

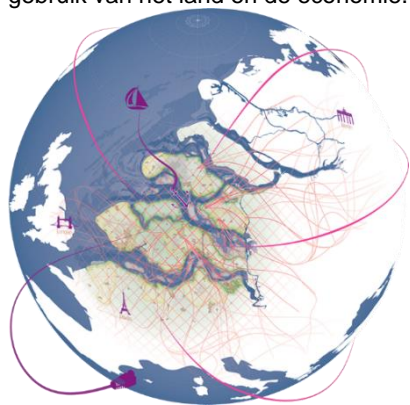
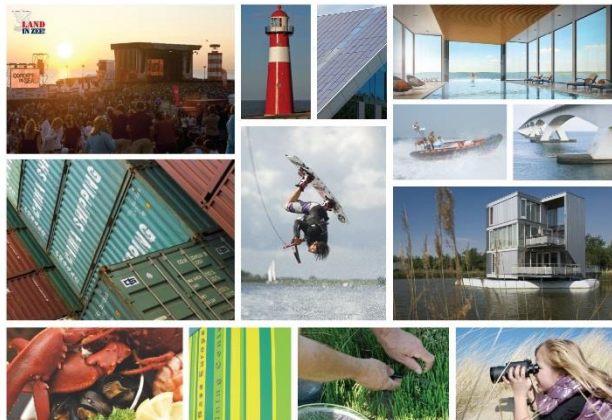
MOBILITEITSVISIE ZEELAND 2028

Samen op weg naar kwaliteit

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

Schets van Zeeland: op weg naar 2040!

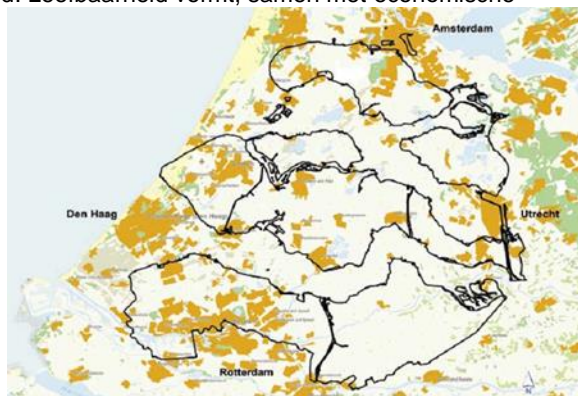
Zeeland is een eilandenrijk, een dynamisch deltagebied. De eilanden zijn van elkaar en de rest van de wereld gescheiden door diepe zeearmen en wateren, maar verbonden door dijken, tunnels, bruggen en de Deltawerken. Zeeland ligt in het midden van de Zuidwestelijke Delta en grenst aan het stedelijk gebied van de Randstad, de Brabantse stedenrij en de Vlaamse steden. Deze ligging maakt de provincie uniek. En is allesbepalend voor het landschap, het karakter van de bevolking, het gebruik van het land en de economie.



Vanwege de ligging aan zee en diep water en de goede achterlandverbindingen – via water, buisleiding, weg en spoor – zijn de havens in Zeeland een knooppunt in het havennetwerk van het Deltagebied. Hierdoor vormen de Zeeuwse havens, industrie en logistiek een relatief krachtige sector, met grote potenties op het gebied van *biobased economy* en *maintenance*.

Wat Zeeland vooral onderscheidt van het omliggende stedelijk gebied is het landelijke karakter. Openheid, grootschalige polders, verspreid liggende natuurgebieden, vruchtbare kleigronden met veel landbouw, wonen in dorpen en het landelijk gebied: het zijn allemaal factoren die het waardevolle karakter van de provincie bepalen. Bijna de helft van de ruim 380.000 Zeeuwen woont in dorpen tot 5.000 inwoners. Slechts een derde woont in een van de vier grotere steden. Zorg, onderwijs, sport, cultuur, werk en religie zijn belangrijk voor het sociale leven van de bewoners en de leefbaarheid van Zeeland. Leefbaarheid vormt, samen met economische aspecten, de basis van een goed vestigingsklimaat.

De bevolkingsgroei neemt de laatste jaren af en nadert het omslagpunt. Veranderingen in de bevolkingsopbouw zorgen op regionaal niveau zelfs voor krimp, vergrijzing, ontgroening en een toenemende trek naar de steden. Dit betekent ook verschuivingen op de arbeidsmarkt, in de woningvoorraad en in (de bereikbaarheid van) voorzieningen.



In Zeeland heeft elk gebied eigen kenmerken, kwaliteiten en aandachtspunten. We hebben ook geen echte centrumstad of -gemeente, waar alle grootschalige voorzieningen zijn. Daar is de provincie te

wijdvertakt voor. We hebben juist steden en kernen met wisselende clusters van voorzieningen. Die diversiteit is onze kracht, maar vraagt ook om een vindingrijke houding. De verschillende kenmerken die Zeeland zo bijzonder maken, bieden regio's de kans om elkaar aan te vullen en te versterken. Samen vormen ze de Zeeuwse identiteit.

De Deltawateren nemen een groot deel van Zeeland in beslag. Zeeuwen hebben een haat-liefdeverhouding met het water. De enorme dijken en de Deltawerken bieden ons bescherming. Veiligheid is belangrijk. Tegelijkertijd is de zee goed voor de van oudsher aanwezige visserij en schaal- en schelpdiersector. Ook zien we steeds meer mogelijkheden voor nieuwe vormen van natuur, aquacultuur, havenactiviteiten, recreatie, cultuur en sport.

De Zeeuwse wateren bezitten brakke en zoute natuurwaarden van internationaal belang. Daarnaast is het water heel aantrekkelijk om te recreëren, vanwege de stranden, recreatiegebieden, jachthavens en locaties voor actieve watersporten. Door de wisselwerking tussen zee en land ontstond een uniek landschap. En door toekomstige klimaatontwikkelingen zal het landschap zich blijven ontwikkelen.



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

Havens, bedrijven, landbouw en recreatie vormen de economische motor van Zeeland. We willen deze kernkwaliteiten daarom optimaal benutten en uitbouwen. Voor de havens en overige bedrijvigheid liggen er kansen voor een *biobased* en circulaire economie, *maintenance*, energie en logistiek. Hierbij moet er ruimte zijn voor kleinschalige initiatieven én grootschalige ontwikkelingen, op goede en duurzame locaties. De landbouw ontwikkelt zich op grotere schaal verder, maar richt zich ook op nichemarkten, aquacultuur en streekproducten. Qua recreatie zetten we in op kwaliteitsverbetering, innovatie en de toekomstige marktvraag.

Een betrouwbare ontsluiting en goede achterlandverbindingen zijn cruciaal voor de economische ontwikkeling van Zeeland. Hierbij gaat het niet alleen om diep vaarwater, het spoor en het wegennet. Maar ook om een uitstekend digitaal, sociaal en zakelijk netwerk om de verbondenheid met omliggende steden te versterken. Afstand wordt hierdoor een relatief begrip. Door al deze verbindingen kunnen inwoners bovendien deelnemen aan het sociale verkeer en gebruikmaken van voorzieningen.



Innovatie heeft plaats op bedrijventerreinen, in de energievoorziening, de landbouw en de recreatie, maar ook in de samenleving. Om te kunnen innoveren, werkt Zeeland aan een goede onderwijs- en onderzoeksstructuur in de steden en kernen. Deze plaatsen hebben eigen kwaliteiten die zij onderling afstemmen, met aandacht voor de toekomstige bevolkingsontwikkelingen in Zeeland en de gevolgen die dit heeft voor de woningmarkt, voorzieningen en gezondheidszorg.



Het behouden en versterken van landschappelijke kwaliteiten, natuur en de Deltawateren ligt aan de basis van een dynamisch en veelzijdig Zeeland. We beschermen waardevolle delen van het landschap. Maar laten ook grote delen mee veranderen met de ontwikkelingen in de samenleving. Steeds meer beseffen we dat Zeeland heel veel natuurlijk kapitaal heeft, dat erom vraagt om verbonden te worden. Een groot voordeel voor onze provincie is dat huidige wereldthema's – zoals klimaat, veiligheid, water, energie en voedsel – hier een goede voedingsbodem vinden.

Samen met andere overheden en de samenleving zoeken we naar mogelijkheden om het Zeeuws verlangen te verwezenlijken. Het blijft hierbij belangrijk om vanuit onze eigen kwaliteiten samen te werken met de grote stedelijke regio's. Want binnen en buiten Zeeland gaat het om maatwerk, ruimte voor eigen initiatief en een gezamenlijke verantwoordelijkheid. De provincie werkt op regionaal en provinciaal niveau en gebruikt daarbij verschillende middelen. Het gaat dan bijvoorbeeld om wettelijke mogelijkheden waarmee we de Zeeuwse kernkwaliteiten kunnen beschermen. Of om subsidiekaders en fondsen om innovatie, eigen initiatief en de inzet van kenniswerkers te stimuleren.

Inhoudsopgave

Schets van Zeeland: op weg naar 2040!	2
1. Inleiding	6
2. Ambities: samen op weg naar kwaliteit	7
3. Sterke Netwerken	10
3.1. Ambitie 2028	10
4. Bedrijvigheid	13
4.1. Inleiding op Bedrijvigheid	13
4.2. Ambitie 2028	13
5. Beleven: toerisme en recreatie	15
5.1. Inleiding op Beleven	15
5.2. Ambitie 2028	16
6. Wonen en Leven	18
6.1. Inleiding op Wonen en Leven	18
6.2. Ambitie 2028	19
7. Tot slot	21

1. Inleiding

De Zeeuwse Mobiliteitsvisie tot 2028 geeft de ambities weer voor het toekomstige verkeer- en vervoerbeleid in Zeeland. Hierbij gaan we uit van de huidige mobiliteit en infrastructuur, ruimtelijke structuur en sociaaleconomische kenmerken van onze provincie. De *Schets van Zeeland* beschrijft de karakteristieken en sterke punten van Zeeland met de ambities op langere termijn. In deze Mobiliteitsvisie geven we daar voor verkeer en vervoer verder invulling aan, met specifieke doelgroepen als uitgangspunt.

Deze visie is niet uitsluitend een visie van de provincie maar met nadruk een provinciale visie, tot stand gekomen in een interactief proces met belanghebbenden (medeoverheden, bedrijfsleven en maatschappelijke instellingen). Daartoe is een omgevingsproces ingericht met diverse stakeholdersbijeenkomsten en bestuurlijke tafels. Deze bijeenkomsten waren niet alleen bedoeld om input te leveren, maar ook om betrokkenheid te creëren.

De wereld staat niet stil tot 2028. We houden dus rekening met wat nog komen gaat. En we willen inspelen op nieuwe ontwikkelingen. Een deel van deze ontwikkelingen oefent al invloed uit. Denk aan vernieuwingen rondom technologie en mobiliteit, maar ook aan de veranderende bevolkingssamenstelling en economische ontwikkeling.

Uitwerking van het mobiliteitsbeleid op drie niveaus

Voor het provinciale mobiliteitsbeleid hanteren we twee uitgangspunten:

- Zeeland heeft een heldere koers op het gebied van verkeer en vervoer. Dat betekent dat we voor de langere termijn keuzes hebben gemaakt over waar we voor staan en wat we willen bereiken
- het mobiliteitsbeleid is flexibel. Hierdoor kunnen we inspelen op inhoudelijke ontwikkelingen. En anticiperen op ontwikkelingen in de – bij onze doelen aansluitende – ambities en belangen van samenwerkingspartners

Deze uitgangspunten vormden de basis voor drie stappen om ons mobiliteitsbeleid te concretiseren:

- een Mobiliteitsvisie met een planhorizon tot 2028. Hierin staan de Zeeuwse doelen op het gebied van verkeer en vervoer. Deze doelen geven, zeker in deze dynamische tijd, houvast over wat we nastreven
- een meerjarige programma-uitwerking die flexibiliteit biedt. Hierin hebben we vastgelegd welk programma we de komende jaren gaan uitvoeren. Ook staat hierin staat, op een hoger abstractieniveau, de agenda voor de middellange termijn
- jaarlijks door Gedeputeerde Staten vast te stellen jaarprogramma's, waarin per jaar de uitvoering van activiteiten wordt vastgelegd

Leeswijzer

Hoofdstuk 2 van deze Mobiliteitsvisie gaat in op de belangrijkste ambities van het Zeeuwse mobiliteitsbeleid. Dit wordt in de daaropvolgende hoofdstukken per thema verder uitgewerkt: Sterke Netwerken (3), Bedrijvigheid (4), Beleven (5) en Wonen en Leven (6).

2. Ambities: samen op weg naar kwaliteit

Mobiliteit zorgt ervoor dat mensen kunnen werken, dat bedrijven goederen ontvangen, dat familieleden elkaar bezoeken en dat mensen voorzieningen bereiken. Het biedt een manier om de omgeving te beleven. Mensen zorgen grotendeels voor hun eigen mobiliteit. Overheden staan in voor een systeem van infrastructuur en collectieve mobiliteitsvoorzieningen van voldoende kwaliteit.

De afgelopen decennia was er veel aandacht voor uitbreiding van de infrastructuur. De bevolking en welvaart groeiden snel en daarmee ook de mobiliteitsbehoefte. De komende jaren ligt de nadruk meer op kwaliteit in de zin van:

- **Betrouwbaarheid.** Het mobiliteitssysteem moet ervoor zorgen dat je op tijd op je bestemming bent. Of dat goederen op het juiste moment aankomen
- **Snelheid.** Voor functionele verplaatsingen mag de reistijd niet te lang zijn
- **Veiligheid.** We accepteren niet dat er gewonden en dodelijke verkeersslachtoffers vallen

Daar komen andere behoeften van mensen en bedrijven bij. Zo is er in (woon-)werkverkeer een maximale flexibiliteit in mobiliteit nodig.

Het Zeeuwse mobiliteitssysteem zal in 2028 meer kwaliteit bieden. Voor de recreant, toerist, forens, scholier, verlader, vervoerder of ieder ander. Zij stellen allemaal hogere eisen aan mobiliteit. Het is aan de overheden in Zeeland om – efficiënt en samen met partners – de ontwikkeling van het mobiliteitssysteem te faciliteren en stimuleren. Om ervoor te zorgen dat het nieuwe systeem concurrentiekracht biedt aan het Zeeuwse bedrijfsleven. En om te zorgen dat bewoners en bezoekers activiteiten kunnen ontplooiën en voorzieningen kunnen bereiken.

Op het vlak van mobiliteit volgen Zeeuwse overheden nieuwe technologische ontwikkelingen op de voet. Nieuwe technologieën openen steeds meer deuren naar betrouwbaarheid, snelheid en veiligheid en bieden mogelijkheden efficiënter hieraan te werken. De provincie heeft niet de capaciteit en de middelen om bij te dragen aan de ontwikkeling van nieuwe technologieën op mobiliteitsvlak, maar stimuleert en faciliteert dat nieuwe mogelijkheden in Zeeland worden benut. Daarbij denken we aan de routeinformatiesystemen die steeds geavanceerder zijn, de mogelijkheden die zelfrijdende en met elkaar communicerende auto's bieden voor de verkeersveiligheid en zonnepanelen in het wegdek. Maar het gaat juist ook om inspelen op alle ontwikkelingen die nu nog niet worden voorzien, maar in 2028 onderdeel van het dagelijks leven zullen zijn geworden.

De netwerken

De basis van ons infrastructurele systeem zijn de wegen en fietspaden, vaarwegen, spoorwegen en buisleidingen. Deze verbindingen moeten snel, betrouwbaar en veilig zijn. Met diverse wegeninvesteringen (A4, N61, N62, N57) en capaciteitsvergroting bij verschillende sluiscomplexen (Terneuzen, Krammer en Volkerak) wordt Zeeland beter bereikbaar. Dat biedt extra concurrentiekracht. Daarnaast is het zaak om de snelheid, betrouwbaarheid en veiligheid van de bestaande wegenstructuur te verhogen. Dat doen we

als volgt. We hebben aandacht voor snelheid in de hoofdstructuur. En we richten ons op betrouwbaarheid en veiligheid voor de verdere ontsluitende wegen, verkeersveiligheid, leefbaarheid en inpassing van erftoegangswegen in de omgeving.

Tegelijkertijd grijpen we in om het openbaar vervoer betaalbaar en – waar er vraag is – beschikbaar te houden. We verwachten dat het ov op de hoofdverbindingen de toekomst heeft, zolang we het een kwaliteitsimpuls geven. Daarom zetten we de ontwikkeling naar kwalitatief hoogstaande en snelle verbindingen door in de huidige concessieperiode tot en met 2024.

Leefbaarheid en veiligheid

We willen alle Zeeuwen een mobiliteitsgarantie te bieden. Het autogebruik en -bezit is hoog in Zeeland. De uitdaging is om te zorgen dat ook degenen die geen beroep kunnen doen op de auto mobiel zijn. Deze specifieke doelgroepen, zoals scholieren en studenten, minder draagkrachtigen en ouderen, hebben behoefte aan mobiliteitsvoorzieningen. De bevolkingsontwikkeling en centralisatie en betaalbaarheid van voorzieningen zorgen voor extra vraagstukken. Vanuit de Zeeuwse samenleving, technologische ontwikkelingen en een veranderende maatschappij ontstaan tegelijkertijd nieuwe, op maat gesneden mogelijkheden. Deze mogelijkheden moeten we optimaal benutten om mobiliteit te garanderen.

Er gebeuren nog te veel ongelukken in Zeeland. Dat kan voorkomen worden als mensen bewuster op hun gedrag letten in het verkeer. En als ze de risico's inschatten die hun gedrag kunnen veroorzaken. Daarnaast leidt iedere investering in de infrastructuur ook tot meer veiligheid. Wij streven ernaar om ieder onnodig verkeersslachtoffer te voorkomen, met de ambitie: 'Op weg naar nul'.

Duurzaamheid

Bij het groenblauwe en landelijke karakter van de provincie Zeeland past vanzelfsprekend mobiliteit die duurzaam is ingericht. De aantrekkelijkheid van Zeeland als woongebied en voor toeristen en recreanten wordt hierdoor versterkt. Dit betekent dat het beleid erop gericht is de hinder en schadelijkheid als gevolg van emissies (lucht, geluid en licht) zoveel mogelijk terug te dringen dan wel te voorkomen. De wettelijke normen worden strikt gehanteerd en waar mogelijk doen wij een stapje extra. Duurzaamheid bevorderen wij met name door zoveel mogelijk ruimte te bieden aan milieuvriendelijke modaliteiten. Met name het autoluw maken van gebieden en het bevorderen van de modaliteit fiets die in alle programmalijnen terug komt, is daar een belangrijk onderdeel van. Daar waar de markt zaken oppakt of andere overheden een verantwoordelijkheid hebben, bijvoorbeeld bij elektrische laadpalen, stellen wij ons bescheiden op en geven uitsluitend vanuit onze wegbeheerdersrol daar invulling aan.

Versterken Zeeuws karakter

We willen dat recreanten en toeristen meer de waarden van Zeeland beleven. Daarbij gaat het niet alleen om een betrouwbare infrastructuur of goede voorzieningen voor bijvoorbeeld fietsers. We moeten er ook voor zorgen dat partijen samenwerken aan een manier waarop mobiliteit kan bijdragen aan de beleving van onze provincie.

Het mobiliteitssysteem vormt een van de belangrijke vestigingsvoorwaarden van Zeeland. Het water biedt grote natuurlijke voordelen voor de stromen van en naar de Zeeuwse havens. Om de Europese

concurrentiepositie van onze havens te behouden, moeten we daarom continu aandacht hebben voor de waterwegen. Een kwaliteitsgarantie voor verbindingen via weg, spoor en buisleiding is ook voor bedrijven een belangrijke vestigingsfactor. Zij stellen daarnaast eisen aan de arbeidsmarkt, onder andere voor het woon-werkverkeer. Om het vestigingsklimaat van de provincie concurrerend te houden, moeten we inzetten op goede verbindingen naar havens, grootschalige bedrijventerreinen en de Zeeuwse steden.

Middelen

Er is een spanning tussen de beschikbare middelen (geld en capaciteit) en de benodigde en gewenste inspanningen om alle ambities te verwezenlijken. Zeker in de eerste jaren van deze periode zijn de beschikbare provinciale middelen om te investeren beperkt. Om te voorkomen dat effectiviteit van maatregelen door versnippering vermindert, stellen we prioriteiten en maken we expliciete keuzes. Zaken die we oppakken moeten effectief, efficiënt en toekomstbestendig zijn. Dit vatten we samen in het uitgangspunt: **'We doen het goed, of we doen het niet'**.

Samen

Om onze mobiliteitsambities te verwezenlijken, is het noodzakelijk dat alle belanghebbende partijen, zowel in als buiten Zeeland, nauw met elkaar samenwerken. Een samenwerking die gericht is op extra uitvoeringskracht, zodat we met elkaar echte, integrale oplossingen kunnen realiseren. De provincie Zeeland heeft hierbij, naast de rol van wegbeheerder, een regisserende rol.

De provincie richt zich op de regio. Gemeenten opereren op lokaal niveau. Zij zijn daarmee samen met het waterschap logische partners binnen Zeeland. Deze samenwerking is niet alleen nodig om tot een daadwerkelijk regionaal plan te komen, maar ook omdat het budget van alle samenwerkingspartners steeds kleiner wordt. Een verdergaande samenwerking op beheersgebied is kansrijk. Waar nodig moeten we over de grenzen van de provincie heen kijken. Ook samenwerking met omliggende regio's, Vlaanderen, West-Brabant, Zuid-Holland, hogere overheden, het Rijk en de Europese Unie is nodig om ambities waar te maken.

Uitwerking van ambities in vier thema's

We vinden het belangrijk om de mobiliteitsopgaven vanuit het perspectief van de gebruikers in te vullen. Dit doen we vraaggericht via de drie belangrijkste activiteiten van Zeeland: bedrijvigheid, beleven en wonen en leven. Daarnaast streven we naar sterke netwerken. Dit is verder uitgewerkt in de volgende hoofdstukken.

3. Sterke Netwerken

De belangrijkste verbindingen binnen de verschillende Zeeuwse netwerken en het kernnet openbaar vervoer zorgen voor Sterke Netwerken. Deze zijn gericht op een bereikbaar, veilig en leefbaar Zeeland. *In 2028 zijn er Sterke Netwerken voor heel Zeeland, het hele jaar, voor alle doelgroepen.*

Betrouwbare hoofdverbindingen zijn cruciaal voor Zeeland. De provincie kent geografisch gezien relatief grote afstanden. Scholen, ziekenhuizen en winkels komen door schaalvergroting ook steeds verder weg te liggen. Daarnaast neemt de dynamiek in de economie toe: mensen wisselen vaker van baan en bedrijven en instellingen verplaatsen hun activiteiten in toenemende mate. Ook toeristen zijn gebaat bij een sterk hoofdnetwerk om snel op hun plaats van bestemming te zijn.

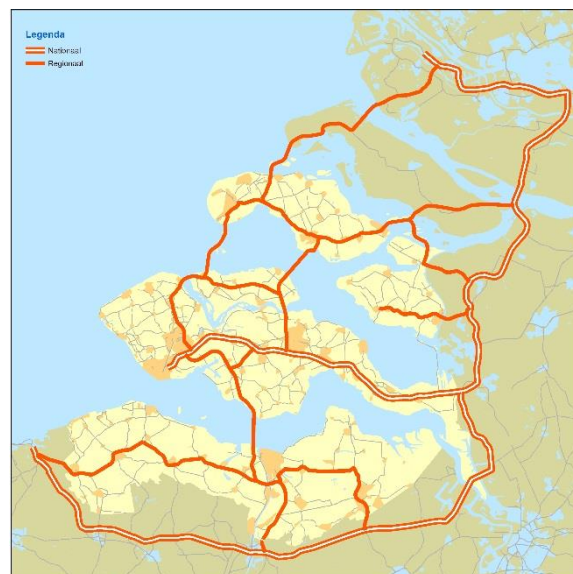
3.1. Ambitie 2028

Een bereikbaar Zeeland

Een belangrijke ambitie voor Zeeland is het garanderen van een snel en betrouwbaar hoofdnetwerk over de weg én per openbaar vervoer.

Het hoofdnetwerk heeft het doel om de onderlinge delen van Zeeland met elkaar, de Randstad, de Brabantse stedenrij en Vlaanderen te verbinden. Het vestigingsklimaat en de concurrentiekracht van Zeeland zijn hierbij gebaat. Bevolking en werkgelegenheid concentreren zich namelijk in het hoogstedelijk gebied rondom Zeeland. Daarbij is het van belang dat mensen in of aan de rand van Zeeland kunnen wonen, en in Rotterdam, Breda of Antwerpen kunnen werken. Het hoofdnetwerk staat weergegeven op de kaart hiernaast. De wegen van het hoofdwegennet richten we in volgens de hoogste eisen voor wegontwerp.

Voor forenzen en andere zakelijke reizigers, scholieren en studenten, maar ook toeristen die bijvoorbeeld een dagje Middelburg of Vlissingen willen doen, zijn goede en vooral snelle verbindingen per openbaar vervoer belangrijk. Daarom gaan we uit van een vraaggericht kernnet met directe verbindingen.



