

Provincie Zeeland

Bereikbaarheid op maat Netwerkanalyse Zeeland

Eindrapport



Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Provincie Zeeland
Titel rapport	Bereikbaarheid op maat <i>Netwerkanalyse Zeeland</i> Eindrapport
Kenmerk	ZLA007/Kkj/0631
Datum publicatie	19 september 2006
Projectteam opdrachtgever(s)	Projectgroep Netwerkanalyse Zeeland (projectleider Erik Schumacher)
Projectteam Goudappel Coffeng	Pierre van Veggel, Jaap Kik, Cecile van der Linden
Projectomschrijving	Gezamenlijke regionale visie op bereikbaarheidsknelpunten en oplossingsrichtingen in Zeeland tot 2020.
Trefwoorden	Nota Mobiliteit, Netwerkanalyse, Zeeland, bereikbaarheid, recreatieverkeer

Inhoud

1	Inleiding.....	1
2	Ruimtelijk-economische ambities.....	6
2.1	Zeeland in (inter)nationaal perspectief	6
2.2	Doelstellingen in locaties.....	7
3	Bereikbaarheidsopgave	12
4	Beoordeling bereikbaarheid.....	16
4.1	Bereikbaarheidsprestatie.....	16
4.2	Knelpunten in netwerken	26
5	Netwerkvisie	35
5.1	Ambitie	35
5.2	De stappen van Verdaas	36
5.3	Autoverkeer	38
5.4	Openbaar vervoer	42
5.5	Water- en spoorverbindingen havens.....	43
5.6	Fiets	44
5.7	Regionale samenwerking	45
6	Samenwerkingsagenda	46
6.1	Speerpunten	46
6.2	Stand van zaken.....	47
6.3	Financiële gevolgen.....	48
6.4	Hoe verder?.....	49

1

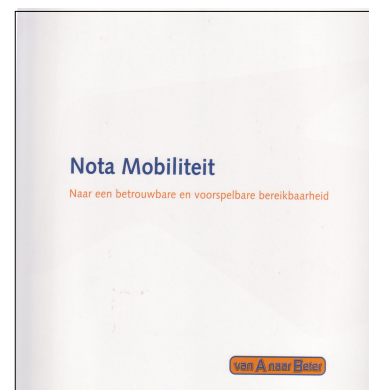
Inleiding

Als uitwerking van het beleid van de Nota Mobiliteit is er door de gezamenlijke partijen in Zeeland gewerkt aan de regionale netwerkanalyse. Het doel is een gedragen visie op knelpunten in de bereikbaarheid en oplossingsrichtingen. Enerzijds wordt hiermee aangesloten bij de landelijke opzet van de netwerkanalyses. Anderzijds willen we laten zien dat het verkeer in Zeeland een aantal unieke eigenschappen heeft, wat betekent dat de landelijke opzet en landelijke normen niet altijd kunnen worden gehanteerd. Een specifieke regionale invulling is noodzakelijk die recht doet aan de Zeeuwse situatie.

Regionale doorwerking Nota Mobiliteit

Landelijk is bij de vaststelling van de Nota Mobiliteit afgesproken dat regio's Netwerkanalyses uitvoeren om de bereikbaarheidsproblemen in beeld te brengen. In elf stedelijke regio's heeft het Rijk hierin zelf het voortouw genomen. Andere regio's voeren een vrijwillige netwerkanalyse uit. Ook Zeeland heeft op eigen initiatief een netwerkanalyse uitgevoerd.

Het doel van de netwerkanalyses is te komen tot een analyse van knelpunten in de bereikbaarheid en inzicht te geven in oplossingsrichtingen, redenerend vanuit ruimtelijk-economische doelstellingen en eisen die daaruit worden gesteld aan bereikbaarheid en deur-tot-deurreistijden. Daarbij wordt het integrale netwerk beschouwd.



De Zeeuwse netwerkanalyse – regionale invulling van landelijk beleid

Zeeland heeft er bewust voor gekozen een regionale netwerkanalyse uit te voeren. Ook hier is het doel te komen tot een gezamenlijke visie op bereikbaarheid knelpunten en oplossingsrichtingen. Essentieel hierin is dat de netwerkanalyse recht doet aan de specifieke kenmerken van de Zeeuwse economie, het verkeer in Zeeland en de eisen die deze stellen aan bereikbaarheid.

In de landelijke aanpak van de netwerkanalyses worden economisch belangrijke locaties benoemd en wordt de bereikbaarheid van die locaties beschouwd. De economische kerngebieden bestaan uit stedelijke centra, kantoorlocaties en bedrijventerreinen. Voor de bereikbaarheid van die locaties wordt uitgegaan van de normen zoals die zijn benoemd in de Nota Mobiliteit.

De Zeeuwse situatie vereist een aanpak die afwijkt van deze standaard. Naast de 'conventionele economie' (bedrijventerreinen, kantoorlocaties, voorzieningencentra) kent Zeeland een sterke 'groenblauwe economie'. Hiermee bedoelen we de economie en werkgelegenheid die samenhangen met recreatie en toerisme. Recreatie en toerisme vormen één van de belangrijkste pijlers van de Zeeuwse economie. De kwaliteiten van Zeeland als recreatieve bestemming liggen in het aanbod van rust, landschappelijke en natuurlijke waarden, kwalitatief hoogwaardige voorzieningen (recreatieve infrastructuur in brede zin) en de aanwezigheid van water en stranden. Het recreatieverkeer met z'n karakteristieke kenmerken en de wisselwerking tussen dit verkeer en de recreatieve kwaliteit van Zeeland, vragen om een specifieke aanpak waaraan in deze netwerkanalyse invulling wordt gegeven. In de volgende hoofdstukken is dit verder uitgewerkt.

Naast het belang van recreatie en toerisme en de eisen die dit stelt aan bereikbaarheid zijn er andere kenmerken die vragen om regionaal maatwerk in de invulling van de netwerkanalyse in Zeeland.

De Zeeuwse eilanden zijn na 1953 met elkaar en met het vaste land verbonden door middel van dammen, tunnels en bruggen. Deze 'zwakke schakels' in het wegennet beperken het aantal mogelijke routes en de capaciteit. Kruisingen tussen weg, water en spoor kunnen daarnaast tot vertragingen en dus onbetrouwbaarheid in de reistijd leiden.

Zeeland kent twee zeehavenlocaties (in het Sloegebied bij Vlissingen en in de Kanaalzone Gent-Terneuzen). De aanwezigheid van deze zeehavens leidt tot goederenvervoerstromen over de weg, het spoor en het water en geeft op die manier een extra dimensie aan deze netwerkanalyse.

Een laatste kenmerk van Zeeland is dat de provincie op hoofdlijnen kan worden gezien als landelijk gebied met veel kleine kernen. Een trend die de afgelopen jaren steeds duidelijker wordt is de combinatie van vergrijzing op het platteland met een teruglopend voorzieningenniveau. Dit zet de vitaliteit en leefbaarheid onder druk. Het uitgangspunt dat bewoners in de landelijke kernen ook in de toekomst moeten beschikken over de nodige voorzieningen, stelt eisen aan de bereikbaarheid van deze voorzieningen – met zowel de auto als het openbaar vervoer.

Netwerkanalyse Zeeland: een gezamenlijk project

De regionale netwerkanalyse Zeeland is tot stand gekomen onder regie van de provincie Zeeland en is uitgevoerd door een projectgroep waarin de Zeeuwse wegbeheerders zijn vertegenwoordigd: de provincie Zeeland, Rijkswaterstaat directie Zeeland, de gemeenten Middelburg, Goes, Veere, Schouwen-Duiveland, Terneuzen en de waterschappen Zeeuws-Vlaanderen en Zeeuwse Eilanden. Op verschillende momenten is een klankbordgroep geconsulteerd met brede vertegenwoordiging van maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven.

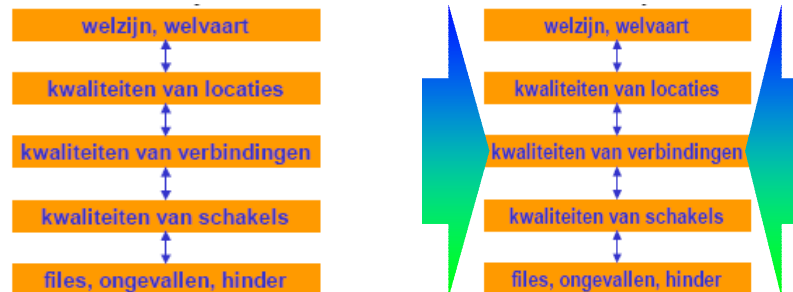
Een model voor de opzet van de netwerkanalyses

In deze netwerkanalyse is aansluiting gezocht bij de landelijke opzet voor de netwerkanalyses.

Traditioneel wordt bereikbaarheid beschouwd vanuit de kwaliteit van wegvakken, kruispunten en overstaplocaties. Uitgangspunt is de redenering dat als de verkeersafwikkeling op het niveau van deze schakels goed is, het netwerk als geheel naar behoren functioneert. Deze aanpak werkt niet meer. Bereikbaarheid staat niet op zichzelf maar is een afgeleide van, en een bepalende factor in, de beleving van welzijn en welvaart. De consument stelt vanuit zijn welzijn en welvaartsbehoefte eisen aan de bereikbaarheid (en daarmee kwaliteit) van locaties. Dit vertaalt zich vervolgens in een eis naar de kwaliteit van verbindingen en schakels binnen die verbindingen. Die wordt op zijn beurt weer bepaald door (het ontbreken van) files, hinder en vertragingen dan wel het aanbod van openbaar vervoer.

Dit zogenaamde Lagenmodel gaat deels ook op voor Zeeland. De kwaliteit (concurrentiepositie) van stedelijke netwerken, havens en industriële kerngebieden wordt bepaald door de kwaliteit van de verbindingen. Hetzelfde geldt voor de recreatieve bestemmingen. In Zeeland zit hier echter nog een aspect aan. De kwaliteit en aantrekkelijkheid van Zeeland als recreatieve bestemming hangen niet alleen samen met de bereikbaarheid maar ook met landschappelijke kwaliteit, rust, veiligheid en ruimte. Bij vertragingen op het hoofdwegenet treedt er sluipverkeer op over het onderliggend wegenet. Dit gaat direct ten koste van die kwaliteiten (rust, ruimte) die zo bepalend zijn in de beleving van de recreant en werkt negatief door op de positie van recreatie en toerisme.

Het beredeneren van bereikbaarheid op basis van welzijn en welvaart en de kwaliteit van locaties betekent dus in Zeeland niet alleen dat belangrijke bestemmingen goed bereikbaar moeten zijn omwille van hun eigen kwaliteit, maar ook als randvoorwaarde voor de kwaliteit van de gebieden die bepalend zijn in de beleving en recreatieve kwaliteit van Zeeland.



Links de standaard lagenbenadering, rechts: landschappelijke (groenblauwe) kwaliteiten leiden tot een andere benadering van bereikbaarheid in Zeeland

Leeswijzer

Het Lagenmodel komt terug in de opzet van dit rapport. Eerst worden economisch belangrijke locaties benoemd (hoofdstuk 2), waarvan de bereikbaarheid wordt geoperationaliseerd (hoofdstuk 3). In hoofdstuk 4 worden op basis hiervan knelpunten in de netwerken benoemd. Hoofdstuk 5 gaat in op scenario's in oplossingsrichtingen.

Kaders en afbakening

Gebiedsafbakening

De netwerkanalyse richt zich primair op de provincie Zeeland. In de analyse worden eveneens de 'randen van Zeeland' beschouwd: het zuiden van Zuid-Holland, het westen van Noord-Brabant en het noorden van Vlaanderen. Dit omdat ontwikkelingen daar van grote invloed zijn op het verkeer binnen Zeeland.

Beleidsmatige kaders

Nationale en regionale ambities die binnen deze netwerkanalyse van belang zijn, zowel op ruimtelijk, economisch als verkeerskundig gebied, zijn neergelegd in beleidsdocumenten. Op nationaal niveau de Nota Mobiliteit, de Nota Ruimte en de Nota Pieken in de Delta (EZ). Op regionaal niveau Bereikbaar Rendement (de gezamenlijke visie van landsdeel Zuid op bereikbaarheid), het Zeeuwse PVVP 'Mobiliteit op maat', het Omgevingplan Zeeland 2006-2012 en het Sociaal-Economisch Beleidsplan. Daarnaast vormen de recent geactualiseerde provinciale beleidsdocumenten voor openbaar vervoer en fiets en het te actualiseren actieplan goederenvervoer belangrijke input voor de netwerkanalyse.



Regionaal beleid als kader voor de netwerkanalyse

Inhoudelijke afbakening

De netwerkanalyse gaat als instrument uit de Nota Mobiliteit in op bereikbaarheid, gekoppeld aan ruimtelijk-economische ambities. De netwerkanalyse gaat als zodanig niet in op leefbaarheid en veiligheid en knelpunten hierin. Anders dan in de landelijke opzet wordt in deze netwerkanalyse wel ingegaan op de samenhang met leefbaarheid en kwetsbaarheid van gebieden waarmee de invalshoek breder is dan alleen bereikbaarheid.

Modeluitgangspunten

Voor het kwantitatieve deel van de analyses is gebruik gemaakt van het verkeersmodel voor Zeeland. Dit model heeft als basisjaar 2000 en als prognosejaar 2020. Voor de situatie in 2020 wordt uitgegaan van een aantal gerealiseerde infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen: de nieuwe N57, de verdubbeling N61 tussen de N62 Westerscheldetunnel en Biervliet en de rondweg Halsteren (A4). Niet opgenomen in prognose 2020 zijn: de opwaardering van de N62, maatregelen in de kanaalkruising Sluiskil en A4 Halsteren-Dinteloord.

2

Ruimtelijk-economische ambities

De economische ambities voor Zeeland zijn neergelegd in het Provinciaal Sociaal Economisch Beleidsplan 2005-2008. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op die ambities en wat die betekenen voor de bereikbaarheid. In het benoemen van de gebieden en locaties die in deze netwerkanalyse worden beschouwd, wordt aansluiting gezocht bij de gebiedsprofielen uit het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP).

2.1 Zeeland in (inter)nationaal perspectief

Zeeland heeft veel te bieden. Dankzij de unieke aanwezigheid van water, herbergt Zeeland een aantal functies die (inter)nationaal van belang zijn:

- Door de goed geoutilleerde en aan diepvaarwater gelegen havens vormen de Zeeuwse havens samen de derde haven van Nederland. Strategisch gelegen tussen Rotterdam en Antwerpen in de delta van belangrijke waterwegen, zijn het Sloegebied en de havens van Terneuzen locaties van internationale betekenis.
- Zeeland heeft een sterk toeristisch product. De Zeeuwse stranden, polders, steden en dorpen trekken jaarlijks honderdduizenden bezoekers, zowel dagjesmensen als verblijfsrecreanten. Bezoekers komen uit alle delen van Nederland, maar ook internationaal staat de Zeeland op de kaart en trekt bezoekers uit België, Duitsland en andere landen.
- Het Nationaal Park de Oosterschelde, het Verdrongen Land van Saeftinghe en de Nationale Landschappen van Zuid-Beveland, Walcheren en West Zeeuws-Vlaanderen zijn ecologisch gezien van (inter)nationale betekenis. De aanwezigheid van deze natuurwaarden vormt een impuls voor het toerisme.
- De aanwezigheid van water, groen en rust draagt bij aan een prettig woon-werk-klimaat. Zeeland biedt een goede woon- en leefomgeving te midden van grootste-deelijke gebieden. Dit leidt onder andere tot een toenemende vestiging van mensen van buiten Zeeland.

De hiervoor genoemde kenmerken bieden perspectieven voor verdere groei van de Zeeuwse economie. In het sociaal-economisch beleidsplan wordt voorgesteld om een ontwikkelingsgerichte aanpak in alle economische clusters te volgen. Gezien de huidige vooruitzichten is in de komende beleidsperiode echter een flinke groei van de economie nodig om de werkgelegenheid in Zeeland te stimuleren. De hoofddoelstelling van het provinciaal sociaal-economisch beleid (PSEB) is dan ook: het streven naar een evenwichtige groei en een duurzame ontwikkeling van de Zeeuwse economie.

Bereikbaarheid speelt een essentiële rol in het realiseren van die doelstelling. De concurrentiepositie van de havens hangt sterk samen met de bereikbaarheid (over de weg, het water en het spoor), de bereikbaarheid van recreatieve kerngebieden is mede bepalend voor hun aantrekkelijkheid als bestemming. De beleving van Zeeland als groene waterrijke provincie waar rust en ruimte voorop staan, wordt mede bepaald door het verkeer en overlast daarvan.

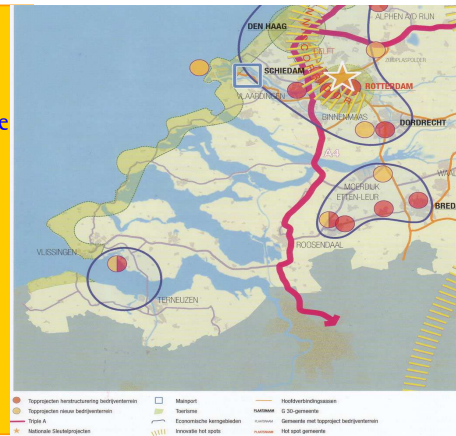
Zeeland in het rijksbeleid

Pieken in de Delta, Economische Zaken:

Zuidwest-Nederland moet nog beter profiteren van de strategische ligging tussen de wereldhavens in Rotterdam en Antwerpen. Dit gebied moet mikken op de vestiging van bedrijven die belangrijke relaties met deze havens onderhouden.

(...) er liggen bijzondere economische kansen in het Sloehaven-Kanaalzone-gebied als economisch kerngebied.

