



Waterschap Scheldestromen

Dijkversterking

SWECO

Dijkversterking Zak van Zuid-Beveland

Deelrapport verkeer bij het milieueffectrapport

Definitief 1.0



Lijst met aanpassingen

Versie	Datum	Beschrijving van de wijziging	Herzien	Vrijgegeven door
C1.0	05-09-2025	Concept-versie MER		
C2.0	14-11-2025	Review verwerkt, effectbeschrijving toegevoegd		
C3.0	23-01-2026	90% review verwerkt		
D1.0	20-03-2026	99% review verwerkt		

Document Status:

Definitief

Datum: 20-03-2026

Sweco Nederland B.V.

Onderwerp

Projectnummer

Klant

Handelsregister 30129769
Verkenning Zak van Zuid Beveland
51022879
Waterschap Scheldestromen

Gecontroleerd door

Mariska Everts



Auteur

Team Sweco

Vrijgegeven door:

Cathalijne van Gorsel

Datum

20-03-2026



Documentreferentie

NL25-648800269-154397

Geaccepteerd door

Micha Beto

Sweco |

Projectnummer 51022879

Datum 20-03-2026

Documentreferentie

Versie D1.0

NL25-648800269-154397

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Doel voorliggend rapport.....	4
1.2	Kansrijke oplossingsrichtingen.....	4
1.3	Leeswijzer	5
2	Uitgangspunten effectonderzoek.....	6
2.1	Studiegebied	6
2.2	Kaders wet- en regelgeving, beleid en richtlijnen	7
2.3	Beoordelingskader	7
3	Referentiesituatie.....	10
3.1	Huidige situatie.....	10
3.2	Autonome ontwikkeling	13
4	Effectbeoordeling kansrijke oplossingsrichtingen	15
4.1	Effectbeschrijving en -beoordeling.....	15
4.2	Cumulatieve effecten	21
4.3	Maatregelen en aanbevelingen.....	21
4.4	Leemten in kennis	22
Bijlage A: Beleidsinventarisatie		
Bijlage B: Toponiemenkaarten		

1 Inleiding

1.1 Doel voorliggend rapport

In het MER fase 1 worden de effecten van de kansrijke oplossingsrichtingen voor de dijkversterking van de Zak van Zuid-Beveland beschreven, beoordeeld en vergeleken. Dit gebeurt voor alle relevante thema's die een relatie hebben met de mens en de fysieke leefomgeving. Een van de thema's waar in het plan-MER aandacht aan wordt besteed is woon- en leefmilieu. Voorliggend rapport levert de input voor de effectbeschrijving en -beoordeling van de voorgenomen ontwikkeling voor dit thema.

1.2 Kansrijke oplossingsrichtingen

De dijkversterking is opgeknipt in 19 dijkvlakken die zijn samengevoegd tot zes samenhangende deeltracés. De zes samenhangende deeltracés van oost naar west zijn:

- 'Willem Annapolder' – dijkvak 1 – 5
- 'Polder Hoedekenskerke' – dijkvak 6 – 8
- 'Baarlandpolder' – dijkvak 9 – 11
- 'Scheldeoord – De Landing' – dijkvak 12 – 13
- 'Ellewoutsdijkpolder' – dijkvak 14 – 18
- 'Borssele-centrale' – dijkvak 19

Onderstaande figuur toont de zes deeltracés waarvoor kansrijke oplossingsrichtingen zijn beoordeeld in voorliggend document.



Figuur 1.1 | Zes samenhangende deeltracés

Hoofddeling kansrijke oplossingsrichting per deeltracé

In Figuur 1.1 is een overzicht gegeven van de kansrijke oplossingsrichtingen per deeltracé. Deze kansrijke oplossingsrichtingen zijn in bijlage C van het MER per deeltracé nader toegelicht. De opzet van deze tabel wordt ook gebruikt bij de effectbeoordeling in hoofdstuk 4. Voor elk deeltracé zijn er twee kansrijke oplossingsrichtingen. De oplossingsrichtingen kunnen met elkaar gecombineerd worden bij de totstandkoming van een VKA.

Tabel 1.1 | *Kansrijke oplossingsrichtingen per deeltracé*

	WA1	WA2
Deeltracé Willem Annapolder (dijkvak 1 – 5)	<i>Binnenwaartse versterking in grond</i>	<i>Buitenwaartse versterking met pipingconstructie</i>
	PH1	PH2
Deeltracé Polder Hoedekenskerke (dijkvak 6 – 8)	<i>Binnenwaartse versterking in grond</i>	<i>Binnenwaartse versterking in gebiedseigen grond + gebiedsontwikkeling natuur</i>
	BP1	BP2
Deeltracé Baarlandpolder (dijkvak 9 – 11)	<i>Binnenwaartse versterking in grond</i>	<i>Constructieve versterking</i>
	SD1	SD2
Deeltracé Scheldeoord – De Landing (dijkvak 12 – 13)	<i>Binnenwaartse versterking in grond met pipingberm + gebiedsontwikkeling camping</i>	<i>Constructieve versterking met duin</i>
	EP1	EP2
Deeltracé Ellewoutsdijkpolder (dijkvak 14 – 18)	<i>Binnenwaartse versterking in grond en erosiebestendige kleibekleding buitentalud</i>	<i>Constructieve versterking en harde bekleding buitentalud</i>
	BC1	BC2
Deeltracé Borssele-centrale (dijkvak 19)	<i>Overslagbestendig</i>	<i>'Falling apron'</i>

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de uitgangspunten van het onderzoek toegelicht, waaronder het studiegebied, de relevante wet- en regelgeving en het beoordelingskader. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 de referentiesituatie geschetst, met aandacht voor de huidige situatie en de verwachte autonome ontwikkelingen per deeltracé. Tot slot bevat hoofdstuk 4 de beoordeling van de effecten van de kansrijke oplossingsrichtingen, inclusief de cumulatieve effecten, mogelijke maatregelen, aanbevelingen en eventuele leemten in kennis.

2 Uitgangspunten effectonderzoek

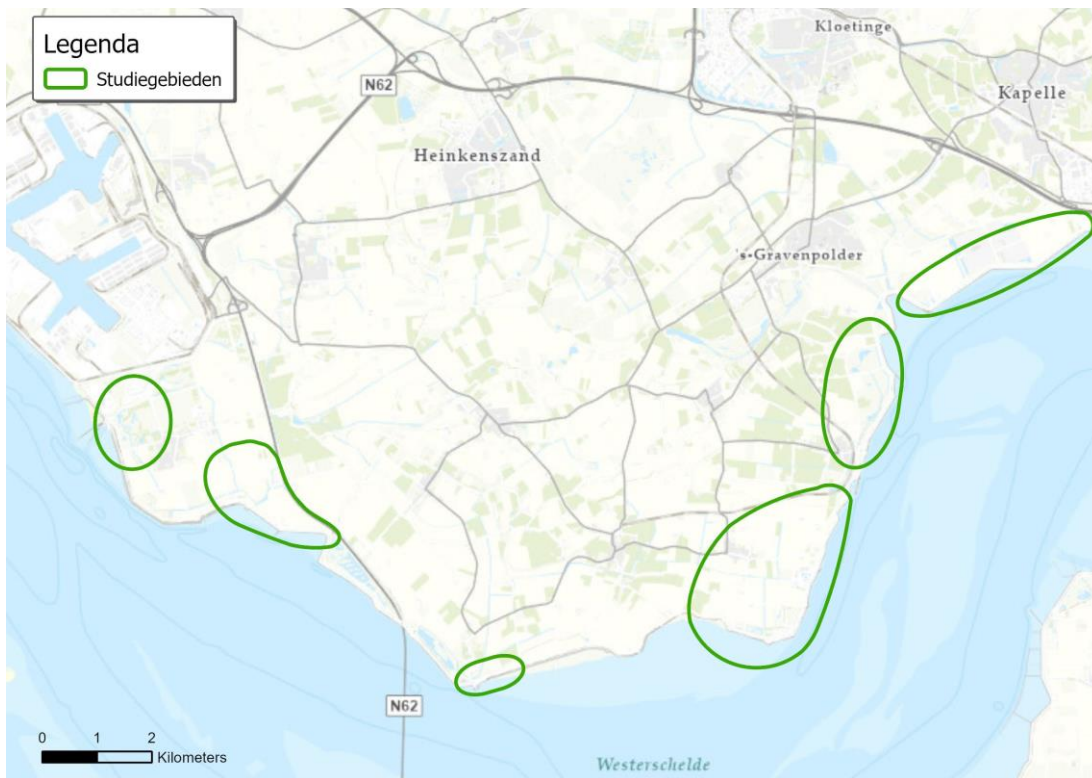
2.1 Studiegebied

Ten aanzien van het scheepvaartverkeer op de Westerschelde wordt enkel gekeken naar de vaargeul die langs het dijktraject loopt. In Figuur 2.1 is de betreffende vaargeul aangegeven met de rode pijl. Voor de dijkvakken 1 t/m 19 wordt een beschouwing gedaan of de vaargeul beïnvloed wordt door het dijkontwerp.



