

**MOBILITEITSPLAN ZEELAND**  
**programma-uitwerking verkeer en vervoer 2016-2019**

Datum: 24 mei 2016  
Versienr.: 1.00  
Auteur: Kernteam PVVP  
Afdeling: Mobiliteit en samenleving

## Inhoudsopgave

<b>1. Inleiding</b>	<b>3</b>
<b>2. Sterke Netwerken</b>	<b>5</b>
2.1. Het wegennet	5
2.2. Het openbaar vervoer netwerk	8
2.3. Activiteiten Sterke Netwerken	10
<b>3. Bedrijvigheid</b>	<b>16</b>
3.1. Programma 2016 tot en met 2019	16
3.2. Doorkijk vanaf 2020	17
3.3. Activiteiten Bedrijvigheid	17
<b>4. Beleven: toerisme en recreatie</b>	<b>25</b>
4.1. Programma 2016 tot en met 2019	25
4.2. Doorkijk vanaf 2020	26
4.3. Activiteiten Beleven	26
<b>5. Wonen en Leven</b>	<b>32</b>
5.1. Programma 2016 tot en met 2019	32
5.2. Doorkijk vanaf 2020	34
5.3. Activiteiten Wonen en Leven	34
<b>6. Overleg en samenwerking</b>	<b>40</b>
6.1. Veranderopgave	40
6.2. Samen werken aan mobiliteit	41
<b>7. Uitvoering en Financiën</b>	<b>44</b>
7.1. Uitvoering	44
7.2. Financieel	45
<b>8. Monitoring</b>	<b>46</b>

## 1. Inleiding

Zeeland heet niet zomaar Zeeland: Zeeland is land in zee. Die bijzondere ligging vraagt om een robuuste, efficiënte infrastructuur en om optimale mobiliteit. Om te wonen en te werken, om kansen te creëren voor toerisme en recreatie en om ruimte te geven aan het unieke DNA van Zeeland.

### Doelgericht en flexibel

Vanuit deze doelstellingen vaart de provincie Zeeland een doelgerichte koers op het gebied van verkeer en vervoer. De provincie heeft hierin duidelijke keuzen gemaakt voor de lange termijn. Die keuzen en de bijbehorende doelstellingen zijn vastgelegd in het Mobiliteitsplan voor Zeeland.

Het Mobiliteitsplan bestaat uit twee onderdelen: de Mobiliteitsvisie tot 2028 en een bijbehorende programma-uitwerking. De Mobiliteitsvisie geeft de ambities van de provincie Zeeland weer op het gebied van mobiliteit, verkeer en vervoer in de periode tot 2028. Deze ambities worden uitgewerkt in een concrete programma-uitwerking: wat gaan de provincie, gemeenten, waterschap en andere partners op korte en middellange termijn doen om de ambities voor 2028 waar te maken? Door deze programma-uitwerking kunnen we flexibel inspelen op maatschappelijke, economische en technologische ontwikkelingen.

### Vier programmalijnen

In deze eerste programma-uitwerking kijken we naar de periode 2016-2019. Hierbij volgen we vier specifieke programmalijnen: Sterke Netwerken, Bedrijvigheid, Beleven en Wonen en Leven. In onderstaande figuur zetten we ze op een rijtje.



### Beleid modaliteiten anders gegroepeerd

Door de mobiliteitsopgaven in te vullen vanuit het perspectief van de gebruikers via de belangrijkste activiteiten in Zeeland, wordt het beleid ten aanzien van de modaliteiten niet meer samenhangend gepresenteerd. Modaliteiten als (vracht)auto, openbaar vervoer, binnenvaart en fiets komen terug in de

verschillende programmalijnen. De hoge ambities die we hebben met sommige modaliteiten komen daardoor wellicht minder aan de oppervlakte. Als voorbeeld kan genoemd worden de fiets. Zeeland is een belangrijke fietsprovincie hetgeen we nog verder willen verbeteren en versterken. Binnen de grenzen van onze mogelijkheden en in samenwerking met onze belangrijkste partners streven we daarbij uiteraard naar het hoogste niveau; Zeeland als fietsprovincie nr. 1. De fiets komt daarom terug in vrijwel alle programmalijnen.

### **Samenwerken met partners**

Gedeputeerde Staten stellen voor elk afzonderlijk jaar een jaarplan Mobiliteit vast. Daarin staat precies welke maatregelen in dat jaar moeten worden uitgevoerd. Om die specifieke opgaven te kunnen uitwerken, werkt de provincie Zeeland nauw samen met andere partijen zoals gemeenten, waterschap, andere provincies en regionale partners. De rol van de provincie is daarbij wisselend: regisseur, stimulator (onder andere als budgethouder), uitvoerder (als wegbeheerder en opdrachtgever) of belangenbehartiger namens de regionale partners naar andere overheden, het Rijk en de EU.

### **Leeswijzer**

In deze programma-uitwerking volgen we de vier programmalijnen voor de periode 2016-2019. Daarbij blikken we telkens kort vooruit naar de periode 2020-2028. In hoofdstuk 2 kijken we naar de eerste programmalijn: Sterke Netwerken voor verkeer en vervoer. In hoofdstuk 3 (Bedrijvigheid) bespreken we de belangrijkste maatregelen om het Zeeuwse vestigingsklimaat voor bedrijven te verbeteren. De derde programmalijn – Beleven – komt aan bod in hoofdstuk 4, waarin de focus ligt op toerisme en recreatie. Hoofdstuk 5 gaat over de mobiliteitsmaatregelen op het gebied van Wonen en Leven. In de laatste drie hoofdstukken bespreken we achtereenvolgens de belangrijkste activiteiten rond overleg en samenwerking (hoofdstuk 6), financiën (hoofdstuk 7) en monitoring (hoofdstuk 8).

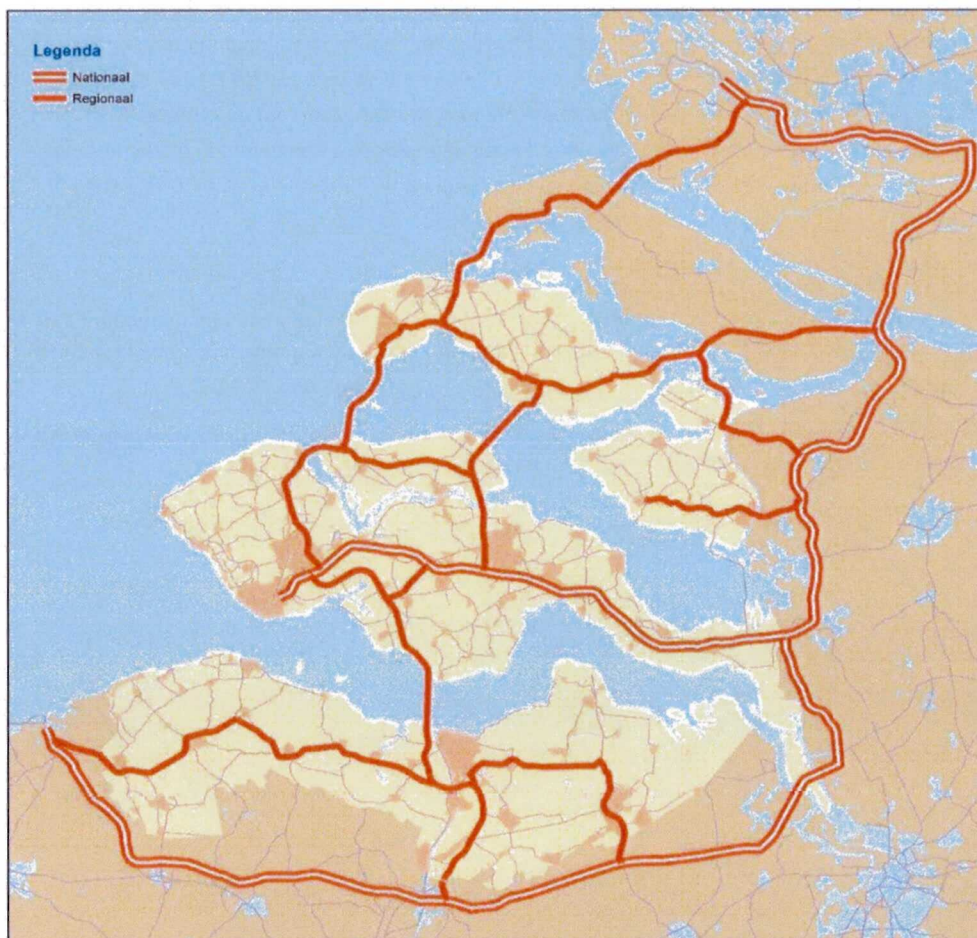
## 2. Sterke Netwerken

In 2028 beschikt de provincie Zeeland over een betrouwbaar netwerk van hoofdwegen dat automobilisten, fietsers en ov-reizigers vlot van A naar B leidt. Dat is de kern van Sterke Netwerken. In dit hoofdstuk gaan we dieper in op de plannen voor ons hoofdwegennet, de overige wegen en het openbaar vervoer. We noemen de belangrijkste doelstellingen en indicatoren voor Sterke Netwerken en de activiteiten om de betreffende ambities te realiseren. De netwerken voor transport over water, spoor en via buisleidingen en het belang daarvan voor het Zeeuwse bedrijfsleven, staan uitgewerkt in hoofdstuk 3.

### 2.1. Het wegennet

#### Hoofdwegennet

Het Zeeuwse hoofdwegennet verbindt de afzonderlijke delen van onze provincie met elkaar, met de Randstad, de Brabantse stedenrij en met Vlaanderen. Het hoofdwegennetwerk staat weergegeven op onderstaande kaart.



Hoofdwegennet in en rond Zeeland

Zeeland moet goed bereikbaar blijven. Daarom ontwikkelen we voor het hoofdwegennet een bereikbaarheidsnorm die aansluit bij de Bereikbaarheidsindicator uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte van het Rijk. Daarmee kan worden getoetst of de bereikbaarheid van Zeeland voldoende blijft. Ook de zogeheten hoofdwegennetindicator, die nog in ontwikkeling is, kan daarbij een rol spelen. Het Rijk wil deze indicator gaan gebruiken om investeringen in het hoofdwegennet te prioriteren.

#### **Kenmerken en eisen**

Voor het hoofdwegennet hanteren wij de volgende kenmerken en eisen:

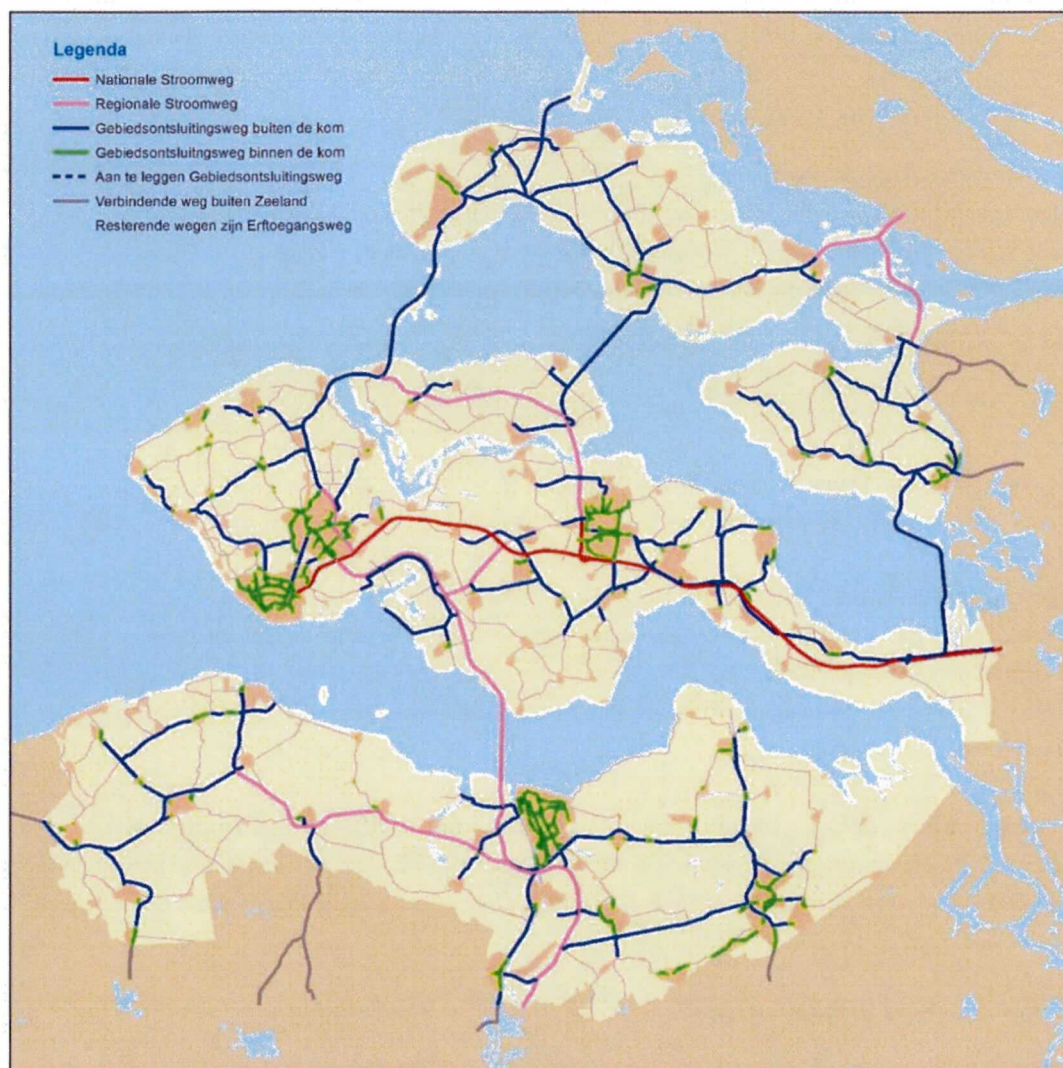
- een hoofdweg is hoofdzakelijk gecategoriseerd als (regionale) stroomweg en in enkele gevallen als gebiedsontsluitingsweg
- een hoofdweg is ingericht volgens de ideale variant van de Basiskenmerken Wegontwerp, vastgesteld door kenniscentrum CROW. Dat betekent onder meer een fysieke rijbaanscheiding met bij voorkeur een middenberm, een parallelweg voor lokaal verkeer, een draagkrachtige zijberm en ongelijkvloerse kruisingen bij doorgaande wegen (stroomwegen)