De toeristische potenties van het kustgebied in Zeeland kunnen verder worden versterkt.

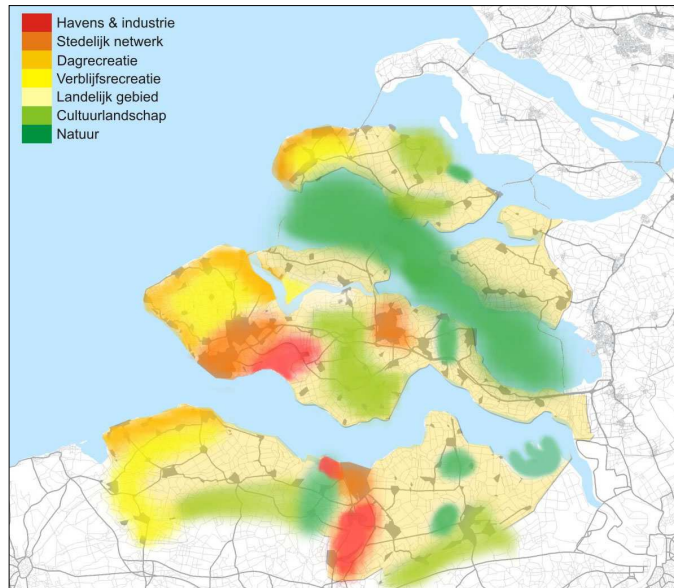


2.2 Doelstellingen in locaties

Door de eilandstructuur en de kustligging is Zeeland een provincie met specifieke ruimtelijke kwaliteiten en een geheel eigen karakter. De kust en het landelijk gebied bieden rust en ruimte. De havens zorgen voor bedrijvigheid, industrie en transport. De steden zijn centra van werkgelegenheid en voorzieningen. Vanuit de economie is een zo dynamisch mogelijke inzet van alle relevante economische sectoren noodzakelijk, ook op het sociaal-culturele domein. Uitgangspunt daarbij is dat de gewenste en noodzakelijke dynamiek niet ten koste mag gaan van de bijzondere omgevingskwaliteiten en de kwaliteiten van het landschap. Die kwaliteiten zijn drager van het toerisme en het aantrekkelijke woon- en vestigingsklimaat. Ruimtelijk gezien betekent dit een dubbel-doelstelling: enerzijds concentratie, uitbouw en versterking van economische activiteiten in de havens en de stedelijke ontwikkelingsgebieden en anderzijds behoud van de groenblauwe kwaliteiten.

Voor de netwerkanalyse wordt onderscheid gemaakt naar een aantal typen gebieden en locaties. Hierin wordt aansluiting gezocht met de gebiedstypen uit het PVVP. Op basis van de ruimtelijk-economisch dominante kenmerken zijn zeven gebiedstypen benoemd met ieder een eigen accent in het verkeers- en vervoersbeleid. Naast elkaar gezet ontstaat een spectrum waarbij de balans verschuift van rood naar groen, van bereikbaar-

heid naar leefbaarheid, van een accent op economisch functioneren naar een accent op kwaliteit van landschap en natuurwaarden.



Gebiedsprofielen uit het PVVP als basis voor de netwerkanalyse

Voor de netwerkanalyse zijn de zeven gebiedstypen uit het PVVP teruggebracht naar vijf. Natuurlandschap, cultuurlandschap en verblijfsrecreatie worden beschouwd als kwetsbaar gebied. Dit leidt tot de volgende indeling:

1. zeehavens en industrie;
2. stedelijk netwerk;
3. recreatieve bestemmingen;
4. landelijk gebied;
5. kwetsbare gebieden.

1. Zeehavens en industrie

Zeeland kent twee gebieden waar de industrie, gekoppeld aan de havens, leidend is in de ruimtelijke structuur; het Sloegebied, aan de Westerschelde ten oosten van Vlissingen en de Kanaalzone bij Terneuzen. Van en naar het Sloegebied en de Kanaalzone worden goederen verplaatst naar locaties als het Ruhrgebied, de Randstad, België en Frankrijk. Doorslaggevend in de concurrentiepositie van de havens en de daaraan gerelateerde bedrijven is de bereikbaarheid en kwaliteit van de aan- en afvoer van zware goederenstromen. De Zeeuwse havens hebben een strategische ligging ten opzichte van Antwerpen en Rotterdam, maar ondervinden door hun nabijheid juist ook sterke concurrentie van deze havens. Eén van de aspecten waarop die concurrentie kan worden aangegaan is bereikbaarheid en betrouwbaarheid daarin.

Het Omgevingsplan hanteert de 'verdere uitbouw en versterking van de Zeeuwse havengebieden, in harmonie met de omgeving en omgevingskwaliteiten', als doelstelling voor deze gebieden.

2. Stedelijk netwerk

Het stedelijk netwerk van Zeeland bestaat uit de vier steden Goes, Middelburg, Vlissingen en Terneuzen (met relaties naar Gent en Antwerpen). In de steden zijn wonen, werken en voorzieningen geconcentreerd. De vier steden hebben een bovenregionale functie. De concurrentiepositie van de stedelijke gebieden wordt voor een groot deel bepaald door het vestigingsklimaat voor zowel bedrijven als bewoners. Dit vestigingsklimaat hangt op zijn beurt weer samen met de bereikbaarheid. Enerzijds vertaalt zich dit in de hoeveelheid voorzieningen en arbeidsplaatsen die voor de inwoners van de stad bereikbaar zijn (de stad als herkomst; ontplooiingsmogelijkheden van bewoners). Anderzijds in de mate waarin voorzieningen en arbeidsplaatsen in de stad bereikbaar zijn (de stad als bestemming; de grootte van het afzetgebied).

Doelstellingen voor de Zeeuwse steden in het Omgevingsplan:

- Behoud en versterking van de economische en sociaal-culturele functie van de Zeeuwse steden voor heel Zeeland.
- Handhaven en versterken van de aantrekkingskracht en bereikbaarheid van de binnensteden.

3. Recreatieve bestemmingen

Recreatie en toerisme zijn één van de pijlers van de Zeeuwse economie. Zeeland vormt een belangrijk internationaal recreatiegebied in het verstedelijkt gebied van West-Europa. De Noordzeekust met zijn duinen, de rust en de ruimte scheppen goede omstandigheden voor recreatie. Met name langs de kust van Schouwen-Duiveland, Walcheren en Zeeuws-Vlaanderen, maar ook langs het Veerse Meer en de steden en dorpen vormen recreatie en toerisme een belangrijke ruimtelijk-economische functie.

Er wordt onderscheid gemaakt in dagrecreatie en verblijfsrecreatie. Dagrecreatie zijn bezoekers die binnen een dag een bestemming (strand, Neeltje Jans, stad) bezoeken en aan het eind van de dag weer naar huis of naar de camping gaan. Verblijfsrecreatie is gericht op de accommodatie en betreft recreanten die langere tijd in Zeeland blijven. Het beleid is gericht op versterken en verder uitbouwen van de positie van Zeeland als toeristische bestemming. Dit wordt bereikt door het bieden van een kwalitatief hoogwaardig toeristisch product, wat zich vertaalt in accommodatie, voorzieningen en arrangementen, maar ook in uitstekende bereikbaarheid en het waarborgen van de landschappelijke kwaliteit (de groenblauwe waarden), die Zeeland als bestemming de moeite waard maken. De belangrijkste recreatieve bestemmingen (zonder een compleet overzicht te willen geven) zijn weergegeven in de volgende figuur.



Belangrijke recreatieve bestemmingen in Zeeland

4. Landelijk gebied

De opgave in het landelijk gebied ligt met name in het op peil houden van het voorzieningenniveau en de bereikbaarheid van voorzieningen voor de bewoners van kleine kernen. Schaalvergroting en toenemende mobiliteit leiden er toe dat fundamentele voorzieningen (school, huisarts, winkel, postkantoor, bibliotheek, ziekenhuis etc.) in grotere kernen worden geconcentreerd. Als de afstand tot fundamentele voorzieningen voor inwoners van kleine kernen op het platteland te groot wordt, is er sprake van vervoersarmoede. De sociaal-economische rol van de zogenaamde dragende kernen is hierdoor groter dan in eerste instantie op basis van hun omvang zou worden verwacht. Dit benadrukt het belang van goede bereikbaarheid en investeringen hierin. Naast de vier Zeeuwse grote steden benoemt het Omgevingsplan een viertal grotere kernen die een zeker voorzieningenniveau bieden: Zierikzee, Tholen, Hulst en Oostburg.

5. Kwetsbare gebieden

Cultuur- en natuurlandschap en verblijfsrecreatieve gebieden worden beschouwd als kwetsbare gebieden. De kwaliteit van Zeeland als recreatieve bestemming (en daarmee de positie van de Zeeuwse toeristisch-recreatieve economie) valt of staat met de beleving van rust, ruimte en natuurwaarde in deze gebieden. Het versterken van de Zeeuwse toeristische economie betekent dat deze groenblauwe waarden gegarandeerd moeten worden en waar nodig verbeterd.

Daar waar in de standaard opzet voor netwerkanalyses wordt gekeken naar de bereikbaarheid van bestemmingen en reistijden ('hoe sneller hoe beter'), geven deze landschappelijke kwaliteiten een extra dimensie aan de Zeeuwse netwerkanalyse. Zoals gezegd betekent dit dat strengere eisen worden gesteld aan de bereikbaarheid en doorstroming op de hoofdwegen om te voorkomen dat verkeer zich een weg gaat zoeken door deze kwetsbare gebieden. Een tweede aspect daarin is de rol die bereikbaarheid speelt in de aantrekkelijkheid (en daarmee concurrentiepositie) van Zeeland als recreatieve bestemming. Hier wordt in het volgende hoofdstuk verder op ingegaan.

Doelstellingen in het Omgevingsplan Zeeland 2006-2012:

- Behouden en verbeteren van de kwaliteit van bestaande natuurgebieden.
- Versterken van de beeldkwaliteit en landschappelijke aantrekkelijkheid van Zeeland.
- Vergroten van de aantrekkelijkheid en toegankelijkheid van het landschap in combinatie met het stimuleren van de toeristisch-recreatieve ontwikkeling en infrastructuur.
- Behoud en versterking cultuurhistorische waarden.
- De kernkwaliteiten van het Nationaal Landschap behouden en versterken.

3

Bereikbaarheidsopgave

Het ruimtelijk-economisch profiel zoals geschetst in het vorige hoofdstuk wordt in dit hoofdstuk vertaald in een beoordelingskader voor de bereikbaarheid. Van de verschillende (typen) locaties wordt de bereikbaarheidsopgave geoperationaliseerd, zodat deze kan worden getoetst aan de doelstellingen.

1. Zeehavens en industrie

Voor de zeehavens en industrie (Sloegebied en de Kanaalzone Terneuzen) is de externe bereikbaarheid voor het goederenvervoer maatgevend. Het PVVP zet in op goede bereikbaarheid per (vracht)auto en versterking van goederenvervoer via spoor, water en bus. Van en naar het Sloegebied en de Kanaalzone worden goederen verplaatst naar locaties als het Ruhrgebied, de Randstad, België en Frankrijk. De feitelijke bereikbaarheidsopgave voor dit verkeer strekt zich daarmee ver buiten de invloedssfeer van de gezamenlijke wegbeheerders in Zeeland uit. De zogenaamde 'deuren' – de herkomsten en bestemmingen voor het goederenvervoer – liggen enerzijds bij de Zeeuwse havens en anderzijds bij bestemmingen (ver) buiten Zeeland. Er wordt daarom gekeken naar de relaties tussen de haven- en industriegebieden en een aantal knooppunten aan de rand van Zeeland (portieken) waar het verkeer van en naar Zeeland zich bundelt.

De kwaliteit van deze verbindingen wordt gevormd door de betrouwbaarheid. De volgende bereikbaarheidsopgave wordt gehanteerd.

Beoordelingskader Zeehavens en industrie:

1. Het wegverkeer heeft een deur-tot-deurreistijd tussen de Zeeuwse havens en de zogenaamde portiekpunten die is gelijk aan de 'free flow'-reistijd.
2. Het vervoer over spoor van en naar de havens heeft directe verbindingen naar belangrijke bestemmingen, zonder vertraging.
3. Het vervoer over water heeft goede verbindingen naar belangrijke bestemmingen, zonder vertraging.

De Nota Mobiliteit geeft normen voor minimale snelheden en reistijden tijdens de spits: die mag maximaal 150% van de 'free flow-snelheid' zijn op autosnelwegen en maximaal 200% op niet-autosnelwegen. Zeeland wijkt hier bewust van af. De reden hiervoor ligt in het belang van uitstekende bereikbaarheid van de havens voor hun concurrentiepositie. De Zeeuwse havens liggen in de nabijheid van wereldhavens Rotterdam en Antwerpen en moeten hiermee concurreren. Uitbouwen en verdere ontwikkeling van de havens is zowel een regionale (Sociaal Economisch Beleidsplan) als rijksdoelstelling (Pieken in de Delta). Door hun schaal en voorzieningen zijn de havens van Rotterdam en Antwerpen vaak de eerste keus van havengerelateerde bedrijven in hun vestiging, ondanks de bereikbaarheidsproblematiek rond deze havens. De Zeeuwse havens kunnen op schaal en voorzieningen vaak niet de concurrentie met Rotterdam en Antwerpen aangaan, maar wel op bereikbaarheid. Dat betekent dat die bereikbaarheid van de Zeeuwse havens veel beter moet zijn dan die van de andere havens, wil het een meewegend argument zijn in de vestigingskeuze. Het afwijken van de landelijke bereikbaarheidsnorm is daarmee voor Zeeland een bewuste en noodzakelijke keuze, voor het bereiken van de regionale en rijksdoelstellingen.



Gehanteerde portiepunten voor de reistijdenanalyse

2. Stedelijk netwerk

In het stedelijk netwerk (Goes, Middelburg, Terneuzen en Vlissingen) zijn voorzieningen, werkgelegenheid en inwoners geconcentreerd. Voor het functioneren van het stedelijk netwerk is de externe bereikbaarheid per auto en openbaar vervoer van belang. Binnen het stedelijk netwerk wordt voor de interne bereikbaarheid met name ingezet op het openbaar vervoer en de fiets.

De kwaliteit van de bereikbaarheid van het stedelijk netwerk wordt dus primair bepaald door de kwaliteit van de verbindingen. In het beoordelingskader wordt gewerkt met reistijden per locatie. Berekend wordt hoeveel inwoners en/of arbeidsplaatsen er binnen een maximale reistijd een locatie kunnen bereiken. Dit geeft voor iedere locatie de concurrentiepositie weer. Belangrijk is hoe locaties zich ontwikkelen richting 2020: neemt de concurrentiepositie toe of af?

Beoordelingskader stedelijk netwerk:

1. Het aantal inwoners dat per auto en openbaar vervoer binnen 30 minuten de belangrijkste voorzieningen en werkgelegenheidslocaties in het stedelijk netwerk kan bereiken.
2. Het aantal arbeidsplaatsen dat per auto en openbaar vervoer binnen 30 minuten bereikbaar is voor de inwoners van het stedelijk netwerk.

Naast de bereikbaarheid met auto en openbaar vervoer is in de stedelijke gebieden de fietsbereikbaarheid van groot belang. Met name op de kortere afstanden is de fiets een aantrekkelijk alternatief voor de auto, dat bijdraagt aan de leefbaarheid in de stad. Daarnaast speelt de fiets een belangrijke rol als voor- en natransportmiddel voor openbaar-vervoerverplaatsingen.

3. Recreatieve bestemmingen

Recreatie en toerisme zijn van groot belang voor de Zeeuwse economie en werkgelegenheid. De bereikbaarheid van recreatieve bestemmingen speelt een essentiële rol in de kwaliteit van de recreatieve locaties als bestemming. Het PVVP maakt daarin sterk onderscheid tussen de interne en externe bereikbaarheid. Zeeland en de recreatieve bestemmingen moeten van buitenaf goed bereikbaar zijn. Eenmaal binnen de recreatieve gebieden (campings, stranden, rust en ruimte) moet de auto een sterk beperkte rol hebben om de verblijfskwaliteiten te waarborgen en wordt ingezet op een goed recreatief fietsnetwerk en openbaar vervoer (recreatietransferia).

De deur-tot-deureistijd wordt ook hier beschouwd tussen de recreatieve bestemmingen en de zogenaamde portiekpunten: een aantal punten rond Zeeland waar het verkeer zich bundelt. De volgende bereikbaarheidsopgave wordt gehanteerd.

Beoordelingskader recreatieve bestemmingen:

1. Er treden geen grote vertragingen op in de routes via het hoofdwegennet van en naar de recreatieve bestemmingen.

Ook hier wordt bewust afgeweken van de landelijk gehanteerde normen voor bereikbaarheid en rijsnelheden zoals benoemd in de Nota Mobiliteit. En ook hier is dit voor Zeeland een bewuste en noodzakelijke keuze. De Nota Mobiliteit gaat uit van de genoemde normen: maximaal 150% van de 'free flow'-snelheid op autosnelwegen, 200% op niet-autosnelwegen. Dat de normen voor de bereikbaarheid van recreatieve bestemmingen in Zeeland strenger moeten zijn (geen grote vertragingen en dus geen structurele en grote overschrijdingen van I/C-waarden), heeft twee redenen.

