heeft voor korte afstanden (erftoegangsweg).

Op het gehele (huidige) wegennet in de provincie is door de samenwerkende wegbeheerders in Zeeland een **kwaliteitstoets** uitgevoerd. Deze toets is zowel voor de wegen buiten de bebouwde kom als voor alle kernen binnen de bebouwde kom uitgevoerd. Op basis daarvan is in een nieuw categoriseringsplan (Kwaliteitstoets Zeeuwse Wegencategorisering, december 2012) voor buiten de kom opgesteld. Dit plan beperkt zich niet tot alleen de provinciale wegen, maar omvat alle (belangrijke) wegen buiten de bebouwde kom van zowel Rijk, Provincie als waterschap. En voorts zijn door de dertien Zeeuwse gemeenten ook categoriseringsplannen voor binnen de bebouwde kom opgesteld.



Figuur 3.1: kaart wegcategorisering met stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen (concept)

Opgave 3.2: kwaliteitstoets Zeeuwse wegennetten

De kwaliteitstoets van het Zeeuwse wegennet leidt tot een indeling in de categorieën stroomweg (SW), gebiedsontsluitingsweg (GOW) en erftoegangsweg (ETW), waarbij de volgende criteria gelden:

- elke Zeeuwse inwoner is per auto binnen 10 minuten op een gebiedsontsluitingsweg en binnen 25 minuten op een stroomweg
- elke kern met meer dan 1000 inwoners heeft een directe aansluiting op een gebiedsontsluitingsweg

Het categoriseringsplan is nog niet definitief. Vaststelling vindt tegelijkertijd en in samenhang met het PVVP plaats. Daarnaast zullen de gemeenten voor het eigen wegennet binnen de bebouwde kom het categoriseringsplan vaststellen.

Basiskensmerken wegontwerp (BKWO)

Elk van de type wegen uit de wegcategorisering heeft eigen specifieke wegkenmerken en inrichtingseisen ontwikkelt door het CROW onder de noemer Basiskensmerken wegontwerp.

Basiskensmerken wegontwerp (BKWO) vormen sinds 2013 de basis voor verkeerskundig ontwerp van de Nederlandse wegen. De BKWO vormen de verbindende schakel tussen wegcategorisering en uniforme vormgeving voor de Nederlandse wegen. Op 25 juni 2012 heeft het Bestuurlijk Koepel Overleg van ministerie Infrastructuur & Milieu, Provincies (IPO), gemeenten (VNG), en waterschappen (UvW) deze vastgesteld. Afgesproken is dat alle wegbeheerders in Nederland vanaf 2013 deze richtlijn volgen om de uniformiteit en verkeersveiligheid van het wegennet te versterken.

Het zogeheten BKWO is dus noodzakelijk voor een herkenbare en veilige inrichting van wegen. Wat betreft stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen zijn daar een zestal basiseisen aan verbonden:

1. wegcategorieën zijn herkenbaar
2. conflicten met tegemoetkomend verkeer worden vermeden
3. conflicten met kruisend en overstekend verkeer worden vermeden
4. verkeerssoorten zijn gescheiden
5. er zijn geen obstakels langs de rijbaan
6. er is een relatie tussen de weg en de omgeving

In BKWO zit een belangrijke keuzemogelijkheid - met ruimtelijke en financiële consequenties. Naast de aanbevolen **ideale** variant is er ook een **minimumvariant** waarbij de gezamenlijke overheden aangeven dat deze in elk geval moet worden uitgevoerd.

In de verschillende netwerkstudies zijn specifieke aan de modaliteit gekoppelde kwaliteitscriteria opgesteld. Voorbeelden zijn fietsverkeer op de hoofdrijbaan dat in combinatie met een drukke vrachtverkeersroute niet veilig is en landbouwverkeer op een gebiedsontsluitingsweg is niet bevorderlijk voor de doorstroming op deze wegen. In deze studies zijn knelpunten benoemd en geordend.

Ook door de ANWB ("Onderzoek verkeersveiligheid provinciale wegen Zeeland", 2014) en het SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek

Verkeersveiligheid) zijn specifiek op Zeeland gerichte onderzoeken naar de veiligheid van het wegennet gedaan. Al deze analyses laten zien dat er in Zeeland nog veel infrastructurele knelpunten zijn op de belangrijkste netwerken en knooppunten die vragen om investeringen in het bestaande wegennet. Daarom geven we hier voor het Zeeuwse wegennet op langere termijn invulling aan, bij voorkeur via regulier groot onderhoud en reconstructie wordt toegepast (werk met werk maken). Wegen met hoge intensiteiten, veel ongevallen en onveilige situaties krijgen passend binnen de beschikbare financiële middelen prioriteit op kortere termijn.



Opgave 3.3: wegontwerp

Als lange termijn doelstelling zijn voor wegeninvesteringen de zogenaamde basiskennmerken wegontwerp (BKWO) volgens de ideale variant het uitgangspunt.

Prioritering van investeringen in infrastructuur vindt plaats op basis van geïntegreerde kwaliteits- en vormtoetsen van de in de provincie aanwezige wegennetwerken. Gestreefd wordt zo veel mogelijk in combinatie met de vaste beheer- en onderhoudscycli aanpassingen te doen.

Een betrouwbaar netwerk: verkeersmanagement

Eén van de belangrijkste eisen van het bedrijfsleven en ook voor woon-werkverkeer is een betrouwbaar netwerk om bij calamiteiten, bijvoorbeeld bij de Vlaketunnel, en de zomerfiles de piekmomenten af te toppen en alternatieven te bieden. Hierbij spelen:

- *het kwetsbare Zeeuwse netwerk - bestaande uit wegen met vaak een beperkte capaciteit - goed benutten en bij verstoringen snel verwijzen naar alternatieve routes*
- *op piekmomenten het verkeer op efficiënte wijze geleiden naar de bestemming of daarvoor geschikte parkeerterreinen*
- *het infomeren en geleiden van weggebruikers bij de talrijk kruisende infrastructuur (met name weg en water), bijvoorbeeld bij openstaande bruggen*

Bij een robuust en betrouwbaar netwerk hoort informatievoorziening die zorgt voor een betere benutting van het netwerk en de reiziger zo goed mogelijk bedient, ook bij plotseling optredende calamiteiten. Via moderne informatiesystemen kan het verkeer geïnformeerd worden over routekeuzes. Hierbij blijven de informatiepanelen boven en langs de wegen van belang, maar vormen de 'in-car' systemen een steeds grotere rol. Gezien de grote marktontwikkeling op dit vlak is het aanbieden van aparte overheidsapps niet

wenselijk, maar gaat het juist om in overleg met de markt en systeemontwikkelaars de juiste informatie ter beschikking te stellen.

Opgave 3.4: verkeersmanagement

- Ten behoeve van de betrouwbaarheid en robuustheid van het netwerk wordt ingezet op moderne technische mogelijkheden (informatietechnologie) om het verkeer op efficiënte wijze te sturen en te geleiden. Daarbij wordt nauw samengewerkt met de andere (vaar)wegbeheerders in Zeeland en met marktpartijen
- Geen prioriteit wordt toegekend aan grootschalig investeren in infrastructuur voor 'incidenten' (zoals piekdruk in het toeristische seizoen, hoogwater of stremmende ongevallen). Met de wegencategorisering (zie hoofdstuk 3) wordt, ook bij stremmingen van hoofdroutes, een netwerk met voldoende capaciteit voorzien.

3.3. Openbaar vervoer

Op grond van de Wet personenvervoer 2000 dragen Gedeputeerde Staten 'zorg voor de coördinatie en afstemming van het openbaar vervoer in de provincie'. Gedeputeerde Staten zijn bevoegd tot het verlenen, wijzigen of intrekken van concessies voor het openbaar vervoer, uitgezonderd het openbaar vervoer per trein. Het recent in het nieuwe beleidsplan openbaar vervoer ('Nieuwe lijnen, Beleidsplan Openbaar Vervoer Zeeland, 2015-2025') vastgelegde uitgangspunt van een vraaggerichte invulling van het openbaar vervoernetwerk blijft uitgangspunt.

Opgave 3.5: openbaar vervoer

Het aanbod aan openbaar vervoer moet aansluiten op de vraag. Alleen op die plekken en momenten wordt openbaar vervoer aangeboden waar en wanneer voldoende mensen er gebruik van willen maken.

Tussen de grotere plaatsen, tussen de regio's en op provinciegrensoverschrijdende corridors is er voldoende vraag om een robuust kernnetwerk van 'gestrekte lijnen' mogelijk te maken. Zo'n robuust netwerk is er gedurende de hele dag ('kernnet') en kent versterking in de spitsuren voor de doelgroepen forenzen en scholieren/studenten ('spitsnet' en 'scholierenet'). De treindienst Vlissingen-Rosendaal en de veerdienst Vlissingen-Breskens maken deel uit van het kernnet. Dit kernnet zorgt voor snelle verbindingen.

Werken aan knooppunten

Buiten het kernnetwerk is het aanbod van openbaar vervoer op het platteland en binnen de kernen minder uitgebreid dan voorheen. Een speciaal aandachtspunt daarbij is de bereikbaarheid van de halten. Door het minder uitgebreide netwerk zullen halten minder vaak op loopafstand liggen. Voor het goed functioneren van het totale openbaar vervoernetwerk en voor het soepel combineren van verschillende modaliteiten is de inrichting van **knooppunten** van belang. Deze knooppunten zijn vooral gericht op de keten fiets-openbaar vervoer en in mindere mate op auto-openbaar vervoer. Relevant zijn bus-halten, maar zeker ook de

NS-stations. Bij het investeren in deze knooppunten valt te denken aan:

- *de toegankelijkheid van het knooppunt (er op een gemakkelijke en veilige manier kunnen komen)*
- *de voorzieningen op het knooppunt (bijvoorbeeld overdekte en/of bewaakte fietsstallingen en parkeervoorzieningen)*
- *de informatievoorziening en eventueel andere faciliteiten voor bijvoorbeeld leen- of huurfietsen, oplaadpunten en onderhoud*



Om het geheel meer te laten zijn dan de som der delen moet Zeeland investeren in deze (multimodale) knooppunten.

