

Herstructurering Deltaweg

Ruimtelijk Kwaliteitskader





Stationsplein 21
4461 HP Goes
telefoon +31 (0)88 348 98 00
e-mail info@haskoning.com
website www.haskoning.com

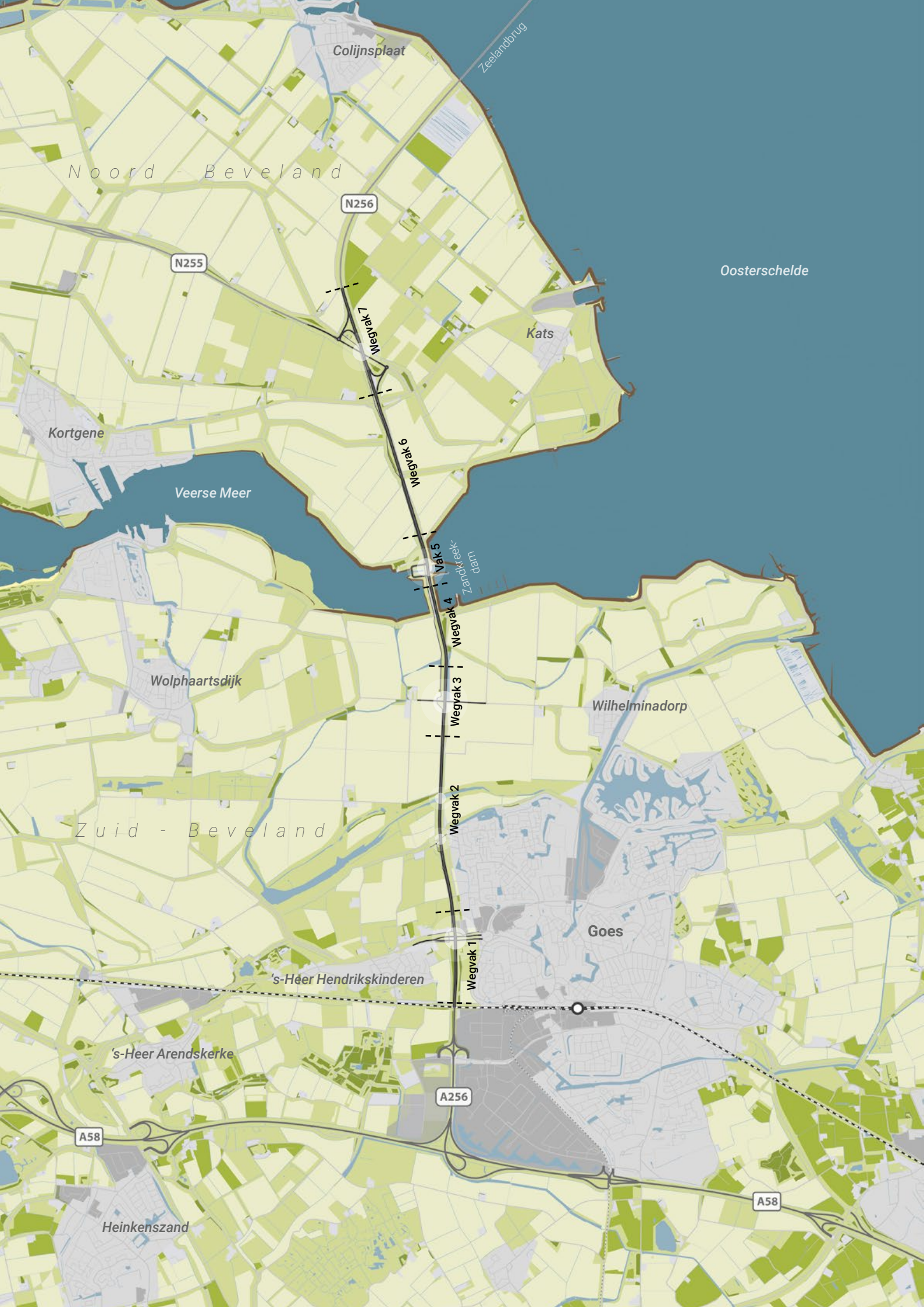
referentie BK2354-RHD-XX-ZZ-RP-Z-0002-F10-
Ruimtelijk Kwaliteitskader

versie F1.0
datum september 2025

opdrachtgever 

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding en opgave	5
1.2	Werkwijze	5
1.3	Leeswijzer	5
1.4	Uitgangspunten en input	7
1.5	Werkwijze	7
2	Het landschap rond de Deltaweg	9
2.1	Geschiedenis van inpoldering	9
2.2	Landschappelijke structuren	11
2.3	Historische elementen	13
2.4	Natuur	15
2.5	Recreatie	17
3	Beleid en ambities	18
3.1	Provinciaal beleid	18
3.2	Ambities	21
4	Typologie van de Deltaweg	25
4.1	Ligging en inpassing Deltaweg	25
4.2	Detailbeschrijving kruisingen	27
5	Referentiestudie Zeeuwse wegen	33
5.1	Ongelijkvloerse aansluitingen	33
5.2	Onderdoorgangen	37
5.3	Fietstunnels	39
5.4	Conclusies	39
6	Visie, kader en richtlijnen	40
6.1	Visie herstructurering Deltaweg	41
6.2	Gebruik kader en richtlijnen	43
6.3	Het Ruimtelijk Kwaliteitskader	44



Colijnsplaat

Zeelandbrug

Noord - Beveland

N256

N255

Oosterschelde

Kats

Kortgene

Veerse Meer

Wegvak 7

Wegvak 9

Vak 5

Wegvak 4

Wegvak 3

Wegvak 2

Wegvak 1

Wolphaartsdijk

Wilhelmadorp

Zuid - Beveland

Goes

's-Heer Hendrikskinderen

's-Heer Arendskerke

A256

A58

Heinkenszand

A58

1 Inleiding

In het polderlandschap van Noord- en Zuid-Beveland ligt de Deltaweg (N256), één van de belangrijkste verkeersaders van de provincie Zeeland voor zowel goederen- als personenvervoer. De weg verbindt, van zuid naar noord, de A58 bij Goes via de Zandkreekdam met de Zeelandbrug richting Schouwen-Duiveland. Vanaf de Deltaweg hebben automobilisten weids uitzicht over het open polderlandschap, over het Veerse Meer en over de Oosterschelde.

1.1 Aanleiding en opgave

Op het gedeelte van de Deltaweg tussen het eind van de A256 bij Goes en de aansluiting met de N255 is, zeker in het toeristenseizoen, met enige regelmaat sprake van filevorming. Ook vinden hier vaak ongevallen plaats: in de periode 2018-2022 zijn 31 letselongevallen geteld. Daarom is het doel gesteld om de verkeersveiligheid en de doorstroming van dit gedeelte van de Deltaweg te verbeteren. Hierbij wordt de doorstroming op lange termijn in het achterhoofd gehouden, met een mogelijke toekomstige verbreding naar 2x2 rijstroken. Ook speelt mee dat op middellange termijn de toekomst van de Zeelandbrug bekeken wordt, aangezien deze het einde van zijn technische levensduur gaat bereiken.

1.2 Proces

In een eerdere fase is al een variantenstudie uitgevoerd, waarbij een effectenstudie is gedaan voor een verbreding van de weg (2x2 rijstroken) en/of het ongelijkvloers maken van aansluitingen. Op basis hiervan is gekozen om de weg voorlopig niet te verbreden naar 2x2, maar wel het wegprofiel aan te passen aan de huidige eisen en naast de parallelweg een vrijliggend fietspad aan te leggen. Daarnaast zullen de aansluitingen met de 's-Heer Hendrikskinderdijk (N664) en met de Langeweg verbeterd worden, waarbij deze wellicht

ongelijkvloers worden gemaakt. Ook zullen wijzigingen worden aangebracht rond het sluizencomplex in de Zandkreekdam en bij de aansluiting met de N255.

In het lopende project wordt het ontwerp voor de Deltaweg uitgewerkt tot een Definitief Ontwerp (DO). Op dit moment bevindt het project zich in de afronding van de daaraan voorafgaande fase van het Elementair Ontwerp (EO), waarin hoofdkeuzes voor de verschillende locaties en ingrepen gemaakt worden. Dit Ruimtelijk Kwaliteitskader (RKK) is parallel aan het EO opgesteld. Zie hiervoor de Ontwerpnota Varianten EO-fase (*BK2354-RHD-XX-ZZ-RP-X-0006-F10-Ontwerpnota Varianten EO-fase*).

1.3 Leeswijzer

Dit Ruimtelijk Kwaliteitskader (RKK) biedt input vanuit het perspectief van ruimtelijke kwaliteit en landschap voor het EO en vervolgens voor het DO. Om tot die input te komen wordt in hoofdstuk 2 het landschap waarin de Deltaweg ligt geanalyseerd. In hoofdstuk 3 worden beleid en ambities uit het gebied samengevat. In hoofdstuk 4 wordt de huidige inpassing van de weg geanalyseerd, en in hoofdstuk 5 wordt als referentie naar de inpassing van wegen in Zeeland gekeken. Hoofdstuk 6 bevat de visie met richtlijnen voor de inpassing van de herstructurering van de Deltaweg, gebaseerd op de conclusies uit de voorgaande hoofdstukken.



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Visie Ruimtelijke Kwaliteit Zee en Delta

Visie op de ruimtelijke kwaliteit van het
hoofdwegennetwerk binnen Rijkswaterstaat Zee en Delta

Buro Ruimte & Groen - mei 2022



B& De Zeeuwse Bosvisie

de ontwikkeling van bos en houtige landschapselementen in Zeeland



GROENBEHEERPLAN

Provinciale wegen Zeeland

basisrapport – juli 2020



1.4 Uitgangspunten en input

Als basis voor dit RKK zijn een aantal stukken gebruikt die hieronder kort benoemd en beschreven worden. De kaders en richtlijnen uit dit RKK zijn gebaseerd op conclusies uit deze voorgaande stukken.

Allereerst dient de Planstudie Deltaweg (2022) als basis voor de voorgenomen ingrepen. Op basis van deze studie is gekozen om de weg in te richten met 2x1 rijstroken met een maximumsnelheid van 80 km/u, een parallelweg voor lokaal- en landbouwverkeer en een vrijliggend fietspad. Wel zal het wegprofiel zodanig worden aangepast dat de weg voorbereid is op 2x2 rijstroken in de toekomst. Daarnaast wordt bekeken om enkele kruisingen ongelijkvloers te maken of op andere wijze her in te richten. Deze aard van deze ingrepen geeft richting aan de visie en de kaders in dit RKK.

Een belangrijk document in het kader van de ruimtelijke kwaliteit van de Deltaweg is de Visie Ruimtelijke Kwaliteit Zee en Delta (2022). Deze is in opdracht van Rijkswaterstaat opgesteld en beschrijft de ruimtelijke kwaliteit van de rijkswegen in Zeeland (A58, N57, N59, N61). Hierbij wordt ook ingegaan op de achterliggende ruimtelijke visie voor deze wegen. Hoewel dit document dus niet specifiek bedoeld is voor de Deltaweg, is het een belangrijke basis zodat de Deltaweg zich qua ruimtelijk beeld voegt naar de andere grote wegen in de Provincie Zeeland. De uitgangspunten uit dit document komen in hoofdstukken 4, 5 en 6 terug.

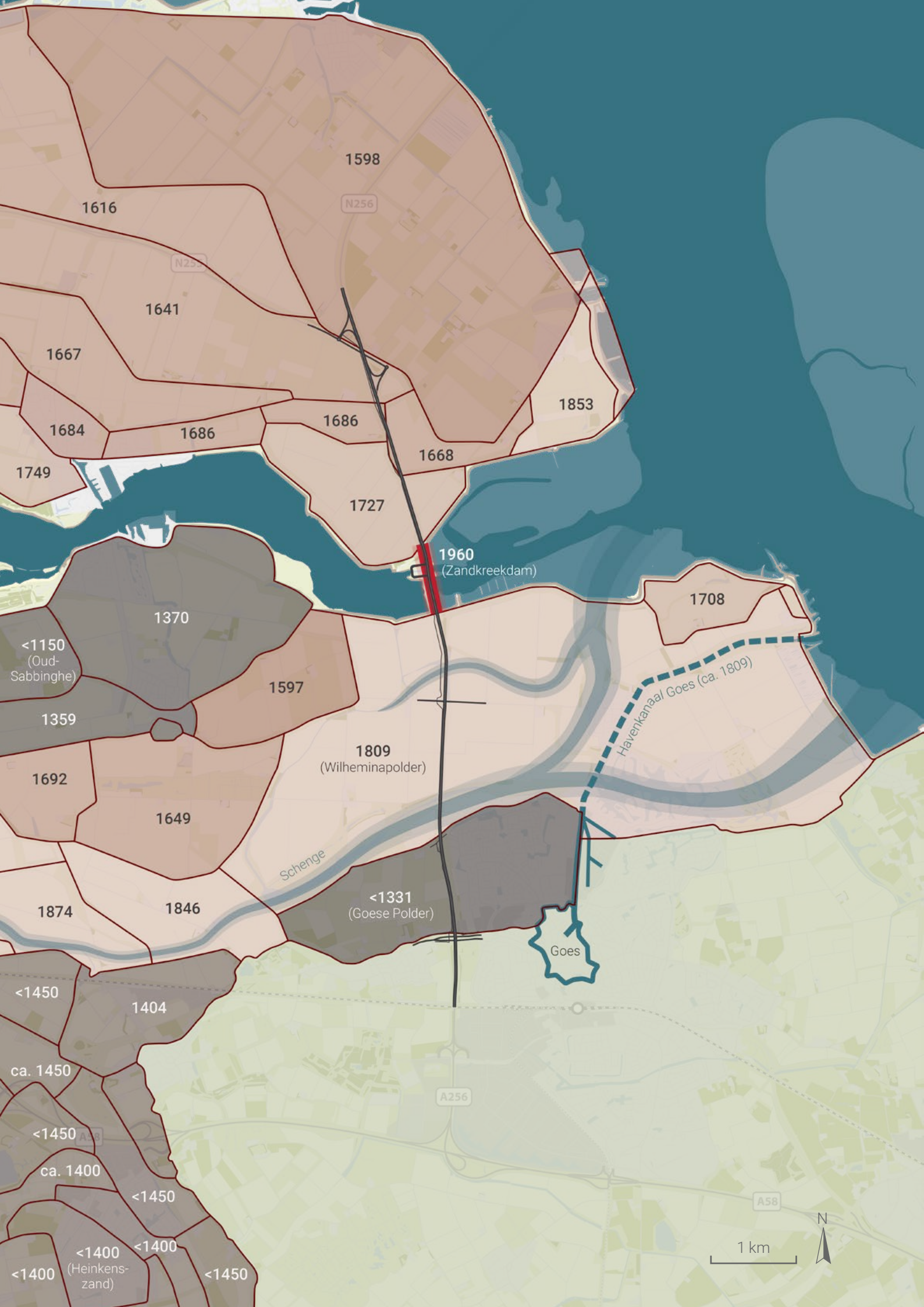
De uitgangspunten op het gebied van ruimtelijke kwaliteit uit dit Rijkswaterstaat-document zijn verder verfijnd en toegespitst op de Deltaweg aan de hand van meerdere provinciale beleidsstukken. De hiervoor gebruikte documenten zijn de Provinciale Omgevingsvisie (2023), het Groenbeheerplan incl. bijlage Atlas Bermebeheer (2020) en de Zeeuwse

Bosvisie (2020). Ook de bepalingen uit de provinciale omgevingsverordening zijn meegenomen in het verfijnen van de visie en richtlijnen voor de Deltaweg. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op deze beleidsstukken en wordt beschreven welke input hieruit gehaald is voor dit ruimtelijk kwaliteitskader.

Tot slot zijn de omgevingsvisies van de Gemeente Noord-Beveland en de Gemeente Goes als input meegenomen. Hiervan is die van de Gemeente Goes momenteel nog in ontwikkeling. In deze visies staan de ambities van de overheden benoemd, die eventueel een plek kunnen krijgen rondom de Deltaweg. Dit is aangevuld met een werksessie met vertegenwoordigers van deze gemeenten en andere overheden, waarbij ambities op papier zijn gezet. Ambities die relevant zijn voor het project worden in hoofdstuk 3 benoemd.

1.5 Werkwijze

Om tot dit Ruimtelijk Kwaliteitskader te komen is een combinatie van bureau-onderzoek, veldbezoek en afstemming met beleidsmedewerkers en stakeholders gedaan. Bij de start van het project heeft een integrale werksessie met stakeholders plaatsgevonden waaruit eisen en wensen zijn opgehaald. In de EO-fase heeft een soortgelijke sessie plaatsgevonden met beleidsmedewerkers van de Provincie Zeeland. De input uit deze twee sessies is verwerkt in de visie, kaders en richtlijnen in het RKK.



2 Het landschap rond de Deltaweg

Om uitspraken te kunnen doen over de inpassing van de Deltaweg in het Zeeuwse landschap wordt eerst beschreven hoe het landschap waar de Deltaweg in ligt gevormd is en er tegenwoordig uitziet. Dit landschap kenmerkt zich door de typisch Zeeuwse strijd tegen het water, en de inpoldering van steeds nieuwe drooggevallen gebieden buiten de bedijkte gebieden. Dit heeft geleid tot een weids landschap wat doorkruist wordt door vele dijken.

2.1 Geschiedenis van inpoldering

Het Zeeuwse landschap wordt gekenmerkt door vele polders en dijken die een opeenvolging van inpolderingen laten zien. Dat geldt ook voor het landschap rondom de Deltaweg. De stad Goes ligt op het zogeheten oudland van Zuid-Beveland, wat al in de vroege Middeleeuwen droog lag en met de eerste zeedijken beschermd werd tegen het woeste water. Ten noorden van Goes kwam door aanslibbing aan de zeedijk een gebied steeds hoger te leggen, wat in de 14^e eeuw werd ingedijkt en sindsdien bekendstaat als

de Goese Polder. Overigens was dit gebied al eerder ingedijkt, maar werd het door een overstroming weer teruggewonnen door de zee.