De eerste is het belang van bereikbaarheid in de kwaliteit en beleving van het toeristisch-recreatief product. Deze kwaliteit wordt door een aantal aspecten bepaald: kwaliteit van voorzieningen en accommodatie, landschap en natuur en ook bereikbaarheid. De spitsnormen uit de Nota Mobiliteit zijn gebaseerd op het verkeer in de spits, hoofd-

zakelijk woon-werkverkeer. Recreatieverkeer vertoont ander gedrag: daar waar woon-werkverkeer relatief onelastisch blijkt te zijn voor vertragingen (ook bij vertragingen blijven mensen de woon-werkverplaatsing gewoon maken) is recreatief verkeer veel gevoeliger voor vertragingen. Recreanten hebben een keus tussen bestemmingen (een keus die reizigers op een woon-werkverplaatsing niet hebben) en de bereikbaarheid van die bestemming speelt daarin een grote rol. Als die bestemming slecht bereikbaar is, kiezen recreanten voor een andere bestemming. Het toeristisch-recreatief verkeer is daarmee veel gevoeliger voor vertragingen, waarmee de NoMo-norm hierop niet toepasbaar is. Willen de regionale en rijksdoelstellingen ten aanzien van versterking van het toeristisch product in Zeeland worden verwezenlijkt dan moet de bereikbaarheid van de Zeeuwse recreatieve bestemmingen worden gegarandeerd.

Een tweede reden voor de strengere normering voor recreatief verkeer ligt in de contramal-werking van het Zeeuwse landelijke gebied. De kwaliteit en aantrekkelijkheid van Zeeland als bestemming ligt in de bereikbaarheid, maar ook in de landschappelijke en natuurlijke waarden: polderlandschappen met kerkdorpen, duinlandschappen, waardevolle cultuur- en natuurlandschappen en een rustige en veilige recreatieomgeving zijn de bindende factoren voor toeristen en recreanten in Zeeland. Deze landschappelijke kwaliteiten stellen eisen aan de (on)bereikbaarheid: binnen deze gebieden moeten snelheden en verkeersintensiteiten laag zijn en moet zo weinig mogelijk doorgaand verkeer worden afgewikkeld. Dit stelt vervolgens eisen aan de doorstroming op het hoofdwegennet (de beoogde routes). Als de doorstroming daar stopt gaat het verkeer van en naar de recreatieve bestemmingen zich een weg banen over het onderliggend wegennet en door de (blauwgroene) gebieden waar rust en ruimte gewaarborgd moeten zijn.

4. Landelijk gebied

Naast de vier grote steden zijn er in het Omgevingsplan vier andere grotere kernen benoemd als dragende kern. Voor het landelijk gebied is behoud van de vitaliteit de belangrijkste opgave. Door schaalvergroting en toenemende mobiliteit worden fundamentele voorzieningen (school, huisarts, winkel, postkantoor, bibliotheek, ziekenhuis etc.) in grotere kernen geconcentreerd. Dit stelt eisen aan de externe bereikbaarheid per auto én openbaar vervoer.

Beoordelingskader landelijk gebied:

1. Het aantal inwoners dat per auto en openbaar vervoer binnen 30 minuten de dragende kernen kan bereiken.

5. Kwetsbare gebieden

De gebiedstypen verblijfsrecreatie en cultuur- en natuurlandschap uit het PVVP worden hier gezamenlijk beschouwd als kwetsbare gebieden. Zoals in de vorige paragraaf beschreven zijn de groenblauwe waarden van deze gebieden een essentiële factor in de kwaliteit van Zeeland als recreatieve bestemming. Aantasting van deze waarden door verkeer moet zoveel mogelijk worden voorkomen door goede doorstroming op het hoofdwegennet en inrichting als verblijfsgebied van de wegen binnen deze gebieden. Er wordt in deze netwerkanalyse geen kwantitatieve doelstelling gehanteerd voor de kwetsbare gebieden aangezien hier geen bereikbaarheidsnorm maar een onbereikbaarheidsnorm geldt (voor doorgaand autoverkeer). Deze onbereikbaarheid is een communicerend vat met de doorstroming op de hoofdwegen: als de doorstroming daar goed is, zal er minder intern sluipverkeer optreden.

4

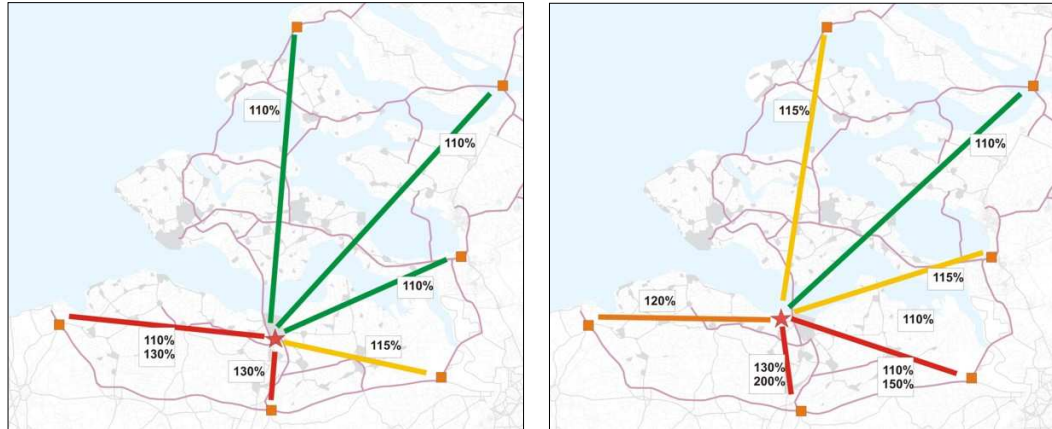
Beoordeling bereikbaarheid

De in het vorige hoofdstuk geformuleerde bereikbaarheidsopgave wordt in het eerste deel van dit hoofdstuk getoetst voor de verschillende gebiedstypen. Per gebiedstype en locatie wordt de 'bereikbaarheidsprestatie' in beeld gebracht, zonder daarbij nog in te gaan op de oorzaken van die prestatie. In paragraaf 4.2 wordt vervolgens ingegaan op de achterliggende knelpunten in de netwerken. Daarbij vindt een kanteling plaats van beschouwing per locatie naar beschouwing per modaliteit. Dit omdat knelpunten in het hoofdwegennet bijvoorbeeld betrekking hebben op de bereikbaarheid van zowel de havens, als de steden, als de recreatieve bestemmingen.

4.1 Bereikbaarheidsprestatie

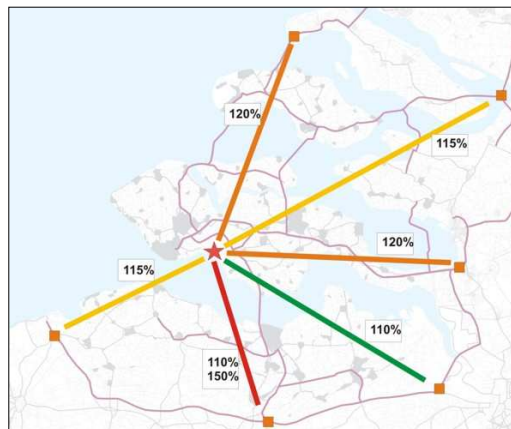
1. Zeehavens en industrie

Met het verkeersmodel zijn reistijden voor de situatie in 2020 geprognoseerd. Dit model berekent de actuele reistijd op basis van het jaargemiddelde verkeersbeeld (congestie). Weergegeven is de reistijd tussen de havens/industriezones en de zogenaamde portiekpunten aan de randen van Zeeland. De reistijd is uitgedrukt als percentage van de 'free flow'-snelheid (de snelheid bij een niet vertraagde verplaatsing).



Reistijden ten opzichte van free flow voor de Kanaalzone Terneuzen en Dow, 2020

Daar waar twee waarden zijn genoemd, betreft de relaties die gebruik maken van de kanaalkruising van Sluiskil. De eerste waarde geeft het beeld, waarbij niet of nauwelijks rekening wordt gehouden met de brugopeningen, in de tweede is dit wel meegerekend. De brug bij Sluiskil staat in totaal circa vijf uur per dag open; 23 brugopeningen met een gemiddelde duur van een kwartier. De in de figuren benoemde waarden zijn de gemiddelde waarden voor alle verkeer als gevolg van de openingen. De vertragingen voor de voertuigen die daadwerkelijk voor de brug moeten wachten, liggen veel hoger.



Reistijden ten opzichte van free flow voor het Sloegebied, 2020

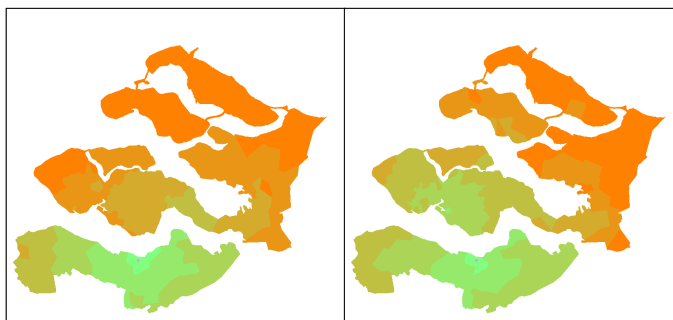
De figuren laten zien dat de reistijd tussen de havens en portiekpunten gemiddeld 110 tot 130% van de 'free flow'-reistijd bedraagt. Op de relaties waar de kanaalkruising onderdeel van is, is dit veel hoger. Dit betekent dat de reistijd van en naar de havens boven de gestelde norm ligt en voor die verplaatsingen waar de kanaalkruising bij Sluiskil onderdeel van is, ver boven de norm ligt. Hierin is overigens geen rekening gehouden met andere brugopeningen (met name de Zeelandbrug). Het effect hiervan is veel kleiner (minder frequente en minder langdurige openingen) dan van de kanaal-

kruising bij Sluiskil, maar leidt er wel toe dat op veel van de relaties de gemiddelde reistijd hoger is dan de weergegeven waarden.

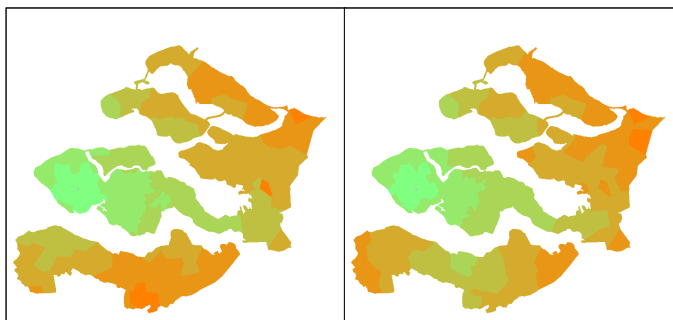
Naast vertragingen voor het weggebonden verkeer leiden kruisingen tussen natte en droge infrastructuur ook tot vertragingen voor de scheepvaart en goederenstromen van en naar de havens. In deze netwerkanalyse wordt hier niet nader kwantitatief op ingegaan. Omdat de bereikbaarheidsdoelstellingen voor de havens en industriegebieden in het PVVP integraal is (weg, spoor en water), worden de knelpunten hierin wel benoemd (volgende paragraaf).

2. Stedelijk netwerk

De volgende figuren laten het bereik (zogenaamde tijdsisochronenkaarten) in 10, 20 en 30 minuten voor Middelburg en Terneuzen zien over de periode 2000-2020. Naast Zeeland zelf zijn ook delen van Brabant en Zuid-Holland in het beeld opgenomen.



Autobereikbaarheid Terneuzen, 2000 en 2020



Autobereikbaarheid Middelburg, 2000 en 2020

Het beeld voor Vlissingen is sterk overeenkomstig dat van Middelburg. Verderop in dit hoofdstuk zijn eveneens de tijdsisochronen voor Vlissingen en Goes opgenomen. Een aantal ontwikkelingen is uit de beelden af te leiden:

- Verbeterde bereikbaarheid van Noord-Beveland en Schouwen-Duiveland vanuit Middelburg/Vlissingen als gevolg van de nieuwe N57, maar een verslechtering van de relatie naar het oosten (langs de A58) richting Brabant.
- Verbeterde bereikbaarheid van de eilanden en richting het westen vanuit Terneuzen, maar verslechtering richting het (noord)oosten richting West-Brabant.
- Verbeterde bereikbaarheid van Walcheren (N57) vanuit Goes, maar minder naar Noord-Beveland, Schouwen-Duiveland en richting West-Brabant.

Onderlinge relaties

Voor het functioneren van het stedelijk netwerk zijn goede verbindingen tussen de steden van belang. Onderstaande figuur geeft de reistijden op de relaties tussen de steden, voor zowel de auto als het openbaar vervoer. De reistijden voor de auto betreft de situatie in 2020, op basis van dynamische modelstudie. Voor het openbaar vervoer is uitgegaan van huidige dienstregelingen. Het betreft centrum-centrum-relaties, aangezien dit de locaties in de steden zijn waar voorzieningen geconcentreerd zijn. Naarmate de herkomst of bestemming verder van de beschouwde centrumlocatie ligt – en daarmee verder van het centrale station – zal in de regel de reistijd voor het openbaar vervoer ongunstiger worden.



Reistijden voor auto en OV tussen de vier Zeeuwse steden

Het beeld laat zien dat de concurrentiepositie van het openbaar vervoer ten opzichte van dat van de auto per relatie sterk verschilt. Op de centrum-centrum-relatie tussen Goes en Middelburg is het OV de snelste verbinding, dankzij de centrale ligging van de treinstations in beide steden. Voor de overige relaties geldt dat de OV-reistijd circa anderhalf keer de auto-reistijd bedraagt. Uitzonderingen hierop zijn de relaties Terneuzen-Vlissingen en Middelburg-Vlissingen, waar het openbaar vervoer slechter scoort. Oorzaken hiervoor liggen in de ligging van het treinstation van Vlissingen buiten het centrum en het ontbreken van een directe verbinding tussen Terneuzen en Vlissingen.

Een tweede aspect in het functioneren van de steden is de verbinding met andere stedelijke centra. Goes, Middelburg en Vlissingen zijn met het spoor verbonden met de rest van Nederland en via Roosendaal met Vlaanderen.

Terneuzen heeft geen aansluiting op het spoor. Dit is uniek voor een gemeente van dergelijke omvang. Dit moet wel betekenen dat er busvervoer wordt geboden van vergelijkbare kwaliteit (frequentie en reistijd). De vergelijking laat zien dat deze er is voor de verbindingen met Middelburg en Goes. Voor Vlissingen is er geen concurrerende

voorziening, maar de vervoerstroom is hier beperkt. Als gevolg van de opening van de Westerscheldetunnel kunnen op langere termijn wel meer vervoersrelaties tussen Vlissingen en Terneuzen gaan ontstaan en zal hier in dat geval een concurrerende voorziening moeten worden geboden. Voor Terneuzen is eveneens een directe relatie met het nabijgelegen Gent van belang. Deze relatie ontbreekt nu volledig.

Naast de onderlinge relaties tussen de steden en verbindingen naar buiten Zeeland is ook de bereikbaarheid van de kernen rond deze steden van belang. Deze wordt onder '4. dragende kernen' verderop in deze paragraaf beschouwd.

Stedelijk parkeren

In de vier steden in het stedelijk netwerk staan de bereikbaarheid en leefbaarheid onder druk. De belangrijke regionale functie van deze steden stelt eisen aan de bereikbaarheid van de steden en hun voorzieningen –ook die in de binnensteden– en dus aan de nabijheid en capaciteit van parkeervoorzieningen. De totale deur-tot-deur-reistijd hangt sterk samen met parkeervoorzieningen. Ambities ten aanzien van leefbare binnensteden stellen daarnaast eisen aan een beperkte rol voor de auto in de binnenstad. De strategie in het bereiken van deze doelstellingen ligt in het opvangen van het parkeren aan de randen van de binnensteden en het toepassen van dynamische parkeermanagementsystemen. Voor het stedelijk netwerk ligt hierin een opgave: om te voorzien in de groeiende parkeervraag die belangrijk is voor het versterken van de positie van de steden, moet worden geïnvesteerd in parkeerinfrastructuur. Het voert te ver om in deze netwerkanalyse specifieke parkeerknelpunten te benoemen, maar het belang van voldoende parkeercapaciteit op gerichte locaties in de totale deur-tot-deur-reistijd en in het realiseren van leefbaarheidsdoelstellingen in de steden wordt hier wel onderstreept.

Stedelijke fietsnetwerken

De rol van de fiets binnen het stedelijk netwerk moet worden versterkt. De fiets speelt als hoofdverplaatsingsmiddel en in het voor- en natransport in OV-verplaatsingen een essentiële rol in de binnenstedelijke bereikbaarheid en de bijdrage aan leefbare steden. De vier steden binnen het stedelijk netwerk constateren knelpunten in de fietsbereikbaarheid: er ontbreken essentiële schakels in het fietsnetwerk en de stallingscapaciteit bij zowel voorzieningenconcentraties (met name de binnensteden) als vervoersknooppunten is ontoereikend. In deze netwerkanalyse wordt geen uitputtende lijst met fietsknelpunten opgenomen. In de volgende paragraaf wordt wel ingegaan op knelpunten en ambities voor het fietsnetwerk als geheel.

3. Recreatieve bestemmingen

Gemiddelde intensiteiten van het autoverkeer in het zomerseizoen liggen in Zeeland voor de meeste wegen ver boven de jaargemiddelde intensiteiten. Er zijn wegen waar de gemiddelde seizoensintensiteit ruim 150% van de gemiddelde jaarintensiteit bedraagt. Anders dan (structureel) woon-werkverkeer laat recreatief verkeer zich lastig voorspellen. Het recreatieve verkeersbeeld hangt sterk samen met het seizoen en zelfs met specifieke dagen. Recreatieve bestemmingen liggen bij mooi weer met name aan de kuststrook, maar verplaatsen zich naar de dorpen en steden bij minder mooi weer – met alle gevolgen van dien in de verkeersstromen. Recreatie ontstaat ook regelmatig spontaan: bijvoorbeeld duiklocaties die niet als zodanig zijn gefaciliteerd naar wel honderden bezoekers trekken. Recreatief verkeer bestaat uit zowel (dag)verplaatsingen over lange afstanden van buiten Zeeland naar de kust, recreatieve bewegingen binnen Zeeland tussen accommodaties en bestemmingen en de structurele verkeersstroom die

samenhangt met de aankomst- en vertrekmomenten op campings en vakantieparken. Kortom: het recreatieverkeer is een complexe en vaak onvoorspelbare grootheid. Tegelijkertijd moet het recreatieverkeer maatgevend zijn voor de Zeeuwse netwerkanalyse en de visie op oplossingsrichtingen. Zoals eerder beschreven zijn recreatie en toerisme van wezenlijk belang voor de Zeeuwse economie en werkgelegenheid en speelt bereikbaarheid een grote rol in de kwaliteit en beleving van het toeristisch-recreatief product. Het versterken van de Zeeuwse toeristische economie kan alleen als de bereikbaarheid die daarbij hoort, is gegarandeerd.

