



# BOUWSTEEN voor de Zeeuwse Omgevingsvisie 2021

Hoofdonderwerp: **Transport en infrastructuur**

Opstellers: Experts van Veiligheidsregio Zeeland en Provincie Zeeland

Meedenkers: Experts van Gemeente Vlissingen, RWS, Bouwend Nederland, NSP, Gemeente Terneuzen

Inhoud bouwsteen overgenomen uit andere visie: Mobiliteitsvisie Zeeland 2028 (deels)

(NB Vanwege openbare publicatie zijn hier alleen de namen van de organisaties genoemd, niet de namen van de experts)

Keuzes/dilemma's signaleren en overlaten aan ambtelijke en bestuurlijke integratiegroep.

## Huidige situatie

### Samenvatting van actuele situatie van het onderwerp in cijfers, tekst en kaartbeelden.

Overzicht bestaand hoofdnetwerk infrastructuur in Zeeland:

1. Hoofdwegen personen- en vrachtverkeer
  - Rijksweg A58
  - N57/N59 (Dammenroute)
  - N62/N61 (Sloeweg/Tractaatweg)
  - A256/N256 (Midden Zeeland route)
  - N289 (Oude Rijksweg parallel aan A58, uitwijkroute voor calamiteiten A58)
  - N255 (Oost westweg op Noord-Beveland)
  - N290 (Terneuzen – grens Kapellebrug in Zeeuws-Vlaanderen)
  - N253 (Schoondijke – grens Sluis in Zeeuws-Vlaanderen)
2. Vaarwegen
  - Westerschelde
  - Kanaal door Walcheren
  - Kanaal Terneuzen – Gent (Sluis bij Terneuzen in realisatie).
  - Kanaal door Zuid-Beveland
  - Oosterschelde en Volkerak
  - Schelde – Rijnverbinding
3. Railwegen
  - Zeeuwse Lijn, Vlissingen-Oost met Sloelijn en Kanaalzone
4. Kabels en leidingen
  - Gevaarlijke stoffen door buisleidingen
  - Boven- en ondergrondse hoogspanningsverbindingen (150 kV en 380 kV)
5. Vliegvelden en luchtvaart
  - Vliegveld Midden Zeeland

Naast het hiervoor beschreven hoofdnetwerk infrastructuur in Zeeland sluiten er een aantal hoofdwegen aan op de provincie die tevens relevant zijn binnen dit netwerk. Dat zijn de Rijkswegen A4, A15, A17, en de Vlaamse wegen A11, Expressweg E34 en R4. Daarnaast zijn er relevante vaarwegen, zoals Hollands Diep, Dordtsche Kil, Oude Maas (verbinding met haven Rotterdam). Ook het spoor richting West-Brabant en verder naar de Randstad is een relevante verbinding.

Bronnen:

1. Mobiliteitsvisie Zeeland 2028, Mobiliteitsprogramma Zeeland 2016 – 2019
2. Structuurvisie Buisleidingen 2012 – 2035
3. [www.risicokaart.nl](http://www.risicokaart.nl)
4. Tennet, hoogspanningsnet.
5. Verkeersstromenkaart provincie Zeeland, 2018 (intensiteiten motorvoertuigbewegingen per etmaal over hoofdwegen en diverse overige wegen).
6. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), 2012
7. Nationale Omgevingsvisie (NOVI), nog vast te stellen.