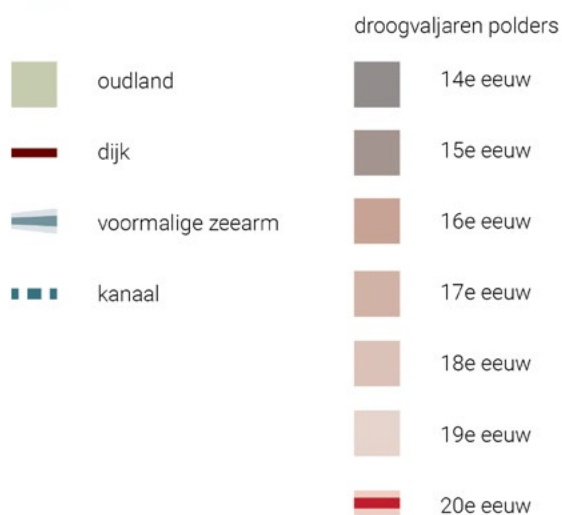
Eenzelfde patroon is te zien rond Oud-Sabbinge en Heinkenszand. Deze dorpen ontstonden oorspronkelijk op ingepolderde eilanden in de zee, maar door een uitbreiding van polders groeiden deze eilanden op den duur vast aan Zuid-Beveland.

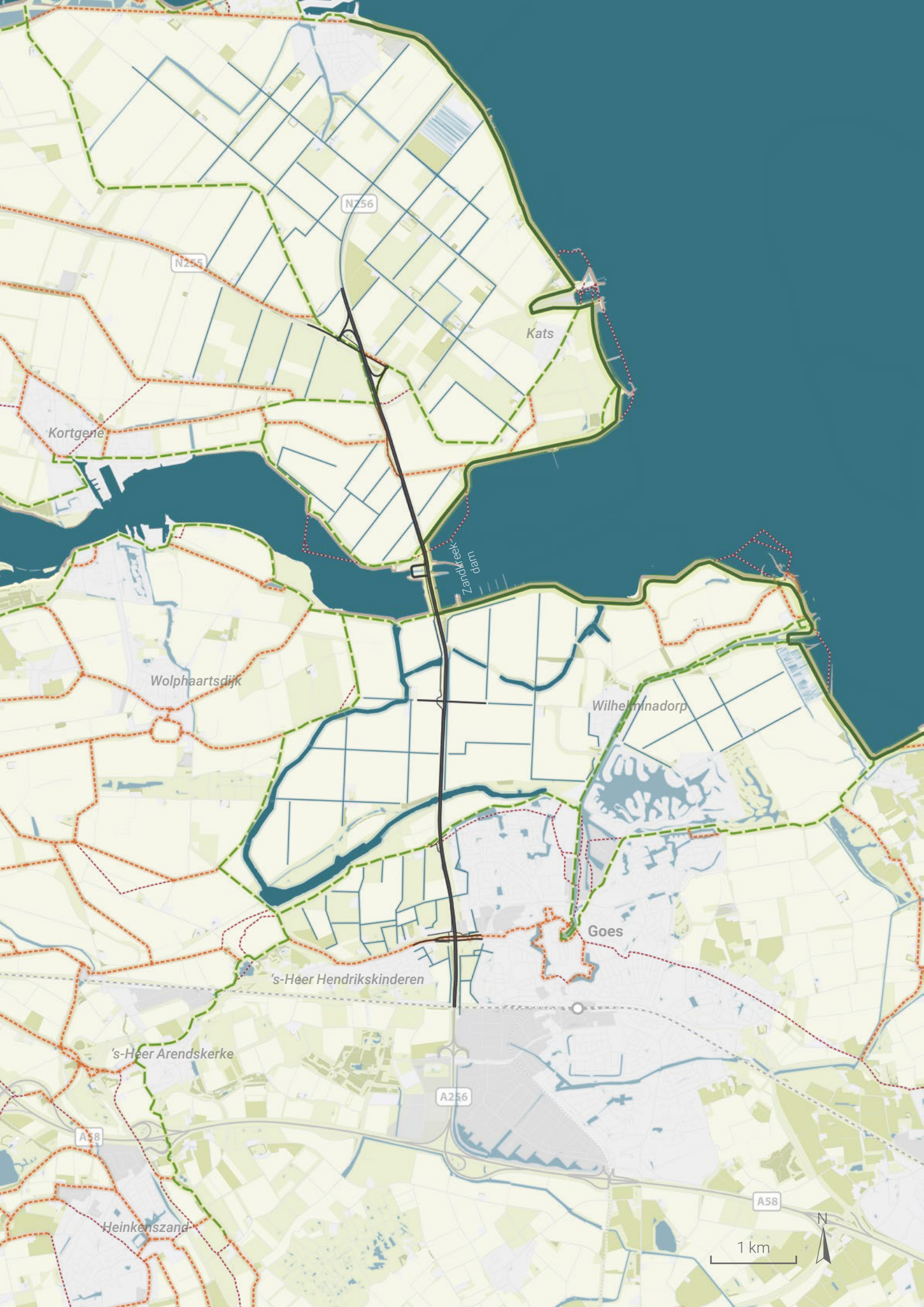
Noord-Beveland is een verhaal apart: dit eiland bestond al in de vroege middeleeuwen, maar overstroomde volledig in 1530. Vanaf het einde van de 16^e eeuw werd het eiland stukje bij beetje weer ingepolderd.

De Deltaweg loopt voor een groot deel door de Wilhelminapolder, die in 1809 droogviel. Daarvoor was dit een zeearm die Schenge heette. Dankzij de Wilhelminapolder werd Oud-Sabbinge verbonden met Zuid-Beveland. Ook maakte deze polder het graven van een kanaal noodzakelijk om Goes te blijven verbinden met de zee.

Een laatste stap in de inpolderingen van Zeeland wordt gevormd door de Deltawerken die in de 20^e eeuw werden aangelegd. Hierbij werd in 1960-1961 het Veerse Gat/Zandkreek afgesloten van de zee met twee dammen, waaronder de Zandkreekdam waar de Deltaweg overheen loopt. Door deze afsluiting ontstond het Veerse Meer.

Legenda





2.2 Landschappelijke structuren

De geschiedenis van inpolderingen heeft de belangrijkste landschappelijke structuren van Zeeland gecreëerd: de dijken en de slotenpatronen van de polders. Tezamen met de oude krekken, die op sommige plekken in de provincie nog zichtbaar zijn, vormen zij de meest zichtbare landschapsstructuren. Deze structuren bepalen ook de weidsheid en openheid van de polders. Met name de Wilhelminapolder is zeer groot en daarmee zeer weids qua landschappelijk beeld.

De kaart hiernaast laat zien welke van deze structuren rondom de Deltaweg liggen. Hierbij wordt voor de dijken onderscheid gemaakt in actieve primaire keringen, waar nog steeds strenge eisen vanuit het waterschap op van toepassing zijn; actieve regionale keringen, met iets minder strenge eisen (veelal compartimenteringsdijken, maar ook de dijken langs het Veerse Meer); en dijkrelicten die geen primaire kerende functie meer hebben. Ook verdwenen dijken zijn op de kaart weergegeven.

De Deltaweg kruist meerdere dijken: Vanuit het zuiden is dit allereerst het relict van de 's-Heer Hendrikskinderendijk, wat ook een van de locaties voor een ongelijkvloerse kruising is. Ten noorden daarvan

wordt de Oude Zeedijk gekruist, die als regionale kering een beschermingsregime als compartimenteringsdijk heeft. Bij de Zandkreekdijk, zelf een primaire kering, worden logischerwijs ook de primaire keringen van het Veerse Meer gekruist. In Noord-Beveland loopt de Deltaweg een tijdlang parallel aan een dijkrelict, en kruist uiteindelijk ook een compartimenteringsdijk.

Een andere opvallende structuur vormen de voormalige krekken in de Wilhelminapolder. Deze krekken maakten van oorsprong onderdeel uit van de Schenge. Het zuidelijke deel, wat tegen de Oude Zeedijk bij Goes aan ligt, heet nog steeds Schenge en is tegenwoordig een natuurgebied met breed water.

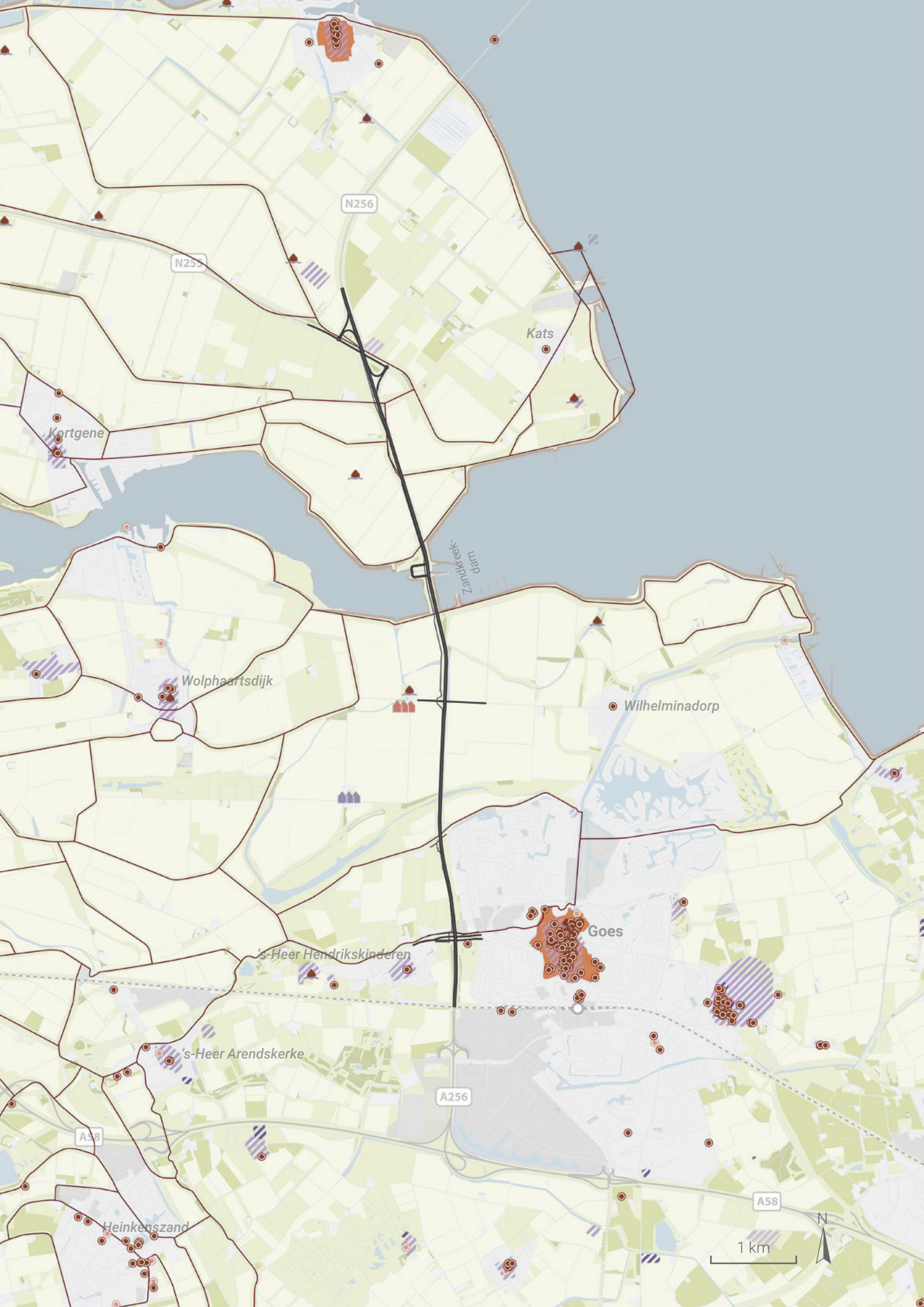
De Deltaweg varieert qua richting in relatie tot de polderstructuren. In de Wilhelminapolder volgt de weg de richting van de blokverkaveling. Op Noord-Beveland snijdt de weg hier juist doorheen, maar sluit vervolgens wel weer aan op de richting van de historische dijken. Hierdoor is de weg dus grotendeels volgend op de bestaande landschappelijke structuren aangelegd.

Legenda

dijk status	
	actief (primaire kering)
	actief (regionale kering)
	relict
	verdwenen
	slotenpatroon

CONCLUSIES

- De Deltaweg doorkruist meerdere polders die enigszins verschillen in weidsheid en openheid. Rondom Goes is het landschap besloten, ten noorden daarvan is het landschap zeer open;
- De Deltaweg kruist meerdere dijken, waaronder twee actieve primaire keringen bij de Zandkreekdijk. Ook wordt bij Goes een regionale kering gekruist.
- De Deltaweg kruist ook de Schenge, een opvallende landschappelijke structuur, die in het landschappelijke ontwerp beleefbaar kan worden gemaakt;
- De Deltaweg voegt zich meestal naar bestaande landschapsstructuren, wat een waardevol gegeven is om te behouden.



2.3 Historische elementen

Als historische elementen zijn allereerst de landschappelijke structuren die op de vorige pagina genoemd werden van groot belang. Deze kreken, polderstructuren, en met name de dijken vormen belangrijke historische elementen in het landschap rondom de Deltaweg. Hieronder valt ook de Zandkreekdijk, die als een van de eerste Deltawerken een belangrijke historische waarde heeft.

De kaart op pag. 12 laat zien waar rondom de Deltaweg belangrijke historische elementen liggen. Hierbij wordt ook aangegeven welke beschermde status er eventueel op die elementen rust, zoals rijksmonumenten of beschermde stads- en dorpsgezichten. Logischerwijs concentreren dit soort gebouwde historische elementen

zich in de historische stadskernen en dorpjes, waarbij nabij de Deltaweg met name de binnenstad van Goes opvalt als gebied met veel historische gebouwen. In de Wilhelminapolder zijn ook de twee buurtschappen Roodewijk en Blauwewijk aangegeven. Deze zijn gebouwd als woningen voor landarbeiders die in de polder werkten, waarbij de woningen in Roodewijk rode dakpannen hadden en in Blauwewijk blauw(grijze) dakpannen. Roodewijk ligt vlak bij de kruising tussen de Deltaweg en de Langeweg.

Op het gebied van archeologie liggen in de regio terreinen met (zeer) hoge archeologische waarde. Hlervan ligt er één nabij de Deltaweg, bij de aansluiting met de N255. Ook archeologisch waardevol zijn een aantal verdronken dorpen, waaronder het dorp Hongersdijk, dat ongeveer lag op de plek waar nu Roodewijk ligt. Hongersdijk is in 1334 door de zee verzwolgen.

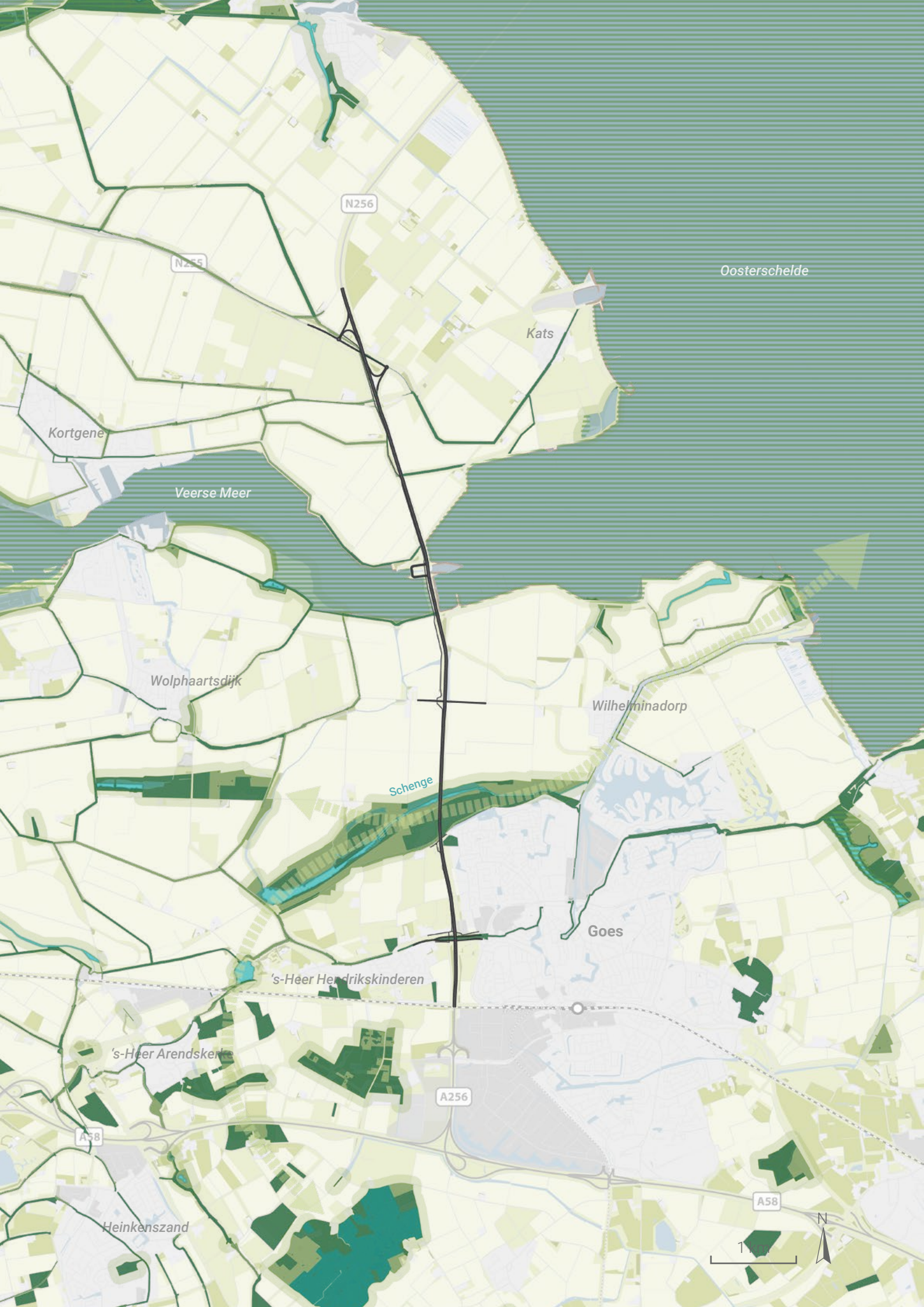
In de directe omgeving van de Deltaweg valt vooral het rijksmonument met adres 's-Heer Hendrikskinderendijk 118 op. Deze ligt vlak bij de kruising tussen de Deltaweg en de 's-Heer Hendrikskinderendijk (N664). Hier moet in de inpassing van het nieuwe ontwerp nadrukkelijk rekening mee gehouden worden.