Figuur 2.1 | Vaargeul voor beroepsvaart in de Westerschelde (bron: vaarweginformatie.nl)

Voor het wegverkeer zijn de wegen direct langs de dijk en loodrecht op de dijk van belang voor het onderzoek. Deze wegen moeten mogelijk worden verlegd. Daarnaast zijn in enkele kansrijke oplossingsrichtingen ook aanpassingen voorzien voor wat betreft verkeersdruk danwel ligging vanwege zeer specifieke omgevingsopgaven en kansrijke oplossingsrichtingen die daarmee samenhangen (zie ook paragraaf 1.3). Bij enkele dijktrajecten zijn er oplossingsrichtingen die geen invloed hebben op de ligging van de bestaande weg. Daar is dan ook geen studiegebied aangeduid. In Figuur 2.2 is het studiegebied aangegeven voor het wegverkeer. Daarnaast liggen er op de dijk onderhoudswegen. Deze zijn niet openbaar toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer, veelal wel voor wandelaars en fietsers. Tussen Ellewoutsdijk en camping Scheldenoord is de onderhoudsweg niet openbaar toegankelijk evenals tussen de zuiveringsinstallatie tot iets voorbij de landbouwhaven. De onderhoudswegen zullen met de aanpassingen van de dijk worden teruggebracht. Deze zijn daarom niet op de kaart opgenomen.



Figuur 2.2 | Studiegebied voor wegverkeer

2.2 Kaders wet- en regelgeving, beleid en richtlijnen

Er zijn verschillende wet- en regelgeving, beleidsstukken en richtlijnen relevant bij ruimtelijke ontwikkelingen wanneer het gaat om verkeer. In bijlage A van dit deelrapport zijn de relevante kaders opgenomen voor het thema verkeer¹.

2.3 Beoordelingskader

Voor het MER is op basis van de NRD en het advies van de Commissie mer² een beoordelingskader vastgesteld. Voor het thema verkeer geldt het volgende beoordelingskader:

Thema	Criterium	Wijze van beoordelen
Verkeer	Effecten op nautische veiligheid/aantasting vaargeul	Kwalitatief
	Effect op verkeersafwikkeling en bereikbaarheid	Kwalitatief
	Effecten op verkeersveiligheid wegen	Kwalitatief

2.3.1 Effecten op nautische veiligheid scheepvaart/aantasting vaargeul

De vaargeul dient te allen tijde verkeersafwikkeling van het scheepvaartverkeer mogelijk te maken. Het tijdelijk stremmen van (delen van) de vaargeul zal afgestemd moeten worden met Rijkswaterstaat. Verwacht wordt dat een volledige stremming niet wordt toegestaan. Voor het tijdelijk en gedeeltelijk stremmen van de vaargeul tijdens de uitvoerwerkzaamheden

¹ Hierin staan alleen voor dit deelrapport relevante documenten. Op gemeentelijk niveau zijn niet alle beleidsdocumenten opgenomen, maar alleen die documenten die een relevant kader meegeeft voor deze studie.

² Het advies is te vinden op <https://www.commissiemer.nl/advies/dijkversterking-zak-van-zuid-beveland/>

dient een vergunning aangevraagd te worden en ook zal er een vaarwegmanagementplan opgesteld moeten worden.

Op basis van onderstaande tabel wordt de beoordeling gegeven of, en in welke mate, er effect is op de nautische veiligheid. Wanneer er eens score '0' wordt gegeven dan is er geen impact op de vaargeul en daarmee geen effect op de nautische veiligheid. Wanneer het ontwerp in de buurt van de vaargeul komt kan dit mogelijk een verslechtering veroorzaken van de nautische veiligheid. Wanneer het dijkontwerp de vaargeul overschrijdt dan is er een dermate grootte impact dat de nautische veiligheid niet meer geborgd is. Is dat het geval, dan zal de nautische situatie zodanig aangepast moeten worden dat de nautische veiligheid gelijkwaardig is aan die van de huidige situatie.

Tabel 2.1 | *Klassegrenzen criterium 'Effecten op nautische veiligheid scheepvaart/aantasting vaargeul'*

++	N.v.t.
+	N.v.t.
0/+	N.v.t.
0	De nautische veiligheid/aantasting vaargeul verbetert/verslechtert niet.
0/-	N.v.t.
-	Het dijkontwerp komt in de buurt/raakt de vaargeul, waardoor er een verslechtering zal optreden van de nautische veiligheid.
--	Het dijkontwerp overschrijdt de vaargeul terrecht, waardoor de vaargeul wordt aangetast en de nautische veiligheid niet meer geborgd is.

2.3.2 Effect op verkeersafwikkeling en bereikbaarheid

Indien er door de aanpassing van wegen een betere spreiding van verkeer plaatsvindt kan er sprake zijn van een verbetering van de verkeersafwikkeling en bereikbaarheid, bij bundeling juist een verslechtering van de verkeersafwikkeling en bereikbaarheid. Dit kan bijvoorbeeld het gevolg zijn van het afsluiten van wegen of grote omrijroutes.

Tabel 2.2 | *Klassegrenzen criterium 'Effecten op verkeersafwikkeling en bereikbaarheid'*

++	Er treedt een grote verbetering op van de verkeersafwikkeling en bereikbaarheid
+	Er treedt een verbetering op van de verkeersafwikkeling en bereikbaarheid
0/+	Er treedt mogelijk een kleine verbetering op t.a.v. van de verkeersafwikkeling en bereikbaarheid
0	De verkeersafwikkeling en bereikbaarheid verbetert/verslechtert niet.
0/-	Er treedt een kleine verslechtering op van de verkeersafwikkeling en bereikbaarheid
-	Er treedt een verslechtering op van de verkeersafwikkeling en bereikbaarheid toename
--	Er treedt een grote verslechtering op van de verkeersafwikkeling en bereikbaarheid

2.3.3 Effecten op verkeersveiligheid

Op basis van onderstaande tabel wordt de beoordeling gegeven of, en in welke mate, er effect is op de verkeersveiligheid. Wanneer er een score '0' wordt gegeven dan is er geen impact op de verkeersveiligheid en daarmee geen effect. Wanneer een kansrijke oplossingsrichting erin voorziet langzaamverkeer en gemotoriseerd verkeer te scheiden betekent dit een verbetering van de verkeersveiligheid. Wanneer er aanpassingen aan wegen voor het gemotoriseerd verkeer of langzaamverkeer plaatsvinden die grotere verkeersstromen op bestaande wegen tot gevolg hebben, is er sprake van een verslechtering van de verkeersveiligheid.