|   |  |
|---|--|
| <p>Bestaande ambities en beleidsdoelen binnen transport en hoofdinfrastructuur voor de provincie zijn verwoord in de Mobiliteitsvisie Zeeland 2028. De algemene ambities uit deze visie zijn:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sterke netwerken: een bereikbaar, veilig en leefbaar Zeeland door middel van een snel en betrouwbaar hoofdnetwerk over de weg (personen- en vrachtverkeer) en per openbaar vervoer. Programma's zijn: wegcategoriseringsplan, kwaliteitsnet goederenvervoer, kwaliteitsnet landbouwverkeer, utilitair fietsnetwerk.</li> <li>2. Bedrijvigheid: optimaal faciliteren van vervoersstromen goederen naar Vlissingen-Oost en Kanaalzone via water, spoor, weg en buisleidingen. Ook de grootschalige bedrijventerreinen en grote dragende kernen dienen gefaciliteerd te worden in hun vervoersstromen van goederen.</li> <li>3. Recreatie en toerisme (beleven): goede verbindingen van/naar de dag- of verblijfsrecreatie en tijdens verblijf recreanten in Zeeland. Ambitie om auto minder te gebruiken als primair vervoermiddel tijdens verblijf. Autoluwe gebieden ontwikkelen en nieuwe vervoersconcepten.</li> <li>4. Bereikbaarheid van voorzieningen: bepalend voor de leefbaarheid van kleinere kernen. Knooppunten en ketenmobiliteit als oplossing.</li> </ol>   |  |
| <p><b>Trends &amp; Ontwikkelingen</b></p> <p>Welke algemene ontwikkelingen zijn van belang voor dit onderwerp en waarom?<br/> <i>Voorbeelden van grote ontwikkelingen:</i><br/> <i>Bevolkingsontwikkeling (vergrijzing, toename eenpersoons huishoudens)</i><br/> <i>Energie (afname gebruik fossiele energie, meer duurzame energie en energiebesparing)</i><br/> <i>Klimaat (extreme neerslag en droogte, zeespiegelstijging, verandering soorten planten en dieren)</i><br/> <i>Technologie (informatietechnologie, robotisering, biotechnologie, nanotechnologie)</i><br/> <i>Economie (toename toerisme, schaarste grondstoffen, voedsel en water)</i><br/> <i>Sociaal (wereldwijd toename welvaart, politieke instabiliteit, toename gevoel van onveiligheid)</i></p> <p>Welke ontwikkelingen spelen daarnaast specifiek binnen dit onderwerp?</p> <p><u>Algemene trends en ontwikkelingen relevant voor transport en infrastructuur</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ontwikkelingen autonoom en elektrisch rijden. Vraagt mogelijk een andere inrichting van weginfrastructuur en een provincie dekkend systeem van laadpunten;</li> <li>- Ontwikkeling Mobility as a Service (Maas);</li> <li>- Corridor Rotterdam – Antwerpen (met name goederenvervoer);</li> <li>- Sociale/demografische ontwikkelingen kenmerkend voor de provincie (plattelandsvlucht jongeren, vergrijzing, individualisering, migratie van o.a. arbeidsmigranten).</li> </ul> <p><u>Specifieke trends en ontwikkelingen relevant voor transport en infrastructuur</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zeker tot 2030 toename verkeersbewegingen door autonome groei bevolking (echter niet overall in Zeeland), groei toerisme (met name kustgebieden en aantrekkelijke achterlandgebieden), groei woon-werkverkeer (toename reisafstand van/naar werklocaties).</li> <li>- Toename verkeersbewegingen op A58 die zullen leiden tot structurele congestieknelpunten. Onder andere knooppunt bij Markiezaat (A58/A4) gaat een dergelijk structureel knelpunt worden.</li> <li>- Het hoofdnet elektriciteit (150 kV en 380 kV) is momenteel niet toegerust op de opgave rondom energietransitie;</li> <li>- Toename van vervoer gevaarlijke stoffen over weg, spoor en vaarwegen;</li> <li>- Transport waterstof vraagt om nieuwe normen op het gebied van veiligheid;</li> <li>- Kwetsbaarheid ontsluiting bij grootschalige evacuatie (bijvoorbeeld ramp kerncentrale, natuurbrand, grootschalige overstroming).</li> <li>- Tussen 2030 en 2050 mogelijk stagnatie verkeersbewegingen door uitrol mogelijkheden smart mobility, 'home office', deelauto's, autonoom rijden, etc.</li> </ul> | <p>Bronnen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Verkenning mobiliteit 2030 Bouwend Nederland, 2019</li> <li>2. Visie North Seaport District, nog te verschijnen</li> <li>3. OV Toekomstbeeld 2040, 2016</li> <li>4. Ontwerpend onderzoek regionaal OV-knooppunt Terneuzen, 2018</li> <li>5. Schets Mobiliteit naar 2040: veilig, robuust en duurzaam, 2019</li> <li>6. Omgevingsplan Zeeland, 2018,</li> <li>7. Milieuprogramma Zeeland, 2018</li> <li>8. Schets mobiliteit naar 2040 (2019)</li> <li>9. Nationale Omgevingsvisie (NOVI), nog vast te stellen</li> <li>10. Werkplan Binnenvaart Corridor Rotterdam Antwerpen (2019)</li> <li>11. Langetermijnperspectief Toegankelijkheid (nog in ontwikkeling)</li> </ol> |

