

TOEKOMSTBEELD

Midden Zeeland Route

Robuust netwerk
Sterke gebieden
Toekomstvaste oplossingen



Inhoudsopgave

Bestuurlijke samenvatting	4
Kernboodschappen:	4
Toekomstbeeld Midden-Zeelandroute	4
Cruciaal voor Zeeland	4
Nu al opgaven voor de MZR	5
Van Hoefijzer naar Harp: MZR als dikkere ‘snaar’	6
Toekomstbeeld en maatregelen per deeltraject	7
Naar een gezamenlijke aanpak Midden-Zeelandroute met het Rijk!	8
1. Inleiding	10
Over de verkenning MZR	10
Het gevolgde werkproces	10
Leeswijzer	11
2. De Midden-Zeelandroute: huidige situatie	12
Wat is de Midden-Zeelandroute?	12
Route van belang voor verkeer van, naar en binnen Zeeland	12
Veel verschillende gebruikers van de MZR	12
De MZR en het netwerk rond de MZR verandert (van noord naar zuid)	12
Zeeland 2050: ontwikkeling van Zeeland op de lange termijn	14
Eigenschappen ruimtelijke kwaliteit en landschappelijke ligging	16
3. Opgaven nu en in de toekomst	18
Functies van de MZR behouden	18
Netwerk is niet robuust	18
Verkeersveiligheid laat te wensen over	18
Externe veiligheid en evacuatie stelt extra eisen aan het wegennet	19
Zeelandbrug is einde levensduur en wegprofiel is te smal	20
Rekening houden met klimaatverandering	20
Verbeteren van het Openbaar Vervoer	21
Voorkomen dat MZR doorgaande vrachtroute wordt	22
Betere inbedding in Nationale Hoofdstructuur	23
Bereikbaarheid voorzieningen onder druk	23
Bij verdere ruimtelijke ontwikkeling komt doorstroming onder druk	23
Zoetwateropgave	24
Versterken belevingswaarde	24
Intermezzo - Gebiedsateliers en inbreng van de betrokken partijen	26
4. Toekomstbeeld MZR	28
Het toekomstbeeld in het kort	28
Robuuste verbinding en sterke gebieden; toekomst-vast	30
Van hoefijzer naar harp: de MZR in het grotere netwerk	31
Bouwen aan een robuust netwerk	32
5. Sterke gebieden: Toekomstbeeld en oplossingsrichtingen per deeltraject	36
Hellegatsplein - Zierikzee	38
Zeelandbrug	42
Colijnsplaat – A58	47
A58 - Westerscheldetunnel	51
Westerscheldetunnel- Zelzate	54
Samenvattende Routekaart MZR	58
Slotwoord: het vervolg	64
Bronnenlijst	65
Geraadpleegde bronnen	65
Colofon	66

Bestuurlijke samenvatting

Kernboodschappen:

1. MZR cruciaal voor Zeeland (2050): nu al opgaven
2. Van Hoefijzer naar Harp: MZR als dikkere 'snaar'
3. Robuust netwerk; Sterke gebieden: toekomstvaste oplossingen

*“Naar een gezamenlijke aanpak
Midden-Zeelandroute met het Rijk!”*

Toekomstbeeld Midden-Zeelandroute

Provincie en Rijk hebben met de betrokken gebiedspartijen gewerkt aan een gedragen Toekomstbeeld en de verdere ontwikkeling van de MZR in het licht van het Toekomstperspectief Zeeland 2050 van de Zeeuwse overheden.

MZR gaat over de wisselwerking tussen weg en gebieden en over de toekomst van Zeeland. Dat vereist een brede blik die verder reikt dan infrastructuur en verkeer. Het Toekomstbeeld MZR is daarom opgesteld met inbreng van betrokken partijen uit Zeeland en daarbuiten. Zowel in het werkproces naar Agenda Toekomstvisie in 2022/2023, als bij dit Toekomstbeeld in 2024/2025 zijn de stakeholders betrokken via (ambtelijke) werkbijeenkomsten en afstem-overleggen.

Op bestuurlijk niveau zijn tussenresultaten door de portefeuillehouder voorgelegd aan het Overleg Zeeuwse Overheden en Gedeputeerde Staten en naar het Rijk toe in het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving (BOL) en het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT).

Cruciaal voor Zeeland

Er zijn veel verschillende gebruikers van de MZR. De MZR is een cruciale verbinding voor woon-werkverkeer binnen de provincie, maar ook naar de gebieden daaromheen. De MZR ontsluit samen met de A58 het North Sea Port District en biedt (ook via OV) toegang tot voorzieningen zoals zorg en onderwijs die zich in de grotere kernen bevinden.

Het toekomstbeeld voor de MZR is onlosmakelijk verbonden met de verwachte en gewenste ruimtelijke ontwikkeling rondom de route: woningbouw en voorzieningen, ontwikkeling van havens en industrie en natuur, recreatie en toerisme. Het lange termijn perspectief voor Zeeland wordt geschetst in Toekomstperspectief Zeeland 2050. Dit is wat Zeeland wil en waar MZR aan bij zal dragen:

- › Groene krachtbron van Nederland – smart energy port;
- › Hotspot voor Zeeuws talent – dé hotspot voor vernieuwend onderwijs en onderzoek;
- › Vitale kernen, ondersteund door aantrekkelijk stedelijk gebied (groene netwerkstad);

**Vitale kernen, ondersteund door
aantrekkelijk stedelijk gebied**



Hotspot voor Zeeuws talent

Groene krachtbron van Nederland



Nu al opgaven voor de MZR

Voor deze ambities op langere termijn is meer woningbouw wenselijk. Een noodzakelijke randvoorwaarde voor meer woningbouw is toekomstbestendige infrastructuur. Dit heeft consequenties voor een toekomstvaste keuze voor kritische onderdelen van de MZR. Ook op korte termijn spelen er al urgente opgaven voor de MZR:

Urgente opgaven die nu om een aanpak vragen:

- › Het verkeersnetwerk is nog niet robuust bij incidenten op de kwetsbare Zeeuwse verbindingen (beperkt aantal bruggen, dammen en tunnels). Bij een calamiteit is al snel kans op een verkeersinfarct.
- › De verkeersveiligheid laat vooral op N59 te wensen over.
- › De Zeelandbrug nadert einde levensduur (2035/2040) en het wegprofiel is te smal.
- › Instandhouden en verbeteren van de bereikbaarheid van voorzieningen. Openbaar vervoer schiet momenteel bijvoorbeeld tekort.

Opgaven voor de langere termijn om nu al rekening mee te houden:

- › Mogelijk maken van woningbouw.
- › De groei van industrie en komst van kerncentrales en toenemende klimaatverandering stellen extra eisen aan het wegennet voor evacuatie en veiligheid.
- › Betere inbedding nodig van Zeeland in Nationale Hoofdinfrastructuur.
- › Voorkomen dat MZR een doorgaande vrachtroute wordt met overlast voor de gebieden.
- › Bijdragen aan zoetwateropgave.
- › Versterken belevingswaarde.

▼ Maatschappelijke redeneerlijn MZR



“Robuust netwerk; Sterke gebieden: toekomstvaste oplossingen”

Van Hoefijzer naar Harp: MZR als dikkere ‘snaar’

De hele MZR tussen knooppunt Hellegatsplein en Zelzate is in 2040 een landschappelijk goed ingepaste verkeersveilige en vlot doorstromende hoofdontsluiting voor verkeer binnen Zeeland, en van-en-naar Zeeland.

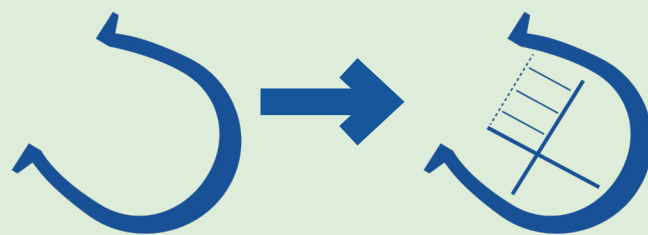
Met name in het noorden van de Zuidwestelijke Delta (Hellegatsplein-Goes) krijgt de MZR in de toekomst binnen het netwerk een zwaardere verkeersfunctie dan de overige N-wegen zoals de N57 (Dammenroute) ('Van hoefijzer naar harp').

De MZR wordt de primaire ontsluiting van de noordelijke delta tussen Hellegatsplein en Goes. Het noordelijke deel wordt geoptimaliseerd waarbij op korte termijn oplossingsrichtingen worden genomen om de verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren, door de inrichting van de weg te verbeteren en de capaciteit op kruispunten te vergroten. Na 2040 hebben we een MZR die ingericht is als volwaardige regionale stroomweg (100 km/u, 2x2) om verdere ruimtelijke ontwikkeling in Zeeland mogelijk te maken. Samen met de A58 vormt de MZR dan de primaire ontsluiting voor Zeeland, waardoor het Zeeuwse mobiliteitsnetwerk robuuster wordt.

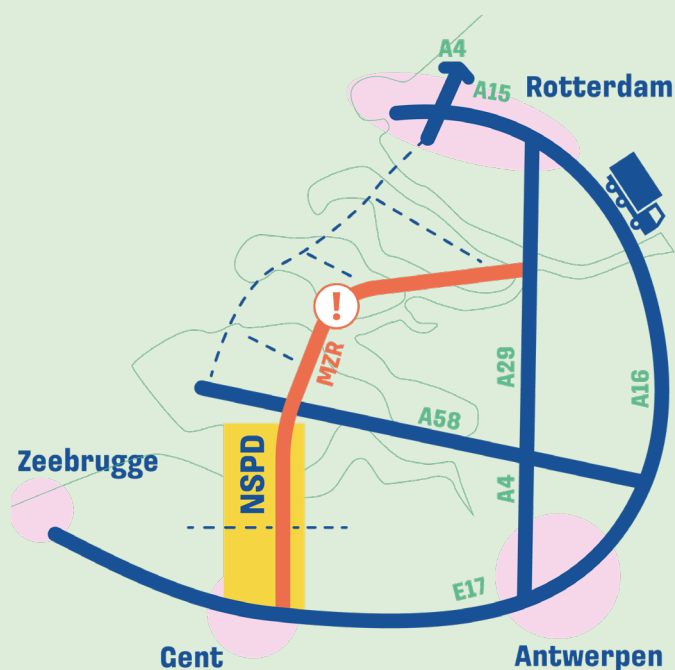
In het zuiden tussen A58-afslag Goes en Zelzate is de MZR samen met de A58 de primaire ontsluiting van de zuidelijke delta en de primaire ontsluiting voor het North Sea Port District. De MZR is hier een 2x2 stroomweg 100 km/u. Het doorgaand vrachtverkeer zonder herkomst of bestemming Zeeland rijdt buitenom via het hoefijzer.

De MZR wordt samen met de spoorverbinding Bergen op Zoom-Vlissingen de hoogwaardige openbaarvervoerverbinding binnen Zeeland en naar de omliggende regio's. Dankzij OV-hubs vormt het ook de schakel met andere vormen van publieke mobiliteit en eigen vormen van voor- en natransport.

De MZR zorgt ervoor dat werk, zorg, onderwijs en recreatiegebieden voor iedereen bereikbaar zijn en dat Zeeuwse bedrijven hun goederen, en landbouwproducten kwijt kunnen. De weg versterkt de Brede Welvaart in de gebieden langs de route.



▲ Van hoefijzer naar harp



▲ MZR Noord doorontwikkelen tot primaire ontsluiting Noordelijke delta. MZR wordt dikkere snaar in de harp. MZR is met de A58 de primaire ontsluiting voor het North Sea Port District.

Toekomstbeeld en oplossingsrichting per deeltraject

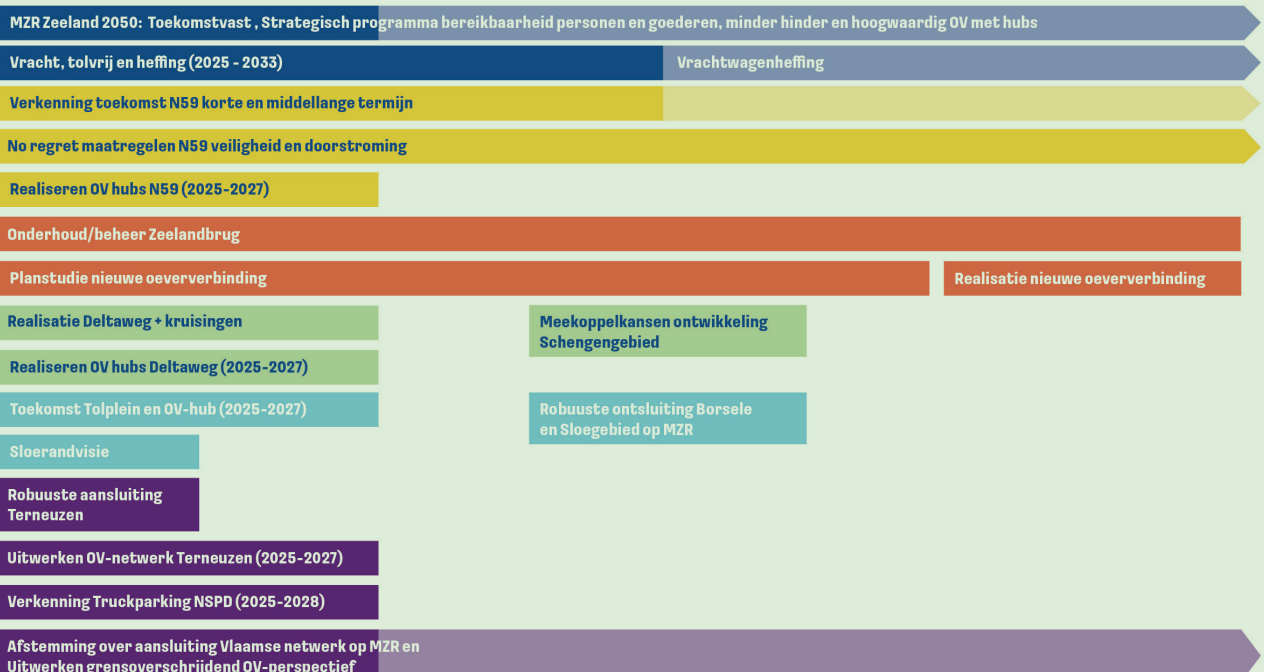
De gebiedsopgaven zijn ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de gebieden waar de MZR ligt. Door deze ontwikkelingen slim te verbinden aan de MZR ontstaat synergie.

- › **Hellegatsplein - Zierikzee:** MZR draagt bij aan ontwikkeling van Schouwen-Duiveland en de verbinding met Zuid-Holland. De gebiedsopgaven gaan hier om een versterking van openbaar vervoer Goes-Rotterdam, een passende balans vinden tussen een robuuste verbinding N59 en de kracht van het gebied, bijdragen aan de beschikbaarheid van zoetwater en landschapsontwikkeling. Het Toekomstbeeld MZR voor de N59 is volgtijdelijk:
 - › **Tot 2040 optimaliseren.** Passend bij de groeiambities van gemeente Schouwen Duiveland wordt de N59 geoptimaliseerd naar een 2x1 80 km/u gebiedsontsluitingsweg met geoptimaliseerd profiel met minder aansluitingen met het onderliggend wegennet en de aansluitingen die er zijn worden veilig ingericht en bieden voldoende capaciteit (bijvoorbeeld een turbotonde). Langs de weg zijn meerdere OV hubs mogelijk.
 - › **Na 2040 in samenhang met de ontwikkeling van Zeeland.** Op lange termijn hangt de inrichting van het noordelijk deel van de MZR samen met de ontwikkeling van Zeeland. Na 2040 wanneer de groei van Zeeland doorzet wordt de N59 een 2x2 100 km/u stroomweg met parallelwegen en ongelijkvloerse kruisingen.
- › **Zeelandbrug: Onderhoud en vervanging: een nieuwe Oosterschelde-oeververbinding.** De Zeelandbrug nadert het einde van de technische levensduur (2035/2040). Vanaf circa 2040 is een nieuwe Oosterschelde-oeververbinding nodig. Een toekomst-vaste oeververbinding gaat tenminste 80 jaar mee en is gedimensioneerd op een stroomweg van 100 km/u met 2x2 rijstroken. Ontwerp en aanleg van een nieuwe oeververbinding kan ca 15-20 jaar in beslag nemen. Noodzakelijk is om nu voortvarend samen met het Rijk de stappen te zetten voor eisen en wensen, verkenning en ontwerp: een integrale verkenning Toekomst Oosterschelde-oeververbinding.
- › **Colijnsplaat – A58: MZR versterkt Goes als regiopoort: doorstroming, verkeersveiligheid, OV en groen.** De gebiedsopgave in dit traject van de MZR gaat vooral over de ontwikkeling van Goes en de verbetering van de Deltaweg.
- › **A58 - Westerscheldetunnel: MZR versterkt het North Sea Port District: ontsluiting van de Green Energyport en OV, in een groene Sloerland.** Het Sloegebied is net als Terneuzen een zoekgebied voor een nieuw te bouwen kerncentrale. Dit is een grote ontwikkeling die consequenties heeft voor het gebruik van de MZR. De ontwikkeling en inpassing van het Sloegebied als green Energyport van Nederland is de gebiedsopgave.
- › **Westerscheldetunnel-Zelzate: De MZR versterkt als grensoverschrijdende verbinding het North Sea Port District, wonen, natuur en recreatie.** De belangrijkste opgaven voor het zuidelijk deel van MZR is om de koppeling te leggen tussen de MZR en ontwikkelingen in het zuidelijke deel van het North Sea Port District.

2025

2030

2040



Naar een gezamenlijke aanpak Midden-Zeelandroute met het Rijk!

De benodigde concrete maatregelen per deeltraject zijn samengevat in de Routekaart MZR. Deze Routekaart is een voorstel voor een programmatische uitwerking van de gezamenlijke aanpak van het Rijk en de Provincie Zeeland met de gebiedspartners, vanuit een brede blik (weg en ruimte).

Rijk en Provincie zijn volgens de afspraken samen verantwoordelijk voor de toekomst van de MZR en werken hier met een gelijkwaardige inzet aan. De noodzakelijke investeringen liggen naar verwachting in de ordegrrootte van honderden miljoenen tot enkele miljarden euro's. Voor een verstandige afweging waar en hoe het uitvoeringsgeld moet worden geïnvesteerd zonder desinvesteringen te doen, is een brede welvaartsbenadering en zicht op de levenscyclus van wegen en bouwwerken nodig, op de schaal van de hele provincie Zeeland. Provincie en Rijk kijken naar wat moet en kan en hebben met dit Toekomstbeeld een plan.

Op basis van dit Toekomstbeeld wordt een propositie voorbereid waaruit een gezamenlijke aanpak van het Rijk en de Provincie Zeeland wordt opgesteld.



Aantakking NSPD-Noord op de MZR

Robuuste ontsluiting Borsele en Sloegebied op MZR
Toekomst tolplein en OV-hub
Sloerandvisie / atelier Sloegebied



Aantakking NSPD-Zuid op de MZR

Robuuste aansluiting Terneuzen
Uitwerken netwerk OV en hubs in en om Terneuzen
Verkenning Truckparking NSPD-zuid
Afstemming over aansluiting Vlaamse netwerk op MZR en Uitwerken grensoverschrijdend OV-perspectief

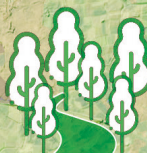
N59 (Bruinisse - Zeelandbrug) en ontwikkeling Duiveland

Verkenning toekomst N59 korte en middellange termijn (2040)
No regret maatregelen N59 veiligheid en doorstroming
Realiseren OV Hubs N59



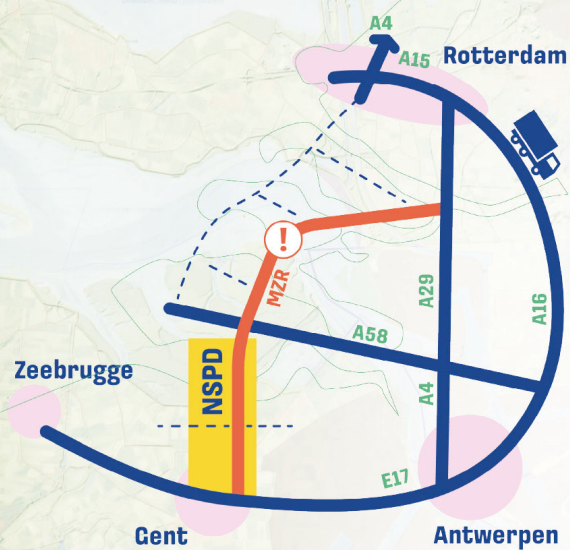
Nieuwe Oosterschelde oeververbinding (Toekomst Zeelandbrug)

Onderhoud/beheer Zeelandbrug
Planstudie nieuwe oververbinding (incl. Zandkreeksluis)
Realisatie nieuwe oeververbinding



Aanpak Deltaweg Goes

Realisatie Deltaweg + kruisingen
Meekoppelkansen ontwikkeling Schengengebied
Ontwikkelen OV hubs aan de MZR



Een robuuster netwerk

MZR Zeeland 2050 toekomstvast
Strategische programma bereikbaarheid
Zeeland 2050 personen en goederen
Zeeland bereikbaar en minder hinder
Hoogwaardig OV en Hubs op de MZR
Vracht, tolvrij en heffing

1. Inleiding

Over de verkenning MZR

In 2023 is door Provincie Zeeland ingestemd met de Agenda Toekomstvisie Midden-Zeelandroute (MZR). (Agenda Toekomstvisie MZR, 2023). In deze strategische beleidsverkenning is door scenario-onderzoek het inzicht over de betekenis van de MZR verdiept en verbreed. De studie agendeert de mogelijke kansen en opgaven voor de toekomst van deze belangrijke wegverbinding door, van en naar Zeeland.