#### **Overige wegen**

De gebiedsontsluitingswegen die niet horen bij het hoofdwegennet, moeten – rekening houdend met budget en ruimte – in 2028 volledig zijn ingericht volgens de minimale variant van de Basiskenmerken Wegontwerp van CROW. Die minimale variant betekent onder meer 2x1 rijstroken met dubbele middenstreep, een vrijliggend fietspad voor (brom)fietsers en geen uitritten van percelen of woonerven langs de weg. Ook is landbouwverkeer onder voorwaarden toegestaan. Bushaltes beschikken over een aparte stook naast de rijbaan, zodat bussen niet op de weg hoeven te stoppen.

#### **Beoordeling Zeeuwse wegen**

Om de kwaliteit van het huidige Zeeuwse wegennet te beoordelen, hebben de provincie, het waterschap, Rijkswaterstaat en gemeenten een functionele kwaliteitstoets op netwerkniveau uitgevoerd. Op basis daarvan is onderstaand wegencategoriseringsplan opgesteld. Voor de uitvoering, planning en gedetailleerde uitwerking vindt met de overige wegbeheerders nog verder overleg plaats. Waar dit leidt tot herzieningen van de wegencategorisering vraagt dit nieuwe besluitvorming.



*Voorstel wegcategorisering Zeeland*

Op basis van de nieuwe wegcategorisering heeft de provincie getoetst in hoeverre de Zeeuwse wegen voldoen aan de Basiskenmerken Wegontwerp. Hierbij zijn ook onderzoeken van de ANWB gebruikt.

Daarnaast heeft de provincie ook netwerken met kwaliteitscriteria benoemd voor landbouwverkeer, goederenvervoer, het utilitair fietsnetwerk en het zogeheten kernnet openbaar vervoer (zie ook de volgende paragraaf 2.2). Daarmee is een aantal grotere en kleinere knelpunten in het Zeeuwse wegennet in kaart gebracht. In het bijlagenboek staat een beschrijving van de getoetste netwerken en de bijbehorende selectiecriteria, kwaliteitseisen en kenmerken.

Om de knelpunten op te lossen, zijn maatregelen nodig. Voor Sterke Netwerken betreft dat voornamelijk investeringen in infrastructuur, zoals de aanleg van nieuwe wegen, herinrichting van wegen en het gebruik

van andere materiaalsoorten, belijning en bewegwijzering. Daarnaast zet de provincie ook in op mobiliteitsmanagement, dat is gericht op gedragsverandering zodat reizigers een ander vervoermiddel of een ander tijdstip voor hun verplaatsing kiezen (zie ook hoofdstuk 3).

### **Investerings met een lange adem**

Investerings in infrastructuur hebben een langere voorbereidings- en doorlooptijd. Projecten die in de periode 2020-2023 moeten worden gerealiseerd, moeten daarom vaak al in 2016-2019 worden voorbereid. Hierdoor is het in die periode maar beperkt mogelijk om infrastructuurprojecten op basis van nieuw beleid uit te voeren. Wel ontwikkelen we projecten en bereiden deze voor.

Voor de periode 2016-2019 zetten we in op:

- projecten in uitvoering
- geplande projecten in onderzoek en/of voorbereiding
- nieuw te ontwikkelen kleinschalige projecten

Voor de periode 2020-2027 zetten we in op:

- investeringen in het hoofdwegennet volgens het streefbeeld van het ideale profiel van de Basiskennmerken Wegontwerp
- uitvoering van projecten binnen het overige wegennet, waarbij we streven naar minimumeisen van de Basiskennmerken Wegontwerp

De voorbereiding van een deel van deze projecten start in de periode 2016-2019. De mate waarin de benodigde infra-aanpassingen gerealiseerd worden, is afhankelijk van de beschikbare middelen en de te stellen prioriteiten. Dit betekent dat het programma waarschijnlijk tot na 2028 doorloopt. De prioriteit ligt bij het hoofdwegennet.

## **2.2. Het openbaar vervoer netwerk**

Van 2015 tot en met 2024 verzorgt Connexxion het openbaar vervoer over de weg in Zeeland. Het lijnennet en de dienstregeling van de huidige concessie zijn gestart op 1 maart 2015. Het uitgangspunt hierbij is dat het ov-aanbod aansluit op de vraag: we bieden alleen ov aan op die plekken en momenten dat voldoende mensen er gebruik van willen maken. Rijden met 'lege' bussen is uit maatschappelijk en financieel oogpunt immers ongewenst.

De provincie kiest voor een modulair opgebouwd ov-netwerk. De basis hiervan bestaat uit de trein, het fietsvoetveer en een aantal verbindende kernnetlijnen die door de provincie zijn voorgeschreven. Aanvullend op dit kernnet zijn er op drukke momenten maatwerkoplossingen die met name inspelen op de piekbehoeften van forenzen, scholieren en studenten (zoals toegevoegde kernnet-, spits- en scholierenlijnen). Daarnaast speelt het toeristennet in op de behoeften van bezoekers van de provincie. Aanvullend en op initiatief van de lokale gemeenschap zijn er buurtbuslijnen die door vrijwilligers worden gereden. Het fiets-voetveer tussen Vlissingen en Breskens wordt verzorgd door de provinciale Westerschelde Ferry BV.





*Westerschelde Ferry, treinverbinding en het voorgeschreven kernnet*

#### **Doelstellingen en indicatoren**

Om de ambities voor Sterke Netwerken te realiseren, heeft de provincie een aantal indicatoren opgesteld. Daarmee kunnen we concreet meten in hoeverre de betreffende doelstellingen worden gehaald. Hieronder zetten we de belangrijkste doelstellingen en indicatoren voor Sterke Netwerken op een rij.

#### **Doelstellingen en indicatoren Sterke Netwerken**

Doel:	Een snel en betrouwbaar hoofdwegennet voor het wegverkeer.
Indicator:	Percentage van het hoofdwegennet dat is ingericht volgens de ideale variant van de Basiskennmerken Wegontwerp. (Hoger is beter)
Indicator:	Reistijden en gemiddelde snelheden.
Doel:	Vergroting van de verkeersveiligheid door een veilige inrichting van alle Zeeuwse wegen.
Indicator:	Percentage van de gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom die zijn ingericht volgens de minimale variant van de Basiskennmerken Wegontwerp.
Indicator:	Aantal ernstige verkeersslachtoffers (doden en ziekenhuisgewonden). (Minder is beter)
Doel:	Een basisnetwerk voor openbaar vervoer (kernnetlijnen, scholierenlijnen, spitslijnen, fietsvoetveer) dat vraaggericht is ingevuld.
Indicator:	Bezettingsgraad in reizigerskilometers per dienstregeling uur (percentage van de capaciteit dat daadwerkelijk wordt afgenomen). (Hoger is beter)

### **2.3. Activiteiten Sterke Netwerken**

In de voorgaande paragrafen hebben we de provinciale ambities voor Sterke Netwerken besproken. In deze paragraaf gaan we in op de activiteiten in de periode 2016-2019 om die ambities te realiseren. Daarbij maken we onderscheid tussen prioritaire activiteiten (2a tot en met 2d) en overige activiteiten.

## PRIORITAIRE ACTIVITEITEN STERKE NETWERKEN

Activiteit	2a Ontwikkelen investeringsstrategie
Omschrijving	<p>Om infrastructurele projecten efficiënt en doelmatig te realiseren, zet de provincie in op de ontwikkeling van een gezamenlijke investeringsstrategie met alle Zeeuwse wegbeheerders. Daarbij werken we zo veel mogelijk 'van bovenaf'. Dat betekent dat we eerst investeren in de kwaliteit van wegen met de grootste prioriteit: doorgaande wegen (stroomwegen) en gebiedsontsluitingswegen. Daarna ligt de focus op het autoluw maken van specifieke gebieden en op de 'afwaardering' van erftoegangswegen die nu een verbindend karakter hebben.</p> <p>Andere criteria voor prioritering zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• is het knelpunt of de weg onderdeel van het hoofdnetwerk?</li> <li>• is de weg onderdeel van één (of meer) van de netwerken voor landbouwverkeer, goederenvervoer, utilitair fietsnetwerk en/of openbaar vervoer, en in welke mate maken de betreffende doelgroepen hier gebruik van?</li> <li>• wat is de verkeersintensiteit en in welke mate is er sprake van een weg of route met relatief veel recreatieverkeer?</li> <li>• wanneer staat het wegvak in de planning voor groot onderhoud?</li> <li>• hoe scoort het wegvak in de toetsen op basis van het wegencategoriseringsplan?</li> <li>• belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen, zoals nieuwe woonwijken, bedrijventerreinen en grootschalige voorzieningen en daaruit voortkomende ontwikkelingen in het verkeer</li> <li>• wat zijn de aantallen verkeersslachtoffers in de afgelopen vijf jaar op het betreffende wegvak of kruispunt?</li> <li>• hoe is de kosteneffectiviteit van de infra-investering (hoe hoog is de winst ten aanzien van verkeersveiligheid, leefbaarheid en/of bereikbaarheid in relatie tot de benodigde investering)?</li> </ul> <p><i>Gebiedsgewijs</i></p> <p>De te ontwikkelen investeringsstrategie krijgt mogelijk een gebiedsgewijze invulling, waarbij de wegen van alle wegbeheerders buiten de bebouwde kom worden meegenomen. Uiteraard maakt iedere wegbeheerder een eigen financiële en/of politieke afweging over welk probleem als eerste wordt opgepakt.</p> <p><i>Programmatische aanpak</i></p> <p>Binnen de investeringsstrategie volgen we ook een programmatische aanpak, waarbij een specifiek verkeersthema gebiedsoverstijgend (want in heel</p>

	<p>Zeeland van toepassing) wordt opgepakt. De thema's zijn gebaseerd op eerdere onderzoeken en per thema bekijken we wat de specifieke knelpunten zijn en om welke oplossingen het gaat. De volgende thema's pakken we programmatisch aan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• verbeteren kwaliteit fietspaden</li> <li>• (vergevingsgezinde) bermen</li> <li>• sanering perceelontsluitingen (landbouw en woonerven)</li> <li>• ongewenst doorgaand verkeer (reduceren overlast en verkeersonveiligheid in specifieke kernen)</li> </ul>
Doel	Een doelmatige en doeltreffende inzet van schaarse middelen door investeringen in de weginfrastructuur te prioriteren.
Rol provincie	Regisseur en uitvoerder
Betrokken partijen	Zeeuwse wegbeheerders