Legenda

	beschermd stads- / dorpsgezicht
	rijksmonument (gebouw)
	gemeentelijk monument (gebouw)
	roodewijk & blauwewijk
	historische dijk
Archeologie	
	archeologisch rijksmonument - zeer hoge waarde
	archeologische locatie - hoge waarde
	archeologische locatie - gemiddeld hoge waarde
	verdronken dorp

CONCLUSIES

- Dijken zijn als belangrijke historische elementen. Dit geldt in het bijzonder voor de Zandkreekdijk;
- Er ligt één archeologische locatie nabij de Deltaweg, bij de aansluiting met de N255;
- Binnen invloedssfeer van de Deltaweg ligt één rijksmonument: een vrijstaande villa met adres 's-Heer Hendrikskinderendijk 118;
- De buurtschappen Roodewijk en Blauwewijk hebben een opvallende geschiedenis, mede omdat Roodewijk op de locatie van een verdronken dorp ligt.



N256

N255

Oosterschelde

Kats

Kortgene

Veerse Meer

Wolphaartsdijk

Wilhelminadorp

Schenge

Goes

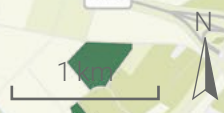
's-Heer Hendrikskinderen

's-Heer Arendskerke

A256

A58

Heinkenszand



2.4 Natuur

In de omgeving van de Deltaweg liggen twee Natura2000-gebieden: De Oosterschelde en het Veerse Meer. Bij de Zandkreekdijk grenst de Deltaweg aan beide natuurgebieden. Deze gebieden herbergen vooral water- en getijdenatuur. Aangezien de grens van de Natura2000-gebieden loopt tot aan de waterlijn van beide waterlichamen, zijn ingrepen rond de Zandkreekdijk die de taluds wijzigen lastig uit te voeren.

Op land zijn geen Natura2000-gebieden nabij de Deltaweg aanwezig. Wel kruist de Deltaweg een aantal onderdelen van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Ook hier zien we weer de patronen van dijken en kreken terugkomen, omdat deze in de Zeeland de belangrijkste dragers van het natuurnetwerk zijn.

De kaart hiernaast laat zien waar dit netwerk ligt, en welke habitattypen aan welke locatie zijn toegekend. In de directe omgeving van de Deltaweg valt met name

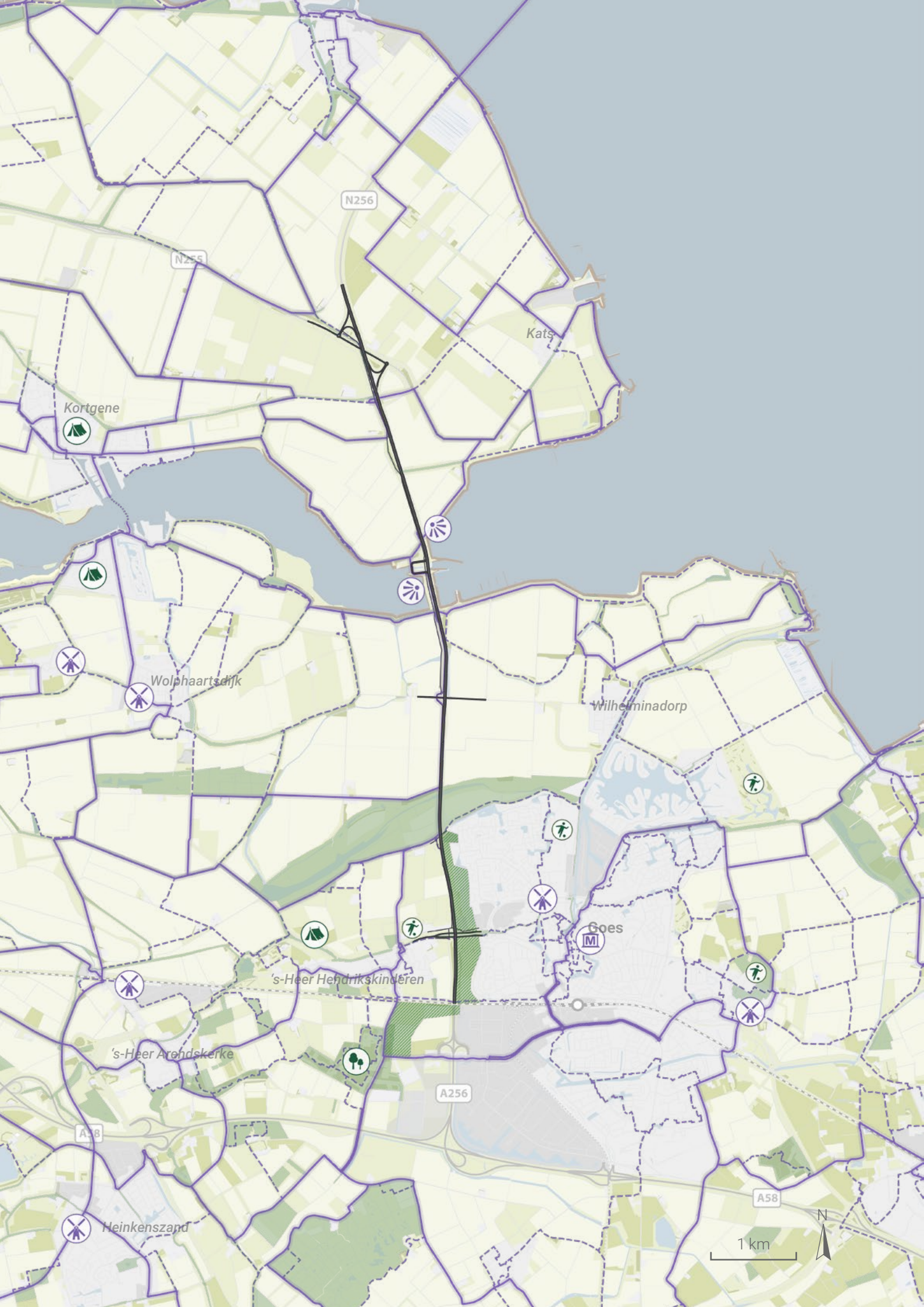
het natuurgebied rond de Schenge op, wat een brede strook met water, moeras en graslanden vormt die door de Deltaweg gekruist wordt. Hier ligt een kans om dit natuurgebied te versterken door de barrièrewerking van de Deltaweg te verkleinen.

CONCLUSIES

- Water- en getijdenatuur in de Oosterschelde en het Veerse Meer zijn beschermd als Natura2000. Dit betekent een beperking op mogelijkheden voor ingrepen rond de Zandkreekdijk, aangezien de dijk tussen beide beschermde gebieden door loopt;
- Dijken en kreken zijn belangrijke dragers van het natuurnetwerk;
- De kruising tussen de Deltaweg en het natuurgebied rond de Schenge biedt een belangrijke kans om met de inpassing van de weg een verbetering voor natuur mogelijk te maken.

Legenda

	natura2000
	potentieel ecologische verbinding
natuurnetwerk nederland (NNN)	
	afwegingszone natuurgebieden
	natuur
	natuurlijke graslanden en hooilanden
	dynamisch moeras
	brak water
	vochtig weidevogelgrasland



N256

N255

Kortgene

Kats

Wolphaartsdijk

Wilhelmínadorp

Goos

's-Heer Hendrikskinderen

's-Heer Arendskerke

Heinkenszand

A256

A58

1 km

N

2.5 Recreatie

Op het gebied van recreatie zijn vooral de fietsroutes van groot belang. Fietsen is populair onder toeristen in Zeeland, en fietsrondjes zoals een Rondje Veerse Meer worden vaak gefietst. Daarnaast worden per fiets belangrijke recreatieve knooppunten aangedaan, zoals het centrum van Goes of de dijken en sluizen waarvandaan er zicht is op het open water.

De Deltaweg maakt voor een deel onderdeel uit van het fietsnetwerk. Dit gaat met name om de Zandkreekdijk, die een sluitstuk is in het Rondje Veerse Meer en een belangrijke schakel tussen Noord- en Zuid-Beveland. Ook de route vanaf de Zandkreekdijk door de

Wilhelminapolder is een belangrijk onderdeel van het fietsnetwerk. Dit is vooral een schakel in de routes tussen Goes en Noord-Beveland. In Noord-Beveland en nabij Goes volgen de belangrijkste recreatieve fietsroutes niet meer de Deltaweg, maar liggen ze over andere wegen.

Nabij Goes is ook de wandelrecreatie belangrijk. Hier dient het gebied rondom de Deltaweg als uitloopgebied van de stad. Dit geldt voor de bestaande akkers tussen de Deltaweg en de woonwijk Goese Polder, maar ook voor het natuurgebied rondom de Schenge. Voor de gemeente is dit uitloopgebied ook van belang (zie hoofdstuk 3).

Legenda

	fietsnetwerk
	wandelnetwerk
	bezienswaardige binnenstad / dorp
	groen netwerk
	uitloopgebied (Gemeente Goes)

	bos / park
	camping
	sports
	molen
	uitzichtpunt
	museum

CONCLUSIES

- De Deltaweg maakt bij de Zandkreekdijk en in de Wilhelminapolder onderdeel uit van het recreatieve fietsnetwerk;
- Rondom Goes geldt het gebied rond de Deltaweg als onderdeel van het uitloopgebied van de stad, deels in combinatie met het natuurgebied langs de Schenge;
- De Zandkreekdijk, met zijn weidse uitzicht, is een recreatief rustpunt.

3 Beleid en ambities

Behalve de verbetering van de verkeerskundige doorstroming zijn er nog vele aspecten die een plek moeten krijgen bij de herstructurering van de Deltaweg. In dit hoofdstuk worden relevante eisen en handreikingen uit beschikbare beleidsdocumenten opgesomd. Ook worden niet in eisen vastgelegde ambities en wensen benoemd, zowel vanuit de provincie als vanuit andere overheden.

3.1 Provinciaal beleid

Een belangrijk uitgangspunt voor de inpassing van de Deltaweg en de eventuele andere ambities die daaraan te koppelen zijn, wordt gevormd door het provinciaal beleid. Hieronder worden de meest relevante beleidsstukken benoemd en wordt beschreven wat daarvan van toepassing is op de Deltaweg. Dit beleid wordt vervolgens meegenomen in de visie en richtlijnen die in hoofdstuk 6 beschreven worden.

OMGEVINGSVERORDENING EN OMGEVINGSVISIE

De Zeeuwse Omgevingsvisie (2023) en de Omgevingsverordening bieden enkele richtlijnen voor de omgang met belangrijke landschapselementen. Voor het gebied rond de Deltaweg worden de dijken, de Schenge, het Veerse Meer en de Oosterschelde als belangrijke landschappelijke structuren onderscheiden. Het is niet toegestaan om ingrepen te doen die deze elementen significant aantasten, het oppervlak ervan significant verminderen, of een significante aantasting geven aan de samenhang tussen deze structuren. Het ontwerp voor de Deltaweg dient dus zorgvuldig met deze landschapselementen om te gaan, anders past het niet binnen de bepalingen van de omgevingsverordening.

GROENBEHEERPLAN

In 2020 is het groenbeheerplan vastgesteld, wat loopt tot 2029. Een van de belangrijke pijlers in het document is om het wegbermbeheer meer te richten op het vergroten van biodiversiteit. Daarom is tegelijkertijd de Atlas Bermbeheer gepubliceerd, waarin potenties voor ecologisch beheer op de diverse wegtrajecten in kaart worden gebracht.

In deze atlas wordt de Zandkreekdijk benoemd als hoge-potentie-locatie voor ecologische bermbeheer, en dat geldt ook voor de aansluiting tussen de Deltaweg en de N255. Ook worden in dit document voorbeelduitwerkingen gedaan. Deze gaan niet specifiek over de Deltaweg, maar geven wel aan dat de provincie denkt aan een breed scala aan ecologische ingrepen in de wegbermen: grasland, ruigtes, poelen en bosschages worden genoemd.

Naast richtlijnen voor beheer omvatten deze documenten ook ideeën voor berminrichting per landschapstype. Zo word aangegeven dat voor het landschapstype waar de Deltaweg in valt (klein- of grootschalige nieuwanlandpolder) wegbeplanting

slechts mondjesmaat gewenst is, en dan alleen in de grootschalige polders. Beplanting zou, zoals rond de Deltaweg ook het geval is, voorbehouden moeten zijn aan de dijken.

ZEEUWSE BOSVISIE

De Zeeuwse Bosvisie is in 2020 vastgesteld en vormt een samenwerking tussen de provincie, de gemeenten in Zeeland, en andere stakeholders. In deze provinciale visie wordt vanuit een landschappelijke en ecologisch- ruimtelijke insteek bekeken waar bos kan worden toegevoegd. Dit bos kan bijdragen aan de verrijking van biodiversiteit, het vastleggen van CO₂, het versterken van landschapskarakteristiek en landschappelijke inpassing, en het versterken van recreatieve (uitloop-)mogelijkheden. De Zeeuwse Bosvisie gaat hierbij niet alleen over 'bos', maar spreekt zich ook uit over inheemse 'houtige

landschapselementen' als houtsingels, hagen, boomgaarden of elzenmeten.

In dit document is een uitgebreide analyse gemaakt van het Zeeuwse landschap, waarin ook aanbevelingen uit de Handreiking Landschap (2012) geland zijn. Op basis hiervan zijn zoeklocaties gedefinieerd waar ruimte voor bos gezocht kan worden, waarbij voor elk type zoeklocatie een voorbeelduitwerking gemaakt is hoe de ontwikkeling van bos een plek zou kunnen krijgen gekoppeld aan verschillende historische landschappelijke structuren. Dit heeft geleid tot de Stapelkaart van zoekgebieden (zie pagina 20).

De Deltaweg valt in meerdere typen zoekgebieden:

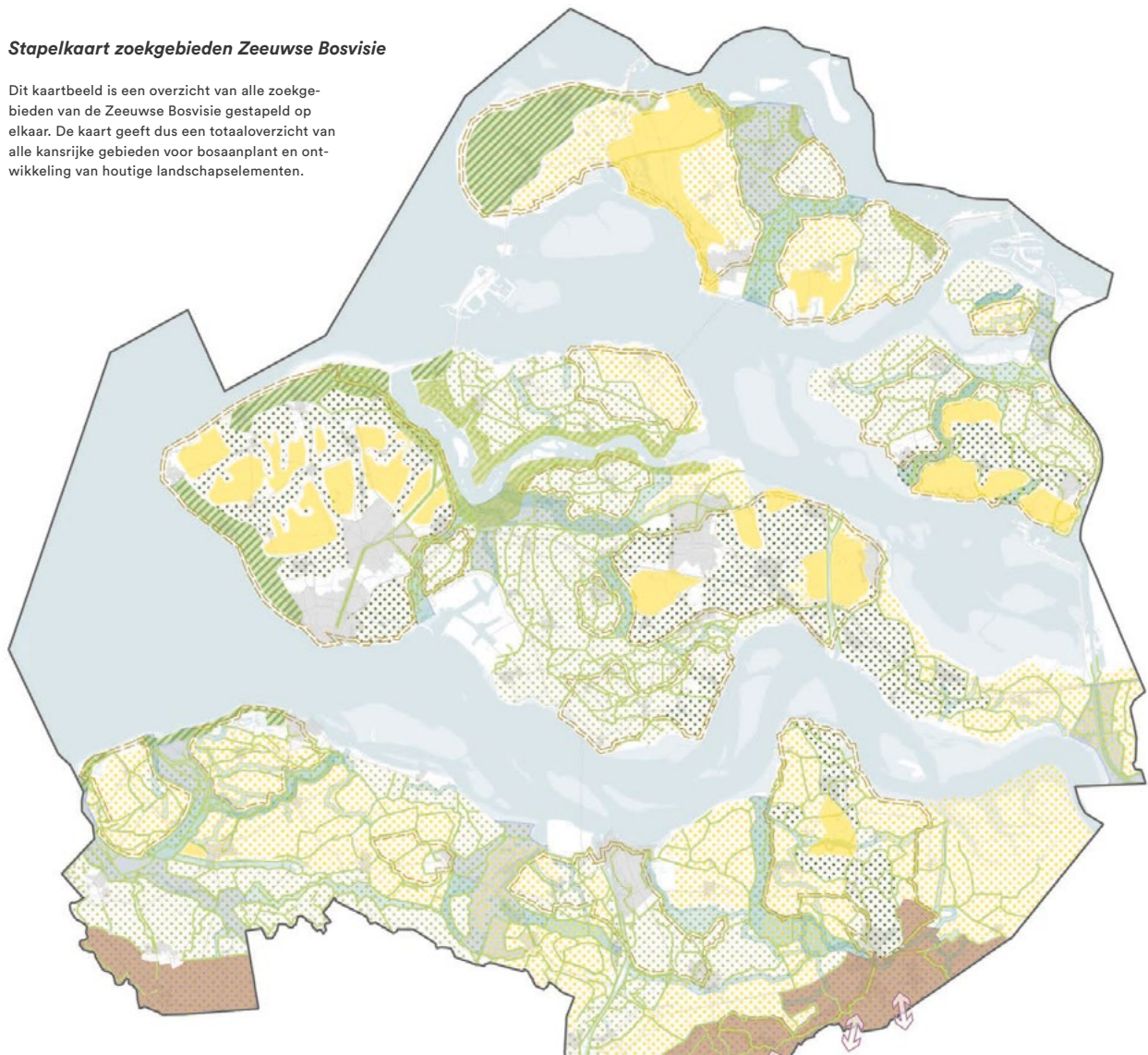
- Versterken kleinschaligheid: Nabij Goes kan het kleinschalige landschap met bossen en bomenrijen versterkt worden, wat zo dicht bij de stad ook de functie van recreatief uitloopegebied versterkt;



Inspiratie voor biodiverse beplanting in wegbermen, waarmee een ecologische verbinding langs de weg ontstaat. Overgenomen uit het Groenbeheerplan Provincie Zeeland.