In het Ruimtelijk Voorstel provincie Zeeland (2023) is de MZR opgenomen als samenwerkingsproject met alle betrokken partijen inclusief het Rijk. Tijdens het bestuurlijk overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) in 2023 en 2024 is dit vastgelegd. Met de Minister van I&W is hierbij afgesproken om met gelijkwaardige inspanning tussen Provincie en het Rijk en met de betrokken gebiedspartijen te werken aan een gedragen Toekomstbeeld en de verdere ontwikkeling van de MZR in het licht van het Toekomstperspectief Zeeland 2050 van de Zeeuwse overheden.

Het gevolgde werkproces

Het Toekomstbeeld MZR is gevormd langs twee lijnen:

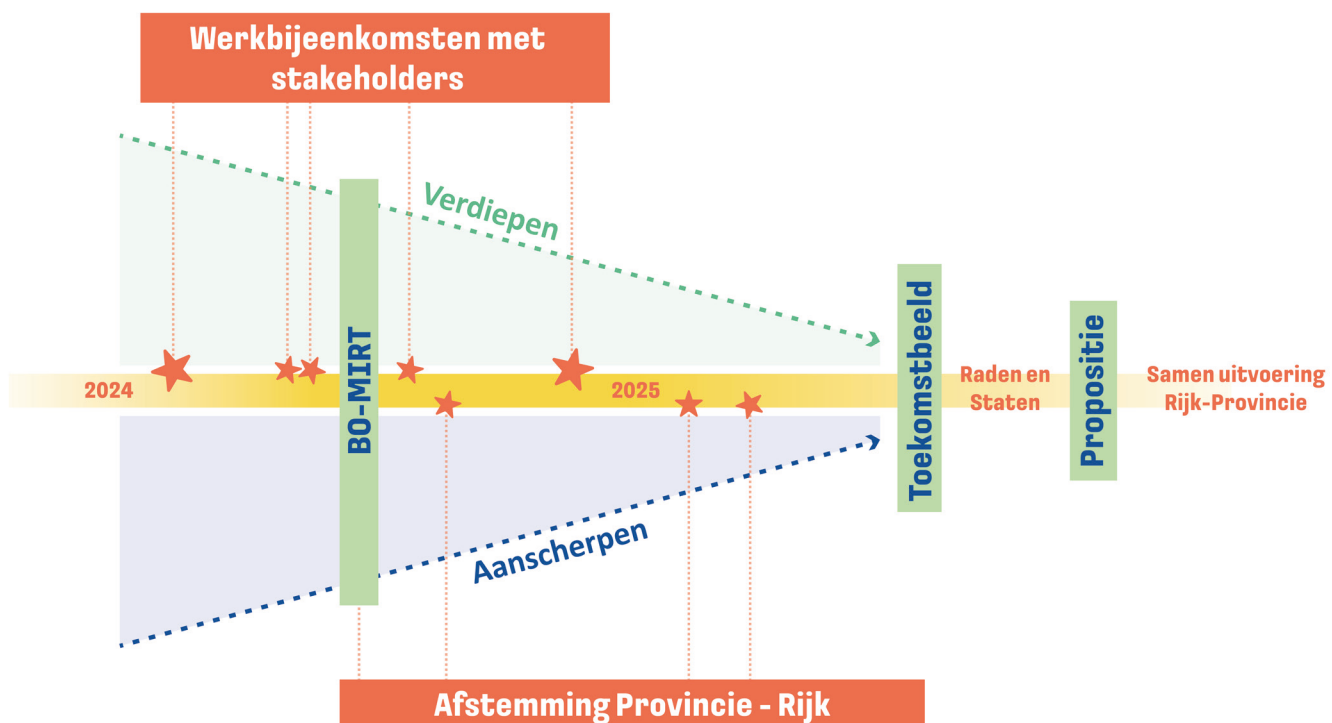
Trechteren naar een gedeeld toekomstbeeld – met stakeholders

Onderzoekslijn één draait om inhoudelijk verdiepen: het preciezer maken van de opgaven waar Zeeland voor staat en de rol die de MZR daarbij kan spelen. Het 'Wat?'. In deze onderzoekslijn is samen met de stakeholders tussen eind 2022 en begin 2025 toegewerkt naar een gedeeld en reëel beeld ten aanzien van de functie van de weg als onderdeel van de totale ontsluiting van Zeeland en bijpassende inrichting van de MZR en de wisselwerking met de gebieden. Verbeteren van de brede welvaart in Zeeland vormt het kompas. In de bijeenkomsten met stakeholders wordt de gekozen brede aanpak naar een Toekomstbeeld ondersteund. Zie de intermezzotekst na hoofdstuk 3 voor een weerslag van de participatie.

Aanscherpen tot een aanpak – met het Rijk

Onderzoekslijn twee draait om het strategisch aanscherpen: de meer politiek-maatschappelijke verantwoording als realiteits-check op de inhoudelijke kansen. Het 'Haalbaar? en Hoe dan?' In de onderzoekslijn aanscherpen is in wisselwerking tussen Provincie Zeeland en het Rijk bepaald wat nodig is op korte en lange termijn en welke zaken opgepakt moeten worden om het toekomstbeeld ook daadwerkelijk te realiseren: de Routekaart MZR.

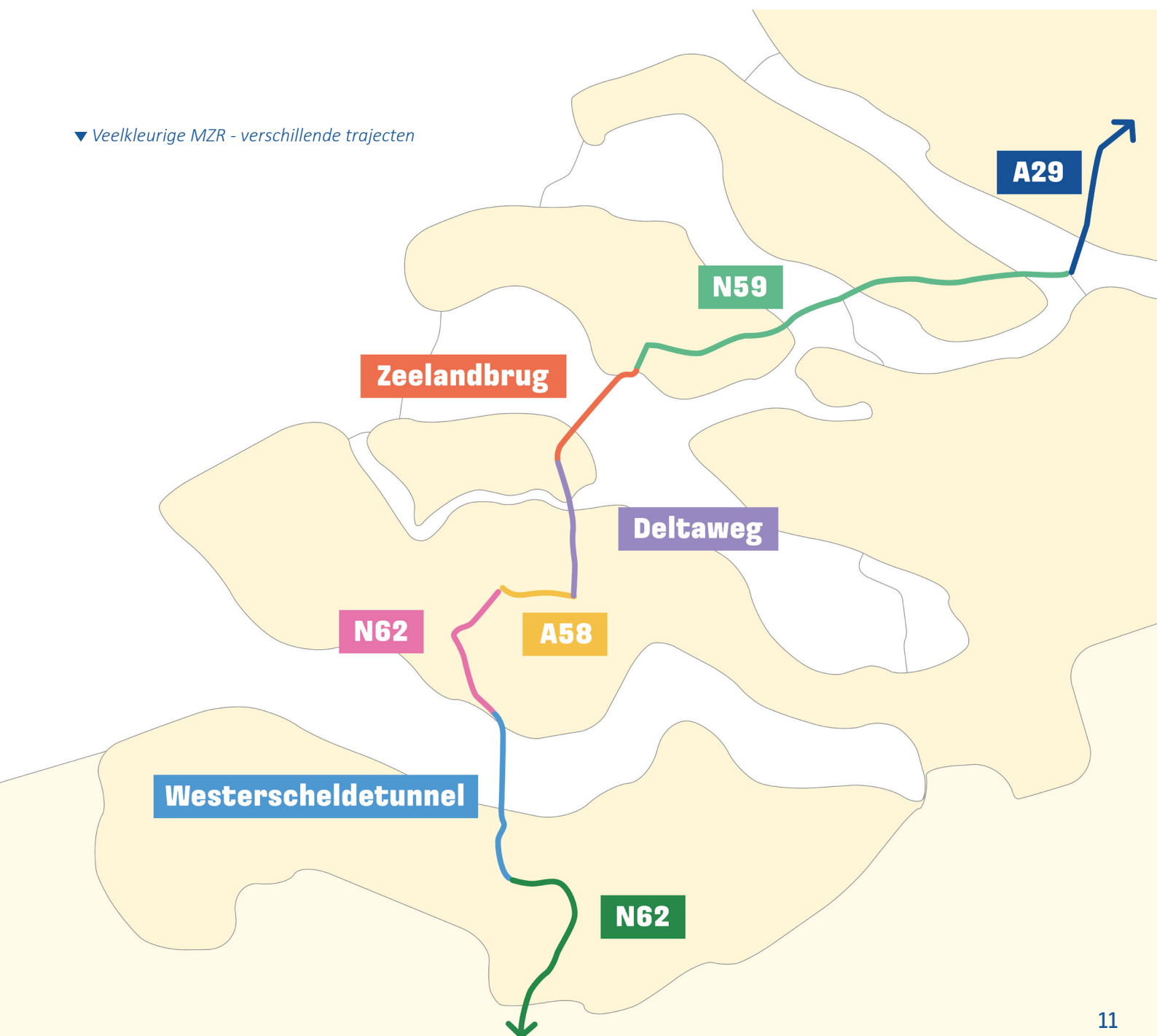
▼ Werkproces Toekomstbeeld MZR



Leeswijzer

In dit document staat het Toekomstbeeld MZR beschreven. Hoofdstuk twee gaat over het huidige gebruik en de huidige ligging en ruimtelijke kwaliteit. Hoofdstuk drie beschrijft de opgaven op en rond de weg op korte en lange termijn. In hoofdstuk vier volgt het toekomstbeeld voor de MZR. Dit wordt beschreven en verbeeld als onderdeel van een robuust mobiliteitsnetwerk en sterke gebieden. Vervolgens wordt het Toekomstbeeld ingevuld per deeltraject. Hierin wordt ook ingegaan op de Routekaart MZR en de vervolgstappen voor de MZR.

▼ *Veelkleurige MZR - verschillende trajecten*



2. De Midden-Zeelandroute: huidige situatie

Wat is de Midden-Zeelandroute?

De Midden-Zeelandroute is de 150 km lange wegverbinding tussen de Vlaamse grens bij Zelzate, via Terneuzen en de Westerscheldetunnel naar Goes, via Zandkreeksluis en Zeelandbrug naar Zierikzee en Bruinisse over Goeree-Overflakkee om tenslotte bij het Knooppunt Hellegatsplein aan te sluiten op de A29. De MZR vormt samen met de A58 tussen Vlissingen, Middelburg en Noord-Brabant en de N57 (Dammenroute) tussen Middelburg en de Rotterdamse Haven de hoofdverbindingen in het Zeeuwse mobiliteitsnetwerk. Belangrijke schakels in de MZR zijn de Westerscheldetunnel (geopend in 2003), en de Zeelandbrug (geopend in 1965 en sinds 2015 Rijksmonument).

Route van belang voor verkeer van, naar en binnen Zeeland

De MZR is vooral belangrijk voor verkeer van, naar en binnen Zeeland. 45% van het verkeer op de Midden-Zeelandroute is verkeer met een herkomst en bestemming binnen Zeeland, terwijl 52% van de verplaatsingen tussen Zeeland en omliggende gebieden betreft. Slechts 3% van het verkeer is doorgaand verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in Zeeland. Kijken we specifiek naar vrachtverkeer dan is het aandeel doorgaand vrachtverkeer 6%. Dit sluit ook aan bij de wens dat de MZR primair belangrijk is voor de bereikbaarheid van Zeeland en dat doorgaand vrachtverkeer tussen Vlaanderen en Rotterdam zoveel mogelijk buiten Zeeland om rijdt, via de A16 en A4 die een 'hoefijzer' maken rond de Zuidwestelijke Delta.

Veel verschillende gebruikers van de MZR

Er zijn veel verschillende gebruikers van de MZR. De MZR is een belangrijke verbinding voor woon-werkverkeer binnen de provincie, maar ook naar de gebieden daaromheen. De MZR ontsluit samen met de A58 het North Sea Port District en biedt toegang tot voorzieningen zoals zorg en onderwijs die zich in de grotere kernen bevinden. De MZR speelt ook een belangrijke rol voor het recreatief verkeer met name in de zomer, waardoor de intensiteiten 40% hoger liggen dan in de wintermaanden. Deze tijdelijke pieken zetten de doorstroming onder druk, vooral tussen Goes en Zuid-Holland. De afgelopen jaren is het verkeer naar Zeeland harder gegroeid dan de bevolking, vooral als gevolg van toename in recreatief verkeer. In het Noordelijk deel rijdt landbouwverkeer soms over de MZR of over de parallelwegen naast de MZR. Twee keer per dag kan landbouwverkeer in konvooi de Zeelandbrug over. Naast auto- en vrachtverkeer is de MZR belangrijk voor het openbaar vervoer tussen de verschillende

eilanden in Zeeland. Kijken we naar de reistijden, dan zien we op het noordelijk deel regelmatig reistijden die langer zijn dan gemiddeld en op de hele route komen af en toe flinke vertragingen voor.

De MZR en het netwerk rond de MZR verandert (van noord naar zuid)

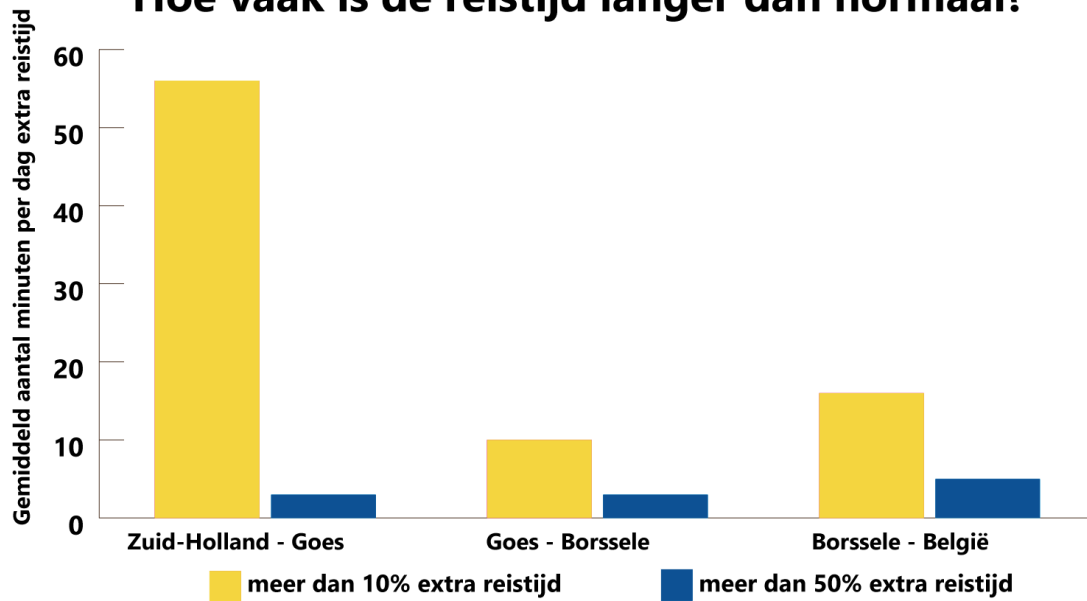
De Blankenburgverbinding via de Maasdeltatunnel in Zuid-Holland zorgt voor een extra verbinding onder de nieuwe Waterweg bij Rotterdam. Deze toltunnel opende in 2025. Daarnaast wordt vanuit Provincie Zuid-Holland nagedacht over de verbreding van de Rijksweg N57 tussen Brielle en Hellevoetsluis. De verkeersdruk op de noordelijke delta neemt toe.

De Provincie Zeeland is voor de Deltaweg bezig met de voorbereiding van de uitvoering van het gekozen maatregelpakket - gericht op verkeersveiligheid en doorstroming - om deze weg tussen Goes en Noord-Beveland (N255) in te richten als 80 km/u weg met een aantal ongelijkvloerse kruisingen en de mogelijkheid om deze op termijn uit te breiden naar 2x2 rijstroken.

In 2025 is de Westerscheldetunnel tolvrij geworden voor personenvervoer en uiterlijk vanaf 2033 geldt dit ook voor goederen. De N62 tussen de Belgische grens en de A58 komt vanaf 2033 volledig in eigendom bij Rijkswaterstaat en wordt daarmee onderdeel van de hoofdinfrastructuur van Nederland. In 2026 wordt de vrachtwagenheffing in Nederland ingevoerd. In eerste instantie zijn alleen de A58 en de A256 bij Goes onderdeel van het heffingsnetwerk.

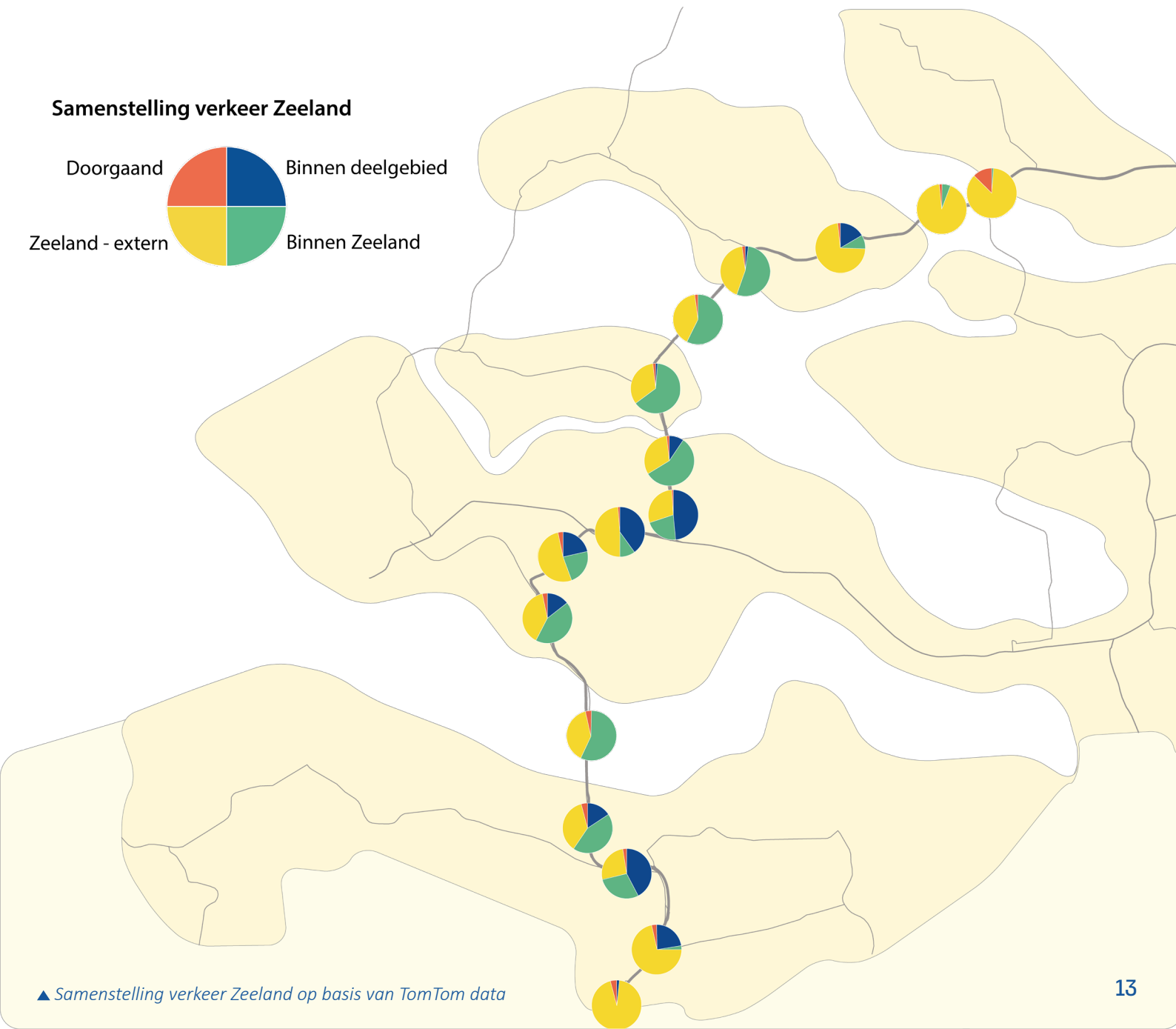
In Vlaanderen vinden ook ontwikkelingen plaats die van invloed zijn op de mobiliteit in Zeeland. De ring van Antwerpen wordt de komende jaren aangepakt. In de eerste fase tot 2033 wordt het Noordelijk deel aangepakt, waar met de Oosterweelverbinding een nieuwe verbinding onder de Schelde wordt toegevoegd en daarmee de ring van Antwerpen wordt gecompleteerd. Er zijn straks vier tunnels onder de Schelde, waarvan er naar verwachting één tolvrij zal zijn. Verkeer ondervindt de komende jaren hinder van de werkzaamheden, wat tot gevolg kan hebben dat het zuidelijk deel van de MZR een alternatieve route wordt voor doorgaand verkeer. Ook bij Gent wordt de R4, de ringweg rondom Gent en de Kanaalzone, aangepakt. Hierbij worden kruispunten ongelijkvloers gemaakt om de doorstroming, leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren. Voor de aansluiting van de N62 op de R4 bij Zelzate en voor de kruising met de E34 is door Vlaanderen nog geen definitieve keuze gemaakt voor de inrichting. De nieuwe R4 zorgt voor een betere doorstroming van het verkeer tussen Gent en Terneuzen.