Hoofdwegennet en het wegennet rond Zeeland

Een betrouwbaar netwerk

Een betrouwbaar netwerk is belangrijk om bij calamiteiten – bijvoorbeeld bij de Vlakte- en Westerscheldetunnel – en zomerfiles alternatieven te bieden, zodat het verkeer bij grote drukte kan omrijden. Hierbij spelen de volgende aandachtspunten:

- het kwetsbare Zeeuwse netwerk – dat bestaat uit wegen die vaak een beperkte capaciteit hebben – goed benutten. Bij verstoringen willen we snel verwijzen naar alternatieve routes en de weg vrij maken voor het verkeer
- op piekmomenten willen we het verkeer op efficiënte wijze omleiden naar de bestemming of daarvoor geschikte parkeerterreinen
- bij kruisende infrastructuur, met name tussen weg en water, willen we weggebruikers informeren en omleiden. Bijvoorbeeld als een brug openstaat
- we willen grote delen van Zeeland kunnen evacueren bij grootschalige calamiteiten, zoals overstromingen

Bij een betrouwbaar netwerk hoort een informatievoorziening die zorgt dat we het netwerk beter kunnen benutten. We willen de reiziger zo goed mogelijk bedienen, ook bij plotselinge calamiteiten. Via moderne informatiesystemen kunnen we het verkeer beter informeren over routekeuzes. Informatiepanelen boven en langs de weg blijven belangrijk. Maar 'in-car'-systemen gaan een steeds grotere rol spelen. Het doel is om in overleg met de markt en systeemontwikkelaars de juiste informatie ter beschikking te stellen.

Een veilig wegennet

Verkeersveiligheid is een basiswaarde in Zeeland. Alle verkeersdeelnemers moeten veilig van A naar B kunnen. Het verkeersveilig inrichten van de infrastructuur is doorslaggevend voor onze ambitie 'Op weg naar nul'.

Een leefbaar Zeeland

Ons mobiliteitsbeleid draagt bij aan klimaatdoelstellingen, zoals vermindering van CO₂-uitstoot, fijnstof en geluid. Mobiliteit is afhankelijk van steeds schaarser wordende energie en grondstoffen. De opkomst van schonere voertuigen heeft deze milieudruk echter wel verminderd. Voor de provincie levert de manier waarop we omgaan met aanleg, beheer en onderhoud van infrastructuur een belangrijke bijdrage aan het behalen van duurzaamheidsdoelen. Zo behalen we winst door bij energiegebruik en milieubelasting uit te gaan van de gehele levenscyclus. En door te investeren in hoofdwegen en andere belangrijke verbindingen, ontstaan er in de gebieden daartussen mogelijkheden om autoluwe zones in te richten. Daarmee investeren we in leefbaarheid voor zowel de toerist als de bewoner.

Wegencategorisering, Basiskennmerken Wegontwerp en kwaliteitsnetwerken

Een goede wegencategorisering is een basisvoorwaarde om in samenhang naar bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid te streven. Hiermee richten we de weginfrastructuur duurzaam veilig in en bundelen we het verkeer op de belangrijkste wegen. Het verkeer over langere afstanden verplaatst zich over de **stroomwegen**. Gebieden worden ontsloten via **gebiedsontsluitingswegen**. En bestemmingsverkeer bereikt de eindbestemming via **erftoegangswegen**.

Elk van deze wegsoorten heeft specifieke wegkenmerken en inrichtingseisen: de zogenoemde Basiskennmerken Wegontwerp, vastgesteld door kenniscentrum CROW. Die kenmerken en eisen zijn ons uitgangspunt. Daarnaast zijn er kwaliteitseisen voor belangrijke routes (kwaliteitsnetwerken) voor goederenvervoer, landbouw- en fietsverkeer.

In samenspraak met alle wegbeheerders in Zeeland zijn de Zeeuwse wegen opnieuw getoetst. Samenwerking is van groot belang, omdat het nieuwe plan doorwerkt in het beleid van alle wegbeheerders en op termijn gevolg moet hebben voor de wijze waarop de wegen worden ingericht.

Kwaliteitsnet goederenvervoer

Het **kwaliteitsnet goederenvervoer** streeft naar een bundeling van het goederenvervoer op hoofdwegen en een goede bereikbaarheid van de belangrijkste economische centra. Ook moet het de verkeersveiligheid en leefbaarheid van woonkernen en het landelijk gebied bevorderen. Grootschalige bedrijventerreinen, binnenhavens en winkelcentra liggen aan het kwaliteitsnet goederenvervoer (of worden daar direct door ontsloten). We investeren in de verbindingen met veel vrachtverkeer. Hierdoor hebben andere gebieden in Zeeland daar zo min mogelijk hinder van. Indien nieuwe bedrijvigheid meer verkeer dan bij het infrastructurele netwerk past dienen initiatiefnemers of vergunningverleners moeten investeren in de benodigde infrastructuur.

Landbouwverkeer

Landbouwverkeer kan verkeersonveiligheid voor overige weggebruikers en leefbaarheidsproblemen in dorpskernen veroorzaken. Dat willen we zoveel mogelijk voorkomen. Dat vraagt om specifieke inrichtingseisen en zorgvuldig gekozen locaties voor verwerking, opslag en distributie van landbouwproducten, loon- en mechanisatiebedrijven en (regionale) mestopslag. De opgave is om het landbouwrouthenetwerk te laten aansluiten bij deze landbouwconcentraties en omgekeerd. Met name aan landbouw gerelateerde bedrijven, zoals loon- en mechanisatiebedrijven en regionale mestopslagdepots, zijn veel op de weg te vinden. We vragen deze bedrijven daarom om zich te vestigen aan het kwaliteitsnet landbouwverkeer of het kwaliteitsnet goederenvervoer.

Utilitaire fietsnetwerk

Het **utilitaire fietsnetwerk** bestaat uit de drukste routes tussen onder andere steden, dorpen, knooppunten voor openbaar vervoer of recreatieve bestemmingen. Vanwege het intensieve gebruik stellen we extra kwaliteitseisen aan deze fietspaden. Dat doen we ook zodat forenzen de fiets kunnen pakken in plaats van de auto.

4. Bedrijvigheid

4.1. Inleiding op Bedrijvigheid

De vervoersstromen van en naar de Zeeuwse havens Vlissingen-Oost en de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone spelen een grote rol in het verkeer en vervoer binnen Zeeland. Een belangrijk deel hiervan gaat over water. We verwachten dat de goederenstromen van en naar de zeehavens tot 2028 blijven groeien. Voor de concurrentiepositie van de havens is het van belang dat we de verbindingen over water, spoor, weg en per buisleiding optimaal inrichten. Bedrijven in het achterland liggen op verschillende afstanden en zijn op diverse manieren ontsloten. Bedrijven vragen steeds meer om uiteenlopende vervoerwijzen en investeren zelf in de op- en overslag daarvoor.

In Zeeland werken ongeveer 171.000 mensen. De werkgelegenheid concentreert zich voor een belangrijk deel in de steden Goes, Middelburg, Terneuzen en Vlissingen, op de grootschalige bedrijventerreinen en in de havengebieden. In vergelijking met andere Nederlandse regio's is het aantal arbeidsplaatsen dat binnen een half uur bereikbaar is – met de auto of het openbaar vervoer – gering in Zeeland. Tegelijkertijd vormt het arbeidspotentieel een belangrijke vestigingsfactor voor bedrijven.

Waar speelt dit vooral?

Het economische belang speelt met name in de havens, Vlissingen-Oost en de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone, de grootschalige bedrijventerreinen in het steden netwerk en de grote dragende kernen.

Om welke doelgroepen gaat het?

Het thema Bedrijvigheid heeft vooral betrekking op doelgroepen die verbonden zijn aan het bedrijfsleven. Het gaat om transporteurs en verladers die vooral een relatie hebben met de havens en industrie. Zij vragen naast goede wegverbindingen ook goede verbindingen voor de scheepvaart (zee- en binnenvaart), over het spoor en via buisleidingen. Andere doelgroepen bestaan uit het overig zakelijk verkeer, distributeurs en bezorgdiensten. Verder zijn forenzen voor hun woon-werkverkeer gebaat bij snelle en betrouwbare verbindingen.

4.2. Ambitie 2028

De structuur van Zeeland is sterk bepalend voor de bereikbaarheid. Voor havenbedrijven is de bereikbaarheid over water uitstekend. Voor het spoor en buisleidingen zijn de basisontsluitingen voldoende. Maar om ze optimaal te laten functioneren als achterlandverbindingen, met name richting het zuiden, zijn verbeteringen noodzakelijk. Over de weg en met het openbaar vervoer is de bereikbaarheid van Zeeland relatief beperkt, vergeleken met omliggende regio's.

Om de bereikbaarheid van Zeeland te vergroten, zetten we tot 2028 – naast de lopende infrastructurele investeringen – in op de doorstroming van de Midden-Zeelandroute. Daarnaast willen we de betrouwbaarheid van ons mobiliteitssysteem verbeteren, zodat bedrijven kunnen vertrouwen op de Zeeuwse wegverbindingen.

Goederenvervoer

Tot 2028 is het volledige palet aan vervoersmogelijkheden belangrijk voor het goederenvervoer. Logistieke ontwikkelingen vragen dat bedrijven inzetten op flexibele en efficiënte logistiek. Steeds vaker moeten ze kiezen op welke manier en met welk vervoermiddel goederen hun bestemming kunnen bereiken. Hierbij maken ze afwegingen op basis van tijd, geld en duurzaamheid.

Die frequentere keuze vraagt een grotere flexibiliteit in vervoersmogelijkheden. Van overheden wordt gevraagd om vervoersstromen te faciliteren met infrastructuur, informatie en voorzieningen. Goede verbindingen via één of twee vervoersmogelijkheden zijn niet meer voldoende om concurrerend te blijven. Bedrijven vragen om goede achterlandverbindingen voor alle vervoerwijzen, zodat zij optimale logistieke keuzes maken.

Vaarwegen, spoorwegen en buisleidingen

Voor de vaarwegen staan belangrijke investeringen gepland. Om een goede doorstroming voor de binnenvaart blijvend te garanderen, moeten de vaarwegen daarnaast beter benut worden. Als we kijken naar het spoor, zijn verbetering van de spoorverbindingen met België en aandacht voor de kwaliteit van het spoorgoederenvervoer noodzakelijk. Om het spoor op de kaart te zetten als transportader, is een sterke lobby richting het Rijk en Europa nodig. Tot slot spelen buisleidingen in het totaal van verbindingen een nog onderbelichte rol, maar zijn deze voor de procesindustrie erg belangrijk. Door in te zetten op verschillende soorten ontsluitingen, verbinden we ons met het Europese transportnetwerk tussen havens en het achterland.

Bereikbaar werk

De bereikbaarheid voor potentieel personeel blijft voor bedrijven een belangrijke vestigingsfactor. Voor inwoners is een brede arbeidsmarkt belangrijker, omdat gezinnen steeds afhankelijker zijn van twee inkomens. Als een werkgever goed bereikbaar is, zijn mensen bereid om verder te reizen voor een baan. Zeeland heeft in principe genoeg capaciteit om bereikbaarheid te garanderen. De snelheid van onze wegverbindingen vormt wel een beperkende factor. Tegelijkertijd zorgt de digitalisering ervoor dat fysieke bereikbaarheid niet meer bepalend is voor alle beroepen. Voor groepen werknemers geldt dat zij niet meer voor alle activiteiten op een bepaalde locatie aanwezig moeten zijn.

Om een sterk werkklimaat te kunnen bieden, moeten we blijven werken aan de bereikbaarheid en bijbehorende voorzieningen voor Zeeland. Dat vertaalt zich concreet in twee ambities:

- snellere verbindingen over de weg en via het openbaar vervoer zorgen voor een groter arbeidspotentieel voor bedrijven en meer arbeidsplaatsen voor de inwoners van Zeeland
- een sterkere multimodale bereikbaarheid voor de Zeeuwse zeehavens Vlissingen-Oost en Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone. Bedrijven in de havens vragen om verschillende vervoersalternatieven, zodat zij en hun klanten kunnen schakelen tussen verschillende modaliteiten. We willen daarom optimale achterlandverbindingen van en naar de Zeeuwse havens realiseren

5. Beleven: toerisme en recreatie

5.1. Inleiding op Beleven

Recreatie en toerisme zijn activiteiten die bij Zeeland horen. Het zijn activiteiten die mensen de provincie laten beleven. Door de ligging in de delta met veel natuur en direct aan zee is het – in combinatie met een divers cultuuraanbod – voor zowel inwoners als bezoekers goed vertoeven en ontspannen in Zeeland. Met badplaatsen als Domburg, Burgh-Haamstede en Cadzand, grote attracties als Neeltje Jans, het Veerse Meer en de Oosterschelde en een grote verscheidenheid aan toeristisch-recreatieve steden en dorpen, biedt de recreatieve sector in Zeeland een grote diversiteit.

Waar speelt dit vooral?

In de hele provincie kunnen mensen recreëren: van het strand tot het land van Saeftinghe, van een bungalowpark in Domburg of Cadzand tot een boerencamping in de Zak van Zuid-Beveland en een bezoek aan de Staats Spaanse Linies in Zeeuws-Vlaanderen.

Bij het maken van specifiek mobiliteitsbeleid voor recreatie en toerisme, kunnen we onderscheid maken tussen gebieden waar recreatie voorkomt en gebieden waar recreatie en toerisme *core business* is. We nemen aan dat de Sterke Netwerken voldoende zijn voor een adequaat verkeers- en vervoersysteem in gebieden waar recreatie incidenteel voorkomt.

In de gebieden waar recreatie en toerisme *core business* is, moeten we een specifiek mobiliteitsbeleid voeren. Deze gebieden zijn met name te vinden op de koppen van de Eilanden (West Zeeuws-Vlaanderen, Walcheren, Schouwen-Duiveland en een deel van Noord-Beveland), in de vier grote steden van Zeeland, in een aantal recreatieve kernen (zoals Sluis, Zierikzee en Hulst) en in een aantal grootschalige natuur- en cultuurgebieden.

Om welke doelgroepen gaat het?

De doelgroepen zijn onder te verdelen in de dagrecreant (een Zeeuw of iemand van buiten Zeeland die één dag ergens specifiek recreëert) en de verblijfsrecreant (een 'tijdelijke inwoner van Zeeland' voor een aantal dagen of weken). Daar waar de verblijfsrecreant zich wat eenvoudiger laat sturen – door de aanwezigheid van een aantal bekende overnachtingsplaatsen – zijn dagrecreanten lastiger te voorspellen, zowel qua volume als verplaatsingsgedrag. Voor beide doelgroepen moet het aantrekkelijk zijn om Zeeland te beleven, bezoeken en ontdekken.

De toeristisch-recreatieve populariteit van Zeeland blijft onverminderd groot en is belangrijk voor de economie van de provincie.

Mobiliteit is belangrijk voor de recreant en toerist, zowel van en naar Zeeland als tijdens het verblijf in de provincie. Mobiliteit draagt bij aan de beleving van Zeeland. Door de juiste vormen van mobiliteit aan te bieden – zodat mensen hun bestemming kunnen bereiken, de omgeving kunnen beleven en de verkeersdrukke verminderd wordt – kunnen we de positieve beleving van Zeeland en daarmee de Zeeuwse economie vergroten.

Bezoekers komen vooral met eigen vervoer naar Zeeland. Dat is lastig te beïnvloeden. Om te zorgen dat bezoekers de provincie zo goed mogelijk beleven, is het daarom noodzakelijk dat de Sterke Netwerken een goed en betrouwbaar hoofdnetwerk aan verkeersverbindingen bieden. Hiermee kunnen dag- en verblijfsrecreanten zich snel en veilig in Zeeland verplaatsen. Dat verbetert de externe bereikbaarheid.

'Nederlandse vakantiegangers komen vooral met de auto naar Zeeland: de afgelopen vijf jaar reisde 94% met een eigen, geleende of gehuurde auto. Nog eens 2% reisde met een camper. En 3% gebruikte het openbaar vervoer. 98% van de buitenlandse gasten reisde in 2009 met een eigen vervoermiddel: auto, camper of motor. Zij reisden nauwelijks met het openbaar vervoer.' Bron: Integraal businessplan toeristisch vervoer Zeeland 2015-2025

Zeeland wil gasten en inwoners stimuleren om andere vervoermiddelen dan de auto te gebruiken als ze eenmaal op de plaats van hun bestemming zijn, vooral in de grote recreatieve en toeristische gebieden. Zo kunnen ze de provincie beter beleven. Denk hierbij aan (elektrisch) fietsen, collectief (openbaar) vervoer, wandelen en varen. We investeren dan ook in vervoersconcepten en -arrangementen om recreanten en toeristen zo'n alternatief vervoermiddel te laten kiezen. Daardoor komt er in bepaalde gebieden minder ruimte voor auto-infrastructuur. We ontmoedigen in specifieke gebieden autogebruik en stimuleren het gebruik van andere vervoermiddelen, omdat we de belevingswaarde van Zeeland willen vergoten. Autoluwe gebieden zorgen voor meer rust en ruimte in Zeeland. Ook leiden ze tot positieve milieu- en gezondheidseffecten en uiteindelijk tot meer toerisme. Dat biedt ook kansen voor Zeeland om fietsprovincie nummer 1 te worden.

We willen de Beleving van Zeeland vergroten door het aanbod van mobiliteitsvormen te stimuleren:

- bewuste modaliteitskeuzes die gericht zijn op vervoer in recreatieve gebieden. Stimuleer wandelen, fietsen en waar mogelijk het gebruik van het openbaar vervoer voor verplaatsingen binnen de provincie. Ontmoedig autogebruik, bijvoorbeeld door wegen 'af te waarderen'
- nieuwe vervoersconcepten en -arrangementen. Investeer nadrukkelijk in de ontwikkeling hiervan en stimuleer recreanten en toeristen om het 'juiste' vervoermiddel te kiezen

5.2. Ambitie 2028

In 2028 draagt de toeristische mobiliteit voor inwoners en gasten bij aan het beleven van Zeeland. Hierbij gaat het om de recreatieve, landschappelijke en natuurlijke waarden in Zeeland. Maar ook om gezondheid, plezier en ervaringen opdoen. Dit alles in samenhang met de specifieke kernkwaliteiten van Zeeland en de economische aspecten van toerisme en recreatie.

Dit vraagt om:

- een uniek vervoernetwerk, waarbij de recreant op elk moment een vervoermiddel naar wens kan kiezen
- stimuleren van de (elektrische) fiets, vervoer over water en andere alternatieve vervoerwijzen
- ontwikkeling van nieuwe vervoersconcepten, zodat de auto minder als primair vervoersmiddel gebruikt wordt
- autoluwe gebieden maken, zodat er meer ruimte ontstaat voor beleven, natuur en landschap

6. Wonen en Leven

6.1. Inleiding op Wonen en Leven

Het grootste deel van de mobiliteit in Zeeland hangt samen met activiteiten van inwoners. Hierbij gaat het om vaak terugkerende activiteiten zoals naar school gaan, boodschappen doen, vrienden bezoeken en alle andere niet-zakelijke en niet-recreatieve verplaatsingen die bij het thema Wonen en Leven passen. Gemiddeld is dit meer dan 60% van de verplaatsingen van de Zeeuwen.

Waar speelt dit vooral?

Er is geen plek in Zeeland waar dit thema niet speelt: in de hele provincie wonen en leven mensen. Zeeland is minder verstedelijkt dan grote delen van Noordwest-Europa. Tegelijkertijd is de provincie uitgestrekt. De bevolking heeft zich hierop ingesteld met een relatief hoog autobezit.

Om welke doelgroepen gaat het?

Het gaat hierbij om Zeeuwen die reizen om een sociale reden en voorzieningen bezoeken (winkels, onderwijs, medisch). Voor de meesten van hen is mobiliteit een kwestie van in de auto of op de fiets stappen om naar school, winkel of dokter te gaan. Ook lopen veel mensen nog binnen de kernen. Een veel kleiner aantal reist met het openbaar vervoer.

De samenleving verandert. Dat geldt voor de omvang en samenstelling van de bevolking, maar bijvoorbeeld ook voor ontwikkelingen op het gebied van schaalvergroting en digitalisering. Mensen worden mondiger, zelfredzamer en vinden het belangrijk om werk, zorg en vrije tijd goed op elkaar af te stemmen. Het provinciale leefbaarheidsbeleid hangt nauw samen met deze aan mobiliteit gerelateerde onderwerpen van het thema Wonen en Leven.

Voor veel voorzieningen geldt dat bereikbaarheid organiseren samenhangt met het aantal mensen dat hiervan gebruik maakt. Een winkel, school, pinautomaat of bibliotheek kan alleen renderen in een omgeving met voldoende (potentiële) klanten. Uit 'De staat van Zeeland' (Scoop, 2013) blijkt dat Zeeland, net als andere plattelandsgebieden in Nederland, een lange traditie kent van kwijnende voorzieningen proberen te behouden om leefbaarheid te waarborgen. Soms met succes voor een aantal jaren, maar steeds vaker tevergeefs. Dat gaat altijd gepaard met een gevoel van verlies. We leven bovendien in een tijd waarin de stad 'triumfeert'. De stad trekt jonge mensen en houdt gezinnen steeds vaker vast. Werkgelegenheid concentreert zich in steden.

Vergrijzing

Er is een samenhang met veranderingen in de bevolkingssamenstelling: er zijn minder jongeren en meer ouderen. Deze 'nieuwe' ouderen zijn mobieler dan voorgaande generaties. Ze zijn opgegroeid met de auto en hechten, zolang het kan, aan zelfstandige mobiliteit. De opkomst van de elektrische fiets draagt hieraan bij. Tegelijkertijd betekent de afname van het aantal jongeren dat scholen zich verder concentreren en verder van de woonplaats van scholieren af komen te staan. Zeeuwse zorginstellingen gaan meer samenwerken en bieden specialistische zorg centraal aan, waardoor de relatieve afstanden toenemen.

Inwoners en bestuurders moeten gaan inzien dat het dorp niet langer de maat der dingen is op het gebied van leefbaarheid. Om voorzieningen op peil te houden, is het belangrijk om de ontwikkeling van de Zeeuwse steden te stimuleren. Want stad en omliggende regio functioneren feitelijk als één geheel. De opgaves op het gebied van leefbaarheid zijn:

- het ontwikkelen van aantrekkelijkere steden en daarmee de versterking van de economische veerkracht
- het versterken van ruimtelijke kwaliteiten in de bebouwde omgeving
- werken aan een goed, betaalbaar en bereikbaar voorzieningenniveau in onderwijs, zorg en cultuur

6.2. Ambitie 2028

Zeeuwen moeten op een prettige manier kunnen wonen en leven. Het overbruggen van afstanden moet geen belemmering meer voor hen zijn. Niet de nabijheid van voorzieningen, maar de bereikbaarheid hiervan is een bepalende factor voor leefbaarheid. Door opschaling zijn er steeds minder voorzieningen in de buurt. Demografische ontwikkelingen (met name krimp en ontgroening) versterken dat. Hierdoor is er voor veel voorzieningen een verminderd draagvlak en dus potentieel. 'Bovenlokale' voorzieningen, zoals onderwijs- en zorginstellingen, krijgen steeds meer een regionale functie en clusteren zich daarom in de grotere kernen. Dat is een onomkeerbare ontwikkeling. Inwoners ondernemen maatschappelijke activiteiten op regionaal in plaats van lokaal niveau. Hierdoor leggen ze grotere afstanden af.

Vanwege schaalvergroting hebben we aandacht voor de bereikbaarheid van bovenlokale voorzieningen. Hierbij gaat het om ruimtelijke inpassing in de hoofdnetwerken van openbaar vervoer, fiets en auto. Ook maken we optimaal gebruik van beschikbare innovaties, zowel sociale (zelforganiserende samenleving), digitale (mindere fysieke verplaatsingen) als technische (e-bikes, zelfrijdende auto's).

We willen innoveren in educatie, voorlichting, gedragsbeïnvloeding en handhaving en dit alles effectiever toepassen. We verbeteren hiermee de verkeersveiligheid, doordat verkeersdeelnemers zich veilig gedragen en zich houden aan de wettelijke regels en fatsoensnormen.

Bereikbaarheid voorzieningen

Cruciale bovenlokale voorzieningen, zoals scholen en ziekenhuizen, vragen een om goede bereikbaarheid. Om de bestaande netwerken daarbij optimaal te benutten, wil de provincie stimuleren dat deze voorzieningen zich bij voorkeur vestigen aan doorgaande wegen en het kernnet openbaar vervoer.

Mobiliteit op maat

De meeste Zeeuwen zonder auto pakken de fiets, gaan wandelen of nemen het openbaar vervoer. Deze zelfredzaamheid is van grote waarde. Daarom is het belangrijk om dit te ondersteunen en maatwerk te bieden. Waar de vraag naar openbaar vervoer beperkt is, zullen bijvoorbeeld geen vaste buslijnen meer rijden, maar bieden we ov op maat. Generieke oplossingen zijn duur voor de maatschappij en bieden door hun eenvormigheid nergens een optimale oplossing. We willen juist alternatieven stimuleren, zoals de elektrische fiets, autodelen en wellicht de zelfrijdende auto.

Mobiliteit op maat is met name een uitdaging voor de plattelandsgebieden, waar de beschikbare netwerken uitdunnen. Vooral voor scholieren en 'vervoersarmen' moeten we een oplossing bedenken.

Knooppunten en ketenmobiliteit

Om duurzame mobiliteit te bevorderen, moeten we ketenmobiliteit faciliteren en investeren in knooppunten. Dat speelt vooral een rol bij het gebruik van het openbaar vervoer in combinatie met andere vervoersnetwerken. Maar ook bij ov-fietsen, gedeeld autogebruik of carpools.

Bij knooppunten gaat het in eerste instantie om bushaltes, treinstations en busstations. Ketenverplaatsingen worden mede aantrekkelijk door de voorzieningen die op deze knooppunten aanwezig zijn. Denk aan parkeermogelijkheden voor fietsers en automobilisten. Ook een goede toegankelijkheid en informatievoorziening maken het reizen via meerdere vervoersmiddelen en -systemen prettig.