Opgave 3.6: knooppunten

Investeer in multimodale knooppunten zodat de overstap van de ene naar de andere modaliteit beter wordt gefaciliteerd en betrek daarbij andere wegbeheerders en partijen die ieder voor hun deel daar verantwoordelijkheid in nemen. Bij de investeringen in knooppunten wordt voorrang gegeven aan de belangrijkste halten in het kernnet voor openbaar vervoer.

Binnen het openbaar vervoer neemt het fiets-voetveer Vlissingen-Breskens een bijzondere positie in. Naast een reactieven functie heeft deze verbinding ook het hele jaar door een rol in de bereikbaarheid van voorzieningen die aan de 'overkant' zijn gelegen. Denk hierbij specifiek aan de onderwijsvoorzieningen in Vlissingen en Middelburg. Tegelijkertijd is het een relatief dure voorziening, wanneer deze wordt afgezet tegen het aantal reizigers. Een bezinning op de rol van deze verbinding en de wijze waarop deze praktisch wordt ingevuld, is noodzakelijk.

3.4. Ruimte en leefomgeving

Tot slot zijn als basisbeleid - naast de verkeerskundige aspecten – ook de ruimtelijke, leefomgeving en milieukwaliteit aspecten van belang.

Netwerken en ruimtelijke inrichting

Bij de wegcategorisering is - naast de verkeersveiligheid - het zo veel mogelijk bundelen van verkeer op wegen van een hogere categorie een basisprincipe. Door te zorgen voor een kwalitatief goed en snel hoofdwegenet wordt de automobilist verleid daar gebruik van te maken. Daardoor ontstaan er mogelijkheden de tussenliggende gebieden meer autoluw te maken, wegen af te waarderen en sluipverkeer tegen te gaan. Dit speelt vooral in het landelijk gebied. De algemene verblijfs- en milieukwaliteit van die gebieden kan daarmee verbeteren. Ze worden daarmee ook voor het toerisme en recreatie aantrekkelijker. Dit aspect wordt in het hoofdstuk beleven (hoofdstuk vijf) verder uitgewerkt.

Het principe van bundeling en verleiding kan vooral worden toegepast op de netwerken voor het goederenvervoer en landbouwverkeer. Het **kwaliteitsnet goederenvervoer** streeft naar een bundeling van het goederenvervoer op hoofdwegen en een goede bereikbaarheid van de belangrijkste economische centra. Daarbij is het doel de bevordering van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid van woonkernen en van het landelijk gebied. Hieruit volgen enerzijds opgaven voor het zo optimaal mogelijk inrichten van wegen voor het goederenvervoer en anderzijds een belangrijke ruimtelijke opgave. Ruimtelijke invulling is onder andere dat belangrijke bedrijventerreinen van minimaal tien hectare, binnenhavens en winkelcentra zijn gelegen aan het kwaliteitsnet goederenvervoer (of daardoor direct worden ontsloten). Nieuwe bedrijven met veel transport vestigen zich op de bedrijventerreinen die onderdeel uitmaken van het kwaliteitsnet. Daarmee concentreren we het vrachtverkeer en blijven andere gebieden van Zeeland daar zo veel mogelijk van gevrijwaard.

Hetzelfde principe als voor het goederentransport geldt voor het **landbouwverkeer**, zeker in een agrarische én toeristische provincie als Zeeland. Naar haar aard is landbouwverkeer vooral te situeren in het landelijk gebied. Issues die spelen zijn veiligheidsproblemen voor de overige weggebruikers en leefbaarheid in de dorpskernen. Landbouwverkeer wordt vanwege de doorstroming gemeden op hoofdwegen, maar levert op de secundaire wegen overlast in de dorpskernen. Tot slot is druk landbouwverkeer een minder gelukkige combinatie met de toeristische fietser, die vooral het landschap wil beleven. Naast lokaal landbouwverkeer (van en naar de akker), is er landbouwverkeer over langere afstanden. Dit vraagt om zorgvuldige ruimtelijke situering van locaties voor verwerking, opslag en distributie van landbouwproducten, loon- en mechanisatiebedrijven en de locaties voor (regionale) mestopslag. De ruimtelijke opgave is er dan in gelegen het landbouwrouthenetwerk te laten aansluiten bij deze landbouwconcentraties en omgekeerd.

De Provincie streeft naar voldoende ruimte voor nieuwe economische dragers in het landelijk gebied en wil daarnaast grote dagrecreatieve voorzieningen faciliteren. Nieuwe economische dragers dienen qua aard, schaal, omvang, en daarmee verkeer aantrekkende werking, te passen in het landelijk gebied en de daarbij horende wegenstructuur. Activiteiten met een bepaalde hoeveelheid verkeer dienen bij voorkeur op of

in de nabijheid van een gebiedsontsluitingsweg te zijn gesitueerd. Voor grote dagrecreatieve voorzieningen met veel bezoekers is het bovendien gewenst dat deze zijn aangesloten op het kernnet voor openbaar vervoer of door de initiatiefnemers moet anderszins een andere vorm van collectief en/of toeristisch vervoer worden georganiseerd.

Opgave 3.7: netwerken versus ruimtelijke inrichting

Het ruimtelijke beleid aangaande bedrijventerreinen, dagrecreatieve voorzieningen, bedrijvigheid in het landelijk gebied waaronder nieuwe economische dragers is afgestemd op specifieke netwerken voor goederen - en landbouwverkeer en houdt rekening met de categorisering van wegen van de gezamenlijke wegbeheerders.

Milieukwaliteit

In het “Omgevingsplan Zeeland 2012-2018 (beleid voor ruimte, milieu, water en natuur)” zijn bepalingen opgenomen die betrekking hebben op een aantal milieuaspecten verbonden aan het verkeer. Dit betreffen luchtkwaliteit, geluidhinder, doorsnijding, duisternis en kwaliteit en medegebruik van natuurgebieden. Deze bepalingen zijn uitgangspunt van beleid en ook voor deze kadernota te beschouwen als basisbeleid.

Er zijn echter ontwikkelingen van belang voor een **herijking van dit beleid**. Aan de ene kant zijn er ontwikkelingen in de wetgeving, de implementatie van nieuwe geluidwetgeving (SWUNG II bepalingen), normen ten aanzien van uitstoot die steeds strenger worden (met name Europese en nationale wetgeving en normen) en de invoering van het basisnet vervoer gevaarlijke stoffen. Aan de andere kant is het verkeer de afgelopen jaren onmiskenbaar veel schoner en stiller geworden: dieselmotoren zijn nagenoeg net zo schoon als benzinemotoren, hybride en elektrische auto's zijn in opmars. Voorts is er een duidelijke trend waarneembaar van afvlakking of zelfs het tot stilstand komen van de groei van het autoverkeer. Het schoner worden van het verkeer en de afvlakking van groei van autoverkeer heeft invloed op alle nadelige aspecten die aan verkeer zijn verbonden. En zoals verderop in deze nota zal blijken is van nieuwe wegen of upgrading van bestaande wegen in de toekomst in Zeeland niet of beperkt sprake. Voor geluid en fijn stof zijn er naast de bestaande nationale en Europese regelingen geen aanvullende Zeeuwse kaders, en wordt in de uitvoering van projecten voldaan aan deze regelgeving.

Wat betreft duisternis is het beleid om terughoudend om te gaan met verlichting in het buitengebied die bovendien dynamisch dimbaar moet zijn. Met het opstellen van de wegencategorisering van het Zeeuwse wegennet is zoveel mogelijk rekening gehouden met kwetsbare gebieden. Daarnaast blijft er - zoals verder in de nota zal blijken - facilitering of stimulering van meer milieuvriendelijke modaliteiten. Voor goederenvervoer betreft dat de binnenvaart en het spoor en voor personenvervoer met name het faciliteren en stimuleren van het gebruik van de (elektrische) fiets.

4. Bedrijvigheid

4.1. Inleiding op het thema

Goede verbindingen zijn essentieel om Zeeland concurrerend en aantrekkelijk te houden - als vestigingsplaats voor bedrijven en instellingen en als woongebied voor forenzen. Voor de havens, industrie en landbouwsector, voor het aantrekken van bedrijvigheid in andere regio's, voor de toeristische sector en 'last but not least' om voorzieningen binnen Zeeland efficiënt te combineren. Een kwalitatief hoogstaand netwerk binnen Zeeland staat aan de basis van de goede interne én externe bereikbaarheid. Deze bereikbaarheid is een basisvoorwaarde voor het vestigingsklimaat voor bedrijven. Zoals de Staat van Zeeland 2013 concludeert is de sterke bereikbaarheid daarnaast een belangrijke factor voor de (stedelijke) aantrekkingskracht op bewoners.

Waar speelt dit vooral?

Het economische belang speelt geografisch met name in de havens, industriegebieden in het Sloegebied en de Kanaalzone, en de grootschalige bedrijventerreinen in het stedennetwerk en de grote dragende kernen.

Welke doelgroepen raken aan dit thema?

