

Mobiliteitsvisie Zeeland 2028

Samen op weg naar kwaliteit



In deze Mobiliteitsvisie 2028 staan de ambities van de provincie Zeeland op het gebied van mobiliteit, verkeer en vervoer in de periode tot 2028.

De Mobiliteitsvisie is onderdeel van het Mobiliteitsplan Zeeland.

Inhoudsopgave

Schets van Zeeland: op weg naar 2040!	2
1. Inleiding	5
2. Ambities: samen op weg naar kwaliteit	7
3. Sterke Netwerken	9
3.1 Ambitie 2028	9
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	15
6. Wonen en Leven	17
6.1 Inleiding op Wonen en Leven	17
6.2 Ambitie 2028	17
7. Tot slot	19

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 zee-armen 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*.

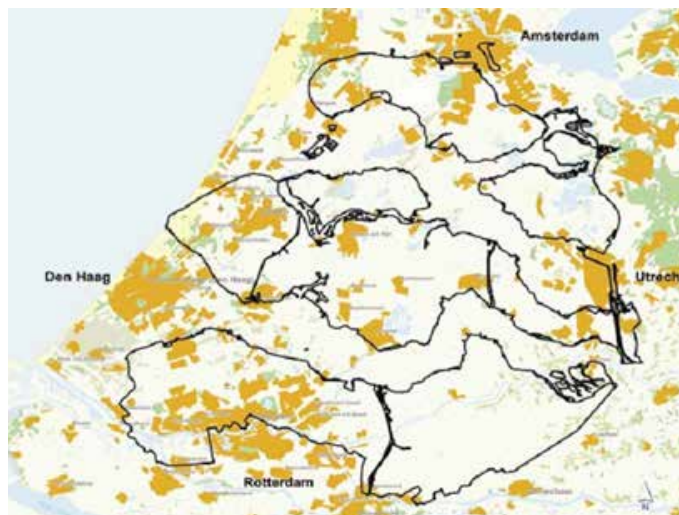


Wat Zeeland vooral onderscheidt van het omliggende stedelijk gebied is het landelijke karakter. Openheid, grootschalige polders, verspreid liggende natuurgebieden, vruchtbare kleigronden met veel landbouw, wonen in dorpen en het landelijk gebied: het zijn allemaal factoren die het waardevolle karakter 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 wijdevertakt 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 marktverwachting.



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



voedingsbodembodem 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.

Zeeuwse ontwikkelingen en cijfers

over mensen, verkeer en economie

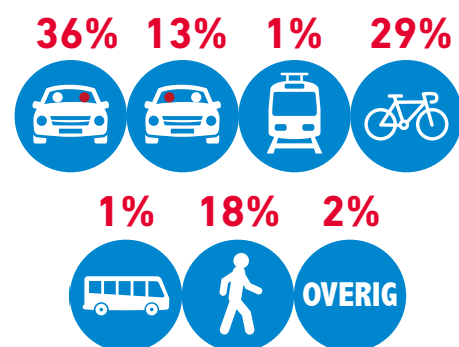
Gemiddelde afstand vanaf **thuis** naar dichtstbijzijnde **ziekenhuis** of **school** **2014:**



Ziekenhuis (incl. poli)
Zeeland **7 km**
Nederland **4,7 km**

School voortgezet onderwijs
Zeeland **5,2 km**
Nederland **2,4 km**

Hoe verplaatsen wij ons dagelijks in 2014?



Zeeuwse wegen



Het Waterschap Scheldestromen, Rijkswaterstaat en de Provincie Zeeland beheren in totaal:

4043 kilometer wegen

Per beheerder is dit:

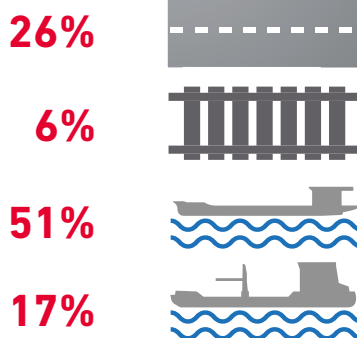
3515 km Waterschap Scheldestromen

148 km Rijkswaterstaat

380 km Provincie Zeeland

Goederenvervoer Zeeuwse havens

Vervoerswijze goederen van zeeschip naar eindbestemming in 2014:



Arbeidsplaatsen in Zeeland die binnen 30 minuten met de auto te bereiken zijn concentreren zich langs de **A58**.



Hoe hard **groeien of krimpen** wij?

Bevolkingsontwikkeling 2014-2040:



0-14 jaar	-9%
15-29 jaar	-16%
30-59 jaar	-17%
60-79 jaar	+10%
80+ jaar	+104%



Fietsen in Zeeland

Het fietsverkeer op **werkdagen** in 2015 ten opzichte van 2011 **5,3 %** ↑

Het **recreatieve** fietsverkeer in 2015 ten opzichte van 2011 **4,2 %** ↑

Hoe **druk** is het op de Zeeuwse wegen in 2015?



Aantal voertuigen op werkdagen:
N57 op de Stormvloedkering
jaargemiddelde **7.592**
zomergemiddelde **11.602**
N59 tussen Zierikzee en Bruinisse
jaargemiddelde **15.536**
zomergemiddelde **17.791**

A58 ter hoogte van **Middelburg**
jaargemiddelde **35.526**
zomergemiddelde **36.972**
A58 ter hoogte van de **Vlaketunnel**
jaargemiddelde **48.391**
zomergemiddelde **52.706**

Het **drukste punt** in Zeeland is de **A58** tussen **Goes** en **Heinkenszand**

Verkeersslachtoffers



2010: 30 doden
2011: 17 doden
2012: 15 doden
2013: 18 doden
2014: 31 doden
2015: 15 doden

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, 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).





08:13 Intercity 
Lelystad Centrum
...Bergen op Zoom, Roosendaal...
Stopt tot Roosendaal op tussengelegen stations.
08:43 Intercity Lelystad C.

Spoor
2



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 bestaan

de 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 auto-gebruik 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 infrastruc-



tuur 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 kaart 1. De wegen van het hoofdwegennet



Kaart 1: Hoofdwegennet in en rond Zeeland

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.

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 **landbouwroutenwerk** 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 stedennetwerk 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 verladere 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 vergroten. 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



HALTE TAXI-

REGIOTAXI
OOSTERSCHELDE
0113 - 74 50 50



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 'triomfeert'. 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 hier aan 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.

COLOFON

Uitgave

Provincie Zeeland

Fotografie

Ton Stanowicki

VVV Zeeland (foto Tuk Tuk)

Anda van Riet (foto Haltetaxi)

Bezoekadres

Provinciehuis, Abdij 6

4331 BK Middelburg

Contact

provincie@zeeland.nl

Vastgesteld door Provinciale Staten op 15 juli 2016