Stapelkaart zoekgebieden Zeeuwse Bosvisie

Dit kaartbeeld is een overzicht van alle zoekgebieden van de Zeeuwse Bosvisie gestapeld op elkaar. De kaart geeft dus een totaaloverzicht van alle kansrijke gebieden voor bosaanplant en ontwikkeling van houtige landschapselementen.



Gebieden met een waardevolle openheid

- gebied met waardevolle, karakteristieke openheid

Versterk de kleinschaligheid

- (gedeeltelijke) verdichting middels beplanting gewenst

Zeeland dijkland

- landschappelijke dijken en verdwenen dijken - kans voor houtige beplantingen (maatwerk per locatie)

Structuurdragers van de weidse polders

- weids polderlandschap met kansen voor landschappelijke groenstructuren
- polders met karakteristieke weidsheid, kansen voor erfbeplantingen, wegbeplantingen
- kreekstructuur in de nieuwlandpolders

De geulpolders

- rand van een herkenbare historische eilandkern
- smalle, kronkelige geulpolder
- bredere voormalige zee-arm

Coulissen op het dekzand

- dekzandgebied met coulissenlandschap en bossen
- dekzandlandschap loopt door over de grens

De verbrede manteling

- versterken manteling kustzone
- versterken manteling afgesloten zee-arm

Stapelkaart zoekgebieden voor bosontwikkeling in Zeeland. Overgenomen uit de Zeeuwse Bosvisie.

- Zeeland Dijkenland: Rijbeplanting langs historische dijken aanbrengen of versterken. Op de historische dijken rond de Deltaweg staat al beplanting, hier kan bekeken worden of deze geoptimaliseerd kan worden met het oog op recreatieve of ecologische waarde.
- Structuurdragers van de weidse polders: De Wilhelminapolder wordt aangemerkt als weidse polderlandschap waarin, mits zorgvuldig afgewogen, kansen zijn voor groenstructuren als wegbeplantingen die de polderstructuur versterken. De andere polders rond de Deltaweg zijn iets minder grootschalig en weids, daar is ruimte voor meer beplantingstypen die aansluiten bij de verkaveling.
- Geulpolders en krekens: met beplanting herkenbaar maken van oude krekens en geulpolders waardoor historische eilandkernen herkenbaar worden. Dit geldt bij de Deltaweg voor de zone rond de Schenge, waar beplanting langs de oude kreek gecombineerd kan worden met ecologische doeleinden.
- Verbrede manteling: Versterken en uitbreiden van bestaande matelingsbossen nabij de kust en oude zee-armen, zoals rond het Veerse Meer.

Op basis van deze zoekgebieden en voorbeelduitwerkingen zal in de richtlijnen van dit ruimtelijk kwaliteitskader (zie hoofdstuk 6) worden uitgewerkt hoe rond de herstructurering van de Deltaweg uitwerking kan worden gegeven aan deze Bosvisie.

3.2 Ambities

Onder ambities verstaan we wensen en ideeën die niet in de hiervoor benoemde beleidsstukken zijn vastgelegd, maar waarvan wel bekeken wordt of deze meegenomen kunnen worden in het ontwerp van de Deltaweg. Deze kunnen afkomstig zijn van de provincie Zeeland, maar ook van andere overheden of overige stakeholders zoals de veiligheidsregio.

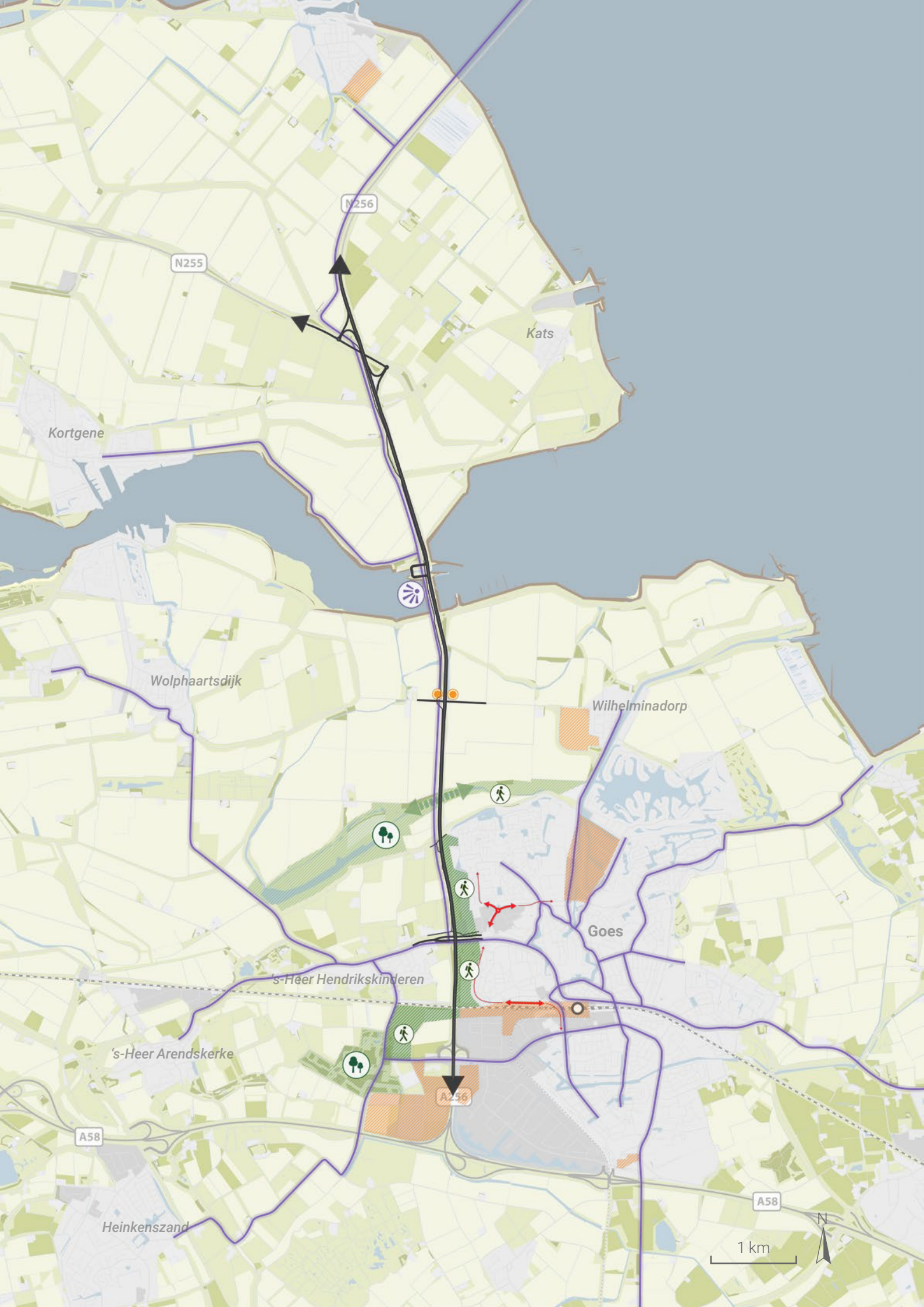
Bij de start van het Functioneel Ontwerp voor de herstructurering van de Deltaweg heeft een integrale sessie plaatsgevonden waarbij de gemeente Goes, de gemeente Noord-Beveland en de veiligheidsregio Zeeland een aantal uitgangspunten en ambities meegegeven hebben. In de EO-fase heeft een soortgelijke sessie plaatsgevonden met een brede groep medewerkers van de provincie Zeeland, waarmee ambities van diverse beleidsterreinen zijn opgehaald en aangescherpt. Hieronder worden deze ambities kort beschreven. Veel daarvan zijn ook terug te vinden op de kaart op pagina 22.

KLIMAATADAPTATIE

In het kader van klimaatadaptatie maatregelen wordt nog een besluit genomen over het belang van de Deltaweg als route is voor evacuatie en hulpverlening bij een overstroming. De eisen die hier wellicht uit voortvloeien worden in een later stadium van het project gespecificeerd en meegenomen.

Voor regen en droogte geldt dat regenwater goed van de weg af moet stromen. Bij voorkeur wordt dit water in de bodem geïnfiltreerd en niet naar het oppervlaktewater gevoerd, aangezien het oppervlaktewater vaak brak is. Eventueel te dempen watergangen dienen conform watertoets gecompenseerd te worden om voldoende waterberging in het oppervlaktewater te behouden.

In het kader van hittestress is vanuit de recente 3-30-300-norm de wens om 30% schaduw te hebben op veelgebruikte fiets- en wandelroutes. De fietsroute langs de Deltaweg is zo'n route. Deze beschaduwing hoeft niet gelijkmatig over de gehele weg verdeeld te zijn, en kan dus aangepast worden aan het landschap conform de Bosvisie. Met name bij recreatieve rustpunten zou schaduw gewenst zijn.



BIODIVERSITEIT

In het kader van biodiversiteit gaat de ambitie vooral over de verbinding ter hoogte van de Schenge. Hier is het wenselijk om een goede doorstroming van water mogelijk te maken, en te zorgen voor zowel een nattere als een drogere faunapassage, waarbij de droge passage groot genoeg moet zijn voor reeën. Hierdoor wordt er voor verschillende diersoorten een verbinding onder de Deltaweg gecreëerd.

RECREATIE

In het hoofdstuk recreatie werd al gemeld dat de Zandkreekdijk onderdeel is van het recreatief fietsnetwerk. In het kader van het Rondje Veerse Meer wordt hier een kans gezien voor een rustpunt, wellicht met watertappunt. Ook werd al gemeld dat de gemeente Goes aan een uitloopgebied van de stad werkt nabij de Deltaweg, waarbij natuurgebied de Schenge en het Poelbos worden meegenomen. Dit is in lijn met de Bosvisie.

Legenda

-  hulpverleningsroute
-  hoofdfietsnetwerk
-  uitzichtpunt veerse meer
-  recreatief uitloopgebied
-  natuurgebied
-  natuurverbinding
-  verbetering wegen (Ringbaan-West en Ronda Gosaplein)
-  halte busnetwerk
-  nieuwbouw woningen / bedrijven

FIETSNETWERK

Zowel de provincie Zeeland als de gemeente Goes hebben veel aandacht voor hun hoofdfietsnetwerk, wat in dit geval hoofdzakelijk gericht is op de inwoners en minder op recreanten. Het fietspad langs de Deltaweg is hier een belangrijk onderdeel van, dit is een doorfietsroute van Noord-Beveland en Zierikzee richting Goes. Deze fietsroute moet zo comfortabel mogelijk zijn. Verlichting is hierbij normaal gesproken een uitgangspunt, maar dit geldt niet als eis voor Deltaweg aangezien die in het open landschap ligt.

VERKEER

De veiligheidsregio vraagt aandacht voor de functie van de Deltaweg als belangrijke hulpverleningsroute, waarvoor een goede doorstroming vereist is. In het verlengde van de aanpak van de Deltaweg werkt gemeente Goes aan twee belangrijke wegverbeteringen in de stad Goes die van invloed zijn op het verkeer dat van/naar de Deltaweg rijdt.

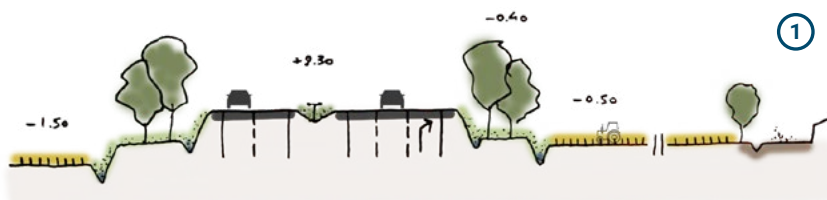
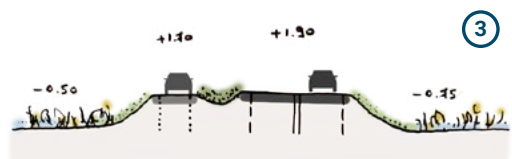
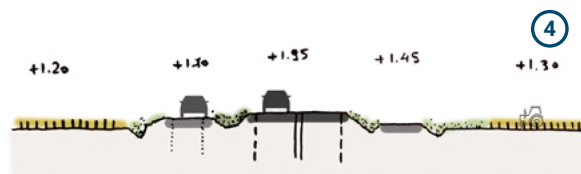
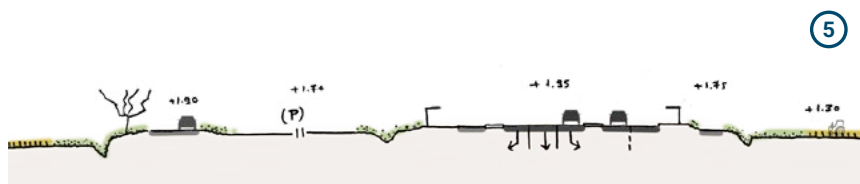
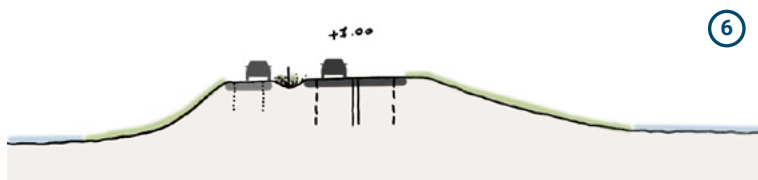
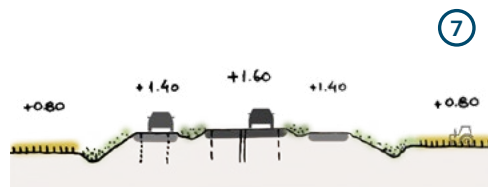
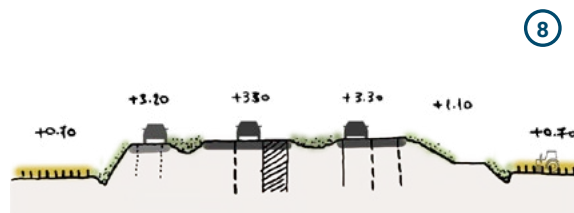
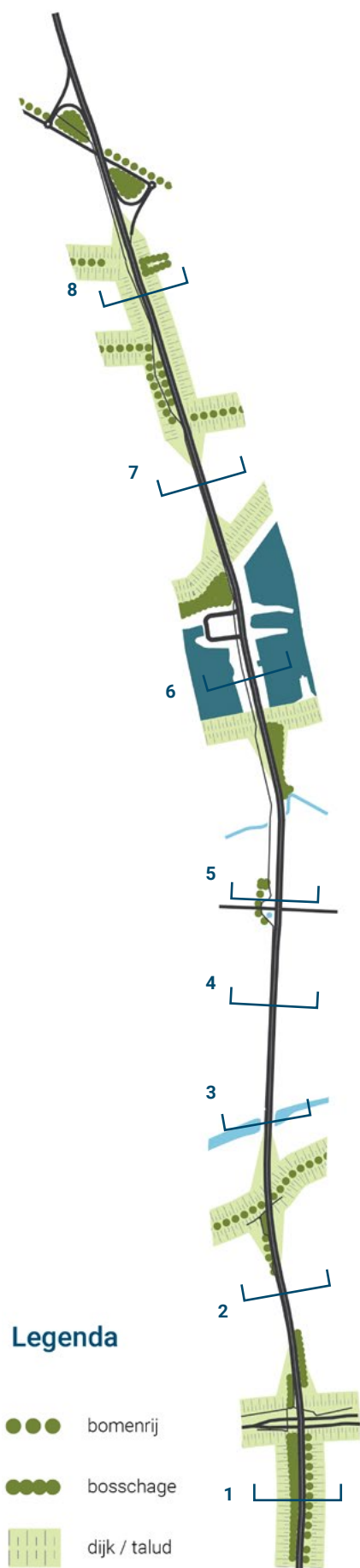
In het kader van openbaar vervoer worden de huidige reistijden en overstapmogelijkheden van bussen die over de Deltaweg rijden zo goed mogelijk behouden. Indien mogelijk worden optimalisaties gezocht voor comfort bij bushaltes en voor de verbetering van de verkeersveiligheid met invoegende bussen.

WONINGBOUW

Nabij de Deltaweg zijn een aantal nieuwbouwlocaties gepland, die invloed zullen hebben op het verkeer richting de Deltaweg. Bij Goes zijn dit meerdere locaties, zoals het haven- en stationsgebied. Ook wordt gewerkt aan nieuwbouw bij Wilhelminadorp en bij Colijnsplaat.

OVERIG

Tot slot bestaat de wens om bij de keuzes voor beplantingstypen en -locaties niet alleen te kijken naar landschap, biodiversiteit, hitte en recreatie, maar om ook geluid en wind in de afweging mee te nemen.



4 Typologie van de Deltaweg

In de vorige hoofdstukken zijn de kwaliteiten en ambities voor de omgeving van de Deltaweg geanalyseerd. Het onderstaande hoofdstuk zoomt een stukje in, en beschouwt de Deltaweg an sich. Hierbij wordt beschreven hoe de Deltaweg momenteel is ingepast in het landschap, en wat daarvan de grote kwaliteiten (en eventuele diskwaliteiten) zijn. Deze analysewijze is overgenomen uit de *Visie Ruimtelijke Kwaliteit Zee en Delta* van Rijkswaterstaat.