Tabel 2.3 | *Klassegrenzen criterium 'Effecten op verkeersveiligheid'*

++	Er treedt een grote verbetering op van de verkeersveiligheid door scheiding van gemotoriseerd en langzaamverkeer
+	Er treedt een verbetering op van de verkeersveiligheid door scheiding van gemotoriseerd en langzaamverkeer
0/+	Er treedt een kleine verbetering op t.a.v. van de verkeersveiligheid
0	De verkeersveiligheid verbetert/verslechtert niet, er zijn geen wijzigingen in het verkeerssysteem die van invloed zijn op de verkeersveiligheid.
0/-	Er is treedt een kleine verslechtering op van de verkeersveiligheid,
-	Er treedt een verslechtering op van de verkeersveiligheid door aanpassingen voor gemotoriseerd en/of langzaamverkeer waardoor hogere intensiteiten
--	Er treedt een grote verslechtering op van de verkeersveiligheid door veel aanpassingen voor gemotoriseerd en/of langzaamverkeer waardoor hogere intensiteiten

3 Referentiesituatie

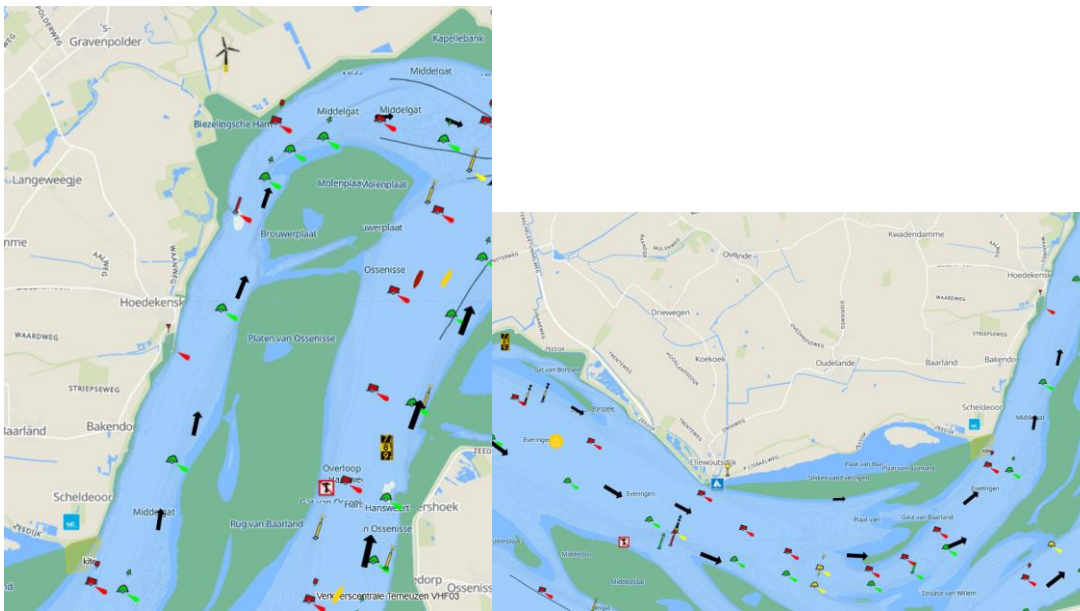
3.1 Huidige situatie

3.1.1 Nautische veiligheid

De Westerschelde is een zeearm in Zeeland. De vaarweg staat in open verbinding met de Noordzee en de Schelde en is daarmee een belangrijke verbinding tussen Antwerpen en Vlissingen. Het is één van de drukst bevaren wateren ter wereld en heeft grote getijdenverschillen. Bovendien zijn er veel zandplaten, zoals de Kapellebank ter hoogte van dijkvak 1. De Brouwerplaat ter hoogte van dijkvak 6, de plaat van Baarland en Slikken van Everingen tussen Scheldeoord en Ellewoutsdijk, en de Rug van Borsele ten zuiden van Borssele. De Westerschelde telt twee vaargeulen ter hoogte van de beoogde dijkversterking tussen Hansweert en Borssele. Eén daarvan loopt langs de te versterken dijk. Zie in onderstaande figuren de nautische kaarten met daarop de vaargeulen (Figuur 3.1) en onder andere de betonning van de vaargeulen (Figuur 3.2 en Figuur 3.2).



Figuur 3.1 | Vaargeulen voor beroepsvaart in de Westerschelde (bron: vaarweginformatie.nl)



Figuur 3.2 | Nautische kaart (bron: waterkaart.net) langs dijkvakken 1 t/m 8 (links) en 9 t/m 18 (rechts)

De vaargeul die langs het te versterken dijktraject loopt is toegankelijk voor schepen van maximaal CEMT klasse VIb. Dit betreft een duwstel, waarvan de scheepskarakteristieken zijn opgenomen in onderstaande figuur (Bron: RVW2020³). Daarnaast maakt ook zeevaart gebruik van de vaargeul op de Westerschelde. Er varen uiteraard ook kleinere en/of andere type schepen op de Westerschelde.

CEMT-klasse	typering duwstel	breedte (m)	lengte (m)	diepgang geladen (m)	laadvermogen (ton)
VIb	4 bakken Europa II	22,8	185 – 195	3,5 - 4,0	7051-12000

Figuur 3.3 | CEMT-klasse vaargeul

3.1.2 Verkeersafwikkeling en bereikbaarheid

Er zijn verschillende wegen die uitkomen op de weg langs de dijk. Deze weg langs de dijk kent verschillende namen, ‘Weg langs de Zeedijk’, ‘Zeedijk’ en ‘Zee en Inlaagdijk van Hoedekenskerke’. De dorpen langs de dijk en in het directe achterland, zoals Ellewoutsdijk, Hoedekenskerke, Borssele, Oudelande en ‘s-Gravenpolder zijn bereikbaar via een fijnmazig netwerk aan wegen. De Zak van Zuid-Beveland wordt in het noorden ontsloten via de A58, de weg tussen Vlissingen en Noord-Brabant. In het westen wordt de dijk gekruist door de N62, een provinciale weg die via de Westerscheldetunnel Zeeuws-Vlaanderen met de rest van Zeeland verbindt. De dichtstbijzijnde op- en afrit van de N62 ligt ter hoogte van ‘s-Heerenhoek, ten oosten van de kerncentrale.

³ Richtlijnen Vaarwegen 2020, Rijkswaterstaat

In Figuur 3.4 zijn de wegen en de wegbeheerders aangegeven. De wegen langs en nabij de dijk zijn voornamelijk in eigendom en beheer van het waterschap.



Figuur 3.4 | Wegen langs en rond de dijk (bron: Nationaal Wegenstand, 2025)

De wegen van het waterschap langs en nabij de dijk zijn erftoegangswegen, veelal ETW-2 wegen. Deze wegen kennen een toegestane snelheid van 60 km/uur. Deze wegen zijn in het algemeen niet breder dan 4,5 meter verharding en de intensiteit niet hoger dan 800 motorvoertuigen per etmaal (mtv/etm). Het beeld van de intensiteiten op de wegen in het studiegebied is fragmentarisch en niet gebiedsdekkend. Uit beschikbare tellingen blijkt dat enkele trajecten langs de dijk (zoals de Kerkepolderweg en de Weg langs de Zeedijk in Kapelle) een iets hogere intensiteit hebben dan de andere lokale wegen bij en langs de dijk. Enkele wegen zijn ingericht als ETW-1, zoals bij dijkvak 1 en 2. Voor toponiemen kaarten zie bijlage B.

De weg langs de dijk vormt geen doorgaande route. De weg wordt hoofdzakelijk gebruikt voor lokaal bestemmingsverkeer en beheer van de waterkering. Daarnaast dient de weg deels als ontsluiting van enkele functies direct langs de dijk, waaronder het glastuinbouwgebied bij Season (dijkvakken 1 en 2), de rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) nabij dijkvak 4, Camping Scheldeoord en het bungalowpark en de Brasserie De Landing (dijkvakken 12–13) en het bedrijf Klinkerduijn tussen Ellewoutsdijk en Borsele (dijkvak 18). De camping en de brasserie zijn ook via het achterland bereikbaar. Crop Alliance wordt bereikt via de Oude Dierkolderweg aan de westzijde en verlaten via de Zeedijk. De weg heeft daarmee primair een erftoegangsfunctie en een beperkte betekenis voor doorgaand verkeer.