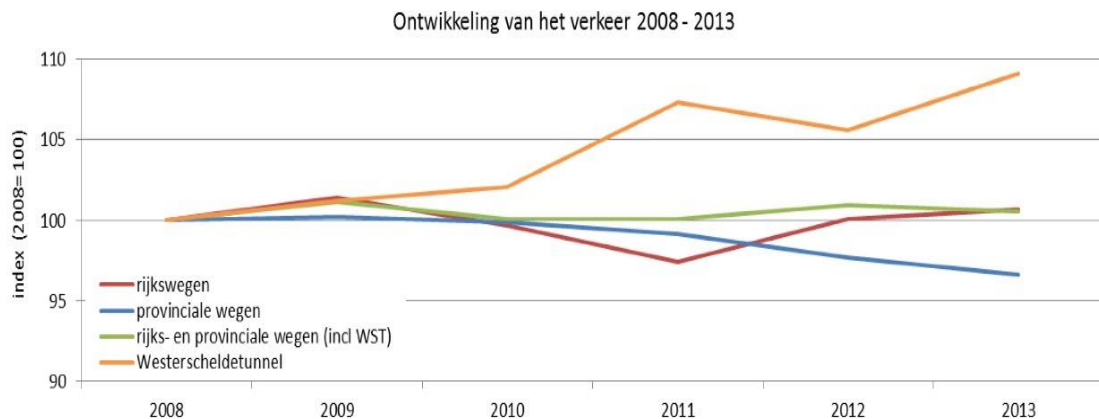
Het thema bedrijvigheid heeft vooral betrekking op organisaties, groepen en individuen waarvoor de mobiliteit en een goede bereikbaarheid van essentieel belang is voor het verwerven van inkomsten of het uitoefenen van een beroep. Het betreft dan de transporteurs en verladers die vooral een relatie hebben met de havens en de industrie. Het bedrijfsleven actief in havens en industrie maakt niet alleen gebruik van vervoer over de weg, maar ook van de binnenvaart, het spoor en waar mogelijk buisleidingen. Andere doelgroepen bestaan uit het overig zakelijk verkeer, distributeurs en bezorgdiensten. Verder zijn de forenzen voor hun woon-werkverkeer gebaat bij snelle en betrouwbare verbindingen, zowel over de weg als met het openbaar vervoer. Tot slot is de landbouwsector een belangrijke doelgroep gebaat bij een goed geoutilleerd landbouwnetwerk.

4.2. Mobiliteitsvraagstukken rond bedrijvigheid

Voor het thema bedrijvigheid zijn snelle en betrouwbare verbindingen van belang. Voor een deel wordt dit geregeld met het in hoofdstuk drie besproken basisbeleid van een sterk hoofdnetwerk. Voor een deel kent het thema bedrijvigheid eigen accenten die vragen om specifieke opgaven.

De context

Een relevante **trend** bij bedrijvigheid is de trendbreuk in de (personen)automobiliteit in Zeeland. Waar de groei van de automobiliteit decennialang 2% boven de economische groei zat, is met de economische crisis afvlakking van de groei ingezet. De verwachting is dat na de economische crisis de automobiliteit in Zeeland een beperktere of zelfs helemaal geen groei zal kennen. Figuur 4.1 toont een overzicht van de ontwikkeling van het verkeer. Het goederenvervoer zal wel toenemen, maar met de capaciteitsvergroting van de verbindingen van en naar de havens wordt hier al op ingespeeld.



Omdat door de jaren heen de weglengte varieert is uit de verkeersprestaties de 'gemiddelde intensiteit' berekend en vervolgens geïndiceerd

Figuur 4.1: ontwikkeling van het verkeer 2008-2013, bron: Provincie Zeeland

Snellere wegverbindingen

De eilandenstructuur en beleidskeuzes uit het verleden zorgen dat de belangrijkste doorgaande verbindingen om Zeeland heen lopen en dat er slechts één autosnelweg in Zeeland is aangelegd. Een nieuwe doorgaande snel- of autoweg noord-zuid door Zeeland zou een te grote ruimtelijk impact hebben. Daarbij zou een nieuwe doorgaande stroomweg door Zeeland leiden tot een sterke toename van het verkeer (aantrekende werking), waarbij verkeer dat nu over de A17 en de A4 gaat voor een deel door Zeeland zou rijden. Dergelijke grote doorgaande verkeersstromen hebben forse omgevingseffecten. Derhalve wordt een nieuwe noord-zuid snelweg niet bepleit. Voor de Zeeuwse behoeften zijn na de grote lopende werken geen nieuwe verbindingen of knooppunten vanuit het oogpunt van capaciteit meer nodig.

Niettemin zijn voor onze bedrijven en inwoners snellere en betrouwbaardere verbindingen nodig. Na de aanpassingen aan de N62 geven wij prioriteit aan de doorstroming tussen Midden-Zeeland en de Randstad. Er is geen reden om te vrezen voor doorgaande (internationale) verkeersstromen door Zeeland door onze keuze om niet te werken aan een nieuwe snelweg, maar aan de doorstroming.

Opgave 4.1: algemene bereikbaarheidskwaliteit bedrijvigheid

- gestreefd wordt naar een verdere verbetering van de doorstroming tussen Midden-Zeeland en de Randstad
- na realisatie van reeds uitgevoerde of geplande werken wordt het realiseren van grotere, nieuwe wegverbindingen niet voorzien

Het is dan goed even stil bij het zogeheten hoefijzerbeleid. Hoewel dit lange tijd goed functioneerde als denkkader (om het doorgaande verkeer als een hoefijzer om Zeeland heen te lijden), zijn er voldoende redenen dit concept nu los te laten:

- het hoefijzerbeleid is door de actualiteit van schone en geluidsarme (vracht)auto's ingehaald

- *van ongewenst doorgaand (vracht)verkeer via bijvoorbeeld de dammen en Zeelandbrug blijkt volgens recente metingen zeer beperkt sprake te zijn*
- *gelet op het belang Zeeland ook in noord-zuid richting goed te ontsluiten (zie opgave 4.2), kan het perspectief van het hoefijzer onnodig beperkingen opleggen*
- *het probleem van ongewenst doorgaand verkeer is breder en meer divers dan het hoefijzerbeleid.*

Kortom, uit angst voor dikke doorgaande vrachtautostromen "gaat de deur op slot" en tasten we daarmee ook de bereikbaarheid voor de eigen inwoners en bedrijven onnodig aan. Wij pleiten er dan ook voor het hoefijzerbeleid breder en meer specifiek te formuleren. De problematiek die het beleid tracht aan te pakken is namelijk breder en meer divers dan alleen het hoefijzer. Verkeer is nu eenmaal geneigd de weg met de minste weerstand te nemen en naast het ontmoedigen zou ook het verleiden onderdeel van het repertoire moeten zijn.

Opgave 4.2: hoefijzerbeleid

Het zogeheten hoefijzerbeleid wordt niet langer als concept gehanteerd, maar wij vormen dit om naar een breder sturend verkeersbeleid gericht op niet toe te laten nemen van ongewenst (doorgaand) verkeer op wegen en/of routes die daar niet voor bedoeld of geschikt zijn (dit kan met 'stroop en azijn').

Snellere OV-verbindingen

Voor de doelgroep forenzen en zakelijke reizigers is een hoog kwaliteitsniveau van het geboden openbaar vervoer noodzakelijk ten behoeve van het vestigingsklimaat voor bewoners en bedrijven. Snelle OV-verbindingen tussen Zeeland en omliggende stedelijke gebieden zijn belangrijk omdat hoogopgeleide jongeren voor hun woonomgeving belang hechten aan deze verbindingen en omdat het een groter arbeidsmarktgebied opent voor bewoners en bedrijven in Zeeland. Dit krijgt vorm door:

- *snellere treinverbindingen met de Randstad en de Brabantse steden. Hiervoor ontstaan mogelijkheden door Rijksinvesteringen in een nieuw beveiligingssysteem*
- *een snel kernnet met kwalitatief uitstekend uitgeruste knooppunten (waaronder bushaltes) voor een snelle overstap van de ene modaliteit naar de andere*
- *de nu nog gebrekkige openbaar vervoerverbindingen naar de Vlaamse steden verdienen de aandacht*

De invloed van de Provincie Zeeland op het spoorvervoer is beperkt, maar krijgt via overleg en lobby, bijvoorbeeld in het kader van de Lange Termijn Spooragenda, de aandacht. In de sfeer van investeringen in en exploitatie van het spoor is voor de Provincie Zeeland gezien de beperkte financiële mogelijkheden geen rol weggelegd.

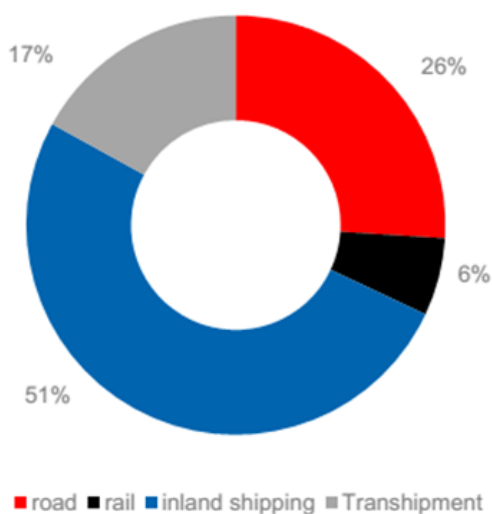
Opgave 4.3: snel openbaar vervoer ten behoeve van forenzen en zakelijke reizigers

Gestreefd wordt naar een verdere kwaliteitsverbetering in termen van snelheid en directheid van de openbaar vervoerverbindingen in Zeeland en naar buiten de provincie. Snelle verbindingen naar het netwerk van grote steden rond Zeeland en naar de Randstad in het bijzonder worden nagestreefd.

Multimodaal goederenvervoer

Voor de ontwikkeling van de Zeeuwse havens en de bedrijven in de Zeeuwse havens zijn multimodale verbindingen van cruciaal belang. Zeeland Seaports heeft de ambitie geformuleerd om door te groeien tot een overslag op zeeschepen van 50 miljoen ton lading en op de binnenvaart van 40 miljoen ton in 2020. Ook de economische ambities voor ontwikkelingen in de havens zijn groot. Waarbij prognoses voor het binnenlandse goederenvervoer uiteenlopen tussen lichte krimp en lichte groei, zitten deze voor internationaal goederenvervoer tussen stabilisatie en sterke groei in. Aangezien het Zeeuwse goederenvervoer sterk internationaal georiënteerd is, moet een groei van het goederenvervoer worden ingecalculleerd. Dit vraagt een netwerk met voldoende capaciteit om die groei op te vangen.