Verkeersveiligheid

Voor ons verkeersveiligheidsbeleid willen we de juiste mix vinden van infrastructurele maatregelen, educatie en voorlichting, bewustwordingsvergroting en handhaving. Samen met andere overheden en maatschappelijke organisaties proberen we met name gedrag te beïnvloeden. Het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland (ROVZ) speelt daarbij een centrale rol. Hierbij is het van belang dat we de middelen voor verkeersveiligheid gericht en doelmatig inzetten. Steeds vanuit het besef dat we het aantal verkeersslachtoffers verder moeten terugdringen. Binnen het ROVZ zullen alle samenwerkingspartners hier capaciteit en middelen voor moeten leveren. Nieuwe technologische ontwikkelingen in de gaten houden is een van de thema's die aandacht krijgen in het ROVZ. Ook monitort het ROVZ de verkeersveiligheid en effectiviteit van verkeersveiligheidsmaatregelen. Verder ondersteunt het ROVZ initiatieven vanuit de samenleving om de verkeersveiligheid te vergroten.

7. Tot slot

In deze Mobiliteitsvisie zijn de eigen kracht en (kern)kwaliteiten van Zeeland het uitgangspunt. Onze provincie kent havens, industrie, landbouw, natuur, water, recreatie, toerisme, krimp en leefbaarheid. Allemaal zaken die uitdagingen en kansen bieden. Deze karakteristieken van Zeeland zijn de basis voor ons mobiliteitsbeleid. De belangrijkste activiteiten en doelgroepen hebben we uitgewerkt in de vier thema's Sterke Netwerken, Bedrijvigheid, Beleven en Wonen en Leven.

In deze Mobiliteitsvisie formuleren we onze ambities voor het provinciale mobiliteitsbeleid tot 2028. Dit is een tussenstap op weg naar de florerende netwerksamenleving die we in 2040 voor Zeeland voorzien. We willen hier samen met onze partners een bijdrage aan leveren. We komen onderweg van alles tegen en moeten onze koers soms bijstellen. Het eerste deel van onze reis biedt meer zekerheid en vullen we voor een belangrijk deel al in. Daarom hoort bij deze Mobiliteitsvisie een concreet programma voor de jaren 2016 tot en met 2019 en een doorkijk tot 2028. Iedere vier jaar kunnen we onze plannen met een nieuw mobiliteitsprogramma bijsturen.

Nota van Beantwoording

Zienswijzen op het Ontwerp Mobiliteitsplan Zeeland

Deze Nota van Beantwoording behandelt de zienswijzen die zijn ingediend op het Ontwerp Mobiliteitsplan, bestaande uit:

- Ontwerp Mobiliteitsvisie Zeeland 2028
- Ontwerp Mobiliteitsplan Zeeland – programma-uitwerking 2016-2019
- Ontwerp Mobiliteitsplan Zeeland – bijlagenboek 2016-2019

Het Ontwerpplan heeft van 20 januari tot en met 2 maart 2016 ter inzage gelegen op het Provinciehuis te Middelburg en digitaal op www.zeeland.nl. Tijdens deze periode zijn 24 zienswijzen ontvangen van de volgende inzenders (op volgorde van binnenkomst):

Nummer	Datum	Naam/organisatie	Nummer	Datum	Naam/organisatie
1	20-01-2016	Dhr. Niels Haasnoot	13	01-03-2016	Connexxion
2	02-02-2016	I.J. Herman	14	01-03-2016	Gemeente Hulst
3	17-02-2016	Fietsersbond Zeeland	15	01-03-2016	Waterschap Scheldestromen
4	21-02-2016	Dhr. Oscar van Straten	16	01-03-2016	Gemeente Vlissingen
5	24-02-2016	Gemeente Middelburg	17	02-03-2016	ZLTO Zeeland
6	26-02-2016	Dhr. M.H.L. de Jongh	18	02-03-2016	Gemeente Sluis
7	26-02-2016	OPOV	19	02-03-2016	Damen
8	26-02-2016	Gemeente Tholen	20	02-03-2016	ZLTO afdeling Terneuzen
9	28-02-2016	Dhr. J.A. van Peperstraten	21	02-03-2016	Gemeente Borsele
10	29-02-2016	Transport en Logistiek Nederland	22	03-02-2016	Gemeente Goes
11	29-02-2016	Gemeente Noord-Beveland	23	07-03-2016	Dhr. Marco Berkey
12	29-02-2016	Zeeland Seaports	24	10-03-2016	Rijkswaterstaat Zee & Delta

	Samenvatting zienswijze	Reactie zienswijze	Wijziging in Ontwerp
	Zienswijze 1 (dhr. N. Haasnoot)		
1a	Verdubbel de N59 en N256 naar stroomweg 2x2 of naar 2+1 altemerend met een snelheid van 100 km/h (als voorbeeld genoemd: vernieuwde N62 en N61). Is essentieel voor economische bereikbaarheid Zeeland.	Zoals in de Mobiliteitsvisie en het Mobiliteitsplan aangegeven, onderschrijven wij het belang van de economische bereikbaarheid van de N59 en N256. Wij willen de beste manier onderzoeken om de doorstroming te verbeteren. Op voorhand is daarbij de inschatting dat nut en noodzaak van een totale verdubbeling naar 2x2 gezien de hoge kosten niet te onderbouwen is. Voor deeltrajecten wordt wel bekeken of uitbreiding nuttig is.	
	Zienswijze 2 (I.J. Herman)		
2a	Beleven: toerisme en recreatie, pag. 24 Nauwe samenwerking met Waterschap als wegbeheerder van polderwegen en fietspaden is dringend gewenst aangezien zij minder aandacht besteed aan fietsverkeer.	Ook waterschap Scheldestromen heeft de modaliteit fiets nadrukkelijk in de beleids- en uitvoeringsprogramma's opgenomen. De ambities hierin komen met name op infrastructureel gebied overeen met die van de Provincie. Net als in het verleden is het waterschap ook in de toekomst een belangrijke partner voor ons bij het verder vormgeven van het beleid en de uitvoering op fietsgebied. De nauwe samenwerking wordt zeker gecontinueerd.	
2b	Beleven: toerisme en recreatie, stimuleren verkeersveiligheid medegebruik fietspaden pag. 25 Het gaat in dit geval om technische zaak: fietspaden en polderwegen hebben bitumen asfaltverharding waarbij meestal weinig/geen aandacht wordt besteed aan overgang wegdek/berm. Bermen zijn door diverse oorzaken ingeklonken waardoor drempels ontstaan die voor fietsers bij uitwijken (voor tegemoetkomend verkeer zowel op fietspaden als polderwegen – denk aan brede machines) en weer terugkeren op wegdek zeer gevaarlijk zijn. Hieraan extra aandacht besteden.	Zowel bij het waterschap als bij de Provincie zijn ervaren ontwerpers aanwezig, die zo veel mogelijk rekening houden met de door u genoemde zaken. Desondanks nemen wij uw opmerking zeer zeker ter harte.	

	Samenvatting zienswijze	Reactie zienswijze	Wijziging in Ontwerp
2c	<p>Beleven: toerisme en recreatie, laatste alinea doelstellingen en indicatoren pag. 26</p> <p>"...de Beleving van Zeeland wordt vergroot door het gebruik van groen waarbij dit zorgt voor minder sluipverkeer en/of lagere rijsnelheid". Op pag. 30, '4f Groene ruimte voor Beleven', wordt aangegeven dat weghalen van beplanting naast een weg het uitzicht verbetert, maar dat zal juist grotere snelheden ten gevolge hebben omdat men dan vrij uitzicht heeft. Door gerichte beplantingen aan te brengen zullen juist de snelheden afnemen.</p>	<p>Wij onderschrijven dat het weghalen van groene elementen om de beleving van het landschap te vergroten, kan leiden tot een verhoging van de gereden snelheid. Bij het nemen van een eventuele beslissing om groene elementen te verwijderen, wordt dit altijd in ogenschouw genomen. Het beleid en uitgevoerd onderzoek ten aanzien van de wegencategorisering en concrete inrichting van wegen is daarbij een uitgangspunt.</p>	
2d	<p>Beleven: toerisme en recreatie, 4f Groene ruimte voor Beleven</p> <p>Tot mijn genoegen wordt het ecologisch bermbeheer weer opgenomen. Het gaat specifiek om het onderhoud van de bermen v.w.b. de maaibreedtes. Voorstel aan waterschap was de wegen in te delen naar de intensiteit van het gebruik en daar de maaibreedtes aan aan te passen, als volgt: doorgaande wegen 2 m.; drukke polderwegen idem; minder drukke polderwegen 1 m.; grindwegen en wegen waar weinig gebruik van gemaakt wordt niet maaien; fietspaden 0,50 m. Het waterschap is in zoverre hiermee akkoord gegaan dat men in 2016 hiermee een proefproject zal starten. Een tegenargument van het waterschap was dat de maaibalken ca. 2. m. breed zijn en dus lastig te realiseren. Blijkbaar is men niet op de hoogte van het feit dat er maaibalken zijn met zgn. side shift waardoor op de mm. gemaaid kan worden! Met deze methode zullen de natuurwaarden met sprongen vooruit gaan, en dan nog wel minder kosten en energieverbruik. Het verdient dus aanbeveling dat zowel provincie als waterschap deze manier van maaien serieus onderzoekt.</p>	<p>Wij onderschrijven dat ecologisch bermbeheer kan worden toegepast om de beleving van het landschap te vergroten. Wij onderzoeken nu op welke manier dat kan plaatsvinden en hebben het voornemen op een aantal locaties ecologisch bermbeheer in te voeren.</p>	

	Samenvatting zienswijze	Reactie zienswijze	Wijziging in Ontwerp
	Zienswijze 3 (Fietzersbond Zeeland)		
3a	Wij onderschrijven de ambities zoals verwoord in het mobiliteitsplan. Tegelijkertijd vragen we ons af waarom een horizon tot 2028 wordt aangehouden in plaats van bijvoorbeeld tot 2020. Dat zou de realiteitswaarde van de programma uitwerking hebben versterkt.	Om een goed programma voor de korte termijn neer te zetten, is een visie voor de lange termijn nodig. Het Mobiliteitsplan bestaat daarom uit meerdere delen: een visiedeel tot 2028 en een programmatische uitwerking voor de periode 2016-2019. De laatste wordt vervolgens weer vertaald in een jaarplan met concrete acties (het jaarplan voor 2016 is vastgesteld).	
3b	In de visie wordt aangegeven dat dit concept samen met stakeholders is opgesteld. De Fietzersbond Zeeland beschouwt zich als een van die stakeholders. Wij zijn echter op geen enkele manier betrokken geweest bij het ontwerp of de samenstelling van deze visie. In dat geval hadden wij bijgaande reactie immers achterwege kunnen laten.	Wij onderschrijven dat de Fietzersbond Zeeland een van onze stakeholders is en daarom wordt betrokken in het proces om te komen tot het Ontwerp Mobiliteitsplan. In april en september 2015 organiseerden wij stakeholdersbijeenkomsten waarvoor beide keren de heer J. Midavaine van de Fietzersbond Zeeland is uitgenodigd. Daarnaast organiseerden wij op 10 september 2015 een bestuurlijke bijeenkomst met leden van Provinciaal Overleg Verkeer en Vervoer Zeeland (POVV) en ROVZ plenair waarvoor de heren J. van Velzen en P. Stok van de Fietzersbond Zeeland zijn uitgenodigd en aanwezig zijn geweest. Ook in de uitwerking van verschillende projecten nodigen wij u uit om uw input te leveren.	
3c	De in het programma verwoorde 'ambities' kenmerken zich op de verschillende onderdelen door een waaier van termen als 'sterker, beter, meer, vaker, groter, verbeteren van, meer bijeenkomsten...'. Deze termen zeggen echter niets over wat u op onderdelen nu eigenlijk wil bereiken en voor wie, noch welke concrete resultaten de beschreven inspanningen opleveren. Met deze abstracties doet u onzes inziens af aan de kwaliteit van het mobiliteitsprogramma als geheel en lijkt u uw stakeholders niet echt serieus te nemen. Bovendien kunt u de ambities	Het programma voor de komende jaren is bedoeld om nog steeds op een iets hoger abstractieniveau aan te geven welke richting we op willen met de verschillende gebieden. Daarbij passen ons inziens juist de door u genoemde termen, naast de concrete doelstellingen die we hebben benoemd. Wat dit van jaar op jaar concreet betekent in termen van te bereiken resultaat, is onderdeel van de jaarplannen.	

	Samenvatting zienswijze	Reactie zienswijze	Wijziging in Ontwerp
	uit de mobiliteitsvisie er naar onze mening onmogelijk op ijken.		
3d	<p>Het programma vermeldt een aantal 'indicatoren' waaruit zou moeten blijken of het betreffende programmapunt het gewenste resultaat haalt. Eén van die voor fietsers belangrijke indicatoren is het aantal slachtoffers op de weg. Het is ons niet duidelijk waarom hier niet is vermeld dat de slachtofferregistratie op zowel landelijk en provinciaal niveau sinds 2010 zeer onvolledig is en dat dientengevolge de indicatiefunctie nauwelijks kan worden waargemaakt. Dat werpt voor ons tegelijkertijd de vraag op over welke alternatieve indicatiemogelijkheden de provincie beschikt voor een goede resultaatmeting. Graag zouden wij zien dat de Provincie een plan ontwikkelt waarmee een goede slachtoffer registratie in onze provincie tot stand kan worden gebracht. We denken hiermee aan een systeem waarbij gebruikt gemaakt wordt van input van de twee ziekenhuizen, het ambulance vervoer, de politie, de verzekeraars en de burgers. De Fietsersbond heeft eerder aangegeven een bijdrage te willen te leveren bijvoorbeeld door gebruik te maken van het Meldpunt van de Fietsersbond.</p>	<p>Wij onderschrijven dat er al een aantal jaren sprake is van een onderregistratie van verkeersongevallen in Nederland. Op basis hiervan is het moeilijk om betrouwbare analyses te maken.</p> <p>Voor verbetering van de registratie zijn er kansen met data dat afkomstig zijn van ambulancevervoer, het zogenaamde STAR-initiatief (Smart Traffic Accident Reporting). Het is nu zaak om deze ontwikkelingen te volgen en ook op interprovinciaal niveau wordt gekeken hoe we hier mee omgaan. Wij hebben er vertrouwen in dat hierdoor uiteindelijk een betrouwbaar systeem wordt gecreëerd.</p>	
3e	<p>In het mobiliteitsprogramma wordt op pag. 23 aangegeven dat vanwege het ontbreken van files in Zeeland en het geringe effect van collectief vervoer- en fietsstimuleringsmaatregelen slechts op 2 specifieke knelpunten nog oplossingen op dit vlak zullen worden uitgeprobeerd. Verderop wordt opeens gesproken over het 'uit de auto lokken van forenzen' en idem van toeristen. Daarmee maakt u niet echt inzichtelijk hoe het beleid op mobiliteitsmanagement nu eigenlijk vorm krijgt. Terwijl dit een naar onze mening heel belangrijke</p>	<p>Mobiliteitsmanagement gericht op woon-werkverkeer krijgt de aandacht waar gericht knelpunten in de mobiliteit kunnen worden opgelost. In het algemeen wordt zorg gedragen dat met een goede fietsinfrastructuur voor het woon-werkverkeer de fiets een goede optie is. Specifieke stimulering van fietsen vanuit maatschappelijk verantwoord ondernemen of gezondheid ligt in lijn van de verantwoordelijkheden van bedrijfsleven en gemeenten.</p>	<p>Wijzigen: "Dat doen we ook omdat ze forenzen kunnen verleiden om de fiets te pakken in plaats van de auto." In: "Dat doen we ook zodat forenzen de fiets kunnen pakken in plaats van de auto." (pagina</p>

	Samenvatting zienswijze	Reactie zienswijze	Wijziging in Ontwerp
	voorwaarde is om het meergebruik van de fiets op alle fronten te stimuleren.		12 van de Mobiliteitsvisie).
3f	Het vorige punt brengt ons tot de conclusie dat naar onze mening het fietsbeleid teveel is gericht op recreatie en beleving en niet op woon-werkverkeer. Zoals op het behoud van een fiets-voetveer, gratis fietsvriendelijke stations stallingen en het ontwikkelen van "fiets snelwegen". Ook gericht ketenbeleid fiets-bus-auto wordt node gemist. We denken hierbij aan de mogelijkheid om eindelijk de fiets mee in de bus te kunnen nemen, ofwel binnen, dan wel buiten op een fietsenrek, zowel voor woon-werkverkeer als voor toeristen.	In de breedte is in het Mobiliteitsplan een sterke rol voor de fiets opgenomen. Daarbij ligt het sterkste accent weliswaar op het recreatieve fietsverkeer, maar juist door meer focus dan in het voorgaande Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan (PVVP) op fietsveiligheid, ketenmobiliteit, haltevoorzieningen en de kwaliteit van de fietsinfrastructuur. Hierdoor heeft de fiets een sterke rol door het gehele mobiliteitsbeleid en is dit niet meer een losstaande modaliteit ten opzichte van andere modaliteiten.	
3g	Wat het toerisme betreft lopen we aan tegen een dubbel beleid. Enerzijds stelt het programma vast dat 95% van de toeristen met de auto komt en dat daaraan niets is te doen. Anderzijds wordt ernaar gestreefd om de toerist zo snel mogelijk – per auto – op zijn bestemming te krijgen en hem daar zelfs te laten parkeren. Er wordt in dat verband zelfs gesproken over 'strandstroken' in navolging van de spitsstroken langs de snelwegen. Vervolgens wordt het ontstaan van autoluwe gebieden gepropageerd, het stimuleren van fiets- en voetgebruik en het uit de auto lokken van de automobilist. Wat wij als Fietsersbond in deze wirwar van halve maatregelen en tegenstrijdigheden hebben gemist is het aanleggen van gratis bewaakte fietsstallingen in de toeristische centra en langs de kust, zodat het de toeristische fietser in ieder geval duidelijk wordt dat er voor het provinciaal autobeleid inderdaad alternatieven bestaan.	Allereerst willen wij graag opmerken dat wij geen halve maatregelen gaan nemen. Wij streven juist naar een gestructureerd opgezet programma en maatregelen. Dat betekent dat wij de toerist/recreant (die inderdaad voornamelijk met de auto naar Zeeland komt) willen faciliteren om zonder knelpunten en files op de bestemming te brengen, uiteraard via de daarvoor geschikte wegen (zie het wegencategoriseringsplan). Eenmaal op de bestemming zetten wij in op een beleid waarmee de toerist/recreant de auto laat staan en zich via een breed scala aan duurzame vervoerswijzen (waaronder de fiets) kan verplaatsen. Dat doen we door het verbeteren van de infrastructuur (fietspaden en stallingen zoals de Cycle Hub in Middelburg) als via meer conceptuele projecten (zoals bikesharing). Dit vormt uiteindelijk een samenhangend geheel, waardoor voor de toerist/recreant een gemakkelijk en "belevend" alternatief voor de auto ontstaat. Dit kost echter tijd. Onder andere samen met uw organisatie willen wij dit jaar reeds starten om dit beleid in uitvoering te	

	Samenvatting zienswijze	Reactie zienswijze	Wijziging in Ontwerp
		brengen. Wij zullen u dan ook voor verschillende projecten benaderen mee te denken.	
3h	Wij pleiten voor een flinke verbeteringsslag in het mobiliteitsprogramma, waarbij wij u ook nog graag wijzen op de diverse al beschikbare nota's, beleidspilots en initiatieven die inzake het fiets- en mobiliteitsbeleid beschikbaar zijn. Zo wordt het beschikbaar stellen van leenfietsen en ov-fietsen al jaren, uitgeprobeerd, overigens met wisselend succes in de verschillende Zeeuwse regio's. Er bestaan sinds jaren diverse initiatieven over 'onthaalkamers' in Zeeuws-Vlaanderen en wisselpunten (Cycle Hub Middelburg) auto-fiets. Hetzelfde geldt voor fietsenstallingen bij bushaltes.	Een belangrijk onderdeel van het programma Beleven voor de komende vier jaar is het opstellen van een brede kennisagenda. Eén van de eerste stappen hierin (waarin we al in 2016 mee aan de slag gaan) is het verzamelen en bundelen van onderzoeken en initiatieven van de afgelopen vijf jaar. Door deze analyse te plegen, verwachten we een meer compleet beeld te krijgen van wat al is onderzocht zodat op die manier kansrijke projecten voor Zeeland kunnen worden bepaald. Door deze kennis ook te ontsluiten via een kennisplatform ontstaat - zowel voor gemeenten, kennisinstellingen, ondernemers, enzovoort - een breed kennisreservoir, waar iedereen uit kan putten.	
3i	In het programma wordt vermeld dat uw College zeer binnenkort met een halteplan openbaar vervoer komt. Volgens onze informatie en naar aanleiding van de over dit onderwerp gestelde vragen van de PvdA-statenleden in oktober 2015 bestaat er echter geen halteplan. Voor de bereikbaarheid van het openbaar vervoer per fiets laten we ons graag door u op de hoogte stellen van de werkelijke stand van zaken op dit vlak.	In 2015 is een halteplan gemaakt. Dit halteplan is gebaseerd op telcijfers uit 2013. Dit jaar wordt het halteplan geactualiseerd op basis van cijfers van november 2015. De bereikbaarheid van het openbaar vervoer per fiets werken wij uit binnen de activiteit 'ketenmobiliteit' van het programma Wonen en Leven. Voor 2016 gaan we bekijken welke kansen er op dit punt zijn voor Zeeland.	
3j	Wij pleiten voor een samenhangend hoofdstuk 'fietsbeleid' zowel in het mobiliteitsplan als in het mobiliteitsprogramma. U kunt de door u aangegeven prioriteiten voor de fiets niet afdoen met 'de fiets komt daarom terug in bijna alle programmalijnen'.	In het nieuwe plan hebben we nadrukkelijk gekozen voor de gebruiker als ingang voor beleid. Dat betekent dat we niet meer via de verschillende modaliteiten beleid formuleren, maar in meer integrale programma's. Wij geloven in deze aanpak. Een samenhangend hoofdstuk fiets zullen wij dan ook niet opnemen. Dat daarbij op momenten afstemming per modaliteit nodig is, is ook voor ons helder. Dit is onderdeel van het periodieke programmaleiders-overleg.	