4.1 Ligging en inpassing Deltaweg

De kaart en de profielen op pagina 24 laten zien hoe de Deltaweg in het omliggende landschap ligt. Hoewel de weg op een paar plaatsen wordt omzoomd door beplantingen of verhoogd is aangelegd, voert een open ligging in een weids polderlandschap de boventoon voor de wijze waarop de Deltaweg ingepast is.

Dit past ook bij de inpassing van andere wegen in Zeeland, zoals beschreven in de *Visie Ruimtelijke Kwaliteit Zee en Delta*. Kenmerkend voor Zeeuwse wegen is dat de landschapsbeleving, en ook de beleving van kruisende structuren zoals dijken, de boventoon voert in de beleving vanaf de weg.

KERNKWALITEITEN

- De Deltaweg ligt in het open polderlandschap, met name in de Wilhelminapolder, met weidse zichten;
- Over grote delen van de Deltaweg volgt de weg de landschappelijke lijnen;
- Kruisingen met dijken gebeuren op dijkkruinhoogte, waardoor deze landschappelijke lijnen niet doorsneden worden en de landschappelijke beleving vanaf de weg versterkt wordt;
- Ontbreken van geleiderails of andere afscheidingen versterkt weidse beleving vanaf de weg;

- Terughoudendheid in bebording, geleiderails en verhoging t.o.v. omliggende landschap zorgen dat de weg niet bovenmatig opvalt in het landschap.

HIGHLIGHTS

- Zandkreeksdam met weids zicht over de Oosterschelde en het Veerse Meer;
- Herkenbare kruisingen met dijken, m.n. de dijk langs de Wilhelminapolder (wegvak 2) en de dijken in Noord-Beveland (wegvak 6-7);
- Kruising met de Schenge.

DISKWALITEITEN

- Matige adressering van Goes aan de weg. De stad laat zich richting de Deltaweg alleen zien met een bedrijfsloods en de rand van een woonwijk, en heeft geen aantrekkelijk gezicht naar de weg;
- Vele bebording op Zandkreeksdam geeft ruimtelijk een rommelig beeld;
- Doorsnijding van de Schenge met een zeer beperkte (ecologische) verbinding ter weerszijde.



4.2 Detailbeschrijving kruisingen

's-Heer Hendrikskinderendijk (N664)

De kruising tussen de Deltaweg en de 's-Heer Hendrikskinderendijk is de grootste kruising langs de Deltaweg. De grootste verkeersstroom loopt hier vanaf het zuiden (A256) naar het oosten, richting Goes (en omgekeerd). Via deze kruising komen ook veel fietsers vanuit (noord-) westelijke richting Goes binnen. Behalve de grote wegen komen bij deze kruising ook parallelwegen vanuit het westen, noorden en oosten samen.

CONCLUSIES UIT LANDSCHAPSANALYSE

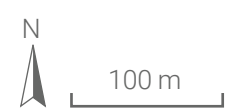
- De 's-Heer Hendrikskinderendijk is een historische dijk van de Goese Polder, maar hij heeft geen waterkerende status meer;
- Ten zuidoosten van de kruising ligt een rijksmonument: een vrijstaande villa met adres 's-Heer Hendrikskinderendijk 118 (oranje gebouw in de kaart op pagina 26);
- De 's-Heer Hendrikskinderendijk is als ecologische verbinding onderdeel van het natuurwerk.
- De 's-Heer Hendrikskinderendijk is onderdeel van een recreatieve wandelroute. Het recreatieve fietsknooppuntennetwerk ligt hier niet;
- Wel zijn zowel de 's-Heer Hendrikskinderendijk als de Deltaweg in noordelijke richting onderdeel van het hoofdfietsnetwerk;
- De gemeente heeft de ambitie om het gebied tussen de Deltaweg en de bebouwing van Goes te benutten als uitloopgebied van de stad;
- Aan meerdere kanten liggen woningen of bedrijven nabij de kruising.

KERNKWALITEITEN

- De N664 ligt op de historische dijk, en ook op hoogte van de oude dijkkruijn. Dit zorgt dat de dijk, ondanks de brede weg, nog steeds herkenbaar is;
- Contrast tussen de Deltaweg aan zuidzijde van de kruising (tussen de bomen) en aan noordzijde (weids landschap).

DISKWALITEITEN

- Fietstunnel onder de Deltaweg is klein en donker, en biedt daardoor geen prettige beleving voor fietsers;
- Deze kruising fungeert als entree van Goes, maar de stad heeft geen aantrekkelijk gezicht richting de Deltaweg;
- Aansluitingen naar parallelwegen met extra verkeerslichten maken de kruising, met name aan de westzijde, wat onoverzichtelijk. Dit geeft ook een enigszins rommelig ruimtelijk beeld.



Langeweg

De kruising tussen de Deltaweg en de Langeweg ligt midden in de Wilhelminapolder. Dit is de enige locatie waar verkeer uit Wolphaartsdijk en Wilhelminadorp de Deltaweg op kan rijden, of de Deltaweg kan kruisen. Met de nieuwbouwplannen bij Wilheminadorp zal deze verkeersstroom waarschijnlijk toenemen. De grootste verkeersstroom loopt echter van noord naar zuid. Het belang van de kruising in het verkeerssysteem van de polder blijkt ook uit de carpoolplaats en de bushalte, die beide op deze centrale plek zijn aangelegd.

CONCLUSIES UIT LANDSCHAPSANALYSE

- Zowel de Langeweg als de Deltaweg volgen de rechte verkavelingsstructuur van de Wilhelminapolder;
- 400 meter ten westen van de kruising ligt het verdrongen dorp Hongersdijk. Op ongeveer dezelfde locatie is nu Roodewijk gebouwd, een dorpje wat onlosmakelijk verbonden is met de geschiedenis van de Wilhelminapolder;
- Direct naast de kruising ligt een kleine poel met een ecologische functie;
- De fietsroute langs de Deltaweg is onderdeel van het recreatieve knooppuntennetwerk én van het hoofdfietsnetwerk;
- Bij de bushalte halteren snelbussen voor reizigers vanuit Wolphaartsdijk en Wilhelminadorp;
- Er ligt één woning met bedrijf direct naast de kruising, aan de noordwestzijde.

KERNKWALITEITEN

- Doordat zowel de Langeweg als de Deltaweg de rechte verkavelingsstructuur van de Wilhelminapolder volgen, passen ze goed in het landschap;
- Kruising ligt zeer open in het landschap, wat de beleving van de weidse polder vanaf de weg ten goede komt.

DISKWALITEITEN

- Open ligging maakt de kruising ook onbeschut voor reizigers die wachten op een bus, of voor fietsers die wachten om over te steken, wat een negatieve landschappelijke beleving is;
- Open ligging zorgt dat het verkeer en de verkeerslichten van grote afstand zichtbaar zijn.



Zandkreekdam

De Zandkreekdam sloot in 1961 de voormalige zeearm de Zandkreek af. Nu scheidt de dam het Veerse Meer van de Oosterschelde. De Deltaweg volgt deze dam en overbrugt daarbij de Zandkreeksluis. Hiervoor zijn twee bruggen beschikbaar die afwisselend gebruikt worden, afhankelijk van het schutten van schepen in de sluis.

CONCLUSIES UIT LANDSCHAPSANALYSE

- De Zandkreekdam is historisch significant als onderdeel van de Deltawerken;
- Aan beide zijden van de dam ligt een Natura2000-gebied: het Veerse Meer en de Oosterschelde;
- De fietsroute over de Zandkreekdam is onderdeel van het recreatieve knooppuntennetwerk, het Rondje Veerse Meer én van het hoofdfietsnetwerk;
- Aan noordzijde van de sluis liggen enkele woningen langs de Deltaweg.

KERNKWALITEITEN

- Weids uitzicht over het water aan beide zijden van de dam;
- Deltaweg volgt de kaarsrechte lijn van de dam, ook even ten zuiden en ten noorden daarvan;
- Het rust- en informatiepunt voor fietsers en wandelaars nodigt uit tot een korte stop om van het uitzicht te genieten.

DISKWALITEITEN

- Veel bebording aanwezig om de verkeerssituatie met de parallelbrug te duiden, wat het weidse zicht doorbreekt;
- Beide beweegbare bruggen hebben een zeer verschillend ontwerp en vormen daardoor niet één geheel bij het sluizencomplex.

Oost Westweg (N255)

De aansluiting op de Oost Westweg is momenteel al ongelijkvloers. Via deze afrit kan verkeer vanaf de Deltaweg Noord-Beveland bereiken, en vice versa.

CONCLUSIES UIT LANDSCHAPSANALYSE

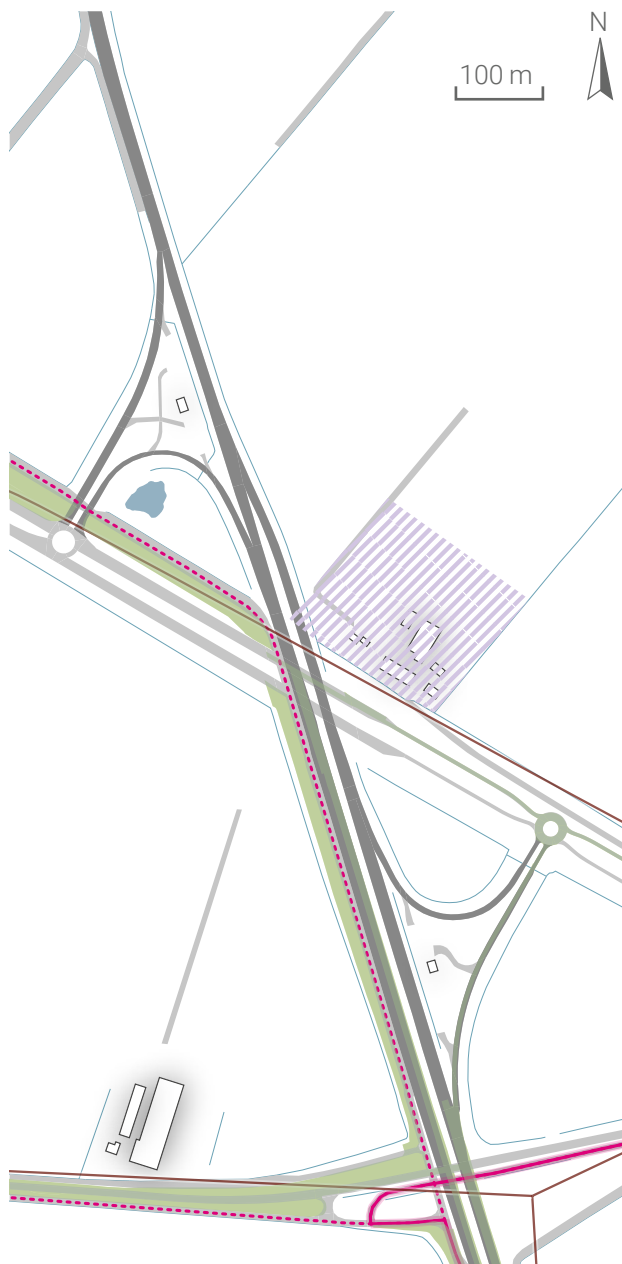
- De Oost Westweg volgt een historische dijk, welke voor een deel ook nog actief is als regionale kering. Even ten zuiden van de aansluiting ligt ook de Deltaweg op een nog actieve regionale kering;
- Direct ten noordoosten van de aansluiting ligt een archeologische locatie van hoge waarde;
- De historische dijken, dus ook de dijktafsluitingen van de Oost Westweg, zijn als ecologische verbinding onderdeel van het natuurnetwerk;
- De parallelweg langs de Deltaweg is onderdeel van het recreatieve wandelnetwerk.

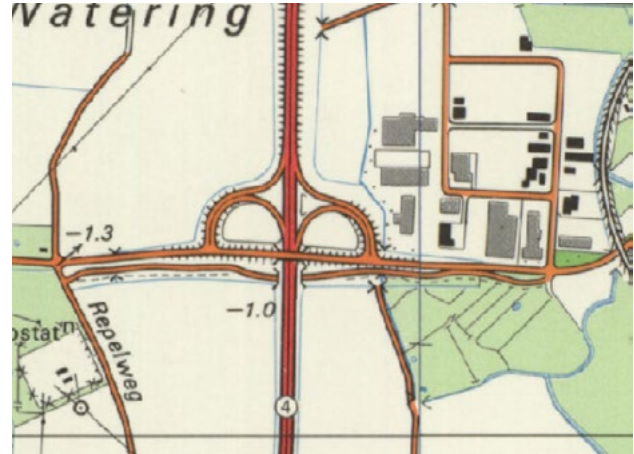
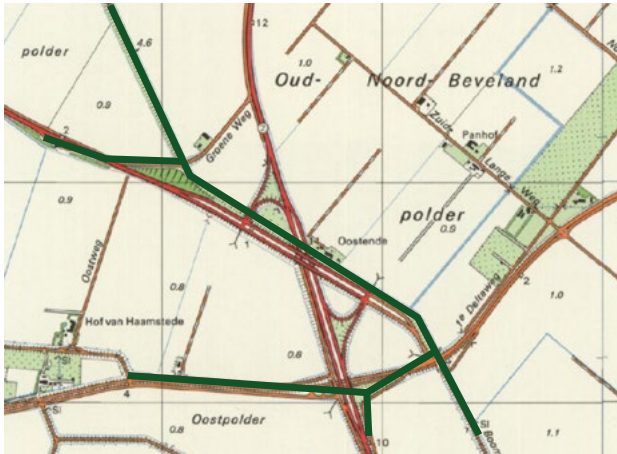
KERNKWALITEITEN

- Zowel de Oost Westweg als de Deltaweg volgen de landschappelijke lijnen van de historische dijken;
- Aansluiting ligt open in het landschap, met kleine bosschages binnenin de bochten, passend bij Zeeuwse infrastructuur (zie paragraaf 5.1);
- Viaducten zijn erg rank vormgegeven en geven daarmee een open uitstraling passend bij het landschap (zie paragraaf 5.1).

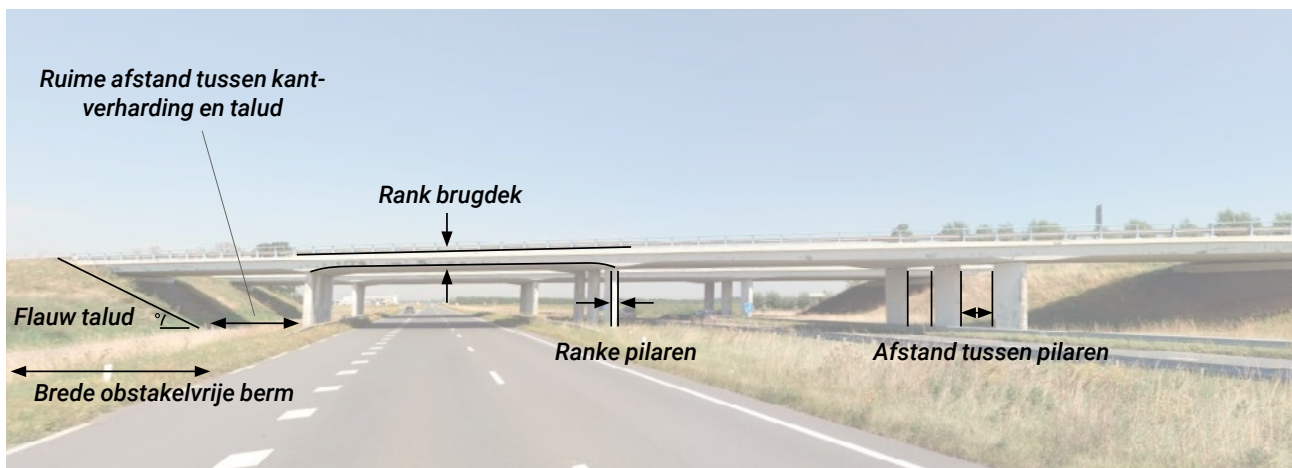
DISKWALITEITEN

- Open ligging maakt de benzinestations, inclusief hun reclame, van afstand zichtbaar.





Positie van de aansluiting met de N255 (links) en aansluiting De Poel (rechts) ten opzichte van landschapslijnen, gezien op de topografische kaart van 1990. Op de kaart links zijn de historische dijken weergegeven, waar de wegen zich naar voegen.



Vormgeving van het wegprofiel en van viaducten ter plaatse van de aansluiting met de N255 (boven) en aansluiting De Poel (onder). Foto's afkomstig van Streetsmart/Cyclomedia.

5 Referentiestudie Zeeuwse wegen

Ten behoeve van het ontwerp van de Deltaweg wordt in deze paragraaf bekeken hoe soortgelijke wegen, aansluitingen en kunstwerken in Zeeland doorgaans worden vormgegeven. Door hierop aan te sluiten met het ontwerp voor de Deltaweg wordt zorggedragen dat de Deltaweg past in het wegbeeld van de Zeeuwse wegen. In de referentiestudie worden de bestaande ongelijkvloerse kruisingen langs de Deltaweg bekeken, die de meest directe bron van inspiratie vormen. Ook zijn andere situaties in Zeeland bestudeerd, waar deze situaties overeenkomen met de opgave voor de Deltaweg.

5.1 Ongelijkvloerse aansluitingen

Deltaweg - bestaande aansluitingen

Op pagina 32 zijn de bestaande ongelijkvloerse aansluitingen van de Deltaweg weergegeven en kort geanalyseerd. Het gaat hier om de aansluiting met de N255 op Noord-Beveland en de aansluiting De Poel in Goes, even ten zuiden van het plangebied van de aanstaande herstructurering.