Hoe vaak is de reistijd langer dan normaal?



▲ Reistijd verlies gemeten op de MZR (Bron: RDW Floating Car Data)

Samenstelling verkeer Zeeland



▲ Samenstelling verkeer Zeeland op basis van TomTom data

Zeeland 2050: ontwikkeling van Zeeland op de lange termijn

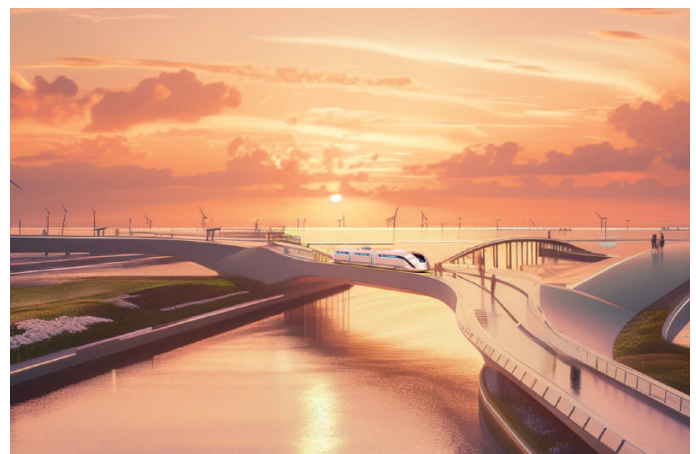
Het toekomstbeeld voor de MZR is onlosmakelijk verbonden met de verwachte en gewenste ruimtelijke ontwikkeling rondom de route. Denk hierbij aan woningbouw en voorzieningen, ontwikkeling van haven en industrie en natuur en recreatie.

Recent is door de gezamenlijke Zeeuwse Overheden de uitwerking van het Toekomstperspectief Zeeland 2050 gestart. Het startdocument geeft een ambitieus groeipad in wonen en werken richting de toekomst. Groei in inwonertal is noodzakelijk. Niet als doel op zich, maar als middel. Om, zoals gesteld in het startdocument Toekomstperspectief Zeeland 2050, 'het Zeeland te blijven dat we willen zijn. Om een welvarend en duurzaam Zeeland te realiseren voor de generaties na ons. En om de rol te kunnen spelen waar Nederland Zeeland voor nodig heeft.'

Toekomstperspectief Zeeland 2050 heeft drie speerpunten, drie samenwerkende magneten, die passen in het DNA van Zeeland en die samen een spiraal van versterking op gang brengen:

- › **Groene krachtbron van Nederland – smart energy port:** De Kanaalzone is een van de weinige plekken in Nederland – en Noordwest Europa – waar ruimte is voor energie infrastructuur. Daarmee kan Zeeland zich profileren als dé plek voor klimaatbestendige en circulaire industrie en dé krachtbron van Nederland.
- › **Hotspot voor Zeeuws talent – dé hotspot voor vernieuwend onderwijs en onderzoek:** Een wisselwerking tussen onderzoek en onderwijs in de hele waaier van de praktische benadering van het mbo, de toegepaste wetenschap van het hbo tot en met wetenschappelijk onderwijs en onderzoek.
- › **Vitale kernen, ondersteund door aantrekkelijk stedelijk gebied (groene netwerkstad);** Wanneer de huidige steden flink groeien in inwonertal en samenwerken als één geheel, ontstaat de massa om grootstedelijke voorzieningen en functies aan te bieden. Ook de kernen en dorpen in de rest van Zeeland moeten groeien, door huizen te bouwen voor de eigen jeugd, maar ook andere mensen.

Om voorzieningen op peil te houden, de Zeeuwse economie te laten draaien en de Zeeuwse kwaliteiten te versterken is het nodig om met ambitie te plannen op groei en verandering. In de Woondeal met het Rijk heeft Zeeland afgesproken om 16.500 woningen te bouwen tot 2030. Voor de ambities op langere termijn is meer woningbouw wenselijk. Goede bereikbaarheid en bijbehorende infrastructuur is hiervoor randvoorwaardelijk. Dit heeft consequenties voor een toekomstvaste keuze voor kritische onderdelen van de MZR. In het bijzonder voor de benodigde grote investeringen in de Oosterschelde-oeververbinding/ Zeelandbrug. De vraag is op welke momenten in de tijd zich kantelpunten voordoen waardoor andere eisen worden gesteld aan het wegennet en de MZR. Hier gaan we in de volgende hoofdstukken dieper op in.



▲ Voorblad startdocument Zeeland 2050 en mobiliteitsbeeld wat in Zeeland 2050 voor ogen wordt gezien



Vitale kernen, ondersteund door aantrekkelijk stedelijk gebied



Hotspot voor Zeeuws talent

Groene krachtbron van Nederland



▲ 3 perspectieven Zeeland 2050
(Bron van AI beelden: Provincie Zeeland)

Eigenschappen ruimtelijke kwaliteit en landschappelijke ligging

In deze paragraaf benoemen we kort de huidige ruimtelijke kwaliteiten van de MZR.

De gebruikswaarde is groot. De MZR heeft vanzelfsprekend een belangrijke functionele waarde voor Zeeland als ontsluiting. Hierbij wordt in dit document uitvoerig stilgestaan. Het noordelijke deel op Goeree-Overflakkee is 100 km/u. Vervolgens is het deel tot aan Goes een 80 km/u weg met 1x2 rijstroken. De N62 bij Borsele (Sloeweg) is rond 2014 verbreed naar een 2X2 stroomweg 100 km/u met ongelijkvloerse kruisingen, net als de N62 Tractaatweg in 2018. Het zuidelijke deel van de MZR is daardoor snelweg-achtig. Op de A58 is de snelheid overdag 100 km/u en 's avonds en in de nacht 130 km/u.

De toekomstwaarde neemt toe. De MZR zal in de toekomst een steeds belangrijker onderdeel vormen van een robuust Zeeuws mobiliteitsnetwerk.

Belevingswaarde kan sterker. Als het gaat om belevingswaarde tellen aspecten van cultuurhistorie, ontwerp, ligging en het landschappelijke beeld vanaf de weg en vanuit het landschap. Voor de gehele MZR geldt dat het landschap het wegbeeld bepaalt, steden en dorpen blijven op afstand. De gevarieerde doorsnede van de delta is dan ook het 'talent' van deze

N-weg (zie het onderzoek Wegen naar Welzijn, 2024). Vanaf de Midden-Zeelandroute ervaar je de unieke afwisseling van het deltalandschap. Je rijdt door oudere delen van de (voormalige) eilanden en soms door weidse jongere delen, alles afgewisseld door de grote wateren en stoere dammen en sluizen: Philipsdam en Grevelingendam, de sluis bij Bruinisse, Zeelandbrug en Zandkreeksdam/Zandkreeksluis. De Zeelandbrug is een icoon in de MZR. Sinds 2015 is de Zeelandbrug officieel een Rijksmonument en behoort het tot de belangrijke monumenten uit de Wederopbouw. De brug ligt in de weidse ruimte van de Oosterschelde. De monumentwaarde heeft betrekking op zowel de bijzondere constructie, de architectuur als de betekenis in haar omgeving.

Het huidige dwarsprofiel van de weg varieert sterk. Er is een fundamenteel verschil tussen de vormgeving en beleving van het N-weg gedeelte van de MZR (N59, N62, N256) en het A58-gedeelte (RWS Buro Ruimte & Groen 2022). De A58 is als één doorgaande weg ontworpen met een consistent samenspel van horizontaal en verticaal alignement. De N-wegen zijn daarentegen tezamen nooit als één route ontworpen en variëren in rijbaantype, bermen, de aanwezigheid van parallelwegen en in hoogte en landschappelijke inpassing.

Op een aantal delen van de MZR moet de belevingswaarde worden verbeterd. Dit wordt in het volgende hoofdstuk verder uitgewerkt.



3. Opgaven nu en in de toekomst

Functies van de MZR behouden

Na de A58 is de Midden-Zeelandroute de belangrijkste route voor verkeer binnen en van en naar Zeeland, zowel voor personen als goederen. De MZR zorgt ervoor dat Zeeuwen werk en voorzieningen kunnen bereiken, dat bezoekers en recreanten naar Zeeland toe kunnen komen en dat de verschillende bouwstenen van de Zeeuwse economie (industrie, logistiek, recreatie en landbouw) functioneren. Om deze functies te kunnen vervullen zijn er wel een aantal opgaven.

Netwerk is niet robuust

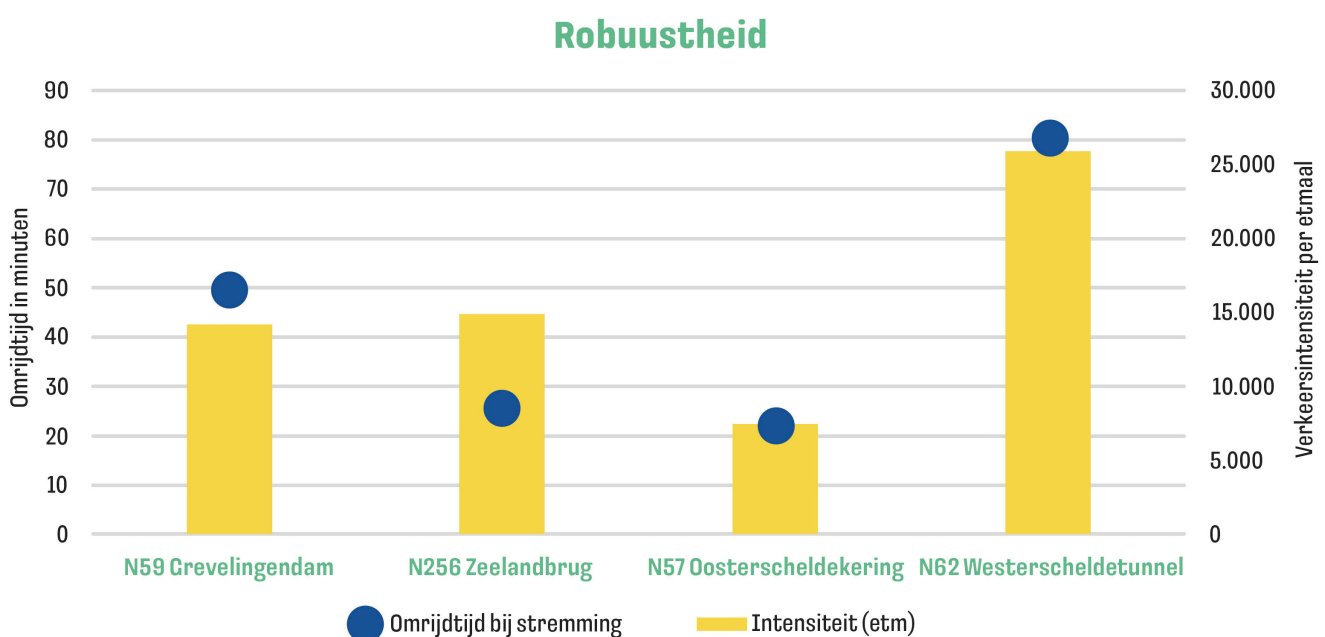
Voor de bereikbaarheid is Zeeland afhankelijk van een beperkt aantal bruggen, dammen en tunnels. Op het moment dat één van deze verbindingen gestremd is door een calamiteit of onderhoud dan is de impact op de bereikbaarheid veel groter in Zeeland dan in de rest van Nederland, doordat mensen en goederen dan meteen flink moeten omrijden (zie figuur).

Bij een stremming in de Westerscheldetunnel loopt het verkeer rondom Terneuzen helemaal vast, doordat er geen alternatieven zijn. Voor de Vlaketunnel is met de Vlakebrug wel een alternatief beschikbaar, maar deze heeft veel minder capaciteit dan de tunnel. De geplande onderhoudswerkzaamheden aan wegen en kunstwerken de komende jaren zetten het netwerk extra onder druk. Ook neemt de kans op harde wind toe, waardoor de dammen vaker niet bruikbaar zijn voor verkeer en er extra druk komt op de andere verbindingen. In de

afbeelding over reistijden in hoofdstuk 2 zagen we al dat op het Noordelijk deel regelmatig sprake is van vertraging en op de hele route af en toe zeer sterke vertraging voorkomt.

Verkeersveiligheid laat te wensen over

De N59 tussen Zierikzee en Bruinisse is een van de N-wegen waar afgezet tegen het aantal gereden kilometers relatief veel ongelukken plaatsvinden. Het huidige profiel voldoet niet overal aan de optimale inrichting vanuit verkeersveiligheid. Er is geen rijrichtingsscheiding. De meest ernstige ongelukken gebeuren door frontale botsingen. De afstand tussen de rijbaan en parallelweg is niet groot genoeg en de houten paaltjes die op veel plekken staan voldoen niet als afscheiding. Op verschillende kruispunten kan langzaam verkeer niet veilig oversteken, omdat een middeneiland ontbreekt en de gereden snelheden hoog zijn. Ook zijn er nog veel erftoegangswegen die direct op de N59 aansluiten. Tot slot voldoet de parallelweg waar zowel fietsers als landbouwverkeer van gebruik maken niet aan de minimale breedte. Naast de N59 zijn ook de smalle Zeelandbrug, de huidige Deltaweg en de Westerscheldetunnel aandachtspunten vanuit verkeersveiligheid blijkt uit de meeste recente verkeersveiligheidsrapportage voor Zeeland (BLIQ rapportage verkeersveiligheid, 2025). Dat betekent dat er op deze trajecten relatief veel ongelukken gebeuren en/of er vaak harder gereden wordt dan de toegestane snelheid.



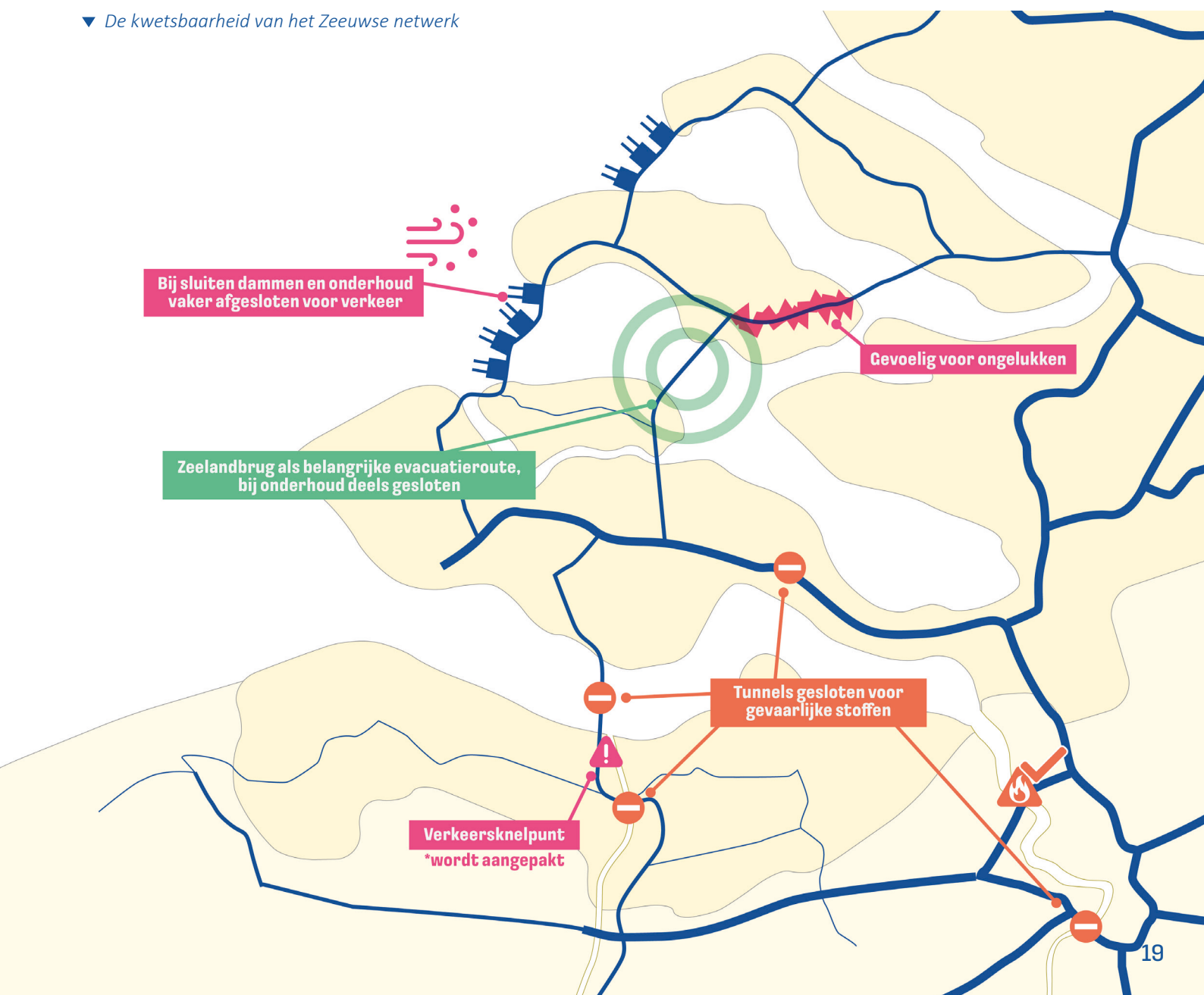
▲ In het figuur is te zien hoeveel extra reistijd (blauwe stippen) mensen hebben op het moment dat één van de dammen, bruggen of tunnels niet gebruikt kan worden en hoeveel mensen daar last van hebben (gele balk)

Externe veiligheid en evacuatie stelt extra eisen aan het wegennet

Zeeland is een gebied dat na de haven van Rotterdam de grootste veiligheidsrisico's van Nederland (risicokaart.nl) kent. Deze risico's hangen samen met de aanwezigheid van de kerncentrale bij Borssele, industrieën die werken met gevaarlijke stoffen en het risico op overstroming. Met de verdere ontwikkeling van de industrie waaronder de mogelijke komst van electrolyzers of waterstoffabrieken en nieuwe kerncentrales (MIEK 2022, kaart RVO Energieprojecten Zuidwest-Nederland, januari 2025) aan de ene kant en de toename van extreem weer en zeespiegelstijging aan de andere kant is duidelijk dat

deze risico's verder gaan toenemen. Dat onderstreept nog eens extra het belang van een robuust netwerk en maakt het noodzakelijk om niet alleen te kijken hoe dit netwerk functioneert onder normale omstandigheden, maar ook onder extreme omstandigheden. Studies laten zien dat het meerdere dagen kan kosten om Zeeland te evacueren bij een grootschalige calamiteit (HKV Lijn in Water, pilot Sloegebied, 2019). Naast de externe veiligheid in extreme situaties vervullen delen van de MZR ook een rol als gevaarlijke stoffenroute, dit stelt ook eisen aan de inrichting van wegen.

