



RAPPORT DEFINITIEF

Toekomstbeeld bereikbaarheid Zeeland

In opdracht van Speciaal Adviseur Compensatie Marinierskazerne

21 april 2020 | Versie 1.0





Samenvatting

Deze Quick Scan vormt input voor de opdracht van de Speciaal Adviseur Compensatie Marinierskazerne en brengt in beeld welke maatregelen voor bereikbaarheid bijdragen aan het versterken van de sociaaleconomische structuur en aantrekkelijkheid van Zeeland en Vlissingen. De focus ligt daarbij op collectief vervoer (OV) en goederenvervoer (als onderdeel van de multimodale verbinding North Sea Port). Op basis van de beschikbare informatie (bureauonderzoek en interviews) en met behulp van een beoordelingskader zijn de kosten en sociaaleconomische effecten geanalyseerd. Conclusie is dat er een samenhangend pakket aan mobiliteitsmaatregelen nodig is om een sociaaleconomische structuurversterking in Zeeland te realiseren. Belangrijke drager is het verbeteren van de kwaliteit van de (openbaar vervoer) verbindingen tussen Zeeland en de nabijgelegen stedelijke netwerken; de metropoolregio Rotterdam/Den Haag, Breda, Gent en Antwerpen. Wil je in Zeeland andere voorzieningen realiseren met een hoogstedelijke kwaliteit, nu de marinierskazerne er niet komt, dan is een frequente OV-verbinding die qua snelheid op z'n minst kan concurreren met de auto de nummer één randvoorwaarde. Daar hoort een goede kwaliteit van de belangrijkste stationslocaties bij. Tegelijkertijd zal moeten worden geïnvesteerd in een goed regionaal en lokaal mobiliteitssysteem om de economische verbinding en leefbaarheid te versterken. Zo kan er een optimaal deur-tot-deur systeem ontstaan, dat snelle hoofdverbindingen (de 'backbone') combineert met goede overstapmogelijkheden op andere modaliteiten en lokaal maatwerk. Tot slot hoort bij een havenindustriële complex van wereldformaat het hebben van goede, multimodale achterlandverbindingen. Ook hier liggen er kansen als het gaat om slimme en duurzame innovaties.

Onderstaande actieagenda 2030 geeft uitwerking aan een stapsgewijze sociaaleconomische structuurversterking in lijn met het hierboven geschetste maatregelenpakket. Het is een opstap naar een toekomstige Zeeuwse mobiliteitsstrategie.

Het samenhangend pakket aan bereikbaarheidsmaatregelen voor personen en goederen, waarmee de sociaaleconomische structuur kan worden versterkt bestaat uit drie acties.

Actie 1: Een snellere en robuustere verbinding tussen Zeeland en de omliggende economische regio's

Doel: een betere bereikbaarheid tussen woon-, werk- en studeerlocaties en in mindere mate van en naar toeristische trekpleisters door het versterken van de oost-west en noord-zuidstructuur, in combinatie met investeringen in de stationslocaties Vlissingen en Goes.

Actie 2: Een robuuste en fijnmazige verbinding binnen Zeeland

Doel: een kwaliteitsimpuls in het regionale en lokale mobiliteitssysteem door een combinatie van een 1) stedelijk bovenlokaal netwerk in Zeeland en 2) fijnmaziger lokaal systeem van slimme mobiliteitsoplossingen tussen de kleinere kernen en diverse voorzieningen (in het hoogseizoen ook de toeristische trekpleisters). In combinatie met actie 1 is dit gericht op een optimale invulling van een deur-tot-deur systeem, waarbij snelle hoofdverbindingen worden gecombineerd met innovatieve flexibele mobiliteitsoplossingen tot in de kleine kernen.

Actie 3: Een betere spoorverbinding tussen het havenindustriële complex en het achterland

Doel: versterken concurrentiepositie havenindustriële complex door het realiseren van een efficiëntere verbinding met het achterland via het goederenspoor.



Inhoudsopgave

| | |
|--|----|
| 1. Inleiding | 4 |
| 2. Zeeland: Land in Verbinding | 5 |
| 3. Opgaven voor versterking sociaaleconomische structuur | 9 |
| 4. 2030: Zeeland heeft de bereikbaarheidskansen verzilverd | 10 |
| 5. Actieagenda mobiliteit 2030: van visie naar handelen | 12 |



1. Inleiding

Aanleiding

Op 14 februari jl. bevestigde vicepremier Hugo de Jonge dat het kabinet enerzijds “voornemens” is de marinierskazerne Doorn niet te verplaatsen naar Vlissingen, en aan de andere kant wil werken aan compensatie voor Zeeland. Onder verantwoordelijkheid van minister Knops is speciaal adviseur Bernard Wientjes aangesteld om een compensatiepakket samen te stellen dat Zeeland en Vlissingen genoegdoening biedt. Het compensatiepakket dient eind mei a.s. gereed te zijn. In opdracht van het kabinet, de provincie Zeeland, de gemeente Vlissingen en het waterschap Scheldestromen, wordt langs drie sporen aan dit compensatiepakket voor Vlissingen en Zeeland gewerkt¹:

1. Schade gerelateerd aan de kazerne en het voorgenomen kabinetsbesluit om de kazerne niet in Vlissingen te plaatsen.
2. Pakket aan concrete maatregelen waarmee de sociaaleconomische structuur in Zeeland en Vlissingen kan worden versterkt, vergelijkbaar in effect met de komst van de mariniers (o.a. mensen/gezinnen die zouden komen, economische spin-off, ozb).
3. De mogelijkheden om het beeld van het vestigingsklimaat in Zeeland te versterken.

Eén van de onderdelen voor spoor 2 is het verbeteren van de bereikbaarheid van Zeeland. Dit document levert hier input voor en brengt in beeld welke bereikbaarheidsmaatregelen bijdragen aan het versterken van de sociaaleconomische structuur en aantrekkelijkheid van Zeeland en Vlissingen. Gelet op eerdere investeringen in de weg en het water ligt de focus op collectief vervoer (OV) en spoorgoederenvervoer (in relatie tot North Sea Port).

Opbouw van het document

Om het hierboven beschreven doel te realiseren, biedt dit rapport de volgende componenten:

- Een kenschets van Zeeland en het Zeeuwse mobiliteitssysteem.
- De vraagstukken in Zeeland voor bereikbaarheid in relatie tot de beoogde sociaaleconomische structuurversterking en verbetering van de aantrekkelijkheid van Zeeland en Vlissingen (de opgaven).
- Een visie op het toekomstige mobiliteitssysteem van Zeeland, aansluitend op bovengenoemde focus.
- Een uitwerking van die visie in maatregelen, gebruik makend van een beoordelingskader met een duiding van kosten, effecten en fasering. Deze duiding is op onderdelen kwalitatief en/of gebaseerd op expert judgement.
- In de bijlagen per onderzochte maatregel één factsheet met daarin opgenomen voor welke opgave de maatregel een oplossing is en hoe de maatregel scoort op het beoordelingskader.

Dit document is in twee weken tot stand gekomen en betreft een Quick Scan.

Voor de onafhankelijke en feitelijke gegevensverzameling over de huidige situatie, opgaven en ambities is een bureaustudie uitgevoerd (bijlage 2). Tevens zijn interviews gehouden met de direct betrokkenen, om hun beelden op te halen van de mobiliteitsontwikkelingen in Zeeland, hun visie op de opgaven en oplossingen en hun verwachtingen bij het Toekomstbeeld Bereikbaarheid Zeeland (bijlage 3). Gezamenlijk is gezocht naar scherpste en ruimte voor vernieuwing. De visie bouwt daarmee zo goed als mogelijk voort op bestaande ambities, kaders en afspraken.

Op twee momenten heeft afstemming plaatsgevonden met een begeleidingsgroep vanuit de opdrachtgever en heeft een (intern) expertteam in de rol van 'critical friend' gereflecteerd op de (tussen)resultaten.

¹ Uit 'Opdracht verkenning compensatiepakket Vlissingen/Zeeland i.r.t. Marinierskazerne'



2. Zeeland: Land in Verbinding

Zeeland is een Land in Zee. Een delta, waarin land en zee een nauwe wisselwerking hebben. Zeeland is strategisch gelegen aan diep vaarwater tussen de Randstad, Noord-Brabant en Vlaanderen en beschikt met de havens in Vlissingen en Terneuzen over een sterk zeehavencomplex met goede achterlandverbindingen. De economische kracht van Zeeland is daarmee verbonden en ligt in de sectoren toerisme en recreatie, deltatechnologie, havens en de daaraan gerelateerde industrie en logistiek, energie en voedsel (landbouw en visserij).

Ruimtelijke kwaliteit vormt de basis voor een sterke economie, een leefbare regio en een goed vestigingsklimaat. De natuurlijke ligging met karakteristieke steden en dorpen, een kronkelende kustlijn, grootschalige polders en veel natuur is uniek. Tegelijkertijd brengt deze ligging ook unieke opgaven met zich mee. Zeeland voelt 'ver weg'. De delta is een uitgebreid gebied met een beperkt aantal oeververbindingen. De eilandenstructuur vormt extra barrières tussen de regio's binnen Zeeland. Het betekent vaker omrijden via bruggen, dijken en door tunnels, en daardoor langere reistijden.

Werken, wonen en recreëren

De totale beroepsbevolking in Zeeland bestaat, zo blijkt uit een notitie over de Zeeuwse arbeidsmarkt, uit 197.000 personen. Zeeland heeft een krappe arbeidsmarkt en met 2,4% het laagste werkloosheidspercentage van Nederland. Er zijn op dit moment zo'n 6.000 openstaande vacatures.