	Samenvatting zienswijze	Reactie zienswijze	Wijziging in Ontwerp
	Zienswijze 4 (dhr. O. van Straten)		
4a	<p>De laatste jaren zie ik dat er binnen de gemeente Veere steeds meer wegen omgebouwd worden van 80km/h naar 60km/h. Het betreft in de meeste gevallen slechts een aanpassing van de borden die de maximum snelheid aangeven. Op geen enkele andere wijze is dit duidelijk gemaakt. In veel gevallen gaat het om overzichtelijke wegen met een apart fietspad, zodat het voor de automobilist niet duidelijk is waarom er ineens minder hard gereden mag worden. Op de wegen van het waterschap is het duidelijk waarom er niet harder mag worden gereden, dit zijn over het algemeen smalle wegen waar tegenliggers beiden met de rechterwielen door de berm moeten om elkaar te passeren. Bovendien is er lang niet altijd een apart fietspad. Dus dat hier de snelheid destijds omlaag is gegaan is logisch. Zo niet op de provinciale wegen, die logica ontgaat mij. Voorbeelden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De Schelpweg tussen Westkapelle en Domburg, hier staan nauwelijks bomen langs de weg die het zicht belemmeren. Bovendien is het sinds enige tijd verboden om nog in de berm te parkeren. Toch is hier de snelheid omlaag gebracht. - De Prelaatweg tussen Westkapelle en Aagtekerke is onlangs van 80 naar 60 km weg aangepast. De reden ontgaat mij. Auto's uit tegenovergestelde richting kunnen elkaar met gemak passeren en er is een apart fietspad. - Dit geldt ook op de Koekoeksweg tussen Aagtekerke en Meliskerke en de Kaasboerweg tussen Meliskerke en Biggekerke. <p>Ik begrijp hierin het beleid van de wegbeheerder niet. Het lijkt wel of de snelheidsbeperking een doel op zich is in plaats van een middel om de veiligheid te vergroten. Auto en fietsverkeer zijn immers van elkaar gescheiden.</p>	<p>Het bepalen van de maximum snelheid op een weg komt voort uit het functionele principe volgens de wegencategorisering. Zie voor de criteria het Bijlagenboek van het Mobiliteitsplan. Bij de functie en de snelheidslimiet hoort ook een bepaalde vormgeving en gebruik van de weg. Zo krijgen gebruikers van een autosnelweg veel minder vrijheidsgraden om te opereren op een weg bij een beperkt aantal voertuigsoorten, omdat de rijnsnelheid heel hoog is. Op een plattelandsweg worden daarentegen (bijna) alle voertuigsoorten toegelaten en is het aantal vrijheidsgraden veel hoger (bijvoorbeeld keren op de weg of veel bestemmingen met uitritten). Dat kan alleen als de maximum snelheid relatief laag is, in dit geval 60 km/h.</p> <p>De door u genoemde wegen zijn allemaal in eigendom en beheer bij waterschap Scheldestromen.</p> <p>Als de huidige vormgeving van de weg niet past bij de functie van de weg, dient de weg infrastructureel aangepast te worden. Als dat nog niet kan en de wegbeheerder wil de verkeersveiligheid toch positief beïnvloeden, kan hij de maximum snelheid (tijdelijk) verlagen, ondanks de functie. Er spelen meerdere factoren of criteria een rol bij het bepalen van de maximum snelheid, zoals of er wel of geen fietspad is, wel of geen bomen zijn en bijvoorbeeld het aantal kruispunten en uitritten.</p>	

	Samenvatting zienswijze	Reactie zienswijze	Wijziging in Ontwerp
4b	<p>In het bijlagenboek worden in de plattegrond op pag. 33 drie varianten genoemd voor nieuw aan te wijzen gebiedsontsluitingswegen op Walcheren. Variant B zou hier mijn voorkeur hebben met de volgende aanpassing. Helaas heeft men hierin niet een weg opgenomen die buiten Zoutelande en het Kustlicht om. Nu moet al het verkeer vanaf de richting rondweg Biggekerke richting Westkapelle en de campings en vakantieparken tussen Zoutelande en Westkapelle door het dorp Zoutelande. Dat is niet bevorderlijk voor de doorstroming en ook niet voor de leefbaarheid in dat dorp. Tussen het Kustlicht en de duinen loopt nu de N288, waarbij de maximum snelheid in de afgelopen jaren omlaag is gegaan van 80 naar 60 en recentelijk is er nog een gedeelte met 50 en zelfs 30 km/h gekomen op die route. In het toeristenseizoen steekt er dagelijks heel wat volk te voet die doorgaande weg over. Het mag duidelijk zijn dat doorgaand verkeer en badgasten elkaar hier in de weg lopen. In studies van een aantal jaren geleden werd er ook al gesproken over deze weg om "Houtenburg".</p> <p>Als dan bovendien variant B wordt gekozen, dan ontstaat een soort ring over Walcheren die vanaf Vlissingen, via de rondwegen rond Koudekerke en Biggekerke en langs Zoutelande, Westkapelle, Domburg en Oostkapelle bij Serooskerke aansluit op de N57.</p> <p>Dat lijkt mij een ideale situatie, het doorgaande verkeer hoeft dan niet meer door de kernen, maar rijdt er omheen. Dit vergroot de leefbaarheid in de kernen en tegelijkertijd wordt ook de rijtijd naar een (regionale) stroomweg verkleind. Dit heeft ook een positief effect om de aanrijtijden van hulpdiensten, omdat zij dan ook niet meer door al die kernen hoeven. Uiteindelijk gaat het om verkeersveiligheid, rijtijden naar een stroomweg en leefbaarheid in de kernen.</p>	<p>Voor Walcheren zijn een aantal functionele categoriseringsvarianten mogelijk. We hebben we er drie gepresenteerd met het doel om er uiteindelijk één te kiezen. Uw voorkeur is helder. Uiteraard vindt het keuzeprocess zorgvuldig plaats met alle relevante actoren die op Walcheren actief zijn. De gemeenten op Walcheren, waterschap Scheldestromen, het Rijk en de Provincie zijn daar in ieder geval bij betrokken. Gemeente Veere is momenteel trekker van een vervolgonderzoek waarin een brede integrale vergelijkingsstudie wordt verricht naar de drie varianten en een subvariant erop. Uw zienswijze gaan wij met de gemeente Veere delen.</p>	

	Samenvatting zienswijze	Reactie zienswijze	Wijziging in Ontwerp
	Zienswijze 5 (Gemeente Middelburg)		
5a	Wij kunnen instemmen met de specifieke aandacht voor snelle en veilige hoofdverbindingen over de weg en per openbaar vervoer, een goede bereikbaarheid voor bedrijven, forenzen en Zeeuwse havens, een netwerk voor toeristen en recreanten dat bijdraagt aan de beleving van Zeeland, een goede bereikbaarheid van bovenlokale voorzieningen zoals zorg en onderwijs en een vernieuwde aanpak van verkeersveiligheid.	Wij nemen hiervan kennis.	
5b	Wij zien graag een gedegen evaluatie van het busvervoer in Zeeland. We maken ons zorgen over de effectiviteit en kwaliteit van de dienstverlening van de haltetaxi. Wij constateren een verschraving doordat de haltetaxi niet in stedelijk gebied halteert en ook vervoer van halte naar halte binnen de kern niet mogelijk is. In enkele gebieden zijn "dunne" lijnen helemaal weggefallen. Het is wenselijk te streven naar multifunctionelere inzet van de haltetaxi zodat in gebieden zonder OV toch vorm van vervoer aanwezig is.	In 2016 worden de busconcessie en de haltetaxi geëvalueerd. Dat is onderdeel van het coalitieakkoord 'Krachten bundelen'.	
5c	Terugkeer van "intercitykwaliteit" op de Zeeuwse lijn is noodzakelijk vanwege noodzakelijke verhoging van kwaliteit van het spoorwegvervoer in Zeeland en bijdrage economische structuurversterking Zeeland. We pleiten dat terugkeer van intercity op de Zeeuwse lijn op de agenda komt en blijft van de commissie Balkenende. GS als voorzitter van de spoortafel in 2016 kan daar belangrijke rol in spelen. We zijn bereid daarin te ondersteunen.	Onze intentie is te komen tot een versnelling van de verbinding, die echter niet ten koste mag gaan van de functie die de trein heeft als verbinding binnen Zeeland. Wij zijn daarover in gesprek met de NS en het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Daarbij wordt breder dan alleen het spoor naar de kwaliteit van het openbaar vervoer in Zeeland gekeken.	
5d	Wij ondersteunen van harte het pleidooi voor een netwerk voor toeristen en recreanten dat bijdraagt aan de beleving van Zeeland. Gemeente Middelburg streeft naar (behoud	Uw uitnodiging om op het terrein van de fiets samen te werken, nemen wij van harte aan.	

	Samenvatting zienswijze	Reactie zienswijze	Wijziging in Ontwerp
	van) een fietsvriendelijke gemeente. Initiatieven om de fiets verder te promoten of faciliteren versterken ons streven en zien wij met belangstelling tegemoet. Wij zijn bereid hierin te participeren en zullen ook zelf initiatieven blijven ontwikkelen.		
5e	De Stationsbrug in Middelburg, waar provincie eigenaar en beheerder is, staat de komende jaren op de nominatie om gerenoveerd te worden. Wij gaan ervanuit dat gedurende de renovatieperiode een alternatief geboden wordt voor de aanwezige verkeersbewegingen op de brug en vragen aandacht voor het bieden van een oplossing voor de smalle voetgangersstroken op de brug. Gezien de bij tijd en wijle omvangrijke voetgangersstromen van en naar station leidt dit tot een verkeersveiligheidsprobleem op de brug. De renovatie van deze brug kan daar een goed moment voor zijn.	Wij zijn en blijven met u in overleg over het ontwerp van de Stationsbrug. Wij vertrouwen erop dat we gezamenlijk tot een goede oplossing komen. Uiteraard wordt daarbij de situatie ten tijde van de renovatie niet vergeten en wordt onder andere het bieden van een goede alternatieve route in onderling overleg besproken.	
Zienswijze 6 (dhr. M.H.L. de Jongh)			
6a	Heinkenszandseweg (N667) wordt gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom met 80 km/u (zie ook bijlagenboek). Hoewel duidelijk is dat deze weg volgens criteria in deze categorie valt, heeft de N667 ter hoogte van Heinkenszand twee wegen die de bebouwde kom ontsluiten, die beide 30 km/u als maximumsnelheid dragen. Daarnaast bevinden zich tussen deze twee wegen een groot aantal erven met directe aansluiting op de N667. Dit levert regelmatig gevaarlijke verkeerssituaties op met afgelopen jaren ongelukken tot gevolg, die in potentie veel ernstiger hadden kunnen aflopen. Mijn vraag is in hoeverre de 80km/u snelheid die wordt gekoppeld aan dit type weg moet worden gezien als richtlijn, waarbij de	De wegcategorisering is in beginsel een functietoekenning en nog geen daadwerkelijke invulling van de infrastructuur. Het Mobiliteitsplan geeft aan dat bij voorkeur de CROW-richtlijnen worden gehanteerd. Terecht signaleert u bij deze gebiedsontsluitingsweg, buiten de bebouwde kom, dat een groot aantal erven een directe aansluiting hebben op de N667. Met het maken van de aansluiting Eendvogelstraat is destijds een eerste aanzet gegeven door de erven in de nabijheid via een insteekweg te combineren met de aansluiting. Nu de Drieweg (N665) recent is aangesloten op de A58 en binnenkort 's-Heerenhoek een directe aansluiting krijgt op de Sloeweg (N62) gaan wij het verkeer rond Heinkenszand monitoren. De verwachting is dat de gebiedsontsluitende functie op de	

	Samenvatting zienswijze	Reactie zienswijze	Wijziging in Ontwerp
	overige omgevingsfactoren eveneens in ogenschouw worden genomen, of dat deze snelheid ivm de functie van de weg zwaarder weegt voor de provincie. U zult er immers in praktijksituaties op stuiten dat de provinciedoelstellingen van voldoende mobiliteit en een hoge mate van verkeersveiligheid tegenstrijdig met elkaar kunnen zijn.	N667 blijft. Deze weg zal te zijner tijd aan deze functie aangepast moeten worden.	
	Zienswijze 7 (OPOV)		
7a	Wij vragen aandacht voor de financiering van het openbaar busvervoer na afloop van de huidige concessie in 2024 en het openbaar fiets-voetveer na 2018. De mobiliteitsvisie gaat tot 2028, maar doet geen uitspraken – laat staan dat het garanties geeft – over het budget voor openbaar vervoer tot 2028. Dit punt is des te actueler, sinds de afschaffing van de Brede Doel Uitkering die specifiek bestemd (geormerkt) was voor openbaar vervoer. Verder wordt – vooral om budgettaire redenen – gesproken over het fiets-voetveer. De besparingen die hierbij beoogd worden, gaan ten koste van de dienstregeling van het fiets-voetveer. Nergens wordt aangegeven dat de budgetbesparing hiervan geheel of gedeeltelijk wordt geherinvesteerd in knelpunten in het OV. Het OPOV vindt dat het huidige openbaar vervoer in Zeeland de minimum-variant bereikt heeft. Wij zouden graag zien dat dit in de Mobiliteitsvisie en het Mobiliteitsplan wordt erkend en dat expliciet aandacht wordt besteed aan deze thema's.	<p>We onderschrijven dat de Mobiliteitsvisie geen uitspraken doet over het budget voor openbaar vervoer tot 2028. De visie beschrijft namelijk de ambities voor het verkeer- en vervoersbeleid op lange termijn. De bijbehorende budgetten worden vierjaarlijks – per collegeperiode - vastgelegd in de meerjarige programma-uitwerkingen. In dat kader vindt ook besluitvorming plaats over de aanwending van mogelijke besparingen op de fietsvoetveer.</p> <p>Overigens was de Brede Doel Uitkering (BDU) niet geormerkt voor openbaar vervoer, maar voor verkeer- en vervoersbeleid in de brede zin.</p>	
7b	We missen verder het thema 'doelgroepenvervoer'. Op dit moment speelt de discussie – ook landelijk - over het in elkaar schuiven van openbaar vervoer en doelgroepenvervoer, in het kader van de decentralisatie	Uitgangspunt is dat het openbaar vervoer geschikt is voor zoveel mogelijk doelgroepen. Waar te weinig vraag is voor de inzet van reguliere bussen stimuleren wij de ontwikkeling	

	Samenvatting zienswijze	Reactie zienswijze	Wijziging in Ontwerp
	van het laatste naar de gemeenten. OPOV adviseert u dit thema op te nemen in de Mobiliteitsvisie en het Mobiliteitsplan.	van kleinschalige vervoersinitiatieven (onderdeel van het programma Wonen en Leven). Voor doelgroepen met een grote fysieke en/of geestelijke beperking blijft het Wmo-vervoer als aparte vervoersvorm noodzakelijk.	
7c	De wegcategorisering (o.a. 30 en 60 kilometer zones) lijkt in bepaalde gevallen belemmerend te werken op de snelheid en bereikbaarheid van het openbaar vervoer. Bussen mogen immers niet rijden door 30 km zones. Dit – onbedoelde – negatieve effect ten aanzien van de bereikbaarheid is tegenstrijdig met de doelstellingen van leefbaarheid, die ook zijn benoemd in de Mobiliteitsvisie en het Mobiliteitsplan. Goed voor- en natransport kan dit probleem oplossen. OPOV vraagt de Provincie om expliciet aandacht te besteden aan dit aspect.	Voor het kernnet van het openbaar vervoer gaat de Mobiliteitsvisie uit van goede en vooral snelle verbindingen over doorgaande wegen. De meer ontsluitende buslijnen kunnen wel te maken krijgen met een lager snelheidsregime. Van geval tot geval moet hier zorgvuldig naar gekeken worden. Waar snelheidsverlaging gevolgen heeft voor de bereikbaarheid van de haltes (bijvoorbeeld doordat bussen uit de kern verdwijnen), bevorderen wij dat er op de halte voorzieningen komen om de ketenmobiliteit fiets-OV te versterken. Dit is onderdeel van het programma Wonen en Leven.	
	Zienswijze 8 (gemeente Tholen)		
8a	Wij hebben met instemming kennis genomen van de inhoud van het Ontwerp Mobiliteitsplan Zeeland. Ons college steunt de visie met langere termijn keuzes over waar we als Zeeland voor staan en wat we willen bereiken. Flexibiliteit is daarbij van belang, zodat ingespeeld kan worden op inhoudelijke ontwikkelingen en de dynamiek van de tijd waarin we leven.	Wij nemen hiervan kennis.	
8b	Wegencategorisering Oesterdam en Krabbenkreekdijk Als ambitie voor 2028 heeft uw college een snel en betrouwbaar hoofdnetwerk over de weg én per openbaar vervoer voor ogen. Wij hebben geconstateerd dat de	Als belangrijke economische as van de gemeente Tholen hebben we de N286 van Sint Maartensdijk naar de A4 als onderdeel van het hoofdwegennet in en rond Zeeland aangewezen. De relatie van Tholen met West-Brabant en aansluitend wegennet is daarmee helder. De provinciale	

	Samenvatting zienswijze	Reactie zienswijze	Wijziging in Ontwerp
	<p>Oesterdam (N659) en Krabbenkreekdam (N656) geen deel uitmaken van dit hoofdnetwerk. U gaat er vanuit dat verkeer in de richting van Goes via de N286 naar de A4 rijdt en dan via de A4/A58 weer terug Zeeland inrijdt. Vertaald naar wegencategorisering zullen deze wegen in uw visie in de periode 2020-2027 omgebouwd worden van stroomweg (maximum snelheid 100 km/uur) naar gebiedsontsluitingsweg (80 km/uur). Wij hebben bezwaar tegen deze afwaardering:</p> <p>1. Beide wegen hebben de uitstraling en inrichting van een stroomweg. U stelt dat de wegen conform de minimumeisen van de Basiskenmerken Wegontwerp ingericht gaan worden. Ombouwen tot gebiedsontsluitingsweg zal de nodige financiële investeringen vergen. Deze financiële middelen kunnen veel efficiënter en effectiever op andere manieren ingezet worden.</p>	<p>wegen over de Oesterdam en de Krabbenkreekdam verdienen in onze opinie het predicaat van hoofdweg niet.</p> <p>Wij gaan er per definitie niet vanuit dat alle weggebruikers van Tholen naar de rest van Zeeland eerst naar de A4 rijden om vervolgens Zeeland weer in te rijden. Zij maken dan overigens gebruik van de veiligste wegen, maar we laten het aan de weggebruiker zelf welke keuze hij of zij maakt: of via de A4 en A58 met hoge rijsnelheid of via de Oesterdam, mogelijk in de toekomst met 80 km/h.</p>	
8c	<p>2. Omrijden via de A4/A58 zal qua tijd niet veel langer duren dan via de Oesterdam, echter gevoelsmatig is dit wel het geval. Sowieso is het qua afstand wel ca. tien kilometer omrijden, wat negatieve milieueffecten geeft. De praktijk is weerbarstiger dan de theorie en enige nuchterheid is hier wel op zijn plaats. Verkeersdeelnemers die lokaal bekend zijn, zullen toch via de genoemde dammen blijven rijden. Er is vanuit verkeersveiligheidsoogpunt of anderszins nu geen noodzaak om de categorisering voor deze wegen te wijzigen. Er is zelfs een gerede kans dat het verkeersonveiliger wordt, indien dit wel gebeurt (grotere snelheidsverschillen).</p>	<p>Het terugbrengen van de Oesterdam naar een weg waar maximaal 80 km/h gereden mag worden, zal onderdeel uitmaken van een integrale prioriteitstelling en wellicht niet de hoogste prioriteit krijgen. Niettemin baren de aansluitingen en oversteken van de wegen op de Oesterdam en de Krabbenkreekdam ons wel zorgen. Immers kunnen dit soort gelijkvloerse kruisingen voor heel ernstige verkeersongevallen zorgen. Dat blijkt uit het verleden ook binnen uw gemeente. Volgens de richtlijnen dienen er geen oversteken voor te komen op stroomwegen en bij voorkeur horen de kruisende wegen ongelijkvloers te zijn. Daar voldoen beide wegen niet aan en vandaar dat we de functie gebiedsontsluitend in het wegencategoriseringsplan hebben opgenomen. Daarmee maken we een heldere keuze naar de weggebruiker toe. Daarnaast ligt de weg op de Oesterdam op een dam en daarmee in directe nabijheid van water. Ondanks de brede</p>	

	Samenvatting zienswijze	Reactie zienswijze	Wijziging in Ontwerp
		maar aflopende berm komt het voor dat voertuigen in het water rijden. Een maximum snelheid van 80 km/h helpt om dat zoveel mogelijk te voorkomen.	
8d	3. De dienstregeling van het openbaar vervoer binnen onze gemeente staat onder grote druk. Connexxion geeft al jaren aan dat de dienstregeling qua tijd maar net in te passen is. Het onlangs verlagen van de maximumsnelheid van 80 km/uur naar 60 km/uur op een klein gedeelte van de Molendijk nabij Oud-Vossemeer leidt volgens Connexxion al tot problemen. Wij wijzen u in dit verband op de problemen met buslijn 102 die onder andere als gevolg hiervan niet meer stopt in de kern Tholen, waardoor reizigers (met name scholieren) langs de provinciale weg in- en uit moeten stappen. Door verlaging van de maximumsnelheid op de dammen zal de dienstregeling voor met name het scholierenvervoer richting Goes en Middelharnis nog verder onder druk komen te staan.	Dit is een afweging van belangen. Wijziging van de inrichting dan wel de maximum snelheid van de weg bekijken wij te zijner tijd in relatie tot de functie en uitvoering van het openbaar vervoer.	
8e	4. Indien zich calamiteiten voordoen op het hoofdwegennet richting Zeeland (A4/A58), kan de route Oesterdam (N659)/N286 prima fungeren als uitwijkroute. Verlaging van de maximumsnelheid ligt dan niet voor de hand.	De Oesterdam kan ook met 80 km/h prima als uitwijkroute functioneren.	
8f	Verkeersveiligheid en bereikbaarheid Oud-Vossemeer / Tholen Wij vragen uw aandacht voor de verkeersproblematiek Oud-Vossemeer / Tholen. Hoewel u zich bewust bent van de problematiek (het tracé komt keer op een keer naar voren als prioritair knelpunt in onder andere de	Zoals u zelf al aangeeft, delen wij uw zorgen omtrent de verkeerssituatie in en nabij Oud-Vossemeer. Zoals u weet werken wij samen met het waterschap en de gemeente aan de uitwerking van mogelijke oplossingen. De studie naar een mogelijke rondweg Oud Vossemeer maakt daar onderdeel van uit.	

	Samenvatting zienswijze	Reactie zienswijze	Wijziging in Ontwerp
	<p>kwaliteitsnetten goederenvervoer, landbouwverkeer en fiets), wordt er in het Ontwerp Mobiliteitsplan Zeeland niet specifiek naar verwezen. Dit, terwijl een oplossing voor de diverse problemen bijdraagt aan alle programmalijnen. Op de Molendijk nabij Oud-Vossemeer hebt u onlangs enkele maatregelen getroffen ter vergroting van de verkeersveiligheid. Wij zijn verheugd dat u op korte termijn nog aanvullende maatregelen treft om de verkeerssituatie verder te verbeteren. De problematiek reikt alleen verder dan de Molendijk. De toename van het aantal (ernstige) ongevallen op de Oud-Vossemeersedijk baart ons ook zorgen. Daarnaast staat de leefbaarheid in Oud-Vossemeer onder grote druk, als gevolg van het zware verkeer wat door de kern rijdt. De aanleg van een derde ontsluiting voor de kern Tholen wordt ook steeds belangrijker als gevolg van de plannen voor realisatie van een logistiek bedrijventerrein op bedrijventerrein Welgelegen en de toename van het verkeer op de Grindweg.</p>	<p>Wat betreft het zware verkeer door Oud Vossemeer heeft het in najaar 2012 gehouden kentekenonderzoek ons geleerd dat slechts in beperkte mate sprake is van doorgaand verkeer zonder herkomst of bestemming op het eiland Tholen en/of Sint Philipsland.</p> <p>Een eventuele derde ontsluiting voor de kern Tholen maakt onderdeel uit van de studie naar de rondweg. Daarbij wel de kanttekening dat conform de functie van de N286 als onderdeel van het Zeeuwse hoofdwegennet, aansluitingen op korte afstand vanuit een oogpunt van verkeersveiligheid en doorstroming minder gewenst zijn. Het aantonen van nut en noodzaak van een nieuwe aansluiting is dan een eerste vereiste, waarna een integrale afweging kan plaatsvinden.</p>	
8g	<p>Realisatie fietspad (N656)</p> <p>Reeds meer dan zes jaar staat de aanleg van een fietspad langs de N656 nabij Oud-Vossemeer in het Meerjarenprogramma Infrastructuur Zeeland. De inspraakprocedure hiervoor heeft in 2006 (!) reeds plaatsgevonden en realisering wordt sindsdien in de tijd vooruit geschoven. U geeft aan dat de aanleg vertraagd wordt door een geschil met een grondeigenaar. De verkeersveiligheid vereist een spoedige aanleg van dit fietspad. Ons college is bereid om een bemiddelende rol in dit geschil te vervullen met als doel uit de impasse te komen en een spoedige realisatie te bewerkstelligen.</p>	<p>Beleidsmatig kennen wij hoge prioriteit toe aan de realisatie van dit fietspad. Tot onze spijt heeft u deze urgentie in onvoldoende mate terug gezien in de uitvoering. Wij zijn verheugd met uw aanbod en inmiddels maken wij daar ook dankbaar gebruik van. Leidt minnelijke verwerving op korte termijn niet tot resultaat, dan zijn wij van plan over te gaan tot het opstarten van een onteigeningsprocedure. In het laatste geval is realisatie in 2016 niet meer mogelijk.</p>	

Zienswijze 9 (dhr. J.A. van Peperstraten)			
9a	Het fietsvoetveer maakt deel uit van het Kernnet openbaar vervoer en is diensgevolge een onmisbare schakel in de verbinding West-Zeeuws-Vlaanderen Walcheren(rest van Nederland) een verdere beperking van de dienstregeling is zeer nadelig voor de regio West Zeeuws Vlaanderen en zal verstrekende gevolgen hebben voor de alle facetten van de leefbaarheid in die regio.	Wij gaan uit van een vraaggerichte invulling van de dienstregeling van het fietsvoetveer. De vraag is niet statisch en we passen de dienstregeling daarom periodiek aan. Dit valt ook binnen de scope van de toekomstvisie waar we nu aan werken.	
9b	Op pag. 14 van de programma uitwerking onder het hoofdstuk Implementeren toekomstvisie fietsvoetveer stelt u dat de provincie tot 2019 verantwoordelijk voor de exploitatie daarvan is. Uit de handelingen van de vaste-Kamercommissie Verkeer en Waterstaat van 27 juni 1996 en uit de beantwoording van de minister in het plenaire Kamerdebat over de Vaste Oeververbinding Westerschelde blijkt niet dat de verplichting tot het in standhouden van het fietsvoetveer enkel zou gelden vanaf het in gebruik nemen van de Westerscheldetunnel tot 2019. Dat betekent dat de provincie Zeeland overeenkomstig de afspraak met de Minister van Verkeer en Waterstaat ook na 2019 het fietsvoetveer Vlissingen-Breskens in de vaart moet houden.	Wij onderschrijven uw zienswijze, zolang de bestuursovereenkomst van kracht is geldt deze verplichting. De tekst in de Programma-uitwerking wijst op de termijn tot wanneer de Westerschelde Ferry BV verantwoordelijk is voor de exploitatie.	Wijzigen: "Uiterlijk tot 2019 blijft de Provincie verantwoordelijk....." In: "Uiterlijk tot 2019 blijft de Westerschelde Ferry BV verantwoordelijk...." (pagina 14 van de Programma-uitwerking).
Zienswijze 10 (TLN)			
10a	Nu en in de toekomst gaat ruim 80% van het goederenvervoer in Nederland over de weg. Aandacht voor wegvervoer is derhalve, naast vervoer over water en spoor, van groot belang. TLN spreekt dan ook haar waardering uit dat de provincie Zeeland het goederenvervoer als een serieuze bedrijfstak beschouwd.	Kenmerkend voor Zeeland zijn de havens en de ligging aan diep vaarwater met diverse transportassen over weg, water en spoor. Traditioneel heeft het transport via water in Zeeland een groter aandeel in de modal split dan in andere regio's. Het transport over de weg heeft niettemin onze volle aandacht, onder meer blijkend uit de grote investering in de N62.	