▼ De kwetsbaarheid van het Zeeuwse netwerk



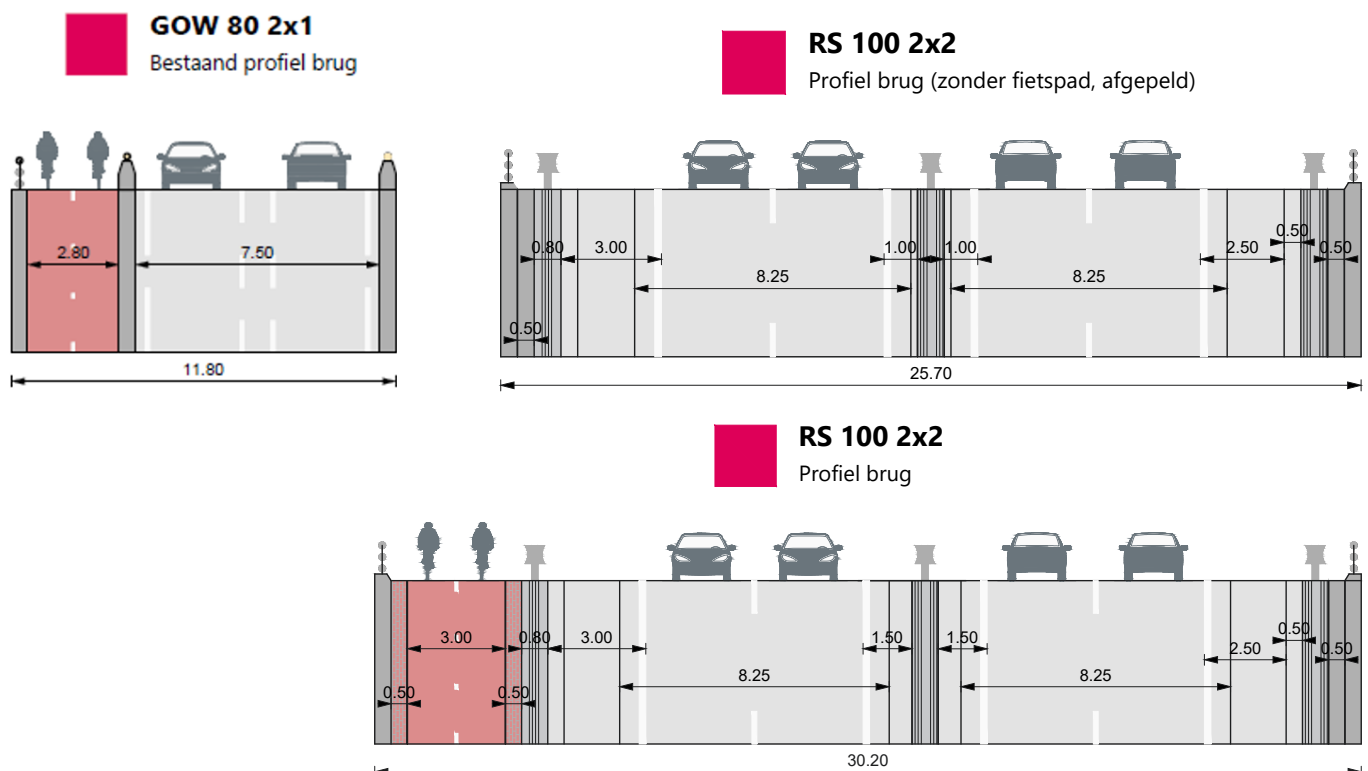
Zeelandbrug is einde levensduur en wegprofiel is te smal

De weginrichting op de Zeelandbrug voldoet nu al niet aan de eisen voor een robuuste verbinding. Bij incidenten op de brug zijn de verlieskosten voor omrijden hoog. Het huidige profiel van 11,80 meter is te smal. Twee moderne vrachtwagens kunnen elkaar nog net passeren en door het ontbreken van een vluchtstrook wordt bij een calamiteit direct de rijbaan wordt geblokkeerd. Met de huidige richtlijnen zou je voor een veilige inrichting van een 2x1 gebiedsontsluitingsweg met vrijliggend fietspad tenminste 18 meter breedte nodig hebben. De brug nadert het einde van haar levensduur, waardoor op termijn mogelijk beperkingen gesteld moeten worden aan type verkeer wat over de brug kan. Op dit moment is de verwachting dat de brug nog mee kan tot 2035/2040. De Provincie is in 2024 gestart met uitgebreid technisch onderzoek om beter beeld te krijgen van de staat van de brug en de impact van zwaar verkeer op de brug. Nieuwe Europese richtlijnen ten aanzien van de veiligheid van bruggen zijn ook van invloed op hoe lang de brug nog mee kan. Op het moment dat eisen strenger worden dan moeten er mogelijk eerder al beperkingen worden gesteld aan verkeer dat over de brug mag, dat kan met name leiden tot beperkingen voor het vrachtverkeer. Beperkingen aan het verkeer dat nog over de brug mag heeft grote impact hebben op het sociaal-maatschappelijk functioneren van met name Noord-Beveland en Schouwen-Duiveland en zal de druk op andere verbindingen sterk doen toenemen.

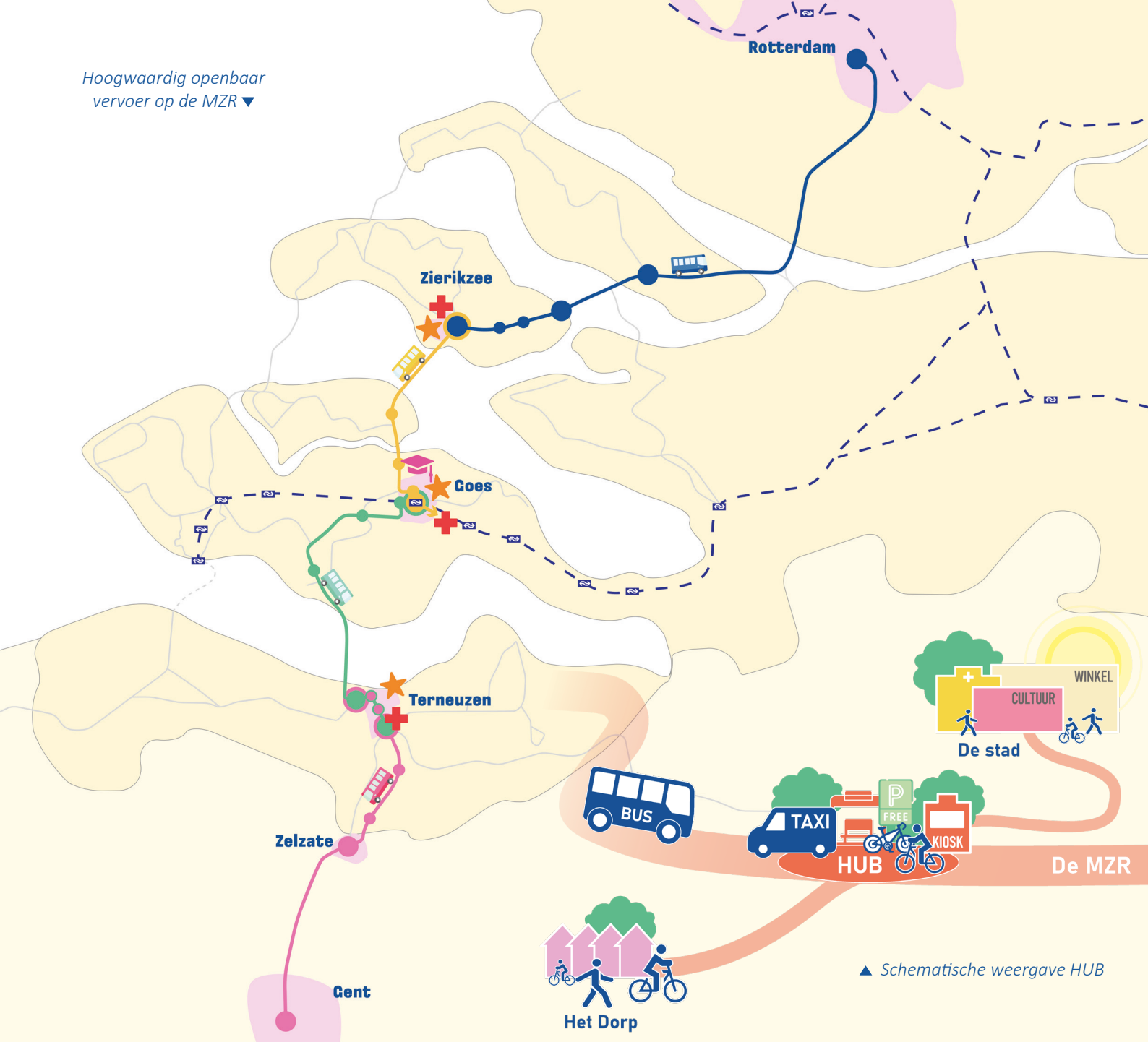
Rekening houden met klimaatverandering

De lange termijn toekomst van de MZR kan in Zeeland niet los worden gezien van het vraagstuk van de klimaatverandering en zeespiegelstijging. De grote kunstwerken en waterkeringen zullen tot 2050 nog voldoen, maar daarna zijn mogelijk aanpassingen nodig. Ook zullen bestaande woon- en werkgebieden en infrastructuur zich moeten instellen op extremer weer, langdurige droogte en zoetwatertekort, piekneerslag en wateroverlast. Voor de MZR betekent dit dat gestreefd wordt naar klimaatbestendige aanpassingen aan wegen zoals wateropslag en een toekomstbestendige Oosterschelde-oeververbinding, maar ook zo ontwerpen dat de weg bestand is tegen een onverhoopte overstroming. Waterveiligheid blijft prioriteit, waarbij wordt ingezet op 'meerlaags veiligheid': sterke dijken, robuuste inrichting en goede evacuatiesystemen. De A58, N57 en de MZR spelen daarbij een rol als evacuateroutes.

De Oosterscheldedekering functioneert nog goed en is ontworpen voor een stijging van 40 cm over 200 jaar, maar zal door zeespiegelstijging vaker moeten sluiten. Ook de temperatuur van het water verandert. Dit alles heeft negatieve gevolgen voor natuur, visserij en recreatie. Daarom worden oplossingen onderzocht zoals aanpassing van het sluitregime, sedimentaanvulling en innovatieve dijkversterkingen. Binnen het Deltaprogramma worden verschillende scenario's onderzocht, van bescherming tot meebewegen met het water. In extreme gevallen zijn ingrijpende veranderingen aan de delta mogelijk,



▲ Oefening gewenste Zeelandbrug profielen tegenover het bestaand Zeelandbrug profiel



zoals aanleg van een kustmeer of nieuwe dammen. Rond 2030 is de zes-jaarlijkse toetsingsronde voor alle waterkeringen weer uitgevoerd en is al meer duidelijk over klimaatverandering, maar ook over de ontwikkeling van Zeeland. Dat kan een belangrijk beslismoment worden voor de toekomst van de delta. Dan moet zo langzamerhand duidelijk zijn welke richting Zeeland kiest, mede vanwege de lange voorbereidingstijd van grote deltaprojecten. Dan moet ook duidelijk zijn welke meekoppelkansen en raakvlakken er zijn met de aanpak van de Zeelandbrug.

Verbeteren van het Openbaar Vervoer

Uit onderzoek Onderweg in Nederland (ODiN) blijkt dat slechts 2% van alle verplaatsingen in Zeeland wordt op dit moment met het openbaar vervoer gemaakt. Echter ook in Zeeland zijn er veel huishoudens die geen toegang hebben tot de auto. Vanuit de wens om jongeren vast te houden en de toenemende vergrijzing is het aanbieden van goed openbaar vervoer van groot

belang om voorzieningen voor iedereen bereikbaar te houden. Ook biedt goed openbaar vervoer mensen die wel een auto hebben een aantrekkelijk alternatief. Dit is reden geweest om in Zeeland onder de noemer van 'Reizen door Zeeland' een nieuw OV systeem neer te zetten. De MZR, met name tussen Goes en Zierikzee is nu al een belangrijke openbaar vervoerverbinding over de noord-zuid as binnen de provincie. De functie van de MZR als belangrijke OV-verbinding kan verder versterkt worden doordat de verbinding een schakel is tussen de verschillende delen van Zeeland en de gebieden direct daaromheen. In het landelijke en provinciale beleid is de ambitie opgenomen om de busverbinding Rotterdam<->Gent op te waarderen naar een Bus Rapid Transit (BRT) verbinding. Meer woningbouw in Zeeland kan niet zonder hoogwaardig openbaar vervoer. Tegelijkertijd zijn veel gebieden dun bewoond, waardoor verder gebouwd moet worden aan slimme combinaties van hoogfrequent regulier openbaar vervoer en vraagafhankelijk publiek vervoer voor de 'first and last mile'.

Voorkomen dat MZR doorgaande vrachtroute wordt

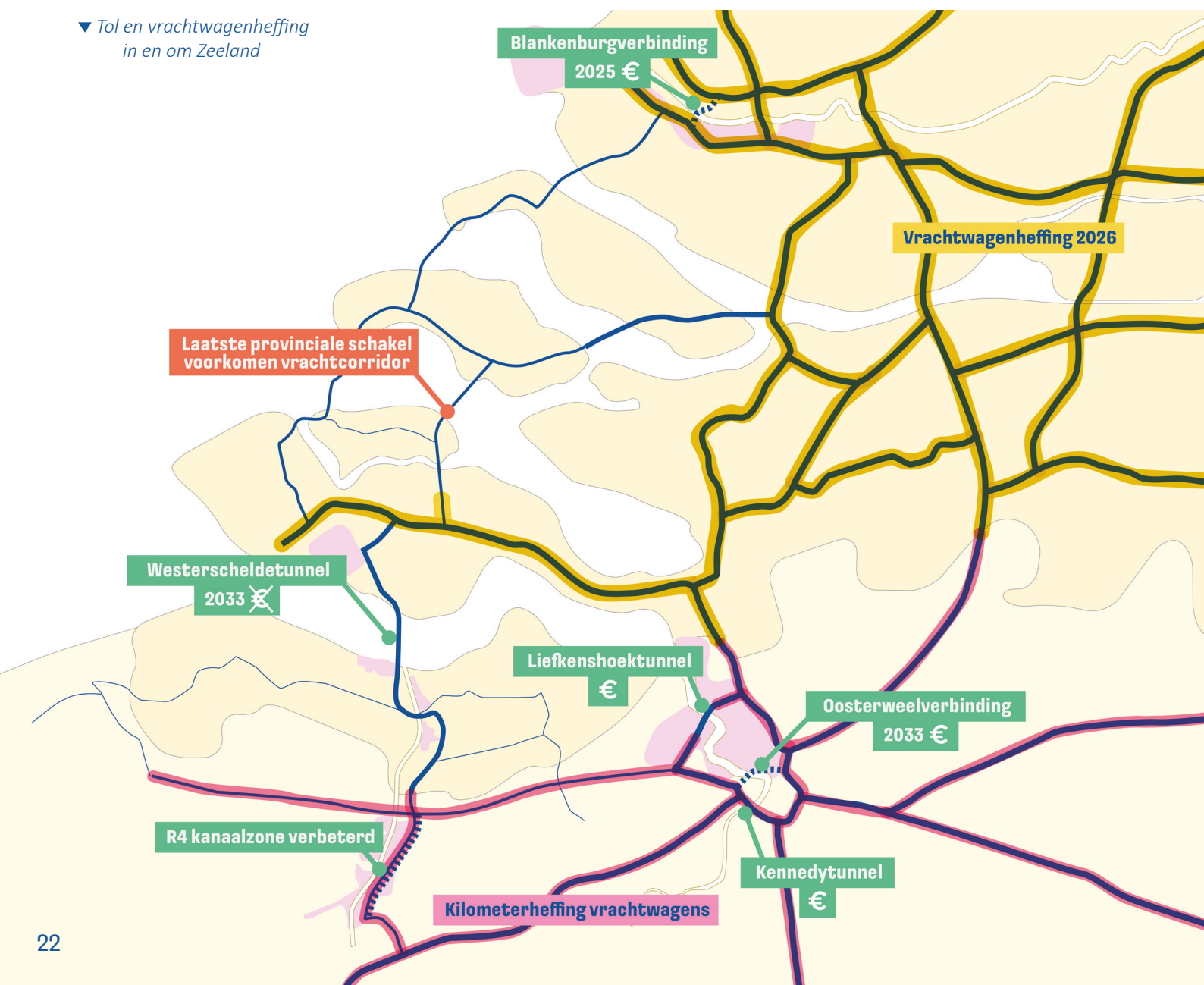
Sinds 2025 is de Westerscheldetunnel (WST) tol vrij voor personenverkeer. In 2033 wordt dit ook het geval voor vrachtverkeer. Wens vanuit de vervoerssector (zie bijvoorbeeld VNO-NCW Brabant Zeeland) is om ook voor vrachtverkeer de tunnel eerder tol vrij te maken om de economische ontwikkeling in het North Sea Port District te stimuleren. Een situatie waarin de tunnel voor personen tol vrij is en voor goederen niet, is ook minder praktisch in het beheer.

Aandachtspunt bij een volledig tol vrije tunnel is dat de MZR dan een aantrekkelijker alternatief wordt voor doorgaand verkeer vanuit de haven van Rotterdam naar Gent en verder. Dit wordt versterkt door de sinds 2025 beschikbare verbinding via de Maasdeltatunnel bij Rotterdam en de langjarige hinder rondom Antwerpen als gevolg van werkzaamheden aan de ring. Deze route wordt ook nu al genomen als er drukte is of een stremming op de A15 bij Rotterdam. Onderzoek laat zien

dat een tol vrije Westerscheldetunnel tot een aanzienlijke toename van het vrachtverkeer kan leiden op de MZR, waarbij het gaat om zowel vrachtverkeer met herkomst- en bestemming Zeeland, als doorgaand vrachtverkeer (Goudappel, deelrapport Verkeer Westerscheldetunnel Tol vrij, 2022). Meer doorgaand vrachtverkeer via de MZR heeft impact op de leefomgeving en de verkeersveiligheid vooral op het noordelijk deel. Ook leidt dit tot toename van de stikstofuitstoot, wat afgewogen moet worden tegen andere ontwikkelingen die zorgen voor meer stikstofemissies.

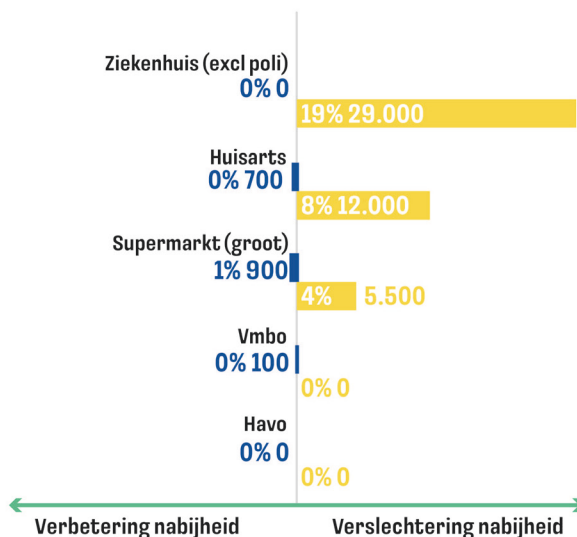
Met name het Noordelijk deel van de weg is niet berekend op een grote stroom vrachtvervoer. De MZR zit al wel in het monitoringsnetwerk vrachtwagenheffing van het Rijk, wat inhoudt dat als er te veel verkeer verschuift naar de MZR als gevolg van invoering van vrachtwagenheffing op de A58 en een tol vrije Westerscheldetunnel (of verkeersaanbod uit Vlaanderen), de route alsnog aan het heffingsnetwerk kan worden toegevoegd.

▼ Tol en vrachtwagenheffing in en om Zeeland



► In het figuur is per voorziening te zien hoeveel voorzieningen verbetering in nabijheid ondervinden (blauwe balk) en hoeveel verslechteren (gele balk)

Verandering in nabijheid van voorzieningen (2014-2021) voor bewoners rondom de MZR (totaal 151.600)



Betere inbedding in Nationale Hoofdstructuur

In vergelijking met andere gebieden in Nederland is Zeeland niet goed aangesloten op de nationale hoofdinfrastructuur. Zeeland heeft van alle provincies de minste kilometers weg waar je 100 km/u kan rijden, terwijl qua oppervlakte de provincie vergelijkbaar is qua omvang met de Randstad als je de binnenwateren ook meeneemt.

Het was altijd de wens om Zeeland te voorzien van twee volwaardige nationale verbindingen. In de oude structuurschema's voor het hoofdwegennet uit de jaren '60 en '70 staan steeds twee Nationale verbindingen getekend voor de ontsluiting van Zeeland (Rijkswegenplan 1968 en Structuurschema Verkeer en Vervoer, 1977). Een is de A58 en de andere is de Dammenroute. Deze laatste is echter nooit in zijn geheel als autoweg gerealiseerd en de laatste jaren is het beleid om binnen Zeeland de nadruk te leggen op de MZR en de Dammenroute langzamer te maken uit oogpunt van verkeersveiligheid, leefbaarheid en aantrekkelijk houden van de kust.

Voor het stimuleren van de economische ontwikkeling in Zeeland is het belangrijk dat Zeeland twee volwaardige verbindingen heeft die Zeeland aansluiten op de rest van Nederland. Tegelijkertijd is het zoeken naar een balans met name waar het gaat om de routes voor het vrachtverkeer.

Bereikbaarheid voorzieningen onder druk

Het rapport 'Elke regio telt' (Raad voor de Leefomgeving, 2023) laat duidelijk zien dat er meer aandacht nodig is voor de ontwikkeling van Zeeland. De brede welvaart en de economische ontwikkeling blijven achter in vergelijking met de rest van Nederland. Dat geldt in het bijzonder voor het zuidelijk deel van de provincie.

Specifiek aandachtspunt als het gaat om Brede Welvaart is het voorzieningenniveau. In hoeverre hebben mensen toegang tot zorg, onderwijs en dagelijkse winkels. Het voorzieningenniveau neemt af in delen van Zeeland. Op Schouwen-Duiveland is geen volwaardig ziekenhuis meer en ook de toegang tot huisartsen neemt af. Schaalvergroting van regionale voorzieningen heeft ervoor gezorgd dat mensen grotere afstanden moeten afleggen om deze te bereiken. De MZR speelt daarom een steeds belangrijkere rol in het bereikbaar houden van regionale voorzieningen met name voor de inwoners op Schouwen-Duiveland, die voor sommige voorzieningen zijn aangewezen op Goes en Zuid-Holland. Samen met de externe veiligheid onderstreept dit extra het belang van een robuust netwerk. Op het moment dat er een stremming is op de Zeelandbrug dan is het moeilijk om op tijd bij het ziekenhuis te zijn in noodgevallen. Bovendien kunnen hulpdiensten dan niet tijdig bij een calamiteit zijn door te lange aanrijtijden.

Bij verdere ruimtelijke ontwikkeling komt doorstroming onder druk

Op dit moment zijn de reistijden op de MZR redelijk betrouwbaar op het moment dat er geen calamiteiten zijn. In de zomer zijn de reistijden over het algemeen wat langer, omdat er dan meer recreatieverkeer is. Gemiddeld doet men er dan een paar minuten langer over op de verschillende delen van de route. Vooral op het Noordelijk deel is de restcapaciteit beperkt, dat betekent dat als het maar een klein beetje drukker wordt, de vertraging snel verder oploopt.