De werkgelegenheid concentreert zich voor een belangrijk deel in de steden Vlissingen, Middelburg, Goes en Terneuzen, op de grootschalige bedrijventerreinen en in de havengebieden. De Oost-Vlaamse en de Zeeuwse economie wortelt grotendeels in en rond de havens, met langs de kust een grote toeristische sector. North Sea Port is in toegevoegde waarde het derde havengebied van Europa en behoort tot de grote chemische clusters in Noordwest Europa. Voor industriële bedrijven vormt de directe toegang tot diep vaarwater een belangrijke aantrekkingskracht. Datzelfde geldt voor goede, multimodale verbindingen naar het achterland. De afgelopen jaren zijn zowel in Nederland als in Vlaanderen investeringen gedaan die de achterlandverbindingen versterken; in de N62, de R4, de Westerscheldetunnel, de Sluiskiltunnel en met de aanleg van een grotere zeesluis bij Terneuzen. De spoorverbindingen zijn daarbij achtergebleven. Een andere grote economische sector is die van toerisme en vrije tijd. Bijna 10% van de werkgelegenheid in Zeeland is verbonden met deze sector. De toeristische trekpleisters zijn 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 (Goes, Middelburg, Terneuzen en Vlissingen) en in een aantal recreatieve kernen (zoals Sluis, Zierikzee en Hulst). In de zomermaanden komen veel toeristen naar Zeeland. Het merendeel komt met de auto; met bijna 11 miljoen overnachtingen per jaar hebben zij een behoorlijk aandeel in de regionale mobiliteit. In die periode kan de reistijd op de piekmomenten tussen Zeeland en bijvoorbeeld Rotterdam sterk toenemen.

Uit de bevolkingsprognose 2019 van de provincie Zeeland blijkt dat het aantal inwoners de komende jaren licht stijgt van nu circa 380.000 naar bijna 400.000 in 2040. In de leeftijdscategorie tussen de 15 en 60 jaar daalt het aantal inwoners naar verwachting met 15.000. De leefbaarheid in Zeeland staat door vergrijzing en ontgroening onder druk. De bevolkingsdichtheid is (met uitzondering van de zomermaanden) laag. Ongeveer een derde van de inwoners woont in een van de vier grotere steden. Bijna de helft van de inwoners woont in dorpen tot 5.000 inwoners. Zorg, onderwijs, sport, cultuur en werk spelen een belangrijke rol in het sociale leven van de bewoners en zijn daarmee bepalend voor de leefbaarheid van Zeeland. Die voorzieningen concentreren zich, en bevinden zich voor een deel ook buiten de provincie, waardoor de reistijden groot zijn.



Zo loopt de reistijd tussen bijvoorbeeld een school en huis met het openbaar vervoer soms op tot zo'n anderhalf uur. Jongeren trekken hierdoor naar de grote steden. Zeeland werkt samen met de omliggende regio's aan een versterking van de kennis- en onderwijsmogelijkheden.

Kenschets Zeeland nader ingezoomd: verschil in oriëntatie

De verschillende regio's in Zeeland hebben ieder hun eigen kenmerken, kwaliteiten en oriëntatie naar gebieden buiten de provincie. Daarmee verschillen ook de opgaven en kansen.

Het noorden van Zeeland

Het noordelijk deel van Zeeland, het eiland Schouwen-Duiveland en de regio Tholen, telt zo'n 60.000 inwoners. Het is een natuur- en waterrijk eiland en er is een focus op duurzaamheid, watermanagement en klimaatadaptatie. Dit deel van Zeeland heeft een hoog agrarisch landschap met een sterke toeristische sector. Het gebied is georiënteerd op Zuid-Holland (met name Rotterdam) en de Randstad en is met het eiland Tholen aangehaakt aan West-Brabant.

Het midden van Zeeland

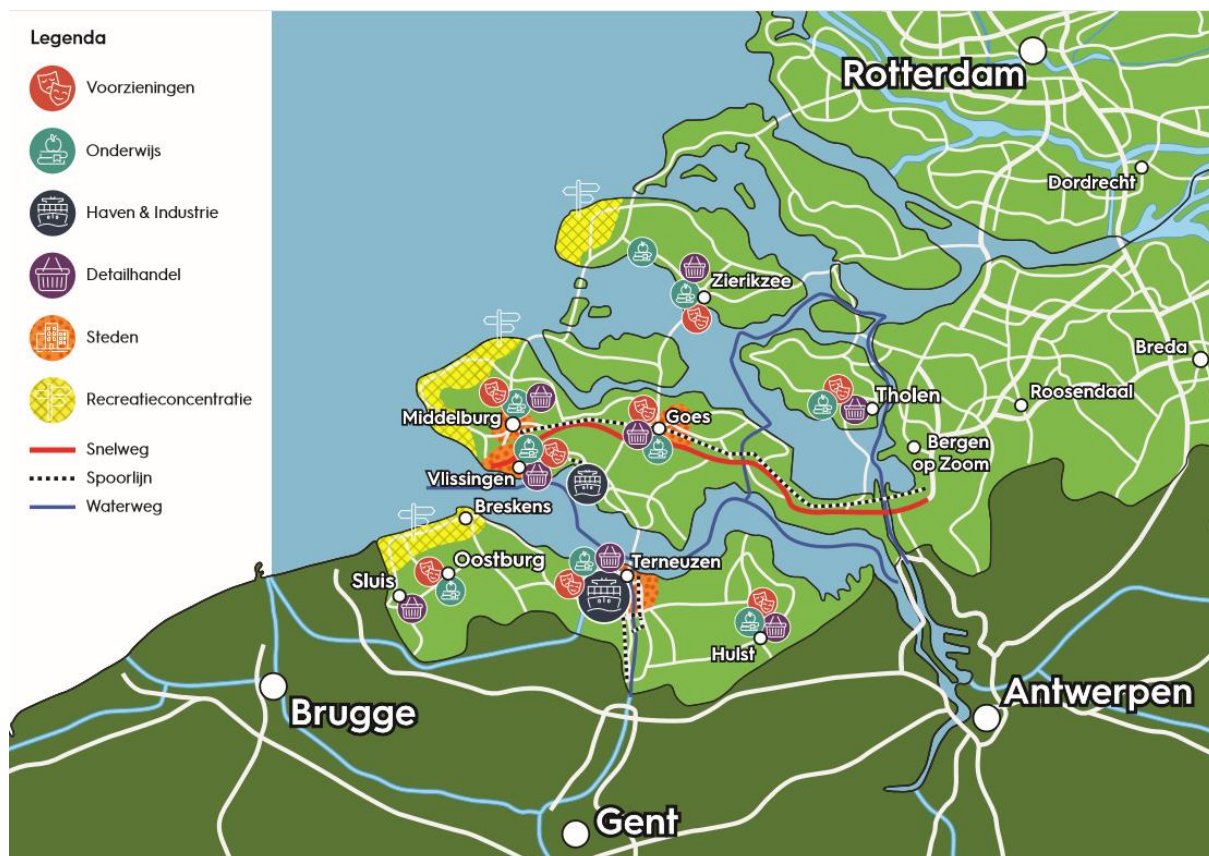
In het hart van Zeeland bevinden zich de delen Walcheren en de Bevelanden. Met de steden Vlissingen, Middelburg en Goes is dit het dichtstbevolkte gebied van Zeeland met circa 220.000 inwoners. Het gebied is met dit stedennetwerk en de haven van Vlissingen economisch sterk. Het heeft een uitgestrekt natuurlandschap en is daarmee in trek bij toeristen uit bijvoorbeeld Duitsland. Via de A58 en de IC-verbinding tussen Vlissingen en Roosendaal is er de verbinding naar Brabant en de Randstad.

Het zuiden van Zeeland

Zeeuws-Vlaanderen is het zuidelijk deel van Zeeland en telt circa 106.000 inwoners. Het grenst aan Vlaanderen, waardoor Antwerpen, Gent en Brugge dichtbij zijn. Het sluiscomplex bij Terneuzen is de toegangspoort naar de havens van Terneuzen en Gent en zorgt voor een scheepvaartverbinding tussen Nederland, België en Frankrijk. Het centrale deel met Terneuzen kent de hoogste werkzame beroepsbevolking van Zeeland. Zeeuws-Vlaanderen is door de brede Westerschelde met de auto vanuit Nederland alleen via de Westerscheldetunnel (tol) of over land via België te bereiken. Met de uitgestrekte kustlijn met 700 km dijken is het deel in trek bij (Belgische) toeristen. Het havencluster Gent-Terneuzen blijft groeien en weet grote bedrijven aan zich te binden.



Figuur 1 laat in één oogopslag de locatie zien van huidige sociaaleconomische structuur, zoals kernen, voorzieningen, industrie, onderwijs en recreatie.



Figuur 1. Locatie kernen, voorzieningen, industrie, onderwijs en recreatie in Zeeland.

Bereikbaarheid

Het autogebruik en -bezit is vergeleken met andere provincies relatief hoog. De auto is bij veel Zeeuwen een noodzakelijk vervoermiddel. Het wegennetwerk kent geen grote capaciteitsknelpunten, uitgezonderd de files op de A58 en de N256 tijdens het toeristische hoogseizoen en bij stremming van de A58. De kwaliteit van het openbaar vervoer laat echter te wensen over. Zeeland is per spoor te bereiken met een intercity van Rotterdam via Roosendaal naar Vlissingen. De afstand tussen Rotterdam en Vlissingen is circa 130 km. Daar doet de trein met circa 1 uur en 47 minuten zo'n 20 minuten langer over dan de auto. Ter vergelijking: tussen Rotterdam en Eindhoven, een vergelijkbare afstand duurt de treinreis 1 uur en 6 minuten. Deze trein maakt tussen Rotterdam en Roosendaal 2 tussenstops, tussen Roosendaal en Vlissingen zijn dat er 9. Op doordeweekse dagen rijdt er in de spits 2x per dag een extra IC die 6 van de 9 tussenliggende stations overslaat. De spitstrein doet er 1 uur en 27 minuten over. Met Vlaanderen is er alleen een directe spoorverbinding voor goederen. Ook hier is sprake van lange reistijden en/of lage frequenties met het openbaar vervoer.