KERNKWALITEITEN

- Brede obstakelvrije buitenbermen, zo veel mogelijk zonder geleiderail (bij de N255 zelfs ter plaatse van het viaduct zonder geleiderail). Dit geeft een heel weidse wegbeleving met zicht op het polderlandschap;
- Open, ranke viaducten versterken dit weidse gevoel;
- Bomen maskeren de hoogteverschillen en passen binnen grotere beplantingsstructuren;
- In beide gevallen wordt de Deltaweg onder de kruisende weg door geleid, wat continuïteit geeft aan het wegbeeld van de Deltaweg;
- De wegen rondom de kruising met de N255 voegen zich naar bestaande landschappelijke lijnen;

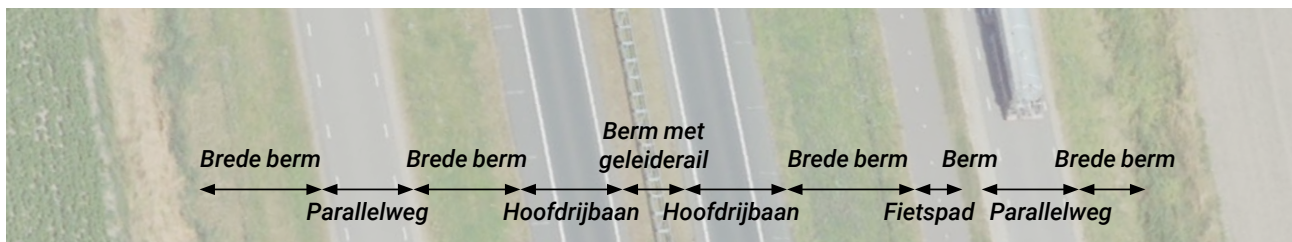
- Relatief krappe bochten geven de aansluiting een compacte vormgeving, zonder daarbij het gevoel van ruimtelijkheid te verliezen. Dat gevoel wordt verkregen door flauwe taluds en obstakelvrije buitenbermen met weids zicht.

HIGHLIGHTS

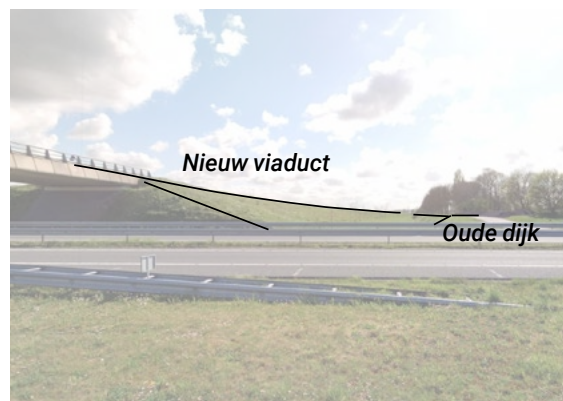
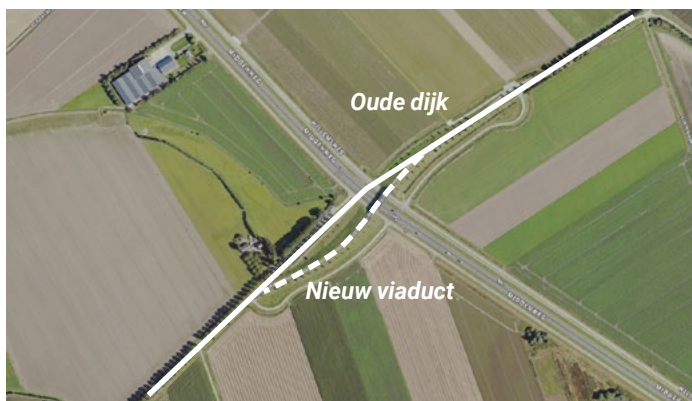
- Het viaduct van de N255 is bijzonder licht vormgegeven door de kruisende weg te scheiden in twee afzonderlijke viaducten en zeer brede bermen onder de viaducten aan te houden.

DISKWALITEITEN

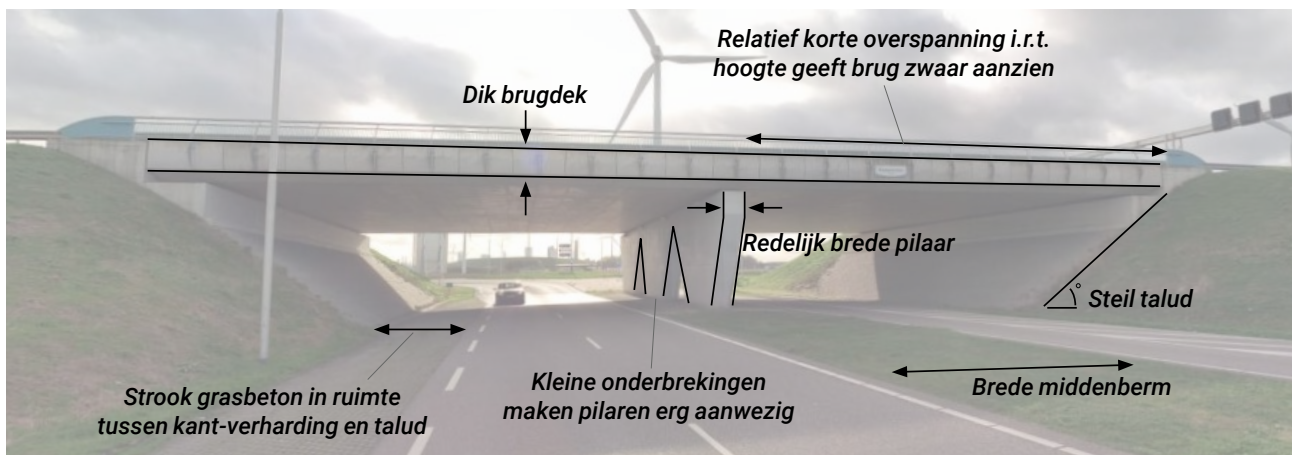
- Aansluiting De Poel is aangelegd zonder relatie met historische landschappelijke lijnen. Bij de aanleg is het gehele landschap grootschalig omgevormd.



Wegprofiel van de vernieuwde N61 Terneuzen-Oostburg.



Kruising tussen de N61 en de Oranjedijk tussen IJzendijke en Schoondijke. Foto's afkomstig van Streetsmart/Cyclomedia.



Ongelijkvloerse aansluitingen langs de N62 (voorbeeld: aansluiting Terneuzen/Zaamslag). Foto afkomstig van Streetsmart/Cyclomedia.

N61

Bovenaan op de tegenoverliggende pagina worden afbeeldingen getoond van de vernieuwde N61 Terneuzen-Oostburg: een wegprofiel en een kruising met een historische dijk.

KERNKWALITEITEN

- Brede obstakelvrije buitenbermen, zowel tussen de hoofdrijbaan en de parallelweg als aan de buitenzijde van de parallelweg. Dit geeft een heel weidse wegbeleving met open zicht op het polderlandschap;
- De weg wordt niet begeleid door bomen, dat blijft voorbehouden aan dijken;
- De weg ligt ongeveer op niveau van het omliggende maaiveld en vormt daarmee dus geen obstakel in het weidse polderlandschap;
- Bij de kruising met de Oranjedijk is het nieuwe talud naar het viaduct naast de dijk gelegd. Zo blijft de historische dijk incl. oorspronkelijke hoogte behouden.

DISKWALITEITEN

- Fietspad ligt tussen hoofdrijbaan en parallelweg in, waardoor (recreatieve) fietsers tussen de auto's fietsen en niet direct naast het weidse polderlandschap.

N62

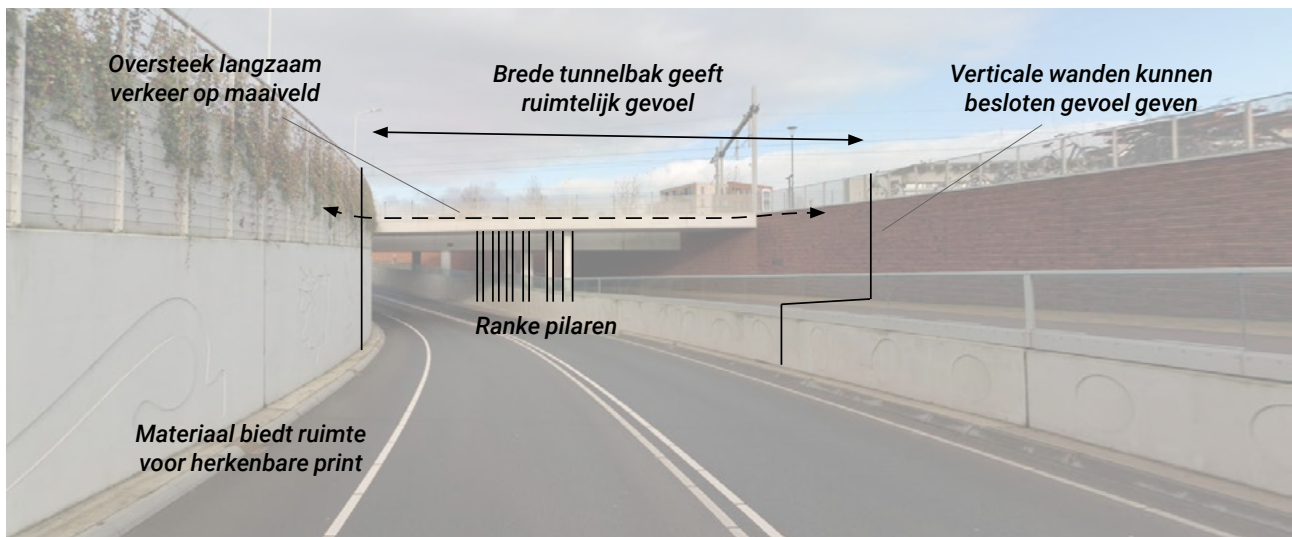
Onderaan op de tegenoverliggende pagina worden afbeeldingen getoond van een ongelijkvloerse aansluiting langs de vernieuwde N62 tussen de Westerscheldetunnel en de Belgische grens.

KERNKWALITEITEN

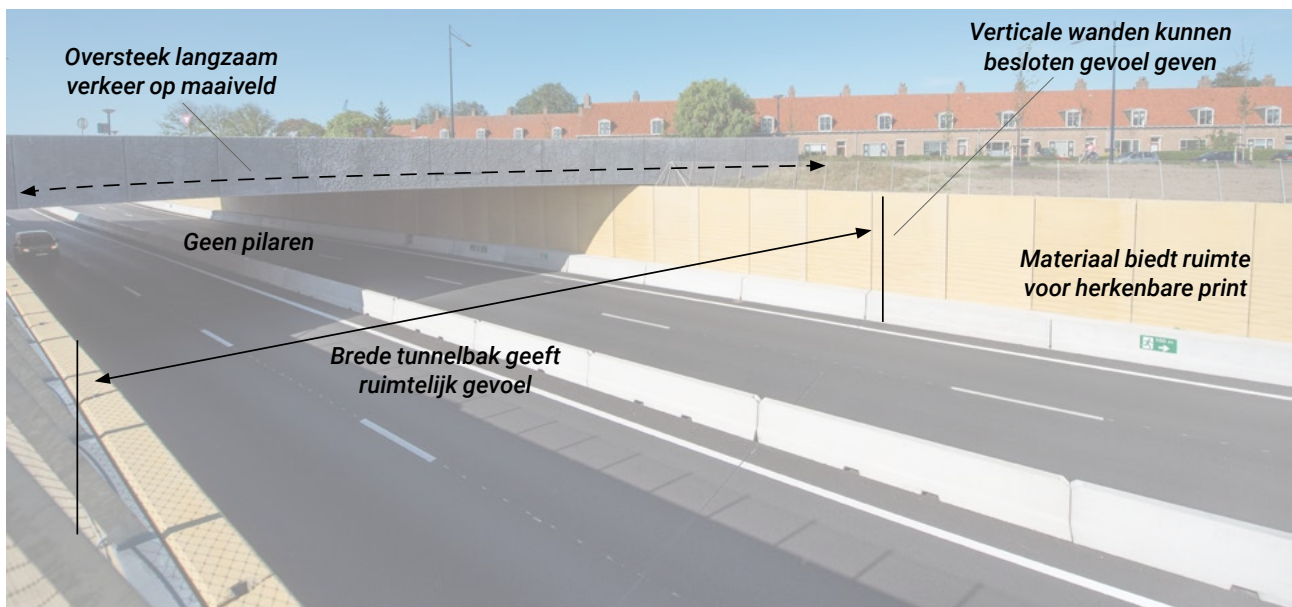
- Brede obstakelvrije buitenbermen met flauwe grastaluds zorgen dat de weg aansluit op het weidse landschap en hierop uitzicht biedt;
- De weg wordt niet begeleid door bomen, dat blijft voorbehouden aan dijken;
- Vormgeving van aansluitingen met ruime bochten weerspiegelt het weidse landschap.

DISKWALITEITEN

- Gebrek aan beplanting rondom de taluds zorgt dat de hoge weg sterk zichtbaar is vanuit de omgeving;
- Brede pilaren en dik brugdek geven de viaducten een erg zwaar aanzien. Dit wordt versterkt door de steile taluds onder het viaduct. Dit zorgt voor een besloten ervaring die haaks staat op het weidse landschap;
- Wegen zijn niet gericht op historische landschappelijke lijnen.



Onderdoorgang Terwellegang nabij station Goes. Foto afkomstig van Streetsmart/Cyclomedia.



Ingraving van de N31 bij Harlingen. Foto van Haskoning.



Onderdoorgang in de N237 bij Soesterberg. Foto afkomstig van Streetsmart/Cyclomedia.

5.2 Onderdoorgangen

In de provincie Zeeland zijn geen referenties te vinden van onderdoorgangen in een vergelijkbare situatie als bij de Deltaweg. De onderdoorgang die qua context het meest gelijkend is, is de Terwellegang in Goes. Daarom worden op deze pagina ook twee andere onderdoorgangen in Nederland benoemd, die te zien zijn op de foto's op pagina 36: de N31 bij Harlingen en de N237 bij Soesterberg.

Terwellegang Goes

KERNKWALITEITEN

- Brede tunnelbak en ranke vormgeving viaduct zorgen voor relatief open wegebeleving in onderdoorgang;
- Voetgangersbrug over tunnelbak voegt zich naar omgeving voor een uitnodigende oversteek. Deze oversteek is op maaiveld waardoor het geen barrière is voor langzaam verkeer;
- Aangename en herkenbare materialisatie van de wanden van de tunnelbak.

DISKWALITEITEN

- Verticale wanden geven tunnelbak snel een besloten gevoel, wat gecompenseerd wordt door de breedte van de onderdoorgang;
- Materialen zorgen voor herkenbaarheid van de onderdoorgang, maar door keuze van veel verschillende materialen (twee verschillende betonprints, één zijde aangevuld met klimplanten en de andere zijde juist met baksteen) komt de herkenbaarheid niet goed uit de verf.

N31 Harlingen

KERNKWALITEITEN

- Verdiepte ligging maakt vier kruisingen mogelijk waarbij de kruisende weg op maaiveldniveau blijft, waardoor de barrièrewerking van de N31 voor met name langzaam verkeer sterk verkleind wordt;
- Brede tunnelbak zorgt voor redelijk weidse beleving, ondanks rechte wanden met hoge hekwerken;
- Zeer herkenbare materialisatie geeft Harlingen een gezicht naar de N31;
- Materialisatie met enkele duidelijk onderscheiden materialen (gele zijwanden, donkere viaducten, lichte barriers en standaard-asfalt) geeft rustig beeld.

DISKWALITEITEN

- Verticale wanden geven tunnelbak snel een besloten gevoel, wat gecompenseerd wordt door de breedte van de onderdoorgang.

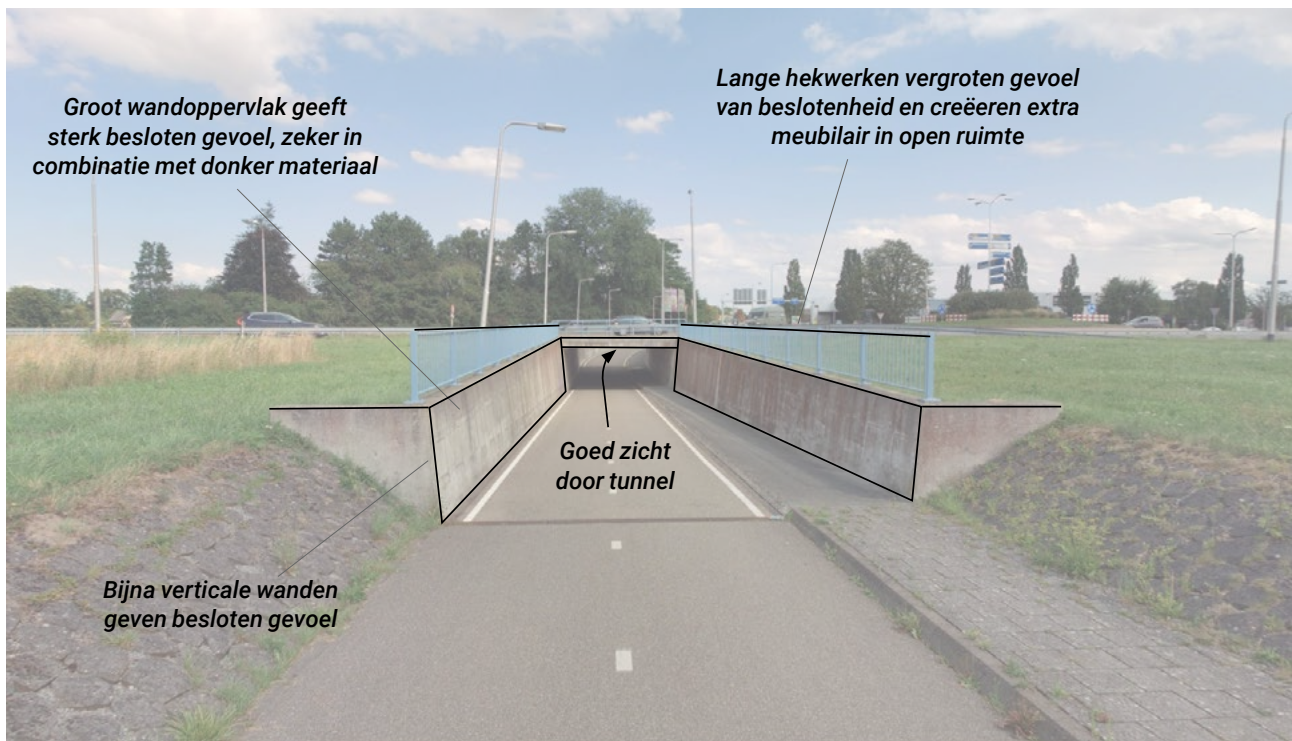
N237 Soesterberg

KERNKWALITEITEN

- Verdiepte ligging maakt twee kruisingen mogelijk waarbij de kruisende weg op maaiveldniveau blijft, waardoor de barrièrewerking van de N237 voor met name langzaam verkeer sterk verkleind wordt;
- Verlaging met groene taluds geeft weidse en groene beleving vanuit de verdiepte weg;
- Groene taluds versterken landelijke en bosrijke beleving van de omgeving van Soesterberg.