3.1.3 Verkeersveiligheid

Het grootste deel van de dijk kent een recreatieve functie, zie deelrapport Gebruiksfuncties. Voetgangers en voor een deel ook fietsers kunnen gebruik maken van een onderhoudspad op de buitenberm van de dijk en gemotoriseerd verkeer en fietsers kunnen gebruik maken

van de lagergelegen weg langs de dijk, die langs het traject verschillende namen kent. Van oost naar west zijn er diverse kruisingen. Zie de toponiemenkaarten in bijlage B. Deze wegen mogen gebruikt worden door zowel gemotoriseerd verkeer (inclusief landbouwverkeer) als door fiets- en voetgangers. Er zijn veel landbouwgronden aanwezig in de Zak van Zuid-Beveland, en daarmee zwaar verkeer. Overigens is dit kenmerkend voor grote delen van Zeeland.

De laatste 10 jaar zijn er enkele ongelukken gebeurd op de weg langs- of nabij de zeedijk (bron: Viastat), verspreid over het gehele dijktraject. Soms is het eenzijdig of een aanrijding met wild. Eén ongeluk had een dodelijke afloop. Dit volgt uit de geregistreerde ongelukken, waarbij dient te worden opgemerkt dat niet alle ongelukken worden geregistreerd. Op meerdere locaties wordt er sneller gereden dan de toegestane snelheid maximum snelheid van 60 km/uur. Ondanks de lage intensiteiten is de snelheid van de weggebruikers een aandachtspunt voor de verkeersveiligheid, ook in relatie tot de relatief smalle profielen van de dijk- en polderwegen.

3.2 Autonome ontwikkeling

3.2.1 Scheepvaart

Wanneer het dijkontwerp geen impact heeft op de vaargeul, dan zullen de toekomstige ontwikkelingen van het scheepvaartverkeer niet worden beperkt door toedoen van de dijkversterking. Eventuele uitbreiding van havens, schaalvergroting en toename van scheepvaartintensiteiten zijn dan ook na de dijkversterking mogelijk. Met dit uitgangspunt dient de dijkversterking uitgevoerd te worden.

3.2.2 Verkeer

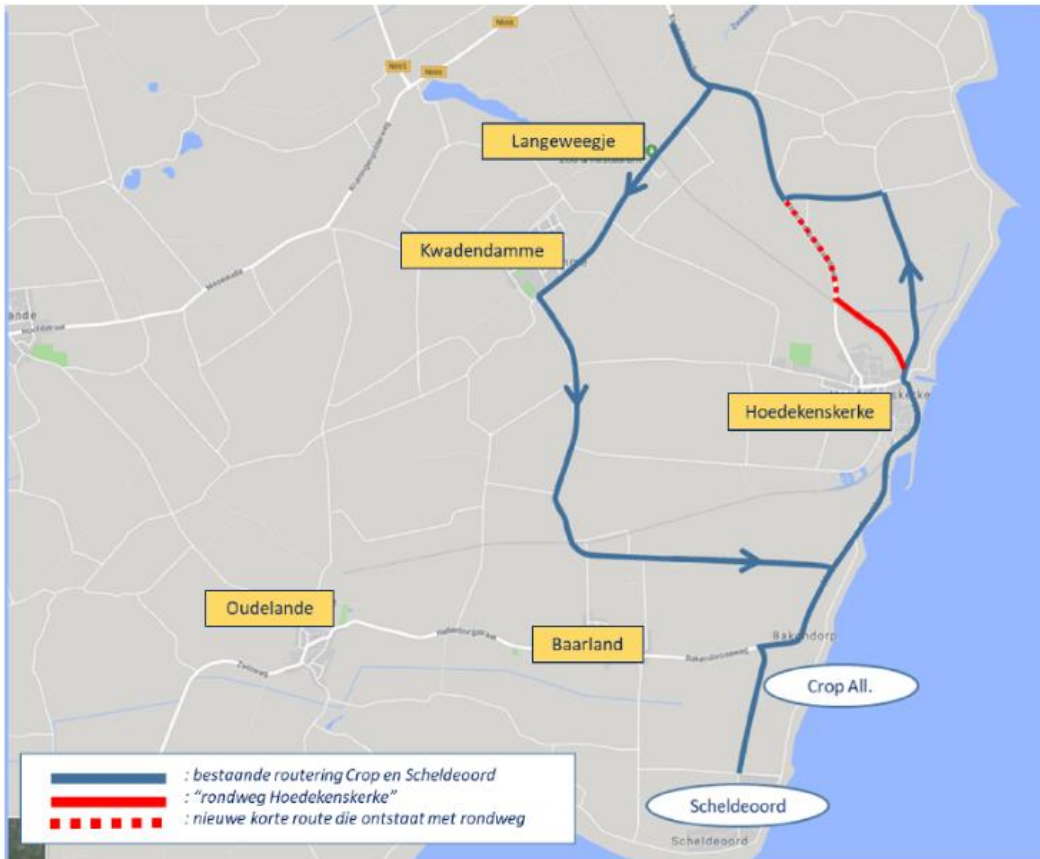
Om te komen tot een integrale aanpak van diverse verkeersknelpunten in het oostelijk deel van het grondgebied van de gemeente Borsele hebben de gezamenlijke wegbeheerders (de provincie Zeeland, het waterschap Scheldestromen en de gemeente Borsele) de ambitie om een maatregelenpakket uit te werken waarmee een duurzame oplossing voor een veilige verkeersafwikkeling wordt ontwikkeld. De drie partijen hebben begin 2021 een positief besluit genomen over het opgestelde maatregelenpakket en de fasering. Eén van de maatregelen, opgenomen in fase 1 van het maatregelenpakket, betreft het aanleggen van een randweg ten noorden van Hoedekenskerke; een nieuw aan te leggen weg tussen de 's-Gravenpoldersestraat en de kruising Havenstraat-Waanweg-Zeedijk en Nieuwe Veerweg, ten noorden van de spoorlijn. Het gaat hier om de aanleg van een geheel nieuw tracé (zie Figuur 3.5). Deze randweg ligt ter hoogte van dijkvak 8, deeltracé Polder Hoedekenskerke. Dit is intussen opgenomen in het, in december 2024 door de gemeenteraad van Borsele, vastgestelde bestemmingsplan Randweg Hoedekenskerke. Er loopt momenteel nog een beroepsprocedure.

Na realisatie van de randweg zal op delen van de huidige route tussen Hoedekenskerke, Scheldeoord en de aansluitende wegen eenrichtingsverkeer worden ingesteld (zie Figuur 3.5). Dit wordt pas ingevoerd zodra de randweg volledig is aangelegd, zodat het verkeer van en naar camping Scheldeoord en het bedrijf Crop Alliance beter kan worden gestuurd en afgewikkeld. Met deze toekomstige inrichting wordt de verkeersveiligheid vergroot en de doorstroming op de lokale wegen verbeterd, conform de uitgangspunten uit het Omgevingsplan Randweg Hoedekenskerke (2024).

In de huidige situatie zijn door het Waterschap Scheldestromen al op enkele locaties maatregelen getroffen om delen van de bestaande wegen in te richten als erftoegangsweg type 1. Deze aanpassingen dragen bij aan een veiliger en herkenbaarder wegbeeld en

vormen een eerste stap richting de toekomstige verkeersstructuur zoals voorzien in het maatregelenpakket.

Andere autonome ontwikkelingen zullen geen gevolgen hebben voor de beoordeling op verkeer. De verkeersafwikkeling van het bedrijventerrein Smokkelhoek II richting de A58 zal in principe via het bedrijventerrein worden afgewikkeld. Eventuele afwikkeling via de Weg langs de Zeedijk zal in het kader van de verder planvorming met betrekking tot het bedrijventerrein en de dijkversterking kunnen worden beschouwd. Dit heeft geen gevolgen voor de beoordeling van de kansrijke oplossingsrichtingen in deze fase.



Figuur 3.5 | Autonome ontwikkeling Randweg Hoedekenskerke (bron: omgevingsplan Randweg Hoedekenskerke, 2024)

4 Effectbeoordeling kansrijke oplossingsrichtingen

4.1 Effectbeschrijving en -beoordeling

4.1.1 Effecten op nautische veiligheid

4.1.1.1 *Effectbeschrijving nautische veiligheid*

Ten behoeve van de effecten op nautische veiligheid is er eerst gekeken of een kansrijke oplossingsrichting de vaargeul beïnvloed. Dit kan enkel bij de buitendijkse versterkingen het geval zijn. De binnendijkse of constructieve kansrijke oplossingsrichtingen zullen namelijk in geen geval de vaargeul raken, waardoor deze geen impact zullen hebben op de nautische veiligheid. Enkel voor dijkvakken 1, 2, 12 en 13 is een buitenwaartse versterking één van de twee kansrijke oplossingsrichtingen. Voor alle overige dijkvakken is dit niet het geval en zal het ontwerp in deze dijkvakken bij voorbaat al geen effect hebben op de nautische veiligheid.