Onderstaande tabel laat zien dat de reistijden met het openbaar vervoer tussen de grotere steden in Zeeland en de economische kerngebieden daaromheen (Antwerpen, Gent, Breda en Rotterdam) beduidend langer zijn dan met de auto.

Tabel 1. Reistijd en afstand op relaties tussen Zeeland en nabijgelegen economische kerngebieden (auto: snelste tijd, buiten de spits, OV: snelste tijd, station-station, in de spits).

| Reistijd & afstand | Vlissingen - Antwerpen | Vlissingen - Breda | Vlissingen - Rotterdam | Goes via A58- Rotterdam | Vlissingen - Gent |
|--------------------|------------------------|--------------------|--|-------------------------|-------------------|
| Afstand | 90 km. | 101 km. | 130 km. | 106 km. | 70 km. |
| Auto | 66 min. | 69 min. | 93 min. | 75 min. | 66 min. |
| OV | 139 min. | 84 min. | 107 min 87 min (1x p/u in de spits) | 89 min. | 148 min. |

De basis van het openbaar vervoer in Zeeland is het kernnet, met buslijnen die de regio's en grote kernen onderling verbinden. Op de drukke momenten van de dag zijn er met name voor scholieren extra buslijnen. De huidige concessie eindigt eind 2024. Tussen Vlissingen en Breskens is de fietsvoet-veerdienst een belangrijke schakel in het OV-netwerk. Ook rijden er op werkdagen buurtbussen, kleinere bussen onder verantwoordelijkheid van lokale buurtbusverenigingen die worden bestuurd door vrijwilligers. In gebieden waar in het verleden een buslijn is verdwenen is er de haltetaxi. Deze sluit aan op de dienstregeling van de bus, en rijdt alleen als er een rit wordt aangevraagd.

Het openbaar vervoer is op de relaties van en naar Zuid-Oost Zeeuws-Vlaanderen en van en naar de toeristische trekpleisters aan de kusten langzamer dan de auto. Dit laat tabel 2 zien.

Tabel 2. Reistijd en afstand op relaties binnen Zeeland tussen Vlissingen tussen kernen, voorzieningen, industrie, onderwijs en recreatie (auto: snelste tijd, buiten de spits, OV: snelste tijd, station-station, in de spits).

| Reistijd & afstand | Vlissingen - Middelburg | Vlissingen - Goes | Vlissingen - Oostburg | Vlissingen - Hulst | Middelburg - Domburg | Middelburg - Zierikzee | Middelburg - Terneuzen |
|--------------------|-------------------------|-------------------|-----------------------|--------------------|----------------------|------------------------|------------------------|
| Afstand | 8 km | 30 km | 51 km | 60 km | 12 km | 42 km | 33 km |
| Auto | 13 min | 27 min | 57 min | 53 min | 15 min | 41 min | 33 min |
| OV | 8 min | 23 min | 52 min | 125 min | 30 min | 48 min | 34 min |

| Reistijd & afstand | Terneuzen - Hulst | Terneuzen - Oostburg | Vlissingen - Terneuzen | Terneuzen - Goes | Goes - Zierikzee | Goes - Burgh Haamstede |
|--------------------|-------------------|----------------------|------------------------|------------------|------------------|------------------------|
| Afstand | 22 km | 29 km | 36 km | 35 km | 24 km | 37 km |
| Auto | 26 min | 30 min | 32 min | 33 min | 28 min | 38 min |
| OV | 51 min | 37 min | 68 min | 34 min | 26 min | 63 min |



3. Opgaven voor versterking sociaaleconomische structuur

Zeeland staat voor de opgave de sociaaleconomische structuur verder te versterken; de leefbaarheid en de aantrekkelijkheid van de provincie te verbeteren en de economie te versterken. Om hiermee verdere vergrijzing en ontgroening te voorkomen en de kansen voor het versterken van de huidige economische clusters, zoals de chemische procesindustrie, het havenindustriële complex, het toerisme en de recreatie, te verzilveren. Deze clusters leveren een belangrijke bijdrage aan reizigers- en goederenstromen. Een goede bereikbaarheid is essentieel voor de beoogde structuurversterking, om de regio aantrekkelijk en vitaal te houden. Het is van belang Zeeland letterlijk 'dichterbij te halen'; door de bereikbaarheid binnen Zeeland én tussen Zeeland en de omliggende stedelijke regio's in Nederland en Vlaanderen te verbeteren, zowel voor mensen als bedrijven. Met een kwaliteit die aansluit op de kracht van Zeeland, bijdraagt aan de regionale en lokale economie én de sociale cohesie versterkt. Dat vraagt om een samenhangend pakket aan maatregelen. Wanneer dat pakket gecombineerd wordt met maatregelen voor kennisontwikkeling en onderwijs, innovatie én industrie en klimaat – waar in het kader van het compensatiepakket voor Zeeland ook naar wordt gekeken – zijn er kansen om de impact van de bereikbaarheidsmaatregelen te vergroten. Zo draagt een versterking van het mobiliteitssysteem bij aan een versterking van het kennis- en onderwijscluster en versterkt een efficiënter goederenvervoer de economische positie van het industriële cluster.

Uit de kenschets voor Zeeland komen de volgende bereikbaarheidsopgaven naar voren als het gaat om collectief vervoer (OV) en goederenvervoer (als onderdeel van de multimodale verbinding North Sea Port):

1. Een robuuste verbondenheid van Zeeland met stedelijke kernen in de Randstad, Noord-Brabant en Vlaanderen

De opgave is om de OV-verbindingen tussen het economische hart van Zeeland en de stedelijke kernen in de Randstad, Brabant en Vlaanderen sneller en robuuster te maken. Zodanig dat deze op z'n minst een reëel vervoersalternatief bieden, zowel in de Oost-West als in de Noord-Zuid relaties, van en naar de woon-, werk- en studeerlocaties buiten Zeeland. Ook voor het goederenvervoer dient het spoor op orde te zijn. Betrouwbare ontsluitingen en goede achterlandverbindingen zijn belangrijke vestigingsplaatsfactoren en cruciaal voor de sociaaleconomische ontwikkeling van Zeeland. Een krachtig netwerk bestaat overigens niet alleen uit verbindingen via het water, het spoor en het wegennet. Maar ook uit een uitstekende digitale, sociale en zakelijke verbondenheid met omliggende steden. Een versterking van het netwerk versterkt de sociaaleconomische structuur van Zeeland. Het is daarbij wel van belang het verbeteren van de bereikbaarheid samen te laten gaan met investeringen in ruimtelijke ontwikkeling, de economische concurrentiekracht en kennis- en onderwijsinfrastructuur in Zeeland.

2. Een robuuste verbondenheid binnen Zeeland

De opgave is om - rekening houdend met de kenmerken van het gebied, zoals een relatief lage bevolkingsdichtheid, natuurlijke barrières en grensgebied - de cohesie tussen de kernen te versterken. Hier liggen tevens kansen voor het toerisme. Dit kan door de ontwikkeling van een aantal knooppunten, vaste HOV-assen en door naast de bestaande vervoersvormen (bus, trein, boot) in te zetten op een samenspel van innovatieve technologische systemen; slimme en duurzame oplossingen. Oplossingen die bijdragen aan de ontwikkeling van een betrouwbaar, toegankelijk mobiliteitssysteem dat maatwerk biedt. Deze nieuwe oplossingen bieden ook kansen voor schonere mobiliteit, een belangrijk uitgangspunt in de recent verschenen regionale energiestrategie.

Het realiseren van deze opgaven vraagt om focus en lef: een inzet op concrete kansen voor nieuwe of verbeterde verbindingen én een fundamenteel andere manier van kijken naar mobiliteit dan hoe we dat tegenwoordig doen.



4. 2030: Zeeland heeft de bereikbaarheidskansen verzilverd

In 2030 is met een samenhangende aanpak gerealiseerd dat jongeren, werkgevers, toeristen en nieuwe bewoners de weg naar Zeeland weten te vinden. De sociaaleconomische structuurversterking is bereikt. De steden beschikken over goede voorzieningen, zoals aantrekkelijke kennis- en onderwijsinstellingen. De Zeeuwse kust is er één met allure en er is een florierend en duurzaam industrie- en havencluster. De economische centra in Zeeland beschikken over goede (collectieve/OV) verbindingen met de nabije stedelijke netwerken in Nederland. Mobiliteit in Zeeland is voor iedereen betaalbaar, toegankelijk en duurzaam. De Zeeuwse kernen zijn onderling goed verbonden via de weg, een uitgebreid (snel)fietsnetwerk en openbaar vervoer aangevuld met slimme en duurzame mobiliteitsdiensten die aansluiten op een aantal aantrekkelijke knooppunten. De logistieke hotspots van industrie, havens, detailhandel en agrifood zijn goed verbonden met het achterland via weg, water, buisleidingen en spoor. Er is een seamless transport mogelijk, waar de economie optimaal van profiteert. Ook zijn slimme en duurzame oplossingen geïntroduceerd.