Er is gekeken wat de impact is van meer woningbouw op het functioneren van de MZR. Bij realisatie van de 16.500 woningen uit de Woondeal komt met name op het noordelijk deel van de MZR tussen Goes en Bruinisse de doorstroming verder onder druk te staan. Spoedige realisatie van het project Deltaweg is nodig en ook elders op het traject zijn dan aanpassingen aan de capaciteit nodig met name op de kruispunten, die de meeste beperkingen op leggen aan de doorstroming op de route. Wanneer na 2030 ingezet wordt op nog meer woningbouw dan zijn op het noordelijk deel verdere aanpassingen nodig, denk bijvoorbeeld aan ongelijkvloerse kruisingen. Ook de A58 tussen knooppunten Stellenplas en de Poel, waar verkeer van noord naar zuid en oost naar west samenkomen, wordt bij verdere ruimtelijke ontwikkeling een knelpunt. Een scenario waarbij Zeeland op lange termijn groeit met meer dan 100.000 inwoners (een toename van het aantal inwoners in Zeeland met meer dan een kwart) vergt nog grotere aanpassingen. Zeker wanneer de nieuwe woningen vooral rondom de MZR worden gebouwd dan nemen de verkeersintensiteiten met 70% tot 90% toe ten opzichte van de huidige situatie en wordt voorzien dat het hele noordelijk deel van de MZR, inclusief de Zandkreeksluis en de (nieuwe) Zeelandbrug ingericht moet worden als regionale stroomweg met ongelijkvloerse kruisingen en bij voorkeur ook met 2x2 rijstroken

Zoetwateropgave

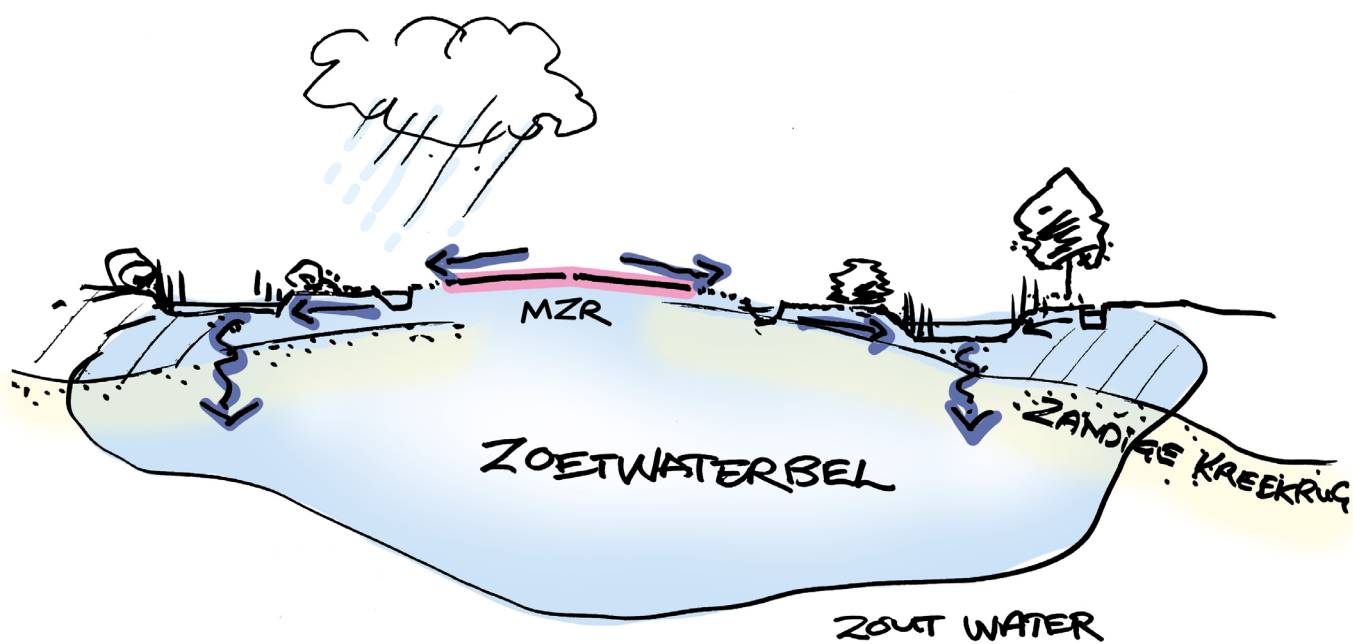
Door de zeespiegelstijging staat op termijn de beschikbaarheid van zoet water onder druk en wordt het schaarser in Zeeland. Voor landbouw, recreatie en wonen en voor de natuur en industrie is het zaak om elke druppel zoet water zo goed mogelijk te benutten en vast te houden. In het Zeeuwse Delta Plan Zoet Water staat welke maatregelen kansrijk zijn voor het verbeteren van de zoetwatersituatie. Bij verdere ontwikkeling van de MZR moet worden gezien of en hoe kan worden bijgedragen aan de zoetwateropgave. Een kans is wateropslag in de bodem – met name in kreekruiggronden van Duiveland, de Bevelanden en in Zeeuws-Vlaanderen. Door neerslag op te vangen en op te slaan in de bodem kan de hier aanwezige zoetwatervoorraad worden aangevuld.

Zoetwateraanvoer naar Zeeland via een pijpleiding is een andere manier. Vooralsnog staan de kosten hiervan niet in verhouding tot de baten (onderzoek Witteveen + Bos 2020), al kan dat in de toekomst anders worden. Provinciale Staten van Zeeland hebben gevraagd om wel rekening te houden met een mogelijke zoetwaterleiding (niet onmogelijk maken). Mogelijk kan dit worden gecombineerd met aanpassingen aan de MZR of de nieuwe oeververbinding.

Versterken belevingswaarde

De belevingswaarde van de MZR kan in de toekomst nog worden versterkt in samenhang met het omliggende gebied. Het gaat om de vervanging van de oude houten paaltjes langs de N59 naar gemengde lage Zeeuwse hagen van meidoorn, liguster en veldesdoorn. De toekomstige vervanging van de Zeelandbrug vraagt om een zorgvuldige landschappelijk en cultuurhistorisch ontwerp en inpassing. OV-hubs moeten straks ook aangename groene plekken zijn. Op- en afritten, viaducten, bermen en sloten en inrichtingselementen langs de weg vragen goede vormgeving en situering, afstemming van ontwerp en beheer. Duurzaamheid en de inpassing van natuuropgaven zijn opgaven op elk schaalniveau van netwerk, route tot traject en locatie. Waar de weg dijken, wateren, bomenrijen kruist is het landschap leidend. De landschappelijke principes:

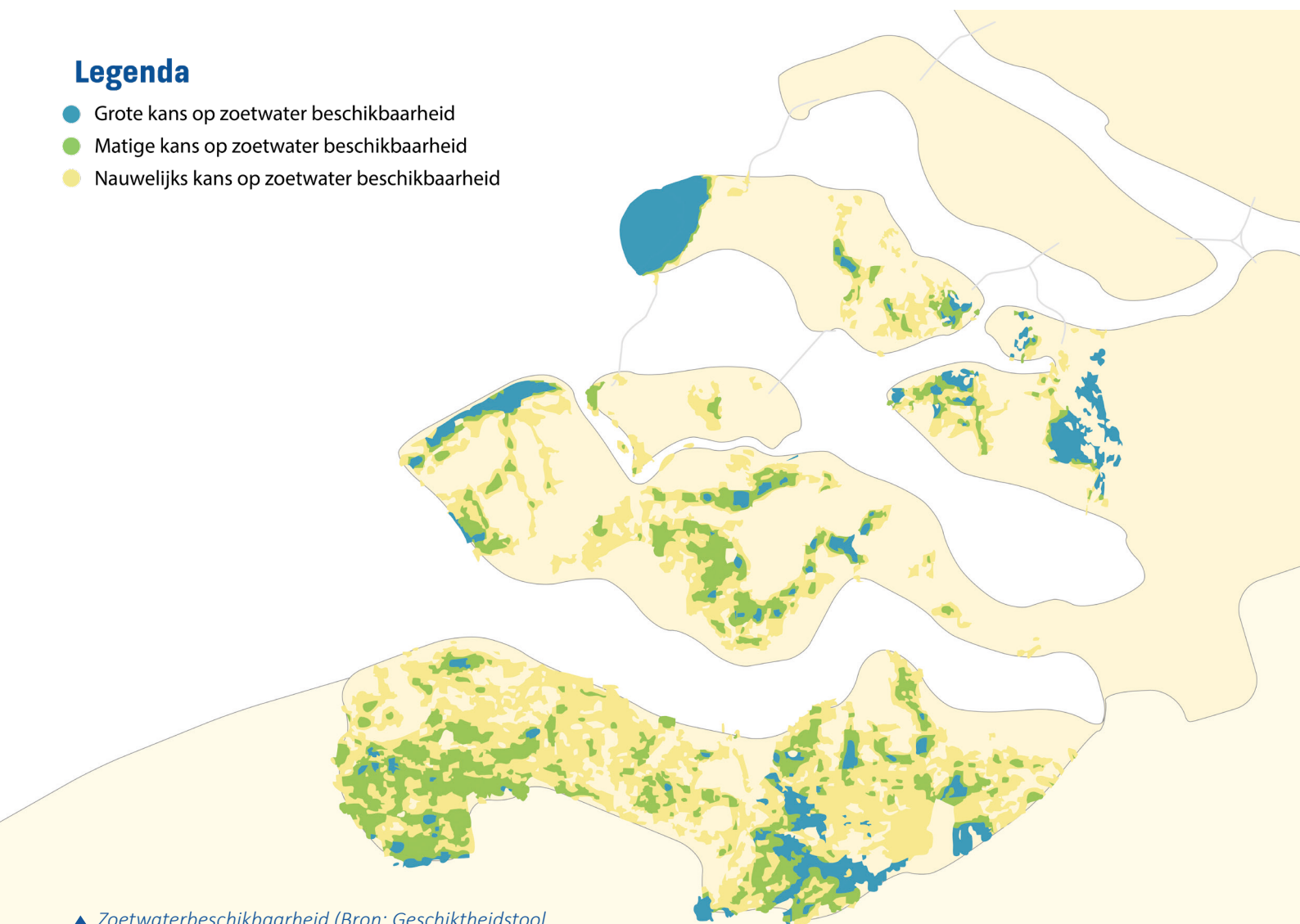
- › Het onderliggend landschap is leidend: accentueer het verschil tussen open jonge kleipolders zonder begeleidende beplantingen, meer besloten zandige kreekruig-gronden en fruitteeltgebieden met hagen en opgaande beplanting en het uitzicht over de weidse wateren: afwisseling en contrastrijke overgangen
- › Geen doorgaande bomenrijen langs de MZR
- › Langs de N-wegen bij dorpen en steden toepassen van lage Zeeuwse hagen als visuele scheiding tussen MZR en parallelwegen
- › Geef kernen langs de MZR een herkenbaar 'adres' bijvoorbeeld met boomgroepen, zichtlijnen en herkenbaar ingerichte OV-hubs
- › Accentueer kruisende dijken en kreken door een verschil in ligging en/of hoogte van de MZR (geen coupure)
- › Maak de historie zichtbaar



▲ Schematische weergave van mogelijke zoetwaterbel onder de MZR

Legenda

- Grote kans op zoetwater beschikbaarheid
- Matige kans op zoetwater beschikbaarheid
- Nauwelijks kans op zoetwater beschikbaarheid



▲ Zoetwaterbeschikbaarheid (Bron: Geschiktheidstool grondwateronttrekkingen zoet water, Provincie Zeeland)



Intermezzo - Gebiedsateliers en inbreng van de betrokken partijen

MZR gaat over de wisselwerking tussen weg en gebieden en over de toekomst van Zeeland. Dat vereist een brede blik die verder reikt dan infrastructuur en verkeer. Het Toekomstbeeld MZR is daarom opgesteld met inbreng van betrokken partijen uit Zeeland en daarbuiten.

Het gaat om overheden zoals de Ministeries van I&W, BZK, EZ, OC&W, Rijkswaterstaat Zee & Delta, Vlaamse overheid (Provincie Oost-Vlaanderen, Gemeente Zelzate) Waterschap Scheldestromen, Provincies Zuid-Holland en Noord-Brabant, Zeeuwse, Zuid-Hollandse en Vlaamse gemeenten en de Provincie Zeeland. In de groep stakeholders zijn ook de volgende maatschappelijke partners vertegenwoordigd: de Fietzersbond, VNO-NCW, North Sea Port, NV Westerscheldetunnel, Westerschelde Ferry BV, Stichting Het Zeeuws Landschap, Natuurmonumenten, Zeeuwse Milieufederatie, ANWB, Connexion, TLN, Koninklijke Binnenvaart Nederland, ZLTO en de Veiligheidsregio.

Zowel in het werkproces naar Agenda Toekomstvisie in 2022/2023, als dit Toekomstbeeld in 2024/2025 zijn deze stakeholders betrokken via (ambtelijke) werkbijeenkomsten en afstem-overleggen. Op bestuurlijk niveau zijn tussenresultaten door de portefeuillehouder voorgelegd aan het Overleg Zeeuwse Overheden en Gedeputeerde Staten en naar het Rijk toe in het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving (BOL) en het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT).

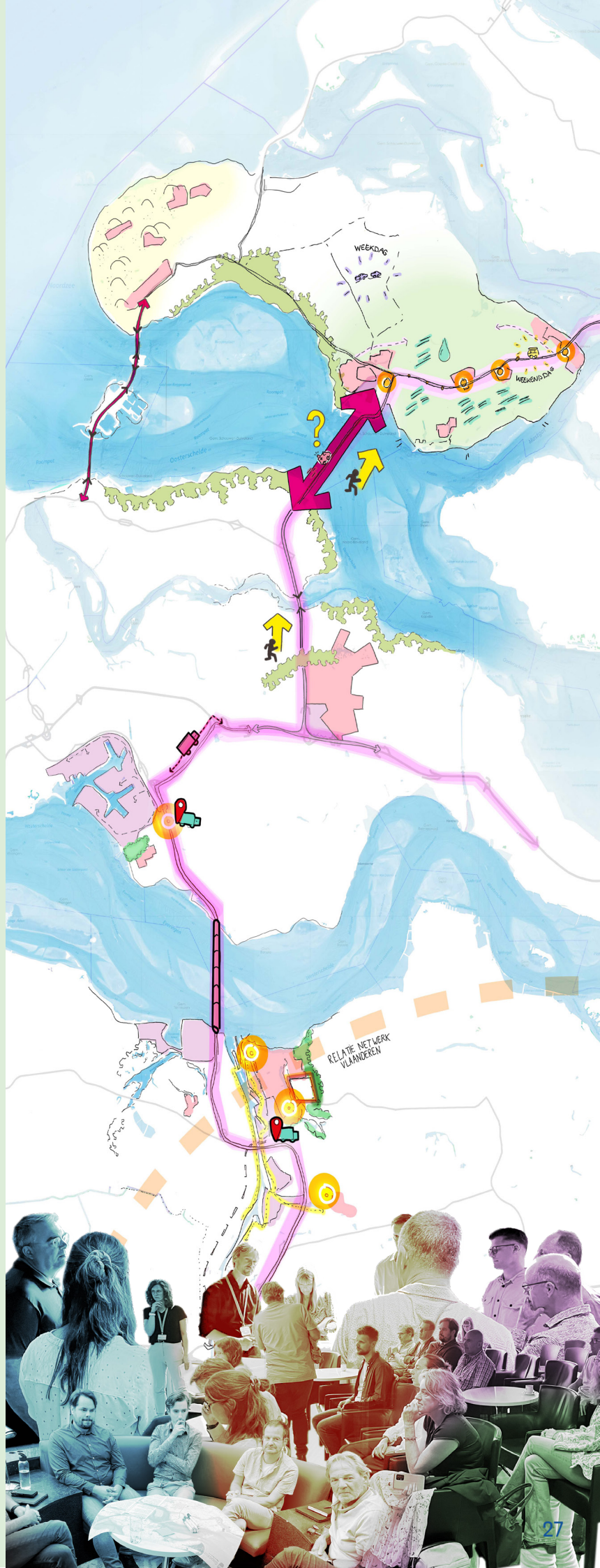
De werkbijeenkomsten per deelgebied in 2024 en 2025 hielpen te trechteren naar één Toekomstbeeld. Hiervoor is een startatelier gehouden op 1 juli 2024 en in augustus / september volgden gebiedsbijeenkomsten voor deelgebieden Midden en Zuid. De bijeenkomst voor deelgebied Noord en de eerste inhoudelijke ambtelijke werkbijeenkomst met het Rijk is in november gehouden. Op 12 december zijn tijdens een slotatelier de resultaten uit de gebiedsateliers besproken met de ambtelijke stakeholders. Bestuurders van overheden en maatschappelijke organisaties uit Zeeland en naburige gebieden zijn op 28 januari 2025 geïnformeerd. In februari is een tweede ambtelijk Rijksatelier gehouden.

De stakeholders hebben in dit traject kansen benoemd, opgaven aangescherpt en elkaars belangen leren kennen. Een heel korte samenvatting van de feedback:

- › Durf straks duidelijke keuzes te maken en relateer de keuzes voor de weg aan de wensen en kwaliteit van de omgeving (de inwoners, bedrijven en het landschap).
- › Zorg dat er oog is voor draagvlak bij belanghebbenden. Bestuurders willen daarom graag goed betrokken worden bij het vervolg van dit onderzoek, de propositie die hiermee zal worden gemaakt door Provincie Zeeland en het Rijk.
- › De Zeelandbrug is een zeer belangrijke verbinding voor bewoners (o.a. Goes-Zierikzee), bedrijven, de landbouw. Het is ook een icoon en de trots van Zeeland. Gemeenten en maatschappelijke partijen willen goed worden betrokken bij het nadenken over de toekomst van deze brug en eventuele nieuwe oeververbinding. Ze maken zich zorgen dat er niet op tijd een nieuwe verbinding is.
- › De weg-opgaven voor MZR liggen vooral in het noordelijke deel inclusief de Zeelandbrug en in het zuiden waar het gaat om de aansluiting op Vlaanderen.
- › Onderzoek hoe de MZR kan bijdragen aan de zoetwatervoorziening in Zeeland: zoetwateropslag in de bodem en maak een toekomstige waterpijpleiding niet onmogelijk.
- › Een van de belangrijke keuzes is de toekomst van de N59. Schep duidelijkheid over al of niet 2x2 bijvoorbeeld. Dit kan voor gebieden langs de weg grote consequenties hebben.
- › Verbind het Toekomstbeeld met actuele gemeentelijke visies zoals de strategische visie Schouwen-Duiveland (Tij van de Toekomst) of de Sloerandvisie van gemeente Borsele en met Rijkstrajecten zoals Nota Ruimte (VRO) of de Ruimtelijk-Economische visie (EZ).
- › De MZR is belangrijk als openbaar vervoer-verbinding tussen Rotterdam en Gent. Borg en versterk dit.
- › De MZR biedt goede kansen om Zeeland beter bereikbaar te maken en Zeeland heeft de ruimte voor wonen en werken: dat is een toekomstkans.
- › Een sterke verbetering van de doorstroming op MZR wordt als kans voor economische ontwikkeling en versterking van de concurrentiepositie benoemd. De meningen verschillen over de toekomst van de MZR: sommigen pleiten voor betere doorstroming en het voortvarend opschalen naar een 2x2 100 km/u route. Anderen stellen dat de MZR met relatief beperkte ingrepen voldoet en wijzen op de aanwezige waarden van natuur, landschap en fijnmazige netwerken die mogelijk worden doorsneden met nieuw asfalt.

- › Zeeland richt het vizier op de toekomst met ambitie voor een groei van inwoners en ontwikkeling van een netwerkstad. Uitgaan van brede welvaart, het centraal zetten van de inwoners ('elke regio telt'), de voorzieningen die ze nodig hebben past echt bij Zeeuwse waarden en opgaven zoals bijvoorbeeld vervoersarmoede bij ouderen of bereikbaar houden van zorg. De boodschap is: zoek in Zeeland een passende balans tussen bereikbaarheid met (auto) doorstroming en nabijheid via integrale ruimtelijke en maatschappelijke projecten. Een MZR met goede doorstroming en 'reistijdbetrouwbaarheid' is gewenst, een doorgaande vrachtcorridor is ongewenst.
- › Tegelijkertijd is er zorg gedeeld over Zeeland als 'doorvoerland' wanneer de tol vervalt en werkzaamheden in Vlaanderen tot 2040 duren, met mogelijk de overlast van (vracht)verkeer. De Vlaamse stakeholders geven aan dat meer goederenvervoer over de MZR vanuit Rotterdam via Gent naar het zuiden zeer ongewenst is. Hoewel de verkeerssituatie rond Gent wordt verbeterd blijft met name de impact op de leefbaarheid bij Zelzate een aandachtspunt en is sterke toename van het verkeer daar ongewenst. Gepleit wordt voor blijvende aandacht en samenwerking waar het gaat om de aansluiting Nederland-Vlaanderen.
- › De integrale benadering van het onderzoek wordt gewaardeerd en past bij Zeeuwse waarden.
- › Uitvoeringsgelden voor infrastructuur zijn de komende jaren zeer schaars in Nederland. Het is daarom slim om andere beleidsagenda's te koppelen. Daar is soms wel geld beschikbaar, zoals de koppeling van infra-oplossingen bij nieuwe woningbouwprojecten, in transitiefondsen voor energie en industrie, landbouw en klimaat of voor hub- en knooppuntenontwikkeling.