<p>10b</p>	<p>Kwaliteitsnet Goederenvervoer TLN is verheugd te constateren dat de provincie een Kwaliteitsnet Goederenvervoer voor Zeeland heeft benoemd. Wel maakt TLN bezwaar tegen de passage op pag. 38 van het Bijlagenboek: 'Het hoofddoel van een Kwaliteitsnet Landbouwverkeer is dat het landbouwverkeer zich in Zeeland over grotere afstanden vlot en veilig kan verplaatsen (economische belang), terwijl dit een verbetering biedt voor - de verkeersveiligheid en doorstroming van het overige verkeer en de leefbaarheid in kernen'. 'Het landbouw gerelateerde verkeer maakt waar toegestaan uiteraard gebruik van de 80 km wegen. Dit betreft ongeveer een derde van het netwerk'. Wat TLN betreft is dit een vreemde doelstelling. Het kan niet de bedoeling zijn dat landbouwverkeer over steeds grotere afstanden gaat rijden. Het belemmert de doorstroming in ernstige mate. Daarnaast gaat het gepaard met de kans dat landbouwvoertuigen oneigenlijk worden gebruikt (bijv. grondverzet). Bovendien gaat het toestaan van landvoertuigen op 80 km wegen juist ten koste van de verkeersveiligheid; de snelheidsverschillen (25 km voor landbouwverkeer en 80 km voor het overige verkeer) zijn veel te groot, met alle gevaren van dien. Aanleg van parallelwegen bieden voor dit probleem soelaas.</p>	<p>De praktijk is dat het landbouwverkeer (waaronder loonwerkers) zich over steeds grotere afstanden verplaatst vanwege specialisatie en schaalvergroting. Met het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer zetten wij ons in om dat in relatie tot het totale verkeer op een goede manier te faciliteren. Daarbij wordt uitgegaan van het scheiden van verkeerssoorten vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Het beleid in algemene zin is: landbouwverkeer zoveel mogelijk afwikkelen op 60 km-wegen met vrijliggende fietspaden, zo min mogelijk door woonkernen en zo weinig mogelijk tussen snelrijdend gemotoriseerd verkeer op 80 km-wegen. Ook met een formele snelheidsverhoging naar 40 km/h voor het landbouwverkeer houden we vast aan bovenstaand beleid. Hieraan geven we invulling in overleg met verschillende belanghebbenden.</p>	
<p>10c</p>	<p>A58 Het Zeeuwse wegennet is erg kwetsbaar. De A58 is de enige autosnelweg door Zeeland. In geval van calamiteiten (bijv. in de Vlaketunnel) en tijdens (zomer)files zijn er nauwelijks alternatieven voorhanden. Ten aanzien van incident- en verkeersmanagement is er nog wel een kwaliteitsslag te maken; er dienen duidelijke omleidingsroutes aangegeven te worden en de weg dient zo snel mogelijk weer vrij gemaakt worden. Een van de belangrijkste knelpunten voor Zeeland ligt net op Brabants grondgebied (rondom knooppunt Zoomland bij Bergen op Zoom). Een goede coalitie tussen de provincies Zeeland,</p>	<p>Wij onderschrijven het belang voor de inzet op incident- en verkeersmanagement. De aandacht voor het knooppunt Zoomland is tevens in het Mobiliteitsplan opgenomen. Wij zien dit als mogelijk toekomstig knelpunt, alhoewel de doorstroming vooralsnog na opening van de A4 door West-Brabant juist lijkt verbeterd. Wij volgen de monitoring van Rijkswaterstaat op dit punt.</p>	

	<p>Brabant en bedrijfsleven (waaronder TLN) kan de lobbykracht richting het Ministerie van I&M versterken om de knelpunten op de A58 op te lossen.</p>		
10d	<p>N62 (Sloe- en Tractaatweg) De N62 is de belangrijkste noord-zuid-verbinding van Zeeland en voor de Zeeuwse economie van groot belang. De verkeersintensiteit op deze weg is sterk toegenomen sinds de openstelling van de Westerscheldetunnel. De provincie is momenteel bezig met de verdubbeling van de Sloeweg. Onder druk van de beperkte financiële middelen en kostenoverschrijdingen is er nu discussie over de uitvoering. De provincie hanteert echter wel het uitgangspunt: 'We doen het goed of we doen het niet' (pag. 9, Mobiliteitsvisie). TLN roept de provincie dan ook op om vast te houden aan de oorspronkelijke uitvoering van deze autoweg met 2x2 rijstroken en overall ongelijkvloerse kruisingen aan te leggen. Ook ten aanzien van de verbreding van de N62 door Zeeuws-Vlaanderen (de Tractaatweg) pleit TLN om niet af te wijken van de uitvoering met 2x2 rijstroken en ongelijkvloerse kruisingen en alles in het werk te stellen om vertraging te voorkomen, zodat de weg in 2018 kan worden opengesteld.</p>	<p>De door de Provincie extra uitgetrokken middelen in de afgelopen jaren geven het grote belang aan dat wordt gehecht aan een goede uitvoering van deze projecten. Wij zetten ons in om deze projecten succesvol af te ronden en maken zorgvuldige afwegingen voor de keuzen die nog moeten worden gemaakt.</p>	
10e	<p>N256/N59 Goes-Hellegatsplein Met de plannen van de provincie Zeeland om de doorstroming op de Midden-Zeelandroute te verbeteren, door bepaalde knelpunten op te lossen, kan TLN volledig instemmen. De Midden-Zeelandroute dient echter wel te allen tijde opengesteld te blijven voor vrachtverkeer. Uw angst dat er sprake is van doorgaand vrachtverkeer op deze route, en dat dit verkeer om Zeeland heen dient te worden geleid, is in onze ogen niet gerechtvaardigd. Zeker sinds het gereedkomen van de A4 Zoomweg (Dinteloord-Bergen op Zoom) is er van doorgaand vrachtverkeer door Zeeland geen sprake meer. Vrijwel al</p>	<p>Wij onderschrijven uw standpunt. Tegelijkertijd achten wij het belangrijk om het doorgaande vrachtverkeer te blijven monitoren.</p>	

	<p>het vrachtverkeer heeft een herkomst dan wel bestemming in Zeeland.</p>		
10f	<p>Financiering weginfrastructuur Helaas heeft de provincie te maken met de nodige financiële tegenvallers en onvoldoende eigen middelen om alle gewenste infra-projecten te realiseren. TLN adviseert de provincie om de financiering van infrastructuur in de vorm van publiek-private samenwerking (PPS) nader te onderzoeken. In de vorm van PPS kan worden gewerkt met DBFM-contracten (Design-Build-Finance-Maintain). In deze contracten worden het ontwerp, de bouw, de financiering en het beheer geïntegreerd. Deze constructie kent vele voordelen en levert kostenbesparingen op. De totale 'life-cycle'-kosten worden beter in beeld gebracht (aankosten en onderhoudskosten over de gehele contractduur). Het systeem heeft sterke prikkels voor de aannemers tot snelle oplevering, een goede kwaliteit en een minimum aan wegafsluitingen of hinder vanwege bouw of onderhoud. Risico's worden beter in beeld gebracht en kunnen deels bij private partijen worden neergelegd.</p>	<p>Het uitgaan van life cycle costs maakt onderdeel uit van het beschreven beleid. In de uitvoering zal meer gebruik worden gemaakt van moderne contractvormen waarbij risico's worden belegd bij de partij die de risico's het best kan beheersen.</p>	
10g	<p>Parkeren vrachtauto's Het parkeren van vrachtauto's is een toenemend probleem, ook in Zeeland. Chauffeurs moeten door het rijtijdenbesluit voldoende mogelijkheden hebben om aan hun rustperiodes te voldoen. Regelmatig zien we overlast omdat chauffeurs (soms noodgedwongen) op of langs de openbare weg parkeren. Bovendien is er door toenemende criminaliteit sprake van een enorme kostenpost voor transportondernemers. Wij zijn verheugd dat de provincie deze problemen onderkent en plannen heeft voor de aanleg van een aantal parkeerplaatsen voor vrachtauto's. TLN biedt haar expertise op dit gebied aan aan de provincie. Graag denken wij met u mee over de</p>	<p>Wij onderschrijven dit probleem en waarderen de gezamenlijke inzet die met u en verschillende andere partijen is afgesproken.</p>	

	juiste locatie en inrichting van dergelijke verzorgingsplaatsen.		
10h	<p>Verkeersveiligheid</p> <p>Om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen focust de provincie Zeeland met name op gedragsverandering door te investeren in verkeerseducatie, voorlichting en handhaving. Ook TLN kent haar maatschappelijke verantwoordelijkheid en heeft verkeersveiligheid hoog op de agenda staan. Samen met Veilig Verkeer Nederland heeft TLN het project 'Veilig op Weg' (http://veilig-op-weg.nl/) opgezet. Het is een voorlichtingsprogramma waarbij basisschoolleerlingen leren hoe ze zich veilig kunnen gedragen in de nabijheid van een vrachtauto (o.a. kennis van de dode hoek).</p>	Wij zijn verheugd met uw initiatief en hopen dat u zich ook in de toekomst wilt blijven inzetten voor de verkeersveiligheid.	
Zienswijze 11 (gemeente Noord-Beveland)			
11a	<p>Wij complimenteren u met de opgestelde Mobiliteitsvisie Zeeland 2028. Een helder en bondig document dat op hoofdlijnen duidelijk weergeeft welke visie we als Zeeland uitdragen op het gebied van verkeer en vervoer. De opzet om te werken met een (globale) visie en concrete uitwerkingsprogramma's (nu voor de periode 2017-2019) onderschrijven we. De heldere beleidslijnen die de afgelopen jaren zijn uitgezet op het gebied van de basisnetwerken (fiets, landbouw, etc.) vinden we terug in deze overkoepelende visie. Het in 2015 vastgestelde Mobiliteitsplan Noord-Beveland omvat veel punten die ook in deze visie aan bod komen. Als gemeente Noord-Beveland maken we ons dan ook graag sterk om samen met u en de andere partners dit beleid tot uitvoering te brengen.</p>	Wij nemen hiervan kennis. Samenwerking is inderdaad belangrijk en daar gaan we ook met u en andere partners mee aan de slag, zowel beleidsmatig als functioneel.	
11b	<p>Wegencategorisering Zeeland</p> <p>In de wegcategorisering houdt u vast aan de opzet voortkomend uit de kwaliteitstoets.</p>	We hebben de N57 over de dammen en de N256 via de Zeelandbrug bewust als gebiedsontsluitingsweg gecategoriseerd. Dat komt voort uit de uitgangspunten	

	<p>Vanuit ons mobiliteitsplan geredeneerd hebben we hier twee afwijkende opvattingen over:</p> <ul style="list-style-type: none"> • N255 Oost Westweg is benoemd als regionale stroomweg, terwijl de N57 en de N256 gecategoriseerd worden als gebiedsontsluitingsweg. Vanuit de gedachte om doorgaand verkeer om Zeeland heen te leiden kunnen wij dit volgen. Echter zijn de N57 en de N256 wel belangrijke verbindingen om Noord-Beveland te bereiken (toerisme) en de verbinding met Zuid-Holland (Rotterdam) te waarborgen. De keuze voor gebiedsontsluitingsweg staat wat ons betreft haaks het garanderen van de bereikbaarheid en het faciliteren van een goede en veilige doorstroming van en naar bestemmingen in Zeeland 	<p>zoals die zijn geformuleerd in het Mobiliteitsplan. De bereikbaarheid van Noord-Beveland via de noordzijde is daarmee gegarandeerd, zeker omdat beide wegen in het hoofdwegennet van Zeeland zijn opgenomen.</p>	
11c	<ul style="list-style-type: none"> • Ontsluiting kernen Noord-Beveland: vanuit de kwaliteitstoets is ingezet op keuzes maken en de insteek hierbij is dat de kernen in Noord-Beveland maximaal 1 gebiedsontsluitingsweg kennen. Deze visie onderschrijven we, alleen de keuze voor de GOW bij Kortgene is wat ons betreft onjuist. Dit zien we graag aangepast conform ons mobiliteitsplan, waarbij ingezet wordt op een GOW via de Kortgeenseweg. 	<p>Vanuit Kortgene is de Kortgeenseweg de kortste route naar een stroomweg en is de ontsluiting naar Walcheren optimaal. Er zijn ook andere argumenten om juist voor de Oudedijk te kiezen als gebiedsontsluitingsweg:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. afhankelijk van de bestemming in Kortgene is het kortste route naar Goes en de A58. De inwoners van Kortgene zullen voor een belangrijk deel, naast Walcheren, ook op Goes georiënteerd zijn. 2. de Oudedijk heeft voor een belangrijk deel al de kenmerken van een gebiedsontsluitingsweg. <p>Er zijn verschillende argumenten om de ene of de andere weg als gebiedsontsluitingsweg aan te wijzen. Nader overleg tussen gemeente Noord-Beveland, waterschap Scheldestromen en Provincie moet uitwijzen wat de beste optie is.</p>	<p>Aanvullen op pagina 6 van de Programma-uitwerking: "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."</p>
11d	<p>Landbouwverkeer</p> <p>Ten aanzien van landbouwverkeer wordt verder ingezet op het kwaliteitsnetwerk. Vanuit de schaalvergroting speelt hierbij de ligging van Noord-Beveland als aandachtspunt. De verbinding met de rest van Zeeland</p>	<p>In het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer Zeeland zijn de verbindingen van Noord-Beveland met de rest van Zeeland via de Oosterscheldekering, Zeelandbrug en de Zandkreek opgenomen als (prioritaire) knelpunten.</p>	

	<p>verloopt via het hoofdnetwerk, waarbij de beschikbaarheid voor landbouwverkeer niet optimaal is. Graag zien we als speerpunt voor de korte termijn (2017-2019) ook opgenomen dat er gekeken wordt naar de (prioritaire) problemen uit het landbouwnetwerk op de N256 (Zandkreek en Zeelandburg) en N57 (Oosterscheldekering).</p>	<p>De komende periode wordt onderzocht of eventueel gebruik van de Zeelandbrug door landbouwverkeer onder bepaalde voorwaarden mogelijk is. Dit gebeurt in afstemming met Rijkswaterstaat.</p> <p>De situatie bij de Zandkreek met betrekking tot fiets- en landbouwverkeer is in studie. Mogelijk volgt hieruit eerst een proef, voordat definitieve maatregelen worden genomen.</p>	
11e	<p>Fietsverkeer (Utilitair) fietsnetwerk</p> <p>In het utilitaire fietsnetwerk ontbreekt naar onze mening de verbinding tussen Colijnsplaat en Kortgene en de verbinding via de Zeelandbrug. Zie hiervoor ook het mobiliteitsplan Noord-Beveland. Concreet missen we ook in het maatregelenpakket een concrete aanpak voor de verbetering van de fietsstructuur en fietsveiligheid op de route Goes-Zierikzee. Er staan wel enkele doorstromingsmaatregelen benoemd op de N256, maar geen uitvoering aan verbetering van de fietsvoorziening op deze route. Dit is gelet op onder andere de conflicten met fietsers en landbouwers meer dan gewenst.</p>	<p>Fietsverbindingen in het utilitaire fietsnetwerk worden geselecteerd op basis van aantallen fietsers. Verbindingen met meer dan 250 fietsers per etmaal horen bij het hoofdrouthenetwerk. Zowel tussen Colijnsplaat en Kortgene als op de Zeelandbrug fietsen minder dan 250 mensen per etmaal.</p> <p>Gelet op de fietsintensiteiten en die van het landbouwverkeer kunnen volgens de richtlijnen van het CROW op parallelwegen beide verkeerssoorten veilig gemengd worden. Wel maken delen van de westelijke parallelweg onderdeel uit van het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer. Verbetering van de fietsvoorziening is gekoppeld aan de verbetering van de landbouwroutes. Zie ook reactie 11d.</p>	
11f	<p>Openbaar vervoer</p> <p>Openbaar vervoer in Zeeland blijft een lastig punt. We zijn het eens dat goed openbaar vervoer een basisvoorwaarde is, maar zijn ons ervan bewust dat het hoge autobezit in Zeeland en de structuur van wonen (veel inwoners in kleine dorpen) dit tot een lastige afweging maakt. Wij vragen aandacht voor de mogelijkheid van lokale initiatieven binnen de bestaande concessie en het provinciale beleid. Nu blijft dit vaak beperkt tot initiatieven als een buurtbus. Het aanbieden van goede alternatieven tussen de hoofd ov-routes in kan echter ook op andere manieren. In Noord-Beveland is</p>	<p>Binnen het programma Wonen en Leven is een activiteit opgenomen die als inzet heeft nieuwe initiatieven te stimuleren met kleinschalig collectief vervoer, afgestemd op de lokale situatie. Wij gaan graag het gesprek hierover aan met de gemeenten.</p>	

	hiervoor in het verleden reeds een (concreet) plan voorgelegd.		
11g	<p>Financiering</p> <p>Wij zijn blij met het voornemen om de BDU in te blijven zetten voor mobiliteitsbeleid. Wel stellen we ons vragen bij de verdeling hiervan en of het op deze wijze financieren van het openbaar vervoer het meeste effect heeft om onze mobiliteitsvisie in de praktijk te brengen. Puur vanuit verkeer geredeneerd is het vreemd dat een groot deel van het budget opgaat aan een beperkte modaliteit (in Zeeland). Het afschaffen van de "traditionele" BDU-subsidie voor mobiliteitsprojecten past ons inziens niet bij de wens om gezamenlijk deze visie tot uitvoering te brengen. Door eventuele subsidie/financiering te koppelen aan het uitvoeringsprogramma ontstaat ons een mogelijk knelpunt. Het uitvoeringsprogramma pakt op regionaal niveau de prioriteiten aan. Deels vallen deze samen met de lokale/gemeentelijke prioriteiten, maar lang niet altijd. Juist door cofinanciering (via bijvoorbeeld de "oude" BDU-subsidie) kunnen gemeenten worden gestimuleerd om ook werk te maken van de meer lokale problematiek, waarbij oplossingen ook bijdragen aan de uitvoering van de Zeeuwse Mobiliteitsvisie. Wij vrezen nu dat door het wegvallen van deze subsidiemogelijkheid de bijdrage aan lokale initiatieven stopt en de aanpak van problematiek op het onderliggend wegennet hierdoor achterblijft.</p>	<p>Provinciale Staten zal naar verwachting voor de begroting 2017 en volgende jaren nieuwe kaders vaststellen. Dit via de zogeheten zerobased heroverweging. De BDU is daarbij, mede ook gelet op de decentralisatie naar het provinciefonds, niet meer als herkenbare entiteit aanwezig. Niettemin blijft de provincie hoge prioriteit verlenen aan mobiliteitsbeleid. De inzet van OV middelen is daarbij beperkt flexibel omdat de provincie via de concessie 2015 – 2024 verplichtingen is aangegaan. Voor investeringen in infrastructuur ontwikkelen wij een nieuw afwegingskader, waarin we graag de samenwerking met de regionale partners aangaan.</p>	
11h	<p>Monitoring/verzamelen gegevens</p> <p>Wij zijn zeer blij met de insteek "we doen het goed, of we doen het niet". Los van de beschikbare middelen zou dit altijd de afweging moeten zijn. Inzicht in het gebruik is hierbij essentieel. Wij onderschrijven dan ook de noodzaak om gebruikersgegevens en meningen van gebruikers te verzamelen. Graag werken we hieraan mee en ontvangen ook deze gegevens (OV gebruikers,</p>	<p>Wij nemen hiervan kennis. Uw verzoek om mobiliteitsgegevens te ontvangen, nemen wij mee in de verdere stappen die we zetten in de samenwerking met gemeenten.</p>	

	opstappers per halte, fietsintensiteiten, etc) zodat we deze ook in onze beleidsafwegingen kunnen gebruiken.		
Zienswijze 12 (Zeeland Seaports)			
12a	Wij zijn bijzonder tevreden over het feit dat zo goed als alle, voor de verdere economische ontwikkeling van Zeeland, relevante projecten en ontwikkelingen waaronder de VEZA verbinding, spoorverbinding Kanaalzone Gent Terneuzen en de verbetering van de nautische toegankelijkheid van de Zeeuwse havens, de aandacht hebben gekregen in de programma uitwerking 2017-2019.	Wij nemen hiervan kennis.	
12b	Aandacht voor de modaliteit buisleidingen "beperkt" zich echter tot het gezamenlijk lobbyen bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de EU om hierin te investeren. Naar onze mening wordt de kans op succes van deze inspanning groter indien de inzet/ontwikkeling van transportmogelijkheden middels (openbare) ondergrondse infrastructuur ook als "prioritaire activiteit bedrijvigheid" in het mobiliteitsplan Zeeland wordt benoemd.	De inzet voor buisleidingen vindt via verschillende trajecten plaats. Vanuit de economische ondersteuning voor het project Smart Delta Resources en via samenwerkingsverbanden in een bredere lobby.	
Zienswijze 13 (Connexxion)			
13a	Op pag. 7 (mobiliteitsvisie) wordt aangegeven dat in de komende jaren meer nadruk wordt gelegd op kwaliteit in de zin van betrouwbaarheid, snelheid en veiligheid. Jaarlijks wordt onderzoek naar klanttevredenheid gehouden; de OV-klantenbarometer. In dit onderzoek wordt over 15 kwaliteitsaspecten de mening van de reiziger gevraagd. Uit aanvullend onderzoek van bureau Significant blijkt dat de kwaliteitsindicatoren snelheid (10,7%), frequentie (8,7%) en stiptheid (6,8%) de hoogste weging kennen in het totaalbeoordeling van een reizigers op het openbaar vervoer. Kortom, 3 kwaliteitsindicatoren in de Mobiliteitsvisie sluiten niet helemaal aan op de	Het verschil is verklaarbaar. De kwaliteitsaspecten uit de OV-klantenbarometer en het onderzoek van Significant hebben alleen betrekking op het openbaar vervoer. De in de Mobiliteitsvisie genoemde aspecten betreffen mobiliteit in brede zin van het woord en zijn daarmee algemener van aard.	

	belangrijkste kwaliteitsaspecten van de reiziger in het openbaar vervoer. Naast snelheid is ook frequentie heel belangrijk.		
13b	Op pag. 8 (mobiliteitsvisie) over het OV (tekst in rood). We onderschrijven deze visie. Echter, hier is enige nuancering op zijn plaats, immers de OV-reizigers bestaat niet. Elke ov-reiziger heeft een ander belang. Vaak is de reis per bus maar een deel van de reis. Voor een reiziger telt de reis van deur tot deur. Alleen focussen op snelheid van het ov, is daarom niet de juiste. Stel een bus rijdt nu via een dorp. Een halte langs het dorp levert 1 minuut reistijdwinst op. Inwoners moeten nu 5 minuten langer naar de halte aan de rand lopen. De bus komt 1 minuut eerder op het station aan, maar de wachttijd op de trein is dus 1 minuut langer geworden. Goed openbaar vervoer heeft een balans tussen snelheid, overstaptijd op knooppunten en lengte van voor- natransport. Daarbij spelen aantallen reizigers een belangrijke rol. Zorgt het dorp voor 80% van de reizigers, dan is de keus voor een halte buiten het dorp fout. De reis per bus moet in de gehele keten gezien worden en feitelijk van alle afzonderlijke reizen die gemaakt worden. Een recent voorbeeld is IJzendijke, waar de bus, zeer tegen de zin van het dorp in, uit het dorp is verdwenen.	We zien uw opmerking als een bevestiging van onze openbaar vervoer visie. Reizigers willen van deur tot deur. Het openbaar vervoer dient te worden afgestemd op de vraag van het merendeel van de reizigers. Wij denken dat het strekken van OV-lijnen in het algemeen in het voordeel is van de meeste reizigers. In die gevallen waar de vraag vanuit een kern zodanig omvangrijk is dat het zinvol is om deze kern te ontsluiten, dan verdient dat de voorkeur. Het strekken van lijnen is een middel en geen doel.	
13c	Op pag. 8 (mobiliteitsvisie) wordt geschreven over duurzaamheid. <i>Duurzaamheid bevorderen wij met name door zoveel mogelijk ruimte te bieden aan milieuvriendelijke modaliteiten. Met name het autoluw maken van gebieden (...), is daar een belangrijk onderdeel van.</i> Openbaar vervoer is ook een milieuvriendelijke modaliteit. Maatregelen om gebieden/wegen autoluw te maken, zouden niet te koste mogen gaan van de bereikbaarheid van het OV. Een voorbeeld hierbij is het gebied Waterdunen, waar de speciale toeristenbus nu niet meer door het gebied kan	Het principe is dat autoluwe gebieden zich bevinden in een raamwerk van doorgaande wegen waar de doorstroming op orde is en waar ook het verbindend OV-netwerk gebruik van maakt. In die zin is er geen spanning tussen het realiseren van autoluwe gebieden en de doorstroming van het openbaar vervoer. Het voorbeeld dat u noemt (Waterdunen) is feitelijk juist, maar er is fysiek geen mogelijkheid om door het gebied te rijden. Bovendien zijn wij van mening dat een zo direct mogelijke route voor toeristisch openbaar vervoer minder belangrijk is dan voor utilitaire reismotieven.	

	gaan, maar met een grote boog eromheen moet rijden. Dit zou ook aansluiten bij hetgeen beschreven wordt op pagina 16 over het stimuleren van toeristen en recreanten om, eenmaal op bestemming, gebruiken te maken alternatieven (waaronder OV) om de provincie beter te beleven.		
13d	Op pag. 10 (mobiliteitsvisie) wordt onder 'Een bereikbaar Zeeland' gesproken over een vraaggericht kernnet. Een belangrijke nuancering is het feit dat de vraag naar openbaar vervoer per uur, per dag(soort) en over het jaar heen kan verschillen en daarmee grillig en soms onberekenbaar is.	Het kernnet is in de basis een verbindend net met een vraaggerichte plus. De verbindende lijnen zorgen voor een betrouwbaar netwerk door de hele provincie ('backbone'). Hoewel de vraag daarop ook grillig kan zijn, kiezen wij bewust voor een volledig, consequent en betrouwbaar aanbod. De vraaggerichte lijnen rijden alleen als er vraag is. Uiteraard kan die vraag verschillen over het jaar heen. Het aanbod van lijnen dient daar zoveel als mogelijk op te worden afgestemd.	
13e	Op pag. 11 (mobiliteitsvisie) wordt de wegcategorisering beschreven. Voor een sterk kwalitatief kernnet is het noodzakelijk dat hiermee rekening gehouden wordt in de wegcategorisering. Een kernnet dat niet in kernen komt, is niet aantrekkelijk. Het kernnet openbaar vervoer zal dus ook altijd op korte trajecten gebruik moeten kunnen maken van gebiedsontsluitings- en mogelijk zelfs erftoegangswegen. Nu maken wij het omgekeerde mee: een weg wordt erftoegangsweg en dus moet de bus verdwijnen. Een praktijkvoorbeeld hiervan is de Stationbrug in Middelburg, als dat de enige weg naar het busstation.	Het kernnet voor openbaar vervoer is gebaat bij een goede doorstroming en directe routes. Tegelijkertijd vinden wij dat de halten goed bereikbaar moeten zijn binnen en vanuit de kernen. Wij erkennen dat dit lokaal spanning kan opleveren tussen de functie van het kernnet en de wegcategorisering. Hier is geen generieke beleidslijn voor te ontwikkelen. Dit wordt van geval tot geval apart beoordeeld.	
13f	In het kader op pag. 12 (mobiliteitsvisie) ontbreken de kwaliteitseisen voor OV. In de laatste alinea op pag. 11 worden echter het OV (kernnet) wel benoemd als type vervoer/verkeer waar kwaliteitseisen voor gelden.	Voor het kernnet openbaar vervoer gelden geen netwerk-specifieke eisen, maar is een netwerk gedefinieerd dat zoveel mogelijk gebruik maakt van stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen.	Verwijderen: "...en het kernnet openbaar vervoer." (pagina 11 van de Mobiliteitsvisie).