Als norm voor de bereikbaarheid is aangegeven dat geen grote vertragingen mogen optreden op de hoofdwegen van en naar de recreatieve bestemmingen. Het doorrekenen van deur-tot-deurreistijden voor recreatieve verplaatsingen (zoals is gedaan voor de havens en industriegebieden) blijkt modelmatig lastig. De belangrijkste oorzaak hiervoor ligt in de vraag welke verkeersintensiteiten maatgevend zijn voor deze analyse. Voor berekeningen van de deur-tot-deurreistijden zoals die in de verschillende regionale netwerkanalyses voor de stedelijke gebieden worden uitgevoerd, wordt uitgegaan van jaargemiddelde verkeersintensiteiten in de spits. Dit verkeer bestaat hoofdzakelijk uit woon-werkverkeer waarbij de zomerperiode in de regel iets rustiger is dan het jaargemiddelde, maar waarin het gemiddelde verkeer over een jaar een relatief stabiel beeld laat zien.

Voor Zeeland en met name voor het recreatief verkeer in Zeeland gaat dit verhaal niet op. Verkeersintensiteiten in Zeeland liggen in het toeristisch seizoen hoger dan in de rest van het jaar. Binnen de seizoensperiode zijn er vervolgens sterke pieken te onderscheiden, zoals op vrijdagmiddag (begin van vakanties, weekendbezoekers, vertrek midweekbezoekers), zondagavond (vertrek weekendbezoekers, dagjesmensen en huisjeswissel) en zondagochtend (dagbezoekers stranden bij mooi weer). De momenten waarop de pieken vallen, de omvang van de pieken en de herkomsten en bestemmingen zijn bovendien ook nog sterk weersgebonden. Bij zonnig weer trekken recreanten massaal naar de stranden en worden veel interne verplaatsingen op de fiets afgelegd. Bij slechter weer verschuiven bestemmingen naar de dorpen en steden en is de fiets geen concurrent voor de auto in interne verplaatsingen.

Deze sterk fluctuerende recreatieve verkeersstromen leiden tot de vraag welke intensiteiten maatgevend moeten zijn in het beschouwen van de bereikbaarheid. Jaargemiddelde en zelfs seizoensgemiddelde intensiteiten volstaan niet omdat ze geen recht doen aan de drukke momenten. Het verkeersmodel is niet geschikt om een beeld te geven van de drukke periode die maatgevend moet zijn in de beschouwing van de knelpunten. Deur-tot-deurreistijden die overeenkomen met het verkeersbeeld in het seizoen kunnen daarom niet worden doorgerekend voor het recreatief verkeer. Met het dynamische en statische model is wel in beeld te brengen op welke plaatsen in het netwerk knelpunten in de doorstroming optreden. Deze komen in de volgende paragraaf aan de orde. Hierbij is gekeken naar de plaatsen waar zich in het seizoen structureel knelpunten voordoen.

Intermezzo – recreatie en toerisme en recreatief verkeer in Zeeland

Recreatie en toerisme vormen één van de pijlers van de Zeeuwse economie. Gemiddeld draagt de sector bij aan ruim 8% van de werkgelegenheid, met sterk lokale verschillen, tot 16% op Schouwen-Duiveland. Het werkelijke aandeel in de Zeeuwse economie en werkgelegenheid ligt hoger omdat in deze cijfers alleen is gekeken naar de toeristisch-recreatieve sector zelf, maar niet naar toeleverende bedrijven en sectoren die niet primair toeristisch zijn maar wel een deel van hun inkomsten en werkgelegenheid aan toerisme ontleen. Er zijn in Zeeland circa 17 miljoen recreatieve overnachtingen per jaar.

Zichtbare trends in recreatie en toerisme in Zeeland zijn dat naast de traditionele zomerpiek ook het voor- en naseizoen steeds meer bezoekers naar Zeeland trekt. Een andere trend – die wellicht samenhangt met de vorige – is dat er sprake is van een groei van het aantal oudere bezoekers. Hierdoor vindt een vraagverschuiving plaats naar andere diensten en producten.

De rijks- en regionale doelstellingen zijn duidelijk: de positie van recreatie en toerisme in Zeeland moet verder worden uitgebouwd en versterkt.

Recreatie en toerisme leiden tot extra verkeersdruk op de wegen in en om Zeeland. Waar zomerintensiteiten gemiddeld in Nederland vaak lager liggen dan het jaargemiddelde, zijn intensiteiten in Zeeland beduidend hoger in het seizoen dan buiten het seizoen. Om een beeld te geven: op een gemiddelde zondag in juli komen circa 26.000 motorvoertuigen meer Zeeland in dan op een jaargemiddelde zondag.

De A58 vormt de belangrijkste toegang tot Zeeland. Circa 45% van de totale ingaande recreatieverkeersstroom gebruikt de A58 als entree tot Zeeland. Vanuit het noorden, via de N57 en de N59 komt circa 35% van het recreatieverkeer Zeeland binnen. Een kleine 20% van het recreatieverkeer komt vanuit het zuiden (België).

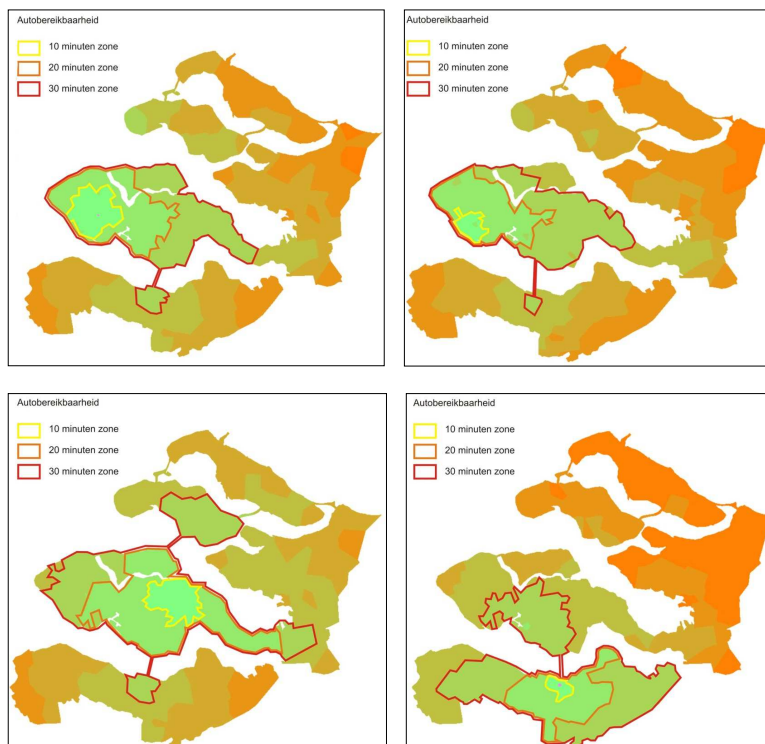
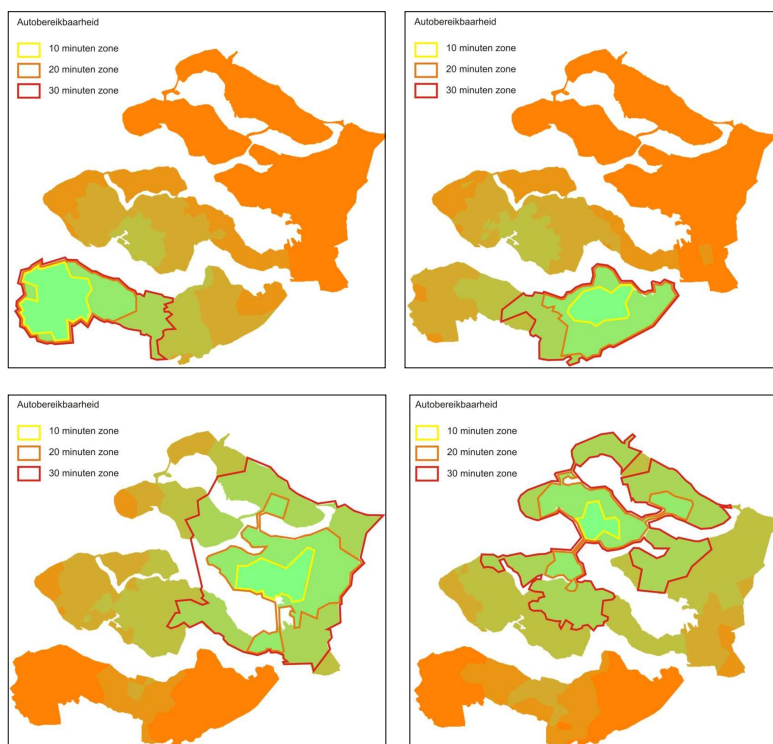
De belangrijkste binnenlandse provincies als herkomst voor Zeeuwse bezoekers zijn: Brabant (27%), Zuid-Holland (17%) en Gelderland (13%), de belangrijkste buitenlandse herkomstlanden zijn Duitsland en België.

In de dagrecreatieve gebieden verspreidt het verkeer zich vanaf de hoofdwegen over wegen van een lagere orde naar de uiteindelijke bestemming. In de middag/avondpiek verzamelt het verkeer zich weer op de wegen van hogere orde. Modelsimulatie – en de praktijk – laat zien dat doorstromingsknelpunten zich niet voordoen op de erftoegangswegen in de kustzone waar het verkeer zich verspreidt, maar op de hoofdwegen waar het verkeer gebundeld wordt aan- en afgevoerd.

4. Landelijk gebied

Autobereikbaarheid

Onderstaande figuren geven een beeld van de bereikbaarheid van de vier steden en de andere vier dragende kernen. Aangegeven is vanuit welk gebied de bewuste kern bereikbaar is in 10, 20 en 30 minuten.

*Autobereikbaarheid vanuit Middelburg, Vlissingen, Goes en Terneuzen**Autobereikbaarheid vanuit Oostburg, Hulst, Tholen en Zierikzee*

Op basis van de autobereikbaarheidskaartjes van de dragende kernen wordt in algemene zin geconcludeerd dat zich hierin feitelijk geen grote knelpunten voordoen. Gegeven het aantal dragende kernen en de afstanden tot die kernen, is de bereikbaarheid van voorzieningen met de auto goed en is iedere kern goed bereikbaar vanuit het gebied waarvoor het een voorzieningenfunctie heeft (bijvoorbeeld Zierikzee voor Schouwen-Duiveland, Tholen-stad voor Tholen, Oostburg voor West Zeeuws-Vlaanderen).

Openbaar vervoer

Een zelfde analyse is uitgevoerd voor de bereikbaarheid van de dragende kernen met openbaar vervoer. In de bepaling van de reistijden is geen rekening gehouden met voor- en natransport, wel met overstaptijden. In onderstaand beeld is aangegeven vanuit welke kernen niet binnen een half uur een dragende kern kan worden bereikt. Hierbij zijn buurtbussen (meestal vier keer per dag) als voorziening meegeteld. Het voorzieningenniveau die een dergelijke bus biedt is minimaal, maar het biedt als zodanig wel een verbinding naar een dragende kern.



Witte vlekken in openbaar vervoer: kernen van waaruit in 30 minuten geen dragende kern te bereiken is

Een vergelijking van de bereikbaarheid van de dragende kernen per auto en met het openbaar vervoer, laat zien dat deze sterk uiteenloopt. Waar vanuit heel Zeeland met de auto binnen redelijke tijd een voorzieningenkern bereikbaar is, is dit beeld voor het openbaar vervoer anders. Er zijn verschillende kernen die hemelsbreed op enkele kilometers afstand van een dragende kern liggen, maar van waaruit deze kern niet binnen een half uur te bereiken is.

4.2 Knelpunten in netwerken

Op basis van de bereikbaarheidsanalyse zoals die in de vorige paragraaf is gegeven, worden in deze paragraaf de knelpunten in netwerken benoemd.

1. Autonetwerk

Knelpunten in de autobereikbaarheid voor belangrijke bestemmingen in Zeeland doen zich voor op een aantal niveaus.

Bereikbaarheid van Zeeland afhankelijk van doorstroming buiten Zeeland

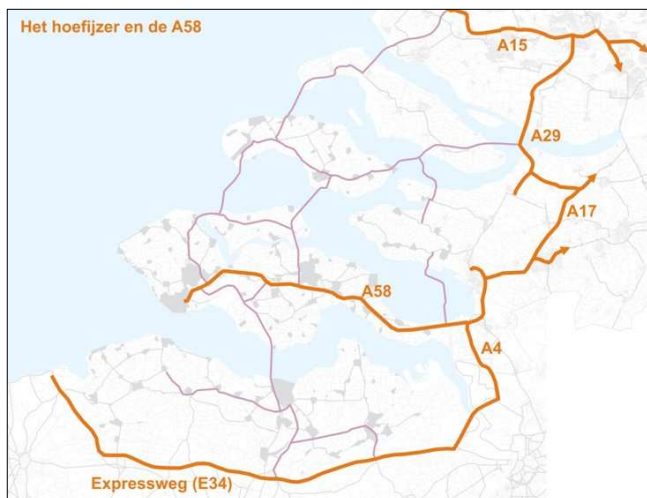
Een belangrijke conclusie is dat een deel van de knelpunten in de bereikbaarheid van (bestemmingen in) Zeeland, aan de randen van Zeeland ligt. Belangrijke vervoersrelaties hebben een bestemming in Zeeland en een herkomst (ver) daarbuiten (en vice versa). Toeristen komen uit heel Nederland maar ook uit België en Duitsland naar Zeeland. Goederen van en naar de havens worden vervoerd tussen het Sloegebied en de Kanaalzone enerzijds en bestemmingen verspreid over Europa. Er is een toenemende pendel van mensen die in Zeeland wonen en buiten Zeeland werken; in de Randstad, Vlaanderen of West-Brabant.

De bereikbaarheid van bestemmingen in Zeeland hangt daarmee niet alleen samen met de doorstroming binnen Zeeland zelf, maar ook met de doorstroming op de hoofdwegen buiten Zeeland. De ligging van de provincie tussen de stedelijke zones van de Randstad, de Vlaamse Ruit en de steden van Brabant biedt kansen voor Zeeland, maar de bereikbaarheidsproblematiek die deze gebieden kennen, werken ook door in de bereikbaarheid van Zeeland.

Knelpunten in het hoofdwegennet rond Zeeland doen zich voor op het zogenaamde hoefijzer rond Zeeland (de hoofdwegenstructuur gevormd door de A15, A29, A4 en E34 in Vlaanderen) en de wegen die Zeeland op dit hoefijzer ontsluiten:

- A58/A4 West-Brabant. De ontbrekende schakel in het hoofdwegennet in West-Brabant (A4) leidt tot vertragingen rond Bergen op Zoom, die doorwerken op het verkeer van en naar Zeeland. Het ontbreken van een directe snelle route langs Zeeland (A58/A4 richting A29) zorgt er bovendien voor er geen aantrekkelijk alternatief is voor verkeer van en naar de regio Rotterdam, dat vervolgens de routes door Zeeland kiest (de Midden Zeelandroute via N256 en N59 en in veel mindere mate de Dammenroute via de N57).
- N59/A29. De N59 vormt (samen met de N57) de ontsluiting van Zeeland in noordelijke richting op de A29 en verder richting de Randstad. In 2020 is de capaciteit van deze weg van en naar Zeeland op een aantal plaatsen ontoereikend. Knelpunten treden op op Goeree-Overflakkee (Zuid-Holland), bij knooppunt Hellegatsplein, en op de Haringvlietdam. In het recreatief seizoen zijn deze knelpunten groter dan daarbuiten.
- N57 Voorne-Putten. De N57 is naast de N59 de tweede ontsluiting van Zeeland richting de regio Rotterdam. In 2020 treden door verdere groei van het autoverkeer knelpunten op in de doorstroming op Voorne-Putten (Zuid-Holland). Een ander aspect in de doorstroming op de N57 is de mogelijke bouw van een zeeschutsluis in de N57 (Brouwersdam), waarmee een potentieel obstakel ontstaat.
- E34 Zelzate-Zeebrugge. De bereikbaarheid van Zeeuws-Vlaanderen en het gebruik van het onderliggend wegennet in Zeeuws-Vlaanderen hangen samen met de doorstroming op de Expressweg (E34) tussen Antwerpen en de Belgische kust. Knelpunten in de doorstroming op deze weg (met name tussen Zelzate en Knokke/Zeebrugge) werken door in de bereikbaarheid van met name West Zeeuws-Vlaanderen,

inclusief de recreatieve bestemmingen, voor bezoekers uit België, Duitsland en verder, en leidt tot doorgaand verkeer over het onderliggend wegennet.