De vervoerwijze keuze (modal split) van de Zeeuwse havens is sterk gericht op het water, op aan- en afvoer van goederen met zeeschepen, shortsea en binnenvaart. Bijna 70% van de goederen die per zeeschip aankomen, worden over water afgevoerd. Voor veel van de havens in Noordwest Europa zijn dit 'ja-voersmakende' modal split getallen.



Figuur 4.1: modal split Zeeuwse havens

Tegelijkertijd is het voor veel activiteiten in de havens belangrijk dat gekozen kan worden voor verschillende modaliteiten. Verladers en logistieke dienstverleners kiezen in toenemende mate voor een flexibele afhandeling met verschillende vervoerswijzen of een combinatie daarvan. Dat zorgt ervoor dat – bijvoorbeeld bij lage waterstanden op de rivieren en daardoor dure binnenvaart of een gestremd spoor vanwege werkzaamheden - gebruik kan worden gemaakt van andere modaliteiten.

In de verbindingen zijn er met name over het water en spoor nog knelpunten. Bij het spoor zijn er Zeeuwse ambities om de spoorverbinding tussen Vlissingen-Oost en Antwerpen (VEZA) te verbeteren en het spoor in de Zeeuws-Vlaamse Kanaal-

zone beter te benutten. Bij het Rijk zal voortdurend aandacht nodig zijn om de wachttijden bij de sluisen binnen de perken te houden en zullen investeringen in het spoor worden bepleit.

Voor de ontsluiting over de weg worden binnen Zeeland met de investeringen in de N62 en de Sluiskiltunnel de havens goed ontsloten. Bovendien zijn de Zeeuwse wegen grotendeels filevrij, wat een concurrentievoordeel ten opzichte van verschillende andere havens is. Voor de havens zitten de grootste aandachtspunten voor Zeeland net over de grens, bij de Vlaamse investeringen voor de R4-oost en R4-west en in West-Brabant bij het knelpunt knooppunt Zoomland (A58).

Tenslotte vragen we aandacht voor de bereikbaarheid via buisleidingen. Een 'vreemde' modaliteit, omdat deze als meest milieuvriendelijke en veilige modaliteit als enige geen publieke financiering kent. Tevens zijn buisleidingen een belangrijke modaliteit, omdat ze gebruikt worden voor het transport tussen de verschillende chemiecomplexen in Nederland, Duitsland en Vlaanderen, veelal gevestigd in de havens waaronder die in Zeeland. Overheden leggen ruimtelijke reserveringen vast voor buisleidingstroken. De buisleidingenstraat tussen Rotterdam en Antwerpen gaat een stap verder, waarbij dedicated infrastructuur voor buisleidingen is gecreëerd. Zowel vanuit transport als vanwege mogelijkheden voor uitwisseling van reststoffen brengen wij de mogelijkheden die buisleidingen bieden blijvend onder de aandacht bij het Rijk en Europa.



Opgave 4.4: multimodaal goederenvervoer

Vanuit de Provincie Zeeland wordt druk gezet en gehouden op het Rijk en Europa om te investeren in waterwegen, spoor en buisleidingen zodat de bedrijven in de Zeeuwse havens een multimodaal netwerk met voldoende capaciteit ter beschikking hebben staan.

Landbouw

De Landbouwsector in Zeeland vertegenwoordigt een aanzienlijk economisch belang. Landbouwverkeer hoort daarbij op vrijwel alle wegen in Zeeland bij het dagelijkse wegbeeld. Het is (economisch) belangrijk

dat deze sector zich veilig en vlot kan verplaatsen op de openbare weg. Door schaalvergroting, specialisatie en ontwikkeling van nieuwe producten is de verwachting dat het landbouwverkeer de komende jaren nog verder gaat groeien. Dit zal naar verwachting gaan leiden tot grootschaligere conflicten tussen de verschillende weggebruikers op het netwerk waar de landbouwsector gebruik van maakt (diverse gebiedsontsluitende wegen en een groot deel van het onderliggende plattelandswegennet).

Om bovenstaande redenen is het noodzakelijk dat het landbouwverkeer zich (ook) in de toekomst vlot en veilig kan verplaatsen over grotere afstanden, zonder dat dit ten koste gaat van de verkeersveiligheid en de doorstroming van het overige verkeer en van de leefbaarheid in de kernen. Om dit te bereiken is het zogeheten kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer ontwikkeld. Een netwerk van (parallel)wegen waarin bovenstaande doelstelling is uitgewerkt. Dat wil dus nadrukkelijk niet zeggen dat elke route waar een landbouwer kan en mag rijden tot het kwaliteitsnet behoort. Het gaat om routes met grotere landbouwstromen. In de beleidsnota "op weg naar een kwaliteitsnet landbouwverkeer Zeeland" (vastgesteld door Provinciale Staten op 8 juli 2011) is verder uitgewerkt aan welke voorwaarden het kwaliteitsnet moet voldoen en hoe dit verder in het totale mobiliteitsbeleid kan worden geïntegreerd. Zaak is dit de komende jaren verder vorm te geven.

Opgave 4.5: kwaliteitsnet landbouwverkeer integreren

Betrek het kwaliteitsnet landbouwverkeer in de totaalafweging van alle netwerken en laat knelpunten in dit netwerk op een volwaardige wijze een plek krijgen binnen de totale prioriteitsstelling van uit te voeren projecten de komende jaren..

5. Beleven: toerisme en recreatie

5.1. Inleiding op het thema

Recreatie en toerisme zijn belangrijke activiteiten die bij Zeeland horen. Gezien de ligging in de delta (met ook natuur), direct aan zee en met een divers cultuuraanbod is het voor zowel inwoners als bezoekers goed vertoeven en ontspannen in Zeeland. Met badplaatsen als Domburg, Burgh Haamstede en Cadzand, met grote attracties als Neeltje Jans, het Veerse Meer en de Oosterschelde en een grote verscheidenheid aan toeristisch-recreatieve steden en dorpen, biedt de recreatieve sector in Zeeland een grote diversiteit. De toeristisch-recreatieve populariteit van Zeeland blijft onverminderd groot.

Waar speelt dit vooral?

In principe kan in de gehele provincie gerecreëerd worden en zijn er toeristisch-recreatieve accommodaties en attracties in alle delen van Zeeland: van recreëren aan het strand tot wandelen in het land van Saeftinghe, van een bungalowpark in Domburg of Cadzand tot een camping bij de boer in de Zak van Zuid-Beveland en een bezoek aan de Staats Spaanse Linies in Zeeuws Vlaanderen.

Als het gaat om het maken van specifiek mobiliteitsbeleid op het gebied van recreatie en toerisme is onderscheid te maken tussen gebieden waar recreatie voor komt en gebieden waar recreatie en toerisme 'corebusiness' is. Aangenomen mag worden dat in gebieden waar recreatie incidenteel voor komt, het basisbeleid uit hoofdstuk 3 voldoende is om te voorzien in een adequaat verkeers- en vervoersysteem.

De gebieden waar recreatie en toerisme 'corebusiness' is en waar derhalve specifiek mobiliteitsbeleid gevoerd moet worden, zijn met name te vinden op de koppen van de Eilanden (West Zeeuws-Vlaanderen, Walcheren, Schouwen en een deel van Noord-Beveland), in de vier grote steden van Zeeland, in een aantal recreatieve kernen (zoals Sluis, Zierikzee en Hulst) en in een aantal grootschalige natuur- en cultuurgebieden (Land van Saeftinghe). Voorgesteld wordt bij het formuleren van het specifieke mobiliteitsbeleid voor recreatie en toerisme met name op deze gebieden en in deze steden en plaatsen te focussen.

Welke doelgroepen raken aan dit thema?

De doelgroepen zijn onder te verdelen in twee grote doelgroepen:

- *de dagrecreant: iemand die één dag ergens specifiek recreëert (dat kan een inwoner van Zeeland zijn, iemand die van buiten Zeeland komt, maar ook een verblijfstoerist die een dagje gaat 'shoppen' in Middeburg)*
- *de verblijfsrecreant: een 'tijdelijke inwoner van Zeeland' voor een aantal dagen of weken*

Daar waar de verblijfsrecreant zich wat eenvoudiger laat sturen - door de aanwezigheid van een aantal bekende overnachtingsplaatsen - zijn dagrecreanten een zeer moeilijk te voorspellen entiteit, zowel qua volume als qua verplaatsingsgedrag. Voor beide doelgroepen moet het aantrekkelijk zijn Zeeland te beleven, te bezoeken en te ontdekken.

Partners

Naast de doelgroepen is er een divers scala aan partners met wie we kunnen samenwerken: wie zijn allemaal nodig of gewenst om het beleid voor de inhoudelijke doelgroepen vorm te geven. Denk hierbij aan (financiële) partners in het veld. Naast de wegbeheerders in de recreatieve gebieden moet daarbij worden

gedacht aan organisaties als de Recron, de ANWB, de busmaatschappij(en), VVN, de fietsersbond, Routebureau Zeeland, toeristische uitvoeringsalliantie (VVV Zeeland, Kenniscentrum Kusttoerisme en Economische Impuls Zeeland) en specifieke recreatieondernemers. Samen met deze partijen geven we het specifieke mobiliteitsbeleid voor de recreatieve gebieden vorm.

5.2. Mobiliteitsvraagstukken rond recreatie en toerisme

Belangrijke mobiliteitsvraagstukken die rond recreatie en toerisme spelen, zijn robuustheid, modaliteitskeuzes passend bij het beleven van Zeeland en het ontwikkelen van nieuwe vervoersconcepten.