13g	Op pag. 13 (mobiliteitsvisie) staat <i>'Over de weg en met het openbaar vervoer is de bereikbaarheid van Zeeland relatief beperkt, vergeleken met omliggende regio's'</i> . In de ambitie staat echter voor OV niet beschreven hoe dit verbeterd zou moeten worden. Dat is opmerkelijk, want het is immers een beleidskeuze. Bereikbaarheid gaat, ook in de ogen van de reiziger, niet alleen over beschikbaarheid van OV. Immers, het bestaande OV biedt, inclusief de haltetaxi, mobiliteit voor een groot deel van de inwoners. Echter, de lage frequentie (maximaal een halfuurdienst, vaak een uurdienst) maakt dat de beschikbaarheid niet aansluit bij de behoefte en daarmee als 'niet bereikbaar' ervaren wordt.	Wij beschouwen het als een gegeven dat de reistijd naar arbeidsplaatsen in Zeeland gemiddeld hoger is dan in de meer dichtbevolkte gebieden elders in Nederland. Mede door de goede bereikbaarheid over de weg (geen congestie) heeft zich dit vertaald in een hoog aandeel auto in het woon-werkverkeer. Wij hebben geen beleid om het aandeel openbaar vervoer in het woon-werkverkeer te vergroten. Dit achten wij in de Zeeuwse context niet realistisch en bovendien ontbreken de middelen om wezenlijk meer openbaar vervoer aan te bieden. Wel bieden wij mobiliteitsgarantie voor degenen die niet de beschikking hebben over een auto.	
13h	Op pag. 16 (mobiliteitsvisie) wordt beschreven het autogebruik te ontmoedigen door wegen 'af te waarderen'. Connexxion onderschrijft dit, echter dergelijke maatregelen mogen niet ten koste van het openbaar vervoer gaan.	Uiteraard hebben wij niet de intentie vanuit onze integrale beleidsmatige verantwoordelijkheid maatregelen te nemen of voor te stellen die "ten koste gaan van het openbaar vervoer" zoals u het formuleert. Anderzijds kan niet worden uitgesloten dat maatregelen in ons wegennetwerk die na een integrale afweging worden genomen, gevolgen kunnen hebben voor het openbaar vervoer. Zie ook reactie 14a.	
13i	Op pag. 17 (mobiliteitsvisie) ontbreekt het OV bij het stimuleren van alternatieve vervoerwijzen.	Ten aanzien van het reguliere netwerk voor openbaar vervoer hebben wij in relatie tot het programma Beleven geen specifieke ambitie. Vandaar dat het niet is genoemd. Wel zijn genoemd 'nieuwe vervoersconcepten', die – waar dit versterkend werkt – aantakken op het reguliere openbaar vervoer.	
13j	Op pag. 19 (mobiliteitsvisie) wordt gesteld: <i>'Generieke oplossingen zijn duur voor de maatschappij en bieden door hun eenvormigheid nergens een optimale oplossing'</i> . Connexxion sluit zich hier niet helemaal bij aan. Immers, tussen Goes en Zierikzee en Goes en Terneuzen worden generieke oplossingen geboden. Dit zijn bovendien de druk bezette OV-lijnen in Zeeland en daarmee per reiziger het goedkoopst te exploiteren. Alles hangt samen met de	De opmerking over dure generieke oplossingen heeft te maken met kleinschalig collectief vervoer, zoals de haltetaxi, gericht op relaties met een beperkte vraag. Wij streven daar naar maatwerk, waar mogelijk met betrokkenheid vanuit de samenleving zelf.	

	vraag. Bij een kleine vraag is een generieke oplossing duur, bij een grotere juist niet. Wij missen hier wederom dan ook het stimuleren van het openbaar vervoer als alternatief.		
13k	We onderschrijven het belang van knooppunten als onderdeel van de reisketen, zoals gesteld op pag. 20 (mobiliteitsvisie). Echter, hierbij is het belangrijk rekening te houden met het effect op het kwaliteitsaspect 'snelheid'. Anders gezegd: langere reistijd als gevolg van lange wacht-/overstaptijd op knooppunten werkt averechts op kwaliteitsbeleving en daarmee keuze voor het OV.	Wij delen uw zienswijze.	
13l	Verkeersveiligheid (pag. 20 mobiliteitsvisie) is een goede zaak. Openbaar vervoer is een zeer veilige vorm van vervoer. Maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid worden meestal op de auto afgestemd. Echter, vaak heeft het openbaar vervoer meer hinder van een maatregel dan de auto. Veiligheidsmaatregelen hebben tot op heden altijd voor langere reistijden in het openbaar vervoer gezorgd. In de planfase zou hier rekening mee gehouden moeten worden.	Dat is ook de bedoeling, zeker voor de routes (kwaliteitsnetwerk) van het kernnet openbaar vervoer waar doorstroming belangrijk is. Zie ook reactie 7c.	
Zienswijze 14 (gemeente Hulst)			
14a	In uw kaarten voor de wegen categorisering worden een flink aantal wegen afgewaardeerd van 80 naar 60 km/u. We zijn ons er van bewust dat deze wegen niet in uw beheer zijn, maar aangezien deze wel in uw kaarten worden weergegeven, willen u er toch op wijzen dat het afwaarderen van deze wegen niet mag leiden tot het schrappen van buslijn als gevolg van het niet meer halen van rijtijden door de vervoersmaatschappij.	Er is wat ons betreft geen direct verband tussen de wegcategorisering en het schrappen van buslijnen. Jaarlijks vindt overleg plaats tussen de concessienemer en de concessieverlener over de dienstregeling van het daarop volgend jaar. Wijzigingen in de categorisering kunnen op termijn leiden tot verlaging van het snelheidsregime op sommige wegen. Andersom is ook mogelijk. De effecten op de dienstregeling zijn naar onze mening beperkt.	

Zienswijze 15 (waterschap Scheldestromen)			
15a	<p>Bereikbaarheid en verkeersveiligheid over de weg in Zeeland zijn basisvoorwaarden voor waterschap Scheldestromen. De snelheid van onze wegverbindingen vormt wel een beperkende factor. Niet de nabijheid van voorzieningen, maar de bereikbaarheid hiervan, is een bepalende factor voor leefbaarheid. Cruciale bovenlokale voorzieningen, zoals scholen en ziekenhuizen, vragen om een goede en snelle bereikbaarheid. Voor functionele verplaatsingen mag de reistijd niet te lang zijn.</p> <p>In 2020 zijn alle 80-km wegen van waterschap Scheldestromen ingericht conform de essentiële herkenbaarheidskenmerken. In de herinrichting van 80 km-wegen is de afgelopen jaren al veel geïnvesteerd. Van de 129 kilometer 80 km-weg is inmiddels 113 kilometer heringericht [81%]. Er is tot 2020 nog 16 kilometer herinrichting uit te voeren. Daarnaast is veel geïnvesteerd in aanleg van fietspaden. Het waterschap beheert op dit moment 339 kilometer fietspad. In 2020 bedraagt deze hoeveelheid circa 350 kilometer.</p>	<p>Bereikbaarheid en verkeersveiligheid vormen voor beiden, waterschap en Provincie, kernwaarden waar we aan willen werken en vooral ook moeten samenwerken. Van belang is om dan eensgezind te zijn in onze gezamenlijke visie. De discussie gaat over een klein gedeelte van het totale wegennet in Zeeland.</p> <p>Wij bieden aan om samen met het waterschap de consequenties van de wegencategorisering in beeld te brengen en vervolgens samen een faseringsplan op te stellen voor zowel de waterschapswegen als de provinciale wegen.</p>	
15b	<p>De landbouwsector in Zeeland vertegenwoordigt een aanzienlijk economisch belang. Landbouwverkeer hoort daarbij op vrijwel alle wegen in Zeeland bij het dagelijks wegbeeld. Het is (economisch) belangrijk dat deze sector zich veilig en vlot kan verplaatsen op de openbare weg. Daar veel landbouwmachines een breedte van 3,5 meter hebben, is het belangrijk om te zorgen voor wegen met voldoende breedte, zodat landbouwverkeer en auto's elkaar kunnen passeren zonder in de bermen te moeten rijden. De laatste jaren heeft waterschap Scheldestromen vele miljoenen besteed aan het verbreden van plattelandswegen met doorgroeistenen. Het autoluw maken van specifieke gebieden en de 'afwaardering' van erftoegangswegen die nu een verbindend karakter hebben, kan niet op onze steun rekenen.</p>	<p>Er zit naar onze mening geen tegenstrijdigheid tussen de investeringen die gedaan zijn om de bermen te verstevigen met doorgroeistenen en het afwaarderen van wegen van 80 naar 60 km/h. Het aanbrengen van doorgroeistenen is een prima maatregel om enkelvoudige verkeersongevallen te voorkomen. Die investeringen zijn niet voor niets geweest.</p>	

15c	<p>In het ontwerp Mobiliteitsplan Zeeland staat dat elke kern met meer dan 1000 inwoners een directe aansluiting heeft op een gebiedsontsluitingsweg en een kern met meer dan 2000 inwoners recht heeft op 2 gebiedsontsluitingswegen. Bovendien is als voorwaarde gesteld dat elke Zeeuwse inwoner binnen 10 minuten op een gebiedsontsluitingsweg en binnen 25 minuten op een stroomweg moet kunnen rijden. Waterschap Scheldestromen beheert momenteel 129 kilometer aan 80 km-wegen. Volgens het Mobiliteitsplan zou ongeveer de helft hiervan moeten worden afgewaardeerd naar 60 km-weg. Dit is een enorme kapitaalvernietiging die niet aan de Zeeuwse burgers is uit te leggen. Bovendien zullen de hierboven vermelde doelstellingen hierdoor onder druk komen te staan.</p> <p>Draagvlak bij partners, politiek en bevolking is heel belangrijk. Werken aan draagvlak is niet voldoende, draagvlak bereiken is het doel en dan pas de spa in de grond.</p>	<p>Het wegcategoriseringsplan heeft geenszins als oogmerk kapitaal te vernietigen. Integendeel, het doel is een logische ordening van wegen tot stand te brengen, waarbij geïnvesteerd wordt in bereikbaarheid, veiligheid maar vooral ook leefbaarheid. Aanpassingen van wegen kunnen dan in de tijd worden uitgesmeerd en zo veel mogelijk worden gecombineerd met groot onderhoud dat periodiek plaatsvindt.</p> <p>Als het gaat om draagvlak zijn wij het volledig met u eens. Net als met de 30 kilometerzones in woonkernen moet de weggebruiker wennen aan lagere en dus veiligere snelheden. Het voorkomen van ernstige verkeersslachtoffers is daarbij ons gezamenlijk doel.</p>	
Zienswijze 16 (gemeente Vlissingen)			
16a	<p>Algemeen</p> <p>Het is een helder geformuleerde nota waarin gekozen is op visie en uitwerking te scheiden. Dit zorgt voor een prettig leesbaar document. Daarnaast maakt de Provincie heldere keuzes vanuit de visie welke vervolgens vertaald zijn naar de uitwerking. De gemeente Vlissingen vindt het jammer dat de Provincie terugtreedt bij lokale investeringen, maar heeft begrip voor sturing op de provinciale financiële middelen.</p> <p>De gemeente Vlissingen vindt echter dat de belangen van de gemeente Vlissingen onvoldoende zijn gewaarborgd. De bereikbaarheid van Vlissingen en de regio Walcheren vanuit de A58 krijgt vrijwel geen aandacht in het Ontwerpplan. Zo wordt de problematiek van de Sloebrug en de spoorse doorsnijding van de A58 niet onderkend als</p>	<p>Wij nemen hiervan kennis. Het punt van de Sloebrug komt terug bij 16c.</p>	

	<p>verkeersknelpunt. Toch ontstaan er dagelijkse files met terugslag op de A58 door de brugopening en spoorluitingen met de huidige verkeersbelasting.</p>		
16b	<p>Algemeen De gemeente Vlissingen ziet daarnaast de koppeling tussen onderwijs in de stedelijke agglomeratie Middelburg-Vlissingen en het daarop inspelen met een sterke (OV)-bereikbaarheid onvoldoende terug. Immers is deze stedelijke agglomeratie de enige plek in Zeeland met voldoende massa voor dergelijke grootschalige onderwijsvoorzieningen (Campus Zeeland).</p>	<p>De bereikbaarheid van onderwijsvoorzieningen (HZ en Scalda) per openbaar vervoer is naar onze mening goed georganiseerd. Wij zijn niet bekend met andere wensen. Wanneer u deze heeft, kunt u hierover in gesprek treden met de Provincie.</p>	
16c	<p>Sterke Netwerken: Sloebrug opnemen in investeringsprogramma De provincie Zeeland heeft als doelstelling: Garanderen van een snel en betrouwbaar hoofdnetwerk over de weg en per openbaar vervoer. De Sloeweg is binnen de gemeentegrenzen van Vlissingen gecategoriseerd als een stroomweg met een maximumsnelheid van 70 km/u. De inrichting van deze weg laat dat ook zien aan de weggebruikers. Immers maakt de Sloeweg onderdeel uit van een regionale verbindingroute vanaf de A58 richting Zuidwest-Walcheren (Zoutelande, Koudekerke, Dishoek e.o.). Dit is ook zo in de landelijk ANWB-bebording als zodanig aangegeven. Dit betekent dat de gemeente Vlissingen een doorgaande stroom verkeer op haar wegennet verwerkt richting Zuidwest-Walcheren. Hiermee is deze route binnen de bebouwde kom een route met een groot provinciaal belang. Deze route wordt niet als onderdeel van het hoofdwegennet in en rond Zeeland (pagina 5 Programma-Uitwerking) en als wegencategorisering Zeeland (pag. 6 Programma-Uitwerking) gevisualiseerd en wordt in de nota ook niet als zodanig onderkend.</p>	<p>Het hoofdnetwerk bestaat bij voorkeur uit stroomwegen, maar minimaal gebiedsontsluitingswegen. Ook staat het garant voor snelle verbindingen tussen gebieden in onze provincie en rondom Zeeland. De regio Walcheren wordt ontsloten via de N57 en de A58. Het netwerk bestaat in beginsel uit wegen die buiten de bebouwde kom zijn gelegen. Het hoofdnetwerk in relatie tot de gemeente Vlissingen strekt zich daarom uit tot en met de kruising van de Veerhavenweg. Hiermee zijn de grotere steden in Zeeland ontsloten en blijft het nationaal landschap vrij van verdere doorsnijding met hoofdwegen. De hoge eisen die wij stellen aan het hoofdnetwerk maken dat wij selectief omgaan met het aanwijzen van routes die hiertoe behoren.</p>	

	<p><u>Voorstel:</u> aanpassen kaartje en de Sloeweg tussen A58 en de N660 aanmerken als hoofdwegennet op pag. 5 en als regionale stroomweg binnen de bebouwde kom (nieuwe categorie) op pag. 6 van de Programma-Uitwerking.</p>		
16d	<p>Sterke Netwerken: Sloebrug opnemen in investeringsprogramma</p> <p>De provincie gaat inzetten op een gezamenlijke investeringsstrategie met alle Zeeuwse wegbeheerders, waarbij als eerst geïnvesteerd wordt in (doorgaande) stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen. Hierbij wordt ingezet op wegen van alle wegbeheerders buiten de bebouwde kom. De provincie Zeeland heeft aangegeven om diverse projecten voor te bereiden (vooruitlopend op de investeringsstrategie). De gemeente Vlissingen is van mening dat ook wegen binnen de bebouwde kom met een aantoonbaar provinciaal belang (regionale verkeersverbinding) ook op deze investeringsstrategie komen. Daarmee vindt de gemeente Vlissingen het noodzakelijk dat de ondertunneling van de kanaalkruising (Sloebrug en spoorwegovergang) opgenomen dient te worden in de investeringsstrategie. Een ondertunneling heeft niet alleen effect op een verbeterde bereikbaarheid van Vlissingen, maar van geheel Walcheren met alle positieve economische effecten van dien (vestigingsklimaat, onderwijs, toerisme etc.).</p> <p><u>Voorstel:</u> opnemen (onderzoek) ondertunneling kanaalkruising (Sloebrug en spoorwegovergang) in de investeringsstrategie, genaamd N288 Sloetunnel Vlissingen.</p>	<p>In de uitwerking van de investeringsstrategie met partners moet blijken hoe we zeer verschillende projecten zo objectief mogelijk met elkaar kunnen vergelijken om vervolgens een prioritering aan te brengen in de lijst met projecten. Tevens moet worden bepaald of ook gemeentelijke wegen (met een bovenlokale functie) een plek krijgen op de lijst en welke voorwaarden daarvoor gelden.</p> <p>Wij erkennen dat de Sloeweg een drukke lokale weg is met een regionale functie tussen de A58 en Zuidwest-Walcheren. Ons beeld is dat de verbinding goed functioneert en dat substantiële vertragingen zich enkel voordoen op zomerse piekdagen.</p> <p>In uw brief geeft u aan dat de Sloebrug (en het spoor) knelpunten zijn op de route van de A58 naar Walcheren. Ons inziens zijn er echter meerdere oorzaken die vertragend kunnen werken, namelijk de verkeerslichten, het spoor, de brug, de rijbaanversmalling van 2 naar 1 en de tweestrooks-rotonde.</p> <p>Met het invoeren van bloktijden op de Sloebrug hebben wij ons ingespannen om een verbetering in de doorstroming te realiseren. Wellicht zijn er nog andere maatregelen mogelijk. Daarover gaan we graag met u in gesprek.</p> <p>Wij gaan nu niet mee in uw verzoek om een onderzoek te doen naar een ondertunneling van de Sloebrug en de spoorovergang.</p>	

<p>16e</p>	<p>Sterke netwerken: toekomstvisie fietsvoetveer In de Nota staat dat sinds de aanleg van de Westerscheldetunnel en het vervallen van de autoveerdiensten de provincie Zeeland verplicht is om een fietsvoetveer in stand te houden en te exploiteren. Uiterlijk tot 2019 blijft de provincie verantwoordelijk voor de exploitatie van het fietsvoetveer. De provincie is momenteel bezig met een toekomstvisie voor het fietsvoetveer. Daarbij wordt gekeken naar alternatieven. De gemeente Vlissingen wordt in dit proces betrokken en zal voor het bepalen van de standpunten samen optrekken met de gemeente Sluis. Overigens is de gemeente Vlissingen groot voorstander van het behoud van het fietsvoetveer. Het behouden van het fietsvoetveer is belangrijk voor het onderwijs, economische vitaliteit binnenstad, het toerisme en de doorreismogelijkheden per trein naar het achterland. Daarnaast maakt het fietsvoetveer naar onze mening onderdeel uit van de ambitie om van Zeeland dé fietsprovincie te maken. Wij vinden het daarom wenselijk dat uit de tekst van deze nota het voorbeeld van de snelle busverbinding wordt geschrapt (pag. 14 Programma-Uitwerking). Dit sorteert voor op de scenario-analyse die momenteel gaande is. Een algemenere formulering, in termen van 'alternatieve exploitatiemogelijkheden', is gewenst. Daarnaast dienen bij de betrokken partijen ook het onderwijs (Campus Zeeland) en KvK betrokken te worden.</p>	<p>In de toekomstvisie fietsvoetveer wordt op basis van reizigersprofielen een aantal scenario's uitgewerkt die de fietsvoetveerverbinding voor de periode na 2018 meer toekomstbestendig moet maken. In dit proces worden belanghebbende partijen meegenomen. Scenario's worden beoordeeld op aantrekkelijkheid, vraaggerichtheid en financieel perspectief. Ook de risico's van ieder scenario worden in beeld gebracht. Provinciale Staten besluit welk scenario wordt uitgevoerd.</p>	<p>Wijzigen: "...en alternatieven zoals een snelle busverbinding." In: "...en verschillende scenario's voor invulling van deze verbinding." (pagina 14 van de Programma-uitwerking).</p>
<p>16f</p>	<p>Sterke netwerken: versnellen treinverbinding Vlissingen-Amsterdam De provincie streeft er naar om de treinverbinding Vlissingen-Amsterdam te versnellen. Daarbij worden op voorhand geen opties, zoals het terugbrengen van de intercity, niet uitgesloten. De gemeente Vlissingen vindt dan ook dat de laatste twee zinnen van deze alinea (over het aandoen en openhouden van alle stations op pag. 15 van de Programma Uitwerking) geschrapt dient te worden.</p>	<p>Tussen Vlissingen en Roosendaal stopt de Intercitytrein op ieder station, waardoor deze het karakter van een stoptrein heeft. De reistijd ten opzichte van de "echte" intercity die tot de laatste grootschalige dienstregeling wijziging reed, is 8 tot 10 minuten langer. Onze intentie is te komen tot een versnelling van de verbinding, die echter niet ten koste gaat van de functie die de trein heeft als verbinding binnen Zeeland. Daarvoor zijn meerdere opties, zowel in de techniek (treinen sneller laten rijden) als in het scheiden van functies (verbinden en ontsluiten). Wij zijn daarover in</p>	

		gesprek met de NS en het ministerie van Infrastructuur en Milieu.	
16g	<p>Bedrijvigheid: programma 2017-2019 De provincie laat zien aan welke grote investeringsprojecten de provincie de komende jaren werkt (hoofdwegenstructuur en vaarverbindingen). De gemeente Vlissingen ziet ook in dit kader graag als bullit toegevoegd: onderzoek ondertunneling kanaalkruising – Sloetunnel Vlissingen. Zowel de bereikbaarheid voor het wegverkeer, zoals eerder toegelicht als de bereikbaarheid door het kanaal door Walcheren wordt verbeterd, doordat de huidige Sloebrug ook geen belemmering meer vormt voor vaartuigen (zowel in recreatieve zin als in de beroepsvaart).</p>	Zie reactie 16d.	
16h	<p>Beleven: toerisme en recreatie De provincie gaat een Kennisagenda Beleven opstellen: een bundeling van bestaande en nieuwe kennis op het gebied van mobiliteitsgedrag van toeristen en recreanten. In de periode 2017-2019 gaat het om verschillende ontwikkelprojecten. Een daarvan is Koppeling Duurzaam Vervoer - openbaar vervoer als keten. In dat kader mist de gemeente Vlissingen bij de indicatoren voor Beleven het volgende: inzet op realisatie of uitbreiding toeristische netwerken en overstappunten met een ruime mobiliteitskeuze. Mobiliteit als belevingsinstrument. Wij zien dit graag toegevoegd in de Nota.</p> <p>We zien graag bij de betrokken partijen onder activiteit 4b ook de toeristische en kustgemeenten terug.</p>	<p>We streven naar de door u genoemde omschrijving van de duurzame toeristische netwerken en overstappunten met een ruime duurzame mobiliteitskeuze. Concreet: we streven naar een netwerk van duurzame vervoerswijzen, die samen de keten vormen waarmee de toerist makkelijk en met een hoge belevingsfactor van A naar B kan. Dat meten we (indicator) door het aandeel autogebruik te bepalen in de voor- en na-situatie waarbij we een lager autogebruik voor ogen hebben.</p> <p>Bij de betrokken partijen staan de gemeenten benoemd. In eerste instantie kijken we daarbij uiteraard naar de toeristische- en kustgemeenten.</p>	
16i	<p>Wonen en Leven: bereikbaarheidsconsulent De bereikbaarheid van bovenlokale voorzieningen is één van de speerpunten in dit programma. De provincie stelt dat hiervoor een bereikbaarheidsconsulent ingeschakeld dient te worden. De gemeente Vlissingen is van mening</p>	Bereikbaarheid is belangrijk voor leefbaarheid. Een bereikbaarheidsconsulent op provinciaal niveau heeft, ons inziens, een regionale blik, overzicht over wat er speelt rondom het thema bereikbaarheid, zowel vanuit de gebruikers als vanuit de ruimtelijke beslissingen en is vooral	