Activiteit	2b Realisatie reeds geplande projecten
Omschrijving	<p>Omdat de gezamenlijke investeringsstrategie (zie 2a) nog wordt ontwikkeld en infra-investeringen om voorbereidingstijd vragen, realiseren we in de periode 2016-2019 een aantal reeds geplande projecten. Het gaat om onderstaande projecten.</p> <p><i>Geplande, bestuurlijk vastgelegde projecten met een vergevorderde voorbereiding:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• afronding N62: het inrichten als doorgaande weg (stroomweg) van de Sloeweg (2016) en de Tractaatweg (2018)</li> <li>• A58, nieuw knooppunt ter hoogte van Goes Zuid (2016 – 2017)</li> <li>• N656, nieuw fietspad Oud Vossemeer – Broeksdijk (2016 - 2017)</li> <li>• N665, nieuw fietspad Lewedorp – Arnemuiden (2016)</li> <li>• N258, rotonde en parallelweg Absdale – Hulst (2016 - 2017)</li> <li>• N662, Ovonde op kruising met Marie Curieweg (2017)</li> <li>• aanleg 3<sup>e</sup> fase Recreatieverdeelweg (2017)</li> </ul> <p>Daarnaast zijn er projecten die onder meer op grond van het coalitieakkoord worden voorbereid, maar waarvoor de definitieve keuze voor aanleg en tijdstip van aanleg nog moet worden gemaakt. Investeringen in infrastructuur worden vanaf 2017 binnen de investeringsagenda afgewogen tegen andere provinciale investeringen. De af te wegen investeringscategorieën naast de infrastructuur zijn dan Campus Zeeland, Economische innovatie, Programma Zuidwestelijke Delta en vestigingslocaties bedrijvigheid. Naast een afweging in</p>

	<p>absolute zin is het moment van investeren van belang en is derhalve een prioritering in de tijd aan de orde.</p> <p>Binnen de "infrastructuurpoot" van de investeringsagenda zal er geprioriteerd worden op basis van de investeringsstrategie zoals hiervoor uiteen gezet. Deze prioritering is tevens een herprioritering van eerder in het Meerjarenprogramma Infrastructuur Zeeland opgenomen projecten.</p> <p>De in het coalitieakkoord genoemde grote projecten zoals de Zanddijk naar Yerseke en de N290 Terneuzen – Terhole zullen in deze periode worden voorbereid.</p> <p>Maatregelen om de doorstroming op de N256 en N59 te verbeteren, zijn uitgewerkt in hoofdstuk 3 (Bedrijvigheid).</p>
Doel	Uitvoering reeds geplande en/of in gang gezette projecten
Rol provincie	Uitvoerder
Betrokken partijen	Diversen

Activiteit	2c Optimaliseren kernnet openbaar vervoer
Omschrijving	<p>Van 2015 tot en met 2024 verzorgt Connexxion het openbaar vervoer over de weg in Zeeland. Binnen die concessie ontwikkelen we het kernnet (zie paragraaf 2.2) verder door. Daarbij gaan we uit van drie basisprincipes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• de vraag is de basis voor het aanbod</li> <li>• we bieden snelle, directe en relevante verbindingen</li> <li>• mensen zonder eigen vervoer moeten op volwaardige wijze maatschappelijk kunnen participeren</li> </ul> <p>Het ov-aanbod moet dus aansluiten op de vraag: alleen op die plekken en momenten dat voldoende mensen er gebruik van willen maken, zijn er vaste busverbindingen. Daarbij werken we nauw samen met de vervoerder en sluiten aan bij de ervaringen met de nieuwe concessie (monitoring busvervoer). Met maatwerk wordt de mobiliteitsgarantie ingevuld. Dit komt aan bod in hoofdstuk 5.</p>
Doel	Beter bedienen van de vraag, leveren van meer kwaliteit en een doelmatige inzet van middelen
Rol provincie	Ontwikkelaar en investeerder
Betrokken partijen	Connexxion, (vertegenwoordigers van) reizigers, gemeenten, wegbeheerders

---

Activiteit	2d Implementeren toekomstvisie fietsvoetveer
Omschrijving	Sinds de aanleg van de Westerscheldetunnel en het vervallen van de autoveerdiensten, is de provincie Zeeland verplicht om een fietsvoetveer in stand te houden en te exploiteren. Het aantal passagiers van dit veer is achtergebleven bij de verwachtingen. De exploitatie is daarmee aanzienlijk duurder dan oorspronkelijk gedacht en onaantrekkelijk voor marktpartijen. Uiterlijk tot 2019 blijft de Westerschelde Ferry BV verantwoordelijk voor de exploitatie. In diezelfde periode werken we aan een nieuwe toekomstvisie voor het fietsvoetveer. Daarbij kijken we onder meer naar reizigersprofielen (aantal reizigers per afvaart, reismotief, herkomst en bestemming) en verschillende scenario's voor invulling van deze verbinding.
Doel	Zorgen voor een meer vraaggerichte, meer rendabele exploitatie en aantrekkelijkere veerdienst.
Rol provincie	Ontwikkelaar
Betrokken partijen	Westerschelde Ferry BV, OPOV, Connexion, gemeenten Vlissingen en Sluis

## OVERIGE ACTIVITEITEN STERKE NETWERKEN

### Duurzame grond- weg- en waterbouw

Sterke Netwerken dragen bij aan een duurzaam mobiliteitsbeleid. Daarom zet de provincie Zeeland in op duurzame grond- weg- en waterbouw (DGWW). DGWW is gericht op duurzame aanleg, reconstructie, beheer en onderhoud van onze (water)wegen. Dit kan bijvoorbeeld door de toepassing van *biobased* producten, energiezuinige verlichting en door opgeslagen warmte in het wegdek te gebruiken om gladheid te bestrijden. Om de kennis en creativiteit van de markt optimaal te benutten, kiezen we voor innovatieve vormen van aanbesteden die nieuwe kansen bieden voor proefprojecten.

### Versnellen treinverbinding Vlissingen-Amsterdam

Gelet op het grote belang van een goede bereikbaarheid van de provincie met de trein, met name in relatie tot de omliggende stedelijke gebieden, streeft de provincie Zeeland naar een versnelling van de treinverbinding Vlissingen-Amsterdam. De spoorlijn Vlissingen-Amsterdam heeft twee belangrijke functies: een verbinding met de Randstad en de Brabantse steden en een verbinding voor verplaatsingen binnen de provincie zelf. Daarom zoeken we met het ministerie van IenM, ProRail en NS naar mogelijkheden om de verbinding te versnellen. Daarbij worden op voorhand geen opties, zoals het terugbrengen van de Intercity, uitgesloten. Dit mag echter niet ten koste gaan van de functie als verbinding binnen Zeeland. Versnellen kan bijvoorbeeld door de inzet van extra treinen of door treinen sneller te laten rijden (hogere netspanning en het nieuwe veiligheidssysteem ERTMS). Daarbij bekijken we de mogelijkheden van een interlokale trein. Versnellen kan uiteraard door niet alle stations in Zeeland meer aan te doen of deze permanent te sluiten. Vooralsnog gaat de provincie Zeeland ervan uit dat het beoogde doel kan worden bereikt met het open houden van alle stations in Zeeland.

### Groot onderhoud en assetmanagement

Groot onderhoud is cruciaal om onze netwerken te versterken en sterk te houden. In de periode 2016-2019 zullen we de planning van groot onderhoud daarom nog meer afstemmen op de programmering van nieuwe projecten. Dat betekent dat groot onderhoud een belangrijk onderdeel moet zijn van de nieuwe gezamenlijke investeringsstrategie (zie 2a). Daarbij gaan we ook aan de slag met *assetmanagement*, een methodiek om een optimaal kwaliteitsbeleid te voeren, met acceptabele risico's en tegen aanvaardbare kosten, gemeten over de gehele levensduur van onze netwerken.

### 3. Bedrijvigheid

Hoe kunnen we het Zeeuwse vestigingsklimaat voor bedrijven verbeteren? Dat is de centrale vraag achter de tweede programmalijn tot 2028: **Bedrijvigheid**. Om de provincie aantrekkelijk te maken voor bedrijven, zetten we in op de bereikbaarheid van zeehavens, grootschalige bedrijventerreinen en goede verbindingen over weg, water, spoor en door buisleidingen. In dit hoofdstuk kijken we naar onze plannen en activiteiten op het gebied van **Bedrijvigheid voor de periode 2016-2019**. Daarbij blikken we ook vooruit naar de periode vanaf 2020.

#### 3.1. Programma 2016 tot en met 2019

Ondanks een beperkt budget werkt de provincie Zeeland in de periode 2016-2019 aan een aantal grote investeringsprojecten. Zo worden met investeringen in de hoofdwegenstructuur (N57, N61, N62) en in de vaarwegen (in de periode 2017-2021 de aanleg van de Nieuwe Sluis Terneuzen en na 2019 de capaciteitsuitbreiding van de Volkerak- en Kreekraksluizen) belangrijke verbeteringen gerealiseerd voor zowel goederenvervoer als woon-werkverkeer.

Andere belangrijke ontwikkelingen in de komende jaren zijn:

- verdere realisatie van de Seine-Schelde-verbinding (opening Canal Seine-Nord voorzien in 2023)
- verbeterde bereikbaarheid van de Zeeuwse havens over de weg door verdubbeling van de Sloe- en Tractaatweg
- Europese investeringen in het realiseren van een Europees kernnet transport, waarbij de corridor Noordzee-Middellandse Zee, Noordzee-Baltische Zee en Rijn-Alpen de Zeeuwse havens ontsluiten
- ontwikkelingen met wegbeprizing en informatievoorzieningen voor mobiliteit in de buurlanden en op Europees niveau
- technologische ontwikkelingen op voertuiggebied, van connected voertuigen tot zelfrijdende voertuigen en van LNG tot waterstof als brandstof voor vrachtwagens en binnenvaartschepen
- gevolgen in transportstromen als gevolg van meer gebruik en productie van biobased materialen, 3d-printing en toename van assemblageactiviteiten dichterbij de Europese markten

#### Beter benutten

Verder ligt de nadruk in deze periode vooral op lobbyen en studeren op verdere verbeteringen van (water)wegen en spoorverbindingen. Daarbij kijken we onder andere naar maatregelen voor een betere doorstroming op de Midden-Zeelandroute. Tot slot zet de provincie in op kleinschalige investeringen voor de korte termijn en op maatregelen om de huidige infrastructuur beter te benutten. Voorbeelden daarvan zijn activiteiten op het gebied van incident-, verkeers- en corridormanagement en parkeerplaatsen voor vrachtwagens. Bovendien wordt via de aanpak van voorgaand hoofdstuk ingezet op verdere verbeteringen aan het kwaliteitsnet goederenvervoer.

#### Doelstellingen en indicatoren

Om de ambities voor Bedrijvigheid te realiseren, heeft de provincie een aantal indicatoren opgesteld. Hieronder zetten we de belangrijkste doelen en indicatoren voor Bedrijvigheid op een rij.



#### **Doelstellingen en indicatoren Bedrijvigheid**

Doel:	Snelle en betrouwbare wegverbindingen voor zakelijk en woon-werkverkeer.
Indicator:	Gemiddelde reistijd op de Midden-Zeelandroute (Goes-Hellegatsplein) en op de N62 (Goes-Zelzate). (Lager is beter)
Doel:	Een multimodaal netwerk van achterlandverbindingen voor de Zeeuwse havens (Terneuzen en Vlissingen-Oost) met voldoende capaciteit.
Indicator:	Capaciteit van de goederenvervoernetwerken (weg, water, spoor en buisleiding) is eind 2019 vergroot ten opzichte van 2016 en voor de periode tot en met 2027 heeft besluitvorming over verdere vergroting van de capaciteit plaatsgevonden. (Hooger is beter)

### **3.2. Doorkijk vanaf 2020**

Na 2020 staan grotere investeringen op het programma. Het gaat dan onder andere om maatregelen om de doorstroming op de Midden-Zeelandroute te verbeteren en om verbeterde verbindingen goed te benutten. Inzet is om hiermee de bereikbaarheid van Zeeland zelf te verbeteren, waarbij het doorgaande (internationale) verkeer gebruik blijft maken van de excellente snelwegen om Zeeland heen. De ontwikkeling van de havens en in de achterlandverbindingen speelt hierbij een belangrijke rol. Daarnaast zullen we optimaal gebruik moeten maken van nieuwe technologieën op het gebied van mobiliteit, verkeer en vervoer. Bij een effectieve lobby worden de spoorverbindingen in de periode na 2020 verbeterd.

### **3.3. Activiteiten Bedrijvigheid**

In de voorgaande paragrafen hebben we de ambities voor Bedrijvigheid besproken. In deze paragraaf gaan we in op de activiteiten in de periode 2016-2019 om die ambities te realiseren. Daarbij maken we onderscheid tussen prioritaire activiteiten (3a tot en met 3f) en overige activiteiten.