Robuuste netwerken

Voor zowel de dag- als de verblijfsrecreant geldt dat deze op piekmomenten bij hun bestemming aankomen. Daarbij is een onderscheid te maken tussen de zomerperiode en de rest van het jaar - al kan voor verblijfsrecreanten steeds meer worden opgemerkt dat het seizoen niet meer beperkt is tot de zomerperiode en bijna jaarrond wordt.

Om de aantrekkelijkheid van Zeeland als toeristisch-recreatieve bestemming te versterken en te behouden, is een robuuste externe autobereikbaarheid van de recreatieve gebieden over grotere afstanden een noodzaak. Zowel dag- als verblijfsrecreanten kiezen bij het komen naar Zeeland in belangrijke mate voor de auto; andere vervoerswijzen zijn duidelijk ondergeschikt. Uit de praktijk blijkt dat de recreant en toerist zich moeilijk uit de auto laat halen om naar Zeeland te gaan. Om deze reden wordt ervoor gekozen het autogebruik te faciliteren zoals beschreven in het basisbeleid uit hoofdstuk 3. Daar kan nog aan worden toegevoegd dat nadrukkelijk ook (provinciale) aandacht dient te worden besteed aan het parkeren op de eindbestemming.

Ook ten aanzien van interne verplaatsingen dienen robuuste netwerken aanwezig te zijn. In de navolgende paragraaf wordt aangegeven dat onder andere de fiets daar een belangrijke rol in speelt. Van belang in dit kader is dat met name het (recreatieve) fietsnetwerk robuust is vormgegeven en dat daarbij rekening wordt gehouden met een toenemende mate van medegebruik (fietsers, elektrische fietsers, racefietsers, skeeleraars, wandelaars, etc. op hetzelfde fietspad).



Ruimte voor beleven: modaliteitskeuze bij interne verplaatsingen

Zodra een dag- en verblijfsrecreant op zijn bestemming is aangekomen, is hij te gast in Zeeland. Verblijfsrecreatieve voorzieningen liggen vaak in gebieden waar de auto te gast is en een snelle bereikbaarheid van secundair belang is. Het deel van de reis in dit soort gebieden mag dan ook met een lagere snelheid. Bij de keuze voor de soort vervoerswijze bij verplaatsingen in deze gebieden speelt de beleving van de recreant of toerist een centrale rol. Hij moet zelf de gebiedskwaliteiten kunnen beleven en tegelijkertijd mag dit niet in de weg staan dat ook andere recreanten en toeristen die kwaliteiten kunnen beleven. In veel gebieden en situaties betekent dit dat de recreant zich begeeft in gebieden waar 'verblijven' boven

'verplaatsen' staat. Met uitzondering van een beperkt aantal goede verkeersverbindingen (die in het basisbeleid reeds zijn opgenomen) verplaatst de recreant zich met name in verkeersluwe verblijfsgebieden (de zogenaamde contramal van de drukke verkeersverbindingen). De vervoerswijze die daarbij wordt gekozen, moet zo veel mogelijk aansluiten bij de kenmerken van het verkeersluwe(re) gebied. Voor interne verplaatsingen in de recreatieve gebieden kan dan ook worden gesteld dat de modaliteiten wandelen, fietsen en het openbaar vervoer moeten worden gestimuleerd en het gebruik van de auto wordt ontmoedigd.

Opgave 5.1: stimuleren juiste modaliteitskeuze bij interne verplaatsingen recreatieve gebieden

Stimuleer het gebruik van wandelen, de fiets en waar mogelijk het openbaar vervoer voor interne verplaatsingen in de grote recreatieve en toeristische gebieden en ontmoedig het gebruik van de auto ('afwaarderen').

Door het afwaarderen van wegen in verkeersluwe gebieden en het realiseren van wandel- en fietspaden in deze gebieden wordt de interne recreant meer verleid anders te kiezen.

Daarnaast is een belangrijke rol weggelegd voor het ontwikkelen van vervoersconcepten in het stimuleren van het 'juiste' gedrag. Bewezen is dat vervoersconcepten werken en leiden tot meer gebruik van de fiets en het openbaar vervoer. Denk aan het in het verleden gehanteerde voorbeeld van het toppuntensysteem voor combinatie van verschillende vervoersmogelijkheden en toeristische/recreatieve voorzieningen en het initiatief op Schouwen-Duiveland dat verblijfstoeristen bij hun camping een gratis pas voor fietshuur en busvervoer krijgen. Daarbij gaat het niet alleen om het ontwikkelen van vervoersconcepten, maar ook nieuwe en bestaande concepten te integreren in arrangementen, zoals Rondje Pontje of het ontwikkelen van een dagje uit in combinatie met het fiets-voetveer Vlissingen-Breskens en het regulier openbaar vervoer.



Opgave 5.2: nieuwe vervoersconcepten en arrangementen

Investeer nadrukkelijk in het creëren van vervoersconcepten en arrangementen inclusief vervoer om recreanten en toeristen het 'juiste' vervoermiddel te laten kiezen.

6. Wonen en Leven

6.1. Inleiding op het thema

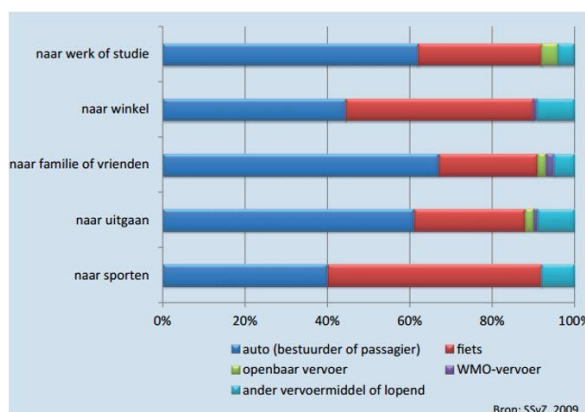
Het grootste deel van de mobiliteit in Zeeland is gekoppeld aan activiteiten van de bewoners in Zeeland. Het betreft hier veelal frequent terugkerende activiteiten, zoals naar school gaan, naar de supermarkt gaan, vrienden bezoeken en alle andere niet-zakelijke en niet-recreatieve verplaatsingen die met wonen en leven in Zeeland samenhangen. Deze verplaatsingen zijn gemiddeld meer dan 60% van de verplaatsingen van personen in Zeeland (CBS, 2013).

Waar speelt dit vooral?

Er is geen plek in Zeeland waar dit thema niet speelt – in heel Zeeland wordt gewoond en geleefd. In Zeeland woont nog steeds bijna 50% van de bevolking in het landelijk gebied en dorpskernen. Zeeland is minder verstedelijkt dan grote delen van Noordwest-Europa. Tegelijkertijd is Zeeland uitgestrekt. De bevolking heeft zich hierop ingesteld door een relatief hoog autobezit. Het belang van snelle verbindingen voor de bewoners, zoals ook onderstreept in de Staat van Zeeland 2013, is gecombineerd met het belang voor bedrijvigheid in hoofdstuk 4 aan de orde gekomen.

Welke doelgroepen raken aan dit thema?

Dit thema heeft betrekking op de inwoners van Zeeland op het moment dat hun mobiliteit gerelateerd is aan verplaatsingen met een sociaal karakter en bezoek aan voorzieningen (winkels, onderwijs, medisch). Voor de meesten van hen is mobiliteit een kwestie van in de auto of op de fiets stappen op weg naar school, winkel of dokter. Ook wordt er binnen de kernen nog veel gelopen. Een veel kleiner aantal reist met het openbaar vervoer.



Figuur 6.1: verdeling vervoerswijzen per reismotief Zeeland (18 jaar en ouder)

Er is een samenhang met veranderingen in de bevolkingssamenstelling: minder jongeren en meer ouderen. Deze 'nieuwe' ouderen zijn mobieler dan voorgaande generaties. Ze zijn opgegroeid met de auto en hechten, zolang het kan, aan zelfstandige mobiliteit. Hierin wordt ook voorzien door de opkomst van de elektrische fiets. Tegelijkertijd betekent de afname van jongeren dat scholen zich mogelijk verder concentreren en verder van de woonplaats van scholieren af komen te staan. Hiermee neemt het belang van openbaar vervoer toe, terwijl het gebruik ervan afneemt.

6.2. Mobiliteitsvraagstukken rond wonen en leven

Wie verder inzoomt, komt op de voor dit thema relevante opgaven terecht. Dit betreft enerzijds de bereikbaarheid van voorzieningen die men nodig heeft om maatschappelijk te kunnen participeren. In delen van Zeeland is al een (lichte) krimp van de bevolking te zien en in 2025 geldt dit gemiddeld voor heel Zeeland.

Zoals onder andere door MKBA Zeeuws-Vlaanderen is aangetoond is het door de krimp en bevolkingsontwikkeling het noodzakelijk om (een deel van de) voorzieningen op te schalen. Als voorzieningen zich concentreren ontstaan er (gemiddeld) grotere afstanden tot deze voorzieningen. Hierdoor ontstaat voor bepaalde doelgroepen een uitdaging. Voor de groepen zonder een auto kan dit een knelpunt opleveren. Slechts 4% van de inwoners van Zeeland van 18 jaar en ouder heeft niet de beschikking over auto of fiets. Deze groep zit vooral in de leeftijdscategorie 80-plus. Voor deze groep is het WMO-vervoer belangrijk. In de groep tot 18 jaar speelt de auto alleen een rol als men kan meerijden. Fiets en openbaar vervoer zijn voor deze groep – zeker voor de 12- tot 18-jarigen – dominant, de fiets vooral op afstanden tot circa 10 kilometer. Door de krimp en bevolkingsontwikkeling zijn er minder jongeren, wat het moeilijker maakt een uitgebreid busnetwerk overeind te houden, terwijl scholen zich hierdoor juist meer concentreren. In hoofdstuk 3 is het basisbeleid ten aanzien van openbaar vervoer beschreven: een vraaggerichte inzet van het aanbod van openbaar vervoer op een netwerk met gestrekte lijnen dat voor alle doelgroepen (sociaal, recreatief, forenzen, scholieren etc.) een aantrekkelijke vervoersmogelijkheid biedt en in combinatie met een goede (fiets)voorzieningen bij knooppunten de toekomst heeft. In dit hoofdstuk worden daarbij accenten geplaatst op het belang van overwegingen met betrekking tot bereikbaarheid bij locatiekeuze van bovenlokale voorzieningen en voorzieningen die voor de meest kwetsbare groepen worden ingericht.