Bij de effectbeoordeling is daarom ook enkel gekeken naar de ligging van de vaargeul ten opzichte van het ontwerp voor dijkvakken 1, 2, 12 en 13. Indien het ontwerp voor een kansrijke oplossingsrichting de vaargeul raakt en/of overschrijdt heeft deze impact op de nautische veiligheid. De effecten zullen in dat geval nader beschreven worden.

Dijkvak 1

In dijkvak 1 schuift de teen van het buitentalud bij kansrijke oplossingsrichting WA2 circa 3,5 meter op. Dat resulteert in een talud dat in zijn geheel ongeveer over eenzelfde afstand verschuift. Dit dijkvak bevindt zich aan de Kapellebank, wat een ondieper gedeelte van de Westerschelde is. De vaargeul ligt ten zuiden van de Kapellebank, dus op grotere afstand van de dijk. De kleine buitenwaartse verschuiving van de dijk heeft dus geen impact op de vaargeul en daarmee is er ook geen effect op de nautische veiligheid. Ook kansrijke oplossingsrichting WA1, een binnenwaartse versterking, heeft geen effecten op de vaargeul.

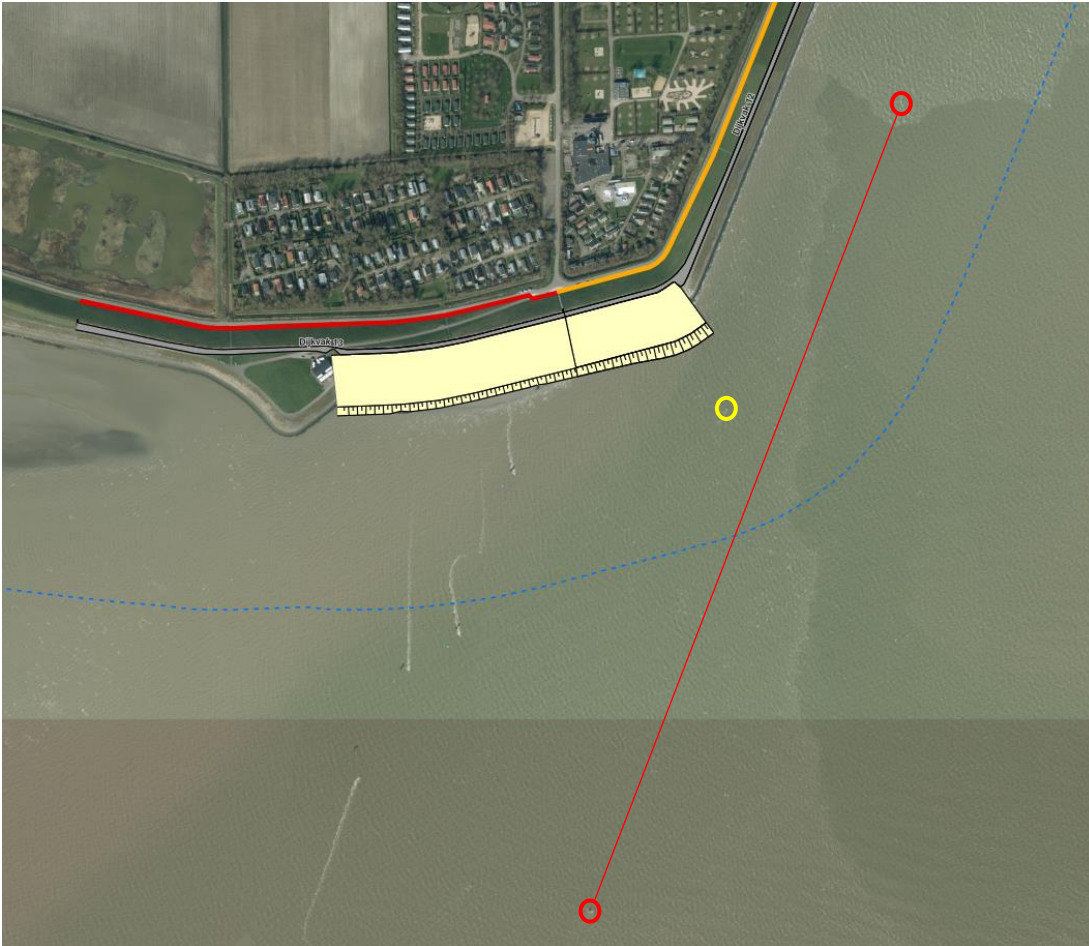
Dijkvak 2

In dijkvak 2 blijft de buitenteen van het buitenwaartse ontwerp van kansrijke oplossingsrichting WA2 gelijk aan de huidige buitenteen. Ook verandert er zeer weinig aan het buitendijkse talud. Alleen de kruin schuift iets buitenwaarts op. Omdat de locatie van de buitenteen hetzelfde blijft en het talud grotendeels ook, heeft dit geen effect op de nautische veiligheid. Tevens ligt de vaargeul op voldoende afstand van de dijk en heeft het dijkontwerp dus geen impact hierop. Ook kansrijke oplossingsrichting WA1, een binnenwaartse versterking, heeft geen effecten op de vaargeul.

Dijkvakken 12 en 13

Het eerste deel van dijkvak 12 bestaat bij kansrijke oplossingsrichting SD2 uit een constructieve oplossing. Hierbij zal er dus buitenwaarts geen versterking plaatsvinden en daarmee geen verandering van de buitenteen of het buitendijkse talud. Vanaf de hoek waar het strand begint wordt er binnen SD2 een constructieve oplossing voorzien met aan de buitenzijde een duin. Deze oplossing loopt door in dijkvak 13. De duin is een buitendijkse uitbreiding van circa 50 à 60 meter ten opzichte van de huidige situatie. In Figuur 4.1 is het ruimtebeslag ingetekend van dit dijkontwerp. Tevens is met de rode cirkels de betonning van de vaargeul aangegeven. Wanneer er een lijn getrokken wordt tussen de twee tonnen komt de grens van de vaargeul in beeld. Tevens is met een gele cirkel de betonning weergegeven, wat het kitesurf gebied aangeeft. Zowel de vaargeulbetonning als deze markering worden niet geraakt door het dijkontwerp. Dat betekent dat het dijkontwerp voor

zowel dijkvak 12 als 13 geen impact heeft op de vaargeul en dus heeft de kansrijke oplossingsrichting SD2 geen effect op de nautische veiligheid. Ook kansrijke oplossingsrichting SD1, een binnenwaartse versterking, heeft geen effecten op de vaargeul.



Figuur 4.1 | Weergave buitenwaartse kansrijke oplossingsrichting SD2 ter hoogte van dijkvak 12 en 13, inclusief weergave betonning en grens vaargeullijn (bron: GIS omgeving ZvZB)

4.1.1.2 Effectbeoordeling nautische veiligheid

Voor deeltracé Willem Annapolder geldt voor beide kansrijke oplossingsrichtingen een neutrale beoordeling (effectbeoordeling: 0). De binnendijkse versterking van WA1 heeft bij voorbaat al geen effect op de vaargeul en daarmee de nautische veiligheid. Voor kansrijke oplossingsrichting WA2 geldt eveneens een neutrale beoordeling omdat het buitenwaartse ontwerp niet in de buurt komt van de vaargeul en er dus geen effect is op de nautische veiligheid.