► Visualisatie van de uitkomsten van de drie gebiedsateliers



4. Toekomstbeeld MZR

Het toekomstbeeld in het kort

De MZR tussen Zelzate en knooppunt Hellegatsplein is in 2040 een landschappelijk goed ingepaste verkeersveilige en vlot doorstromende hoofdontsluiting voor verkeer binnen Zeeland, en van-en-naar Zeeland.

De MZR wordt de primaire ontsluiting van de noordelijke delta tussen Goes en het Hellegatsplein. Het noordelijke deel wordt geoptimaliseerd waarbij op korte termijn oplossingsrichtingen worden genomen om de verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren, door de inrichting van de weg te verbeteren en de capaciteit op kruispunten te vergroten. Na 2040 hebben we een MZR die ingericht is als een volwaardige regionale stroomweg (100 km/u, 2x2) om verdere ruimtelijke ontwikkeling in Zeeland mogelijk te maken. Samen met de A58 vormt de MZR dan de primaire ontsluiting voor Zeeland, waardoor het Zeeuwse mobiliteitsnetwerk robuuster wordt.

In het zuiden tussen Zelzate en A58-afslag Goes is de MZR samen met de A58 de primaire ontsluiting van de zuidelijke delta en de primaire ontsluiting voor het North Sea Port District. De MZR is hier een 2x2 stroomweg 100 km/u. Het doorgaand vrachtverkeer zonder herkomst of bestemming Zeeland rijdt buitenom via het hoofijzer.

Het zuidelijke deel van de MZR is al grotendeels toekomstbestendig, hier liggen de uitdagingen vooral in een betere aansluiting op de omgeving en verbeteren van het openbaar vervoer: Provincie Zeeland en het Rijk pakken samen met partners de verkeersknelpunten aan (aansluiting Terneuzen/tunnel) en versterken van het OV-systeem via de MZR. Vanuit Vlaanderen wordt het netwerk rond Gent goed aangesloten op de MZR.

De MZR wordt samen met de spoorverbinding Bergen op Zoom-Vlissingen de hoogwaardige openbaar-vervoerverbinding binnen Zeeland en naar de omliggende regio's. Dankzij OV-hubs vormt het ook de schakel tussen hoogwaardig openbaar vervoer, andere vormen van publieke mobiliteit en eigen vormen van voor- en natransport.

Ontwikkeling van de Midden-Zeelandroute gebeurt volgens een voor Zeeland passende balans tussen doorstroming, verkeersveiligheid en multimodaliteit (OV). De weg is onderdeel van een robuust en veilig mobiliteitsnetwerk en krijgt vorm als een multifunctionele, duurzame en toekomstvaste weg met ruimtelijke kwaliteit.

De MZR is gevarieerd in het ruimtelijke beeld en past bij het karakter van het omliggende landschap en de aanwezige gebiedsontwikkeling. Weg en gebied zijn met elkaar verbonden door een slim 'Zeeuws' wegprofiel (breedte, rijstroken en afscheidingen, bermen, parallelwegen en landschappelijke inrichting).

De MZR zorgt ervoor dat werk, zorg, onderwijs en recreatiegebieden voor iedereen bereikbaar zijn en dat Zeeuwse bedrijven hun goederen, en landbouwproducten kwijt kunnen. De weg versterkt de Brede Welvaart in de gebieden langs de route.

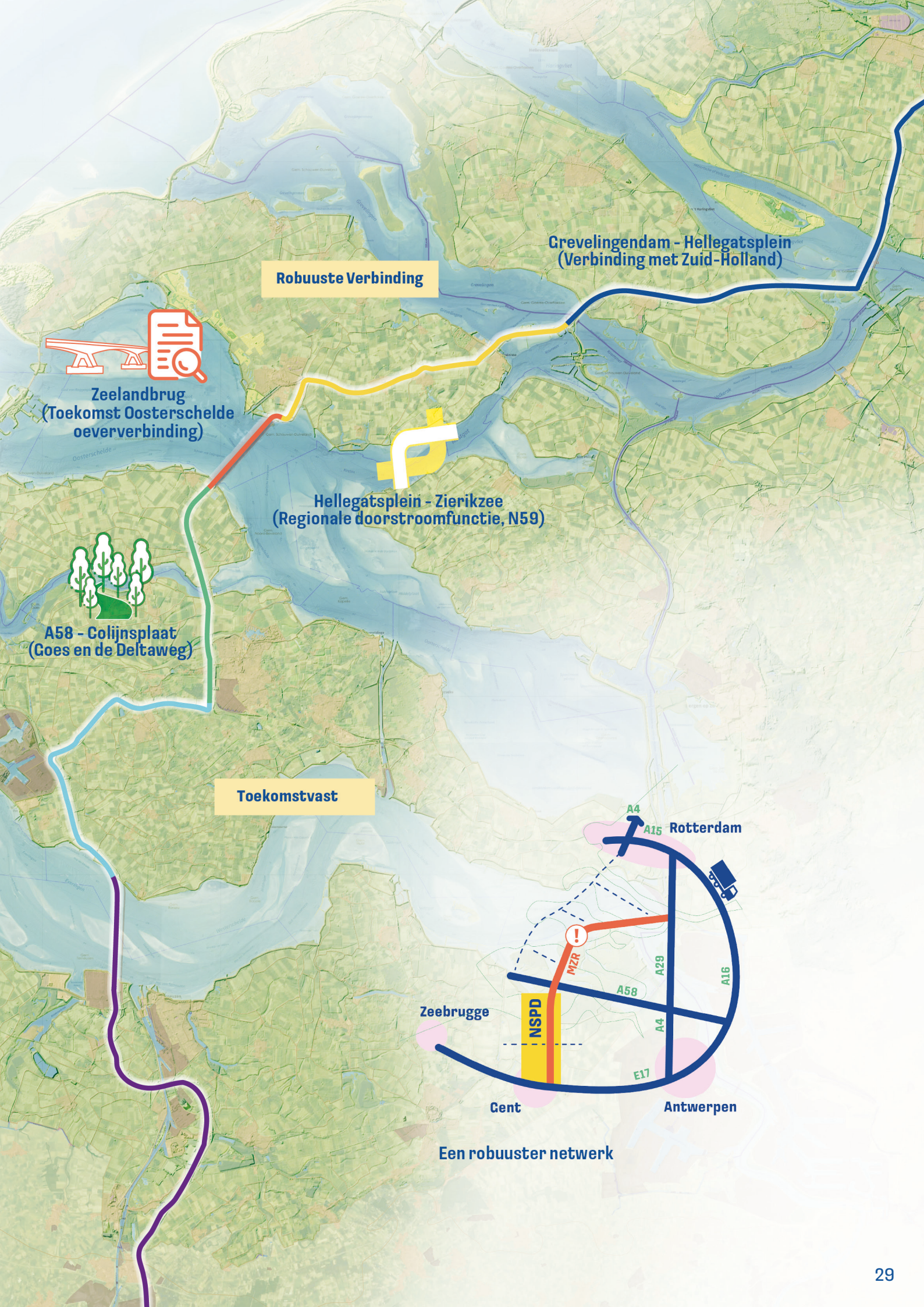


**Westerscheldetunnel - A58
(Sloegebied en Borsele)**

Sterke gebieden



**Zelzate - Westerscheldetunnel
(grensoverschrijdend verkeer, Zelzate)**



Robuuste Verbinding

**Crevelingendam - Hellegatsplein
(Verbinding met Zuid-Holland)**



**Zeelandbrug
(Toekomst Oosterschelde
oeververbinding)**



**A58 - Colijnsplaat
(Goes en de Deltaweg)**

**Hellegatsplein - Zierikzee
(Regionale doorstroombaan, N59)**

Toekomstvast

Zeebrugge

Gent

Antwerpen

Rotterdam

Een robuuster netwerk



▲ Maatschappelijke redeneerlijn MZR

Robuuste verbinding en sterke gebieden; toekomst-vast

Zoals eerder aangegeven is Zeeland als deltagebied voor haar bereikbaarheid sterk afhankelijk van enkele bruggen, dammen en tunnels en is daarin uniek in Nederland. Bij stremmingen of afsluitingen door een calamiteit of onderhoud staat direct de bereikbaarheid van de hele Provincie onder druk. Groei van het verkeer zonder verbeteringen aan de infrastructuur maakt Zeeland extra kwetsbaar.

Daarom is het belangrijk om nu stappen te zetten om de het Zeeuwse mobiliteitsnetwerk robuuster te maken met de MZR als belangrijke schakel: een robuuste verbinding in een robuust netwerk. Een robuust netwerk zorgt voor vlotte en betrouwbare reistijden, beperkt incidenten, herstelt snel bij verstoringen en biedt duidelijke informatie over alternatieven. Het is bestand tegen extreem weer en klimaatverandering.

Naast de rol van de MZR in het Zeeuwse mobiliteitsnetwerk vinden er langs de MZR allerlei ontwikkelingen plaats. In het Toekomstbeeld zijn weg en gebied met elkaar verbonden door een slimme inrichting van wegprofiel en koppeling met omliggend landschap en programma's. De MZR versterkt op die manier de ontwikkeling van het North Sea Port District qua economie en leefbaarheid, ontsluit Zeeuwse woningbouw en werkgebieden, bedient de landbouw en draagt bij aan natuur en recreatie en het toekomstbestendig maken van de Delta. De inrichting van de weg groeit mee en schept voorwaarden voor de ruimtelijke ontwikkeling en Brede Welvaart in het gebied. Tegelijkertijd kan het clusteren van ontwikkelingen langs de weg ervoor zorgen dat deze goed bereikbaar zijn voor iedereen en zorgt dit voor extra draagvlak voor een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding via de MZR. Zo ontstaat een robuust netwerk en sterke gebieden.

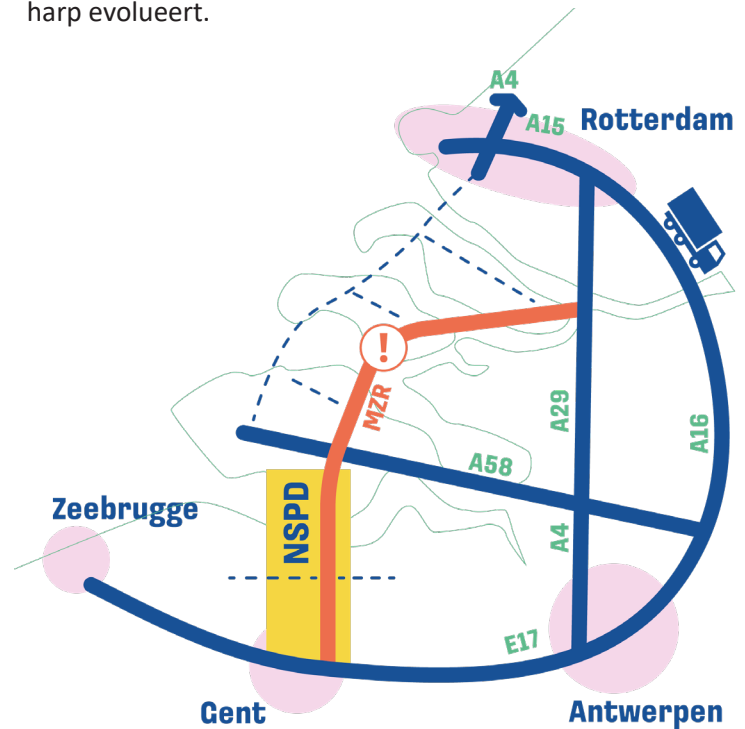
Van hoefijzer naar harp: de MZR in het grotere netwerk

Met name in het noorden van de Zuidwestelijke Delta (Goes-Hellegatsplein) krijgt de MZR in de toekomst binnen het netwerk een zwaardere verkeersfunctie dan de overige N-wegen zoals de N57 (Dammenroute). De MZR is immers een snellere verbinding richting de A58 en A29 en de route langs de kust is minder geschikt voor toenemend verkeer (stikstofgevoelige natuur).

De 'dikkere snaar' geldt naast de auto ook voor het openbaar vervoer. Hoogfrequente en snelle openbaar vervoerverbindingen via de MZR verbeteren de interne bereikbaarheid en sluiten Zeeland beter aan op de Zuidelijke randstad en de stedelijke gebieden in Vlaanderen.

Belangrijk is om te blijven waarborgen dat doorgaand vrachtverkeer van en naar de havens van Zeebrugge, Gent, Antwerpen en Rotterdam (zonder herkomst en bestemming in Zeeland) buitenom wordt afgewikkeld via de E17, A4, A16 – het zogeheten hoefijzer. Hierbij is het van belang dat het hoefijzer ook blijft functioneren. Met name de A4 bij knooppunt Markiezaat en Bergen op Zoom is een knelpunt zeker bij sterkere groei (Integrale Mobiliteitsanalyse, Ministerie van IenW, 2023). Ander aandachtspunt voor het functioneren van het grotere netwerk is dat de Provincie Zuid-Holland inzet op capaciteitsuitbreiding van de N57 op Voorne-Putten, wat tot gevolg kan hebben dat routes door Zeeland aantrekkelijker worden voor doorgaand vrachtverkeer. Belangrijk is om met partners hetzelfde beeld te hebben over de functie van verschillende wegen en de rol van de MZR daarbinnen.

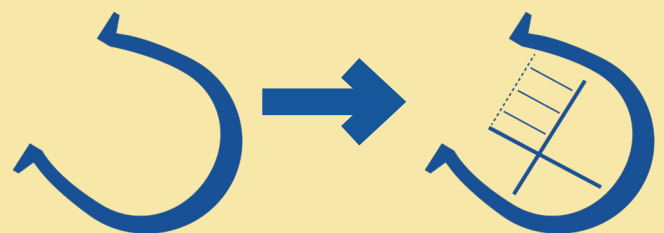
De MZR wordt onderdeel van de nationale hoofdinfrastructuur. Na de A58 is de Midden-Zeelandroute de belangrijkste route voor verkeer binnen en van en naar Zeeland, zowel voor personen als goederen binnen het netwerk dat van hoefijzer naar een harp evolueert.



▲ MZR Noord doorontwikkelen tot primaire ontsluiting Noordelijke delta. MZR wordt dikkere snaar in de harp

Van Hoefijzer naar Harp

De hoofdroute tussen de havens van Zeebrugge, Gent, Antwerpen richting Rotterdam loopt via de E17, A16 en A4. Deze liggen in de vorm van een hoefijzer rondom de Zuidwestelijke Delta. Dit hoefijzer heeft 'inprikkers' naar het westen via de eilanden, bijvoorbeeld de A58 of de N61. Lange tijd was dit hoefijzer de metafoor voor het hoofdontsluiting van de delta. Echter, de steeds belangrijker wordende noord-zuid ontsluitingen binnen de delta verandert de metafoor. Het hoefijzer verandert in een harp. De MZR wordt de dikste snaar binnen de harp voor verkeer van Noord naar Zuid.



Bouwen aan een robuust netwerk

Door te werken aan betere doorstroming een veilige weg en de MZR door te ontwikkelen als een multimodale route maken we de verbinding robuuster. Wat is daar voor nodig?

Gezamenlijk verkeersmanagement en afstemming onderhoud

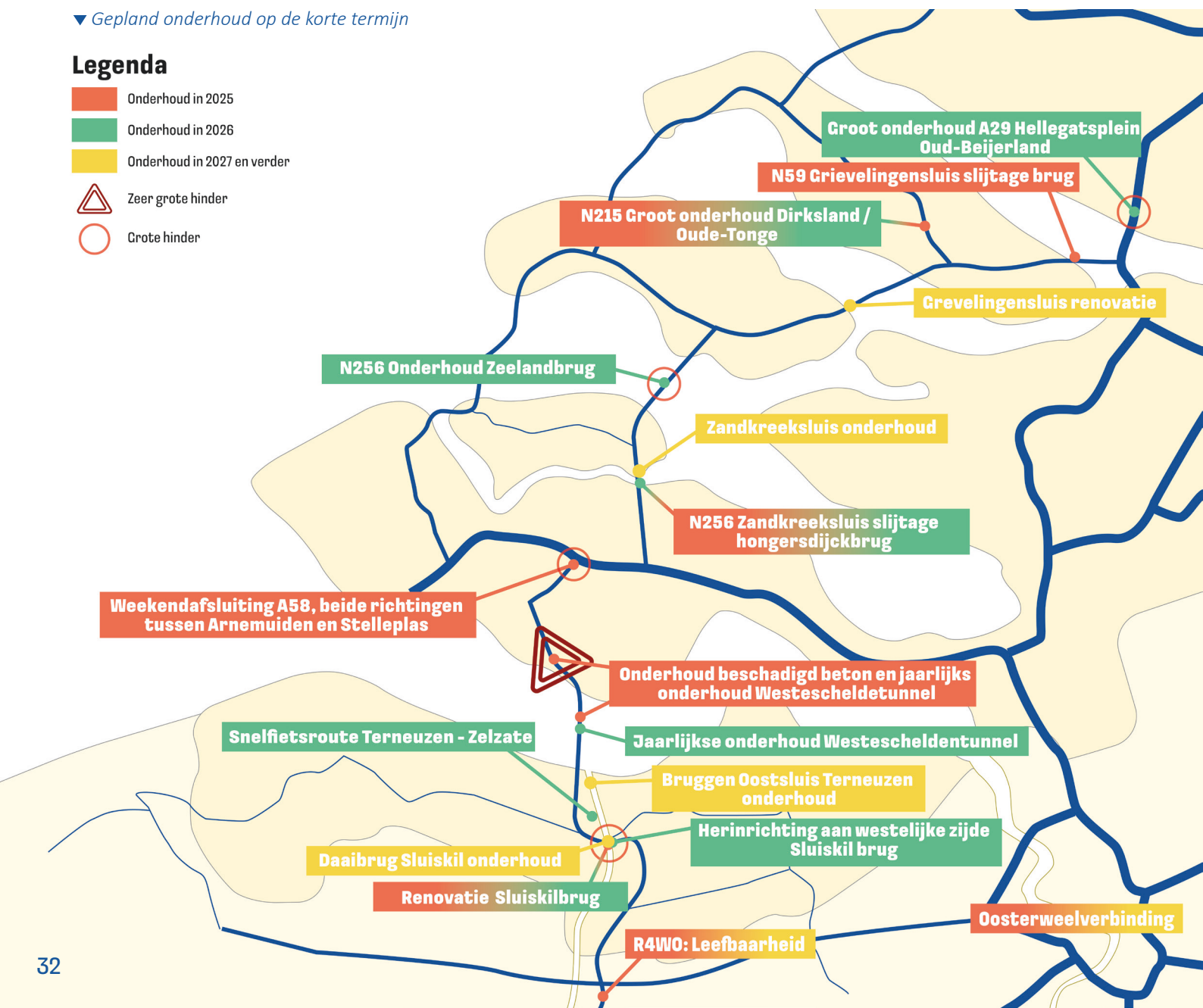
Voor een robuust netwerk is gezamenlijk verkeersmanagement van groot belang, door verkeer beter te spreiden wordt filevorming beperkt en reistijd voorspelbaarder. Bij ongevallen of pechgevallen zorgt incidentmanagement ervoor dat hulpdiensten snel ter plaatse zijn en de weg zo snel mogelijk

wordt vrijgemaakt. Dit voorkomt langdurige files en vervolgincidenten, bovendien wordt het risico op nieuwe ongelukken verminderd. Door weggebruikers tijdig en goed te informeren over alternatieven maken ze betere keuzes en ervaren ze minder stress. De komende jaren staat veel structureel onderhoud gepland aan de hoofdinfrastructuur, zowel binnen Zeeland als daarbuiten. Dit brengt extra uitdagingen met zich mee om het netwerk robuust te houden, doordat vaak niet het volledige netwerk beschikbaar is. Door groot onderhoud af te stemmen en integraal verkeersmanagement blijft het netwerk robuust. Onder de vlag Zeeland Bereikbaar gaan Rijk en Provincie hier de komende jaren samen aan werken.

▼ Gepland onderhoud op de korte termijn

Legenda

- Onderhoud in 2025
- Onderhoud in 2026
- Onderhoud in 2027 en verder
- Zeer grote hinder
- Grote hinder



Doorgaan met verbeteren van de weginrichting ten behoeve van verkeersveiligheid en doorstroming

De autonome toename van verkeer door een groeiende economie, meer inwoners en toename recreatie vereist voor enkele delen van de MZR een verbetering van de inrichting om de weg veiliger te maken en de doorstroming te verbeteren. Dit speelt met name op het Noordelijk deel van de route. De N59 tussen Bruinisse en Zierikzee kent een hoog ongevalrisico. Het profiel voldoet op veel punten niet aan de richtlijnen voor een 80 km/u weg. Er wordt komende jaren door Rijkswaterstaat een eerste slag gemaakt om een aantal kruispunten aan te pakken, maar er zijn extra stappen nodig om de veiligheid en doorstroming op kruispunten van de N59 te verbeteren. Op lange termijn zijn grotere ingrepen nodig om de doorstroming te verbeteren (denk bijvoorbeeld aan ongelijkvloerse kruisingen).