Daarnaast zijn er verkeersveiligheidsknelpunten die – hoewel vaak kleinschaliger dan voorheen – zeker het gevoel van veiligheid sterk kunnen bepalen. Daarbij is de diversiteit van mobiliteit binnen het thema wonen en leven groot. De dominante vervoerswijzen zijn fiets en auto, waarmee men van jong tot oud zelfstandig aan het verkeer kan deelnemen. Als gevolg van de wat grotere afstanden tot de voorzieningen is op het platteland de afhankelijkheid van de auto het grootst, waardoor in de plattelandsgemeenten het gemiddelde autobezit hoger is dan in de stedelijke gemeenten.



Bereikbaarheid bovenlokale voorzieningen

Cruciale voorzieningen voor het leven van veel inwoners, zoals scholen, ziekenhuizen en bibliotheken, zijn op een bovenlokaal niveau ingericht, waarbij een verdergaande trend van schaalvergroting zichtbaar is. Deze voorzieningen vragen een goede bereikbaarheid.

Vervoerwijzen per voorziening

Vanwege het spoedeisende vervoer vraagt de locatie van een ziekenhuis optimale bereikbaarheid over de weg, maar vanwege bezoek zijn goede verbindingen met het openbaar vervoer eveneens belangrijk. Voor scholen is een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer belangrijk; scholieren en studenten zijn momenteel verantwoordelijk voor 65% van alle buskilometers in Zeeland en vormen daarbij de belangrijkste doelgroep binnen het openbaar vervoer. Voor scholieren en studenten is de bus niet hun eerste vervoerskeuze. Scholieren kiezen vaak pas voor het openbaar vervoer als de afstand te groot wordt om te fietsen (10 kilometer in de winter; 15 kilometer in de zomer) of het weer daarvoor te slecht is. Dit is wel aan verandering onderhevig door de opkomst van de elektrische fiets, waardoor steeds meer voorzieningen voor ouderen en jongeren binnen bereik komen. De elektrische fiets fungeert meer als alternatief voor openbaar en auto.

Daarbij past de constatering dat openbaar vervoer een dure vorm van mobiliteit is, voor (ouders van) scholieren en zeker voor overheden.

De vraag dringt zich op of het bereikbaarheidsvraagstuk van dergelijke voorzieningen volgend moet zijn op de ruimtelijke dynamiek, zoals de afgelopen jaren diverse keren is voorgekomen (bijvoorbeeld het ROC op het ZEP Middelburg) of dat bij de locatie-afwegingen van bovenlokale voorzieningen die een groot belang hebben bij een goede bereikbaarheid, ook de bereikbaarheid mee wordt genomen. De Provincie wil hierin sturen door bereikbaarheid over weg en met het openbaar vervoer niet overal meer te faciliteren, als in de locatiekeuze de bereikbaarheid niet expliciet in de overwegingen is betrokken.

Opgave 6.1: locatiebeleid

Bereikbaarheid van bovenlokale voorzieningen wordt niet automatisch gefaciliteerd. De Provincie pakt hierdoor een meer sturende rol bij de locatiekeuze voor bovenlokale voorzieningen.

Mensen die niet zelf in hun mobiliteit kunnen voorzien

Wij hebben vanuit het rijksbeleid (Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, SVIR, 2012) de volgende opgave: *"De betrokken decentrale overheden geven in de PVVP's en RVVP's concreet aan op welke wijze mensen die niet zelf in hun mobiliteit kunnen voorzien, een vervoersvorm wordt geboden die de bereikbaarheid waarborgt van voorzieningen die alleen in gemeenten met een centrumfunctie voorhanden zijn."* Het openbaar-vervoeraandeel in de modal split is beperkt, zeker op het platteland en binnen de kernen. Ook is er verschil per levensfase. De grote middengroep inclusief de actieve ouderen, gebruikt het openbaar vervoer nauwelijks.

Een analyse uitgevoerd op basis van de Staat van Zeeland 2009 laat zien dat de groep Zeeuwen vanaf 18 jaar die niet zelf in hun mobiliteit kunnen voorzien én ook geen recht hebben op - of gebruik maken van - het door gemeenten georganiseerd WMO-vervoer een relatief kleine groep is van 2.500 Zeeuwen (Integratie Openbaar- en Doelgroepenvervoer Zeeland, Scoop, 2010). Deze zogenaamde vervoersarmen zijn vooral oudere mensen die aan huis gebonden zijn en hulp ontvangen



voor het voorzien in de dagelijkse levensbehoeften. Belangrijk is hierbij het onderscheid tussen 'geen beschikbaarheid hebben over een auto' en 'niet zelf in hun mobiliteit kunnen voorzien'.

De meeste Zeeuwen die geen auto ter beschikking hebben, organiseren hun mobiliteit op andere manieren (fiets, wandelen, OV). Die zelfredzaamheid is van grote waarde en als overheden is het belangrijker die zelfredzaamheid te ondersteunen en stimuleren in plaats van één generieke oplossing aan te bieden. Dergelijke generieke oplossingen zijn duur voor de maatschappij en door deze over heel Zeeland op een eenvormige manier uit te rollen, bieden ze nergens een optimale oplossing.

Met de nieuwe busconcessie is op dit punt al een stap gezet door het vaste aanbod van openbaar vervoer te concentreren op waar de vraag is en daarnaast de ontwikkeling van buurtbuslijnen te stimuleren. Wij willen dergelijke initiatieven vanuit de bevolking samen met de gemeenten verder stimuleren. Met het WMO-vervoer en de haltetaxi zijn en worden oplossingen gerealiseerd voor degenen die écht geen alternatief hebben. Vanuit het bevorderen van zelfredzaamheid is het aangeraden ook andere alternatieven te stimuleren, zoals de elektrische fiets en autodelen. Wij willen de buurtbus verder stimuleren en daarnaast andere vormen van door de inwoners zelf georganiseerd vervoer stimuleren.

Opgave 6.2: zelfredzaamheid stimuleren

Bereikbaarheid als middel om maatschappelijk te kunnen meedoen richt zich op groepen die niet of onvoldoende zelfredzaam zijn voor wat betreft mobiliteit en daardoor maatschappelijk niet volwaardig kunnen meedoen. Groepen die aan de slag willen met het zelf organiseren van mobiliteit ondersteunen we met kennis en middelen.

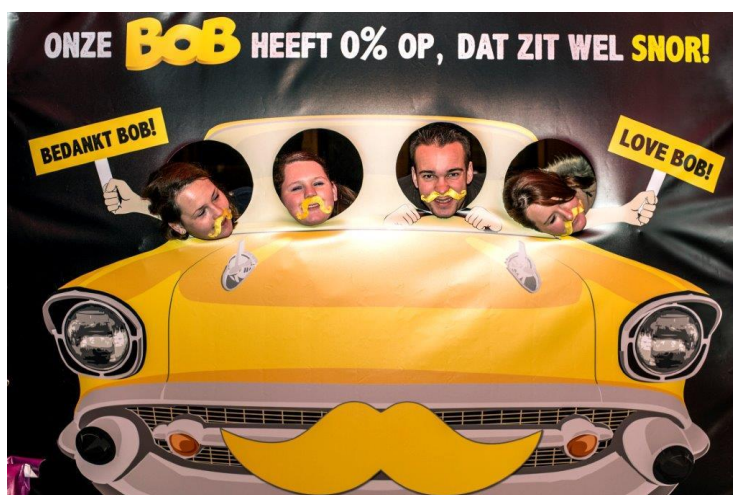
Verkeersveiligheid

De uitdaging in het verkeersveiligheidsbeleid blijft de juiste mix van infrastructurele maatregelen, educatie en voorlichting, sensibilisering en handhaving te vinden. De infrastructurele maatregelen zijn in hoofdstuk 3 aan bod gekomen. Daarnaast gaat het om:

- *met (permanente) verkeerseducatie gaat het om het aanleren van de noodzakelijke basiskennis, basisvaardigheden en basisattitudes om op verschillende manieren en met verschillende voertuigen op een zo veilig mogelijke wijze te kunnen deelnemen aan het verkeer. Educatie speelt bij kennis maken met*

nieuwe vervoermiddelen, bijspijkeren of leren omgaan met (beperkingen als gevolg van) ouderdom. Centraal in het beleid staat de inzet op risicogroepen. Gesprekken met jongeren geven aan dat juist oefenen en leren in praktijksituaties belangrijk is

- *voorlichting: menselijk gedrag wordt door bewuste en onbewuste processen gestuurd. Het corrigeren bewust en onbewust ongewenst gedrag kan door inzet van communicatie. Communicatie gericht op sensibilisering, oftewel het corrigeren van iemands verkeersgedrag*
- *evenzo kan verkeershandhaving bijdragen tot gewenste gedragsverandering indien bijvoorbeeld de infrastructuur gewijzigd is of al in aanloop naar een infrastructurele aanpassing. Het heeft meerwaarde sensibilisering en handhaven in samenhang uit te voeren. Doel is om het instrument verkeershandhaving in te zetten binnen een integrale aanpak van verkeersonveilige situaties. Belangrijk uitgangspunt voor alle handhaving is geloofwaardige handhaving. Als handhaving niet geloofwaardig is, daalt de maatschappelijke acceptatie van handhavingsacties en daarmee de effectiviteit ervan*



De effectiviteit van deze maatregelen is veelal moeilijk inzichtelijk te maken. Ze hebben effect over een langere termijn en diverse invloeden spelen een rol op het gedrag van verkeersdeelnemers. Samenhangende maatregelen die een zeer lange looptijd hebben, zoals die gericht tegen alcohol in het verkeer, tonen duidelijk de effectiviteit aan. In de huidige tijd van beperkte budgetten en snelle veranderende omstandigheden is het noodzakelijk om nog meer dan voorheen in te zetten op effectbepaling van maatregelen.