Zeeland in verbinding met economische kerngebieden in de nabijheid

Er is een goede verbinding van woon-, werk- en studeerlocaties met de Randstad, Noord-Brabant en Vlaanderen. De reistijd per spoor van en naar deze economische kerngebieden is met 30 tot 45 minuten afgenomen. Er is een HOV-netwerk met frequente verbindingen naar zowel het Noorden, tussen de Eilanden en de Hoeksche Waard/Rotterdam, als het Zuiden, naar Gent, Antwerpen en Brussel. Het mobiliteitsnetwerk is geoptimaliseerd waardoor treinen (intercity's en sprinters), bussen en andere vormen van mobiliteit goed op elkaar aansluiten. Vlissingen en Goes zijn belangrijke knooppunten in het netwerk; reizigers kunnen daar snel en eenvoudig de overstap naar trein of HOV maken. Tegelijkertijd is de verblijfskwaliteit om en nabij deze stations toegenomen. Zeeland is mede hierdoor een aantrekkelijker locatie om te wonen en werken. Bestaande bedrijvigheid kan profiteren van de interactie met de andere stedelijke regio's. Zeeland is tevens een aantrekkelijker vestigingsplaats geworden voor economische activiteiten, kennis- en onderzoeksinstellingen en publieke en administratieve diensten. Deze nieuwe activiteiten, voorzieningen en functies dragen op hun beurt weer bij aan goed benut openbaar vervoer.

Het havenindustriële complex van de North Sea Port beschikt over goede multimodale verbindingen naar het achterland. De ontsluiting per spoor van het havengebied van Terneuzen van en naar het achterland is verbeterd en er is een efficiëntere, veiliger en snellere ontsluiting per spoor van en naar het achterland van het havengebied Vlissingen-Oost/Slogebied gerealiseerd. Ook deze investeringen hebben hun vruchten afgeworpen. De internationale concurrentiepositie van North Sea Port is door de betere achterlandverbindingen verder verbeterd. met de vestiging van nieuwe havenactiviteiten en de bijbehorende werkgelegenheid en economische groei tot gevolg. Tegelijkertijd hebben de investeringen geleid tot een vermindering van de CO₂-uitstoot.

De combinatie aan investeringen heeft ertoe bijgedragen dat de regio rond Vlissingen, Terneuzen én Gent zich heeft ontwikkeld tot één grensoverschrijdende economische regio.

Interne bereikbaarheid Zeeland geoptimaliseerd ten behoeve van economie en leefbaarheid

Zeeland beschikt over een goed regionaal mobiliteitsnetwerk dat de grotere Zeeuwse steden, voorzieningen en de havens onderling met elkaar verbindt. Dit stedelijk netwerk is op haar beurt goed aangesloten op een lokaal mobiliteitssysteem dat optimaal gebruik heeft gemaakt van de beschikbare technologische vernieuwingen om ook de inwoners van de kleinere kernen goed te bedienen. Hiermee is de sociale cohesie in Zeeland versterkt. De fiets, e-fiets, deelmobiliteit, sociale mobiliteit en innovatieve opties vullen het OV-systeem aan en hebben de relaties tussen dorpskernen, het stedelijk gebied en de havens versterkt.



De aanloop naar de nieuwe concessie in 2025 is benut om het mobiliteitsnetwerk te ontwerpen en om keuzes te maken in de modaliteiten die de hubs, grotere en kleinere kernen in de provincie bedienen. Het ruimtelijk-economisch beleid en mobiliteitsbeleid versterken elkaar.

Het innovatiecentrum mobiliteit in Vlissingen was de basis voor dit nieuwe mobiliteitssysteem. Het heeft zich ontwikkeld tot een Living Lab Zeeland dat inmiddels een voorbeeld is voor heel Nederland. Er zijn diverse innovatieve initiatieven gestart die tot een verdere opschaling hebben geleid, aansluitend op de kwaliteiten en opgaven van de provincie. Denk aan pilots voor autonoom transport van goederen en personen, slimme grensoverschrijdende concepten en nieuwe vormen van mobiliteit die passen bij de ruimtelijke kwaliteit, demografie en reizigersbehoeften binnen de provincie.

De verbeterde verbindingen van en naar economische kerngebieden buiten Zeeland, gecombineerd met een optimale interne bereikbaarheid, biedt in het voorjaar en de zomermaanden ook aan toeristen en bezoekers de mogelijkheid hun auto thuis te laten of eerder achter te laten en over te stappen op een divers mobiliteitsaanbod dat de toeristische trekpleisters in Zeeland en Vlaanderen met elkaar verbindt. Dit zorgt voor minder files op de weg in het hoogseizoen en heeft de aantrekkelijkheid van de regio vergroot.



5. Actieagenda mobiliteit 2030: van visie naar handelen

In de vorige hoofdstukken is te lezen welke opgaven Zeeland heeft op het gebied van bereikbaarheid en welk toekomstbeeld voor mobiliteit aansluit op die opgaven. Welke van de geanalyseerde maatregelen voegen dan het meeste toe aan de beoogde sociaaleconomische structuurversterking? En waar kunnen op de kortere termijn al stappen worden gezet?

De uitgevoerde Quick Scan leidt tot de conclusie dat er een samenhangend pakket aan mobiliteitsmaatregelen nodig is. Belangrijke drager van dit pakket is het verbeteren van de kwaliteit van de (openbaar vervoer) verbindingen tussen Zeeland en de nabijgelegen stedelijke netwerken: de metropoolregio Rotterdam/Den Haag, Breda, Gent en Antwerpen. Wil je in Zeeland andere voorzieningen realiseren met een hoogstedelijke kwaliteit, nu de marinierskazerne er niet komt, dan is een snelle en frequente OV-verbinding met de nabijgelegen stedelijke netwerken minstens zo snel als de auto de nummer één randvoorwaarde. Daar hoort een goede kwaliteit van de belangrijkste stationslocaties bij.

Tegelijkertijd zal moeten worden geïnvesteerd in een goed regionaal en lokaal mobiliteitssysteem om de economische verbinding en leefbaarheid te versterken. Dit kan door in te zetten op een kwaliteitsverbetering van de stationsomgeving en sterke HOV-assen als een sterke backbone met goede overstapmogelijkheden op innovatieve flexibele mobiliteitsoplossingen tot in de kleine kernen.

Tot slot hoort bij een havenindustriële complex van wereldformaat het hebben van goede, multimodale achterlandverbindingen. Hier liggen tevens kansen als het gaat om slimme en duurzame innovaties in de logistiek.

Onderstaande actieagenda 2030 geeft uitwerking aan een stapsgewijze sociaaleconomische structuurversterking in lijn met het hierboven geschetste maatregelenpakket. Het is een opstap naar een toekomstige Zeeuwse mobiliteitsstrategie.

Beoordeling effecten

Per maatregel is zo mogelijk aangegeven welke kosten ermee gemoeid zijn en welke reistijdbaten ertegenover staan. De kosten zijn gebaseerd op ramingen uit bureauonderzoek of betreffen grove inschattingen van de orde grootte. Bij de kosten is een onderscheid gemaakt tussen éénmalige investeringen, jaarlijks terugkerende kosten voor beheer en onderhoud en jaarlijks terugkerende kosten voor de exploitatie. Met sommige maatregelen zijn vooral éénmalige investeringskosten gemoeid, andere maatregelen betreffen vooral een verandering in de jaarlijkse exploitatiekosten.

Reistijdbaten zijn de baten voor de reiziger als gevolg van een reistijdverkortung. De reistijdbaten worden bepaald aan de hand van het aantal reizigers, de reistijdverkortung en de reistijdwaardering van reizigers. Voor de Oost-West verbinding met de trein is bijvoorbeeld uitgegaan van een reistijdvermindering van 15 minuten voor reizigers die van de stations van Vlissingen en Middelburg naar de Randstad of Brabant reizen. Voor reizigers die binnen Zeeland tussen de grote stations reizen, is een reistijdvoordeel van 5 minuten aangehouden. Voor de busreis Goes-Rotterdam is uitgegaan van een reistijdvermindering van 4 minuten per reiziger. De verwachte reistijdverkortung per reiziger wordt gewaardeerd met behulp van de zogeheten *value of time* (VOT). De value of time is de gemiddelde waarde van reistijdwinst van reizigers. Voor de trein ligt die op circa € 11 per uur en voor de bus gemiddeld op circa € 8 per uur.

Naast de kosten en reistijdbaten zijn de maatregelen ook op andere criteria beoordeeld. Waar er kwantitatieve informatie beschikbaar was, is deze gebruikt. In andere gevallen zijn de maatregelen gerangschikt op basis van 'expert judgement'. Zie ook bijlage 1: beoordeling van de maatregelen.



Een samenhangend pakket aan bereikbaarheidsmaatregelen voor personen en goederen, waarmee de sociaaleconomische structuur kan worden versterkt.

Actie 1: Een snellere en robuustere verbinding tussen Zeeland en de omliggende economische regio's

Doel: een betere bereikbaarheid tussen belangrijke woon-, werk- en studeerlocaties door het versterken van zowel de Oost-West als de Noord-Zuidstructuur, in combinatie met investeringen in de stationslocaties Vlissingen en Goes.

a) Oost-West-structuur

Een eerste stap is het doorvoeren van een versnelling van de IC-verbinding tussen Vlissingen en de Randstad/Noord-Brabant, met minder stops binnen Zeeland. De huidige intercity, die tussen Roosendaal en Vlissingen meerdere tussengelegen stations aandoet, behouden als sprinterproduct voor de regionale verbinding. Een tweede stap is een robuustere IC-verbinding (frequentieverhoging en mogelijk ook verdere versnelling) realiseren. Concreet:

- Op de korte termijn (2020-2024) 1x p/u een extra IC-verbinding tussen Rotterdam en Vlissingen toevoegen (deze rijdt nu alleen in de spits). Dit lijkt zonder aanvullende investeringen in de infrastructuur mogelijk.
- Op de middellange termijn (2025-2030) een uitbreiding van de IC-verbinding naar 2x p/u met behoud van het huidige sprinterproduct. Dit vraagt om een aanvullende inzet van materieel en personeel en mogelijk ook een aantal infrastructurele investeringen. Daarnaast lijken er kansen te zijn voor het verder terugbrengen van de reistijden met 30-45 minuten, bijvoorbeeld door in combinatie met keuzes in de dienstregeling in te zetten op een goede overstap in Roosendaal naar Antwerpen en in Breda de verbinding met de internationale trein te maken. Met name bij die laatste zal het gaan om grootschaligere infrastructuur investeringen.