|  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Doorontwikkeling bedrijvigheid en modal shift Kanaalzone (Rail Gent – Terneuzen, fietssnelweg Zelzate – Terneuzen). Faciliteren binnen grensoverschrijdende samenwerking North Seaport District (NSPD).</li> <li>- Het goederenvervoer (inclusief transport gevaarlijke stoffen) door vrachtwagens neemt al jaren toe. Vrachtwagenparkeren dient gefaciliteerd te worden. Planvorming Central Gate ter hoogte van Vlissingen-Oost en mogelijk een locatie in Zeeuws-Vlaanderen. Planvorming versnelt mogelijk bij (harde) Brexit.</li> <li>- In Zeeland speelt al jaren de ontwikkeling dat er een trek is naar de stedelijke kernen vanuit de dorpen (plattelandsvlucht, vergrijzing) en daarmee ontstaat een verandering van de bevolkingsopbouw in de dorpen. Dit leidt tot blijvende toenemende druk op de bereikbaarheid en instandhouding van dorpse voorzieningen. Klassieke vorm van openbaar vervoer schiet te kort, vraag naar beschikbaarheid van flexibel en vraaggerichte vormen van (openbaar) vervoer.</li> <li>- Toenemende behoefte aan alternatieven vormen van transport vloeibare goederen (vloeistoffen/gassen) in plaats van traditionele vormen (transport over weg en trein).</li> <li>- Toenemende aandacht voor milieukwaliteit, leefbaarheid, duurzaamheid, circulariteit.</li> <li>- Het versterken van de modal shift door het (verder) clusteren en bundelen van goederenstromen op de binnenvaart, ook in relatie met partijen in Vlaanderen.</li> <li>- De ontwikkeling van de snelle fiets (bijvoorbeeld speedpedelec) vormt voor woon-werkverkeer op korte afstanden tot 15 kilometer een alternatief voor autoverkeer.</li> </ul>  |  |
| <p><b>Ambitie 2050</b></p> <p><b>Het droombeeld voor de situatie in 2050:</b></p> <p><u>Algemeen</u><br/> Vanuit de NOVI:<br/> Het mobiliteitssysteem (voor zowel personen als goederen) in, rondom en tussen de steden levert een goede bereikbaarheid op. Modaliteiten zijn onderling verknoopt en worden benut op hun specifieke kwaliteiten. Het stedelijk mobiliteitssysteem draagt bij aan een gezonde leefomgeving en een gezonde leefstijl. (NOVI, 2019: 93).</p> <p>Vertaald naar de Omgevingsvisie voor de provincie Zeeland:<br/> Een mobiliteitssysteem (voor zowel personen als goederen over de weg), waarbij de vijf steden (Middelburg, Vlissingen, Goes, Terneuzen en Zierikzee) goed bereikbaar zijn vanaf de hoofdwegen. Het onderliggende wegennet is hiermee verknoopt en biedt voor verschillende modaliteiten ruimte. De havens en industriegebieden zijn tevens multimodaal onderdeel van het mobiliteitssysteem. Buisleidingen verbinden industriële clusters, binnen en buiten de provincie. Een systeem van buisleidingen voor bijvoorbeeld het transport van koolstofdioxide en waterstof in de Kanaalzone en het Sloegebied draagt bij aan de ambities te komen tot een klimaatneutrale haven.</p> <p><u>Hoofdbeleidslijn hoofdwegen personen- en vrachtverkeer</u><br/> Het wegencategoriseringsplan zoals in 2016 vastgesteld is daadwerkelijk gerealiseerd. Verkeersfunctie en vormgeving van de hoofdwegen zijn met elkaar in lijn gebracht. De hoofdwegen, zoals de A58, N256, N57, N59, N61 en N62, hebben voldoende capaciteit om de op dat moment aanwezige intensiteiten te vervoeren. De hoofdwegen zijn optimaal ingericht volgens de dan geldende normen voor wegontwerp (bijvoorbeeld Duurzaam Veilig). Voor het vrachtverkeer wordt voorzien dat de hoofdwegen onderdeel uitmaken van een multimodale transportcorridor, waarbij een duurzame verdeling heeft plaatsgevonden tussen de weg en andere vormen van transport (vaarwegen, goederentrein, buisleidingen). Door de aanleg van snelfietsroutes kan een alternatief worden geboden om autogebruik van woon-werkverkeer te verminderen. Aantrekkelijke routes moeten de forens verleiden.</p> <p><u>Hoofdbeleidslijn vaarwegen</u></p> |  |

De vaarwegen in de provincie Zeeland zijn geschikt voor binnenvaartschepen (container- en duwvaart) van minstens 4.500 ton. Hiermee vormen de Zeeuwse vaarwegen een onderdeel van de verbinding Rotterdam – Parijs (Ten-T netwerken Rijn – Alpen / Noordzee – Middenlandse Zee). Van belang binnen deze verbinding is de realisatie van de verbinding Schelde – Seine (Canal Seine-Nord). Ook wordt ingezet op het vergroten van de benuttingsgraad van schepen, bijvoorbeeld door het benutten van de bestaande marktplaats voor binnenvaartvrachten.