Opgave 6.3: inzet niet-infrastructurele maatregelen

Maatregelen op het gebied van educatie, sensibilisering en handhaving worden op lange termijn en in samenhang ingezet. Nog meer dan voorheen wordt ingezet op de effectbepaling van de mix aan maatregelen.

Er is een brede coalitie gecreëerd voor het werken aan de verkeersveiligheid in Zeeland met een centrale rol voor het ROVZ. Door de verwevenheid tussen ROVZ en Provincie is voor andere partijen niet altijd duidelijk wanneer middelen vanuit provinciale doelstellingen, rollen en verantwoordelijkheden worden ingezet

en wanneer vanuit een gezamenlijke inzet van het ROVZ acties worden ondernomen. De inzet van de Provincie is om de ingezette middelen voor verkeersveiligheid via coalitievorming te vermenigvuldigen, zodat activiteiten ook vanuit andere partijen worden ondersteund met middelen. Daarbij kan het gaan om partijen waar logischerwijs mee wordt samengewerkt, zoals de andere wegbeheerders en minder voor de hand liggende partners als transportbedrijven, werkgevers, leasemaatschappijen en verzekeraars. De provinciale inzet willen wij prioritair richten op acties die door een coalitie van partijen (financieel) worden ondersteund.

Opgave 6.4: organiseren van inzet op verkeersveiligheid

Provinciale middelen zetten we meer in op acties die in (wisselende) coalities kunnen worden uitgevoerd ten behoeve van de verkeersveiligheid.

7. Financiële en organisatorische kaders

Zeker zo belangrijk als de inhoudelijke afwegingen en opgaven zijn de financiële – en organisatorische randvoorwaarden en uitgangspunten. Dat is in onder te verdelen in:

- *de rollen die de Provincie vervult*
- *de organisatie van de uitvoering en de relatie met beheer en onderhoud*
- *de financiële kaders en afwegingen die daarbij gemaakt moeten worden*
- *de inzet van het subsidie instrument*

7.1. Provinciale rol

Als Provincie vervullen we verschillende rollen, ook op het terrein van mobiliteit. Deze rollen zijn deels wettelijk bepaald en deels gebaseerd op onze eigen rolopvatting. Bij de reorganisatie en via de takendiscussie in interprovinciaal verband zijn onze verschillende rollen als volgt uitgewerkt:

- *de Provincie als **beleidsbepaler** en leider door middel van het formuleren van een bovenlokale strategie en het borgen van de realisatie*
- *de Provincie als **kwaliteitsbewaker en scheidsrechter** door het beschermen van kwaliteit, het managen van allerlei verdelingsvraagstukken en het toezicht houden*
- *de Provincie als **ontwikkelaar en investeerder** door selectief en krachtig (mee-) te investeren in ontwikkelingen. Dat kan door middel van participatie, het geven van subsidies en door het beschikbaar stellen van kennis en kunde*
- *de Provincie als **belangenbehartiger (lobby)** met in landsdeel Zuid, Den Haag en Brussel diverse bestuurlijke ingangen*

Voor mobiliteit vervult de Provincie vrijwel al deze rollen, waarbij de rol van kwaliteitsbewaker en scheidsrechter binnen de mobiliteit het minst speelt.

Via het Provinciale Verkeer- en vervoerplan vervult de Provincie de rol van beleidsbepaler. Het PVVP is een plan van en voor Zeeland waarin de integrale verantwoordelijkheid voor de mobiliteit in Zeeland tot uitdrukking komt.

De Provincie komt op voor de belangen van het gebiedsdeel bij de rijksoverheid en Europa en voert met de rijksoverheid structureel overleg. Voor het Rijk zijn de provincies het aanspreekpunt voor de regionale belangen op het gebied van verkeer en vervoer.

Daarnaast investeert de Provincie (mee) in majeure projecten, is zij verantwoordelijk voor de investeringen en beheer en onderhoud van het eigen wegennet en is de Provincie verantwoordelijk voor het regionaal openbaar vervoer. Ten behoeve van behoud en ontwikkeling van het verkeer en vervoer in Zeeland ontvangt de Provincie middelen van het Rijk.

Samengevat heeft de Provincie een beleidsmatige regisseursrol op het vlak van mobiliteit voor het grondgebied van de provincie met inachtneming van de verantwoordelijkheden van andere overheden/wegbeheerders voor het eigen grondgebied of netwerk.

Opgave 7.1: regisseursrol

Voor het uitvoeren van het mobiliteitsbeleid hebben we een leidende rol in het vormgeven van de samenwerking met andere wegbeheerders en relevante partijen in en buiten Zeeland. Wij hebben een duidelijke beleidsmatige regisseursrol voor het geografische gebied Zeeland.

7.2. Organisatie van de uitvoering onder gewijzigde omstandigheden

Het vigerende PVVP ('Mobiliteit op Maat' – Oktober 2008) is onder een ander economisch gesternte tot stand gekomen en vastgesteld dan op dit moment het geval is. Tot op zekere hoogte is de situatie toen onvergelijkbaar met de huidige situatie. De financiële omstandigheden en onze provinciale organisatie zijn substantieel gewijzigd. Een kleinere organisatie met minder financiële armslag is het huidige uitgangspunt.

Context: teruglopende inkomsten

Wat voor de Provincie Zeeland geldt, is evenzeer van toepassing op de partners waar de Provincie nauw mee samenwerkt, zoals de gemeenten, het waterschap en Rijkswaterstaat. Ook deze partijen hebben te maken met teruglopende inkomsten, extra taken met minder geld en hogere kosten. De verschillende organisaties moeten snijden in de uitgaven. Dit heeft zijn weerslag op nieuwe projecten maar zeker ook op beheer en onderhoud, waarbij het vraagstuk van handhaving van het huidige kwaliteitsniveau van beheer en onderhoud aan de orde is. Met name doet zich de vraag voor of er voldoende middelen zijn gereserveerd voor groot onderhoud dat zich in een lage frequentie herhaalt. De consequentie is dat 'de lucht' uit de meeste begrotingen gehaald is. Dat maakt het - anders dan in het verleden - moeilijk zo niet onmogelijk eventuele financiële tegenvallers op te vangen. De financiële krapte maakt ook dat het voor de verschillende partijen moeilijk wordt nieuwe projecten te entameren of te co-financieren. En de dagelijkse en/of periodieke noodzaak tot onderhoud dringt zich ook naar voren bij het nemen van investeringsbeslissingen voor nieuwe projecten. Anderzijds zijn investeringen in de vorm van nieuwbouw soms nodig om de onderhouds- en beheerlast op termijn te verminderen. Een voorbeeld is het investeren in fietspaden die zijn uitgevoerd met materialen die een lagere periodieke onderhouds-last met zich meebrengen. Kortom, er zit een zekere wisselwerking tussen beiden.

Schaarse middelen dwingen tot het maken van keuzes. Maar ook een strakkere en wellicht slimmere planning en strategie zijn nodig om een antwoord te hebben op deze ontwikkelingen. Dat geldt binnen de eigen organisatie, maar ook bij genoemde andere organisaties en wellicht over de grenzen van de afzonderlijke organisaties heen. De huidige beperkte financiële armslag bij de verschillende Zeeuwse wegbeheerders vraagt om meer samenwerking tussen die wegbeheerders. Samenwerking die vooral gericht is op een effectievere en efficiëntere inzet van middelen is dan geboden.

Samenwerking is belangrijk, maar zal niet dé oplossing betekenen voor de beperkte financiële mogelijkheden. Ook het maken van scherpe keuzes is noodzakelijk: binnen beheer en onderhoud, tussen beheer en onderhoud versus investeringen in nieuwbouw of zelfs tussen mobiliteit en andere provinciale (kern)taken. In essentie zijn dat politieke keuzes die in het kader van een nieuw beleidsplan gemaakt moeten worden. Daarvoor is wel noodzakelijk dat er inzicht bestaat in de effecten van de keuzes.

Opgave 7.2: samenwerking

Ten behoeve van een effectieve en efficiënte inzet van schaarse middelen stelt de Provincie zich ten doel te komen tot verder gaande samenwerking met andere wegbeheerders op het terrein van beheer en onderhoud van (vaar)wegen en kunstwerken.

Om meer inzicht te krijgen in de effecten van keuzes, is nader onderzoek nodig. Nader onderzoek naar de gewenste en noodzakelijke kwaliteitsniveaus, maar ook naar de mogelijkheden tot differentiatie op basis van bijvoorbeeld risicoanalyse. Dan is een ander kwaliteitsniveau te onderscheiden afhankelijk van bijvoorbeeld het gebied, type weg en de functie die deze weg inneemt in het netwerk. Ook zal onderzocht moeten worden in hoeverre er door slim te investeren met duurzame materialen de structurele onderhoudslast kan worden verminderd. Om uitspraken te kunnen doen over het gewenste kwaliteitsniveau is inzicht nodig in de staat van onderhoud waarin de huidige arealen verkeren en wat er op (middel)lange termijn noodzakelijk is aan onderhoud. Vervolgens zal deze analyse een financiële vertaling moeten krijgen. Op basis van de daarna opgestelde visie op de toekomst van het provinciale (vaar)wegennet kan desgewenst een afweging plaats vinden tussen enerzijds de middelen benodigd voor de instandhouding van (droge en natte) infrastructuur met anderzijds de middelen benodigd voor nieuwe infrastructuur en de verbeteringen aan de bestaande infrastructuur. Bij nieuwe investeringen in de infrastructuur is het daarbij noodzakelijk de totale kosten van de levenscyclus voor infrastructuur in beeld te hebben en in de afwegingen mee te nemen.