## PRIORITAIRE ACTIVITEITEN BEDRIJVIGHEID

Activiteit	3a Verbeteren doorstroming Midden-Zeelandroute (Goes-Hellegatsplein)
Omschrijving	<p>Het grootste capaciteitsknelpunt van de Midden-Zeelandroute vormt het Zuid-Hollandse deel van de N59, met name het laatste deel tot Hellegatsplein. De provincie Zuid-Holland heeft voor aanpassingen aan dit deel € 10 miljoen gereserveerd, onder de voorwaarde dat het Rijk mee-investeert. De provincie Zeeland heeft hiervoor nog geen investeringsbudget beschikbaar. We willen wel nauw bij het traject betrokken blijven, bijvoorbeeld door bij te dragen met onderzoek en lobby,</p> <p><i>N256 Goes-Zierikzee</i></p> <p>Op de N256 is de provincie Zeeland wegbeheerder van het traject tussen Goes en Zierikzee. Vooral in de drukke zomermaanden zijn er op deze route knelpunten, veroorzaakt door meer verkeer in combinatie met meer en langere brugopeningen. In de periode 2016-2019 gaan we kleinere infrastructurele maatregelen doorvoeren die de doorstroming op korte termijn verbeteren. Daarbij gaat het met name om de aanpak van verschillende kruispunten en bij de Zandkreekdam.</p> <p><i>Stapsgewijs</i></p> <p>Om de doorstroming van de N59 en de N256 structureel te verbeteren, zijn op middellange termijn grotere investeringen nodig. Omdat de kosten hiervan erg hoog zijn, kiest de provincie ervoor om de belangrijkste knelpunten op het Zeeuwse deel van deze routes stapsgewijs op te lossen. Dit vraagt naar schatting om een gezamenlijke investering van Rijk en regio van € 10-15 miljoen.</p>
Doel	Structureel verbeteren van de doorstroming op de Midden-Zeelandroute.
Rol provincie	Belangenbehartiger, stimulator, uitvoerder
Betrokken partijen	Rijkswaterstaat, provincie Zuid-Holland, gemeenten Goes, Noord-Beveland en Schouwen-Duiveland, belangengroeperingen

Activiteit	3b Incidentmanagement en verkeersmanagement
Omschrijving	<p>Door de bijzondere ligging en structuur van Zeeland heeft onze provincie maar een beperkt aantal (grotere) wegverbindingen met de omgeving. Daardoor is de wegeninfrastructuur in Zeeland kwetsbaar. Er zijn weinig alternatieve routes en een calamiteit op een van de hoofdverbindingen leidt sneller dan in andere regio's tot grote opstoppingen en vertragingen.</p>

	<p><u>Incidentmanagement</u></p> <p>De provincie zal sterker inzetten op incidentmanagement bij verkeersongevallen, om daarmee zoveel mogelijk stremmingen van hoofdverbindingen te beperken. Door samen met andere partijen in te zetten op efficiënter incidentmanagement en het geregeld evalueren en verbeteren van gemaakte afspraken. Daarbij kijken we ook of een uitgebreidere inzet op provinciale wegen van toegevoegde waarde is.</p> <p><u>Verkeersmanagement</u></p> <p>De groei van <i>in-car</i>-route- en informatiesystemen kan in Zeeland een extra groot positief effect hebben. De provincie levert hiervoor actuele informatie aan de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW), die deze gegevens beschikbaar stelt aan de makers van de systemen. We kiezen ervoor om geen eigen apps meer te ontwikkelen. Daarnaast blijft het belangrijk om ook fysiek omleidingsroutes goed aan te geven en te communiceren over de in Zeeland aanwezige U-routes.</p> <p>In de periode 2017-2019 doen de provincie en andere wegbeheerders samen een proef met verrijdbare informatiepanelen of actiewagens bij calamiteiten of extra drukke toeristische dagen. Daarbij gaan we ook onderzoeken hoe zowel informatiepanelen als in-car-informatiesystemen optimaal kunnen worden benut in geval van evacuatie bij hoogwater.</p>
Doel	Door middel van incidentmanagement en verkeersmanagement inzetten op betrouwbare reistijden en optimale benutting van de weginfrastructuur.
Rol Provincie	Stimulator en uitvoerder
Betrokken partijen	Wegbeheerders Zeeland, NDW, Rijkswaterstaat

Activiteit	3c Corridormanagement binnenvaart
Omschrijving	De binnenvaart is de belangrijkste transportvorm voor de aan- en afvoer naar en van de zeehavens. Daarnaast vormen de Zeeuwse waterwegen belangrijke schakels in het Europese binnenvaartnetwerk. Door de grote binnenvaartstromen hebben de sluiscomplexen in Zeeland de maximale capaciteit bereikt. Het proces voor de capaciteitsuitbreiding van het sluiscomplex bij Terneuzen loopt en investeringen in de Volkeraksluizen en Kreekraksluizen staan voor de periode 2020-2028 gepland. Voor de Krammersluizen overweegt Rijkswaterstaat een andere methode van zoet-zoutscheiding die het schutproces versnelt en daardoor de capaciteit vergroot.

	<p><i>Betrouwbare reistijden</i></p> <p>Om het vaarverkeer beter te coördineren en te plannen, de sluisen beter te benutten en logistieke processen beter op elkaar af te stemmen, zet de provincie in op corridormanagement. Hierbij stimuleert de provincie optimaal gebruik van de vaarwegen en de sluisen. Dat zorgt voor snellere, betrouwbare reistijden en dus minder kosten.</p> <p><i>Projecten</i></p> <p>De komende jaren geeft het Zeeuwse Kenniscentrum Logistiek een vervolg aan het project Papierloos Varen. Verder wordt binnen het project MIGHT, een samenwerkingsverband van het havenbedrijf Gent, Zeeland Seaports, Rijkswaterstaat en het Vlaamse Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust, een planningstool voor zee-en binnenvaart voorbereid om zo goed mogelijk om te gaan met de congestie tijdens de bouw van de Nieuwe Sluis Terneuzen. Deze projecten worden benut om corridormanagement voor de binnenvaart in Zeeland verder te ontwikkelen.</p>
Doel	Bijdragen aan het verminderen van de wachttijden voor de binnenvaart en een betere concurrentiepositie van de binnenvaart door inzet van corridormanagement.
Rol provincie	Stimulator
Partners	Rijkswaterstaat, BLN-Koninklijke Schuttevaer, Zeeland Seaports, Kenniscentrum Logistiek

Activiteit	3d Parkeerplaatsen en voorzieningen voor vrachtwagens
Omschrijving	<p>Het internationale vrachtverkeer van en naar de havens wordt steeds meer uitgevoerd door internationale bedrijven. Mede door het rijtijdenbesluit moeten deze chauffeurs mogelijkheden hebben om aan hun rustperiodes te voldoen. Helaas zijn vrachtwagens op deze momenten regelmatig doelwit van criminaliteit. Hierdoor is er behoefte aan beveiligde parkeerplaatsen met goede voorzieningen. Een ander probleem is dat steeds meer chauffeurs op of langs de openbare weg parkeren, wat op locaties voor overlast zorgt.</p> <p>Om succesvol te werken aan parkeervoorzieningen voor vrachtwagens, is een sterkere coördinatie noodzakelijk. Daarom wordt tussen havenbedrijf, bedrijven, gemeenten en de provincie in 2016-2019 gezamenlijk ingezet op aanleg van twee parkeerplaatsen voor vrachtwagens. Voorwaarde is dat deze parkeerplaatsen voor de langere termijn een commerciële exploitant hebben. Daarnaast wordt afstemming gezocht in de regelgeving en handhaving op het gebied van vrachtwagenparkeren.</p>

Doel	Realiseren van veilige truckparkeervoorzieningen met goede faciliteiten.
Rol provincie	Ontwikkelaar en investeerder
Partners	Gemeenten, Zeeland Seaports, verladers, transporteurs, Inspectie Leefomgeving en Transport

Activiteit	Je Lobby spoorverbindingen
Omschrijving	<p>De Zeeuwse havens zijn goed bereikbaar per spoor. Om de ontwikkelingen in de havens te stimuleren, is het wel belangrijk om de achterlandverbindingen over het spoor te verbeteren. In de eerste plaats betreft dit de spoorboog die vanuit de spoorlijn door Vlissingen-Roosendaal het Sloegebied verbindt met Antwerpen en zuidelijkere bestemmingen. Uit onderzoek in opdracht van Zeeland Seaports blijkt dat deze zogeheten VEZA-verbinding veel voordelen biedt. Daarom zal de provincie samen met partners lobbyen bij het Rijk en in België om de VEZA-verbinding te realiseren.</p> <p>Ten tweede neemt in de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone (Axel – Zelzate) de vraag naar een betere spoorverbinding toe door de komst van nieuwe bedrijven. In de periode 2016-2019 wil de provincie samen met ProRail, het Rijk, Zeeland Seaports en Belgische partners verder onderzoek doen naar de mogelijkheden voor deze nieuwe verbinding.</p> <p>Tot slot blijven we proactief inzetten op verbeteringen van het huidige spoorgoederenvervoer in Zeeland. De Lange Termijn Spooragenda van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) biedt hiervoor een passend platform.</p>
Doel	Verbeteren spoorontsluiting tussen Vlissingen-Oost en Antwerpen (VEZA) en de spoorontsluiting voor de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone (Axel - Zelzate).
Rol Provincie	Belangenbehartiger
Partners	Gemeenten, Zeeland Seaports, bedrijfsleven, West-Brabant, Oost-Vlaanderen, Drechtsteden, ministerie van IenM, ProRail, Infrabel

Activiteit	3f Nautische toegankelijkheid Zeeuwse havens
Omschrijving	<p>Met de komst van de Nieuwe Sluis Terneuzen wordt de toegankelijkheid van de Kanaalzone Gent-Terneuzen verbeterd naar het niveau van de nieuwe sluisen in het Panamakanaal. In 2016 worden voorbereidingen voor de uitvoering getroffen, waarna in de periode 2017-2021 de bouw plaatsvindt. De verantwoordelijkheid ligt bij de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie. De Provincie Zeeland is nauw bij het project betrokken.</p> <p>Een tweede traject betreft de haven van Vlissingen-Oost. Hier kan de diepgang van 16,5 meter in de praktijk maar in 80% van de gevallen worden gegarandeerd. Uit onderzoek blijkt dat dit een rem zet op de concurrentiepositie, omdat steeds meer schepen uitwijken naar andere havens in de Hamburg-Le Havre-range. Daarom ondersteunt de Provincie Zeeland dat Zeeland Seaports samen met de Vlaams Nederlandse Scheldec commissie mogelijke oplossingen zoekt om op korte termijn dit knelpunt aan te pakken.</p>
Doel	Verbeteren nautische toegankelijkheid Zeeuwse havens
Rol Provincie	Belangenbehartiger
Partners	Zeeland Seaports, Ministerie I&M, Rijkswaterstaat, bedrijfsleven, Vlaanderen

---

## OVERIGE ACTIVITEITEN BEDRIJVIGHEID

### Sturen Doorgaand Verkeer

Uit het in 2012 gehouden onderzoek blijkt dat het doorgaand verkeer in Zeeland zeer beperkt is. Uit modelstudies blijkt ook dat verbeterde verbindingen niet zullen leiden tot grote doorgaande verkeersstromen. Het voorkomen van doorgaand verkeer is gelet op de kwaliteiten van Zeeland van belang. Vanuit dat uitgangspunt zetten we in de periode 2016-2019 in op de volgende activiteiten:

- het doorgaande vrachtverkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in Zeeland zo veel mogelijk via snelwegen om Zeeland heen blijven leiden
- de bereikbaarheid van Zeeland en de bedrijven in Zeeland over de weg versterken. De Midden-Zeelandroute (A58, N62, N256-N59) heeft daarbij prioriteit
- lobby om knelpunten aan te pakken van snelwegen die om Zeeland heen liggen en erop aansluiten. Het gaat dan om het Zuid-Hollandse deel van de N59 tot Hellegatsplein, de A29 door de Hoekse Waard en het Knooppunt Zoomland (A4/ A58) bij Bergen op Zoom. Aan Vlaamse kant gaat het om verbeteringen aan de R4-oost en R4-west in de Gentse Kanaalzone en de Oosterweelverbinding in Antwerpen
- het doorgaande vrachtverkeer blijven monitoren en één keer in de vier jaar specifiek in kaart brengen

### Mobiliteitsmanagement

Mobiliteitsmanagement is gericht op gedragsverandering, zodat reizigers een ander vervoermiddel of een ander tijdstip voor hun verplaatsing kiezen. Omdat er in Zeeland weinig files zijn, en omdat eerdere regelingen om collectief vervoer en de fiets te stimuleren weinig effect hadden, zijn deze stopgezet. Er zijn twee knelpunten waar we in de periode 2016-2019 wel mobiliteitsmanagementoplossingen gaan uitwerken en toepassen:

- tussen Terneuzen, het Maintenance Valuepark en Dow kan het stimuleren van carpoolen bijdragen aan een vermindering van de verkeersdruk in de spits
- de nieuwe afslag van de A58 bij Goes zal er waarschijnlijk voor zorgen dat de druk op wegen van en naar Goes afneemt. Mobiliteitsmanagement kan daar een extra bijdrage aan leveren

### Lobby buisleidingen

Buisleidingen zijn de milieuvriendelijkste en veiligste manier om gassen en chemische stoffen te vervoeren. Ze zijn dan ook zeer belangrijk voor de bedrijven die in de Zeeuwse havens zijn gevestigd. Deze bedrijven zijn zelf verantwoordelijk voor de aanleg en het beheer en overheden nemen de ruimtelijke reservering in hun plannen op.