Voor het deeltracé Scheldeoord – De Landing geldt voor beide kansrijke oplossingsrichtingen eveneens een neutrale beoordeling (effectbeoordeling: 0). De binnendijkse versterking van SD1 heeft bij voorbaat al geen effect op de vaargeul en daarmee nautische veiligheid. Voor kansrijke oplossingsrichting SD2 geldt een neutrale beoordeling (effectbeoordeling: 0) omdat het buitenwaartse ontwerp op voldoende grote afstand van de nautische betonning en vaargeul blijft dat er dus geen effect is op de nautische veiligheid.

Voor de andere deeltracés (Polder Hoedekenskerke, Baarlandpolder, Ellewoutsdijkpolder en Borssele-centrale) geldt voor beide kansrijke oplossingsrichtingen een neutrale beoordeling

(effectbeoordeling: 0), omdat de binnendijkse of constructieve versterking bij voorbaat geen effect heeft op de nautische veiligheid.

Tabel 4.1 | Effectbeoordeling 'Effect op nautische veiligheid'

	WA1	WA2
Deeltracé Willem Annapolder (dijkvak 1 – 5)	Neutraal 0	Neutraal 0
	PH1	PH2
Deeltracé Polder Hoedekenskerke (dijkvak 6 – 8)	Neutraal 0	Neutraal 0
	BP1	BP2
Deeltracé Baarlandpolder (dijkvak 9 – 11)	Neutraal 0	Neutraal 0
	SD1	SD2
Deeltracé Scheldeoord – De Landing (dijkvak 12 – 13)	Neutraal 0	Neutraal 0
	EP1	EP2
Deeltracé Ellewoutsdijkpolder (dijkvak 14 – 18)	Neutraal 0	Neutraal 0
	BC1	BC2
Deeltracé Borssele-centrale (dijkvak 19)	Neutraal 0	Neutraal 0

4.1.2 Effecten op verkeersafwikkeling en bereikbaarheid

4.1.2.1 Effectbeschrijving verkeersafwikkeling en bereikbaarheid

Algemeen

Bij buitendijkse versterkingen zijn geen wezenlijke effecten te verwachten op de binnendijkse wegen of de doorstroming van het verkeer. Bij binnendijkse versterkingen in grond zal de weg langs de binnenzijde van de dijk in de meeste gevallen tijdelijk buiten gebruik worden gesteld, maar na uitvoering weer op (nagenoeg) dezelfde locatie worden teruggelegd. Wanneer sprake is van een binnendijkse versterking in combinatie met een gebiedsontwikkeling, zijn de ingrepen groter en permanent van aard.

Tijdens de aanlegfase zal door de aan- en afvoer van materialen tijdelijk extra verkeersdruk ontstaan. Opslaglocaties en faseringen zijn nog niet inzichtelijk en daarmee in dit stadium niet onderscheidend. Deze punten en routing van bouwverkeer wordt vooraf afgestemd met de aannemer en de omgeving. Deze tijdelijke toename en de noodzakelijke omleidingen zijn niet onderscheidend tussen de verschillende oplossingsrichtingen. De omrijroutes zullen ten gevolge van de ligging van bestaande wegen bij dijkvak 14 en dijkvak 18 relatief groot zijn. Echter, aangezien in deze fase veel informatie over de aanlegfase nog onduidelijk is, is de aanlegfase niet meegenomen in de beoordeling voor MER fase 1.

Deeltracé Willem Annapolder (dijkvak 1 – 5)

Ter hoogte van deeltracé Willem Annapolder ligt een weg direct langs de dijk. Door de binnenwaartse versterking in grond (WA1) verschuift de binnenberm waarop de weg ligt. De weg wordt na uitvoering teruggelegd op de verschoven en verhoogde berm. De buitenwaartse versterking (WA2) heeft bij dijkvakken 1 en 2 geen gevolgen voor de weg. Voor zowel de binnen- als de buitenwaartse kansrijke oplossingsrichting geldt dat de verkeersafwikkeling en bereikbaarheid niet wijzigen. Bij dijkvak 3 blijft de berm, en daarmee de weg, op dezelfde locatie. Bij dijkvakken 4 en 5 wordt de berm niet verschoven maar wel

iets opgehoogd. Omwille hiervan zijn beide kansrijke oplossingsrichtingen neutraal beoordeeld (effectbeoordeling: 0).

Deeltracé Polder Hoedekenskerke (dijkvak 6 – 8)

Er ligt ter hoogte van Polder Hoedekenskerke een weg direct langs de dijk. Bij de traditionele binnenwaartse versterking in grond (PH1) wordt de berm ter plaatse van de huidige weg beperkt opgehoogd en iets binnendijks verbreed. Alleen bij dijkvak 7 verschuift de weg licht mee. PH1 is daarom neutraal beoordeeld (effectbeoordeling: 0).

Voor kansrijke oplossingsrichting PH2 (binnenwaartse versterking met gebiedseigen grond en natuurontwikkeling) wordt de weg onderaan de dijk afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Langzaamverkeer (fietsers en wandelaars) kan de route wel blijven gebruiken. Het gemotoriseerde verkeer wordt omgeleid via de Moertjesdijk en Waanweg naar de Nieuwe Veerweg in Hoedekenskerke. Hier sluit de weg weer aan op de weg langs de dijk. De omleidingsroute is qua lengte vergelijkbaar met de huidige weg, maar de Moertjesdijk en Waanweg zijn in de referentiesituatie al zeer beperkt in breedte voor het huidige gebruik. Door de toevoeging van verkeer vanaf de Zeedijk neemt de verkeersdruk iets toe, waardoor er risico's ontstaan voor de afwikkeling van het verkeer (effectbeoordeling: -).



Figuur 4.2 | Alternatieve ontsluitingsweg gemotoriseerd verkeer via de Moertjesdijk en Waanweg

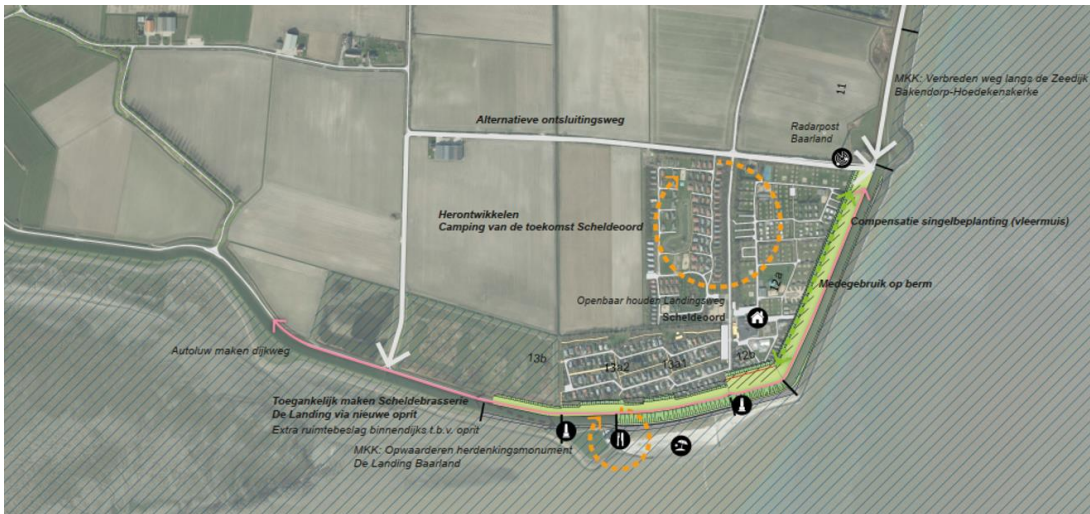
Deeltracé Baarlandpolder (dijkvak 9 – 11)

Ook ter hoogte van de Baarlandpolder ligt er een weg direct langs de dijk. Bij de binnenwaartse versterking in grond (BP1) wordt de binnenberm waarop de weg ligt iets opgehoogd (met uitzondering van dijkvak 9). De weg wordt op deze verhoogde berm teruggelegd. Bij de kansrijke oplossingsrichting met de constructieve versterking (BP2) blijven de gevolgen beperkt; alleen bij dijkvak 11 vindt een lichte ophoging plaats ter hoogte van de huidige weg. Dit leidt echter niet tot negatieve effecten. Beide kansrijke oplossingsrichtingen zijn daarom neutraal beoordeeld (effectbeoordeling: 0).