	<p>dat gemeenten eigen expertise in huis hebben of tijdelijk in huis kunnen halen om vanuit de gemeente de bereikbaarheid van deze voorzieningen te waarborgen. Wij zien hierin eerder een faciliterende rol vanuit de provincie om (financiële) middelen beschikbaar te stellen om dit gemeentelijk vorm te geven, dan hiervoor een eigen bereikbaarheidsconsulent in het leven te roepen. De beoogde ruimtelijke ontwikkeling vindt namelijk veelal plaats binnen de bebouwde kom op grondgebied van de betreffende gemeente. De gemeentelijke organisatie heeft immers beter inzicht in de lokale (verkeers)situatie.</p>	<p>in het voortraject bezig. Hij bemoeit zich niet met lokale beslissingen.</p>	
Zienswijze 17 (ZLTO Zeeland)			
17a	<p>Vanuit de agrarische sector is een gedegen en efficiënte ontsluiting lokaal van gronden en erven maar ook regionaal voor transporten naar en van leveranciers, opslag en verwerking, loonwerkbedrijven van essentieel belang. Reden dat ook wij hoge waarde hechten aan het Kwaliteitsnet Land bouwverkeer. Een aantal zaken willen wij u onder de aandacht brengen:</p>	<p>Wij onderschrijven het belang van het kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer.</p>	
17b	<p>Locaties van agrarische en loonwerkbedrijven, verwerkende en distribuerende industrieën zijn in de regel gebonden aan een locatie en functioneren in een onderling netwerk. Ontsluiting hiervan dient op een adequate wijze plaats te vinden. Ontsluiting is daarmee in de regel volgend op de situatie en niet andersom zoals wordt gesuggereerd en aanbevolen. Eenzelfde benadering is aan de orde bij de agrarische bedrijven met een vorm van toerisme of verblijfsaccommodatie.</p>	<p>Bij het maken van het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer is rekening gehouden met grote bedrijven zoals genoemd in uw zienswijze. Dat was één van de criteria om tot het netwerk te komen. Bij nieuwvestiging moet de ontsluiting altijd goed worden bestudeerd en rekening worden gehouden met de capaciteit van het bestaande wegennet. Met het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer en het Kwaliteitsnet Goederenvervoer investeren wegbeheerders in goede ontsluitingen voor bedrijven. Buiten deze netwerken lopen genoemde soorten bedrijven sneller tegen knelpunten in de ontsluiting aan.</p>	
17c	<p>Het scheiden van verkeerssoorten is al op veel routes doorgevoerd en heeft bijgedragen aan verhoging van verkeersveiligheid voor alle weggebruikers. In het</p>	<p>Wij onderschrijven uw zienswijze.</p>	

	<p>verlengde hiervan is het zeker goed om routes goed te analyseren en passende maatregelen te treffen waarbij het streven moet zijn, het scheiden van verkeer door parallelwegen en of aparte fietspaden. Het Kavelruilbureau Zeeland heeft hier altijd een faciliterende rol gehad en kan dat ook zeker zijn voor de toekomst.</p>		
17d	<p>Om de veiligheid te vergroten is het zeer wenselijk, waar dat kan, om landbouwverkeer toe te staan op wegen van hogere orde en om dorpen heen, zodat dorpskernen worden gemedend. Deze optie komt meer in beeld nu de snelheid van landbouwvoertuigen wordt verhoogd naar 40 km. naar verwachting per 1 januari 2017. Aanvullend kunnen trekker-passeerstroken zorgen voor nog betere doorstroming. M.a.w. maatwerk met slimme combinaties technisch dan wel in de sfeer van toestemming en vergunning kunnen bijdragen aan goed en veilig weggebruik voor alle verkeerdeelnemers.</p>	Zie reactie 10b.	
17e	<p>Als gevolg van de nota Mobiliteit is niet helemaal duidelijk welke consequenties het heeft indien om- categorisering van wegen eventueel gaat plaatsvinden. Als dit betekent dat eventueel landbouwverkeer geen toegang meer heeft op bestaande routes, dan wel dat passage in het geding komt, dan moeten haalbare alternatieven worden geboden om nadeel in bedrijfsvoering te voorkomen. Gezien de forse omvang van landbouwmachines mogen bestaande wegen onder geen enkele voorwaarde versmald gaan worden.</p>	Voor het aanleggen en reconstrueren van wegen worden de CROW-richtlijnen toegepast. Binnen die richtlijnen wordt in de uitvoering gekeken naar de rol en functie die een bepaalde weg vervult en de best passende inrichting in dat kader.	
17f	<p>Als ZLTO hechten wij veel waarde aan het functionerende Kwaliteitsnetwerk Landbouwverkeer. Alle verkeerszaken, ingebracht door alle wegbeheerders en betrokken diensten, zijn hierin bijeengebracht en is lokaal en per situatie maatwerk geleverd. Bijzonder waardevol dus en mag beslist niet overruled worden of teniet gedaan.</p>	Wij delen de waarde van de verschillende kwaliteitsnetwerken zoals deze in de afgelopen jaren zijn benoemd. Deze zijn opgenomen in ons beleid zoals verwoord in het programma Sterke Netwerken van het Mobiliteitsplan.	

17g	Het is buiten kijf dat verkeersveiligheid bovenaan staat. Wat ons opvalt, is dat in de nota alleen gedacht wordt in ruimtelijke maatregelen en verhardingen, bermen, lengtes en breedtes. Wij missen maatregelen in het belang van verkeersveiligheid zoals optische voorzieningen en belijning, slimme verlichting maar ook gebruik makend van vernieuwende technieken met sensoren. Zeeland is in deze meer proeftuin geweest en kan op dit thema zeker een bedeutende bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid, juist ter voorkomen en terugdringen van ook eenzijdige ongevallen.	Als Provincie en in ROVZ-verband houden we alle technologische ontwikkelingen nauwgezet in de gaten en daar waar er kansen liggen, benutten of stimuleren we die zo mogelijk ook. Wij onderschrijven dus uw zienswijze.	
17h	Het aanbrengen van verkeersremmende maatregelen zoals drempels en wegversmallingen zijn voor landbouwverkeer zeer ongewenst en schade veroorzakend. Wellicht kunnen maatregelen zoals bovenstaande meer bijdragen aan veiligheid en doorstroming.	Dat is een afweging van belangen. In de uitvoering gaan wij ervanuit dat wegbeheerders altijd de meest passende maatregelen voor het type verkeer op een weg zoeken.	
17i	Verder wijzen wij u er op dat de land bouwontsluiting over de Oosterschelde (Zeelandbrug en Stormvloed kering) zeer wenselijk is. Door schaalvergroting en specialisatie in de agrarische sector gaat dit gepaard met specifieke transporten en is de onbereikbaarheid een hoge kostenpost.	De komende periode wordt onderzocht of eventueel gebruik van de Zeelandbrug door landbouwverkeer onder bepaalde voorwaarden mogelijk is.	
17j	In de verdere uitwerking wensen wij betrokken te zijn en willen wij oplossingsgericht meedenken waar dat aan de orde is.	Wij nemen hiervan kennis.	
Zienswijze 18 (gemeente Sluis)			
18a	Wij willen graag benadrukken dat het niet enkel gaat over openbaar vervoer over de weg maar ook over het water: het fietsvoetveer tussen Breskens en Vlissingen. Behoud van deze verbinding alsmede de afvaartfrequentie zijn van	Zoals wij aangeven op pagina 8 en 9 van het Mobiliteitsplan, is het fietsvoetveer onderdeel van het basisnetwerk voor openbaar vervoer in Zeeland. Het fietsvoetveer is echter een dure voorziening. Wij bekijken	

<p>cruciaal belang in het openbaar vervoersnetwerk in Zeeland met overig Nederland en België. De Raad voor de Maatschappelijke en Demografische Ontwikkelingen (RMDO), adviesorgaan van de gemeente Sluis, heeft ons ten aanzien van het ontwerp Mobiliteitsplan Zeeland een advies doen toekomen. Dit advies, waarnaar wij u kortheidshalve verwijzen, is hierbij gevoegd en beschouwen wij als integraal onderdeel van deze zienswijze:</p> <p><i>RMDO:</i> Bij het opstellen van beide beleidsstukken geen rekening is gehouden met de gerechtvaardigde belangen van de inwoners van de regio West-Zeeuws-Vlaanderen.</p> <p>Bij de kwestie fietsvoetveer is aan de orde de betrouwbaarheid van de provinciale overheid. Het kan niet zo zijn dat deze een overeenkomst om als compensatie voor het wegvallen van de toenmalige veerdienst Breskens-Vlissingen ,een fietsvoetveer in stand te houden zomaar aan de laars lapt.</p> <p>Aanpassing is dringend nodig vanuit de opvatting dat de inwoners en bezoekers van Zeeland en in het bijzonder die van West-Zeeuws-Vlaanderen moeten kunnen blijven rekenen op een adequaat en sluitend kernnetwerk van openbaar vervoer, waarvan de fiets/voetveerdienst Breskens -Vlissingen en de buslijn Breskens Veerhaven - Brugge Station NMBS (lijn 42) een essentieel en onlosmakelijk onderdeel uitmaken. Argumenten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Demografie: in West-Zeeuws-Vlaanderen staan de voorzieningen door krimp en vergrijzing onder druk. Inwoners richten zich in toenemende mate op buurgemeenten in België, waar de voorzieningen voor gezondheidszorg, onderwijs en cultuur meer te bieden hebben. Hierdoor ontstaat een vicieuze cirkel waarbij de jeugd, maar ook volwassenen, voor scholing - en 	<p>momenteel op welke wijze we het fietsvoetveer voor de toekomst efficiënter kunnen (doen) exploiteren, dit vanuit een vraaggerichte insteek. Het is niet onze bedoeling om het fietsvervoer op te heffen.</p> <p>Ook voor wat betreft het busvervoer zijn de verbindingen tussen westelijk Zeeuws-Vlaanderen en de rest van Zeeland (via de Westerscheldetunnel) en Vlaanderen (buslijn Breskens-Brugge) geborgd. Haltetaxi en buurtbus voorzien aanvullend daarop in kleinschalig vervoer dat de keten sluitend maakt. Voor degenen zonder eigen vervoer bieden wij daarmee de mogelijkheid om noodzakelijke voorzieningen te bereiken.</p> <p>Specifiek voor toeristen rijdt er in het zomerseizoen een toeristenbus langs de kust. Beleidsmatig is onze inzet om het duurzaam vervoer voor toeristen te versterken (onderdeel van de programmalijn Beleven).</p>	
---	---	--

	<p>voor werk- vertrekken naar België, eigen voorzieningen niet langer rendabel zijn en verder worden afgebouwd, waardoor eigen (basis)scholen, ziekenhuizen en culturele faciliteiten in de problemen komen. Goede, optimale openbare verbindingen met Zeeland benoorden de Westerschelde en de rest van Nederland zijn van groot belang om verdere vergrijzing en leegloop van de streek te voorkomen.</p> <p>2. Onderwijs: leerlingen uit West-Zeeuws-Vlaanderen die na middelbaar onderwijs Nederlands Wetenschappelijk en hoger onderwijs willen volgen doen dit veelal in Vlissingen, Middelburg, Goes of per NS bereikbare plaatsen verderop in Nederland. Zij zijn in hoge mate afhankelijk van een goede en voldoende frequent varende fiets/voetveerverbinding Breskens — Vlissingen met aansluiting op het spoorwegennet. Een buslijn via de Westerscheldetunnel biedt voor deze doelgroep geen adequaat alternatief en zal studeren in Vlaanderen aantrekkelijker maken.</p> <p>3. Toerisme: de recreatiesector is een belangrijke economische motor in de regio West-Zeeuws-Vlaanderen. Voor de verdere ontwikkeling van deze sector, richting jaarrond toerisme en verbreding kusttoerisme met groter aanbod van bezienswaardigheden en fietsroutes in het achterland, is het kernnet openbaar vervoer van groot en essentieel belang. Het fiets/voetveer Breskens - Vlissingen is een onmisbare schakel voor de integratie en verdere ontwikkeling van toerisme tussen de beide 'overkanten' van de Westerschelde.</p> <p>4. Werkgelegenheid: het fiets/voetveer Breskens - Vlissingen verkort de reistijd tussen West-Zeeuws-Vlaanderen en Walcheren en maakt woon-werkverkeer mogelijk tussen beide regio's.</p>		
18b	<p>Reeds in onze brief van juni 2015 met kenmerk BB U2015/8352 hebben wij u gevraagd te onderzoeken om het gebruik van de OV-chipkaart mogelijk te maken in de</p>	<p>Hoewel we formeel niet verplicht zijn om het gebruik van de OV-chipkaart in de haltetaxi mogelijk te maken, begrijpen we uw wens. Daarom hebben we eerder al het standpunt</p>	

	<p>haltetaxi. Graag ontvangen wij daarop alsnog een reactie. Met name de MBO-studenten met een OV-reisproduct zijn er (financieel) de dupe van de versoering van het openbaar vervoer op het platteland. Dit gaat voor een nog grotere groep studenten gelden als per 1 januari 2017 het recht op dit gratis reizen met het OV-reisproduct verlaagd wordt van 18 naar 17 jarigen. In dit kader verwijzen wij u ook naar onze brief van 6 november 2015 met kenmerk BB U2015/16519.</p>	<p>ingenomen om de OV-chipkaart als betaalmiddel in te voeren, als het redelijkerwijs mogelijk is. Dat blijkt niet het geval door de forse investeringen die daarvoor nodig zijn (onder andere in OV-chipkaartlezers en aansluiting bij backoffice OV-chipkaart). De overheadkosten van de haltetaxi – die al (relatief) hoog zijn – nemen daardoor verder toe. Dat staat in geen verhouding tot het aantal reizigers dat van de haltetaxi gebruik maakt (momenteel circa 2100 reizigers per maand). We blijven wel de ontwikkelingen volgen rond het betalen in het openbaar vervoer, zoals het contactloos betalen met bankpas of smartphone.</p>	
<p>18c</p>	<p>De herwaardering (afwaardering van erftoegangswegen die nu een verbindend karakter hebben) van met name 80-kilometerwegen naar 60 kilometerwegen baart ons zorgen omdat voor ons de gevolgen voor bijvoorbeeld het langzaam verkeer (landbouwverkeer en fietsers) en de dienstregeling van het openbaar vervoer niet duidelijk zijn. Hoewel op het grondgebied van de gemeente Sluis reeds een afwaardering van wegen heeft plaatsgevonden, spreken wij toch onze verontrusting uit over deze ambitie. Hoe realistisch is het om er naar toe te werken dat de door u genoemde bedrijfstakken zich zullen gaan vestigen aan het landbouwnetwerk terwijl de landbouwpercelen her en der verspreid liggen. Voorbij gegaan wordt aan bestaand beleid voor herbesteding van leegstaande of vrijkomende boerderijen bij gebrek aan bedrijfsopvolging. Door het afnemend aantal agrarische ondernemers zijn nieuwe agrarische bouwblokken niet noodzakelijk. Hiervoor worden geen mogelijkheden geboden, zo lezen wij in het provinciale omgevingsplan. Het ontwerp mobiliteitsplan is dus niet in lijn met het omgevingsplan. Nieuwvestiging van een agrarisch bouwvlak is in principe uitgesloten doch verplaatsing is onder voorwaarden toegestaan. De ervaring leert dat verplaatsing vanuit financieel oogpunt niet of nauwelijks realistisch is. Het koppelen van grootschalige bedrijfsontwikkelingen aan</p>	<p>Zie reactie 15a. Een ander bijkomend argument om deze wegen verder af te waarderen, is juist de veiligheid voor fietsers en landbouwverkeer. Invoering van 60 km/h dient de verkeersveiligheid van alle verkeersdeelnemers. Uiteraard kan het afwaarderen van een 80-weg naar een 60-weg gevolgen hebben voor de doorstroming van het openbaar vervoer. De consequenties hiervan voor de dienstregeling moeten helder zijn.</p> <p>Met betrekking tot uw opmerking over het landbouwnetwerk het volgende: niet iedere boerderij hoeft langs een landbouwroute te liggen. Vooral voor bedrijven die veel verkeer genereren, is het handig dat ze aan een landbouwroute liggen of bij nieuwvestiging gelokaliseerd worden. Het plan is opgevat om het landbouwnetwerk te herijken. Een mooi moment om in uw gemeente het landbouwnetwerk te bezien.</p>	

	logistieke landbouwroutes wordt daarnaast in het omgevingsplan ook specifiek als actiepoint genoemd. In het mobiliteitsplan wordt niet gesproken over grootschalige bedrijfsontwikkelingen en lijkt derhalve tegenstrijdig.		
18d	Het autoluw maken van de polderwegen is een spookbeeld voor het uitgestrekte grondgebied van de gemeente Sluis, waar de meeste inwoners hoofdzakelijk zijn aangewezen op de auto om zich te verplaatsen. Ook toeristen zien het als een aangename attractie om de streek, met al zijn uitgestrektheid en landerijen, met de auto te verkennen.	De mogelijkheid om de auto te gebruiken voor bestemmingsverkeer blijft bestaan. Vanuit overwegingen van verkeersveiligheid - de weg wordt immers gedeeld met fietsers - vinden wij het noodzakelijk om dat met een aanpaste snelheid te doen. Tegelijkertijd maken wij de doorgaande wegen aantrekkelijker voor doorgaand autoverkeer. Daarmee verbetert de kwaliteit van het gebied.	
18e	De gemeente Sluis wordt, met name in de weekenden, geconfronteerd met geparkeerde buitenlandse vrachtwagens met overnachtende en kamperende chauffeurs. Dit gebeurt op willekeurige plaatsen waar meestal alle (sanitaire) voorzieningen ontbreken. Als grensgemeente, met op steenworp afstand een belangrijke zeehaven als Zeebrugge, is dit een toenemend probleem door overlast en vervuiling. Het realiseren van vrachtwagenparkeerplaatsen met de noodzakelijke faciliteiten dient zich niet te beperken tot de Kanaalzone doch dient ook beschikbaar te zijn langs de verkeersroute vanaf de landsgrens nabij Sint Anna ter Muiden, via de wegen met wegnummers N253 en N61, richting de Westerscheldetunnel.	Het bieden van veilige parkeeralternatieven aan chauffeurs en het gebruik hiervan bevorderen is een gezamenlijke opgave voor de regio. Zoals beschreven in het Mobiliteitsplan is onze inzet de aanleg van twee parkeerplaatsen voor vrachtwagens, met als uitgangspunt dat deze op de langere termijn een commerciële exploitant hebben.	
18f	Rest ons te vermelden dat het Mobiliteitplan Zeeland naar onze mening een zeer ambitieus plan is. Realisatie van de speerpunten is alleen mogelijk indien daarvoor voldoende financiële middelen beschikbaar worden gesteld. De financiële paragraaf zoals weergegeven in de programma-uitwerking geeft ons vooralsnog niet het vertrouwen dat door bezuinigingen en financiële tegenvallers de	Er is inderdaad een samenhang tussen beschikbare middelen en de mate waarin de beleidsambities bereikt kunnen worden. Dit hangt echter niet alleen af van de provinciale middelen. Wij zien het Mobiliteitsplan als een uitnodiging aan andere partijen om mee te investeren in een bereikbaar, verkeersveilig en leefbaar Zeeland.	

	doelstellingen binnen het gestelde tijdpad gehaald zullen worden.		
Zienswijze 19 (Damen)			
	<p>De zienswijze betreft de bereikbaarheid van onze bedrijfslocaties in Vlissingen, gelegen aan De Willem Ruysstraat 99 en de Koningsweg 2 en de locatie gelegen aan de Ritthemsestraat 500, te Ritthem.</p> <p>Aan de De Willem Ruysstraat is het kantoor gevestigd van Damen Schelde Naval Shipbuilding, waar ruim 300 mensen werkzaam zijn. De locatie is bereikbaar via de De Willem Ruysstraat.</p> <p>Aan de Koningsweg 2 zijn de productielocaties van Amels, Damen Schelde Naval Shipbuilding, Damen Schelde Marine Services, Damen Schelde Gears en Schelde Exotech gevestigd. Bij elkaar bieden de bedrijven dagelijks werk aan ruim 1000 personen. In een toekomstig scenario dient mogelijk rekening gehouden te worden met een uitbreiding naar circa 1500 personen.</p> <p>Wij zien in de mobiliteitsvisie dat er rekening wordt gehouden met het bedrijventerrein in Vlissingen-oost (Ritthemsestraat), maar missen dezelfde aandacht voor het bedrijfsterrein aan de Koningsweg in Vlissingen. Wij zien graag dat de bereikbaarheid van onze bedrijfsterreinen gewaarborgd en zo mogelijk verbeterd wordt en horen graag hierover uw visie.</p> <p>Onze locaties in Vlissingen zijn bereikbaar via de A58, de Sloebrug en de Keersluisbrug. Voor de locatie Koningsweg moet nog een brug worden gepasseerd over de dokhaven. Deze brug wordt incidenteel geopend voor scheepvaartverkeer naar de dokhaven zelf. De opening van de brug wordt zoveel mogelijk vooraf aangekondigd, zodat wij hiermee rekening kunnen houden voor ons intern transport. Brugopeningen tijdens aanvang en einde werktijd worden ontzien.</p>	<p>Wij hebben begrip voor de aandacht die u vraagt ten aanzien van uw bereikbaarheid. Graag lichten wij toe hoe wij in ons Mobiliteitsplan om gaan met bereikbaarheid van bedrijventerreinen en brugdraaiingen.</p> <p>Brugdraaiingen De Provincie is verantwoordelijk voor de brugdraaiingen van alle bruggen over het Kanaal door Walcheren. Voor brugdraaiingen gelden vastgestelde periodes en een minimaal aanbod van schepen. Afgezien van het meebewegen met de wijzigingen in de dienstregeling van de NS is de Provincie niet voornemens dit regime aan te passen. Hierdoor blijft u in de mogelijkheid om uw vervoer af te stemmen op brugdraaiingen. De bloktijden worden namelijk op onze website (en die van de gemeente) gecommuniceerd. Tot op heden zijn de treinpassages en vertrektijden van de trein en boot bepalend voor de bloktijden. Dit is in het algemeen belang. Uw suggestie om verkeer te verwijzen van de Sloebrug naar de Keersluisbrug (of vice versa) bij een draaiing, vraagt om een sturing van de verkeersstromen. Aangezien alle omliggende wegen van de gemeenten zijn en de A58 van het Rijk, verwijs ik u naar het gemeentelijk beleid, waarin wordt aangegeven dat het onwenselijk is om doorgaand verkeer over de Kenniswerf te faciliteren. Daarom wordt al het verkeer zonder bestemming op de Kenniswerf met borden via de route Sloebrug verwezen. De gemeente is dan ook geen voorstander van een dergelijk verwijzingsstelsel.</p> <p>Bereikbaarheid via de Ritthemsestraat De wegencategorisering die in het Mobiliteitsplan wordt gepresenteerd, beoogt sturing van verkeer over de wegen die hiervoor het beste zijn uitgerust. Voor verkeer vanuit</p>	