Goede buisleidingen zijn ook belangrijk voor de concurrentiepositie van de chemieclusters in de Zeeuwse havens, Rotterdam, Antwerpen en Noordrijn-Westfalen. Verder kunnen buisleidingen bijdragen aan verbeterde energie-efficiëntie door reststoffen uit te wisselen. Een belangrijk project hierbij is Smart Delta Resources. Daarom blijven de provincie Zeeland en andere belanghebbende partijen gezamenlijk lobbyen bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de EU om hierin te investeren. Onderzocht zal worden op welke wijze de ontsluiting van de Zeeuwse havens door middel van buisleidingen kan worden verbeterd.

### **Binnenhavens**

In de afgelopen vier jaar heeft de Provincie extra aandacht besteed aan behoud en ontwikkeling van de Zeeuwse binnenhavens en loswallen. De beleidsmatige bescherming hiervoor is vastgelegd in het Omgevingsplan Zeeland 2012-2018.

Om nieuwe mogelijkheden voor de binnenhavens en loswallen te onderzoeken, organiseren we twee keer per jaar het binnenhavenoverleg. Verder gaan we in overleg met eigenaren en beheerders van een aantal loswallen die dicht bij elkaar liggen. Het doel hiervan is om samen te kijken naar de toekomstige rol van deze loswallen voor de binnenvaart.



## 4. Beleven: toerisme en recreatie

In de vorige twee hoofdstukken keken we naar Sterke Netwerken en Bedrijvigheid – de eerste twee programmalijnen van het Mobiliteitsplan voor Zeeland tot 2018. In dit hoofdstuk staat de derde programmalijn centraal: Beleven. Daarbij kijken we vooral naar het belang van mobiliteit voor toerisme en recreatie. Want wie Zeeland optimaal beleeft, geniet optimaal van alles wat onze provincie zo bijzonder maakt. Daarom zetten we ook in de periode 2016-2019 in op een mobiliteitsbeleid dat het mogelijk maakt om Zeeland echt te beleven. Net als in de vorige hoofdstukken blikken we in dit hoofdstuk kort vooruit naar de periode vanaf 2020.

### 4.1. Programma 2016 tot en met 2019

De provincie Zeeland wil meer weten over de rol van toeristisch vervoer en de succes- en faalfactoren van beleid en projecten. Daarom richten we ons in 2016-2019 onder andere op de ontwikkeling van een Kennisagenda Beleven: een bundeling van bestaande en nieuwe kennis op het gebied van mobiliteitsgedrag van toeristen en recreanten. In nauwe samenhang daarmee starten we een aantal concrete 'ontwikkelprojecten'. Deze zijn vooral bedoeld om meer kennis op te doen over de kansen en mogelijkheden van mobiliteitsmaatregelen voor toerisme en recreatie.

We pakken de ontwikkelprojecten, lopende initiatieven en de Kennisagenda Beleven nadrukkelijk in samenhang op: de ontwikkelprojecten leveren input voor de kennisagenda én vice versa. Voorafgaand aan elk ontwikkelproject wordt daarom zowel een gerichte kennisvraag als een gerichte monitorvraag gedefinieerd. De kennis die voortkomt uit het ontwikkelproject, wordt uiteindelijk toegevoegd aan de Kennisagenda Beleven. Op die manier bouwen we aan een stevig fundament voor verdere ontwikkelingen.

In de periode 2016-2019 gaat het om de volgende ontwikkelprojecten, die we verder uitwerken in paragraaf 4.3:

- ontwikkelen van een Kennisagenda Beleven
- koppeling Duurzaam vervoer-openbaar vervoer als keten
- ontwikkelen van een digitaal validatie-, registratie en distributiesysteem voor duurzaam vervoer
- opzetten van innovatieve fietsconcepten
- stimuleren van verkeersveiligheid bij medegebruik op fietspaden
- versterken van de groene ruimte voor Beleven

Beleven is opgebouwd als een flexibel programma, zodat tijdens de uitvoering ingespeeld kan worden op opgedane kennis en ervaring. Niet alles is nu te overzien. In de uitwerking van de (ontwikkel)projecten is steeds rekening gehouden met een kennisfase.

### Doelstellingen en indicatoren

Om de ambities voor Beleven te realiseren, heeft de provincie een aantal indicatoren opgesteld. Hieronder zetten we de belangrijkste doelen en indicatoren voor 2016-2019 op een rij.

#### **Doelstellingen en indicatoren Beleven**

Doel:	Vergroten van het inzicht in welke maatregelen effectief zijn voor vergroting van de beleving door toeristen en recreanten bij interne verplaatsingen in Zeeland.
Indicator:	Voor Zeeland specifieke kennis over de relatie tussen mobiliteit en beleven. (Meer is beter)
Doel:	Beïnvloeden mobiliteitskeuzen en -gedrag recreanten en toeristen.
Indicator:	Aandeel recreanten en toeristen dat bij interne verplaatsingen de auto gebruikt. (Minder is beter)

#### **4.2. Doorkijk vanaf 2020**

In 2016-2019 werken we aan ontwikkelprojecten die meer inzicht moeten geven in het effect van mobiliteitsmaatregelen voor toerisme en recreatie. De kennis die we daarmee opdoen, zetten we vanaf 2020 in bij de ontwikkeling van grotere, structurele projecten op het gebied van Beleven.

#### **4.3. Activiteiten Beleven**

In deze paragraaf gaan we in op de activiteiten in de periode 2016-2019 om onze ambities op het gebied van Beleven te realiseren. Daarbij maken we onderscheid tussen prioritaire activiteiten (4a tot en met 4f) en overige activiteiten.

## PRIORITAIRE ACTIVITEITEN BELEVEN

Activiteit	4a Kennisagenda Beleven
Omschrijving	<p>In 2016-2019 werken we aan de ontwikkeling van een Kennisagenda Beleven. Daarbij bundelen we bestaande en nieuwe kennis op het gebied van mobiliteitsgedrag van toeristen en recreanten. Op die manier creëren we een basis voor beleid en mogelijke mobiliteitsmaatregelen die kunnen helpen om Zeeland optimaal te beleven.</p> <p>Het uitgangspunt van de Kennisagenda Beleven bestaat uit drie vragen uit de Mobiliteitsvisie Zeeland:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• wat is de herkomst en de bestemming van de recreant?</li> <li>• waarom en hoe recreëren mensen in Zeeland?</li> <li>• waarom kiezen gebruikers voor een bepaalde vervoerswijze en hoe kan die keuze worden beïnvloed?</li> </ul>
Doel	Kennis op het gebied van mobiliteitsgedrag van recreanten en toeristen vergroten en efficiënt gebruiken bij concrete projecten op dit gebied.
Rol Provincie	Regisseur
Betrokken partijen	Gemeenten, kennisinstellingen (zoals Kenniscentrum voor Kusttoerisme), toeristische sector

Activiteit	4b Koppeling Duurzaam vervoer-openbaar vervoer als keten
Omschrijving	<p>Met dit ontwikkelproject willen we een koppeling maken tussen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• initiatieven van recreatie- en horecaondernemers op het gebied van duurzaam vervoer</li> <li>• het openbaar vervoer met de bus en het fiets-voetveer tussen Vlissingen en Breskens</li> </ul> <p>Het kernnet openbaar vervoer is ook het hoofdnetwerk voor het toeristisch vervoer. Om dit kernnet optimaal te benutten, worden recreatie- en horecaondernemers uitgedaagd om innovatieve vervoersconcepten voor hun gasten te ontwikkelen. Voorbeelden daarvan zijn de inzet van shuttles, zonnetreinen, elektrische auto's, (elektrische) fietsen of tuk-tuks. Dat betekent dat er ook faciliteiten moeten worden ontwikkeld die duurzaam vervoer aantrekkelijker maken voor toeristen, zoals fietsstallingen bij bushaltes en andere ov-overstaplocaties. Op die manier snijdt het mes aan twee kanten: het kernnet openbaar vervoer krijgt een duidelijke toegevoegde waarde voor het toerisme én toeristen laten vaker de auto staan.</p>

	Met dit programma sluiten we aan bij projecten als de ZeelandPas en het onlangs afgeronde onderzoek Toeristisch Vervoer 2.0. Daarnaast zoeken we aansluiting met vergelijkbare initiatieven, bijvoorbeeld in de Zwinstreek/West Zeeuws-Vlaanderen met de as Breskens-Knokke. Hierbij onderzoeken we ook de mogelijkheid om deze initiatieven als duurzaam-vervoerknooppunten met elkaar te verbinden.
Doel	Toeristen en recreanten stimuleren om de auto te laten staan en te kiezen voor ov, fiets of andere vormen van duurzaam vervoer over weg en water.
Rol Provincie	Stimulator en uitvoerder
Betrokken partijen	Brede coalitie: gemeenten, VVV Zeeland, Kenniscentrum voor Kusttoerisme, Economische Impuls Zeeland, Westerschelde Ferry BV, Connexion

<b>Activiteit</b>	<b>4c ontwikkelen van een digitaal valldatle-, registratie en distributiesysteem voor duurzaam vervoer</b>
Omschrijving	Om het gebruik van duurzame vervoerswijzen te stimuleren, is het aanbieden van een digitaal distributiesysteem met validatie in het vervoersmiddel een belangrijke tool. Het registreren van het aantal gebruikers is daarbij noodzakelijk voor de toekomst. Hierdoor blijft het openbaar vervoer op termijn betaalbaar (ook voor de vervoerder), wordt de CO2-uitstoot verlaagd, wordt het autoverkeer verminderd en wordt het gemak en de beleving van de gast vergroot. In de komende periode wordt aan een dergelijk systeem gewerkt. Einddoel is een goed werkend systeem met een applicatie die bij voorkeur wordt gekoppeld aan de ZeelandPas.
Doel	Recreanten en toeristen door middel van digitale toepassingen sturen in en helpen bij hun keuzegedrag voor duurzame vervoersmiddelen tijdens hun verblijf.
Rol Provincie	Stimulator en uitvoerder
Betrokken partijen	Brede coalitie: gemeenten, VVV Zeeland, Kenniscentrum voor Kusttoerisme, Economische Impuls Zeeland, acceptanten ZeelandPas

<b>Activiteit</b>	<b>4d Innovatieve fietsconcepten</b>
Omschrijving	Fietsen is een ideale manier om Zeeland de beleven. Daarom investeert de provincie in innovatieve concepten om fietsgebruik te stimuleren. Er wordt gezocht naar een mix van verschillende grotere projecten en kleinere, meer lokale initiatieven. In 2016-2019 gaat het onder andere om verbeteringen van bestaande projecten als Rondje Pontje (waarbij fietsers in de zomer gebruik kunnen maken van verschillende pontjes) en van fietsoverstappunten. Andere

	fietsconcepten waarmee we gaan experimenteren zijn bike-sharing (deel- of leenfietsen) en 'beleef-fietspaden'.
Doel	Stimuleren van fietsgebruik om Zeeland te beleven.
Rol Provincie	Stimulator en uitvoerder
Betrokken partijen	Brede coalitie: onder andere gemeenten, VVV Zeeland, Kenniscentrum voor Kusttoerisme en kennisinstellingen