Sociaaleconomische effecten:

- Direct effect van het toevoegen van de intercity is dat er op korte termijn een reistijdwinst van 15-20 minuten voor reizigers op/tussen de IC-stations ontstaat. Het aantal in- en uitstappers op deze IC-stations is relatief hoog in vergelijking met de tussengelegen stations. De jaarlijkse reistijdbaten zijn € 1 - 3 miljoen voor reizigers (op werkdagen) tussen de Zeeuwse economische centra. De jaarlijkse reistijdbaten voor reizigers (op werkdagen) naar de economische centra buiten Zeeland is € 5 - 8 miljoen.
- Er zijn ook indirect economisch effecten. Door de kortere reistijden naar de Randstad en Noord-Brabant, neemt de aantrekkelijkheid van de Zeeuwse steden toe voor bedrijven en organisaties, met name voor Vlissingen en Middelburg. De relaties met de omliggende stedelijke regio's zijn makkelijker te onderhouden. Dit brengt potentieel economische groei en aantrekkende werkgelegenheid met zich mee. De mogelijkheid voor kennisuitwisseling tussen bedrijven die door deze verbinding ontstaat, kan uiteindelijk leiden tot een hogere productiviteit. Ook voor het toerisme kan de verbeterde bereikbaarheid van de Zeeuwse steden een positieve impuls hebben.
- Zeeland wordt daarnaast een aantrekkelijker vestigingsplaats voor bedrijven, omdat het aantal gekwalificeerde werknemers dat binnen een acceptabele OV-reistijd woont, stijgt. De omvang van de beroepsbevolking die Vlissingen en Middelburg binnen 1 uur kan bereiken, neemt met de versnelde intercity bijvoorbeeld toe met circa 100.000 personen. Binnen 1,5 uur is dat potentieel 200.000 - 350.000. Dat geldt ook andersom: voor de Zeeuwen komen meer banen met een acceptabele reistijd binnen bereik.
- Een aantrekkelijke reis met de trein en minder reistijd kunnen zorgen voor een modal-shift van reizigers van de auto naar de trein. Daardoor dalen de emissies en neemt de gezondheid, veiligheid en welzijn toe.

Kosten:

- De eerste stap, 1x p/u een extra IC-verbinding, lijkt zonder infrastructurele aanpassingen mogelijk. Door het aanpassen van de dienstregeling, extra treinen en ritten nemen de kosten voor de exploitatie toe. Op basis van expert judgement zijn die kosten voor exploitatie ingeschat op jaarlijks naar schatting € 2 - 4 miljoen.



- Voor de tweede stap, een frequentieverhoging van de intercity naar 2x p/u, zijn naast additionele kosten voor de inzet van personeel en materieel ook investeringen in de infrastructuur nodig. Op basis van expert judgement komt een voorzichtige inschatting van de extra exploitatiekosten voor een frequentieverhoging van de IC naar 2x p/u uit op een jaarlijks bedrag van € 5 - 7 miljoen. De exacte omvang van de investeringskosten en bijbehorende beheer- en onderhoudskosten zijn nog niet bekend. Dit zal door de betrokken partijen nader moeten worden onderzocht. Dat geldt ook voor de kosten van eventuele verdere versnellingen.

b) Noord-Zuid-structuur

Omdat een treinverbinding in de Noord-Zuidrichting om forse investeringen vraagt, lijkt een HOV-verbinding op deze relatie voor de hand te liggen. De realisatie van een HOV-verbinding in combinatie met een stationsontwikkeling in Vlissingen en Goes (zie punt c) zorgt voor een betere connectiviteit tussen Zeeland, Rotterdam en Vlaanderen.

Concreet gaat het om de volgende aanpassingen:

- Op de korte termijn (2020-2024) het realiseren van een rechtstreekse en frequente HOV-verbinding van Goes naar Rotterdam en van Terneuzen naar Gent (deze verbinding is er nu alleen in het weekend en de zomer). De verbinding tussen Terneuzen en Gent kan een opmaat zijn naar het op de lange termijn uitbreiden van Rail Gent Terneuzen met personenvervoer (zie onder actie 3).
- Op middellange termijn (2025-2030) een verdere versnelling van de HOV-verbinding door de aanleg van een (wisselstrook) busbaan vanuit Goes tot aan afslag Noord Beveland/Kortgene.

Sociaaleconomische effecten:

- Net als bij de verbetering van de Oost-West verbinding ontstaan ook hier directe effecten in de vorm van reistijdwinsten. Op de huidige lijn bevindt zich een aantal tussengelegen haltes waar soms ook een overstap noodzakelijk is. Het wegnemen van een deel van deze stops brengt reistijdbaten met zich mee voor reizigers tussen de economische centra. De jaarlijkse reistijdbaten (op werkdagen) van reizigers tussen Goes en Rotterdam zijn circa € 0,1 miljoen. De reistijdbaten (op werkdagen) voor de verbinding tussen Terneuzen en Gent zijn op dit moment onbekend
- Naast de directe economische effecten brengt de verbeterde verbinding ook indirecte economische effecten teweeg. Het verbeteren van de bereikbaarheid leidt tot kortere reistijden in de regio en daarmee tot lagere kosten voor mobiliteit. Deze lagere kosten kunnen zich doorvertalen naar bijvoorbeeld een verbeterde kennisontwikkeling (spill-overs), de mogelijkheid tot het werven van werknemers in een groter gebied en een toenemende productiviteit. De indirecte economische effecten zijn beperkter in omvang dan bij de Oost-West verbinding, omdat het om relatief beperkte aantallen reizigers zal gaan ten opzichte van de trein.
- Een aantrekkelijke reis met HOV en een grotere bereikbaarheid kunnen zorgen voor een modal-shift van reizigers van de auto naar HOV. Daardoor dalen de emissies en neemt de gezondheid en veiligheid toe.

Kosten:

De aanlegkosten van de HOV-verbinding zijn naar verwachting beperkt door de reeds aanwezige bushaltes en stations. Voor het rijden van deze verbinding is extra inzet van materieel en personeel nodig, waardoor de exploitatiekosten toenemen. Voor de verbinding tussen Goes en Rotterdam worden deze geschat op ruim € 1 miljoen extra per jaar. De verdere verbetering van het HOV tussen Gent en Rotterdam brengt ook hogere exploitatiekosten met zich mee. Een voorzichtige inschatting komt uit op circa € 2 miljoen extra per jaar. Dit is dan inclusief de op dat moment al bestaande verbinding tussen Goes en Rotterdam. De kosteninschattingen betreffen expert judgements.



c) Stationsomgevingen Vlissingen en Goes

Bij een verbeterde kwaliteit van de verbindingen tussen de Zeeuwse steden en nabijgelegen economische kerngebieden hoort een bepaalde kwaliteit van het stationsgebied. Er liggen plannen om in de stationsomgevingen van Vlissingen en Goes te investeren in het gebruiksvriendelijker en comfortabeler wisselen tussen bestaande (trein, ferry, bus, fiets, taxi en zonnetrein) en nieuwe transportvormen. Met deelmobiliteit en aanvullende voorzieningen (facilitaire voorzieningen, WiFi, oplaadpunten, pakketophaalpunten, en andere experimenten) wordt geïnvesteerd in de aantrekkelijkheid en levendigheid van de knooppunten. Naast een betere bereikbaarheid wordt ook ingezet op een verbetering van het vestigingsklimaat. In Vlissingen is hiervoor een traject met diverse stakeholders in gang gezet dat onder meer leidt tot de ontwikkeling van een mobiliteitshub en een betere verbinding vanuit en naar de Kenniswerf en Walcheren. In Goes gaat het met name om het vergroten van de fietscapaciteit en het creëren van ruimte voor deelmobiliteit en nieuwe mobiliteitsmogelijkheden.

Sociaaleconomische effecten:

- Het versterken van de knooppunten kan de reistijden verbeteren, door het beter op elkaar afstemmen van de verschillende modaliteiten. De functies van de stationsgebieden in Vlissingen en Goes verschillen van elkaar, waardoor het effect in beide steden op andere reizigers zal neerslaan. Naar verwachting is het effect in Vlissingen iets groter op de reizigers die tussen de economische centra en richting de Randstad reizen. Het effect in Goes zal naar verwachting groter zijn voor reizigers tussen de kleinere kernen en regionale centra.
- Daarnaast zorgt een verbetering van de knooppunten voor een positief effect op welzijn. Enerzijds vanwege een hoger comfort tijdens de reis, anderzijds vanwege het creëren van meer reismogelijkheden van en naar de omliggende (kleine) kernen. Denk hierbij aan concepten als deelauto's, deelfietsen en andere opkomende vervoersmodaliteiten. De kleinere kernen blijven hierdoor bereikbaar, en aantrekkelijk als woonomgeving voor alle sociale- en leeftijdscategorieën. Op termijn blijft hierdoor meer draagvlak voor de voorzieningen bestaan, een positief indirect effect op de kwaliteit van leven in deze kernen.
- Het aanpassen van de stationsomgevingen vraagt ruimte, daarom is het ruimtebeslag negatief beoordeeld.

Kosten:

Nog niet alle plannen zijn volledig uitgewerkt. De plannen voor het stationsgebied van Vlissingen bevatten al enkele concrete maatregelen en kostenposten. De realisatie en de doorontwikkeling van het stationsgebied in Vlissingen kost naar verwachting € 5 - 15 miljoen. Met het onderhoud zal jaarlijks € 0,4 - 0,6 miljoen gemoeid zijn. Dit zijn inschattingen op basis van expert judgement. Voor de aanleg- en onderhoudskosten van het verbeterde stationsgebied in Goes is nader onderzoek nodig.