DISKWALITEITEN

- Hoge hekwerken bovenaan taluds doen afbreuk aan het open uiterlijk van de verlaging.



Fietstunnel bij de rotonde N258-N290 nabij Hulst. Foto afkomstig van Streetsmart/Cyclomedia.



Fietstunnel bij de kruising tussen de Westerstraat en de Ringbaan West in Goes. Foto afkomstig van Streetsmart/Cyclomedia.

5.3 Fietstunnels

Fietstunnel Hulst

Zie op pag. 38 een foto van de fietstunnel die Provincie Zeeland in 2013 heeft aangelegd bij de rotonde N258-N290 in Hulst.

KERNKWALITEITEN

- Rechte ligging met goed doorzicht door de tunnel geeft de tunnel een sociaal veilig gevoel.

DISKWALITEITEN

- Donkere materialisatie geeft de tunnel een extra donker aanzien;
- Grote lengte van betonwanden bij de hellingen geeft de tunnel een zeer besloten en stenig aanzicht, wat in schril contrast staat met de weidse ruimte eromheen. Deze beslotenheid verkleint het gevoel van veiligheid;
- Tunnelwanden zijn bijna verticaal en geven daarmee een tamelijk besloten gevoel;
- Betonwanden maken lange hekken noodzakelijk;
- Veelheid aan materialen (beton, zetsteen, lange hekwerken) geven rommelig beeld.

Fietstunnel Goes

Zie op pag. 38 een foto van de fietstunnel die Gemeente Goes in 2012 heeft aangelegd in de Westerstraat.

KERNKWALITEITEN

- Rechte ligging met goed doorzicht door de tunnel geeft de tunnel een sociaal veilig gevoel, ondanks relatief grote lengte t.o.v. de tunnel in Hulst;
- Lichte materialisatie geeft tunnel een relatief licht aanzien;
- Grastaluds geven inrijden van de tunnel een vriendelijk en landschappelijk aanzien, en beperken het besloten gevoel waardoor de sociale veiligheid vergroot wordt;
- Zo min mogelijk gebruik van beton voelt minder stenig, is duurzaam en verminderd noodzaak voor plaatsing van hekjes die als meubilair sterk opvallen.

DISKWALITEITEN

- Tunnelwanden zijn bijna verticaal en geven daarmee een tamelijk besloten gevoel;
- Licht, glad beton is gevoelig voor graffiti.

5.4 Conclusies

- De ruime landschapsbeleving is belangrijk in Zeeuws wegontwerp. Deze wordt zo veel mogelijk gewaarborgd door obstakelvrije buitenbermen. Ook veel viaducten, tunnels en aansluitingen zijn opvallend ruim opgezet om deze beleving te versterken;
- Rond de Deltaweg en de A58 zijn aansluitingen, en dan met name de taluds, ingeplant met boomgroepen. Zo worden de auto's op de verhoogde weg aan het oog onttrokken. Overige beplanting langs de weg komt vrijwel niet voor;
- Dijken worden regelmatig opgenomen in nieuwe structuren. Langs de N61 is te zien dat tegenwoordig, wellicht uit historische overwegingen, soms wordt besloten om nieuwe ingrepen juist naast een historische dijk te positioneren in plaats van op de dijk;
- Onderdoorgangen en tunnels kunnen op verschillende wijzen vormgegeven worden, en bieden daarbij kansen om de ruimtelijke beleving van het landschap te versterken, en door met materiaalkeuzes de herkenbaarheid van de weg (of de naastliggende kern) te versterken.

6 Visie, kader en richtlijnen

In dit hoofdstuk worden de kenmerken van de Deltaweg en zijn omgeving samengebracht met de bevindingen uit de referentiestudie, het beleid en de opgehaalde wensen en ambities, en de richtlijnen voor Zeeuwse rijkswegen uit de *Visie Ruimtelijke Kwaliteit Zee en Delta* van Rijkswaterstaat. Hieruit volgt de ruimtelijke visie voor de Deltaweg, die verder wordt ondersteund door richtlijnen. Deze worden opgesteld op verschillende schaalniveaus, zodat onderscheiden kan worden in welke fase van het ontwerpproces bepaalde richtlijnen van toepassing zijn.



6.1 Visie herstructurering Deltaweg

De ruimtelijke visie voor de herstructurering van de Deltaweg is vervat in de onderstaande vier punten. Deze zijn grotendeels gebaseerd op de pijlers van de Visie Ruimtelijke Kwaliteit voor de Zeeuwse Rijkswegen, met kleine aanpassingen om deze specifiek te maken voor de Deltaweg. Hierdoor past de visie voor de Deltaweg naadloos bij de visie op omliggende grote wegen.

1. DE LANDSCHAPPELIJKE OMGEVING DOMINEERT, MET EEN LEESBARE IDENTITEIT

Voor de weggebruiker van de Deltaweg moet het landschap de wegbeleving domineren. Het weidse zicht over de polders en grotere wateren is hierin zeer belangrijk. Daarnaast moeten landschapselementen ‘leesbaar’ zijn, dat wil zeggen duidelijk zichtbaar en herkenbaar zijn voor de weggebruiker. Dit geldt bijvoorbeeld voor historische dijken, maar ook voor de Schenge als historische kreek.

2. DE INRICHTING VAN HET WEGLANDSCHAP IS HERKENBAAR, SAMENHANGEND EN CONTINU

De vormgeving van de weg over de gehele lengte van de Deltaweg, vanaf de A58 tot aan de Zeelandbrug, is eenduidig en herkenbaar. Dit gaat om de weginrichting, de kunstwerken, en wegmeubilair. Deze eenduidigheid levert een rustig wegbeeld op. Daardoor eist het wegbeeld zelf niet te veel aandacht op, en domineert het landschap het wegbeeld.

3. DE DELTAWEG IS RUIMTELIJK ONDERGESCHIKT AAN KRUISENDE STRUCTUREN

Waar de Deltaweg andere structuren (dijken, kreken, wegen, fietspaden) kruist zal de aandacht vanuit het ontwerp vooral getrokken worden door de kruisende structuur, en zal de Deltaweg zo subtiel mogelijk vormgegeven worden. Hierdoor domineert het landschap, en daarmee de kruisende structuur, in het ruimtelijk beeld. Dat geldt dus niet alleen voor het ruimtelijk beeld vanaf de Deltaweg, maar juist ook vanuit de omgeving daarvan.

4. DE WEGOMGEVING DRAAGT BIJ AAN EEN DUURZAME LEEFOMGEVING

Het ontwerp voor de Deltaweg dient toekomstbestendig, adaptief, werkbaar en beheerbaar te zijn, zodat de Deltaweg duurzaam en circulair wordt. Daarnaast worden kansen voor integrale gebiedsopgaven zo veel mogelijk benut, zodat de Deltaweg een zo breed mogelijke functie voor zijn omgeving vervult. Dit betekent dat wensen en ambities, zoals benoemd in hoofdstuk 3, waar mogelijk een plek moeten krijgen.



6.2 Gebruik kader en richtlijnen

Op de volgende pagina's wordt de visie uit de voorgaande paragraaf uitgewerkt in concrete richtlijnen. Voor elk van de visiepunten zijn specifieke onderwerpen onderscheiden, zoals de vormgeving van de weg in relatie tot historische dijken als onderdeel van visiepunt I. Deze worden uitgewerkt met concrete richtlijnen die waar mogelijk met beelden geïllustreerd zijn.

Het kader is opgedeeld in 4 schaalniveaus. Deze verdeling maakt het mogelijk te onderscheiden welke richtlijnen op welk moment in het ontwerpproces van toepassing zijn. De vier schaalniveaus, en bijbehorende detailniveau van ontwerp, zijn:

- | | |
|-----------------------------|-----------|
| • Landschap | (FO & EO) |
| • Wegprofiel en kunstwerken | (EO & VO) |
| • Materialen | (VO) |
| • Elementen | (VO & DO) |

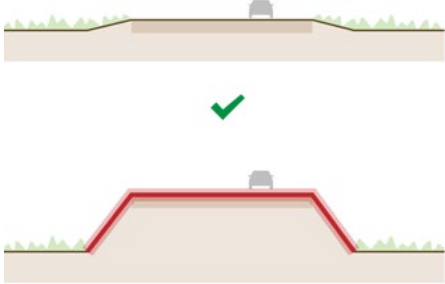
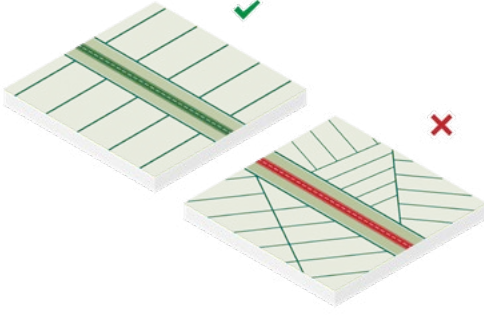
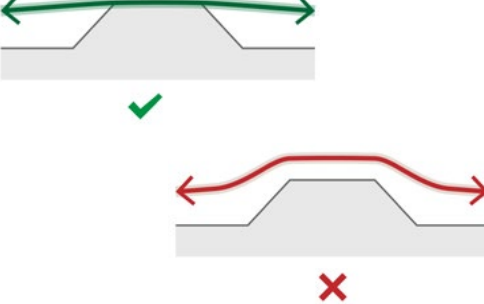
De verschillende visiepunten komen op al deze schaalniveaus terug. Daardoor is de steeds gedetailleerdere uitwerking van elk visiepunt terug te zien in het kader. Voor visiepunt I betekent dit bijvoorbeeld dat op landschapsschaal gekeken wordt naar locaties voor beplantingen en naar de relatie tussen de Deltaweg en historische dijken. Op wegprofiel-schaal wordt ingegaan op hoe berm- en kunstwerkontwerp de landschapsbeleving versterkt. Op materialen-schaal wordt dan gekeken naar materialisering van kunstwerken i.r.t. die landschapsbeleving, en op elementen-schaal naar de plaatsing van wegmeubilair.

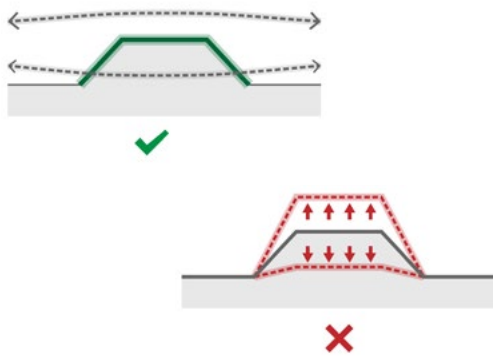
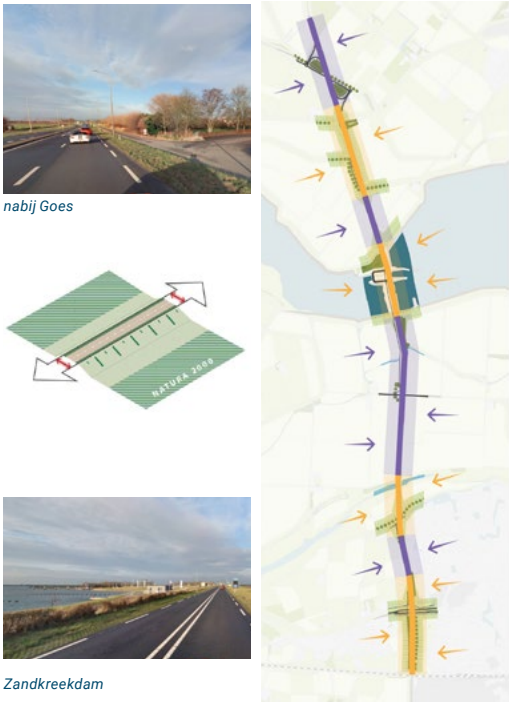
De richtlijnen zijn opgesteld vanuit het perspectief van ruimtelijke kwaliteit. Dat betekent dat deze kunnen botsen met andere functies, zoals doorstroming. In de uitwerking van het ontwerp dient dan bekeken te worden hoe een optimale combinatie gemaakt kan worden tussen de richtlijnen uit dit ruimtelijk kwaliteitskader en de eisen vanuit andere functies. Als voorschot daarop zijn al enkele richtlijnen opgenomen die een als-dan-redenering volgen. Zo stelt richtlijn 2a dat dijken bij voorkeur op kruinhoogte gekruist worden, maar biedt richtlijn 2b handvatten om de ruimtelijke kwaliteit te bewaren als een kruising op kruinhoogte niet mogelijk is.

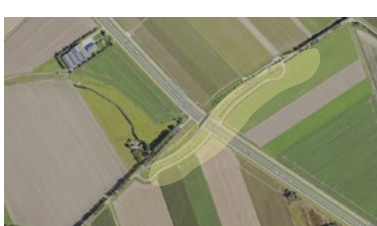
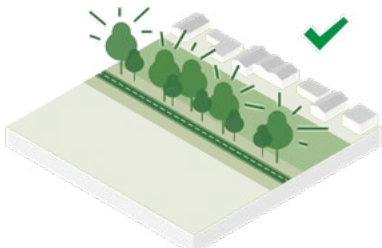
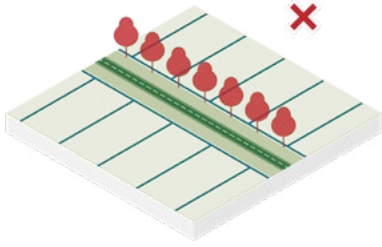
Daarnaast bevat dit kader ook enkele voorbeelden ter inspiratie. Hiervan is aangegeven dat ze een extra plus kunnen geven aan het ontwerp, maar dat het geen strikte richtlijn is om die te benutten.

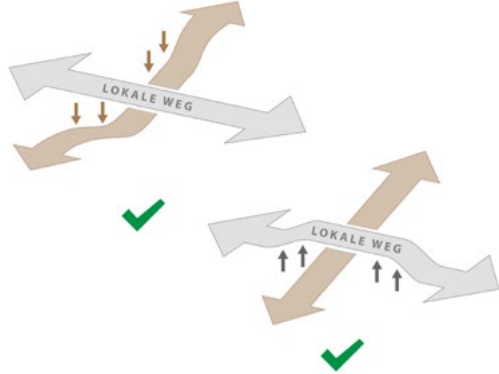
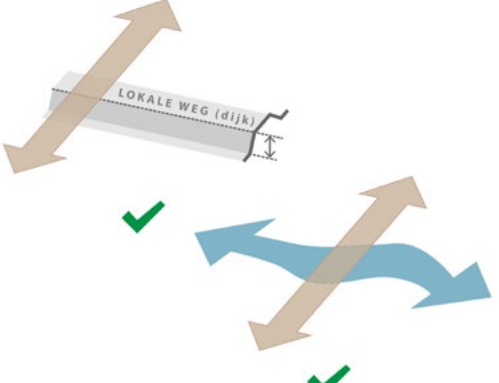
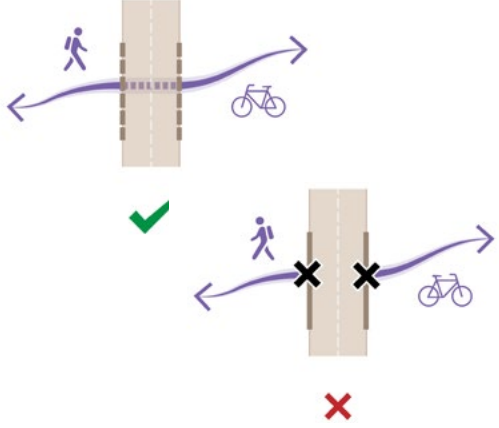
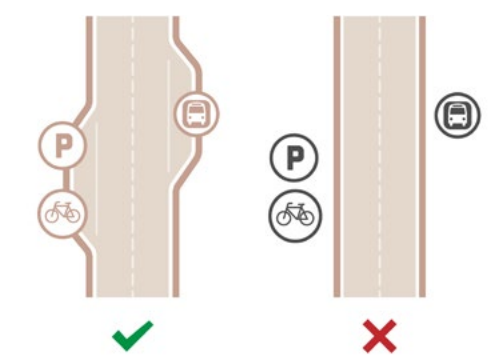
6.3 Het Ruimtelijk Kwaliteitskader