Activiteit	4e Verkeersveiligheid medegebruik van fietsinfrastructuur
Omschrijving	<p>De Zeeuwse fietspaden worden steeds drukker. Niet alleen met fietsers en bromfietzers, ook skeelers, wandelaars, ruiters en groepen wielrenners maken vaak gebruik van fietspaden en plattelandswegen. Die drukte en zoveel verschillende snelheden kunnen leiden tot gevaarlijke situaties.</p> <p>Daarom doet de provincie Zeeland onderzoek naar mogelijkheden om de verkeersveiligheid van de fietsinfrastructuur te verbeteren. Dat begint met het antwoord op een aantal concrete vragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• om hoeveel ongevallen gaat het en wat voor soort ongevallen zijn dat?</li> <li>• hoe ervaren verkeersdeelnemers op fietspaden het medegebruik?</li> <li>• hoe druk is het op de fietspaden (intensiteiten), om welke gebruikers (met welk motief) gaat het?</li> <li>• wat zijn de kenmerken van deze fietspaden?</li> </ul> <p><i>Mogelijke oplossingen</i></p> <p>Als we een antwoord hebben op deze vragen, gaan we op zoek naar mogelijke oplossingen. Daarbij kijken we nadrukkelijk naar een combinatie van maatregelen op het gebied van infrastructuur en op het gebied van gedragsverandering. Met deze programmalijn sluiten we aan bij de uitkomsten van het project 'Drukke op het fietspad' van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.</p>
Doel	Het verkeersveilig medegebruik van fietsinfrastructuur vergroten.
Rol Provincie	Stimulator en uitvoerder
Betrokken partijen	Verschillende partijen zoals Routebureau Zeeland en Kenniscentrum Kusttoerisme

Activiteit	4f Groene ruimte voor Beleven
Omschrijving	<p>Recreatieve voorzieningen liggen vaak in gebieden waar de auto te gast is en een snelle bereikbaarheid van secundair belang. Daarom wil de provincie Zeeland de recreatieve, landschappelijke en natuurlijke waarden van deze gebieden versterken. Met een accent op de beleving, gezondheid en plezier. Dat betekent ook meer ruimte voor fietsers en voetgangers in autoluwe gebieden. De inrichting van de weg en omgeving moet alle verkeersdeelnemers uitnodigen tot veilig gedrag dat past bij een autoluw gebied.</p> <p>In de periode 2016-2019 gaan we aan de slag met de eerste ideeën over mogelijke maatregelen: herintroduceren van ecologisch bermbeheer, weghalen van beplanting naast een weg (in verband met uitzicht), wildroosters plaatsen, aanpassen van de weginrichting zodat het verkeer de snelheid aanpast, doorgaand verkeer onmogelijk maken en implementeren van landschappelijke en natuurlijke elementen. Deze maatregelen moeten bijdragen aan ander verkeersgedrag en de landschappelijke en natuurlijke waarden versterken.</p>
Doel	<p>Meer ruimte bieden voor beleving van het landschap in recreatieve gebieden. Tegelijkertijd moet het autogebruik in verkeersluwe gebieden worden ontmoedigd en het juiste verkeersgedrag worden gestimuleerd.</p>
Rol Provincie	Stimulator en uitvoerder
Betrokken partijen	<p>Een werkgroep per maatregel of gebied: de betreffende gemeente(n), wegbeheerder(s), aanliggende terreinbeheerders, landschaps- en natuurorganisaties, ZLTO, CUMELA en in nauwe samenwerking met de lokale bewoners (dorpsraden)</p>

## OVERIGE ACTIVITEITEN BELEVEN

### Maatregelen in Sterke Netwerken

Veruit de meeste toeristen (95%) bezoeken Zeeland met de auto. Het is vrijwel onmogelijk om dat te veranderen. Vanuit het oogpunt van Beleven is het wel interessant om te onderzoeken of toeristen met de auto knelpunten of vertragingen ondervinden op weg naar Zeeland, en in hoeverre dat invloed heeft op de waardering en eventueel vervolfbezoek aan onze provincie. Ook het parkeren aan de kust en het eventuele gebruik van transferia is daarbij een belangrijk aandachtspunt.

Daarom zal de provincie Zeeland hier samen met andere belanghebbende partijen onderzoek naar doen. Op basis daarvan brengen we mogelijke (combinaties van) maatregelen in kaart, die kunnen worden meegenomen in de nieuw te ontwikkelen investeringsstrategie (zie punt 2a in paragraaf 2.3). Hierbij gaat het om mogelijke maatregelen in de volledige breedte: van 'strand-stroken' (als variant op spitsstroken) en verkeersmanagement tot informatievoorziening (vooraf en tijdens de reis).

### Andere wisseldagen

Zogenoemde wisseldagen van appartementen, vakantieparken en campings zorgen vaak voor extra verkeersdrukke. Daarom willen we samen met een aantal exploitanten van deze ondernemingen een pilotproject opzetten met andere wisseldagen. Als blijkt dat meer variatie leidt tot minder verkeersdrukke, en daardoor tot meer tevredenheid bij bezoekers, vragen we andere ondernemers om ook mee te doen en kan het project mogelijk worden uitgebreid.

## 5. Wonen en Leven

Na de thema's Sterke Netwerken, Bedrijvigheid en Beleven gaan we in dit hoofdstuk in op de vierde en laatste programmalijn van het Mobiliteitsplan Zeeland: Wonen en Leven. Daarbij kijken we vooral naar het belang van bereikbaarheid: iedereen in de provincie moet zich veilig en zonder belemmeringen kunnen verplaatsen van en naar voorzieningen, werk en huis. In dit hoofdstuk geven we een overzicht van de belangrijkste doelen en activiteiten op het gebied van Wonen en Leven in 2016-2019, met een kleine doorkijk naar de periode daarna.

### 5.1. Programma 2016 tot en met 2019

Het programma Wonen en Leven bestaat uit drie onderdelen. Ten eerste gaat het om de bereikbaarheid van bovenlokale voorzieningen, zoals onderwijs- en zorginstellingen, die steeds meer een regionale functie krijgen. Het tweede programmaonderdeel richt zich op het stimuleren van zelfredzaamheid van mensen die op de een of andere manier afhankelijk zijn van speciale vormen van (openbaar) vervoer. Het derde programmaonderdeel van Wonen en Leven betreft de verkeersveiligheid en gedrag: hoe zorgen we dat weggebruikers zich in het verkeer veiliger gedragen? In deze paragraaf gaan we kort in op deze drie onderdelen. In paragraaf 5.3 werken we de bijbehorende activiteiten uit.

#### Bereikbaarheid bovenlokale voorzieningen

Onderwijsinstellingen, zorg- en cultuurcentra, supermarkten en andere voorzieningen verhuizen steeds vaker naar stedelijke locaties. Daarmee krijgen deze voorzieningen steeds meer een bovenlokale functie. Daarom wordt van voorzieningen gevraagd dat zij zich vestigen aan bestaande netwerken. Dat betekent dat ze bereikbaar moeten zijn voor mensen uit een steeds grotere omgeving – over de weg én digitaal. Om deze bereikbaarheid van vooral zorg- en onderwijsinstellingen te waarborgen, investeert de provincie onder andere in de instelling van een 'bereikbaarheidsconsulent' (zie paragraaf 5.3 – 5a).

#### Stimuleren zelfredzaamheid

Niet iedereen rijdt auto en niet iedereen kan op de fiets of met het ov naar de winkel, werk of school. Deze mensen zijn op de een of andere manier afhankelijk van andere vormen van vervoer. Vaak is dat goed geregeld, bijvoorbeeld via de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo). Maar er zijn ook mensen die afhankelijk zijn van anderen. Ouderen zonder eigen vervoer bijvoorbeeld, of scholieren voor wie de reisafstand te groot is om te fietsen. De provincie is verantwoordelijk voor de organisatie van het regionaal openbaar vervoer. Daarnaast heeft de provincie een faciliterende rol ten aanzien van kleinschalige initiatieven uit de samenleving, waarin deze relatief kleine groep vervoersarmen een passende oplossing kunnen vinden. Dit biedt ook kansen voor onderlinge verbondenheid. De nadruk ligt daarbij niet op het gebruik van een specifieke vorm van vervoer, maar op de bereikbaarheid van voorzieningen.

#### Niet-infrastructurele aanpak verkeersveiligheid

Zeeland heeft relatief veel verkeersslachtoffers. Vaak ligt de oorzaak niet in de weginrichting of verkeersregels, maar aan het gedrag van weggebruikers. Daarom focust de provincie Zeeland op



gedragsverandering door te investeren in verkeerseducatie, voorlichting, handhaving en vooral een combinatie daarvan.

Het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland (ROVZ) speelt hierbij een centrale rol. Zo coördineert het ROVZ diverse verkeerseducatieve programma's. Dat begint al op de basisschool (bijvoorbeeld met het Zeeuwse Verkeersveiligheid Label – ZVL) en gaat door in het voortgezet onderwijs (Verkeerseducatie Voortgezet Onderwijs – VEVO). Ook op latere leeftijd is educatie belangrijk als bijvoorbeeld gebruik gemaakt wordt van een nieuw vervoersmiddel (auto, scooter, motor, tractor, maar ook de e-bike).

#### *Speerpunten*

Het Zeeuwse verkeer wordt veiliger als de grootste oorzaken van verkeersonveiligheid structureel worden aangepakt. Vanaf 2015 ligt de focus op de speerpunten hoge rijsnelheden en fietsveiligheid. Een andere speerpunt is 'aandacht en alertheid achter het stuur', waarvoor het ROVZ een nieuw programma zal ontwikkelen (zie paragraaf 5.3 – 5e en 5f).

#### **Doelstellingen en indicatoren**

Om de ambities voor Wonen en Leven te realiseren, heeft de Provincie een aantal indicatoren opgesteld. Hieronder zetten we de belangrijkste doelen en indicatoren voor 2016-2019 op een rij.

##### **Doelen en indicatoren Wonen en leven**

Doel:	Bovenlokale voorzieningen (onderwijs, cultuur, medisch, detailhandel) zijn voor alle Zeeuwen goed bereikbaar.
Indicator:	Percentage Zeeuwen dat aangeeft dat een slechte bereikbaarheid van bovenlokale voorzieningen het maatschappelijk functioneren belemmert, de zogenoemde 'vervoersarmen'. (Lager is beter)
Doel:	Stimuleren van de zelfredzaamheid om te voorzien in de vervoersbehoefte.
Indicator:	Het aantal vervoersinitiatieven dat door bewoners wordt opgestart en onderhouden. (Meer is beter)
Doel:	Vergroting van de verkeersveiligheid door verbetering van het verkeersgedrag van alle verkeersdeelnemers in Zeeland.
Indicator:	Aantal ernstige verkeersslachtoffer (doden en ziekenhuisgewonden) zoveel mogelijk uitgesplitst naar gedrag, vervoerswijze en overige oorzaken. (Minder is beter)

### **5.2. Doorkijk vanaf 2020**

De activiteiten die de Provincie in 2016-2019 uitvoert, worden na 2020 uitgewerkt tot zelfstandig draaiende projecten. De kennis die met de pilots is opgedaan, kan worden gebruikt voor vervoersoplossingen op maat voor specifieke doelgroepen. Daarnaast zal de provincie zo veel mogelijk inspelen op technologische en sociale innovaties voor nieuwe vervoersconcepten.

### **5.3. Activiteiten Wonen en Leven**

In deze paragraaf gaan we in op de activiteiten in de periode 2016-2019 om onze ambities op het gebied van Wonen en Leven te realiseren. Daarbij maken we onderscheid tussen prioritaire activiteiten (5a t/m 5f) en overige activiteiten.