<p>Voor een optimale bereikbaarheid van onze locaties en een onbelemmerde bedrijfsvoering is een zorgvuldige afstemming tussen verkeersaanbod en brugopeningen, inclusief de door de gemeente Vlissingen gewenste nieuwe brug over de dokhaven, een blijvende vereiste. Daarbij gaan we ervan uit dat de beide routes over de Keersluisbrug en de Sloebrug als hoofd- en alternatieve route tijdens brugopeningen in stand gehouden worden en dat voor de afwikkeling van de verkeerstromen de brugopeningen op elkaar afgestemd kunnen worden. Een vaak door onze medewerkers gesuggereerde aanbeveling is een signalering die de verkeersdeelnemers tijdig naar een open brug dirigeert. Dit naar het voorbeeld van o.a. het sluizencomplex bij Terneuzen. Wij zien graag dat u de mogelijkheden van een dergelijke signalering onderzoekt.</p> <p>Onze locaties in Vlissingen en Ritthem zijn logistiek met elkaar verbonden via de weg en het water. Afhankelijk van de lopende projecten vinden er meer of minder verkeersbewegingen tussen beide locaties plaats. Een snelle verplaatsing tussen beide locaties draagt bij aan een efficiënte bedrijfsvoering. Wij verzoeken u bij de ontwikkeling van uw visie rekening te houden met de vaststelling van de juiste wegcatégorisering op de route tussen onze locaties in Vlissingen en Ritthem, respectievelijk 50km weg in Vlissingen en 80km voor de Ritthemsestraat.</p> <p>Incidenteel wordt gebruik gemaakt van de in hoogte obstakelvrije doorgangsrouté van de locatie Koningsweg naar de locatie in Ritthem. Deze route leidt voorlangs het station en vermijdt daardoor de aanwezige bovenleidingen over de spoorwegovergang aan de Oude Veerhavenweg. Wij verzoeken u bij de ontwikkeling van uw visie rekening te houden met het behoud van deze obstakelvrije route.</p> <p>Onze locatie in Vlissingen-oost is vanuit Vlissingen het best bereikbaar via de Ritthemsestraat. Deze doorgaande weg zorgt voor een efficiënte verbinding tussen onze beide locaties, waarbij een snelheidslimiet van 80km</p>	<p>Walcheren naar Vlissingen-Oost geldt dat de Sloeweg-Noord hiervoor beter is uitgerust dan de Ritthemsestraat. Omdat de Sloeweg-Noord voldoende capaciteit heeft om al het verkeersaanbod op een veilige manier te accommoderen, is het wenselijk om de Ritthemsestraat af te waarderen naar 60 km/h. Voor het vervoer tussen uw twee vestigingen kan dit een kleine vertraging tot gevolg hebben. Echter, de veiligheid wordt hiermee wel beter.</p> <p>Obstakelvrije route De obstakelvrije route via het station loopt via gemeentelijke wegen. De gemeente is voor dit verzoek dan ook uw aanspreekpunt.</p>	
--	---	--

	gewenst blijft. Kunnen wij aannemen dat deze weg voor de toekomst behouden blijft? Graag vernemen wij ook uw visie over deze verbindingsweg.		
Zienswijze 20 (ZLTO afdeling Terneuzen)			
20a	Vanuit de agrarische sector is een gedegen en efficiënte ontsluiting lokaal van gronden en erven maar ook regionaal voor transporten naar en van leveranciers, opslag en verwerking, loonwerkbedrijven van essentieel belang. Reden dat ook wij hoge waarde hechten aan het Kwaliteitsnetwerk Land bouwverkeer. Een aantal zaken willen wij u onder de aandacht brengen:	Wij danken u voor de waardering voor het kwaliteitsnetwerk Landbouwverkeer. Omdat uw inbreng grotendeels gelijk is aan de inbreng van de ZLTO Zeeland verwijzen wij in onderstaande naar deze beantwoording.	
20b	Locaties van agrarische en loonwerkbedrijven, verwerkende en distribuerende industrieën zijn in de regel gebonden aan een locatie en functioneren in een onderling netwerk. Ontsluiting hiervan dient op een adequate wijze plaats te vinden. Ontsluiting is daarmee in de regel volgend op de situatie en niet andersom.	Zie reactie 17b.	
20c	Het scheiden van verkeerssoorten is al op veel routes doorgevoerd en heeft bijgedragen aan verhoging van verkeersveiligheid. In het verlengde hiervan is het zeker goed om routes goed te analyseren en passende maatregelen te treffen waarbij het streven moet zijn, het scheiden van verkeer door parallelwegen en of aparte fietspaden.	Zie reactie 17c.	
20d	Om de veiligheid te vergroten is het zeer wenselijk waar dat kan landbouwverkeer toe te staan op wegen van hogere orde om dorpen heen zodat dorpskernen worden gemeden. Deze optie komt meer in beeld nu de snelheid van landbouwvoertuigen wordt verhoogd. Aanvullend kunnen trekker passeerstroken zorgen voor doorstroming. M.a.w. maatwerk met slimme combinaties technisch dan	Zie reactie 17d.	

	wel in de sfeer van toestemming en vergunning kunnen bijdragen aan goede en veilige ontsluiting voor alle verkeersdeelnemers.		
20e	Ook voor de Oost/West verbinding over de Sluiskilbrug, is het een must voor de veiligheid om landbouwverkeer op de hoofdrijbaan toe te staan, apart van het fietsverkeer. Een dringende oplossing voor de route richting Hoek is nodig om de veiligheid en een vlotte doorstroming hier eveneens te kunnen waarborgen. Het toestaan van landbouwverkeer op de oude hoofdweg tot aan rotondes bij het Zevenaarviaduct kan een goede oplossing zijn, hierbij wordt het landbouwverkeer ook gescheiden van het fietsverkeer, wat de veiligheid ten goede komt.	Zie reactie 17e.	
20f	Als gevolg van de nota Mobiliteit is niet helemaal duidelijk welke consequenties het heeft indien om- categorisering van wegen eventueel gaat plaatsvinden. Als dit betekent dat eventueel landbouwverkeer geen toegang meer heeft op bestaande routes, dan wel dat passage in het geding komt, dan moeten haalbare alternatieven worden geboden om nadeel in bedrijfsvoering te voorkomen.	Voor het aanleggen en reconstrueren van wegen worden de CROW-richtlijnen toegepast. Binnen die richtlijnen wordt in de uitvoering gekeken naar de rol en functie die een bepaalde weg vervult en de best passende inrichting in dat kader.	
20g	In de verdere uitwerking wensen wij betrokken te zijn en willen wij oplossingsgericht meedenken waar dat aan de orde is.	Wij nemen hiervan kennis.	
Zienswijze 21 (gemeente Borsele)			
21a	Wij staan achter de nieuwe categorisering zoals in het plan is opgenomen en vinden het essentieel dat aan deze visie wordt vastgehouden. De beperkte beschikbaarheid aan financiële middelen om die visie vorm te geven baart ons echter zorgen. Een aanzienlijk aandeel van de mobiliteitsgelden zijn voor 10 jaar vastgelegd voor de openbaar vervoersconcessie, waarin de fast ferry nog een	Wij nemen hiervan kennis. Zie verder reactie 11g.	

	open eind lijkt te zijn. Budgetten voor infrastructuur staan daarbij onder hoge druk.		
21b	Wij vragen onszelf af of er wel financiële ruimte beschikbaar is om belangrijke nieuwe projecten uit te voeren, als eerst de projectenlijst uit programma 2b uitgevoerd dient te worden? Het zou onze voorkeur hebben daarin een nieuwe prioriteitsafweging te maken.	Voor een deel van de in 2b genoemde projecten zijn nog geen middelen beschikbaar. Om de beperkte financiële middelen optimaal te besteden, maken wij werk van een investeringsstrategie voor infrastructuur. Op deze manier willen we langjarig komen tot een eenduidige prioriteitenlijst voor te realiseren infrastructurele projecten.	
21c	Calamiteiten op de A58 Met een aantal ingrijpende calamiteiten in 2015 nog vers in het geheugen vinden wij dat dit project hoge prioriteit moet krijgen. Uitwijkroutes zien we als basisvoorziening. Mede om die reden pleiten wij nogmaals voor een ongelijkvloerse aansluiting ter hoogte van de Sloeweg-Bernhardweg West en de Westerscheldetunnelweg.	In het programma Bedrijvigheid is opgenomen dat de Provincie vanaf 2016 (meer) aandacht gaat geven aan het incidentmanagement. Op diverse vlakken (van lange termijn tot quick wins) trachten wij samen met de belangrijkste partners het incidentmanagement op een hoger niveau te krijgen.	
21d	Autoluw maken van gebieden Het autoluw maken van de Zak van Zuid Beveland past in eerder geformuleerd beleid uit de 'landschapsbewuste verkeersvisie'. (co-operatie tussen provincie, Zeeuwse Milieufederatie en gemeente Borsele). We achten dit kansrijk. Het vergt wat ons betreft maatwerk en loopt parallel aan de ambitie van doorstromingsverbetering van het hoofdwegennet. Het Waterschap is daarbij een belangrijke en- vanwege het feit dat zij beheerder zijn- een bepalende partner.	Binnen de verschillende programma's is aandacht voor dit aspect. Terecht merkt u op dat het hier met name waterschapswegen betreft. In intensieve samenwerking met het waterschap gaan we onderzoeken welke oplossingen voor welke gebieden verder noodzakelijk zijn (waaronder de Zak van Zuid Beveland). Het autoluw maken van gebieden behoort daarbij wat ons betreft zeker tot de mogelijkheden. Ook hierover gaan wij met het waterschap van gedachten wisselen.	
21e	Openbaar Vervoer Wij pleiten voor meer flexibiliteit in het huidige openbaar vervoerssysteem, als we daarmee efficiënt reizigers kunnen bedienen. Er zou wat ons betreft actiever gekeken kunnen worden naar mogelijkheden om meer op reizigerswensen in te spelen. Daar hoort ook een betere wisselwerking tussen trein en bus bij met zo min mogelijk	De huidige busconcessie biedt ruimte voor de bepleite flexibiliteit, waarbij het primair aan de vervoerder is om daaraan vanuit de ontwikkelingsfunctie invulling te geven. Ten aanzien van de wisselwerking tussen trein en bus gaan we uit van het zogenaamde visgraatmodel. Het openbaar vervoer per trein vormt daarvoor de basis. Op de trein sluiten de kernnetlijnen van de bus aan. Op deze	

	<p>parallele reizigersstromen. Scholierenvervoer dient in onze visie zoveel mogelijk via de trein plaats te vinden en alleen met de bus als het niet met de trein kan.</p>	<p>kernetlijnen sluiten vervolgens de onderliggende buslijnen (spitslijnen, buurtbussen) en de haltetaxi aan. Voor het scholierennet wordt vooralsnog een uitzondering gemaakt, zolang voor verschillende openbaar vervoer modaliteiten niet één integraal tariefsysteem van toepassing is.</p>	
21f	<p>Openbaar Vervoer Helderheid in de verschillende openbaarvervoersvormen is gewenst. Dit kan bijvoorbeeld worden samengebundeld in een smartphone-app. De app kan bewoners en bezoekers een helder beeld geven van de aantrekkelijkste vervoersvorm voor een bepaalde reis.</p>	<p>Er zijn diverse apps beschikbaar (zoals "OV9292" en "Bustijden-Live OV info"), die reisinformatie geven over de verschillende vervoersvormen.</p>	
21g	<p>Openbaar Vervoer De reiziger dient hierbij centraal te staan waarbij lijnbus, buurtbus en halte-taxi als geheel worden aangeboden. Verder lijkt het dat er reizigerspotentieel aangeboord kan worden vanuit nieuwe NS(stoptrein)haltes Eindewege en Lewedorp. Hierbij kan een link met het Tolplein worden gelegd.</p>	<p>We onderschrijven de stelling dat de reiziger centraal moet staan. Ten aanzien van NS-stations geldt dat de Zeeuwse lijn onderdeel is van het hoofdrailnetwerk en dat voor nieuwe stations het landelijk beleid geldt. Nieuwe stations op de Zeeuwse lijn zijn daarin niet voorzien.</p>	
Zienswijze 22 (gemeente Goes)			
22a	<p>Wij ondersteunen de nieuwe Zeeuwse Mobiliteitsvisie. Er is een helder beleid geformuleerd met nuttige zaken. Er is ruim de tijd voor genomen, maar lijkt nu dan toch een goeddeels gedragen verhaal te zijn geworden mede dankzij het interactieve proces dat hieraan voorafging.</p>	<p>Wij nemen hiervan kennis.</p>	
22b	<p>Infrastructuur & projecten Centraal qua infrastructuur staat de nieuwe wegcategorisering, die moet zorgen voor een 'heldere koers' en die 'keuzes voor langere termijn' in samenhang laat zien. Een nieuwe provincie-brede categorisering die onze goedkeuring heeft. Wij hadden het concept hiervoor</p>	<p>Wij onderschrijven uw mening dat een zeer goede overweging en onderbouwing voor nieuwe infrastructuurprojecten noodzakelijk is. Om deze reden maken wij dan ook werk van een investeringsstrategie voor infrastructuur. Op deze manier willen we langjarig komen tot een eenduidige prioriteitenlijst voor te realiseren</p>	

	<p>zelf al in onze GWP-update 2013 onderdeel gemaakt van gemeentelijk beleid. Wij maken ons wel zorgen over het uitvoeringstempo. Dat heeft alles te maken met het gebrek aan de beschikbare middelen. Driekwart van de BDU-budgetten (ruim 25 miljoen jaarlijks) is reeds vastgelegd in een OV-concessie voor 10 jaar. De geformuleerde ambities uit de visie staan in schril contrast met de overblijvende financiële middelen. Daarnaast is de financiële situatie van de andere wegbeheerders (rijk, waterschap, gemeenten) vaak niet veel beter. Er is weinig ruimte om te kunnen investeren in kostbare infrastructuurprojecten die vanuit een wat bredere gebiedsvisie nodig en nuttig zijn. Voor het Rijk niet omdat er landelijk gezien weinig aandacht is voor verkeer op Zeeuwse wegen, voor gemeenten gelden vaak prioriteiten binnen de kom. Net als de zero-based begroting, zou een zero-based-MIZ-projectenlijst uitkomst kunnen bieden. Een heroverweging dus van de gehele MIZ projectenlijst. We doelen hier op het onderdeel Programma 2b: Realisatie reeds geplande projecten. Het is goed om de startklare projecten uit te voeren. Echter: de vervolglyst is omvangrijk en uitvoering ervan loopt snel uit in tijd en geld. Wanneer kunnen we dan beginnen aan de nieuwe binnen de mobiliteitsvisie passende projecten?</p> <p>Ons idee zou zijn: <u>alle</u> startklare projecten toetsen aan de nieuwe Mobiliteitsvisie, en zo nodig in overeenstemming brengen. Daarna nieuwe en al bestaande projecten bijeenvoegen en <u>opnieuw prioriteren</u>. Zodat budgetten onverwijld op de urgentste plaatsen terecht komen.</p>	<p>infrastructurele projecten. Het jaar 2016 gebruiken wij met name voor het afronden van reeds (bestuurlijk) toegezegde projecten. In feite gaan wij dus werk maken van hetgeen u voorstelt. Zie ook reactie 11g.</p>	
<p>22c</p>	<p>Deltaweg De A256-N256 ofwel Deltaweg, ofwel Midden-Zeelandroute. Het gaat allemaal om dezelfde weg. Het stemt ons tevreden dat deze weg nu een prominente rol vervult in status en aanpak. De noodzaak hiervoor stamt al uit een ver verleden en is door verschillende provinciale nota's onderschreven. Een aanpak bleek ook wenselijk</p>	<p>Binnen het programma Bedrijvigheid is de problematiek rondom de Midden-Zeelandroute expliciet benoemd. Daarbij kijken we zowel naar de lange als de korte termijn. In 2015 zijn reeds enkele quick wins rondom onder andere de Zandkreeksluis gerealiseerd. Ook de komende periode blijft de Midden-Zeelandroute en meer specifiek de N256 onder de aandacht.</p>	

	<p>vanuit ons GWP2005. Daarin noemden we al oplossingen die u nu strandstroken (als variant op spitsstrook) noemt. Wij pleiten voor een snellere structurele aanpak; boven een eerst weer wat kleinere aanpassingen op korte termijn. Budget hiervoor uit het vorige collegeprogramma is tijdens de vorige periode volledig verdampt. Onderzoeken hebben plaatsgevonden, oplossingen zijn bekend. Dit project moet wat ons betreft grote prioriteit krijgen.</p>		
22d	<p>A58 en calamiteiten U erkent gelukkig de noodzaak hiervan. Ook dit project verdient wat ons betreft grote prioriteit. Uitwijkroutes zien we als basisvoorziening, maar door de grote maaswijdte van op-afritten zijn toch vele automobilisten gedupeerd bij calamiteiten. Deze kunnen niet eens bij uitwijkroutes komen. Dat komt vaker voor dan we denken. En is slecht voor ons bereikbaarheidsimago. We noemden al eens het idee van middenbermpassages. Verkeer kan met gebruikmaking van de andere rijstroken sneller vlot worden getrokken en/of uitwijkroutes bereiken.</p>	Zie reactie 21c.	
22e	<p>Autoluw maken van gebieden Een al lang bestaand en ondergewaardeerd idee. Het gaat daarbij meestal om waterschapswegen. Dat vereist een cultuuromslag. Niet in de laatste plaats bij het Waterschap zelf. Beheer van deze wegen zou naar ons idee veel eenvoudiger kunnen wanneer deze maatregel breed wordt toegepast. Nu wordt soms toch voor een infra-oplossing gekozen waarbij fietsvoorzieningen worden aangelegd. Terwijl het luwmaken niet eens wordt overwogen. Een relatief goedkope maatregel, maar wel effectief.</p>	Binnen de verschillende programma's is aandacht voor dit aspect. Terecht merkt u op dat het hier met name waterschapswegen betreft. In intensieve samenwerking met het waterschap gaan we onderzoeken welke oplossingen voor welke gebieden verder noodzakelijk zijn. Het autoluw maken van gebieden behoort daarbij wat ons betreft zeker tot de mogelijkheden. Ook hierover gaan wij met het waterschap van gedachten wisselen.	
22f	<p>Openbaar Vervoer Discussie over openbaar vervoer zou vanuit een nader op te stellen totaalvisie moeten gebeuren. Een visie die gaat</p>	Het openbaar vervoer netwerk is opgebouwd volgens het zogenaamde visgraatmodel. Het openbaar vervoer per trein vormt daarvoor de basis. Op de trein sluiten de	

	over trein EN bus. Zoals een betere benutting van de trein en minder parallel busvervoer met scholieren. Met betrekking tot het op peil houden van de Zeeuwse Intercity verwijzen we hier korthedshalve naar het standpunt van de Z4 dat u in de vorige maand is aangereikt.	kernetlijnen van de bus aan. Op deze kernnetlijnen sluiten vervolgens de onderliggende buslijnen (spitslijnen, buurtbussen) en de haltetaxi aan. Voor het scholierennet wordt voornamelijk een uitzondering gemaakt, zolang voor de verschillende OV-modaliteiten niet één integraal tariefsysteem van toepassing is.	
22g	Openbaar Vervoer Tenslotte vragen wij aandacht voor de wijken in Goes waar geen enkele vorm van openbaar vervoer is op loopafstand. Derhalve vragen we meer maatwerk wat betreft het toestaan van buurtbussen en haltetaxi in de grote kernen.	Het openbaar vervoer heeft als functie om kernen te verbinden en te ontsluiten. Dat geldt ook voor buurtbussen en de haltetaxi. De afstanden binnen de kern zijn doorgaans goed te voet of per fiets te overbruggen. Voor de grote kernen is er maatwerk mogelijk in de vorm van de servicebus.	
Zienswijze 23 (dhr. Marco Berkey)			
23a	Opmerking Mobiliteitsvisie, blz. 10, 3.1. Het valt mij op dat er op de tekening de route oesterdam, Tholen-Oud Vossemeer, Krabbenkreekweg en de evt Noord-Zuidverbinding niet ingetekend staat. Dit kan toch echt gezien worden als hoofdnetwerk.	Zie reactie 8b.	
23b	Opmerking Mobiliteitsvisie, blz. 19, 6.2. Door opschaling en daardoor minder voorzieningen krijgen we steeds meer verkeersbewegingen, hierdoor grotere belasting van het wegennetwerk. Ook meer milieubelasting door meer verkeer. Tevens moet het verkoop via internet niet vergeten worden. Er komen steeds meer koeriersbedrijven die met meer bewegingen en grote snelheden over de wegen rijden. Dit alles gaat ten koste van de verkeersveiligheid en ons milieu.	De huidige trends en ontwikkelingen werken op verschillende manieren uit op de hoeveelheid verkeer en op de samenstelling ervan ('modal split'). Het nettoresultaat daarvan is niet objectief vast te stellen en verschilt van regio tot regio. Ons beeld is in elk geval dat de groei van het (auto)verkeer minder groot zal zijn dan in de afgelopen decennia. Wel kan opschaling zorgen voor bereikbaarheidsknelpunten, met name voor groepen zonder eigen vervoer. Daar hebben we aandacht voor, zoals in onze ambitie voor 2028 staat beschreven.	

23c	<p>Opmerking Mobiliteitsplan Zeeland, blz. 5, 2.1 Ook op tekening staat niet het hoofdwegennet tussen Tholen en Sint Philipsland (Tholen-Oud Vossemeer-Krabbenkreek). Dit is een druk bereden weg die zeker niet minder druk wordt door o.a. A4 en uitbreiding Welgelegen. Tevens kan dit gezien worden als een By-pass van de A4.</p>	Zie reactie 8b.	
23d	<p>Opmerking Mobiliteitsplan Zeeland, blz. 7 Op tekening wordt wel gesproken over een aan te leggen gebiedsontsluiting weg bij Zierikzee, maar er wordt niet gesproken over een gebiedsontsluitingsweg(rondweg) bij Oud Vossemeer.</p>	De stippellijn bij Zierikzee geeft een suggestie voor de toekomst. Zo kan er bij Oud-Vossemeer ook een stippellijn staan en misschien nog wel op meer plaatsen. Voorstel is om de stippellijn weg te halen en alleen de vastgestelde nieuwe infrastructuur weer te geven.	Verwijderen: stippellijn bij Zierikzee op kaart wegcategorisering (pagina 7 van de Programma-uitwerking en pagina 11 en 12 van het Bijlagenboek).
23e	<p>Opmerking Mobiliteitsplan Zeeland, blz. 12, 4^e bullet Ongewenst doorgaand verkeer reduceren. Denk dan aan Onder de Molen cq de rondweg Oud Vossemeer.</p>	Bij deze activiteit staat aangegeven welke onderwerpen / thema's aangepakt worden. Het gaat hier te ver om voorbeelden te noemen.	
23f	<p>Opmerking Mobiliteitsplan Zeeland, blz. 12, realisatie geplande projecten N656 fietspad Oud Vossemeer. Eindelijk wordt het aangepakt.</p>	Wij nemen hiervan kennis.	
23g	<p>Opmerking Mobiliteitsplan Zeeland, blz. 13, investeringsstrategie Landbouwroute N286 leuk maar waar praten we over, als je ziet dat meer mensen er baat bij hebben bij een rondweg Oud Vossemeer. Dit wordt totaal in de toekomst plannen vergeten.</p>	De aanleg van de landbouwroute is bedoeld voor een andere doelgroep, maar wel een belangrijke doelgroep. Daarom zijn de logistieke landbouwroutes vastgesteld. Een eventuele rondweg Oud-Vossemeer wordt niet vergeten. Op dit moment wordt gewerkt aan een studie om te kijken wat de (on)mogelijkheden zijn voor een eventuele rondweg.	
23h	<p>Opmerking Mobiliteitsplan Zeeland, blz. 13, openbaar vervoer Kernnet Ellemeet, nu gaat de bus door Ellemeet en waarom niet via de Recreatieverdeelweg met een</p>	De route is tot stand gekomen in overleg tussen de gemeente Schouwen-Duiveland en Connexxion. De gemeente heeft een nadrukkelijke wens om de bus door het dorp te laten gaan en Connexxion kon daar mee	

	bushalte nabij de Kluif. Dit is sneller en veiliger voor iedereen. Scholieren moeten dan een klein stukje met de fiets via fietspad Kuijerdamseweg. In een stad moet je soms ook enkele km fietsen naar een busstation. dus dat kan het probleem niet zijn.	instemmen omdat dit in het voordeel is van het merendeel van de reizigers.	
23i	Opmerking Mobiliteitsplan Zeeland, blz. 16, 3.1 Realisatie Seine-Schelde-Verbinding. Wat heeft dit voor invloed op het Schelde Rijnkanaal cq Zoommeer ten Oosten van Tholen en de drukte op het vaarwater. Hierdoor bestaat de kans dat het een keer goed fout gaat door een ongeval met chemietanker.	Bij realisatie van de Seine-Scheldeverbinding zal voornamelijk het gebruik van de route Volkerak-Krammer-Kanaal door Zuid-Beveland-Terneuzen toenemen. De route via Volkerak - Schelde-Rijnkanaal blijft van belang als directe verbinding met het havengebied van Antwerpen.	
23j	Opmerking Mobiliteitsplan Zeeland, blz. 37, aanpak hoge snelheden Ik neem aan dat Oud Vossemeer hier ook in het onderzoek betrokken wordt.	Het project vanuit het ROVZ wordt uitgevoerd samen met de gemeente, bewoners en VVN. Voordat de pilot startte is een uitvraag gedaan welke gemeenten mee wilden doen. Daar is een keuze uit gemaakt (Terneuzen en Borsele). Wanneer de pilot afgerond is, kan iedere gemeente / bewonersgroep aan de slag met de kennis en materialen die reeds ontwikkeld zijn.	
23k	Opmerking Mobiliteitsplan Zeeland, blz. 40 Waterschappen, volgens mij is er maar 1 Waterschap in onze Provincie.	We onderschrijven uw zienswijze.	Wijzigen: "waterschappen" In: "waterschap" (pagina 40 van de Programma-uitwerking).
Zienswijze 24 (Rijkswaterstaat Zee & Delta)			
24a	Met waardering heb ik het Ontwerp van uw Mobiliteitsplan gelezen.	Wij nemen hiervan kennis.	
24b	U schrijft dat u bij de uitvoering van het plan wil samenwerken met andere overheden, iets wat ik van harte ondersteun. Nog weinig uitgewerkt is de toekomstige invloed van ICT, bijvoorbeeld in-car systemen, maar ik begrijp dat het op dit moment lastig is	Technologische ontwikkelingen op het gebied van verkeersmanagement in de vorm van zogeheten in-car systemen volgen wij nauwgezet. Daar waar mogelijk en nodig toetsen wij deze systemen op	

	om te anticiperen op deze ontwikkelingen. Ik stel voor om op dit gebied ook de samenwerking te zoeken.	toepassingsmogelijkheden binnen Zeeland. Uw uitnodiging op dat terrein samen te werken, nemen wij van harte aan.	
24c	Een opmerking wil ik nog plaatsen bij de logistieke landbouwroute die over de N57 stormvloedkering loopt. Zoals bekend is nog nooit landbouwverkeer over de stormvloedkering toegestaan en is er nu dan ook feitelijk geen landbouwroute. Het eventueel wel mogelijk maken van landbouwverkeer zal mijn inziens altijd een zorgvuldige afweging vergen van nut en noodzaak, te nemen maatregelen, verkeersveiligheid en kosten en bekostiging. Indien gewenst, ben ik uiteraard bereid hierover nader te overleggen.	Het kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer is reeds in 2011 na overleg met alle relevante stakeholders tot stand gekomen. Op basis hiervan zijn 45 prioritaire knelpunten benoemd. Zowel de Oosterscheldekering als de Zeelandbrug maken daar onderdeel van uit. Overleg met de sector heeft aangetoond dat er (een toenemende) behoefte is deze route te mogen gebruiken. Wij zijn daarom blij dat er bij u de bereidheid is over dit probleem te overleggen en hier onderzoek naar te doen.	