Het hoofijzer en de A58: hoofdaders in de bereikbaarheid van Zeeland

Knelpunten in hoofdwegen binnen Zeeland

Op een aantal plaatsen in Zeeland leiden doorstromings- c.q. capaciteitsknelpunten tot bereikbaarheidsproblemen. Knelpunten in de doorstroming op het hoofdwegennet leiden tot een daling van de bereikbaarheid en daarmee kwaliteit van belangrijke bestemmingen in Zeeland (zowel de recreatieve gebieden als de havengebieden) en leiden er bovendien toe dat het verkeer zich een weg gaat zoeken door de kwetsbare groenblauwe gebieden, met aantasting van de recreatieve kwaliteiten als gevolg. Knelpunten zijn:

- De A58, met name tussen Goes en de Vlaketunnel laat doorstromingsproblemen zien. De tunnel heeft hierop een versterkend effect, waarbij door veel automobilisten snelheid wordt geminderd en onregelmatigheden ontstaan, waardoor de feitelijke capaciteit terugloopt. In het seizoen treden deze effecten versterkt op.
- De N62 kent structurele doorstromingsproblemen door ontoereikende capaciteit en door de verstoringen als gevolg van de kanaalkruising Sluiskil. De brug over het kanaal is een kruising van belangrijke hoofdroutes over land en water. De brug staat in totaal circa vijf uur per dag open; 23 brugopeningen met een gemiddelde duur van een kwartier.
- De N59 laat ook binnen Zeeland een aantal knelpunten zien die in 2020 verder zullen toenemen. Rond Zierikzee, tussen Zierikzee en Bruinisse en op piekmomenten bij de aansluiting met de N57 is de capaciteit ontoereikend om de verkeersstromen te verwerken.
- De N256 Deltaweg waar beperkte capaciteit van wegvakken en kruispunten (met name de afslag Wilhelminadorp, de Zandkreekdijk en de kruising met de N254) tot problemen leiden.

Niet naar voren komen de N61 Hoek - Schoondijke en de nieuwe N57 op Walcheren. Reden hiervoor is dat in de modelsimulaties de realisatie van beide projecten als uitgangspunt is genomen.

Kwetsbaarheid van het netwerk

De structuur van eilanden die met elkaar en met het vaste land zijn verbonden door middel van dammen, bruggen en tunnels leidt er toe dat het hoofdwegenet in en rond Zeeland kwetsbaar is. De bereikbaarheid van Zeeland is afhankelijk van een beperkt aantal routes (A58, N62, N59, N57). Als één van deze hoofdroutes uitvalt zal het verkeer in bepaalde gevallen niet plaatselijk kunnen worden afgewikkeld over het onderliggend wegennet, maar zijn grootschalige omleidingen nodig via de andere hoofdroutes. Deze kwetsbaarheid van het netwerk als geheel stelt eisen aan de kwaliteit van de hoofdroutes in en om Zeeland, los van de specifieke capaciteitsknelpunten zoals die hiervoor zijn benoemd.

Knelpunten stedelijke bereikbaarheid

De bereikbaarheid van de Zeeuwse steden staat in 2020 verder onder druk. De aanleg van het nieuwe tracé N57 heeft een sterk positief effect op de doorstroming tussen de A58 en de Veerse gatdam en op de leefbaarheid in Middelburg. Door de toenemende verkeersgroei zullen andere knelpunten in toenemende mate een probleem gaan vormen.

Belangrijke zwakke schakels in de bereikbaarheid van Vlissingen en Middelburg zijn het gevolg van de barrièrewerking van het Kanaal door Walcheren. De bereikbaarheid van deze steden staat door het beperkt aantal kanaalkruisingen, in combinatie met spoorovergangen (met beperkte capaciteit) onder druk en kent een grote storingsgevoeligheid (brugopeningen, treinkruisingen en geen alternatieve routes). De bereikbaarheid van Middelburg verbetert sterk met de aanleg van het nieuwe tracé N57. Desondanks blijft de bereikbaarheid van de stad onder druk staan.

Knelpunten in en rond Goes doen zich voor op de aansluitingen met de hoofdwegen waar de capaciteit ontoereikend is om het verkeer soepel af te wikkelen en binnenstedelijk op het hoofdwegenet. Goes speelt als regionaal centrum een belangrijke rol in de regionale werkgelegenheid. Knelpunten hangen hiermee samen: op werkdagen stopt het verkeer in de ochtend de stad in, 's middags de stad uit. Binnenstedelijk treden verstoringen op door gelijkvloerse spoorkruisingen, met terugslag op het hoofdwegenet.

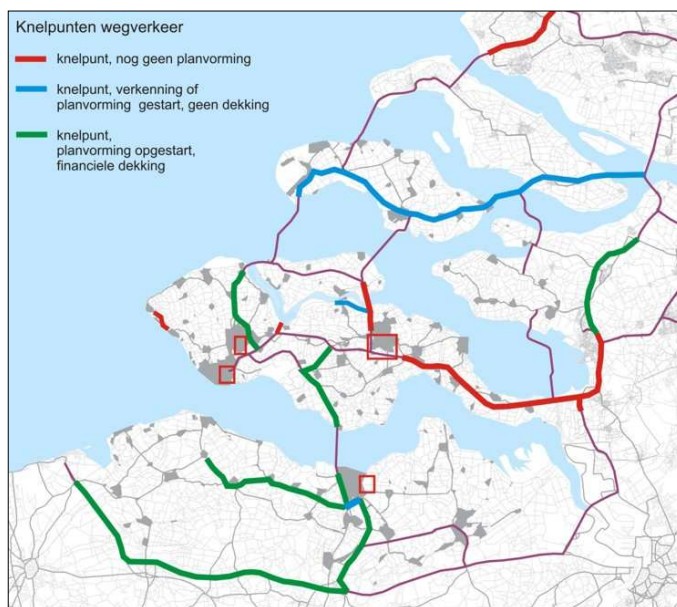
De bereikbaarheid van Terneuzen hangt sterk samen met de N62 Tractaatweg (richting het zuiden) en de N62 Sloeweg richting de A58. Een ander belangrijk knelpunt in de bereikbaarheid van Terneuzen vormen de sluizen, waar door de dubbele brug het verkeer wel kan blijven rijden, maar waar de capaciteit beperkt is. Wat hiermee sterk samenhangt is de kwaliteit van de kanaalkruising bij Sluiskil. Dit is de beoogde route voor doorgaand verkeer, maar wordt door een deel van het verkeer gemeden gezien de frequente en lange wachttijden, waarbij de route door Terneuzen via de sluizen als alternatief wordt gebruikt. De verkeersdruk in Terneuzen komt verder onder druk te staan door ruimtelijke ontwikkelingen en het ontbreken van een ontsluiting aan de oostzijde op de N61. Verkeer uit het oostelijk (uitbreidings)deel van Terneuzen moet nu worden afgewikkeld via de bestaande stad.

Naast de ontsluiting van de steden op het hoofdwegenet, doen zich op het binnenstedelijk netwerk ook doorstromingsproblemen voor. Een deel van dit verkeer betreft woon-werkverplaatsingen, maar de Zeeuwse steden zijn ook belangrijke toeristische bestemmingen en regionale voorzieningencentra, en ook deze functies genereren veel verkeer.

Knelpunten recreatieve bestemmingen

De bereikbaarheid van Zeeland en van de recreatieve bestemmingen in de provincie hangen sterk samen met de doorstroming op de hoofdwegen (het hoefijzer) rond Zeeland en de hoofdwegen binnen Zeeland. Daarnaast treden er knelpunten op in de bereikbaarheid van een aantal specifiek recreatieve bestemmingen:

- A58 – Veerse Meer. Het Veerse Meer (ter hoogte van Oranjeplaat) is een belangrijke recreatieve bestemming. Dit zal de komende jaren verder toenemen met de bouw van enkele honderden recreatiewoningen. Er is nu geen directe route van en naar de A58 waardoor het verkeer gebruik moet maken over wegen van lagere orde met beperkte capaciteit en doorstroming, en met gevolgen voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid (waaronder in de kern Arнемuiden).
- A58/A256 – Veerse Meer. Verkeer van en naar de oostzijde van het Veerse Meer, vanaf de A58 en A256, wordt afgewikkeld over het onderliggend wegennet door de kern Wolphaartsdijk. Leefbaarheid en bereikbaarheid staan hierdoor onder druk.
- De N288 tussen Zoutelande en Westkapelle speelt een belangrijke rol in het afwikkelen van het recreatieverkeer op Walcheren. Als gevolg van versterking van de zeeverende functie komt deze weg op termijn te vervallen, waarmee een essentiële schakel in het wegennet op Walcheren verdwijnt.



Knelpunten in het wegverkeer

2. Openbaar vervoer

Knelpunten in het openbaar vervoer hebben betrekking op het spoorwegennetwerk en het netwerk van buslijnen.

Spoor: opbouw van het netwerk

Anders dan in de rest van Nederland is in Zeeland de trein geen vanzelfsprekende voorziening. De enige treinverbinding is die tussen Vlissingen en Bergen op Zoom (en verder). Van een netwerk is als zodanig geen sprake. Illustratief (en uniek) is het feit dat

een grotere gemeente als Terneuzen geen spoorverbinding heeft. Waar in de rest van Nederland in de meeste gevallen de trein kan concurreren met de auto in de bereikbaarheid tussen stedelijke centra, is dat in Zeeland niet het geval. Dit vraagt om andere oplossingen (hoofdstuk 5), en geeft ook voor het openbaar vervoer aan dat de uitgangspunten en benadering van bereikbaarheid in Zeeland anders moet zijn dan in de rest van Nederland.

Spoor: verbinding van en naar buiten Zeeland

De spoorverbinding tussen Zeeland enerzijds en de Randstad, Brabant, andere delen van Nederland en Vlaanderen anderzijds loopt via Roosendaal. Een knelpunt in deze verbinding in de huidige situatie is de slechte aansluiting in Roosendaal zodat ook voor verbindingen op langere afstanden naar centra buiten Zeeland de trein vaak niet goed kan concurreren met de auto.

In 2008 zal de HSL tussen Amsterdam en Brussel volledig rijden. Als gevolg hiervan vervalt de verbinding (Beneluxtrein) tussen Amsterdam en Brussel en hiermee de intercityverbinding tussen Roosendaal en Antwerpen. De verbinding Roosendaal-Antwerpen is geen onderdeel van het hoofdrailnet, waardoor NS niet verplicht is deze te rijden. Op dit moment rijden op het traject Roosendaal-Antwerpen 1 keer per uur een intercity (Beneluxtrein) en 1 keer per uur een stoptrein (de zogenaamde Lijn 12). Tussen Essen en Antwerpen rijdt op dit moment ook nog een Belgische interregiotrein (1 keer per uur).

Naar verwachting rijden er vanaf 2008 geen treinen van NS tussen Roosendaal en Antwerpen. Het is niet duidelijk of lijn 12 (stoptrein Roosendaal-Antwerpen) blijft rijden. Tussen Breda en Antwerpen zal 1 keer per 2 uur de HSL (shuttle) gaan rijden. Dit betekent waarschijnlijk dat reizigers tussen Zeeland en Antwerpen (en verder) niet langer via Roosendaal maar via Breda moeten reizen. Dit is een duidelijke verslechtering van de bereikbaarheid van Antwerpen vanuit Zeeland en West-Brabant.

Bus: verbindende lijnen

Met name tussen stedelijke centra binnen Zeeland en met centra buiten Zeeland heeft het openbaar vervoer een verbindende functie. Er is een groeiende pendel tussen Zeeuwse kernen en arbeidslocaties buiten Zeeland. Op deze relaties waar de afstanden groter zijn en vervoerstromen dikker, kan het openbaar vervoer goed concurreren met de auto. Goes, Middelburg en Vlissingen zijn onderling en met bestemmingen buiten Zeeland verbonden met het spoor. Terneuzen is met de bus met deze drie steden verbonden, waarbij de Westerscheldetunnel een belangrijke rol heeft gespeeld in de onderlinge bereikbaarheid. Een knelpunt in het verbindende net is het ontbreken van een verbinding tussen Terneuzen en Gent. Oorzaken liggen in de tarifiering en overleg met Vlaamse partners.

Voorzieningenniveau en dekking

Een vergelijking van de bereikbaarheid van de dragende kernen per auto en met het openbaar vervoer, laat zien dat deze sterk uiteenloopt. Waar vanuit heel Zeeland met de auto binnen redelijke tijd een voorzieningenkern bereikbaar is, is dit beeld voor het openbaar vervoer anders. Er zijn verschillende kernen die hemelsbreed op enkele kilometers afstand van een dragende kern liggen, maar van waaruit deze kern niet binnen een half uur te bereiken is. Met de huidige financiële ruimte zijn er geen mogelijkheden tot het verder uitbouwen van de dienstregeling. De bereikbaarheidsanalyse laat zien dat het huidige netwerk een absolute minimumvoorziening is. Willen de witte vlekken in OV-bereikbaarheid op de langere termijn worden ingevuld (met andere

woorden: iedere kern heeft met het OV binnen een half uur toegang tot een dragende kern), dan vraagt dit om een uitbreiding van het voorzieningenniveau.

Het gevaar in Zeeland, een relatief dunbevolkte provincie met veel kleine kernen, is dat het openbaar vervoer in een negatieve spiraal geraakt: door dunne vervoerstromen zijn veel OV-lijnen onrendabel waardoor het voorzieningenniveau wordt teruggebracht en het gebruik verder afneemt, et cetera. De provincie investeert sterk in het openbaar vervoer en wil dat ook blijven doen om het voorzieningenniveau in ieder geval te handhaven. Dit vraagt wel om de nodige financiële ruimte.

Bus: doorstroming

Knelpunten in de doorstroming op het wegennet werken ook door in de kwaliteit van OV-verbindingen, aangezien in vrijwel alle gevallen geen specifieke infrastructuur voor het openbaar vervoer aanwezig is. Daar waar de doorstroming van het autoverkeer in het geding is, werkt dit door in de doorstroming voor het OV.

Recreatief openbaar vervoer

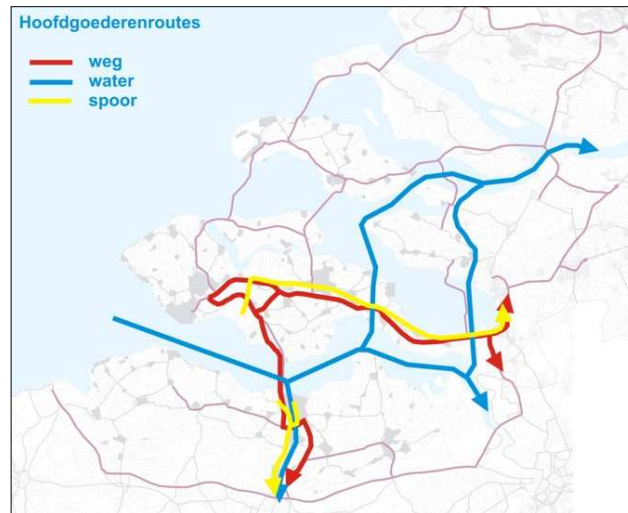
Aantallen, herkomsten en bestemmingen van busreizigers zijn in het seizoen totaal anders dan buiten het seizoen. In tegenstelling tot elders in het land is de zomerdienstregeling in de kuststreken uitgebreider. Naast inzet van de reguliere lijnen worden extra lijnen ingezet voor de bereikbaarheid van campings en bungalowparken. De reguliere lijnen doen deze bestemmingen in de regel niet aan. Schouwen-Duiveland en de kuststreek van Zeeuws-Vlaanderen hebben reeds goede recreatieve OV-voorzieningen (transferium respectievelijk proef gratis OV voor toeristen). Op Walcheren ontbreekt het nog aan een dergelijke voorziening.

3. Havenverbindingen – weg, water en spoor

Op veel plaatsen in Zeeland kruisen infrastructuur voor weggebonden verkeer, spoorvervoer en natte infrastructuur elkaar. In veel gevallen vormen deze kruisingen geen knelpunt (geen vertraging voor één of meer modaliteiten) omdat sprake is van een ongelijkvloerse kruising (hoge brug of tunnel, zoals de Westerscheldetunnel en Vlaketunnel) of een redundant systeem (bijvoorbeeld de dubbele brug in de Zandkreekdijk en Grevelingendijk). In andere gevallen treden wel knelpunten op.

Knelpunten vervoer over de weg

De knelpunten op het hoofdwegennet in en rond Zeeland zoals die hiervoor zijn benoemd, werken uiteraard ook door op de bereikbaarheid en concurrentiepositie van de havengebieden. Anders dan voor het autoverkeer (woon-werk en recreatief) moet er voor goederenvervoer over de weg onderscheid worden gemaakt naar prioritaire routes. In onderstaande figuur zijn de hoofdgoederenroutes van en naar de havengebieden opgenomen. Voor goederenvervoer over de weg betekent dit dat bepaalde knelpunten en routes prioriteit krijgen boven andere, met name de A4/A58 en N62. In hoofdstuk 5 (oplossingsrichtingen) wordt hier nader op ingegaan.



Hoofdgoederenroutes van en naar de Zeeuwse havens

Knelpunten vervoer over water

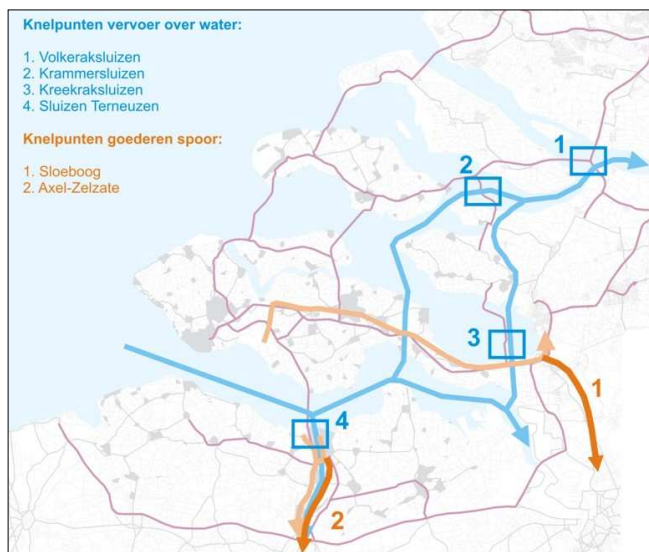
In een aantal andere gevallen leidt de kruising van infrastructuur wel tot vertragingen. De mate waarin dit een knelpunt vormt in de bereikbaarheid van de havens en industriegebieden, hangt samen met een aantal factoren. Op de hoofdroutes zijn vervoers- en goederenstromen gebundeld en leiden knelpunten tot grote (cumulatieve) vertragingen, economisch verlies en slechte bereikbaarheid (en concurrentiepositie) van de havens en industriële kerngebieden. Het betreft enerzijds knelpunten in de doorstroming van het (vracht)autoverkeer zoals hiervoor benoemd en anderzijds knelpunten voor het goederenverkeer over water, dat vertragingen oploopt bij met name sluizen. Knelpunten (capaciteit) die optreden in de hoofdgoederenroutes voor vervoer over water zijn:

- De Krammer-, Volkeraksluizen en Kreekraksluizen in de hoofdvaarroutes voor goederenvervoer.
- De sluizen van Terneuzen.