## PRIORITAIRE ACTIVITEITEN WONEN EN LEVEN

Activiteit	5a Bereikbaarheidsconsulent
Omschrijving	De bereikbaarheid van bovenlokale voorzieningen (zie de vorige paragraaf) is een van de speerpunten binnen het programma Wonen en Leven. De focus ligt vooral op de bereikbaarheid van zorg- en onderwijsinstellingen. In 2016-2019 zal de provincie hiervoor een 'bereikbaarheidsconsulent' instellen. De bereikbaarheidsconsulent initieert onderzoek, discussies, innovaties, experimenten en campagnes die bijdragen aan een betere (zowel fysieke als digitale) bereikbaarheid, gaat in gesprek met belanghebbende organisaties en instanties en is aanspreekpunt voor andere Zeeuwse overheden. De bereikbaarheidsconsulent heeft een bereikbaarheidstoets als instrument om de bereikbaarheid van bestaande en nieuw te realiseren voorzieningen te toetsen.
Doel	Optimale bereikbaarheid van bovenlokale voorzieningen; onder meer door bereikbaarheid al bij de locatiekeuze op de agenda te zetten en de bereikbaarheid door onderzoek, innovaties en experimenten verder te verbeteren.
Rol Provincie	Regisseur
Betrokken partijen	Gemeenten

Activiteit	5b Mobiliteit op maat voor specifieke doelgroepen
Omschrijving	<p>Wonen en Leven betekent dat iedereen in de provincie zich veilig en zonder belemmeringen moet kunnen verplaatsen van en naar voorzieningen. Om vervoer op maat te kunnen bieden en zelfredzaamheid te bevorderen, gaan we de reisprofielen van 'vervoersarmen' en scholieren in kaart brengen. Voor deze specifieke doelgroepen kunnen vervolgens bestaande vervoersconcepten worden (door)ontwikkeld en kansrijke pilots worden getest.</p> <p>Daarbij kan ook actief worden gezocht naar nieuwe vervoersconcepten die ontstaan vanuit initiatieven uit de samenleving. De provincie wil goede en kansrijke initiatieven stimuleren, faciliteren en verzamelen in een databank. Succesvolle initiatieven uit deze databank kunnen vervolgens actief worden gedeeld met doelgroepen. Dat is ook van groot belang om vrijwilligers te werven en te behouden. Een vrijwilligersplatform kan daarbij een toegevoegde waarde hebben.</p> <p><i>E-bike</i></p> <p>Binnen dit programmaonderdeel is er speciale aandacht voor de rol van de elektrische fiets: in hoeverre kan de e-bike bijdragen aan een betere</p>

	bereikbaarheid van voorzieningen, en hoe kunnen we het gebruik van de e-bike in dat geval stimuleren?
Doel	De zelfredzaamheid bevorderen van mensen die voor hun mobiliteit afhankelijk zijn van anderen; onder meer door hun reisprofielen in kaart te brengen en door kansrijke initiatieven vanuit de samenleving te stimuleren en faciliteren.
Rol Provincie	Regisseur, stimulator en uitvoerder
Betrokken Partijen	Scoop, Stichting Scholierenvervoer Zeeland, particuliere initiatiefnemers, gemeenten en vrijwilligers

Activiteit	5c Knooppunten en ketenmobiliteit verbeteren in relatie tot openbaar vervoer
Omschrijving	<p>Voor een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer is het belangrijk dat ov- en andere verkeersknooppunten goed op elkaar aansluiten. Dat geldt bijvoorbeeld voor verschillende bus- en treinverbindingen, maar ook voor reizigers die met de fiets naar een ov-station komen. Met de vervoersconcessie is vanaf 2015 een aantal vaste buslijnen komen te vervallen en rijden bussen niet altijd meer door dorpskernen. Gevolg is dat een deel van de reizigers meer afstand moet afleggen van en naar de bushalte. Mede daarom zullen wegbeheerders samen moeten investeren in haltevoorzieningen en ketenmobiliteit.</p> <p>Zo is een speciaal halteplan ontwikkeld waarin de gewenste voorzieningen bij Zeeuwse bushaltes in kaart zijn gebracht. Het gaat dan bijvoorbeeld om haltekomen en toegankelijke busperrons, maar ook om beschutting, informatievoorziening en voorzieningen voor de fiets. In 2016-2019 zal de provincie het halteplan uitvoeren, in nauw overleg met de verantwoordelijke wegbeheerders.</p>
Doel	Verbeteren van de toegankelijkheid van halten en haltevoorzieningen, waarmee het gebruik van openbaar vervoer aantrekkelijker wordt.
Rol Provincie	Regisseur en uitvoerder
Betrokken partijen	Wegbeheerders

Activiteit	5d Vergroten van de fietsveiligheid
Omschrijving	Het aantal fietsongevallen neemt helaas nog steeds toe, met name onder jonge (tot 25 jaar) en oudere fietsers. Als het gaat om fietsveiligheid, richt de provincie zich – via het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland (ROVZ) – daarom vooral op deze doelgroepen. Dat doen we met zowel onderzoek, voorlichting en educatie als met infrastructurele maatregelen (mede vanuit de programmalijnen Sterke Netwerken en Beleven).
Doel	Vergroten van de fietsveiligheid door onderzoek naar mogelijke maatregelen, voorlichting en andere interventies, met een leidende rol voor het ROVZ.
Rol Provincie	Regisseur en uitvoerder
Betrokken partijen	ROVZ-partners (provincie, gemeenten, fietsersbond, Veilig Verkeer Nederland, Routebureau Zeeland, rijwielhandelaren, onderwijs)

Activiteit	5e Aanpak te hoge rijsnelheden
Omschrijving	<p>Op veel Zeeuwse wegen wordt nog vaak te hard gereden. Vooral op erftoegangswegen, waar langzaam en snel verkeer mengt, zijn de risico's groot. Het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland (ROVZ) heeft de aanpak van te hoge rijsnelheden dan ook hoog op de agenda gezet. In 2016-2019 gaat het ROVZ door met de gecombineerde aanpak van burgerparticipatie, gedragsbeïnvloeding, infrastructurele ingrepen en handhaving. In 2017 wordt deze aanpak overgedragen aan wegbeheerders en Veilig Verkeer Nederland (VVN).</p> <p>In 2014 is bij de provincie onderzoek gedaan naar de vormen van hinder door doorgaand verkeer door kernen in Zeeland. Voor een aantal kernen blijken hoge snelheden een belangrijke ervaren factor in de hinder van doorgaand verkeer in kernen. Aan het ROVZ zal worden gevraagd om toepassing van de snelheidsaanpak ook voor deze wegen te bekijken.</p>
Doel	De verkeersveiligheid verbeteren door te hoge rijsnelheden aan te pakken via een combinatie van burgerparticipatie, gedragsbeïnvloeding, infrastructurele ingrepen en handhaving.
Rol Provincie	Regisseur en uitvoerder
Betrokken partijen	ROVZ- partners (gemeenten, waterschap, politie, VVN)

Activiteit	5f Aandacht en alertheid achter het stuur
Omschrijving	<p>Het gebruik van smartphones vormt een serieus probleem voor de verkeersveiligheid. Steeds meer ongevallen worden veroorzaakt doordat de bestuurder aan het bellen of whatsappen was, of doordat hij de aandacht meer richtte op de online navigatie dan op het verkeer. Jonge automobilisten en zakelijke rijders zijn hierbij de grootste risicogroepen.</p> <p>In aansluiting op landelijke en andere campagnes richt het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland (ROVZ) zich dan ook op dit probleem, onder andere met het project 'Aandacht en alertheid achter het stuur.' In 2016-2019 wordt dit project nader ingevuld.</p>
Doel	Minder verkeersonveiligheid als gevolg van afleiding achter het stuur.
Rol Provincie	Regisseur, uitvoerder
Betrokken partijen	ROVZ- partners: politie, BOVAG, TLN, onderwijs, Team-Alert

## OVERIGE ACTIVITEITEN WONEN EN LEVEN

### Locatiekeuze en bereikbaarheid beïnvloeden

Bij activiteit 5a zagen we dat de bereikbaarheid van bovenlokale voorzieningen een speerpunt is binnen het programma Wonen en Leven. Daarbij ligt de focus op de bereikbaarheid van zorg- en onderwijsinstellingen. Omdat dit soort grote voorzieningen vaak veel verkeer aantrekken, wil de provincie stimuleren dat ze zich zo veel mogelijk vestigen aan stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen. Deze focus op locatiekeuze en bereikbaarheid van grote zorg- en onderwijsinstellingen wordt dan ook opgenomen in de herziening van het Omgevingsplan, waarin het ruimtelijk beleid van de provincie Zeeland is vastgelegd.

### Ketenmobiliteit in relatie tot de auto

Naast investeringen in de ketenmobiliteit in relatie tot het openbaar vervoer (activiteit 5c), doet de provincie ook onderzoek naar de ketens auto-auto en fiets-auto. Daarmee brengen we onder meer de mogelijkheden in kaart om carpoolen en autodelen te stimuleren. We kijken bijvoorbeeld naar de capaciteit van carpoolplaatsen, de bereikbaarheid daarvan per fiets en de gewenste faciliteiten (zoals fietsstallingen).

### Monitoring verkeersveiligheidsbeleid

De provincie wil optimaal inzicht hebben in de ontwikkeling van de verkeersveiligheid in Zeeland. Daarom richten we ons in de periode 2016-2019 extra op monitoring van het verkeersveiligheidsbeleid. Aan de ene kant kijken we naar (ontwikkeling in) slachtofferaantallen in relatie tot bijvoorbeeld locatie of vervoerwijze. Aan de andere kant kijken we naar de effecten van maatregelen als voorlichting en handhaving per specifieke doelgroep (zoals jongeren en ouderen) en per thema als snelheid, fiets en landbouwverkeer.

### Monitoren en toepassen van innovatieve technologie en kennis

Er zijn steeds meer slimme technologische hulpmiddelen beschikbaar die de verkeersveiligheid kunnen verbeteren. De ontwikkelingen op dat gebied worden van uit het ROVZ nauwgezet gevolgd en toegepast waar dat kan. Door nieuwe technieken te koppelen aan bestaande maatregelen, ontstaat bovendien een effectieve synergie. Bijvoorbeeld: bij het verlengen van het rijbewijs een opfriscursus verkeersregels aanbieden. Of: een demonstratie van de nek-airbag voor senioren bij de aanschaf van een elektrische fiets.

### Burgerinitiatieven verkeersveiligheid ondersteunen

Wij willen de inwoners van Zeeland nadrukkelijk betrekken bij nieuwe verkeersveiligheidsinitiatieven. Voor de aanpak, methoden en ondersteuning, kunnen zij primair terecht bij hun gemeente of bij organisaties als Veilig Verkeer Nederland. Het ROVZ zal worden gevraagd in de komende periode deze organisaties met kennis en expertise te ondersteunen waar slagkracht wordt gemist.

## 6. Overleg en samenwerking

In deze programma-uitwerking hebben we de vier programmalijnen van het Mobiliteitsplan Zeeland uitgewerkt: Sterke Netwerken, Bedrijvigheid, Beleven en Wonen en Leven. Daarbij keken we naar de bijbehorende ambities en activiteiten voor de periode 2016-2019, met een korte vooruitblik naar de jaren vanaf 2020. In de figuur hieronder zetten we de vier programma's nog eens op een rij.



### Structurele en gelegenheidscoalities

Om de ambities uit het Mobiliteitsplan te kunnen realiseren, werkt de provincie Zeeland nauw samen met andere partijen: gemeenten, waterschap, andere provincies, Rijkswaterstaat, kennisinstellingen, bedrijven en belangenorganisaties. Door samen te werken, ontstaan allianties die elkaar aanvullen en versterken. Daarbij kan het gaan om structurele samenwerkingsverbanden zoals het Provincie Overleg Verkeer en Vervoer (POVV), het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland (ROVZ) en het MIRT-overleg met het Rijk. Daarnaast zijn er ook gelegenheidscoalities die zijn gericht op concrete projecten als gladheidbestrijding, landbouwroutes, de nieuwe sluis bij Terneuzen of afzonderlijke verkeersveiligheidsthema's binnen het ROVZ. In dit hoofdstuk gaan we kort in op deze verschillende manieren van samenwerken. Die hangen nauw samen met de veranderopgave waar de provincie voor staat, ook als het gaat om mobiliteit, verkeer en vervoer.

### 6.1. Veranderopgave

De ambities uit de Mobiliteitsvisie Zeeland tot 2028 vragen om een nieuwe manier van samenwerken tussen alle betrokken partijen. Ook de rolverdeling verandert: de provincie is soms regisseur, soms stimulator, soms uitvoerder en soms belangenbehartiger namens de regionale partners. In deze paragraaf bespreken we kort drie ontwikkelingen die hierbij een centrale rol spelen.



### **Van projectmatig naar programmatisch**

Binnen het mobiliteitsbeleid van de provincie Zeeland verschuift de focus steeds meer van een projectmatige naar programmatische aanpak: het gaat steeds meer om integraal werken, met een gericht ontwikkelingsperspectief voor een specifiek gebied of specifieke activiteit. De rol van de provincie is daarbij vooral om een brede samenwerking tussen alle betrokken partijen te stimuleren.

### **Ruimte voor maatschappelijk initiatief**

Verkeer en vervoer is niet alleen een verantwoordelijkheid van de overheid. Steeds vaker zien we nieuwe initiatieven van inwoners en belangenorganisaties die een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan het mobiliteitsbeleid. De provincie blijft regisseur, maar wil deze maatschappelijke initiatieven stimuleren en voldoende ruimte geven.

### **Bereikbaarheidsaanpak langs vijf sporen**

Vanuit de nieuwe bereikbaarheidsopgaven en beperkte financiële middelen, richt het Rijk zich op een brede bereikbaarheidsaanpak. Daarbij heeft minister van Infrastructuur en Milieu de regio's voorgesteld om de bereikbaarheidsopgaven gezamenlijk aan te pakken met concrete maatregelen langs vijf sporen: innoveren, infrastructuur, in stand houden, informeren en inrichten.

## **6.2. Samen werken aan mobiliteit**

Provincie, gemeenten, waterschap en andere betrokken partijen werken samen aan dezelfde mobiliteitsambities. Dat doen we op verschillende niveaus: binnen de vier programmalijnen, mobiliteitsbreed, bij uitvoerende taken, rondom verkeersveiligheid en voorbij de provincie.

