

Vragen Commissie Economie 24 mei 2024

Vragen Björn Schutz (VVD), over Brief GS van 16 januari 2024 over Toekomstvisie Midden-Zeelandroute – 397355, agendapunt 5.1

Vragen Commissie Economie	Antwoorden
1. Op p. 6/40 staat: <i>“Een benadering van mobiliteit als alleen een knelpuntenaanpak met het streven naar meer doorstroming ten gunste van economie en concurrentiekracht past niet in Zeeland. De verkeerskundige urgentie alleen is onvoldoende, zeker in vergelijking met andere delen van Nederland. De Zeeuwse economie wordt niet geremd door grote verkeersknelpunten en vraagt ook niet om versnelling van het noordelijke deel.”</i> In welke geografische context hebben de adviesbureaus dit beschouwd? Alleen voor Zeeuws grond gebied of ook daarbuiten? Indien daarbuiten? Hoe ver daarbuiten? Zijn bijv. ook verkeersontwikkelingen nabij Rotterdam betrokken zoals de aanleg in spoedige ingebruikname van de Blankenburgtunnel en de A4/A13-A16?	De afbakening van de Midden-Zeelandroute betreft het traject van Zelzate tot Hellegatsplein. De wegen daarbuiten zijn niet specifiek gezien, waarbij wel rekening is gehouden met ontwikkelingen die ook in de bredere omgeving spelen. Genoemd citaat duidt dat de Midden-Zeelandroute niet snel op landelijk lijstjes zoals de top 10 van fileknelpunten terecht zal komen. Een visie en aanpak van de Midden-Zeelandroute zal derhalve vanuit een breder perspectief moeten worden gezien, dan puur een op een bereikbaarheidsknelpunt gerichte aanpak. Het is de onderbouwing waarom het belang van de route vanuit een breder perspectief wordt gezien.
2. P11/40. <i>“Vrachtvervoerders zullen naar verwachting – ondanks vrachtwagenheffing - toch vooral de A4/A16 en A29 blijven kiezen: sneller en goedkoper dan via de N256 en N59.”</i> Waar is deze verwachting op gebaseerd?	Op studies die in het kader van de vrachtwagenheffing zijn gedaan. In dat traject is bekeken dat invoering van de vrachtwagenheffing niet tot knelpunten op onderliggend wegennet mag leiden.
3. (in samenhang met vraag P23/40) P11/40. De opsomming van verkeer aantrekkende omstandigheden en aantallen onder het hoofdje ‘Economie en Energie’ is best fors. Kan nader worden toegelicht waarom op p.6/40 dan toch de conclusie kan worden getrokken dat <i>“de verkeerskundige urgentie alleen onvoldoende is, zeker in vergelijking met andere delen van Nederland. De Zeeuwse economie wordt niet geremd door grote verkeersknelpunten”</i>? Ook niet in de toekomst?	De tekst onder het kopje Economie en Energie onderbouwt het belang van de route en ontwikkelingen die daarop van invloed zijn. Dit vanuit de brede onderbouwing die nodig is om het vraagstuk en de afwegingen voor de lange termijn afwegingen goed in beeld te krijgen.
4. (in samenhang met 2^e vraag 23/40) P12/40: <i>“Zeeland kent zogenaamde zorgwoestijnen, gebieden waar spoedeisende ziekenhuiszorg volgens wettelijke richtlijnen onvoldoende bereikbaar is. Zonder bijsturing zullen sociaal-maatschappelijke voorzieningen verder afnemen door de demografische ontwikkeling (vergrijzing en ontgroening). Artsen en zorgmedewerkers zijn steeds minder voorhanden. Behalve zorgwoestijnen bestaat er ook mobiliteitsarmoede en een bereikbaarheidstekort.”</i> Sinds het verschijnen van deze Scenariostudie is bekend geworden dat de directie van het ADRZ de poliklinische behandelingen in Zierikzee staakt. Een deel van de patiënten zullen uitwijken naar Dirksland. Het andere deel wordt afhankelijker van het ADRZ in Goes of Vlissingen. Wat is de	Dit is een ontwikkeling die nog niet was meegenomen en die in het vervolg zal worden meegenomen. Het bureau heeft hier derhalve ook niet naar gekeken.

Vragen Commissie Economie	Antwoorden
impact volgens het bureau van deze nieuwe omstandigheid? Wat doet dit m.b.t. de scenario's?	
5. (In samenhang met 2^e vraag P11/40 hierboven) P23/40 <i>“Tegelijk is de overheid voornemens een vrachtwagenheffing in te voeren op alle A-wegen en een aantal N-wegen in Nederland in 2026. In Zeeland zin dat de A58 en de A256. Zelfs als de maatregelen worden gestapeld (tolvrij, versnelling MZR, heffing hoofdwegen), dan nog zal de MZR niet snel een veel gebruikte alternatieve route voor vrachtverkeer over langere afstand worden. De reistijdwinst weegt waarschijnlijk voor de meeste vrachtwagenchauffeurs niet op tegen de extra heffingskosten. Daarbij komt dat de vervoersstromen tussen Rotterdam en het westen van Vlaanderen naar verwachting niet groot zin. Richting Antwerpen zal de MZR nooit een concurrerend alternatief voor de A4 of A16 route worden. Op basis van berekeningen met het verkeersmodel NRM blijkt dat bij invoering van de vrachtwagenheffing op rijkswegen, op de Zeelandbrug en Grevelingendam tussen de 100 en 200 extra vrachtwagens per dag worden verwacht.”</i> Maar hoe in geval van structurele files of incidenten op de N57/A15 en in “De Bocht”(knooppunt Zoomland) bij Bergen op Zoom A4/A58? Wat is de impact op de MZR bij deze invloeden dan? Waarom zou de vrachtwagenheffing geen impact hebben? Sinds dit in België is ingevoerd zien we in Zeeuws-Vlaanderen ontwijkend vrachtsluipverkeer. (Zie VVD motie Vrachtsluipverkeer.) Waarom zou bij invoering van een Nederlands systeem dit fenomeen zich niet voordoen? Kunt u dit nader toelichten n.a.v. de berekeningen met het verkeersmodel NRM in een verkeerskundige toelichting?	De vrachtwagenheffing mag niet tot knelpunten op onderliggend wegennet leiden. Met het ministerie van IenW is afgesproken dat hierop ook monitoring zal plaatsvinden. Wanneer er zich op omliggend wegennet grotere knelpunten gaan voordoen dan in de verkeersmodellen zijn voorzien zal zich inderdaad van verplaatsing van verkeersstromen zich voordoen. In het vervolg spelen dergelijke aspecten mee in de keuzes die er gemaakt moeten worden. Wil je een Midden-Zeelandroute inrichten om maximaal alle verkeersstromen te faciliteren en ben je bereid daarin te investeren of richt je de route op het faciliteren van verkeersstromen voor Zeeland en omgeving. De huidige studie geeft de hoeken van het speelveld weer.
6. ((in samenhang met vraag P12/40) P23/40 <i>“Zorgwoestijnen (met name in Zeeuws Vlaanderen en Schouwen-Duiveland) los je niet op met een snellere MZR.”</i> Duidelijk, de woestijn blijft een woestijn. Maar bereik je met een snellere MZR de 'zorg oase' niet eerder?	Dat zijn keuzes die in het vervolgtraject gemaakt moeten worden. Waar willen wij vanuit Zeeland op inzetten, maar in dit traject ook waar het Rijk (de deelnemende ministeries) op in willen zetten.