Knelpunten in spoorverbindingen

Het provinciaal en rijksbeleid is gericht op versterking van de positie van Zeeuwse havens en een toenemende rol van vervoer over spoor in de bereikbaarheid van de havens. Wil vervoer over spoor werkelijk kunnen concurreren met weggebonden vervoer, dan betekent dit dat directe spoorverbindingen nodig zijn tussen de havens en industriële gebieden en de belangrijkste herkomst en bestemmingslocaties. Dit vereist aansluiting op het hoofdspoorwegennet op de belangrijke relaties.

Een belangrijke stap hierin is de realisatie van de Sloelijn waarmee het Sloegebied een directe geëlektrificeerde verbinding krijgt met Roosendaal en daarmee verder gelegen bestemmingen. Andere ontbrekende schakels in het spoornetwerk zijn de relatie met Antwerpen (de Sloeboog) en de relatie tussen Terneuzen en Gent via de oostelijke kanaaloever.



Knelpunten in goederenroutes van en naar de Zeeuwse havens

Westerschelde containerterminal (WCT)

Er is in de modelberekeningen niet uitgegaan van aanleg van de Westerschelde Containerterminal. In het geval de WCT wordt gerealiseerd zal dit leiden tot een toename van vervoersbewegingen van en naar het Sloegebied, over weg, water en spoor. De groei van goederenstromen van en naar de Zeeuwse havens hangt overigens niet alleen samen met de eventuele komst van de WCT. Er is sprake van een autonome groei van het haven- en industriecomplex en een hiermee samenhangende toename van (goederen)verkeer.

4. Fiets

De fiets speelt een belangrijke rol in Zeeland. De recreatieve bestemmingen moeten met de auto een uitstekende externe bereikbaarheid hebben, maar binnen de groenblauwe gebieden is de fiets (en uiteraard andere vormen van langzaam verkeer als skeeleren, wandelen, paardrijden et cetera) het aangewezen vervoersmiddel. Fietsen dient hier niet meer alleen om van A naar B te komen maar als recreatieve bezigheid op zich. De fiets (en dus de kwaliteit van fietsvoorzieningen) speelt een belangrijke rol in de aantrekkelijkheid van Zeeland als recreatieve bestemming, net als het landschap waar de fietser doorheen fietst.

Als gevolg van de opbouw van Zeeland, als landelijk gebied met een beperkt aantal grotere, voorzieningskernen, vinden fietsverplaatsingen vaak plaats over langere afstanden. Scholieren in het voortgezet onderwijs zijn aangewezen op scholen in deze grotere kernen en leggen lange afstanden met de fiets af.

In de stedelijke bereikbaarheid is de fiets een belangrijk alternatief voor de auto op de kortere afstanden en een essentiële schakel in het voor- en natransport voor openbaar vervoer, en draagt zo bij aan betere bereikbaarheid met het OV en leefbare binnensteden. Een belangrijke kwaliteitsslag in het fietsnetwerk is gemaakt met de realisatie van het fietsknooppuntensysteem (FIKS) – het netwerk van genummerde en bewegwijzerde

fietsroutes door heel Zeeland. Daarnaast zijn er knelpunten die ook op de langere termijn om een oplossing vragen:

Ontbrekende schakels

Het provinciale fietsnetwerk (het integrale netwerk van fietsvoorzieningen op en langs wegen van rijk, provincie, waterschappen en gemeenten) kent een aantal ontbrekende schakels. De afgelopen jaren zijn verschillende van deze schakels in het netwerk ingevuld waarmee de netwerkkwaliteit sterk is verbeterd. Een aantal schakels in het netwerk ontbreekt nog en moet nog worden ingevuld.

Kwaliteit van fietsvoorzieningen

Daar waar op de kaart een fietsvoorziening ligt, wil niet zeggen dat dit een kwalitatief goede voorziening is. Naast ontbrekende schakels kent het netwerk zwakke schakels: kwalitatief ontoereikende voorzieningen zoals betegelde in plaats van geasfalteerde fietspaden, slechte verharding, te smalle voorzieningen etc. Deze vormen een belangrijk knelpunt in de kwaliteit van het hele netwerk en de aantrekkelijkheid van dat netwerk.

Stedelijke netwerken.

De fiets speelt in de stedelijke gebieden een belangrijke rol. Als alternatief voor de auto, als voor- en natransportmiddel, maar ook voor recreanten die op de fiets de stad bezoeken. De stedelijke fietsnetwerken kennen een aantal ontbrekende schakels, die het fietsnetwerk onvolledig maken, omrijden noodzakelijk maken of leiden tot medegebruik met gevolgen voor de doorstromingen en verkeersveiligheid.

Een ander belangrijk aspect in stedelijke fietsinfrastructuur is de capaciteit en kwaliteit van fietsenstallingen. Met name op concentratiepunten zoals de binnenstedelijke winkelgebieden en bus- en treinstations liggen hier knelpunten als gevolg van kwalitatief slechte en te kleine stallingsvoorzieningen.

Recreatief parkeren.

Naast de ontbrekende en zwakke schakels, die ook voor recreanten bepalend zijn in de fietskwaliteit in Zeeland, is een aanvullend aspect voor recreanten het fietsparkeren aan de kust. Voldoende en kwalitatief goede en veilige stallingsplaatsen zijn een voorwaarde voor het stimuleren van het fietsgebruik binnen de recreatieve gebieden.

Barrières in fietsroutes

Een kwalitatief fietsnetwerk bestaat uit directe en veilige verbindingen. Een belangrijk knelpunt is de barrièrewerking van infrastructuur, waardoor fietsroutes minder direct en minder veilig en daarmee minder aantrekkelijk zijn. Door toename van het autoverkeer en bredere wegprofielen conform Duurzaam Veilig, neemt de barrièrewerking verder toe.

5

Netwerkvisie

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op oplossingsrichtingen bij de in de voorgaande hoofdstukken geschetste problematiek en achterliggende belangen. Het betreft nadrukkelijk een richting; ieder probleem en ieder project vraagt om een specifieke en diepgaande verkenning en uitwerking, die deze netwerkanalyse overstijgt. Het aangeven van de richting waarin oplossingen gevonden kunnen worden, biedt het uitgangspunt voor verdere samenwerking tussen de wegbeheerders en zet de bereikbaarheidsknelpunten voor Zeeland op de kaart naast de andere regionale netwerkanalyses. In paragraaf 5.1 wordt kort ingegaan op de ambities en uitgangspunten voor de oplossingsscenario's. In paragraaf 5.2 komen de stappen van Verdaas aan de orde. In de daaropvolgende paragrafen wordt ingegaan op de netwerken zoals in het vorige hoofdstuk benoemd.

5.1 Ambitie

In het uitzetten van de oplossingrichtingen zijn in de netwerkanalyse voor Zeeland de volgende ambities en uitgangspunten geformuleerd.

Recreatieverkeer is maatgevend

De grootste verkeersdrukke in Zeeland hangt samen met recreatief en toeristisch verkeer. Knelpunten als gevolg van dit verkeer werken niet alleen door in de bereikbaarheid van recreatieve bestemmingen, maar ook in die van andere economische centra in Zeeland, zoals de havens. Het recreatief verkeer - en knelpunten die hiermee samenhangen - moeten maatgevend zijn in de bereikbaarheidsdoelstellingen voor Zeeland.

Dit betekent uiteraard niet dat echte piekmomenten als uitgangspunt worden genomen, maar het gemiddelde verkeersbeeld tijdens de drukke seizoensperiode.

Integrale aanpak in de brede zin

Aanpak van de bereikbaarheidsproblematiek vereist een integrale aanpak in de brede zin van het woord. Integraal in de zin dat beheersgrenzen tussen wegbeheerders geen belemmering vormen, maar ook in de breedte van de oplossingsrichtingen. In een aantal gevallen wordt ingezet op nieuwe infrastructuur, maar ook instrumenten als benutting en mobiliteitsmanagement bieden mogelijkheden die over de volle breedte moeten worden ingezet.

Voorwaardenscheppende aanpak

De kern van de opzet van de netwerkanalyses is het beredeneren van bereikbaarheid en knelpunten daarin vanuit ruimtelijke en economische ambities. Dit gaat verder dan het analyseren van knelpunten in bestaande netwerken, zoals dat in veel probleemanalyses gebeurt. Bijvoorbeeld: als er geen weg is tussen twee gebieden, treden hier ook geen knelpunten in de zin van capaciteitsproblemen op. Als er een potentieel belangrijke relatie tussen die twee gebieden bestaat, is het ontbreken van die relatie wel een knelpunt. Oplossingsscenario's moeten daarom ook voorwaardenscheppend zijn. Als een gebied economische potentie heeft, kan het ontsluiten een voorwaarde zijn voor het benutten van die potentie. Dit heeft betrekking op weginfrastructuur, maar bijvoorbeeld ook op openbaar vervoer.

5.2 De stappen van Verdaas

In de richtlijnen voor de uitwerking van de regionale netwerkanalyses zijn zeven stappen (scenario's) benoemd die integraal moeten worden meegenomen in de oplossingsrichtingen bij de geconstateerde knelpunten. Deze zogenaamde ladder van Verdaas ziet er als volgt uit:

1. ruimtelijke ontwikkeling;
2. prijsbeleid;
3. mobiliteitsmanagement;
4. openbaar vervoer;
5. benutten bestaande weginfrastructuur;
6. reconstructie bestaande weginfrastructuur;
7. bouwen van nieuwe infrastructuur.

In het volgende wordt ingegaan op hoe in deze regionale netwerkanalyse voor Zeeland met deze stappen is omgegaan.

Ruimtelijke ordening

De essentie van het RO-scenario is dat de zoeklocaties voor ruimtelijke programma's worden gezien vanuit de bereikbaarheid. Dat houdt bijvoorbeeld in dat een grootschalige nieuwbouwwijk wordt gerealiseerd op een locatie waarvan de bereikbaarheid en de reistijd naar economische kerngebieden (werkgelegenheid en voorzieningen) gunstig zijn en waarbij het als gevolg van de ontwikkelingen gegeneerde verkeer geen knelpunt vormt in het netwerk.

Voor de netwerkanalyse voor Zeeland is een dergelijk RO-scenario niet aan de orde. Er zijn geen grote bouwopgaven binnen de provincie. Voor de (relatief kleine) bouwopgaven die de komende jaren zullen worden gerealiseerd, is het beleid van het Omgevings-

plan leidend. Daarin wordt uitgegaan van bundeling in de steden en grotere (bundes)kernen.

Prijsbeleid

Het doorvoeren van prijsbeleid als instrument in de bereikbaarheidsproblematiek staat de laatste jaren vol in de aandacht. Er zijn verschillende scenario's voor de invoering van prijsbeleid, variërend van generieke heffingen tot differentiatie naar tijd en plaats. Generiek prijsbeleid richt zich op autoverplaatsingen in algemene zin en gaat er van uit dat een deel van die verplaatsingen niet meer wordt gedaan en dat er een overstap plaatsvindt naar openbaar vervoer. Gedifferentieerd prijsbeleid richt zich met name op de spitsen en dus op het woon-werkverkeer. Het doel is de spits af te vlakken door de drukste tijdstippen en de drukste wegvakken duurder te maken.

Ook hier gaat voor Zeeland een ander verhaal op. Zoals aangegeven hangen de drukste momenten op de Zeeuwse wegen samen met recreatieverkeer. Dat recreatieverkeer is voor Zeeland van groot belang. Het beprijzen van het recreatieverkeer is zeer ongewenst, gezien het effect hiervan op de aantrekkelijkheid van Zeeland als recreatieve bestemming. Recreatieverkeer is elastischer dan woon-werkverkeer, waar prijsbeleid zich primair op richt. De woon- en werklocatie van mensen ligt op een langere termijn vast. Beprijzing leidt dan tot een verschuiving in reismoment en wellicht route, maar de verplaatsing tussen woon- en werkplek blijft noodzakelijk. Recreatief verkeer is keuzeverkeer; bij vertragingen, onzekerheden of hoge kosten heeft de recreant een relatief makkelijke keuze om een andere bestemming te kiezen. Beprijzen maakt Zeeland als bestemming minder aantrekkelijk; een ongewenst effect.

Voor de stedelijke regio's wordt er bovendien van uitgegaan dat er bij beprijzing substitutie plaatsvindt van auto naar openbaar vervoer. In een stedelijke regio als de Randstad is dit gegeven de verkeersdrukke en het OV-aanbod aannemelijk, maar in Zeeland niet. In de eerste plaats omdat (voor het woon-werkverkeer) het openbaar vervoer in veel gevallen geen reële concurrent is voor de auto en in de tweede plaats omdat recreanten sterk autogebonden zijn. Landelijk (theoretisch) veronderstelde effecten van beprijzing worden voor Zeeland dan ook niet reël geacht (AVV: 7% minder autoritten bij een heffing van 3,4 cent per kilometer). Voor het woon-werkverkeer zal dit effect veel kleiner zijn. Voor recreatieverkeer groter (grotere elasticiteit), maar met het ongewenste effect dat recreanten Zeeland links laten liggen.

Mobiliteitsmanagement

Mobiliteitsmanagement is een breed begrip waar alle maatregelen onder vallen die gericht zijn op het beïnvloeden van modaliteit en tijdstip van verplaatsingen. Toerisme en recreatie en het verkeer dat hiermee samenhangt leiden tot specifieke knelpunten, maar bieden vervolgens ook mogelijkheden om de bereikbaarheidsproblematiek breed aan te pakken. Er is de laatste jaren in Zeeland met succes sterk ingezet op integraal beleid: interne recreatieve verplaatsingen met de auto verminderen door investeringen in fietsinfrastructuur, het inrichten van de verblijfsgebieden en het recreatietransferium. Deze integrale aanpak zal verder worden doorgezet. Zoals gezegd zijn recreanten sterk autogebonden. Er wordt dan ook niet verondersteld dat voor de verplaatsing van en naar Zeeland (externe verplaatsing) een modaliteitsverschuiving kan worden bewerkstelligd. Wel zijn er mogelijkheden om te sturen op het verplaatsingsmoment.

Openbaar vervoer

Openbaar vervoer speelt een belangrijke rol in Zeeland. Het recreatietransferium in Renesse heeft geleid tot een afname van interne recreatieve autoverplaatsingen. Op de

meer substantiële woon-werkrelaties tussen de Zeeuwse steden en van en naar werkconcentraties buiten Zeeland kan verbindend openbaar vervoer goed concurreren met de auto en het openbaar vervoer is een wezenlijke voorziening voor mensen die niet over een auto kunnen of willen beschikken.

Er moet echter ook reëel worden omgegaan met de potentie van openbaar vervoer in Zeeland. In veel gevallen is het OV geen echt alternatief voor de auto. In het oplossen van de geconstateerde knelpunten in de autobereikbaarheid (externe verplaatsingen) wordt daarom geen significante effect verwacht van openbaar vervoer.

Benutten bestaande weginfrastructuur

Onder benutten wordt verstaan het vergroten van de capaciteit en afwikkelkwaliteit zonder (veel) nieuw asfalt. Benutting biedt mogelijkheden om een deel van de beschreven problemen aan te pakken. Benutting kan betekenen het aanpassen van VRI-kruispunten, maar ook het verbeteren van de doorstroming door landbouwverkeer op een andere plaats af te wikkelen. Benutting kan met name op de korte termijn effect sorteren. In de volgende paragrafen wordt hier nader op ingegaan.

Reconstructie en bouw weginfrastructuur

Reconstructie en bouw van infrastructuur is in een aantal gevallen nodig om de bereikbaarheidsproblematiek het hoofd te bieden. Capaciteits- en doorstromingsproblemen vragen om aanpassingen op de Sloeweg, Tractaatweg en andere wegen. De verstoringen die worden veroorzaakt door de kanaalkruising bij Sluiskil vereisen grootschalige infrastructurele aanpassingen en investeringen. Reconstructie kan echter ook op kleinere schaal grote effecten hebben, bijvoorbeeld bij kruispuntaanpassingen waardoor de doorstroming verbetert. In de volgende paragraaf worden de oplossingsrichtingen bij de knelpunten die voortkomen uit de probleemanalyse en vragen om infrastructurele aanpassingen uitgewerkt.

5.3 Autoverkeer

Inzetten op doorstroming op het hoofijzer

Een groot deel van de economisch belangrijke verplaatsingen heeft een herkomst of bestemming buiten Zeeland. Goede doorstroming op het hoofijzer rond Zeeland is daarom van wezenlijk belang voor de bereikbaarheid van Zeeland en in de ontwikkelpotentie van Zeeuwse locaties, zowel de recreatieve bestemmingen, als de havens en steden. Doorstromingsknelpunten buiten Zeeland op het hoofijzer en op de wegen die Zeeland op het hoofijzer ontsluiten leiden tot grote cumulatieve vertragingen voor personen- en goederenvervoer omdat het verkeer van en naar Zeeland op deze wegen is gebundeld.