Opgave 7.3: kwaliteitsniveau provinciale infrastructuur

Ten behoeve van de noodzakelijk te maken (politieke) afwegingen voor de inzet van schaarse provinciale middelen onderzoeken hoe een meer risico gestuurd, op levensduur gebaseerde sturingsmethode (asset management) het beter mogelijk maakt om een kwaliteitsbeleid te implementeren en handhaven inclusief de financiële kaders ervan. Op basis hiervan zal het kwaliteitsbeleid voor de provinciale infrastructuur worden geactualiseerd en vertaald naar uitvoeringsstrategieën voor de verschillende deelterreinen.

7.3. Financiën

Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU)

De rijksmiddelen die de Provincie ontvangt voor taken op het gebied van verkeer en vervoer worden momenteel uitgekeerd via de BDU. Per 2016 zal dit gebeuren via het provinciefonds. Dit houdt in dat de specifieke eisen die momenteel voor de besteding zijn geformuleerd verdwijnen en deze middelen dus vrij besteedbaar zijn. Dat is inherent aan decentralisatie. Regelmatig is door de Provincie Zeeland richting Rijk en overige Provincies aangegeven dat de verdeelsleutel van de BDU Zeeland tekort doet en de op grond daarvan toegedeelde middelen steeds meer gaan knellen in relatie tot de taakuitoefening die daarbij hoort. Momenteel zit de uitkering van de BDU voor Zeeland gemiddeld per inwoner onder het landelijk gemiddelde.

Onderstaand zijn de **huidige** prognose van middelen voor mobiliteit weergegeven. De budgetten voor beheer en onderhoud, renovatie en opwaardering van de Sloe- en Tractaatweg maken hier geen deel van uit. Nieuw beleid op grond van de prioriteiten die voortvloeien uit het nieuwe PVVP kunnen leiden tot een andere verdeling van middelen. In de bedragen afkomstig uit de algemene middelen is nog geen rekening gehouden met extra incidentele bezuinigingen als gevolg van tegenvallend Delta dividend.

Meerjarenraming budgetten mobiliteit 2015 - 2019

	2015	2016	2017	2018	2019
BDU-uitkering /Provinciefonds	25.600.000	25.600.000	25.600.000	25.600.000	25.600.000
Algemene middelen	1.700.000	1.700.000	1.700.000	1.700.000	1.700.000
Totaal inkomsten	27.300.000	27.300.000	27.300.000	27.300.000	27.300.000
<i>Uitgavencomponenten</i>					
Exploitatie openbaar vervoer	20.700.000	20.500.000	20.500.000	20.500.000	20.500.000
ROVZ	750.000	750.000	750.000	750.000	750.000
Subsidie gemeenten en waterschap	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000
Provinciale Infrastructuur	3.600.000	3.450.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000
Afschrijving N62		350.000	800.000	800.000	800.000
Onderzoek en beleidsuitvoering PVVP	250.000	250.000	250.000	250.000	250.000
Totaal uitgaven	27.300.000	27.300.000	27.300.000	27.300.000	27.300.000

Bij bovenstaande tabel geldt dat vanaf 2016 de BDU waarschijnlijk als decentralisatie uitkering in de provinciefondsuitkering zal zijn opgenomen. Risico's in de toekomst zijn de verdere bezuinigingen op het provinciefonds, het niet synchroon lopen van de indexering van deze uitkering versus de indexeringsafspraken die zijn gemaakt met de vervoerders in de nieuwe concessie voor openbaar vervoer en eventueel negatieve herverdeeffecten bij verdere integratie in het provinciefonds.

Kansen zijn er wellicht in het verwerven van externe financieringsbronnen zoals bijvoorbeeld Europese subsidies voor het landbouwnetwerk.

Opgave 7.4: financieel kader

- Als gevolg van de decentralisatie van de BDU neemt Provinciale Staten een nieuw besluit aangaande de toedeling van financiële middelen. Belangrijkste kaders hierbij zijn de algehele financiële positie van de Provincie, de verleende concessie voor het openbaar vervoer, de ambities van het nieuwe PVVP en de noodzakelijk benodigde middelen om het huidige wegareaal in stand te houden
- De Provincie gaat ter bekostiging van het mobiliteitsbeleid actief op zoek naar aanvullende financieringsbronnen

7.4. Van subsidie naar gericht investeren

Op dit moment is er een vast subsidiebudget van € 2 miljoen uit de BDU dat via een jaarlijkse verdeelronde gaat naar projecten die gemeenten en het waterschap indienen. De Provincie verdeelt de middelen op basis van criteria ontleend aan het PVVP en realiseert daarmee de PVVP beleidsdoelen. Dit budget kan een geschikt instrument zijn om de samenwerkingsrelatie met gemeenten en het waterschap vorm te geven. Dit is een ondersteuning van de provinciale regisseursrol op mobiliteitsterrein. Vanuit de gebiedsverantwoordelijkheid zet je de financiële middelen daar in waar bezien vanuit de PVVP doelen het meeste effect sorteren. Het zou heel goed mogelijk zijn dat een project van bijvoorbeeld het waterschap meer of beter bijdraagt aan deze doelen dan een vergelijkbaar project op of langs provinciale wegen.

Met deze overwegingen erbij is het in elk geval van belang de huidige 'subsidierelatie' anders vorm te geven, omdat deze niet volledig naar onze tevredenheid (en mogelijk ook voor de ontvangers) functioneert. Op dit moment is het zo dat de Provincie de projecten uitvraagt en de gemeenten en waterschap projecten indienen. In veel gevallen betreft het kleinere projecten waarbij een bescheiden bijdrage van de Provincie mogelijk niet van beslissende betekenis is. De inzet van deze middelen op meer planmatige wijze en over een langere periode heeft de voorkeur. Van min of meer passief volgend naar proactief sturend, van kleinere naar meer substantiële projecten, van subsidiëren naar investeren. In de toekomst dient de Provincie vanuit een samenwerkingsrelatie met de andere wegbeheerders op basis van gezamenlijk geformuleerd beleid projecten te generen die maximaal bijdragen aan het realiseren van de beleidsdoelen uit het PVVP.

Er zijn, naast de traditionele wijze van subsidiëren, verschillende mogelijkheden hoe de BDU-middelen in te zetten:

- *een gezamenlijk investeringsfonds voor de infrastructuur in Zeeland met gezamenlijke inleg en bepaling van de prioriteiten*
- *opname in het Meerjarenprogramma Infrastructuur Zeeland waarin dan ook ruimte is voor samenwerkingsprojecten, hetgeen nu ook al regelmatig het geval is*

Opgave 7.5: gericht investeren

Een nader te bepalen deel van de huidige BDU zet de Provincie in voor investeringen in infrastructuurele projecten van andere wegbeheerders. De prioriteiten daarbij worden gezamenlijk meerjarig bepaald en het betreft veelal grotere projecten, die een financiële bijdrage van de Provincie nodig hebben om te kunnen realiseren of het vereiste kwaliteitsniveau te bereiken.

7.5. Monitoring

Allerlei sociaal-maatschappelijke ontwikkelingen en ontwikkelingen in de economie en de technologie leiden er toe dat de omvang en samenstelling van het verkeer nauwlettend gevolgd moet worden. Zo lijkt de algemene groei van het verkeer die decennia heeft geduurd tot stilstand te komen. Ook de effecten van de bevolkingsontwikkeling, informatietechnologie en het toenemende gebruik van de elektrische fiets zijn van belang. Meer specifieke vragen concentreren zich rondom het voor Zeeland belangrijke recreatieverkeer en het goederenvervoer van en naar de havens, waar nog wel groei wordt voorzien. Voor het bedenken en

uitvoeren van beleid is de beschikbaarheid van adequate beleidsinformatie met name op het mobiliteitsterrein nuttig maar vooral noodzakelijk. Meten is weten!

Kortom: beleidsintenties en uitvoering dient gebaseerd te zijn op informatie uit de werkelijkheid. Voorbeelden zijn verkeersintensiteiten naar diverse perioden en tijdstippen en verschillende modaliteiten als basisinformatie. En bij modaliteiten kan gedacht worden aan informatie over het (doorgaand) vrachtverkeer, fietsverkeer, landbouwvoertuigen en recreatieve en toeristische verkeersstromen. Ook basisinformatie op het terrein van verkeersveiligheid zoals aantallen en locaties van verkeersslachtoffers en ongevallen is zeer nodig.

Voor de productie van bovengenoemde informatie zijn instrumenten, systemen en menskracht en financiële middelen nodig. Voor de ontwikkeling en het beheer van deze systemen, maar ook voor de verzameling van gegevens die moet leiden tot informatie over de kwaliteit en de voortgang van de beleidsuitvoering. Daarnaast zijn er middelen nodig om prognoses te maken naar de toekomst zoals bijvoorbeeld verkeersmodellen. Voor een belangrijk deel zijn dit lokale systemen en toepassingen, maar voor een deel zijn deze ook ondergebracht in landelijke of regionale verbanden. De Provincie heeft op dit moment in samenwerking met andere wegbeheerders een uitgebreid verkeersmeetnet en daarnaast verkeersmodellen die in beheer zijn bij andere overheden.

Opgave 7.6: monitoring

Ten behoeve van de ontwikkeling, bijsturing én uitvoering van beleid moet de Provincie samen met haar partners beschikken over adequate monitoringsystemen. Het nieuwe PVVP bevat een uitwerking omtrent vorm en inhoud van de beleidsmonitoring en het daarvoor benodigde instrumentarium.



COLOFON

Uitgave
Provincie Zeeland

Fotografie
DNA-beeldbank op www.laat-zeelandzien.nl:
Photographics
Xander Koppelmans
John van Haver
Felice Buonadonna
Mark Nelemans
Ruben Oreel
Eddy Westveer

December 2014