Gezien de ontwikkelingen van de Antwerpse haven wordt ingezet op het verder optimaliseren van de vaarweg Westerschelde ten behoeve van de duurzame ontwikkeling van de Scheldehavens. Methode kan zijn het nemen van verkeersmanagementmaatregelen, zoals corridorgerichte bediening en begeleiding (Beter Benutten). Eventuele fysieke aanpassingen in de Westerschelde worden afgewogen langs de driehoek natuurlijkheid, veiligheid en toegankelijkheid. Dit geldt overigens ook voor alle andere infrastructuur in Nederland. De Zeeuwse vaarwegen vormen een belangrijke schakel van de Goederencorridor Noord-Zuid en Westerschelde-Noordzee.

#### Hoofdbeleidslijn railwegen

De bestaande railwegen worden uitgebreid om tussen Zeeland en aangrenzende provincies een multimodale transportcorridor te faciliteren en duurzaam te laten groeien. Projecten die de uitbreiding van railwegen vorm kunnen geven zijn:

- Rail Gent – Terneuzen voor goederenvervoer en mogelijk personenvervoer (op basis van haalbare businesscase). Reeds in het MIRT geagendeerd en verdiepende studies vinden momenteel plaats.
- VEZA-spoorlijn voor goederenvervoer tussen Sloegebied en de haven van Antwerpen (op basis van haalbare businesscase). Opnieuw agenderen in het MIRT.

Bestaande railwegen kunnen toename transport gevaarlijke stoffen niet verwerken zonder belangrijke gevaarstelling en forse investeringen (bijvoorbeeld sanering kwetsbare objecten). Ingezet wordt om opties te verkennen voor het veiliger maken van railinfrastructuur door stedelijk gebied op het traject Sloedam en Bergen op Zoom.

#### Hoofdbeleidslijn elektriciteit

Binnen de provincie is het hoofdnetwerk op orde. Door verduurzaming van de industrie (energietransitie) ontstaat wel een verzwaring van het elektriciteitsnet, met name via hoogspanning van 150 kV en 380 kV verbindingen. Dit zal een continue aandachtspunt vormen. Zeeland zal fungeren als stopcontact voor offshore windmolenparken.

#### Hoofdbeleidslijn buisleidingen

In het havengebied van North Sea Port is voorzien in een buisleidingnetwerk, dat tussen bedrijven vloeistoffen en gassen uitwisselt (circulair/klimaat). Ook zal het buisleidingnetwerk vanuit het havengebied aansluiten op buiten de provincie gelegen industriële clusters.

#### Hoofdbeleidslijn vliegvelden en luchtvaart

Faciliteren verbinding tussen vliegveld Midden Zeeland en offshore windmolenparken. Helikopters en vliegtuigen niet onnodig over stedelijk gebied laten vliegen.

#### **Wat is er anders dan nu en wat is gelijk gebleven?**

Infrastructuur is laagdynamisch van aard. Grote kans dat het hoofdnetwerk van (vaar- en spoor)wegen in grote lijnen ongewijzigd is. Het gebruik zal door technologische ontwikkelingen wellicht anders zijn.

#### **Is de ambitie voor heel Zeeland gelijk, of zijn er verschillen?**

Ambities richten zich op multimodale ontsluiting van industrie- en verstedelijkte gebieden. Randvoorwaarden formuleren ten aanzien van leefbaarheid, milieu, gewenste drukte, etc. De plattelandsgebieden blijven aangesloten op het hoofdnetwerk via het onderliggend wegennet behouden hierdoor hun waardevolle karakters (agrarische economie, toerisme,

kleinschaligheid, natuur, etc.). Het onderliggend wegennet is betrouwbaar en veilig (Duurzaam Veilig ingericht) via het categorieprincipe van erftoegangswegen naar gebiedsontsluitingwegen en/of stroomwegen.

**Wat is het effect van de hiervoor beschreven trends en ontwikkelingen op deze ambitie?**

Faciliteren van trends en ontwikkelingen. Eerder voorsorteren in plaats van reageren.