Vaart maken met nadenken over toekomst Zeelandbrug

Ook de weginrichting op de Zeelandbrug voldoet nu al niet aan de wensen voor een robuuste verbinding. Het is daarom belangrijk om vaart te maken met het nadenken over een nieuwe oeververbinding, mede gezien de lange doorlooptijd die nodig is om een besluit te nemen over vervanging van de Zeelandbrug. Een nieuwe oeververbinding moet tenminste 80 tot 100 jaar meegaan. Het is daarom belangrijk om te kiezen voor een profiel dat de lang termijn ontwikkelingen kan accommoderen en daarmee in staat is een doorgaande groei van Zeeland op te vangen. De Zandkreeksluis dient hierbij te worden meegenomen aangezien de huidige inrichting van de Zandkreeksluis bij verdere groei van het verkeer ook een beperking vormt voor de doorstroming. Op het moment dat wel de Zeelandbrug wordt aangepakt en de Zandkreeksluis niet, dan is het rendement van een nieuwe oeververbinding laag. In hoofdstuk 5 gaan we dieper in de functionele eisen aan een nieuwe oeververbinding.

Militaire verbindingen naar achterland

Zuidwest Nederland speelt een hoofdrol in transport en logistiek binnen de EU. De havens van Rotterdam en Vlissingen hebben daarbij een belangrijke rol in de aan- en afvoer van militair (NAVO) materieel en vereisen ook een robuuster netwerk. Robuustheid van het netwerk vergroot de mogelijkheden om onder alle omstandigheden materieel het 'achterland' in te transporteren. Gezien de geopolitieke omstandigheden is dit een aandachtspunt om rekening mee te houden. Noodzakelijke investeringen in defensie-infrastructuur (Nationaal Programma Ruimte voor Defensie) bieden meekoppelkansen, zoals bijdragen aan betere bereikbaarheid van havens, bedrijven en woongebieden en hogere eisen aan de kwaliteit van de benodigde infrastructuur.

MZR als drager hoogwaardig OV

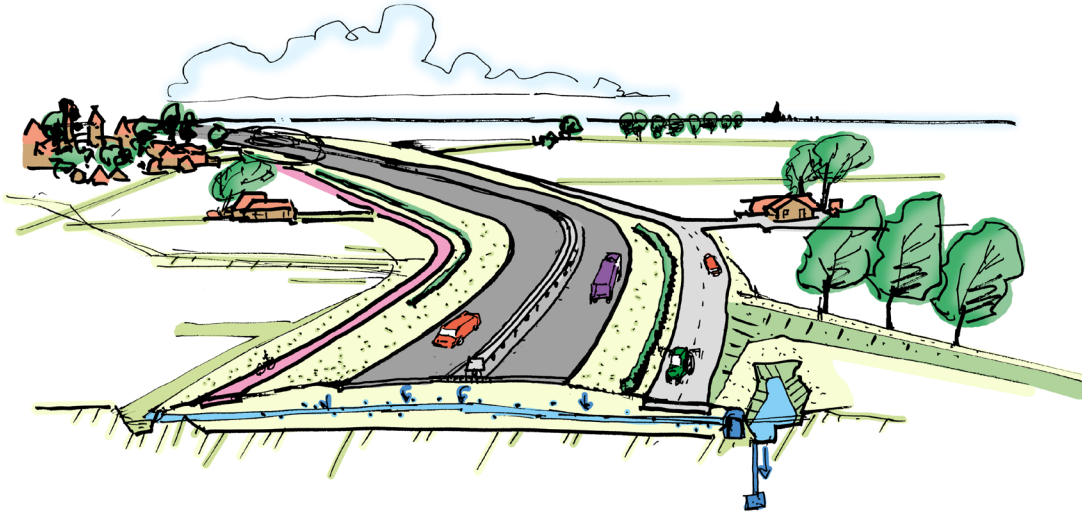
Delen van MZR zijn momenteel al een belangrijke openbaar vervoerverbinding. De functie van de MZR als openbaar vervoerverbinding kan echter verder worden versterkt, zodat mensen in Zeeland echt een aantrekkelijk alternatief krijgen voor de auto om zich naar werk en voorzieningen te verplaatsen. Dit vraagt om doorzetting van het ingezette beleid gericht op de lange termijn. Hierbij wordt gewerkt vanuit een gedeeld wensbeeld ten aanzien van de frequenties, gewenste verbindingen, noodzakelijke hubs (de grotere hubs met aanvullende voorzieningen) en verbetering van voor- en natransport met lopen, fietsen en flexvervoer. We zien vier kansrijke verbindingen voor een volledige verbetering van het openbaar vervoer via de MZR; Rotterdam-Zierikzee, Zierikzee-Goes, Goes-Terneuzen en Terneuzen-Gent. Sommige Hubs langs de MZR kunnen ook interessant zijn voor stedelijke ontwikkeling.

Doorgaand vrachtverkeer buitenom

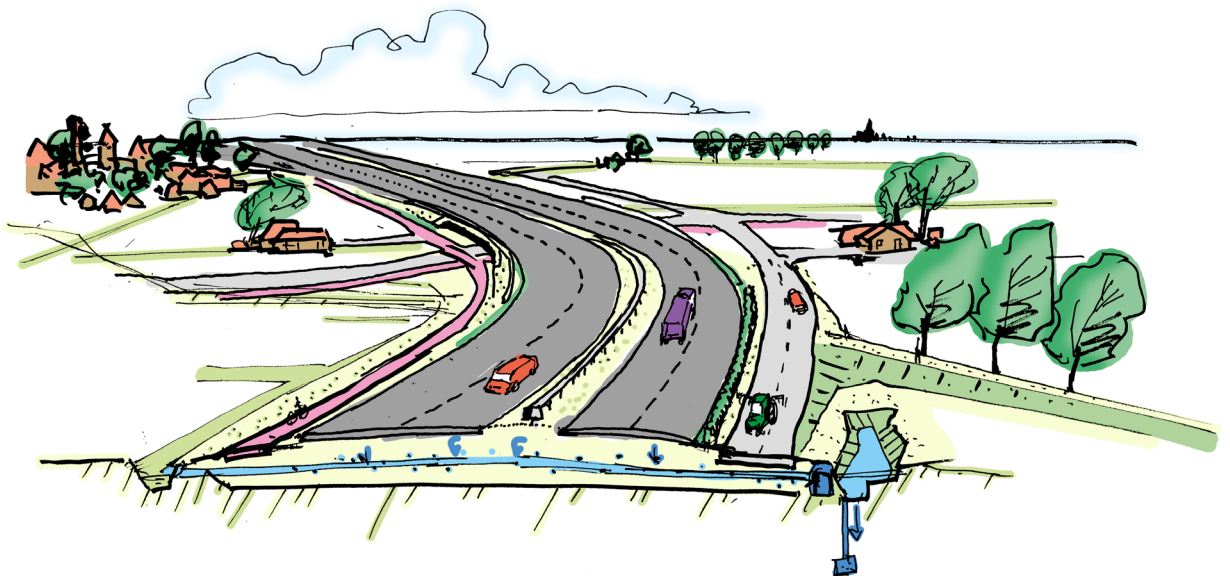
Gezien de kwetsbaarheid van het Zeeuwse netwerk en uit oogpunt van leefbaarheid blijft uitgangspunt het doorgaand vrachtverkeer van en naar de havens van Antwerpen en Rotterdam (zonder herkomst en bestemming in Zeeland) buitenom af te wikkelen via de A4 en A16 – het zogeheten hoefijzer. Hierbij is het wel belangrijk dat dit hoefijzer blijft functioneren. Sinds dit jaar is de Westerscheldtunnel tolvrij voor personenverkeer. Eerder tolvrij maken voor goederen heeft een positief effect op de ontwikkeling van het NSDP en de Zeeuwse economie. Tegelijkertijd kan dit ook een aantrekkende werking hebben op het doorgaande vrachtverkeer en zorgt dit voor toename stikstofuitstoot in het gebied. Door (delen van) de MZR op te nemen in het netwerk waarvoor de vrachtheffing straks gaat gelden, kan doorgaand vrachtverkeer worden ontmoedigd.

Mogelijke toekomstige profielen

▼ Illustratie toekomstig profiel tot 2040 noordelijk deel MZR geoptimaliseerde GOW 80km 1x2



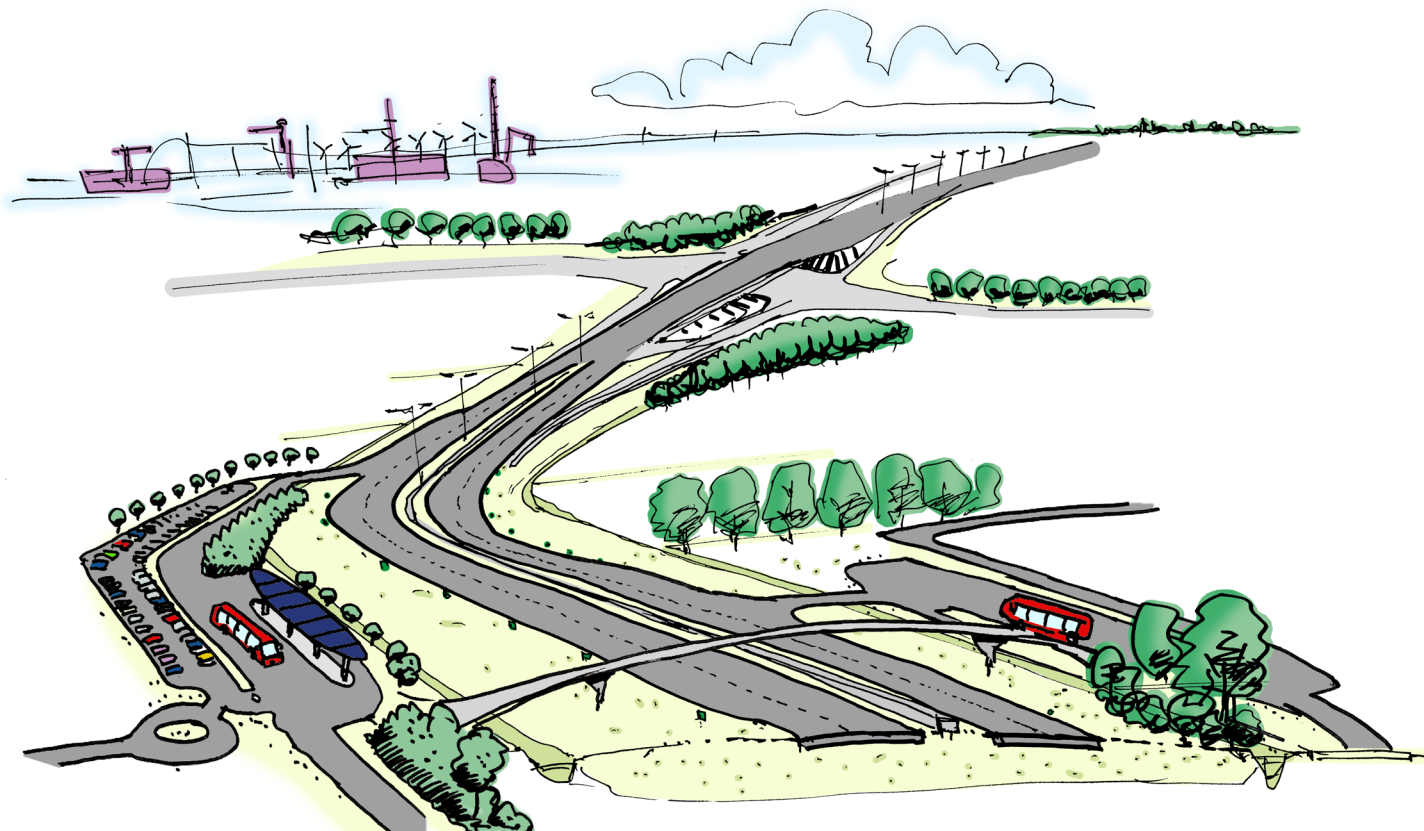
▼ Illustratie toekomstig profiel na 2040 noordelijk deel MZR SW 100km 2x2



▼ Fotorapportage noordelijk deel Midden-Zeelandroute



▼ Illustratie toekomstig profiel zuidelijk deel MZR SW 100km 2x2



▼ Fotorapportage zuidelijk deel Midden-Zeelandroute



5. Sterke gebieden: Toekomstbeeld en oplossingsrichtingen per deeltraject

De gebiedsopgaven zijn ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de gebieden waar de MZR ligt. Door deze ontwikkelingen slim te verbinden aan de MZR ontstaat synergie. Een integrale en gebiedsgerichte aanpak is hiervoor nodig. In dit hoofdstuk zoomen we in op de deeltrajecten van de MZR.

MZR en een robuuster netwerk (de Harp)

MZR Zeeland 2050 Toekomstvast

Een lange termijn verkenning van alternatieven voor woningbouw en ontsluiting in de noordelijke delta, de nieuwe oeververbinding inclusief uitwerken gewenste lange termijnperspectief N59 Duiveland i.r.t. tot ontwikkeling Schouwen-Duiveland, parallelwegen, waterberging en klimaatadaptatie van de route. Tenminste uit te voeren met Schouwen-Duiveland, Noord-Beveland, Goeree-Overflakkee, Rijkswaterstaat en Provincie Zuid-Holland. - *nieuw proces*

Strategisch Programma bereikbaarheid Zeeland 2050 personen en goederen

Als afgeleide van bovenstaande het opstellen van een brede netwerkvisie voor heel Zeeland. Het toekomstbeeld dient te passen in brede netwerkvisie voor auto, vracht, fiets en OV op de lange termijn en de relatie met gewenste omvang en fasering van de ruimtelijke ontwikkelingen – onderdeel hiervan is een beeld van de verwachte mobiliteitsontwikkeling (modellen) en afstemmen met partners (Rijkswaterstaat, Vlaanderen, Zuid-Holland en Brabant) over de gewenste netwerkstructuur – *nieuw proces*

Zeeland Bereikbaar en Minder Hinder

Afstemmen wegwerkzaamheden tussen Rijkswaterstaat, Provincie en betrokken gemeenten, bieden van alternatieven en gezamenlijk verkeersmanagement – *lopend proces*

Hoogwaardig OV en Hubs op de MZR

Uitwerken van een gewenst lange termijn perspectief op OV via de MZR (nieuw proces), doorwerking in lopende processen zoals aanbestedingen, publieke mobiliteit, aanpak van hubs en verbeteren voor- en natransport.

Vracht, tolvrij en heffing

naar een tolvrije Westerschelde tunnel, monitoring van doorgaand vrachtverkeer en voorzieningen binnen Goederencorridor Zuid. In deze corridor is behoefte aan truckparkings, laadinfrastructuur / energy hubs voor elektrisch vervoer, en ontwikkeling van connected transport corridors (slimme verkeerslichten t.b.v. doorstroming voor logistiek bij kruispunten). *nieuw proces*

- › Project start Monitor vrachtwagenheffing (nulmeting, 2025)
- › Project instellen vrachtwagenheffing en TOL vrij (2033)



Grevelingendam - Hellegatsplein
(Verbinding met Zuid-Holland)



Zeelandbrug
(Toekomst Oosterschelde
oeververbinding)



Hellegatsplein - Zierikzee
(Regionale doorstroombaan, N59)



A58 - Colijnsplaat
(Goes en de Deltaweg)



Westerscheldetunnel - A58
(Slogebied en Borsele)



Zelzate - Westerscheldetunnel
(grensoverschrijdend verkeer, Zelzate)

Hellegatsplein - Zierikzee



▲ Toekomstansen langs de MZR in Schouwen-Duiveland

Kansrijk gebiedsperspectief: MZR draagt bij aan ontwikkeling van Schouwen-Duiveland en de verbinding met Zuid-Holland

"Het is 2040: Schouwen-Duiveland heeft bijna 45.000 inwoners en is een geliefd wooneiland met voldoende voorzieningen, een toekomstbestendig agrarische sector (akkerbouw), recreatie en natuur lokt bezoekers naar de eilandranden en kreken en naar Zierikzee, de regiokern voor lokale bedrijvigheid. De MZR is voor dit alles de hoofddrager, een verkeersveilige verbinding met een vlotte doorstroming voor verkeer van en naar Zeeland die naadloos aansluit op de

verdere route over Goeree-Overflakkee naar Knooppunt Hellegatsplein. De weg faciliteert goed openbaar vervoer en heeft mobiliteitshubs bij Zierikzee, Nieuwerkerk, Oosterland en Bruinisse die een groter achterland bedienen en voorzieningen nabij brengen. De inrichting van de Rijksweg N59 (en parallelwegen) is aangepast met minder aansluitingen op de hoofdrijbaan ten behoeve van doorstroming en verkeersveiligheid en landschap (groenblauwe dooradering, water vasthouden). De houten paaltjes zijn vervangen door Zeeuwse hagen en waar nodig zijn rijbaanscheidingen aangebracht. Door de verbeterde Oosterschelde-oeververbinding is Zierikzee perfect verbonden met Goes."

Gebiedsopgaven

In lijn met Zeeland 2050 ziet Schouwen-Duiveland bevolkingsgroei als een essentiële voorwaarde om het voorzieningenniveau - van onderwijs en zorg tot cultuur - op peil te houden en verschraling tegen te gaan. Een evenwichtiger samenstelling van de beroepsbevolking en een toekomstbestendige arbeidsmarkt vragen om het aantrekken en behouden van jongeren, wat alleen mogelijk is door een combinatie van betaalbare woonruimte en een aantrekkelijke leefomgeving met bereikbare voorzieningen lokaal en in de regio. De gemeente streeft in haar strategische visie Tijl van de Toekomst tot 2040 naar een 40.000+ gemeente als onderdeel van een Zeeuwse woningbouwopgave op de lijn Terneuzen, Goes, Zierikzee en Bruinisse. Hierbij is een passende regionale bereikbaarheid noodzakelijk, maar met een opzet die groei van doorgaand (vracht) verkeer op de MZR voorkomt. Naast het behouden of terugbrengen van voorzieningen op Schouwen-Duiveland blijft de MZR een cruciale hoofdverbinding naar dergelijke voorzieningen in richting Goes en richting Rotterdam.

De gebiedsopgaven gaan hier om een versterking van openbaar vervoer Goes-Rotterdam, een passende balans vinden tussen een robuuste verbinding N59 en de kracht van het gebied, bijdragen aan de beschikbaarheid van zoetwater en landschapontwikkeling: vervanging van de oude houten paaltjes langs de N59 naar gemengde lage Zeeuwse hagen.

Openbaar vervoer Goes-Rotterdam

Zierikzee en de nabijgelegen kernen vormen met Goes een stedelijk netwerk waarbij de oeververbinding een essentiële voorwaarde is voor de bereikbaarheid van onderwijs en zorg. Voor toegang tot werk en stedelijke voorzieningen zijn de bewoners in dit gebied ook sterk gericht op de Rotterdamse regio. Daarom is een frequentere en snelle OV-verbinding nodig met Rotterdam Zuidplein, met daar een directe overstap op de zeer frequente metro naar Rotterdam Centraal en overige delen van de Randstad. Op die manier krijgt Schouwen-Duiveland een vergelijkbare verbinding met Goeree-Overflakkee, dat vanaf Oude Tonge al een hoogfrequente verbinding heeft met Rotterdam. De beoogde mobiliteitshubs zijn bushaltes die op strategische plekken zijn gesitueerd aan het wegennet, met de mogelijkheid voor parkeren, deelvervoer en in sommige gevallen ook andere maatschappelijke voorzieningen. Het zijn aangename, sociaal veilige plekken voor reizigers, dicht aan de N59 in de nabijheid van voorzieningen en bebouwing. Dus vergelijkbaar met die bij Bruinisse, waarbij de bus niet de kern in hoeft maar de hub ook niet op een afgelegen locatie staat. Alleen dan wel met een aantrekkelijkere inrichting.

Passende balans tussen robuuste verbinding en kracht gebied

Het Rijk investeert de komende jaren 13 miljoen euro in het verbeteren van verkeersveiligheid op de N59. Bij verdere ontwikkeling van wonen en werken in Duiveland en bijvoorbeeld Goes komt de doorstroming onder druk te staan. Op het moment dat de 16.500 woningen uit de woondeal zijn gerealiseerd dan komt de doorstroming op de N59 al in het geding en op het moment dat er meer woningen worden gebouwd dan nemen de knelpunten verder toe, waarbij de kruispunten de belangrijkste bottleneck vormen. Uitbreiding van de capaciteit van de kruisingen bij Bruinisse, Oosterland, Nieuwerkerk en Zierikzee, door uitbreiding van opstelvakken en/of de aanleg van een turbotronde biedt ruimte voor verdere groei. Ook zijn er op dit moment nog meerdere erftoegangswegen die direct aansluiten op de hoofdrijbaan, wat uit oogpunt van verkeersveiligheid en een vlotte doorstroming niet gewenst is. Het verminderen van deze aansluitingen in combinatie met het realiseren van een betere scheiding tussen de doorgaande route en de parallelwegen dan de huidige houten paaltjes bieden, is raadzaam. Realiseren van ongelijkvloerse kruisingen voor langzaam verkeer en indien nodig landbouwverkeer zorgt ervoor dat lokale verbindingen blijven bestaan en doorstroming en veiligheid gewaarborgd blijven. De aanpak van de N215 tussen Dirksland en Oude Tonge op Goeree-Overflakkee kan hierbij als inspiratie dienen. Op het moment dat Zeeland op lange termijn (na 2040) inzet op verder verstedelijken van Zierikzee, Goes, Middelburg, Terneuzen en Vlissingen en nagedacht wordt over meer dan 50.000 woningen erbij in deze kernen, dan komt opwaarderen van het noordelijk deel van de MZR naar 100 km/u met een of meerdere ongelijkvloerse kruisingen in beeld, maar dat is niet eenvoudig in te passen en vergt aanzienlijke investeringen.