Deeltracé Scheldeoord – De Landing (dijkvak 12 – 13)

Bij de binnendijkse versterking in grond met gebiedsontwikkeling van de camping (SD1) wordt de weg langs de Zeedijk afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Ook de weg over

camping Scheldeoord wordt dan uitsluitend opengesteld voor bestemmingsverkeer. Het doorgaande verkeer wordt omgeleid via de Langepolderweg en de Sint Jacobspolderweg.



Figuur 4.3 | Alternatieve ontsluitingsweg via de Langepolderweg en Sint Jacobspolderweg

De huidige verkeersintensiteiten zijn beperkt, maar zullen door de omleiding ter plaatse enigszins toenemen. De Langepolderweg is qua breedte in staat deze verkeersstromen te verwerken. De Sint Jacobspolderweg is smal en minder geschikt voor een grotere verkeersbelasting. Omdat het echter uitsluitend lokaal bestemmingsverkeer betreft, blijven de intensiteiten beperkt en wordt de toename als gering beschouwd. De camping blijft goed bereikbaar en Brasserie De Landing en het strandje blijven eveneens bereikbaar, maar vanuit de westzijde in plaats van via de oostzijde zoals in de referentiesituatie het geval is. SD1 is omwille van voorgaande beperkt negatief beoordeeld (effectbeoordeling: 0/-).

Bij de constructieve oplossing wordt de weg niet aangepast of verlegd. Er zijn geen effecten op de verkeersafwikkeling te verwachten. SD2 is daarom neutraal beoordeeld (effectbeoordeling: 0).

Deeltracé Ellewoutsdijkpolder(dijkvak 14 – 18)

Bij de binnenwaartse versterking met grond en erosiebestendige kleibekleding aan het buitentalud (EP1) worden bij dijkvakken 14, 17 en 18 de binnenbermen verhoogd en licht binnendijs verschoven. De weg wordt na uitvoering op de verhoogde berm teruggelegd, het haventje blijft bereikbaar. De constructieve kansrijke oplossingsrichting (EP2) geeft hetzelfde beeld. Beide kansrijke oplossingsrichtingen zijn daarom neutraal beoordeeld (effectbeoordeling: 0).

Deeltracé Borssele-centrale (dijkvak 19)

Bij beide kansrijke oplossingsrichtingen wordt de berm verhoogd en iets verbreed, waarna de weg op de nieuwe berm wordt teruggelegd. Er worden geen negatieve effecten verwacht (effectbeoordeling: 0).

4.1.2.2 Effectbeoordeling verkeersafwikkeling en bereikbaarheid

De effecten op de verkeersafwikkeling en bereikbaarheid zijn overwegend neutraal tot beperkt negatief beoordeeld. Alleen bij deeltracés waar afsluitingen plaatsvinden in combinatie met gebiedsontwikkelingen (met name Polder Hoedekenskerke en Scheldeoord – De Landing) treden enige nadelige effecten op. Deze effecten zijn voornamelijk lokaal en hebben geen invloed op de algemene bereikbaarheid van de Zak van Zuid-Beveland. Tijdens de aanlegfase zullen tijdelijke omleidingen noodzakelijk zijn. Bij de dijkvakken 14 en

18 zijn de omrijroutes naar verwachting relatief groot. Daarmee treden enige negatieve effecten op die beperkt negatief zijn beoordeeld omwille van het tijdelijke karakter.

Tabel 4.2 | *Effectbeoordeling 'Effect op verkeersafwikkeling en bereikbaarheid'*

	WA1	WA2
Deeltracé Willem Annapolder (dijkvak 1 – 5)	Neutraal 0	Neutraal 0
	PH1	PH2
Deeltracé Polder Hoedekenskerke (dijkvak 6 – 8)	Neutraal 0	Negatief -
	BP1	BP2
Deeltracé Baarlandpolder (dijkvak 9 – 11)	Neutraal 0	Neutraal 0
	SD1	SD2
Deeltracé Scheldeoord – De Landing (dijkvak 12 – 13)	Beperkt negatief 0/-	Neutraal 0
	EP1	EP2
Deeltracé Ellewoutsdijkpolder (dijkvak 14 – 18)	Neutraal 0	Neutraal 0
	BC1	BC2
Deeltracé Borssele-centrale (dijkvak 19)	Neutraal 0	Neutraal 0

4.1.3 Effecten op verkeersveiligheid

4.1.3.1 Effectbeschrijving verkeersveiligheid

De effecten op de verkeersveiligheid zijn beoordeeld op basis van veranderingen in de weginrichting, verkeersintensiteiten en de verschuiving van verkeersstromen. In de meeste deeltracés wordt de bestaande situatie na uitvoering hersteld. Dat betreft de deeltracés Willem Annapolder, Baarlandpolder, Ellewoutsdijkpolder en Borssele-centrale. Daar zijn geen effecten. Tijdens de aanlegfase zal door de aan- en afvoer van materialen tijdelijk extra verkeersdruk ontstaan. De routing van bouwverkeer wordt vooraf afgestemd met de aannemer en de omgeving. Deze tijdelijke toename en de noodzakelijke omléidingen zijn niet onderscheidend tussen de verschillende kansrijke oplossingsrichtingen.

Door het knippen van de Zeedijk (bij de kansrijke oplossingsrichtingen met gebiedsontwikkeling bij het deeltracé Polder Hoedekenskerke (PH2) en het deeltracé Scheldeoord – De Landing (SD1)) verplaatst een deel van het verkeer zich naar enkele omliggende wegen. Hierdoor neemt de verkeersintensiteit op deze wegen beperkt toe, terwijl de overige routes gelijk blijven. Bij PH2 neemt het verkeer toe op de Moertjesdijk en Waanweg en bij SD1 neemt het verkeer toe op de Langepolderweg en de Sint Jacobspolderweg.

De inrichting van de wegen en de rijnsnelheden veranderen niet wezenlijk, maar door bundeling van verkeer kan door de hogere verkeersdruk sprake zijn van een kleine verslechtering van de verkeersveiligheid. Het effect is echter beperkt en lokaal van aard.

In samenhang bezien blijft de verkeersveiligheid over het gehele traject grotendeels gelijk. Op enkele wegen kan door de toename van verkeer een beperkte verslechtering optreden,

maar deze effecten zijn lokaal, kleinschalig en niet van invloed op het algemene verkeersveiligheidsniveau in het gebied.

Voor de kansrijke oplossingsrichtingen met gebiedsontwikkeling binnen het deeltracé Polder Hoedekenskerke (PH2) en Scheldeoord – De Landing (SD1) neemt door de scheiding van het langzaamverkeer de verkeersveiligheid lokaal toe (effectbeoordeling: +).

4.1.3.2 Effectbeoordeling verkeersveiligheid

Op basis van de effectbeschrijving uit paragraaf 4.1.3.1 volgt de effectbeoordeling zoals weergegeven in onderstaande tabel. Enkel de kansrijke oplossingsrichtingen bij deeltracé Polder Hoedekenskerke en deeltracé Scheldeoord – De Landing zijn onderscheidend.

Tabel 4.3 | Effectbeoordeling 'Effect op verkeersveiligheid'

	WA1	WA2
Deeltracé Willem Annapolder (dijkvak 1 – 5)	Neutraal 0	Neutraal 0
	PH1	PH2
Deeltracé Polder Hoedekenskerke (dijkvak 6 – 8)	Neutraal 0	Positief +
	BP1	BP2
Deeltracé Baarlandpolder (dijkvak 9 – 11)	Neutraal 0	Neutraal 0
	SD1	SD2
Deeltracé Scheldeoord – De Landing (dijkvak 12 – 13)	Positief +	Neutraal 0
	EP1	EP2
Deeltracé Ellewoutsdijkpolder (dijkvak 14 – 18)	Neutraal 0	Neutraal 0
	BC1	BC2
Deeltracé Borssele-centrale (dijkvak 19)	Neutraal 0	Neutraal 0

4.2 Cumulatieve effecten

Aangezien er geen effecten op de nautische veiligheid te verwachten zijn, wordt cumulatie voor dit criterium uitgesloten. Daarnaast zijn er geen aanwijzingen voor cumulatie van verkeerskundige effecten tussen de deeltracés. Dit is in de fase naar aanbesteding een aandachtspunt zodat de tijdelijke verkeershinder tijdens de aanleg wordt beperkt en werkzaamheden worden afgestemd tussen de verschillende deeltracés. Dit geldt tevens voor de afstemming met andere projecten in de directe omgeving, zoals bijvoorbeeld de realisatie van Smokkelhoek (dijkvak 1 en 2) en de netverzwaring door TenneT. Het is niet onderscheidend tussen de kansrijke oplossingsrichtingen per deeltracé.