Oplossen van het geconstateerde knelpunt in West Brabant (A4/A58) vraagt om completering van de hoofijzerstructuur rond Zeeland en het verbeteren van de doorstroming rond Bergen op Zoom door het opwaarderen van de infrastructuur (wegvakken met beperkte capaciteit en de bestaande gelijkvloerse VRI-kruispunten). Gezien het belang hiervan in de bereikbaarheid van Zeeland en gezien effecten op alternatieve routes door Zeeland bij gebrekkige doorstroming op deze route, moet er hoge prioriteit liggen bij de aanpak van dit knelpunt.

Het doortrekken van de A4 betekent wel dat er een extra verkeersstroom gebruik gaat maken van de A58 waar deze samenvalt met het nieuwe tracé A4. Een potentieel knel-

punt als gevolg hiervan is verdere congestie op de A58 in West Brabant. In de verkenning die RWS naar de doorstroming op de A58 in Brabant gaat uitvoeren, moet dit potentiële knelpunt worden meegenomen, wat inhoudt dat de verkenning betrekking heeft op de A58 tot en met knooppunt Markiezaat.

Een andere knelrelatie wordt gevormd door de N59 en N57, als ontsluitende verbindingen tussen Zeeland en het hoofrijzer (A29/A15). In 2020 zullen knelpunten die nu reeds optreden, vaker en omvangrijker voorkomen door de verdere groei van de automobiliteit. De komende periode start RWS een verkenning naar de N59, waarin de in deze netwerkanalyse geconstateerde knelpunten een plaats moeten krijgen.

Ook de aanpak van de E34 Expressweg in Vlaanderen als onderdeel van het hoofrijzer om Zeeland, wordt gezien als noodzakelijk in het bereikbaar houden van Zeeland.

Voor deze knelpunten op het hoofrijzer en de op het hoofrijzer ontsluitende wegen buiten Zeeland ligt een belangrijke opgave voor de Zeeuwse samenwerkende partners. Omdat deze wegen buiten Zeeland liggen, vallen ze buiten de directe invloedssfeer van de samenwerkende Zeeuwse partners. Wat voor Zeeland een knelpunt kan zijn in de bereikbaarheid van een groot deel van de provincie, kan voor Brabant een knelpunt van lagere orde zijn, gezien de problematiek in voor Brabant meer essentiële kerngebieden. Hetzelfde geldt voor Zuid-Holland en Vlaanderen. In eerste instantie ligt de opgave voor deze geconstateerde problemen in het op de gezamenlijke agenda krijgen met de wegbeheerders buiten Zeeland.

Doorstroming op hoofdinfrastructuur in Zeeland

Een aantal knelrelaties binnen Zeeland vraagt om een oplossing, waarbij de planvorming voor een aantal van deze knelpunten al is opgestart. Belangrijke knelrelaties hangen samen met de N62 Tractaatweg, de Kanaalkruising Sluiskil en N62 Sloeweg. Deze weg staat al enige tijd op de regionale agenda.

De A58 tussen Goes en Markiezaat kent op drukke momenten capaciteitsproblemen. Met benuttingmaatregelen wordt de komende periode getracht deze te verminderen. Uit evaluatie van deze maatregelen zal moeten blijken in hoeverre deze effectief zijn, dan wel in welke hoek oplossingen moeten worden gezocht (verdergaande benuttingsmaatregelen zoals gebruik van de vluchtstrook als spitsstrook, of infrastructurele aanpassingen en uitbreidingen).

Door RWS wordt de verkenning N57/N59 uitgevoerd (Schouwen-Duiveland tot Hellegatssplein), waarin naast de knelpunten buiten Zeeland integraal aandacht moet worden besteed aan de geconstateerde knelpunten binnen Zeeland. Een belangrijk aspect hierin is dat de verkeersdruk op de N59 altijd in één richting voorkomt. Dit biedt mogelijkheden tot maatregelen waarbij binnen de beperkte fysieke ruimte (met name op de dammen) effectieve maatregelen kunnen worden getroffen (te denken valt aan tidal flow).

Maatregelen en mogelijkheden op het tracé N256 worden sterk bepaald door de Zeelandbrug als onderdeel hiervan en de gegeven beperkte capaciteit. Wel liggen er mogelijkheden in het verhogen van de capaciteit op kruispunten, vaak nu de beperkende factor. Op netwerkniveau is de routekeuze en het alternatief via West Brabant hierin relevant. Met het completeren van het hoofrijzer rond Zeeland, wordt de Midden-Zeelandroute een minder aantrekkelijk alternatief voor doorgaand verkeer op deze

relatie. Gegeven het aandeel doorgaand vrachtverkeer, moet echter niet worden verondersteld dat hiermee het knelpunt op de N256 wordt opgelost. Maatregelen blijven waarschijnlijk noodzakelijk, maar aangeraden wordt de effecten van de nieuwe A4-west af te wachten. Op de kortere termijn kunnen doorstromingsmaatregelen op kruispuntniveau wel effectief zijn.

Omgaan met kwetsbaarheid van het netwerk

De structuur van eilanden die met elkaar en met het vaste land zijn verbonden met dammen, bruggen en tunnels leidt er toe dat het hoofdwegennetwerk in Zeeland kwetsbaar is. De bereikbaarheid van Zeeland is afhankelijk van een beperkt aantal routes (A58, N62, N59, N57). Dit betekent dat in het geval één van de hoofdroutes uitvalt, het verkeer plaatselijk niet kan worden afgewikkeld over het onderliggend wegennet, maar grootschalig moet worden omgeleid via één of meer andere routes. Dit beperkte aantal hoofdroutes moet derhalve voldoende capaciteit en afwikkelkwaliteit bieden om in een dergelijke situatie het verkeer op te kunnen vangen. Deze kwetsbaarheid van het netwerk als geheel stelt eisen aan de kwaliteit van de hoofdroutes in en om Zeeland, los van de specifieke capaciteitsknelpunten zoals die hiervoor zijn benoemd: de routes A58, N62, N59 en N57.

Scheiden en prioriteren van verkeersstromen: goederenvervoer

In de ontsluiting van de havengebieden zijn hoofdgoederenroutes aangewezen via de weg, het spoor en over het water (zoals aangegeven in het vorige hoofdstuk). Dit moet consequenties hebben voor de prioriteit die wordt toegekend aan de verschillende knelpunten in de bereikbaarheid, zoals die in het vorige hoofdstuk zijn benoemd. Wanneer de doorstroming op deze hoofdgoederenroutes onvoldoende is, zal vrachtverkeer alternatieve routes gaan gebruiken. Onvoldoende doorstroming op de route door West-Brabant (A4/A58) zal zo leiden tot meer gebruik van de Midden-Zeelandroute via de N59/N256. Dit werkt negatief door op de leefbaarheid en veiligheid en leidt ook op deze alternatieve routes tot capaciteits- en doorstromingsknelpunten. Omwille van de bereikbaarheid van de havengebieden én de doorstroming en leefbaarheid op alternatieve routes is doorstroming op de voor goederenvervoer bestemde routes van het grootste belang. Het betreft de geconstateerde knelpunten in de A58, N62 en A4/A58 buiten Zeeland. Met het wegnemen van knelpunten in deze routes, moet vervolgens de aard en omvang van de overige knelpunten worden gezien. Het beleid voor de N57 is er op gericht dat deze weg niet door doorgaand vrachtverkeer wordt gebruikt.

Ontsluiting en doorstroming stedelijke netwerken

Knelpunten in de ontsluiting van de vier grote steden vragen om maatregelen. Hier worden de hoofdlijnen in oplossingsrichtingen benoemd in de stedelijke ontsluiting op het hoofdwegennet.

Middelburg: verbetering door de N57, maar blijvende opgave voor de ontsluiting van de stad over het kanaal door Walcheren. De huidige route Schroeweg-Schroebrug is door brugopeningen, de spoorkruising, beperkte capaciteit en gebrek aan alternatieve routes gevoelig en overbelast.

Vlissingen: ook hier ligt een belangrijk knelpunt in de stedelijke ontsluiting en het beperkte aantal routes over het kanaal in combinatie met de spoorkruising. Een oplossing kan liggen in het ontvlechten van lokaal en regionaal verkeer (enerzijds A58-

binnenstad en anderzijds doorgaand verkeer tussen de A58 en rondweg Koudekerke naar Walcheren).

Goes: de ontsluiting van Goes op het hoofdwegennet (A58 en A256) staat onder druk door beperkte capaciteit van de bestaande aansluitingen. In het binnenstedelijk wegennet leiden gelijkvloerse spoorovergangen tot een terugslag op het wegennet met filevorming. De planuitwerking voor dit laatste is opgestart.

Terneuzen: het knelpunt bij de sluizen van Terneuzen hangt sterk samen met de kanaalkruising bij Sluiskil. Oplossing van dit knelpunt moet in eerste instantie dan ook daar worden gezocht. Wanneer de kanaalkruising voldoende kwaliteit en betrouwbaarheid biedt, is de route via de sluizen een veel minder aantrekkelijk alternatief.

De hoofdlijnen van de oplossingsmaatregelen in de stedelijke bereikbaarheid laten zien dat maatregelen relatief grootschalig zijn (kanaalkruising, ontsluiting op rijkswegen). Er zijn dus grootschalige investeringen mee gemoeid. Het belang van deze maatregelen is er duidelijk niet alleen voor de steden maar juist ook op regionaal niveau.

Ontsluiting recreatieve bestemmingen

In de verbetering van de ontsluiting van een aantal recreatieve bestemmingen zijn maatregelen noodzakelijk op een aantal plaatsen.

A58/A256-Veerse Meer. Alternatieve route voor verkeer van en naar het Veerse Meer dat nu via de kern Wolphaartsdijk rijdt. Uitwerking van de planvorming hiervan is al opgestart.

A58-Veerse Meer (Oranjeplaat). Alternatieve route voor verkeer tussen de A58 en de Oranjeplaat (Veerse Meer). Dit verkeer maakt nu gebruik van de route via de afslag Arnemuiden en door de kern Arnemuiden. Oplossingrichtingen zijn ondermeer verplaatsing van de aansluiting Arnemuiden, een extra aansluiting en ongelijkvloers doortrekken van de Langeweg. Alternatieven moeten in een nadere verkenning worden uitgewerkt.

N288 Westkapelle-Zoutelande. De noodzakelijke nieuwe aanleg van dit tracé in verband met kustversterking biedt mogelijkheden voor verbeterde ontsluiting van Walcheren. Het principe van de Recreatieverdeelweg op Schouwen-Duiveland waarbij verkeer om kwetsbare kernen en gebieden wordt geleid, kan ook hier worden toegepast, eventueel in combinatie met een transferium.

Mobiliteitsmanagement

Naast uitbreiding c.q. opwaardering van infrastructuur moet aanpak van de bereikbaarheidproblematiek ook in andere richtingen worden gezocht. De rol die recreatieverkeer in Zeeland speelt, biedt daarvoor mogelijkheden en de sterke lijn van integrale maatregelen van de afgelopen jaren moet daarin worden voortgezet. Er wordt vanuit gegaan dat in de externe verplaatsing van en naar Zeeland recreanten sterk autogebonden zijn. In de interne verplaatsingen moet echter sterk worden ingezet op de rol van het OV (recreatietransferia) en de fiets (kwaliteitsnetwerk). In de verplaatsing van en naar Zeeland treden sterke pieken op in bijvoorbeeld de momenten van de huisjeswissel. Mobiliteitsmanagement kan daarbij als instrument worden ingezet om die pieken meer te spreiden en af te vlakken. Gedacht wordt aan spreiding in vertrek- en aankomsttijden in accommodatie en op campings, arrangementen waarbij wordt ge-

stuurd op aankomst- en vertrektijd (bijvoorbeeld door het opnemen van een maaltijd) en file/reistijdinformatie. Het nader verkennen en uitwerken van deze mogelijkheden vraagt om nadere samenwerking tussen de wegbeherende overheden en marktpartijen.

Verkeersmanagement

Onder verkeersmanagement wordt verstaan het informeren en sturen van verkeer, op basis van de actuele verkeerssituatie. Verkeersmanagement is een krachtig instrument dat met name bij vertragingen en incidenten kan worden ingezet, maar ook onder normale omstandigheden. Gezien de opbouw en kwetsbaarheid van het netwerk in Zeeland moet verkeersmanagement een prominente rol spelen in het aanpakken van de bereikbaarheidsproblematiek. Een aantal aspecten wordt hier benoemd.

- Bij een incident op de hoofdadars moet het verkeer worden omgeleid via andere routes. Voor de unieke routes via de dammen waar geen alternatief via het onderliggend wegennet is betekent dit dat het verkeer op grote schaal moet worden omgeleid.
- Incidenten moeten snel worden opgelost om de vitale routes in stand te houden. Dit betekent bijvoorbeeld dat bij een ongeval de weg snel wordt vrijgemaakt. Dit stelt eisen aan bewaking van het verkeer, communicatie en afspraken met betrokken partijen.
- Bij filevorming actuele informatie over reistijden en mogelijke alternatieve routes. Dit vereist inzicht in de actuele verkeerssituatie en instrumenten om deze informatie over te dragen, maar ook afstemming tussen de verschillende wegbeheerders

De afgelopen jaren zijn met succes verschillende maatregelen op dit vlak ingezet. De doelstelling is dit verder uit te bouwen. Dit stelt zowel technische als financiële en organisatorische eisen.

5.4 Openbaar vervoer

Verbinding Terneuzen-Gent

Het ontbreken van een NS-station in Terneuzen moet in ieder geval betekenen dat er verbindend openbaar busvervoer van vergelijkbare kwaliteit wordt geboden. Dit geldt voor de relaties naar de andere Zeeuwse steden (bestaande verbindingen), en tussen Terneuzen en Gent. Het ontbreken van deze relatie is een belangrijke missende schakel in het netwerk en er moet worden ingezet op het invullen hiervan.

Spoorverbinding Zeeland – Randstad/Brabant/Vlaanderen

Verbetering van de relatie tussen Zeeland en de Randstad en Brabantstad is nodig door betere aansluitingen bij Roosendaal. Met name op deze langere afstanden is de trein een goed alternatief voor de auto, maar dit vereist zo weinig mogelijk vertragingen en verstoringen.

De waarschijnlijke verslechtering van de OV-relatie tussen Zeeland en Antwerpen als gevolg van de HSL en het wegvallen van de verbinding Roosendaal-Antwerpen, moet in ieder geval betekenen dat er een vergelijkbaar alternatief wordt geboden en dat omreizen via Breda niet aan de orde is. In nadere analyse zal moeten blijken om hoeveel reizigers het op deze relatie gaat en welke alternatieven voorhanden zijn.

Voorzieningenniveau minimaal handhaven

Analyse van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer laat zien dat het huidige aanbodniveau het minimale voorzieningenniveau is. Verschraling van het aanbod – en vervoersarmoede als gevolg – is ongewenst. Zoals aangegeven dreigt het gevaar dat minder aanbod leidt tot minder vraag, wat weer leidt tot minder aanbod. Ook openbaar vervoer moet in dat opzicht voorwaardenscheppend zijn. Dit geldt zowel voor het busvervoer als voor de trein. Opheffen van een aantal spoorstations op de route tussen Vlissingen en Roosendaal wordt dan ook als ongewenst beschouwd.

Doorstroming en prioriteit voor openbaar vervoer

De kwaliteit en concurrentiepositie van het openbaar vervoer hangen samen met doorstroming en reistijden. Ingezet wordt op verbetering van de doorstroming van het openbaar vervoer, zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Detectie en prioriteit voor het openbaar vervoer bieden maatregelen voor verbetering op de korte termijn (KAR; korte afstandsradio). Er is in de meeste gevallen geen specifieke infrastructuur voor het openbaar vervoer. Bij filevorming op hoofdroutes kan openbaar vervoer gebruik maken van vluchtstroken en parallelle wegen.

Recreatief openbaar vervoer verder versterken

Zeeland als bereikbare en leefbare recreatieve bestemming vraagt om integrale oplossingen. De afgelopen jaren zijn innovatieve concepten als het recreatietransferium in Renesse en gratis OV voor toeristen succesvol gebleken. Deze integrale aanpak moet verder worden uitgewerkt. Met name op Walcheren ontbreekt het aan gerichte recreatieve OV-voorzieningen terwijl hier juist grote mogelijkheden liggen. De aanleg van de 'nieuwe N288' met een functie als recreatieverdeelweg biedt mogelijkheden voor een combinatie voor een recreatietransferium.

Verknopen van netwerken

Bereikbaarheidsmaatregelen vragen om een integrale aanpak. Een belangrijk aspect in openbaar vervoer is de kwaliteit van het voor- en natransport. Er moet in het bevorderen van het openbaar vervoer worden ingezet op het verbeteren van de kwaliteit van de hele verbinding. Dit betekent investeren in auto- en fietsparkeren bij stations, het verder uitbouwen van de mogelijkheden van recreatietransferia, de stadstransferia bij Goes en Middelburg en het bieden van kwalitatief goede haltes (zowel in de steden als op het platteland).

5.5 Water- en spoorverbindingen havens

Spoorverbindingen

Voor de ontwikkeling en aantrekkingskracht van de zeehavens in Vlissingen en Terneuzen zijn directe spoorverbindingen met de Mainports Rotterdam en Antwerpen alsmede het verbinden met het achterland van groot belang. Belangrijke missing link is een directe verbinding met Antwerpen en het verdere achterland in België en Frankrijk. Vanwege de beperkingen bij Roosendaal dient voor spoorvervoer naar het zuiden en in mindere mate oostwaarts, gebruik gemaakt te worden van het rangeerterrein Kijfhoek bij Rotterdam/Dordrecht. Dit met reistijdverlies en hogere kosten als gevolg waardoor de concurrentiepositie voor spoorvervoer vanuit Vlissingen negatief wordt beïnvloed. De provincie heeft daarom samen met het havenbedrijf een MIT- verkenningstudie opgesteld met als doel het aantonen van het nut en de noodzaak voor het naar voren halen van de aanleg van de verbinding Zeeland-Antwerpen (VEZA).