Status van de maatregelen

Een versnelling van de OV-verbindingen tussen Zeeland en de Randstad staat al jaren op de agenda van de gesprekken tussen Rijk en regio. Meest recent in het kader van het Landelijk OV Toekomstbeeld 2040². Er zijn geen concrete afspraken over deze verbindingen gemaakt. Zo zijn de genoemde maatregelen niet opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT).

Overwegingen

Een snellere en robuustere verbinding tussen Zeeland en Randstad lijkt op breed draagvlak te kunnen rekenen. Deze verbinding voldoet nu niet aan wat er minimaal aan kwaliteit van bereikbaarheid verwacht mag worden voor een

² In het document 'Contouren OV Toekomstbeeld 2040' staat: "Voor Zuid-Nederland zetten we in op het versnellen van de verbindingen vanuit Zeeland met de Randstad. De internationale bereikbaarheid wordt versterkt via knooppunten als Breda."



leefbaar en aantrekkelijk gebied. Indien er alleen vanuit de gebruikelijke reizigersaantallen en vervoerwaarde wordt geredeneerd, zal de OV-bereikbaarheid van en naar Zeeland niet veranderen.

Bezien zal moeten op welke wijze meerjarige garanties kunnen worden gegeven aan de vervoerders over de dekking van de exploitatiekosten. Voor de Oost-West spoorverbinding zullen voor de korte termijn specifieke afspraken nodig zijn met de NS. Voor de periode vanaf 2025 is naast een afzonderlijke regeling ook het vastleggen van afspraken in de nieuwe concessie voor het Hoofdrailnet een optie. Voor de Noord-Zuidverbinding zullen er op korte termijn afspraken nodig zijn met Connexxion. Voor de periode vanaf 2025 zullen er afspraken in het kader van de nieuwe concessie van de provincie Zeeland moeten worden vastgelegd.

Deze kwaliteitsverbeteringen in zowel de Oost-West als de Noord-Zuid verbinding bieden kansen voor een verdere optimalisatie van een deur-tot-deursysteem dat snelle hoofdverbindingen combineert met en goed aan laat sluiten op flexibele mobiliteitsoplossingen tot in de kleine kernen. Zowel op de korte als de langere termijn. Daarvoor zullen de concessieverlener en vervoerders in nauwe afstemming tot nadere afspraken moeten komen.

Het verdient de aanbeveling dat Zeeland tegelijkertijd inzet op flankerend beleid om de impuls die met de bereikbaarheidsmaatregelen kan worden bereikt optimaal te verzilveren, en zoveel mogelijk 'vervoerwaarde' te stimuleren (bijvoorbeeld met ruimtelijk beleid, door het realiseren van woon-/werklocaties nabij de spoorverbinding) en door betere voeding op de spoorverbinding (relatie met knooppuntontwikkeling).

Actie 2: Een robuuste en fijnmazige verbinding binnen Zeeland

Doel: Een kwaliteitsimpuls in het regionale en lokale mobiliteitssysteem door een combinatie van een 1) stedelijk bovenlokaal netwerk in Zeeland en 2) fijnmaziger lokaal systeem van slimme mobiliteitsoplossingen tussen de kleinere kernen en diverse voorzieningen (in het hoogseizoen ook de toeristische trekpleisters). In combinatie met actie 1 is dit gericht op een optimale invulling van een deur-tot-deur mobiliteitssysteem.

Stapsgewijze aanpak:

- Het Innovatiecentrum Mobiliteit op Walcheren (Vlissingen, in samenwerking met onderwijsinstellingen) ontwikkelen tot Living Lab voor heel Zeeland. Dit Living Lab Zeeland tot en met 2024 inzetten voor de ontwikkeling van proeftuinen en pilots voor slimme en duurzame mobiliteitsoplossingen die aansluiten op de Zeeuwse identiteit en tevens een voorbeeld kunnen zijn voor heel Nederland. Een voorbeeld kan zijn het door innovaties verbinden van specifieke doelgroepen met de Zeeuwse kernen, op kortere termijn door het combineren van doelgroepenvervoer en OV en op langere termijn door autonoom rijdende voertuigen.
- Parallel hieraan een apart programma ontwikkelen - gebruik makend van de leerervaringen van het Living Lab Zeeland - voor een totaal nieuw mobiliteitsconcept dat gericht is op het realiseren van een goed verbonden stedelijk netwerk in Zeeland waar de kleinere kernen en in het hoogseizoen ook de toeristische centra goed op aansluiten. Een optimale invulling van het deur-tot-deurmodel.
- Vanaf 2025, wanneer de nieuwe concessie voor de provincie Zeeland ingaat, de transitie naar een nieuw en innovatief mobiliteitssysteem invulling geven.

Sociaaleconomische effecten:

- Het verbeteren van de bereikbaarheid van kleine kernen binnen Zeeland komt terug in verschillende plannen, maar is nog niet concreet uitgewerkt. Plannen over het aantal busverbindingen en reizigers zijn nog niet voorhanden. Een verbetering van het fijnmazige mobiliteitsnetwerk zal bijdragen aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van Zeeland. De verbindingen binnen Zeeland zijn van groot belang voor de leefbaarheid van de kleine kernen en hebben een belangrijke functie voor onderwijs- en kennisinstellingen. Door deze



verbindingen te versterken, blijven de kleine kernen aantrekkelijk voor alle inwoners. Daarom wordt deze maatregel positief beoordeeld voor de bereikbaarheid tussen kleine kernen en regionale centra.

- Het verbeteren van de bereikbaarheid van de kennis en onderwijsinstellingen zorgt ervoor dat meer Zeeuwse jongeren deze instellingen goed kunnen bereiken, waardoor er meer kennis binnen de provincie blijft, wat positief uitpakt voor de arbeidsmarkt en de economie. Ook de kennisontwikkeling behorende bij het Living Lab Zeeland kan een impuls zijn voor de economie en werkgelegenheid van Zeeland. Beide dragen in positieve zin bij aan de indirecte economische effecten.
- Met name de fijnmazige slimme mobiliteit en het verbinden van de kleine kernen met de regionale centra zorgen voor een positief effect op het welzijn.

Kosten:

Deze maatregelen zullen de nodige kosten met zich meebrengen. Van de mobiliteitsmaatregelen zijn nog geen concrete plannen uitgewerkt. Hier zijn dus ook nog geen kostenramingen van beschikbaar. Om succesvol te kunnen experimenteren met innovatieve diensten, extra diensten voor de onderwijsinstellingen te kunnen ontwikkelen en een kwaliteitsimpuls te realiseren in het mobiliteitssysteem zijn extra middelen benodigd. Inschatting is dat voor de ondersteuning van het Living Lab Zeeland in het realiseren van die impuls een budget of fonds van minimaal € 5 miljoen op jaarbasis nodig is over een periode van 10 jaar. Dit is een inschatting op basis van expert judgement en komt overeen met een toename van circa 10% van de publieke mobiliteitsbudgetten in de provincie Zeeland.

Status van de maatregelen

Er zijn nog geen concrete plannen beschikbaar. Wel worden er in diverse documenten allerlei kansen benoemd.

Overwegingen

Ook binnen Zeeland is een robuuste kwaliteitsverbetering in het collectief vervoer/OV nodig. Vanaf 2025 gaat een nieuwe concessie in. Dit biedt de kans om de komende jaren tot een nieuw ontwerp voor een mobiliteitssysteem te komen. Dat vraagt om een aantal keuzes; het 'bestaande' zal niet behouden kunnen blijven en biedt onvoldoende kwaliteit. Een mobiliteitssysteem dat inzet op een sterke 'backbone' met goede overstapmogelijkheden op andere modaliteiten ligt voor de hand. Hiervan zijn diverse voorbeelden in andere regio's, zoals Limburg. Zo'n model zorgt voor een betere regionale integratie van de verschillende vormen van publiek vervoer. Dit kan worden gerealiseerd door buslijnen vanuit een aantal steden het spoor te laten voeden (intercity's en een sprinterachtige dienst), in combinatie met een fijnmaziger lokaal systeem van slimme mobiliteitsoplossingen tussen de kleinere kernen en diverse voorzieningen (in het hoogseizoen ook de toeristische trekpleisters).

Voor innovatieve, slimme en duurzame mobiliteitsoplossingen kan een fonds worden ingericht, met een aantal criteria op basis waarvan middelen vrij kunnen komen en ook hoe de resultaten worden gemonitord. Het verdient de aanbeveling het Living Lab Zeeland te focussen op multidisciplinaire mobiliteitsoplossingen die maatwerk kunnen bieden, aansluitend op datgene wat Zeeland uniek maakt. Hier zou een koppeling kunnen worden gelegd naar pilots en projecten rondom smart logistics en autonoom vervoer in Vlissingen-Oost. Vlissingen/Walcheren zou daarmee een innovatiecentrum voor heel Zeeland kunnen worden voor pilots met nieuwe vervoersvormen. Er zijn ook kansen voor slimme en duurzame innovaties in de logistiek.

In gesprekken zijn onder meer de volgende unieke kwaliteiten voor Zeeland en kansen voor slimme en duurzame mobiliteitsoplossingen genoemd:

- o Grensgebied en toerisme: ticketing concepten, slimme laadpleinen etc.
- o Vergrijzing: combi OV/zorg-gerelateerd vervoer, eventueel te combineren met voorzieningen, zoals pakketdiensten.



- Dunbevolkt en uitgestrekt gebied: deelsystemen en ook hier een combinatie van functies.
- Havenindustriële complex: autonome havenlogistieke processen (opslag, overslag, verwerking en transport) en de ontwikkeling en toepassing van deelconcepten (kades, warehouses, overslagequipment en transportcapaciteit).