### **Samenwerken binnen de programmalijnen**

Zeeuwse overheden, ondernemers en instellingen werken aan uiteenlopende initiatieven die aansluiten bij de vier programmalijnen Sterke Netwerken, Bedrijvigheid, Beleven en Wonen en Leven. Toch sluiten deze initiatieven niet altijd goed op elkaar aan: kennis blijft te vaak versnipperd. Verschillende partijen hebben de provincie daarom gevraagd om hier meer sturing in aan te brengen: breng de partners samen en zorg voor een gestructureerde overleg- en samenwerkingsstructuur. Daarbij gaat ook om de combinatie van mobiliteit en maatschappelijke activiteiten zoals toerisme, bedrijvigheid en onderwijs.

#### **Voorbeeld: samenwerking binnen het programma Beleven**

- Het Programmteam Beleven komt vier keer per jaar bij elkaar. Het team bereidt inhoudelijke zaken voor, agendeert, bewaakt de voortgang, bespreekt de rollen van betrokken partijen en denkt mee over de financiële kaders. Behalve een strategisch-tactisch insteek hebben deze overleggen ook een uitvoerende functie.
- Een breed netwerkoverleg met de belangrijkste recreatiepartners (overheden, bedrijfsleven en belangenverenigingen). Deze groep komt twee keer per jaar bijeen om kennis en ervaringen te delen over Beleven. Kernwoorden hierbij zijn: ontmoeten, inspireren, brainstormen, kennis delen en samen

plannen maken. Ook de toetsing van jaarprogramma's en de voortgang van projecten komen aan bod. Deze overleggen hebben met name een uitvoerend karakter.

- Ten behoeve van de bestuurlijke verankering organiseren we een breed bestuurlijk overleg, met name op strategisch-tactisch niveau. Deze overleggen zijn onder andere gericht op bestuurlijke toetsing van de projecten en programma's, de integraliteit en de bestuurlijke keuzes die moeten worden gemaakt.

### **Mobiliteitsbreed overleg**

De provincie, gemeenten en andere partners hebben behoefte aan een gezamenlijk platform om elkaar periodiek te informeren over beleidsontwikkelingen, om afspraken te maken over beleidsuitvoering en projecten en om te overleggen over de inzet van financiële middelen. Het huidige Provincie Overleg Verkeer en Vervoer (POVV) lijkt hiervoor een goed vertrekpunt. Daarom werken we in de periode 2016-2019 aan maatregelen om het POVV effectiever te maken, onder meer door andere organisaties (zoals het onderwijs) aan tafel uit te nodigen met dezelfde mobiliteitsbelangen en -ambities.

### **Samenwerking bij uitvoerende taken**

De wegbeheerders in Zeeland – provincie, Rijkswaterstaat, gemeenten, waterschap, NV Westerscheldetunnel en Zeeland Seaports – zijn verantwoordelijk voor uitvoerende taken zoals beheer en onderhoud van (vaar)wegen. De budgetten staan echter steeds meer onder druk. Daarom zoeken we samen naar nieuwe manieren om efficiënter samen te werken bij de uitvoering van dit soort taken. De eerste stappen hiertoe zijn inmiddels gezet, onder meer op het gebied van gladheidbestrijding en openbare verlichting.

### **Samenwerking rondom verkeersveiligheid**

Een voorbeeld van een bestaand samenwerkingsverband is het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland (ROVZ). Het ROVZ kent een bestuurlijk platform, ROVZ-plenair, waarin partners zijn vertegenwoordigd, met de provincie als voorzitter. Binnen het ROVZ worden onder meer het beleid en de bijbehorende programma's ontwikkeld voor het samenwerkingsconvenant 'Op weg naar nul vermijdbare ernstige verkeersslachtoffers in Zeeland'. Op regionaal en landelijk niveau vertegenwoordigt het ROVZ de provincie Zeeland. Daarnaast is het ROVZ aanspreekpunt voor alle belanghebbende partijen binnen de provincie en op lokaal niveau. De provincie onderzoekt op welke manier het partnerschap in het ROVZ verder kan worden versterkt.

### **Samenwerking voorbij de provincie**

Mobiliteit blijft niet beperkt tot de provinciegrenzen van Zeeland. Daarom zijn er ook diverse samenwerkingsverbanden over die grenzen heen, waarin de provincie de belangen van Zeeland behartigt. Zo is er met het Rijk een structurele samenwerking in MIRT-verband. Met Vlaamse en Nederlandse buurprovincies is er samenwerking binnen de Vlaams Nederlandse Delta, met de provincies Oost- en West-Vlaanderen vanuit de Euregio Scheldemond en met de provincies Noord-Brabant en Zuid-Holland in Deltri. In het kader van het Interprovinciaal Overleg (IPO) is er afstemming met alle Nederlandse

provincies via de adviescommissie Regionale Bereikbaarheid en Regionaal OV. Gelet op de beperkte capaciteit die we beschikbaar hebben, wordt huidige en toekomstige deelname aan grensoverschrijdende samenwerkingsverbanden tegen het licht gehouden.

## 7. Uitvoering en Financiën

In het kader van het proces zerobased heroverweging zijn in de Voorjaarsnota 2016 voorstellen gedaan die van invloed zijn op de werkwijze en financiële reikwijdte van dit Mobiliteitsplan. Waar het Mobiliteitsplan voor één beleidsveld de samenhang van ambities, doelstellingen en actielijnen beschrijft, heeft de afweging van inzet zowel in capaciteit als financieel opzicht een integraal karakter. Met het opnemen van de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU) in het Provinciefonds krijgt de Provincie, althans in financiële zin, de ruimte om meer integrale afwegingen te maken. Voor de vier programmalijnen uit dit Mobiliteitsplan wordt onderstaand de werkwijze en bijbehorende financiële gevolgen omschreven.

### 7.1. Uitvoering

#### **Sterk Netwerken**

De basis voor het openbaar vervoer netwerk in Zeeland is de lopende concessie tot 2025. In dit Mobiliteitsplan worden, mede vanuit het hierin geïntegreerde beleidsplan Openbaar Vervoer, een aantal verbeteringen van het openbaar vervoer systeem naar de toekomst voorzien. Belangrijk hiervoor zijn de uitkomsten van de evaluatie over het eerste jaar van de nieuwe concessie. Voor de komende jaren blijven middelen gereserveerd om knelpunten in de lopende concessie op te lossen. Voor de Westerschelde Ferry leidt de besluitvorming over de toekomstvisie tot een inhoudelijke en financiële afweging over de invulling van deze verbinding.

Voor de wegeninfrastructuur worden in deze periode stevige investeringen gedaan in de Sloeweg en Tractaatweg, de 3<sup>e</sup> fase Recreatieverdeelweg, Ritthemsestraat en de afslag A58 Goes en diverse kleinere en grotere wegenprojecten voorbereid en afgewogen. De afwegingen over de investeringen vinden plaats vanuit de investeringsagenda, zoals die met de provinciale begroting 2017 wordt ingesteld.

Tot en met 2015 werd vanuit de BDU jaarlijks € 2 miljoen subsidie gegeven aan gemeenten en waterschap voor infrastructuurprojecten. In dit Mobiliteitsplan is van een geoormerkt vast subsidiebudget voor deze wegbeheerders geen sprake meer. Dat betekent overigens niet dat de Provincie helemaal niet meer bijdraagt aan infrastructuurprojecten van andere wegbeheerders. Of en in welke mate dat gebeurt, past in een gezamenlijke meerjarenprogrammering, waarbij knelpunten zijn geprioriteerd en in beeld is of een provinciale bijdrage noodzakelijk is om het betreffende project van de grond te trekken.

#### **Bedrijvigheid**

Het programma Bedrijvigheid valt in de Voorjaarsnota 2016 onder de overige ambities mobiliteit en valt dus in de uitvoering onder het begrotingshoofdstuk regionale bereikbaarheid. De activiteiten behelzen kleine investeringen ('quick wins') in de Midden-Zeelandroute, vrachtwagenparkeren en lobbyactiviteiten en studies. Deze activiteiten worden ingevuld en uitgevoerd in nauwe samenwerking met diverse partners zoals Zeeland Seaports, Rijkswaterstaat, gemeenten, TLN, EVO en BLN Schuttevaer.

### Beleven: toerisme en recreatie

Afwegingen met betrekking tot de recreatief-toeristische mobiliteit en initiatieven op dit vlak worden in de opgave Aantrekkelijk Zeeland opgenomen, afgewogen en uitgevoerd. Daarbij wordt beoogd dat cross-sectoraal afwegingen worden gemaakt op de beste en meest effectieve inzet voor de toeristische en recreatieve kwaliteit van Zeeland. De actielijnen in dit mobiliteitsplan zijn al tot stand gekomen in samenwerking met diverse partijen uit de recreatieve en toeristische sector en hebben belang bij een samenhangende uitvoering.

### Wonen en Leven

Als onderdeel van de opgave Leefbaarheid en Stad worden de activiteiten in dit kader, waaronder afwegingen met betrekking tot de mobiliteitsgarantie/ haltetaxi, opgenomen, afgewogen en uitgevoerd. Vanwege het takenpakket van de Provincie op het gebied van mobiliteit en de samenhang met het doelgroepenvervoer bij de gemeenten is het belangrijk samenhangende keuzes te maken. Gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid is vooralsnog niet in deze opgave opgenomen, maar hiervoor worden binnen het begrotingshoofdstuk regionale bereikbaarheid middelen opgenomen. Samen met diverse partners streven wij naar een gerichte inzet van deze middelen.

### 7.2. Financieel

Gezien de nadere afwegingen binnen de opgaven en binnen de investeringsagenda door Provinciale Staten valt niet op voorhand aan te geven welke financiële inzet op verschillende onderdelen plaatsvindt. Derhalve valt nu enkel een indicatief overzicht te geven van de bedragen, gericht op 2017. Over de bedragen zal voor een groot deel beleidsveld overstijgend nog een nadere afweging plaatsvinden.

Onderdeel	Bedrag	Onderdeel voorjaarsnota
<b>Sterke Netwerken</b>		
OV - Busvervoer	14,4 miljoen euro	Basisbegroting
Knelpunten busvervoer	0,33 miljoen euro	Overige Regionale bereikbaarheid
OV – Concessiebeheer en informatievoorziening OV	0,12 miljoen euro	Overige Regionale bereikbaarheid
OV – Westerschelde Ferry	3,8 miljoen euro	Basisbegroting
Wegeninfrastructuur	pm	Investeringsagenda
<b>Bedrijvigheid</b>	0,3 miljoen	Overige Regionale bereikbaarheid
<b>Beleven</b>	0,4 miljoen euro	Opgave Aantrekkelijk Zeeland
<b>Wonen en Leven</b>		
Mobiliteit leefbaarheid	0,17 miljoen euro	Opgave Leefbaarheid en Stad
Haltetaxi	0,85 miljoen euro	Opgave Leefbaarheid en Stad
Gedragsbeïnvloeding Verkeersveiligheid	0,75 miljoen euro	Overige Regionale bereikbaarheid

## 8. Monitoring

Om goed te kunnen monitoren, maken we – naast eigen monitoringactiviteiten – ook gebruik van informatie die is verzameld door andere partijen. In afstemming met de verschillende wegbeheerders wordt via een stelsel van sensoren in de weg informatie verzameld over aantallen voertuigen, lengteklasse en de verkeersintensiteit per dagdeel. Daarnaast worden in de ov-concessie eisen gesteld aan de vervoerder over het beschikbaar stellen van informatie. Ook partners als Zeeland Seaports, ProRail, Connexxion, politie, verzekeraars, CBS en Rijkswaterstaat verzamelen informatie die relevant is voor het mobiliteitsbeleid.

Monitoring voor dit Mobiliteitsplan vindt plaats door:

- Monitoren en verzamelen van gegevens van andere partijen ten behoeve van de doelstellingen en indicatoren die zijn opgenomen in de programmabegroting. Via de jaarrekening wordt hierover jaarlijks aan Provinciale Staten gerapporteerd.
- Monitoren van *output* en *outcome*: welke acties en maatregelen zijn uitgevoerd en wat zijn de effecten? Deze informatie wordt jaarlijks betrokken bij het jaarplan zoals dat wordt vastgesteld door Gedeputeerde Staten. Bij het opstellen van een nieuw Mobiliteitsplan in 2019 zal deze informatie ook worden besproken met Provinciale Staten.
- Monitoren en volgen van relevante mobiliteitsontwikkelingen. Met als doel: tijdig autonome ontwikkelingen constateren die van invloed zijn op toekomstig beleid; bijvoorbeeld een toename of afname van verkeer op een bepaalde weg.