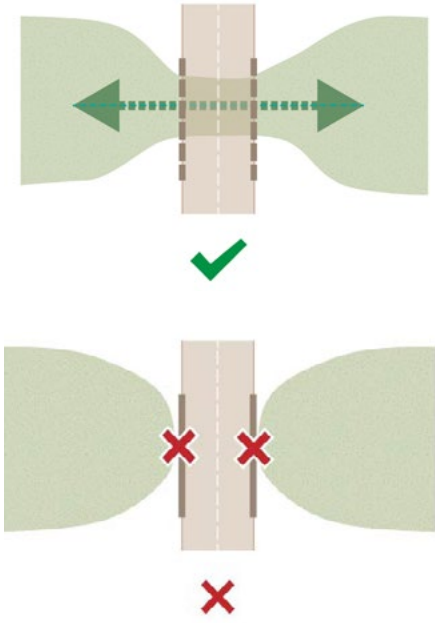
Schaalniveau: Landschap

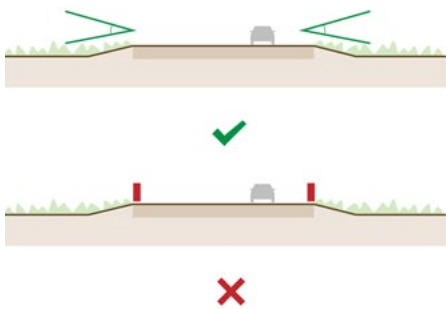
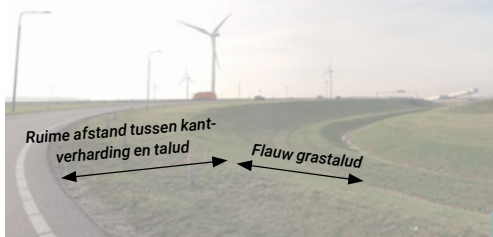
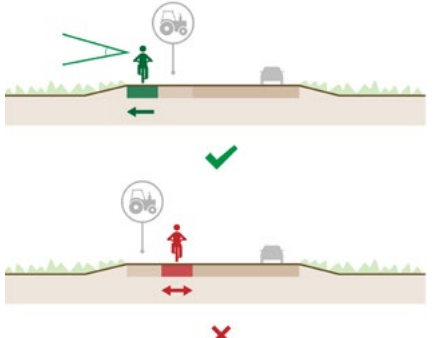
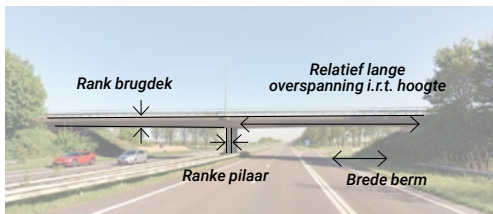
VISIE	ONDERDEEL	RICHTLIJN	UITWERKING
1	1. De Deltaweg ligt subtiel in het Zeeuwse landschap	1a. De Deltaweg volgt, zeker in het open polderlandschap, zo goed mogelijk het bestaande maaiveld om de weidse zichten door de polder mogelijk te maken en het wegverkeer niet te dominant te maken in het polderbeeld. Het verhogen van de weg, zoals vanuit klimaatadaptatie mogelijk geëist wordt, is niet wenselijk, hoewel een verhoging van <1,5 m t.o.v. maaiveld inpasbaar is omdat dit zich onder zichthoogte bevindt.	
		1b. De Deltaweg blijft de bestaande landschapsstructuren volgen op de locaties waar deze dat nu al doet. Ook kruisende wegen en afritten worden indien mogelijk in de bestaande landschapsstructuren gepast.	
		1c. De Deltaweg, inclusief bermen en taluds, mag de ruimte nemen om daardoor de subtiliteit van de weg te waarborgen. Denk aan voldoende breedte voor flauwe taluds of obstakelvrije bermen.	
1	2. Kruisende dijken blijven zo goed mogelijk herkenbaar	2a. De Deltaweg kruist een dijk bij voorkeur op de kruinhoogte van die dijk.	

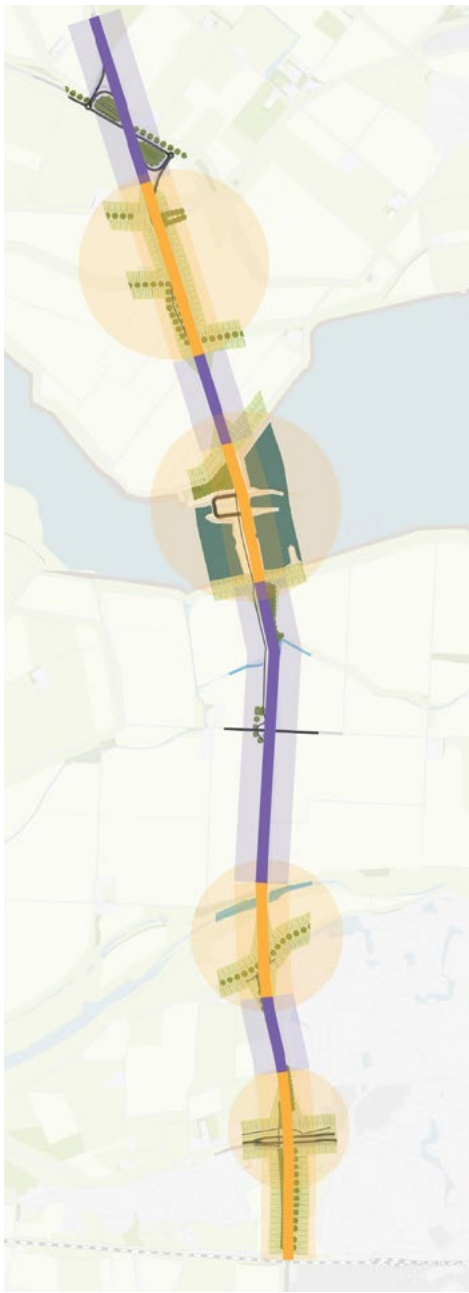
	VISIE	ONDERDEEL	RICHTLIJN	UITWERKING
1			2b. Als een ongelijkvloerse kruising met een dijkweg noodzakelijk is, heeft het de grote voorkeur om de dijkweg op dezelfde kruinhoogte te laten liggen. Mocht dit absoluut niet mogelijk zijn, dan heeft het de voorkeur de dijkweg van de dijk af te halen en de dijk als relict op kruinhoogte te behouden (voorbeeld pag. 34-35). Een grote wijziging aan de dijk kan in strijd zijn met de provinciale omgevingsverordening.	
			2c. De weggebruiker van zowel de Deltaweg als van de dijkweg kan zo goed mogelijk herkennen dat hij een dijk kruist danwel op een dijk rijdt, als onderdeel van de leesbare identiteit van het landschap.	
1		3. De Deltaweg past zich aan aan zijn directe omgeving	3a. Om het landschap leesbaar te maken en highlights langs de Deltaweg te behouden, past de inrichting en inpassing zich aan aan de directe omgeving. 3b. Nabij Goes ligt de nadruk van de landschappelijke beleving niet op weidse zichten, en kan de weg en zijn omgeving een meer stedelijk karakter krijgen. Hiermee kan ook de stad Goes zich karakteristieker aan de weg manifesteren, en kan invulling worden gegeven aan het uitloopgebied van de stad. 3c. Op de Zandkreekdijk is het smalle karakter van de dam een belangrijk gegeven. Wijzigingen aan het talud zijn ingewikkeld vanwege beschermde natuur aan beide zijden. Deze beperkte breedte zal nopen tot een wijziging in het wegprofiel.	 nabij Goes Zandkreekdijk

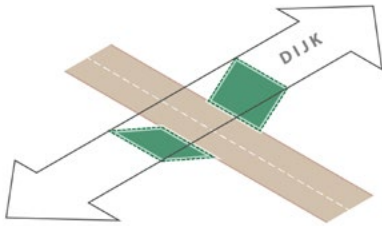
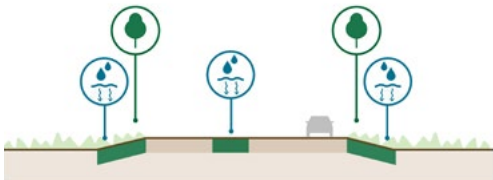
VISIE	ONDERDEEL	RICHTLIJN	UITWERKING
1, 2 en 4	4. De beplanting voegt zich naar het gebruik in het Zeeuwse landschap en naar de Zeeuwse Bosvisie	4a. Lijnbeplanting is in Zeeland voorbehouden aan dijken, dus langs de Deltaweg wordt in basis geen lijnbeplanting toegepast, tenzij deze op een oude dijk ligt (zie mogelijke uitzonderingen hieronder).	 Oude Zeedijk, bij Goes
		4b. Rond de Deltaweg wordt waar mogelijk invulling gegeven aan de Bosvisie en aan de klimaatrichtlijn van 30% schaduw op fietsroutes. De volgende locaties zijn daarvoor vanuit landschappelijk perspectief kansrijk: - Taluds van viaducten bij ongelijkvloerse kruisingen, die in Zeeland traditioneel beplant worden; - De zone nabij Goes waar het uitloopgebied van de stad verdicht kan worden met bomen; - Gedeelten waar de Deltaweg op een dijk ligt kunnen sterker beplant worden indien gewenst; - De zone rond de Schenge om de historische kreek herkenbaarder te maken en tegelijk bij te dragen aan de biodiversiteitsopgave in dit gebied. - De manteling nabij het Veerse Meer; - Lijnbeplanting in de Wilhelminapolder, zoals gesuggereerd in de Bosvisie, wordt niet kansrijk geacht omdat de Deltaweg met zijn ligging middenin de polder een grote barrière zou vormen voor het weidse doorzicht als hier een bomenrij langs zou komen te staan.	 Kruising tussen de N61 en de Oranjedijk tussen IJzendijke en Schoondijke   
		4c. Passend binnen hierboven benoemde kaders, zou beplanting gebruikt kunnen worden om overlast zoals geluid en wind te reduceren.	

VISIE	ONDERDEEL	RICHTLIJN	UITWERKING
3	5. De Deltaweg is ondergeschikt aan kruisende structuren	5a. Bij kruisende wegen heeft het de voorkeur de Deltaweg onderlangs de laten kruisen om de kruisende weg dominant te maken in het landschappelijk beeld. Dit volgt de huidige inpassing van afrit De Poel en de kruising met de N255, die ook beide over de Deltaweg heen gelegd zijn.	
		5b. Bij andere kruisende structuren, zoals kreken of dijken, kan de kruising op gelijk niveau plaatsvinden of kan de Deltaweg de bovenste weg zijn, mits deze subtiel vormgegeven wordt.	
4	6. De Deltaweg biedt ruimte voor meerwaarde voor zijn omgeving	6a. Waar mogelijk en inpasbaar worden kansen voor gebiedsopgaven benut, bijvoorbeeld door recreatieve routes goed te verbinden.	
		6b. Waar mogelijk wordt de beleving voor reizigers met het openbaar vervoer verbeterd, door routes te versnellen of bushaltes (ov-hubs) te veraangenamen.	

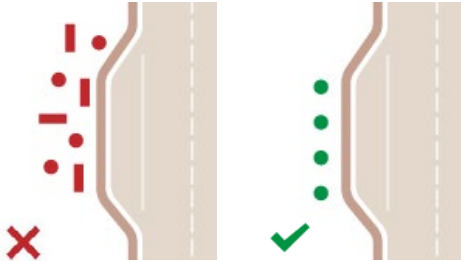
VISIE	ONDERDEEL	RICHTLIJN	UITWERKING
4		6c. De kruising met de Schenge biedt een grote kans voor verbetering van landschappelijke en ecologische waarden door de oost-westverbinding kruisend met de Deltaweg te versterken. Vanuit ecologie is het wenselijk om de Schenge goed te laten doorstromen, en om een nattere én een droge faunapassage aan te leggen waarbij de droge passage geschikt is voor reeën. Deze faunapassage is al in schets uitgewerkt. Kans is om het ontwerp hiervan te beschouwen als een kuntswerk en mee te nemen in de stijl van de vormgeving van de Deltaweg. Zie voorbeeld hiernaast van faunapassage A27 Hilversum.	/   faunapassage - schetsontwerp (Haskoning)  faunapassage - inspiratie: de "Groene Schakel", onder de A27, Anna's Hoeve foto afkomstig van regio-omroep NH Gooi

VISIE	ONDERDEEL	RICHTLIJN	UITWERKING
1	7. De Deltaweg biedt weids zicht op het omliggende landschap	7a. De Deltaweg heeft zo veel mogelijk obstakelvrije buitenbermen zonder geleiderails, om het zicht op de omgeving te waarborgen en aan te sluiten op het omliggende polderlandschap. Ook de middenberm(en) tussen de hoofdrijbanen en naar de parallelweg worden bij voorkeur obstakelvrij uitgevoerd.	
		7b. Taluds worden flauw vormgegeven om subtiel aan te sluiten bij het omliggende landschap.	
		7c. Fietsverkeer vindt zijn plek aan de buitenzijde van het profiel om de recreatieve fietsers zo dicht mogelijk bij het landschap te laten fietsen.	
1	8. Kunstwerken versterken de ruimtelijke beleving van het Zeeuwse landschap	8a. Door een ruime en ranke vormgeving dragen de kunstwerken bij aan de beleving van het weidse landschap vanaf de Deltaweg, maar ook vanaf andere wegen.	 
		8b. Kunstwerken kunnen bijdragen aan de leesbare identiteit van het landschap, door de aandacht te vestigen op historische dijken of andere structuren.	 voorbeeld: zichtbaar gemaakte Liniedijk langs A12 bij Veenendaal (Cyclomedia)

	VISIE	ONDERDEEL	RICHTLIJN	UITWERKING
2		9. Het wegprofiel van de Deltaweg wordt zo continu mogelijk uitgevoerd	9a. In het kader van herkenbaarheid, samenhang en continuïteit wordt het wegprofiel over grote lengten van de Deltaweg gelijk gehouden.	
			9b. Uitzondering hierop vormen specifieke locaties, die erom vragen dat de Deltaweg zich aanpast aan zijn directe omgeving. Denk hierbij aan de directe omgeving van Goes, de Zandkreekdijk, de kruising met de Schenge en het wegtracé op Noord-Beveland waar de Deltaweg een bestaande dijk volgt.	
2		10. De kunstwerken langs de Deltaweg vormen één familie	10a. In het kader van continuïteit worden de kunstwerken langs de Deltaweg in dezelfde stijl vormgegeven. Deze stijl geldt voor viaducten, tunnelbakken, fietstunnels en andere kunstwerken. De stijl moet voldoen aan eisen 8a en 11b wat betreft subtiliteit en beleving. Als basis hiervoor dienen de bestaande kunstwerken bij de aansluitingen met de N255 en De Poel, die bij dezelfde weg horen en daarmee het beeld van deze familie bepalen.	

	VISIE	ONDERDEEL	RICHTLIJN	UITWERKING
	3 en 1	11. De kunstwerken dragen bij aan de subtiële inpassing	11a. De kunstwerken hebben een belangrijke rol om op plekken waar de Deltaweg kruist met andere structuren, te zorgen dat deze kruisende structuur ruimtelijk de boventoon voert.	
			11b. Kunstwerken hebben een subtiële vormgeving om het landschap dominant te laten zijn in de ruimtelijke beleving.	
4		12. Het wegprofiel biedt ruimte om invulling te geven aan meerwaarde voor zijn omgeving	12a. In het wegprofiel wordt ruimte vrijgehouden, bijvoorbeeld met ruime bermen, om plaats te maken voor zaken die meerwaarde bieden. Denk aan infiltratie van regenwater wat van de weg af komt, aanplant van bomen voor schaduw en biodiversiteit, etc.	

	VISIE	ONDERDEEL	RICHTLIJN	UITWERKING
IV	1 en 3	13. Het materiaal-gebruik langs de Deltaweg is terughoudend	13a. De te kiezen materialen zijn simpel en eenduidig, zodat het wegontwerp subtiel is en het landschap met alle kruisende structuren de boventoon voert.	 voorbeeld: drie simpele en eenduidige materialen bij aansluiting Deltaweg-N255 - weg: asfalt - berm: gras, geen versteviging, geen geleiderail - kunstwerk: licht beton
	2	14. Langs de gehele Deltaweg wordt met een kleine familie aan samenhangende materialen gewerkt	14a. Er wordt voor een kleine selectie aan materialen gekozen, geen veelheid aan verschillende materialen. 14b. Highlights langs de route, zoals landschappelijke elementen, kunnen geaccentueerd worden met speciaal materiaalgebruik zo lang dit past bij de materialenfamilie. Zo kunnen plekken een speciaal gezicht aan de weg krijgen.	 ✗ veelheid aan materialen bij Terwellegang in Goes  ✓ toevoeging van één type materiaal ter herkenning van Harlingen langs N31
		15. Bermen worden ingevuld met een passende vegetatie om biodiversiteit te bevorderen binnen kaders van landschap en verkeer	15a. In de bermen wordt waar mogelijk ruimte gemaakt voor grasland, ruigte, bosschages, poelen of bomen, ten gunste van biodiversiteit. Dit moet passen binnen kaders van verkeersveiligheid (obstakels) en binnen de kaders voor opgaande beplanting in richtlijn 4b.	 inspiratie biodiverse berm uit Groenebeheerplan Zeeland

	VISIE	ONDERDEEL	RICHTLIJN	UITWERKING
	1 en 2	16. Weg-meubilair wordt zo min mogelijk toegepast om een rustig en landschappelijk beeld te behouden	16a. In het ontwerp van kunswerken wordt geprobeerd om de noodzaak van hekwerken zo veel mogelijk te verminderen, danwel om hekwerken te integreren in het ontwerp. Hierdoor gaan hekwerken meer op in het totale ontwerp.	 ✗ ontwerp fietstunnel Hulst maakt door lange keerwaanden veel hekwerk noodzakelijk
			16b. Bebording wordt zo veel mogelijk geconcentreerd om een veelheid aan borden te voorkomen.	 ✓ eenvoudig en rustig beeld verkeersmeubilair
	4	17. Bij het ontwerp van bushaltes wordt rekening gehouden met het comfort van reizigers	17a. Bij het ontwerp van bushaltes, m.n. van toepassing bij de kruising Langeweg, is het vanwege het zeer open landschap van belang van comfort van reizigers mee te nemen, bijvoorbeeld met aanplant van bomen om wind en zon te beperken.	
	4	18. In het ontwerp van het fietspad worden aangename rustpunten opgenomen	18a. Recreatieve rustpunten langs de fietspad worden aangelegd op aangename plekken. Dat kan zijn vanwege uitzicht (bestaand rustpunt Zandkreekdijk), maar ook vanwege aanwezige schaduw (onder bomen van een dijk, of bij de Schenge).	
			18b. Fietsrustpunten worden, indien er vraag naar is, toegerust met bijv. watertappunten of oplaadpunten voor e-bikes.	



Stationsplein 21

4461 HP Goes

+31 (0)88 348 98 00

info@haskoning.com

www.haskoning.com