Actie 3: Een betere spoorverbinding tussen het havenindustriële complex en het achterland

Doel: versterken van de concurrentiepositie van het havenindustriële complex door het realiseren van de verbinding met het achterland via goederenspoorverbindingen.

De capaciteit van de spoorinfrastructuur in de kanaalzone Gent-Terneuzen loopt tegen de grenzen aan. Tevens is de lay-out niet optimaal, waardoor met name bedrijven aan de Oostzijde van het kanaal te maken hebben met lange rijtijden (en dus hoge kosten) en onbetrouwbaarheid. Treinen moeten via de Sluiskilbrug (die regelmatig gesloten is, door toenemend scheepverkeer neemt dit verder toe) naar de Westkant, tevens moeten ze eerst 'kopmaken' wat veel tijd kost. Voor het verbeteren van deze verbinding, Rail Gent Terneuzen, zijn concrete maatregelen in beeld. Tussen Vlissingen en Antwerpen en verder richting zuidelijk gelegen bestemmingen ontbreekt het aan een rechtstreekse verbinding, waardoor de rijtijd tussen Vlissingen en Antwerpen, door omwegen en kopmaken, een te lage (commerciële) snelheid oplevert. De VEZA-boog kan hier een oplossing in bieden en is tevens van belang met het oog op veiligheid (vervoer gevaarlijke stoffen in Brabant).

Concreet gaat het hier om:

- Realisatie van Rail Gent Terneuzen: op basis van een MKBA en verschillende afwegingscriteria is de combinatie van oplossingsalternatieven A1, A3 en A4 het meest kansrijk geacht. Dit betreft de noordelijke aansluiting Zandeken en de uitbreiding van de bundel Zandeken (A1), een Zuid-Oostboog bij de Sluiskilbrug (A3) en de spoorverbinding tussen Axel en Zelzate (A4).
- Realisatie van de VEZA-boog: de basisvariant bestaat uit een tracé aan de Westzijde van de A4, waarbij het spoor met een boog aftakt richting de Zeeuwse lijn. In België sluit het spoor aan op spoorlijn 11. Het tracé wordt niet voorzien van een bovenleiding en wordt enkelsporig aangelegd. Er worden twee wachsporen voorzien en er zijn geen overwegen.

Sociaaleconomische effecten:

- Het realiseren van een uitgebreidere en/of nieuwe spoorverbinding zorgen voor afnemende transporttijden voor het goederenvervoer en dus een positief effect op de transportkosten. Dat verbetert ook de concurrentiepositie van North Sea Port, waarmee nieuwe economische activiteiten kunnen worden aangetrokken. De transportbaten van Rail Gent Terneuzen zijn € 7 - 10 miljoen per jaar.³ De transportbaten van de VEZA-boog liggen tussen de € 5 - 6 miljoen euro per jaar.⁴
- De indirecte effecten van beide spoortrajecten worden geraamd op 10-15% van de jaarlijkse baten. Voor Rail Gent Terneuzen zijn de indirecte effecten circa € 0,7 - 1 miljoen per jaar.⁵ Voor de VEZA-boog is dit circa € 0,5 - 0,6 miljoen per jaar.⁶
- Het effect op gezondheid en veiligheid is licht positief door modal-shift van het goederenvervoer per weg naar per spoor.

³ TM-Leuven/Ecorys (2019) – Rail Gent Terneuzen, Maatschappelijke kosten-batenanalyse

⁴ Movares (2015) – Verkenning en herijking VEZA

⁵ TM-Leuven/Ecorys (2019) – Rail Gent Terneuzen, Maatschappelijke kosten-batenanalyse

⁶ Movares (2015) – Verkenning en herijking VEZA



- Het ruimtebeslag en het effect op geluid zijn negatief gewaardeerd, omdat er enerzijds een toename van het aantal goederentreinen komt, wat meer geluid veroorzaakt. Daarnaast vraagt de spooruitbreiding om extra ruimtebeslag.

Kosten:

De aanlegkosten voor Rail Gent-Terneuzen zijn geraamd op circa € 180 miljoen excl. BTW, uitgaande van de voorkeursvariant (variant A1+A3+A4). De beheer- en onderhoudskosten bedragen € 1,5 - 2 miljoen per jaar excl. BTW.⁷ De aanlegkosten voor de basisvariant van de VEZA-boog Vlissingen-Antwerpen zijn circa € 170 miljoen excl. BTW. De kosten voor beheer en onderhoud zijn geraamd op circa € 2,5 miljoen per jaar excl. BTW.⁸

Status van de maatregelen

Rail Gent Terneuzen staat hoog op de politiek-bestuurlijke agenda's. Meest recent zijn de afspraken vastgelegd in het Bestuurlijk Overleg MIRT (najaar 2019)⁹. Er ligt een breed gesteunde motie (Schonis et al.) in de Tweede Kamer. Rail Gent Terneuzen staat ook benoemd in een programma van de EU. Er loopt een zorgvuldig internationaal politiek proces, voorzien is dat in de zomer nadere afspraken over de kosten en financiering worden gemaakt (tussen Nederland, Vlaanderen en de EU). Er zijn nog geen financiële middelen gereserveerd. Aan de bestuurlijke rondetafelgesprekken is het principe uitgesproken dat Nederland en België ieder 50% van de aanlegkosten bekostigen.

De VEZA boog staat minder hoog op de politieke agenda. Zo zijn hierover geen nadere afspraken in het kader van het MIRT gemaakt. Investerings in de VEZA-boog worden gesteund in Noord-Brabant, gelet op de veiligheidsaspecten. De VEZA-boog staat eveneens benoemd in een programma van de EU. Verder geldt dat Vlissingen als potentiële haven wordt genoemd in kader van troepen-/munitietransporten. Dat betekent dat er efficiënte verbindingen nodig zijn naar het achterland.

Overwegingen

Gelet op de reeds gemaakte afspraken in het kader van het MIRT kan overwogen worden in te zetten op het starten van een versnelde MIRT-verkenning naar Rail Gent Terneuzen.

Voor de nadere uitwerking kunnen eventueel afspraken worden gemaakt over onderzoek naar het perspectief voor medegebruik van het spoor door reizigers. Een verbinding voor personenvervoer vergroot de bereikbaarheid van Terneuzen vanuit Vlaanderen, waar dat met het OV nu niet op een efficiënte manier bereikbaar is. Het brengt echter ook de nodige kosten met zich mee. Het personenvervoer Gent-Terneuzen brengt nog een ander effect teweeg, het kan namelijk van negatieve invloed zijn op het goederenvervoer wegens de (beperkte) capaciteit van de infrastructuur.

Voor de VEZA-boog kan overwogen worden in te zetten op het starten van een MIRT-verkenning dan wel MIRT-onderzoek. Ook voor de VEZA-boog zou voor een nadere uitwerking een afspraak over onderzoek naar het perspectief voor medegebruik van het spoor door reizigers kunnen worden gemaakt, hoewel dit minder wordt genoemd.

⁷ TM-Leuven/Ecorys (2019) – Rail Gent Terneuzen, Maatschappelijke kosten-batenanalyse

⁸ Movares (2015) – Verkenning en herijking VEZA

⁹ Uit de Afsprakenlijst Bestuurlijk Overleggen MIRT, 20 en 21 november 2019: "..... stemmen de partijen ermee in om zich in te zetten voor de totstandkoming en bekostiging van een samenhangend pakket van infra-maatregelen, waarbij de maatregelen Axel-Zelzate, noordelijke ontsluiting Zandeken en Zuid-Oost-boog (en mogelijk een spoorverdubbeling Wondelgem – Zandeken) de mogelijke bouwstenen zijn om tot het gewenste eindbeeld te komen".



Een samenhangend pakket aan bereikbaarheidsmaatregelen voor personen en goederen, waarmee de sociaaleconomische structuur kan worden versterkt.

Actie 1: Een snellere en robuustere verbinding tussen Zeeland en de omliggende economische regio's

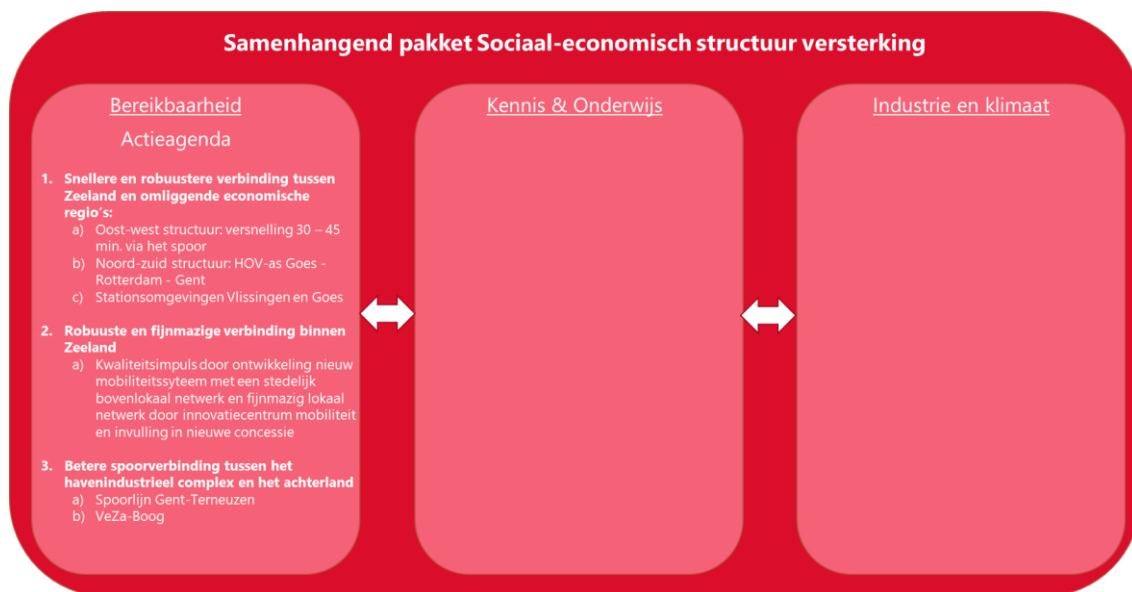
Doel: een betere bereikbaarheid tussen woon-, werk- en studeerlocaties en in mindere mate van en naar toeristische trekpleisters door het versterken van de oost-west en noord-zuidstructuur, in combinatie met investeringen in de stationslocaties Vlissingen en Goes..