4.3 Maatregelen en aanbevelingen

Nautische veiligheid

Aangezien er geen effecten op de nautische veiligheid te verwachten zijn, zijn er geen maatregelen benodigd ten aanzien hiervan.

Verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid

Deeltracé Polder Hoedekenskerke

Bij de binnendijkse versterking met gebiedsontwikkeling (PH2) wordt de Zeedijk afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Het verkeer wordt omgeleid via de Moertjesdijk en de Waanweg richting Hoedekenskerke. In de verdere planuitwerking kan worden bekeken of deze routes geschikt zijn voor de verwachte verkeersafwikkeling en welke aanpassingen nodig zijn om de bereikbaarheid te borgen. Door verbreding zijn de wegen geschikt te maken voor verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid.

Deeltracé Scheldeoord – De Landing

Bij de binnendijkse versterking met gebiedsontwikkeling van de camping (SD1) wordt de Zeedijk afgesloten voor doorgaand gemotoriseerd verkeer. Het verkeer wordt dan omgeleid via de Langepolderweg en de Sint Jacobspolderweg. In de verdere planuitwerking wordt beoordeeld of deze wegen, met name de smalle Sint Jacobspolderweg, passend zijn binnen de toekomstige verkeersstructuur en welke aanvullende maatregelen nodig zijn voor een veilige en vlotte doorstroming.

4.4 Leemten in kennis

Voor de beoordeling van de effecten op verkeersafwikkeling en bereikbaarheid is gebruik gemaakt van beschikbare informatie over de huidige weginrichting en verwachte veranderingen in de verkeersstructuur. Er zijn echter geen recente, langjarige tellingen beschikbaar voor de wegen direct langs of nabij de Zeedijk. Hierdoor bestaan er geen of gefragmenteerde gegevens over de huidige verkeersintensiteiten en de toekomstige verkeersverdeling, met name op de routes waar de Zeedijk wordt geknipt en verkeer via alternatieve wegen zal rijden.

Daarnaast is in deze fase nog niet in detail bekend wat de uiteindelijke effecten van de nieuwe randweg Hoedekenskerke en de aanvullende maatregelen zijn op verkeersstromen, intensiteiten en verkeersveiligheid. Dergelijke effecten kunnen daardoor pas in een latere planfase, bij de uitwerking en beoordeling van het voorkeursalternatief, worden vastgesteld. Dit kan worden betrokken in het bijbehorende MER fase 2.

Bijlage A: Beleidsinventarisatie

Naam	Omschrijving en relevantie
Nationaal niveau	
Richtlijnen Vaarwegen 2020	<p>Omschrijving De Richtlijnen voorzien in het verkeerskundig ontwerp van vaarwegvakken, sluizen, bruggen en binnenhavens van klasse I t/m VIc (beroepsvaart), ZM-A tot en met MD (recreatievaart) resp. BVA en BVB (chartervaart) en geven voorschriften die zijn gericht op toepassing bij aanleg en renovatie van vaarwegen en -objecten.</p> <p>Voor gebruik door en voor Rijkswaterstaat gelden de Richtlijnen Vaarwegen als kader, dat wil zeggen: een verplichting, waarvan alleen is af te wijken na toestemming van de proceseigenaar aanleg en onderhoud. Binnen Rijkswaterstaat is er een proces voor voorgenomen afwijkingen van de Richtlijnen Vaarwegen, te vinden in de Werkwijzer RWS.</p> <p>De Provinciale vaarwegbeheerders hebben zich eveneens gebonden aan de Richtlijnen Vaarwegen en leggen intern verantwoording af bij eventuele afwijkingen.</p> <p>Planspecifiek De Westerschelde telt twee vaargeulen ter hoogte van de beoogde dijkversterking tussen Hansweert en Borssele. Eén daarvan loopt langs de te versterken dijk. De richtlijnen Vaarwegen 2020 zijn van toepassing op deze vaargeul.</p>
Provinciaal niveau	
Provinciale omgevingsverordening	De provinciale omgevingsverordening is de verordening op grond van de Omgevingswet, waarin vrijwel alle regels over de fysieke leefomgeving van de provincie zijn opgenomen. De omgevingsverordening bevat daarmee ook regels ten aanzien van de vrijwaringszone voor de provinciale wegen waaronder de N62 langs en door de Westerschelde.
Zeeuws toekomstbeeld fiets	Doel is maximalisatie van fietsgebruik om bij te dragen aan de ruimtelijke en maatschappelijke opgaven. Extra fietskilometers mogen niet leiden tot een toename van verkeersonveiligheid onder fietsers. Onderdeel hiervan is behoud en aanleg van recreatieve fietsroutes. De route langs/bij de dijk van 's Gravenpolder (Hansweert) tot voorbij Ellewoutsdijk en een stukje bij Borssele maakt hiervan onderdeel uit.
Regionaal niveau	
Waterschapsverordening	De waterschapsverordening is de verordening op grond van de Omgevingswet, waarin vrijwel alle regels over de fysieke leefomgeving van het waterschap zijn opgenomen. De waterschapsverordening bevat daarmee ook regels die specifiek zijn gericht op de waterschapswegen zoals afsluitingen, aantastingen en het wijzigen van afmetingen. De wegen langs en nabij de dijk zijn waterschapswegen. Op kaart is aangegeven welke waterschapswegen er zijn.
Interreg beleefbare schelde (oa Kapelle en Borsele)	Ontwikkelen van de beleefbaarheid van het Schelde Delta gebied door de ontwikkeling van langzame en duurzame mobiliteitsopties en de ontwikkeling van lokale sites met én voor de inwoners.
Waterschapsbeheerprogramma	De focus ligt op het in stand houden van verkeersveilige wegen en fietspaden. Om de verkeersveiligheid te waarborgen en te bevorderen worden wegen ingericht conform het principe van Duurzaam Veilig en met de richtlijnen vanuit het CROW.
Gemeentelijk niveau	
Structuurvisie 2012-2030 Kapelle (2013)	Nieuwe ontwikkelingen mogen de verkeers- veiligheid niet in gevaar brengen en moeten passen bij de capaciteit en technische staat van het wegennet
Gemeentelijk verkeer- en vervoersplan – Kapelle (2021)	Het plan geeft een totaalbeeld van de gewenste functie en structuur van het wegennet, alsmede de daarbij behorende inrichting met een vertaling naar concrete actuele opgaven en projecten. Wegen binnen de bebouwde kom

Naam	Omschrijving en relevantie
Omgevingsvisie Borsele (2023)	behoren aan de gemeente, wegen erbuiten aan het waterschap (voor zover in nabijheid van het project dijkversterking). Ambitie is de bereikbaarheid van en de verkeersveiligheid in de gemeente op peil houden en, zo mogelijk, te verbeteren.
Omgevingsplan Randweg Hoedekenskerke (december 2024)	De gezamenlijke wegbeheerders (de provincie Zeeland, het Waterschap Scheldestromen en de gemeente Borsele) hebben met elkaar de ambitie om een maatregelenpakket uit te werken waarmee een duurzame oplossing wordt ontwikkeld voor diverse verkeersknelpunten in het oostelijke deel van het grondgebied van de gemeente Borsele. Eén van de maatregelen betreft het aanleggen van een randweg ten noorden van Hoedekenskerke. Het bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad van Borsele.
Gemeentelijk verkeer- en vervoersplan - Borsele (2022)	Samenwerking in gebiedsgerichte aanpak, aandacht voor verkeersveiligheid en opwaarderen van fietsroutes staan in het plan centraal.