**Tussendoel voor 2030**

**Wat is het beoogde tussenresultaat in 2030?**

Realisatie sterke netwerken hoofdwegen

In het mobiliteitsprogramma 2016-2019 staat beschreven dat in 2028 de provincie beschikt over een betrouwbaar netwerk van hoofdwegen, waarbij een inrichting van deze wegen heeft plaatsgevonden conform de ideale variant van het Basiskennmerken Wegontwerp (CROW). Ook hebben er investeringen plaatsgevonden op het gebied van mobiliteitsmanagement ten behoeve van gedragsverandering, autonoom rijden en modal shift van personenvervoer (toeristische mobiliteit). Enkele snelfietsroutes zijn inmiddels aangelegd, bijvoorbeeld de route tussen Terneuzen en de grens bij Zelzate. Doel is om het autogebruik van woon-werkverkeer via de (snelle) fiets een volwaardig alternatief te bieden.

Een nog op te stellen nieuw uitvoeringsprogramma voor de periode 2020 – 2024 zal dit ook weer als uitgangspunt nemen.

Een uitloop voorbij 2030 voor realisatie van een betrouwbaar netwerk is reëel gezien de complexiteit die gepaard gaat rondom plan- en besluitvorming infrastructurele projecten en de beschikbare middelen. Diverse projecten voor de hoofdwegen die in 2030 mogelijk aan de orde zijn:

1. N290 opgewaardeerd, als volwaardige gebiedsontsluitingsweg in het oosten van Zeeuws-Vlaanderen;
2. Aansluiting N62 op R4 (richting Gent). In de provincie Oost-Vlaanderen is de R4 opgewaardeerd, waardoor een volledige verbinding tussen Zeeland en Gent ontstaat.
3. Deltaweg N256 opgewaardeerd naar 2x2 tussen Goes en Wilhelminadorp.

Seine - Scheldeverbinding

Vanuit de Europese Unie is, aan de hand van een in juni 2019 in werking getreden Implementing Act, het doel gesteld om in 2030 de verbinding Seine – Schelde gereed te hebben als onderdeel van het moderne vaarwegennetwerk. De realisatie van de nieuwe zeesluis bij Terneuzen draagt bij aan een verbeterde binnenvaartverbinding naar Vlaanderen en het noorden van Frankrijk tot aan Parijs.

Snellere treinverbinding naar de Randstad, Noord-Brabant en Vlaanderen

Een snelle intercityverbinding over de Zeeuwse Lijn met enkel een stop op stations die tevens zijn ingericht als mobiliteitshub. Een mobiliteitshub kenmerkt zich door hoogwaardige kwaliteit van de openbare ruimte en verblijfskwaliteit en biedt ruimte voor diverse vormen van mobiliteit.

### Ontwikkeling goederenvervoer Gent – Terneuzen

De concrete realisatie van een spoorverbinding vindt plaats. Aandacht voor tracékeuze in relatie tot externe veiligheid (passagiers vs. vervoer gevaarlijke stoffen).

#### Veiligheid

Benoemen diverse scenario's met veiligheidsrisico als gevolg van geomorfologische en fysieke inrichting provincie:

1. Overstroming vanuit zee;
2. Ramp met kerncentrales Doel en Borsele;
3. Griep пандemie;
4. Risico's gerelateerd aan transportactiviteiten;
5. Externe veiligheidsscenario's (vervoer gevaarlijke stoffen over weg, spoor en water);
6. Ontwrichting samenleving via bijvoorbeeld terrorisme/cybercrime/verstoring telecommunicatie.

#### **Is een wijziging van het beleid nodig om dit doel te bereiken?**

Continuering van bestaande visies en opzetten van concrete programma's. De huidige provinciale mobiliteitsvisie 2028 beschrijft bijvoorbeeld de ambities.

#### **Welke opties zijn er om dit resultaat te behalen?**

Investeringsprogramma wegen volledig benutten.  
Uitvoeringsprogramma rondom slimme mobiliteit opstellen.

#### **Welke optie heeft de voorkeur en waarom?**

N.v.t.

### **Uitvoering**

#### **Welke partijen zijn nodig om de voorkeursoptie te realiseren en welke instrumenten kunnen daarvoor worden ingezet?**

Betrokken partijen: Rijk, gemeenten, waterschap, provincie en bedrijfsleven. Financiële instrumenten zijn nodig.

### **Raakvlak met andere onderwerpen**

#### **Welke onderwerpen uit andere bouwstenen zijn nauw verweven met dit onderwerp? Wat is het effect van de voorkeursoptie op deze andere onderwerpen?**

Grensoverschrijdende samenwerking (project RGT, VEZA, North Seaport District).

Relatie onderwerpen met andere bouwstenen

- Bouwsteen bereikbaarheid (gebiedstafel stedelijk gebied)
- Bouwsteen milieu en geluid (gebiedstafel havens en industriegebieden)
- Bouwsteen natuur en landschap (gebiedstafel landelijk gebied)