Actie 2: Een robuuste en fijnmazige verbinding binnen Zeeland

Doel: Een kwaliteitsimpuls in het regionale en lokale mobiliteitssysteem door een combinatie van een 1) stedelijk bovenlokaal netwerk in Zeeland en 2) fijnmaziger lokaal systeem van slimme mobiliteitsoplossingen tussen de kleinere kernen en diverse voorzieningen (in het hoogseizoen ook de toeristische trekpleisters). In combinatie met actie 1 is dit gericht op een optimale invulling van een deur-tot-deur mobiliteitssysteem dat snelle hoofdverbindingen combineert met innovatieve flexibele mobiliteitsoplossingen tot in de kleine kernen.

Actie 3: Een betere spoorverbinding tussen het havenindustrieel complex en het achterland

Doel: het versterken van de concurrentiepositie van het havenindustrieel complex door het realiseren van de verbinding met het achterland via goederenspoorverbindingen



Figuur 2. Samenhangend pakket sociaaleconomische structuur versterking



Figuur 3. Overzichtskaart actieagenda bereikbaarheid

Bijlagen:

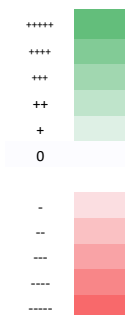
Bijlage 1. Beoordeling van de maatregelen

Bijlage 2. Literatuurlijst

Bijlage 3. Overzicht interviews met directbetrokkenen

Bijlage 1 Beoordeling van de maatregelen

| | Actie 1: Snellere en robuustere verbinding buiten Zeeland | | | Actie 2: Robuuste verbinding binnen Zeeland | | Actie 3: Betere spoorverbinding haven en achterland | | | | |
|---|---|--|-------------------------------|---|---|---|------|------------------------|------|---------------------|
| | Oost-west-structuur | Noord-zuid-structuur | Stationsomgevingen versterken | Living Lab Slimme Mobiliteit | Busverbindingen naar de kernen | Goederenvervoer | | Grensoverschrijdend OV | | Westerscheldetunnel |
| | Intercity-verbinding | Noord-Zuid verbinding Rotterdam-Zierikzee-Goes | Viissingen en Goes | Kennisontwikkeling pilots | Slimme fijnmazige mobiliteit naar de kernen | Rail Ghent-Terneuzen | VEZA | Rail Ghent-Terneuzen | VEZA | Tolvrij |
| Bereikbaarheidsindicatoren | | | | | | | | | | |
| - Aantal werknemers binnen 1 uur OV-reistijd Z4 | ++++ | ++++ | ++++ | ++++ | ++++ | | | ++++ | | |
| - Reistijden personenvervoer | | | | | | | | | | |
| - Tussen economische centra | ++++ | ++++ | ++++ | | | | | ++++ | | |
| - Van kleine kernen naar regionale centra | | | ++++ | | ++++ | | | | | |
| - Naar Randstad, Brabant en Vlaanderen | ++++ | ++++ | ++++ | | | | | ++++ | | |
| - Reiskosten | | | | | | | | | | ++++ |
| - Reistijden en transportkosten goederenvervoer | | | | | | ++++ | ++++ | --- | | |
| - Ontsluiting kleine kernen | | | ++++ | | ++++ | | | | | |
| Economische indicatoren | | | | | | | | | | |
| - Economische groei, BRP | ++++ | ++++ | ++++ | | | ++++ | ++++ | | | ++++ |
| - Werkgelegenheid | ++++ | ++++ | ++++ | | | ++++ | ++++ | ++++ | | ++++ |
| - Toerisme | ++++ | ++++ | ++++ | | | ++++ | ++++ | ++++ | | ++++ |
| - Kosten van aanleg | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| - Kosten van onderhoud en exploitatie | ---- | ---- | ---- | ---- | ---- | ---- | ---- | ---- | ---- | ---- |
| Sociale indicatoren | | | | | | | | | | |
| - Gezondheid | ++++ | ++++ | ++++ | | | ++++ | ++++ | ++++ | | --- |
| - Veiligheid | ++++ | ++++ | ++++ | | | ++++ | ++++ | ++++ | | --- |
| - Welzijn | ++++ | ++++ | ++++ | | | ++++ | ++++ | ++++ | | ++++ |
| Milieu-indicatoren | | | | | | | | | | |
| - Emissies | ++++ | ++++ | ++++ | | | ++++ | ++++ | ++++ | | --- |
| - Geluid | ++++ | ++++ | ++++ | | | --- | --- | --- | | --- |
| - Ruimtebeslag | | | --- | | | --- | --- | --- | | |
| - Impact op natuur | | | | | | | | | | |



Bijlage 2 Literatuurlijst

Naast interne ambtelijke input, verkregen tijdens de interviews (zie bijlage 3), zijn onderstaande documenten geraadpleegd ten behoeve van het bureauonderzoek voor deze rapportage.

Camiel Verhoeve (Arcadis), *Study 3 tot en met 6: Ontwerprapportage Rail Ghent Terneuzen*; als onderdeel van de Implementation Study for Optimization of Cross-border Rail Infrastructure in the Port area Ghent - Terneuzen (2019, februari 1).

Ecorys, *MKBA VEZA-verbinding: Quick Scan analyse* (2015, juli 24).

Eef Delhay (TML), Tim Breemersch (TML), Christophe Heyndrickx (TML), Wim Spit (Ecorys), Jochen Maes (Ecorys), *Study 7: Rail Gent Terneuzen: Maatschappelijke kosten-batenanalyse*; als onderdeel van de Implementation Study for Optimization of Cross-border Rail Infrastructure in the Port area Ghent - Terneuzen (2019, september 11).

Els van der Reep & Dick van der Wouw (ZB| Planbureau), *De Zeeuwse arbeidsmarkt: aanbod en vraag in Zeeland* (2019, mei).

Evert Meijers (TU Delft), *Effecten van de Westerscheldetunnel samenvatting onderzoeksresultaten en beleidsaanbevelingen* (2012, maart).

Evert Meijers & Dick van der Wouw (TU Delft), *Struggles and strategies of rural regions in the age of the 'urban triumph'* (2019, januari 23).

Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN), *Sein op groen voor regionale OV-netwerken van bus, BRT en trein OV20-30* (2020, maart).

Gemeente Schouwen-Duiveland, *Opgave: betere bereikbaarheid centrumstad Zierikzee* (2020, maart 24).

Henk Doeke van Waveren, Hendrik Bouwknecht, Raymond Huisman (Goudappel Coffeng) & Bruno Villé en Jan de Coster (MINT) *Passagiersvervoer Rail Gent - Terneuzen | Eindrapport Implementation Study for Optimization of Cross-border Rail Infrastructure in the Port area Ghent - Terneuzen* (2018, maart 7).

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, *Afsprakenlijst Bestuurlijk Overleggen MIRT 20 en 21 november 2019*.

Movares adviseurs & ingenieurs, *Verkenning en herijking VEZA: Optimalisatie van de achterlandverbinding per spoor* (2015, juli 14).

Programma Toekomstbeeld OV, *Contouren Toekomstbeeld OV 2040* (2019, februari).

Provincie Zeeland, *Ontwikkelagenda Mobiliteit in Zeeland: van OV naar Slimme Mobiliteit* (2020, februari 4).

Provincie Zeeland, *Notitie netwerksturing Opgave Slimme Mobiliteit* (2020, januari 22).

Provincie Zeeland, *Mobiliteitsplan Zeeland: programma-uitwerking verkeer en vervoer 2016-2019*.

Provincie Zeeland, *Mobiliteitsvisie Zeeland 2028: samen op weg naar kwaliteit 2016-2028*.





Provincie Zeeland, *Notitie reikwijdte en detailniveau MER: Zeeuwse Omgevingsvisie 2021*.

Provincie Zeeland, *Provinciale bevolkings- en huishoudenprognose 2019* (2019, mei 7).

Sytze Rienstra, *Study 7: Toets Maatschappelijke Kosten Batenanalyse; als onderdeel van de Implementation Study for Optimization of Cross-border Rail Infrastructure in the Port area Ghent - Terneuzen* (2019, oktober 7).

TU Delft, *TOLWEG of TOL WEG? Continueren of afschaffen van de tolheffing voor de Westerscheldetunnel: een scenariostudie* (2018, januari).

Zeeuw Energieakkoord, *concept-RES Zeeland: Parijs op zijn Zeeuws* (2019, juni 28).

Z4, *position paper Mobiliteit en bereikbaarheid* (2020, januari 08).



Bijlage 3 Overzicht interviews met directbetrokkenen

- Connexion
- Gemeente Vlissingen
- Kloosterboer
- Infrabel
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- Nederlandse Spoorwegen
- North Sea Port
- ProRail
- Provincie Zeeland
- Transdev Nederland

TwynstraGudde adviseert overheid en bedrijfsleven op veel van de grote en urgente thema's van deze tijd. Denk aan veiligheid, diversiteit, digitalisering, mobiliteit, duurzaamheid, energie, financiën en gezondheid. We bieden onze opdrachtgevers unieke, werkbare oplossingen en brengen complexe projecten en programma's tot een goed einde. Iets creëren van blijvende waarde, daar gaan we voor. Daardoor hebben we een directe impact op (toekomstige) maatschappelijke en economische ontwikkelingen. En dus een grote impact op morgen.