Aanleg van de verbinding Terneuzen-Gent (of Axel-Zelzate) dient ter vermindering van de kwetsbaarheid en kosten van afhandeling van spoorvervoer vanuit de Zeeuws-Vlaamse en Kanaalzone alsmede het opvangen toekomstige groei bij verdergaande liberalisatie van het spoorvervoer.

Waterverbindingen

De hoofdroutes goederenvervoer over water (de netwerken zoals gehanteerd in het PVVP) ondervinden op een aantal locaties vertraging. Knelpunten en oplossingsrichtingen worden in deze netwerkanalyse kort genoemd. Het betreft capaciteitsvergroting op de volgende locaties:

- Krammersluizen;
- Volkeraksluizen;
- Kreekraksluizen;
- Sluizen Terneuzen.

Verschuiving in goederenstromen

Het beleid is gericht op een modal shift waarbij een verschuiving plaatsvindt van goederenvervoer over de weg naar vervoer over water, spoor en via buizen. Het oplossen van knelpunten in spoor- en waterverbindingen is doorslaggevend in de concurrentiepositie van deze modaliteiten ten opzichte van vervoer over de weg en een voorwaarde voor het kunnen bereiken van de gewenste modal shift.

5.6 Fiets

Integraal fietsbeleid is één van de speerpunten van de regio. Fietsen is in Zeeland meer dan een verplaatsing tussen twee punten. Fietsen is een recreatieve bezigheid die essentieel is in de beleving van Zeeland als groenblauwe oase.

Verdere invulling ontbrekende schakels

Voor de komende jaren hebben de verschillende wegbeheerders een uitvoeringsprogramma voor het invullen van ontbrekende schakels in het netwerk. Nog niet al deze maatregelen zijn al financieel gedekt. Voor de langere termijn zijn er bovendien aanvullende projecten. Investerings in ontbrekende schakels blijven hiermee noodzakelijk om de kwaliteit van het fietsnetwerk en de positie van de fiets te waarborgen. Dit geldt voor zowel de netwerken buiten de kom langs de rijks-, provincie- en waterschapswegen als voor de binnenstedelijke netwerken.

Kwaliteit van bestaand netwerk

Naast het invullen van ontbrekende schakels in het netwerk wordt ingezet op een kwaliteitsslag in het bestaande netwerk. Vaak is deze kwaliteit onvoldoende, ten koste van de kwaliteit van het hele netwerk.

Kwaliteit 'nat fietsnetwerk'

Het fietsnetwerk in Zeeland bestaat naast droge infrastructuur ook uit natte schakels: de fietspontjes die een verbinding vormen tussen de verschillende delen van Zeeland bekend als 'rondje met het pontje'). Deze natte schakels vormen een aantrekkelijk alternatief voor de routes over de dammen en bruggen en zijn een belangrijk deel van de beleving van Zeeland voor recreatief fietsverkeer. Er wordt ingezet op instandhouding van deze natte schakels in het netwerk.

Verminderen barrièrewerking

Verminderen van de barrières in fietsroutes als gevolg van infrastructuur, is vanuit een integrale aanpak en netwerkqualiteit noodzakelijk. Dergelijke maatregelen zijn kostbaar omdat dit grote investeringen vraagt voor bijvoorbeeld ongelijkvloerse oplossingen of aanpassingen in de weginfrastructuur.

Stallingen

Ook voor de gestalde fiets moet de infrastructuur toereikend zijn. Knelpunten doen zich voor bij overstap-, recreatie- en attractiepunten. Ingezet wordt op uitbreiding van de stallingcapaciteit op knellocaties en het aanbieden van veilige en comfortabele stallingen: bij stations, in de binnensteden, bij recreatieve bestemmingen (waaronder het strand) en andere belangrijke bestemmingen voor fietsers.

Integrale aanpak - mobiliteitsmanagement

Alleen integraal mobiliteitsmanagement leidt tot effecten. Terugdringen van de rol van de auto binnen de gevoelige gebieden (zowel landschappelijk als stedelijk) wordt bereikt door het inrichten van de verblijfsgebieden te combineren het aantrekkelijk maken van de fiets als vervoersmiddel. Dit gebeurt door een hoogwaardig fietsnetwerk en goede stallingen, maar ook door het gebruik van de fiets te bevorderen door arrangementen. Gedacht wordt aan het gecombineerd aanbieden van accommodatie en fiets en het bieden van andere voordelen aan fietsers. Ook hier geldt dat deze maatregelen samenwerking tussen overheden en bedrijfsleven vragen.

Een tweede aspect hierin is het verder versterken en uitbouwen van het netwerk en het uitwerken van zogenaamde toppunten/wisselpunten; multimodale knooppunten voor een overstap tussen fiets en andere vervoersvormen.

5.7 Regionale samenwerking

Naast de inhoudelijke analyse van bereikbaarheidsknelpunten, is het doel van de netwerkanalyses te komen tot een integrale benadering en aanpak van de problematiek. Grenzen tussen wegbeheerders hebben geen betekenis voor weggebruikers en bereikbaarheidsproblemen moeten daarom integraal worden opgepakt.

Deze integrale aanpak is voor Zeeland niet nieuw. Al geruime tijd werken de wegbeheerders partijen in Zeeland samen op het gebied van verkeer en vervoer. Deze integrale aanpak en samenwerking biedt mogelijkheden tot en is een voorwaarde voor verdere aanpak van de bereikbaarheidsproblematiek.

6 Samenwerkingsagenda

In dit hoofdstuk worden de consequenties van de netwerkvisie op een rij gezet. Hierbij wordt ingegaan op de speerpunten uit deze netwerk-analyse, de huidige status van de geïnterpreteerde knelpunten en het vervolg.

6.1 Speerpunten

Zeeland heeft in zowel het regionale als het rijksbeleid een dubbeldoelstelling. In de eerste plaats wordt ingezet op versterking en verdere uitbouw van de Zeeuwse havens in het Sloegebied en de Kanaalzone in Zeeuws-Vlaanderen. In de tweede plaats moet de positie van Zeeland als toeristisch recreatieve bestemming verder worden versterkt. Beide zijn belangrijke pijlers van de Zeeuwse economie. Beide doelstellingen hebben ook grote consequenties voor en stellen eisen aan de bereikbaarheid van Zeeland

Goede doorstroming van het verkeer is van groot belang om deze dubbeldoelstelling te verwezenlijken. De bereikbaarheid van Zeeland hangt daarin niet alleen samen met de doorstroming op het wegennet binnen de provincie maar ook met de doorstroming op het hoofdwegennet rond Zeeland, het zogenaamde hoefijzer.

Naast de belangrijke rol die goederenvervoer en recreatief verkeer innemen, is de structuur van het netwerk in Zeeland uniek en bepalend voor de netwerkbenadering. Als gevolg van de eilandenstructuur en de aanwezigheid van dammen, tunnels en bruggen, is de bereikbaarheid van Zeeland afhankelijk van een zeer beperkt aantal hoofdassen. Deze kwetsbaarheid stelt eisen aan de kwaliteit van het netwerk als geheel en de mate waarin het beperkte aantal hoofdroutes het verkeer kunnen afwikkelen.

De gesignaleerde knelpunten en oplossingsrichtingen laten zien dat er voor zowel het rijk als de regio een opgave ligt om de bereikbaarheidsknelpunten de komende jaren het hoofd te bieden. Voor wat betreft het rijk biedt de netwerkanalyse onderbouwing voor een aantal projecten die reeds in gang zijn gezet en financieel zijn gedekt (zoals aangegeven in het overzicht in de volgende paragraaf). Daarnaast resteert een aantal ongedekte knelpunten in de (rijks)hoofdnetwerken van weg, spoor en water, waarvan de noodzaak op basis van deze netwerkanalyse wordt onderschreven.

Speerpunten op basis van deze netwerkanalyse zijn het completeren van het hooflijzer rond Zeeland (A4) en de kanaalkruising Sluiskil (N62) als grootste knelpunt in de regionale bereikbaarheid. De A58 is de belangrijkste hoofdader van en naar Zeeland en met de verdere groei van de (vracht)automobiliteit moet hier worden ingezet op doorstroming en bereikbaarheid. Voor de N59 en N57 moet in nadere analyse worden verkend welke knelpunten hier optreden na realisatie van de volledige A4.

De genoemde sluizen- en spoorprojecten worden eveneens gezien als primair rijksprojecten waarvoor vooralsnog financiële dekking ontbreekt (een aantal sluizenprojecten is al wel genoemd in het MIT, zij het zonder dekking).

De goederenspoorverbindingen tussen het Sloegebied en Antwerpen en tussen Axel en Zelzate op de oostelijke kanaaloever worden als voorwaarde gezien voor de verdere ontwikkeling van de Zeeuwse havens.

De andere infrastructuurprojecten zijn primair een regionale verantwoordelijkheid, waarbij - afhankelijk van het knelpunt - provincie, gemeenten en waterschappen betrokken partijen zijn. Uit de regionale projecten komt de N256 Deltaweg naar voren als grootschalig project. Daarnaast ligt er een opgave in de bereikbaarheid van de vier grote steden en de ontsluiting van het Veerse Meer en Walcheren voor recreatief verkeer.

Voor het openbaar vervoer zijn de speerpunten het instellen van een directe verbinding tussen Terneuzen en Gent, het minimaal in stand houden van het voorzieningenniveau en een goede spooraansluiting naar de Randstad en Brabant. De dreigende opheffing van de verbinding Roosendaal-Antwerpen heeft gevolgen voor de bereikbaarheid van Antwerpen vanuit Zeeland en West-Brabant en vraagt om alternatieven.

Een integrale benadering vraagt om een brede aanpak. Naast hoofdinfrastructuurprojecten wordt het belang onderkend van de rol van de fiets, mobiliteitsmanagement en verkeersmanagement in de bereikbaarheidsopgave voor Zeeland.

6.2 Stand van zaken

Onderstaand overzicht geeft een samenvatting van de knelpunten die uit deze netwerkanalyse naar voren komen, waarbij is aangegeven voor welke projecten financiën zijn gereserveerd en de planvorming is opgestart dan wel voor welke knelpunten (nog) geen middelen zijn gereserveerd. In het overzicht zijn ook de N61 en N57 opgenomen, waarvan realisatie in deze netwerkanalyse als uitgangspunt is genomen.

Projecten met financiële reservering waarvan de planuitwerking is opgestart

Project	Trekker
N61 Hoek-Schoondijke	Rijk (MIT)
N57 Walcheren	Rijk (MIT)
A4/A58 rondweg Halsteren	Rijk (MIT)
A4 Halsteren - Dinteloord	Rijk (MIT); planning nog onduidelijk
N62 - capaciteitsuitbreiding	Provincie en Rijk (MIT)
Expressweg Zelzate-Zeebrugge	Vlaanderen

De volgende projecten zijn financieel niet gedekt. Per project is aangegeven welke partijen in ieder geval betrokken zijn. Voor de maatregelen aangegeven met een * geldt dat deze zijn wel benoemd in het MIT, maar zonder financiële reservering. Niet opgenomen zijn fietsprojecten, aangezien in deze netwerkanalyse voor de fiets geen knelpuntenanalyse op projectniveau is uitgevoerd.

Projecten zonder financiële dekking	
Project	Betrokken partijen
N62 kanaalkruising Sluiskil*	Rijk, provincie
A58 Goes-Markiezaat	Rijk (RWS neemt benuttingmaatregelen)
N59	Rijk (RWS start verkenning)
N57	Rijk (RWS start verkenning)
N256	Provincie
ontsluiting Terneuzen	Terneuzen, Rijk, provincie
ontsluiting Middelburg	Middelburg, Rijk, provincie
ontsluiting Vlissingen	Vlissingen, Rijk, provincie
ontsluiting Goes	Goes, Rijk, provincie
A58/N256-Veerse Meer	Rijk, Provincie, Goes, WsZE
A58-Oranjeplaat	Rijk, Prov, Middelburg, WsZE
N288 Zoutelande-Westkapelle	Provincie, Veere, WsZE
<i>Openbaar vervoer</i>	
busverbinding Terneuzen-Gent	Provincie, De Lijn
spoorverbinding Zeeland - Randstad	Rijk, provincie, NS
spoorverbinding Roosendaal - Antwerpen	Rijk, provincie, NS
<i>Goederenspoorverbindingen</i>	
Sloeboog, aansl. Antwerpen	Rijk, provincie, Zeeland Seaports, Prorail
Terneuzen-Gent oostelijke kanaaloever	Rijk, provincie, Zeeland Seaports, Prorail
<i>Natte infrastructuur</i>	
Krammersluizen*	Rijk, provincie
Volkeraksluizen*	Rijk, Zuid-Holland, Brabant
Kreekraksluizen*	Rijk, provincie
Sluis Terneuzen	Rijk, provincie, Terneuzen

6.3 Financiële gevolgen

Het overzicht van knelpunten laat zien dat er de komende jaren een pakket aan maatregelen nodig is om de bereikbaarheid in Zeeland aan te pakken. Voor een groot deel van deze maatregelen ontbreekt tot nu toe financiële dekking.

Er wordt van uitgegaan dat maatregelen op de bij het rijk in beheer zijnde netwerken (weg, spoor, water) via het MIT worden geregeld. Voor een aantal projecten is dit reeds het geval, voor een aantal andere projecten dient dit nog te gebeuren.

De geconstateerde knelpunten in de regionale en lokale infrastructuur die nu in beheer zijn bij de lagere overheden, zouden in principe gefinancierd moeten worden vanuit de autonome budgetten van de betreffende infrastructuurbeheerders in combinatie met middelen uit de door het Rijk via de provincie beschikbaar gestelde Brede Doel Uitkering (BDU).

Momenteel ontvangt Zeeland 1,54%¹ van het landelijke BDU budget. Dit is een bedrag van ruim € 20 miljoen. Na aftrek van de benodigde middelen voor de exploitatie openbaar vervoer en het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland (ROVZ) resteert voor de regionale en lokale infrastructuur grofweg een bedrag van € 2,5 miljoen per jaar. Een terugblik over de afgelopen jaren laat zien dat de besteding hiervan vooral zit in verkeersveiligheids- en fietsprojecten, en een enkele maal een beperkte bereikbaarheidsproject (via spaarregelingen). De bijdrage uit de BDU zit veelal rond de 30%, omdat de vraag groter is dan het aanbod.

Wat betreft de inzet van autonome middelen kan gesteld worden dat – afhankelijk van wegbeheerder tot wegbeheerder – projecten tot een bedrag van maximaal € 3 miljoen al dan niet met ondersteuning van BDU-cofinanciering en meerjarige spaarregelingen nog gefinancierd kunnen worden door de betreffende wegbeheerder. Regionale en lokale projecten van meer dan € 3 miljoen kunnen eigenlijk niet uit de reguliere middelen (eigen budgetten plus BDU-cofinanciering) bekostigd worden en vragen aparte projectfinanciering/meerjarige spaarregelingen. De zeer beperkte mogelijkheden hebben ook een verband met het feit dat de decentralisatie van grotere GDU-projecten (in de range van € 12,5 mln - € 112,5 mln) van enkele jaren geleden Zeeland niets heeft opgeleverd in verband met de historische verdeelsleutel.

In deze netwerkanalyse komt een aantal projecten voor die aanmerkelijk duurder zijn dan deze drempel. Een zeer grove indicatie van het in deze NWA genoemde knelpuntenpakket leidt tot een minimaal investeringsniveau van € 100-150 miljoen. Bij een tijdsperiode van 10 à 15 jaar zou dat neerkomen op gemiddeld 10 miljoen per jaar.

De conclusie is gerechtvaardigd dat de in deze netwerkanalyse geconstateerde bereikbaarheidsknelpunten niet gefinancierd kunnen worden met de huidige omvang van de BDU. In die zin zet Zeeland in op een groter bedrag aan BDU, hetzij via een gewijzigde en voor Zeeland positiever uitvallende verdeelsleutel, hetzij via een groter landelijk totaalbedrag dat beschikbaar wordt gesteld. Wellicht kan voor het grootste regionale project N256 Deltaweg ook een beroep worden gedaan op het Infrastructuurfonds.

6.4 Hoe verder?

In deze Netwerkanalyse constateren de gezamenlijke infrastructuurbeheerders in Zeeland dat er een aantal bereikbaarheidsknelpunten in het Zeeuwse zijn. Ten behoeve van het draagvlak is er bewust voor gekozen om deze knelpunten in dit stadium nog niet uitgebreid te prioriteren, of om de projecten te voorzien van probleemeigenaren.

¹ Voor Zeeland is het rekenen met 2 decimalen, gelet op de omvang, noodzakelijk. Immers, een teruggang naar een BDU-aandeel van 1,45% (afgerond ook 1,5%), betekent dat de BDU-uitkering voor Zeeland met 6% vermindert.

Na bestuurlijke accordering van de Netwerkanalyse zal deze namens de samenwerkende partijen worden aangeboden aan de minister van Verkeer & Waterstaat ter agendering in het overleg tussen Zeeland en de minister. Daarnaast kan deze Netwerkanalyse een rol spelen in het dossier betreffende de te wijzigen (verdeelsleutel van de) BDU. Nadere prioritering en uitwerking van knelpunten en oplossingen binnen de regio zal de komende periode vervolgens plaatsvinden via de actualisering van het PVVP en de regionale samenwerkingsverbanden (ROVV's).