▲ Vogelvluchtperspectief Zierikzee
(Beeldrechten: Provincie Zeeland)

Het Toekomstbeeld MZR voor de N59 is daarom volgtijdelijk:

- › **Tot 2040 optimaliseren.** Passend bij de groeiambities van gemeente Schouwen Duiveland wordt de N59 geoptimaliseerd naar een 2x1 80 km/u gebiedsontsluitingsweg met geoptimaliseerd profiel met minder aansluitingen met het onderliggend wegennet en de aansluitingen die er zijn worden veilig ingericht en bieden voldoende capaciteit (bijvoorbeeld een turbotonde). Langs de weg zijn meerdere OV hubs mogelijk. Dit profiel past bij een gebied met meer wonen, werken en voorzieningen in de kernen (vooral Zierikzee en Bruinisse) en een versterking van de woonkwaliteit door bijbehorende landschapontwikkeling en recreatieve waarden. Reeds geplande verbeteringen van de N59 door Rijkswaterstaat (een investering van in totaal € 13 mln. waarvan een aantal maatregelen op de MZR): Aanpassing kruispunt Nieuwe Groeneweg; Reconstructie kruispunt Oud-Heiligenweg; Aanpassing kruispunt Vissersweg; Aanpassing oversteek/parallelweg Capelle; Aanleg invoegstrook vanaf N257. Hiermee wordt een eerste stap gezet in de verbetering van de verkeersveiligheid maar tot 2040 is er meer nodig om doorstroming en veiligheid te garanderen en woningbouw op Schouwen-Duiveland mogelijk te maken. Het is zaak om meekoppelkansen te realiseren op het vlak van zoetwaterbuffering/wateraanvoer voor landbouw en het verhogen van biodiversiteit door landschapselementen.
- › **Na 2040 opwaarderen.** Op lange termijn is de gewenste inrichting van het noordelijk deel van de MZR afhankelijk van de ontwikkeling van Zeeland. Na 2040 wanneer de groei van Zeeland doorzet is voor een goede verkeersafwikkeling een weg met ongelijkvloerse kruisingen noodzakelijk en idealiter ook 2x2 rijstroken, ook op Goeree Overflakkee. Dit vraagt mogelijk (deels) een nieuw tracé, omdat een breder profiel moeilijk inpasbaar is op het huidige tracé. Een nieuw tracé biedt zowel kansen om de leefomgeving in bestaande kernen te verbeteren, maar ook uitdagingen als het gaat om de ruimtelijke inpassing. In deze afweging moet ook gekeken worden naar de aanhaking op het netwerk in Zuid-Holland, zowel de N59 op Goeree-Overflakkee richting Hellegatsplein als de N57 op Voorne-Putten die de komende jaren wordt aangepakt. Hierbij zullen er ook minder afslagen zijn. Dit beeld past bij een verdere groei van werken en wonen op Schouwen-Duiveland geconcentreerd in Zierikzee en Bruinisse met daar de centrale OV hubs.

Zoetwater als meekoppelkansen

Duiveland heeft een bijzondere bodemsamenstelling waarin momenteel veel zoetwater is opgeslagen – een 'zoetwaterbel'. In het deltagebied met stijgende zeespiegel, toenemende verzilting en droogte is dat zoete water erg waardevol voor de landbouw, natuur en iedereen die hier leeft. Het is zaak om deze watervoorraad goed te beheren en aan te vullen met hemelwater dat in de bodem kan zakken. Daarin kan de MZR ook een rol spelen. Hemelwater wat valt op de weg en de bermen kan worden opgevangen, gezuiverd door beplantingen en zandfilters en dan met pompen ondergronds worden opgeslagen. Dit is een meekoppelkansen bij de verdere ontwikkeling van de MZR op Schouwen-Duiveland.

Het functionele profiel

Tot 2040 een geoptimaliseerde 1x2 en/of 2x1 80 km/u Gebiedsontsluitingsweg.

N59 (Bruinisse-Zeelandbrug) en ontwikkeling Duiveland

Verkenning toekomst N59 korte en middellange termijn (2040)

Bepalen van verdere verbetermaatregelen voor de N59, optimalisatie naar een verkeersveilige 80 km/u weg met meer doorstroming. Het gaat hier om aanpak van kruispunten, minder aantakkingen kleine wegen, rijbaanscheiding binnen het wegprofiel en eventueel enkele ongelijkvloerse kruisingen.

No regret maatregelen N59 veiligheid en doorstroming

Voor de korte en middellange termijn.

Eerste tranche RWS:

- › Project MORRS ('broodjes') die in het najaar van 2025 worden aangelegd op alle 80 km/u wegen binnen RWS Zee en Delta waar geen landbouwverkeer rijdt.

Tweede tranche RWS (13 miljoen euro), een lopend proces. De kleinere maatregelen worden 2025/2026 uitgevoerd, de grotere daarna (streven is uiterlijk 2032):

- › Project Aanpassing rotonde Zierikzee met ongelijkvloers oversteek voor langzaam verkeer (NB geen MZR);

- › Project Aanpassing kruispunt Nieuwe Groeneweg;
- › Project Reconstructie kruispunt Oud-Heiligenweg;
- › Project Aanpassing kruispunt Vissersweg;
- › Project Aanpassing oversteek/parallelweg Kapelle;
- › Project Aanleg invoegstrook vanaf N257;
- › Project fietsveilig maken oversteek Klerksweg (NB niet MZR)

Derde tranche RWS, nieuw proces

- › Nog nader uit te werken na onderzoek

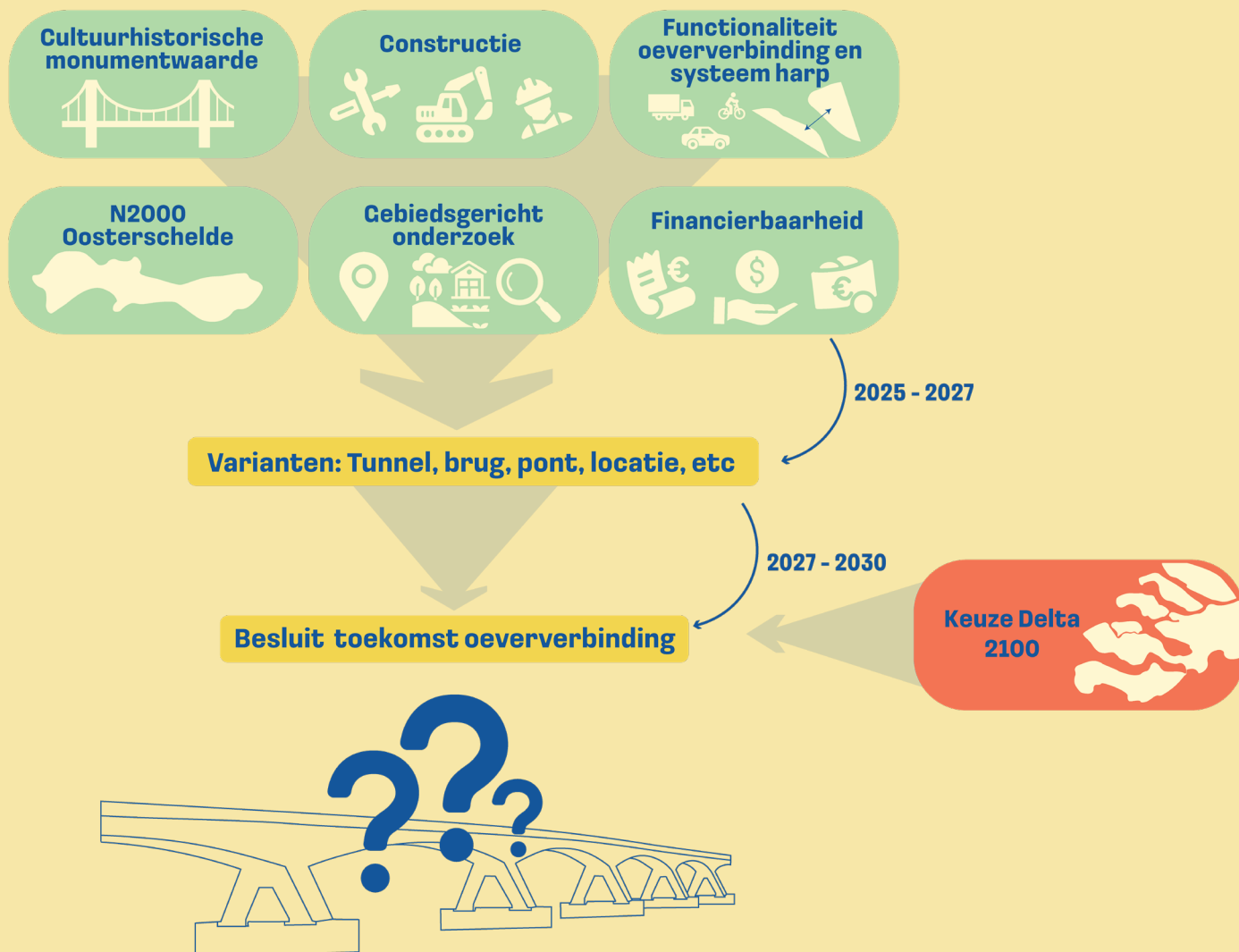
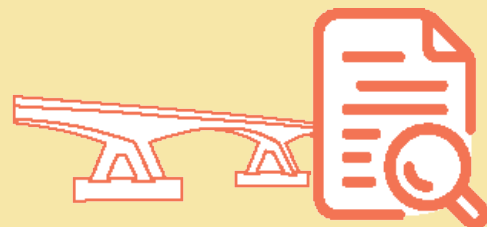
Realiseren OV Hubs N59

Goede verbinding maken op voor- en natransport met fiets en auto, meekoppelkansen met groei woningbouw + infra, nieuw proces

- › Project OV hub Bruinisse (2025-2027)
- › Project OV hub Oosterland (2025-2027)
- › Project OV hub Nieuwerkerk (2025-2027)
- › Project OV hub Zierikzee (2025-2027)



Zeelandbrug



Kansrijk gebiedsperspectief: Onderhoud en vervanging: een nieuwe Oosterschelde-oeververbinding

"Het is 2040. De Oosterschelde is het imposante natuurgebied dat meebeweegt met de zeespiegel. De randen van de eilanden zijn robuuste waterkerende natuurlandschappen. Een nieuwe toekomstbestendige oeververbinding (een tunnel, brug of deels drijvende Zeelandbrug of dam) maakt het Zeeuwse verkeersnetwerk robuust. Het is tevens

een verbinding voor energie, data en zoetwater. Deze 2x2 100 km/u verbinding bedient Zeeuws- en recreatief verkeer. De bestaande Zeelandbrug is de iconische en multifunctionele recreatieve bestemming rond het thema 'delta' in het midden van Zeeland. Dit Rijksmonument wordt in stand gehouden."

Gebiedsopgaven

In dit gebied Goes-Zierikzee (het ‘midden van Zeeland’) staat de toekomst van de Zeelandbrug centraal. Dit kunstwerk nadert het einde van de technische levensduur (2035/2040). Vanaf circa 2040 is een nieuwe Oosterschelde-oeververbinding nodig.

De Zeelandbrug is een belangrijke schakel in de route en hoogwaardig openbaar vervoers- (HOV)verbinding tussen de eilanden. Echter, de Zeelandbrug voldoet als verbinding niet aan de hedendaagse functionele wensen wat betreft het profiel van de weg. De brug vraagt (groot) onderhoud en krijgt te maken met internationaal strenger wordende functionele eisen. Renovatie of vernieuwing van de Zeelandbrug is uit technisch oogpunt wenselijk. Voor de verkeersveiligheid, robuustheid als alternatieve verbinding bij calamiteiten en evacuatie-route, en de fiets-aantrekkelijkheid is een functionele verbreding/vervanging van de Zeelandbrug noodzakelijk. Temeer als Zeeland zich verder ontwikkelt volgens het Toekomstperspectief Zeeland 2050 en het aantal inwoners groeit. Op dit moment wordt onderzocht of het mogelijk is om de levensduur van de brug te verlengen, maar het lijkt zeer onwaarschijnlijk dat de Zeelandbrug als Rijksmonument helemaal kan worden aangepast aan de moderne eisen en wensen. Kortom een opwaardering van de huidige oeververbinding Noord-Beveland - Schouwen-Duiveland is vanaf circa 2040 noodzakelijk. Dat betekent dat nu begonnen moet worden met de planuitwerking, omdat anders het gevaar bestaat dat de huidige verbinding (gedeeltelijk) zijn functie verliest wat grote impact heeft op de economische ontwikkeling van Zeeland en de toegang tot voorzieningen.

De komende jaren is onderhoud nodig van de Zeelandbrug. In alle gevallen blijft de Zeelandbrug in de toekomst staan als Rijksmonument en icoon van de Delta. Ook als er een andere oeververbinding is, blijft een herbestemming van de brug en instandhouding van het monument nodig en biedt dit kansen om van de brug een bestemming te maken.

De toekomst van het monument Zeelandbrug in haar omgeving en de ligging/vormgeving van nieuwe oeververbinding vormen een gebiedsopgave. De volgende globale eisen en wensen gelden voor de toekomst van de Zeelandbrug en een nieuwe oeververbinding.

Functionele verkeersverbinding

Als verkeersverbinding tussen Noord-Beveland en Schouwen-Duiveland moet de oeververbinding bijdragen aan een robuust netwerk voor autoverkeer binnen Zeeland en van- en naar Zeeland. Zij bedient personenvervoer en goederenvervoer, openbaar vervoer, landbouwverkeer in konvooi en fietsverkeer.

De brug:

- › Is primair bedoeld voor verplaatsingen binnen Zeeland en van- en naar Zeeland. Doorgaand vrachtverkeer via de route wordt ontmoedigd.
- › Wordt zo gedimensioneerd dat hij bijdraagt aan een robuust Zeeuws mobiliteitsnetwerk voor een verwachte reële groei van inwonertal en economie tot 2120 (80 jaar vanaf 2040).
- › Kan als evacuatie-route dienen bij calamiteiten
- › Bedient hoogwaardig openbaar vervoer (BRT buslijn – al of niet over de Zeelandbrug)
- › Bevat een doorfietsroute
- › Is geschikt voor vervoer van gevaarlijke stoffen

Tracé en wegprofiel

Een toekomst-vaste oeververbinding is gedimensioneerd op een stroomweg van 100 km/u met 2x2 rijstroken. Twee rijstroken per richting biedt meer flexibiliteit bij calamiteiten en maakt het ook mogelijk om indien gewenst een rijstrook voor specifiek verkeer te gebruiken (HOV, landbouwverkeer in colonne, vrachtverkeer etc.).

Er zijn een aantal alternatieven denkbaar voor de herbestemming van het huidige kunstwerk, en een eventueel nieuw tracé (brug of tunnel). Daarbij gaat het om ofwel een nieuwe brug, ofwel een tunnel in relatie tot de huidige Zeelandbrug. Bij het onderzoek naar de verbinding dient de verkeerskundige rol van de Zandkreeksluis te worden meegenomen in de scope, omdat de toegevoegde waarde van een nieuwe verbinding minder groot zal zijn als de inrichting van de Zandkreeksluis hetzelfde is als op dit moment.



▲ De Zeelandbrug en zijn constructie
(Beeldrechten: Provincie Zeeland)

Startpunt voor onderzoek zijn de volgende functionaliteiten:

- › Het is een weg met brug(gen) of tunnel(s), inclusief een blijvende verkeersfunctie over de monumentale Zeelandbrug; De monumentale status van de Zeelandbrug brengt verplichtingen met zich mee.
- › Het profiel van een toekomst-vaste nieuwe oeververbinding hangt af van de rol in het Zeeuwse netwerk en het mogelijke gebruik van de huidige Zeelandbrug.
- › Het vertrekpunt voor een toekomstbestendige nieuwe oeververbinding (al of niet samenwerkend met de bestaande brug) is een Stroomweg 100 km/u van 2x2 rijstroken zonder vluchtstroken.
- › De verbinding bevat een fietspad (tweerichtingenfietspad, minimaal 4 m breed)

Onder andere zijn de volgende overwegingen nader te onderzoeken:

1. **Vernieuwen Zeelandbrug.** De Zeelandbrug wordt in dezelfde ligging vernieuwd tot een toekomstbestendige verbinding. Onderzocht wordt op welke manier het huidige kunstwerk kan worden hergebruikt. Overwegingen: dit heeft als voordeel dat er aan de landszijde geen nieuwe aanlandingspunten zijn en is daarmee makkelijker in te passen. Wel is de verwachting dat de Rijksmonumentale status slechts zeer beperkt mogelijkheden biedt voor veranderingen.
2. **Duo met brug of tunnel.** Er komt een nieuwe (al of niet drijvende) brug of tunnel in de directe omgeving naast de huidige Zeelandbrug. De nieuwe brug of tunnel draagt de complete toekomstbestendige autoverbinding. Beide verbindingen bieden samen het complete pakket aan functionaliteiten. De monumentale Zeelandbrug krijgt een andere bestemming, bijvoorbeeld als fietsstraat of vrije busbaan en eventueel recreatieve of andere maatschappelijke functies. Overwegingen: of een nieuwe brug naast de bestaande Zeelandbrug kan worden gelegd hangt sterk af van de mogelijkheden die de instructieregels voor het Rijksmonument bieden. Een tunnel is over het algemeen een duurder optie dan een brug. Bij een tunnel vragen de tunnelmonden een flink ruimtebeslag, onder andere door een noodzakelijke waterkering op deltahoogte rond de tunnelmond.

- › **Deltadam.** Een denkbare optie is om de oeververbinding ooit te combineren met een nieuw aan te leggen delta-dam. Dit is een lange termijnoptie die samenhangt met de toekomst van de Delta. Overwegingen: Voordeel van deze optie is dat investeringen gecombineerd kunnen worden. Echter op dit moment lijkt het er op dat beslissing over de toekomst de Delta en de waterveiligheid later in de tijd zullen genomen worden en dat komt te laat voor een gewenst besluit over de Zeelandbrug.
- › **Recht of schuin tracé.** Het tracé ligt westelijk of oostelijk bij de huidige Zeelandbrug of via een schuine lijn over/onder de Oosterschelde, ten oosten of ten westen van de Zeelandbrug om de aansluiting op de N59 te maken westelijk van Zierikzee. Overwegingen: Een oostelijke aanlanding sluit het beste aan bij de huidige vervoersbewegingen. Tweederde van het verkeer op de Zeelandbrug komt uit of gaat in de richting van Bruinisse. Een westelijke aansluiting past in een visie, waarbij voor de afwikkeling van het verkeer richting Zuid-Holland zowel de N57 als de N59 als hoofdroute worden gezien.
- › **Lang of kort tracé.** Het te onderzoeken tracé is ofwel een korter tracé tussen grofweg Colijnsplaat en Zierikzee ofwel een lang tracé inclusief Zandkreeksluis tot de aansluiting op N59 bij Zierikzee (bijvoorbeeld als 1 lange tunnel). Overwegingen: voordeel van een langer tracé is dat oeververbinding en Zandkreeksluis dan tegelijk worden aangepakt. Nadeel is dan dat dit voor de inwoners van Noord-Beveland die naar het noorden willen dan om moeten rijden of zij moeten nog gebruik kunnen maken van de huidige brug. Ook zijn de kosten bij een langer tracé aanzienlijk groter.

Kunstwerk

- › De oeververbinding heeft minimaal 80 jaar ontwerplevensduur vanaf aanleg.
- › De verbinding is klimaatbestendig en ‘meerlaags veilig’ met betrekking tot de gevolgen van zeespiegelstijging op de weg en op het kunstwerk; overstromingsnorm tunnelmonden 1:4.000.
- › Doorvaarbaarheid voor recreatievaart op de Oosterschelde, een tunnel of een brug met een hoger brugdeel dat niet open hoeft voor de scheepvaart maakt de verbinding robuuster.
- › Veilige constructie conform (inter-)nationale eisen, denk aan schrikstroken, borstwering, bedieningscentrale, beheerpaden/trappen, tunnelveiligheid met vluchtbuizen/nooduitgangen, noodverlichting, mechanische ventilatie/afzuiging etc.
- › Bevat een mantelingsbuis/duct:
 - › Geschikt voor een 380 KV leiding
 - › Geschikt voor een datakabel
 - › Geschikt voor een hoofdtoevoerleiding zoetwater
 - › Geschikt voor een waterstof buisleiding

Overige functionaliteiten

- › Natuurinclusief ontwerp
- › Duurzaam en circulair gebouwd, eventueel deels drijvend en aanpasbaar/modulair
- › Houd rekening met Natura 2000 gebied Oosterschelde/minimaliseer de impact op natuurwaarden

Esthetisch programma van eisen

- › Rekening houdend met status Rijksmonument en cultuurhistorische waarden van de huidige Zeelandbrug
- › Een ontwerp met ruimtelijke kwaliteit: een juiste balans in gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde

Nu starten met onderzoek

Ontwerp en aanleg van een nieuwe oeververbinding kan ca 15-20 jaar in beslag nemen. Noodzakelijk is om nu voortvarend samen met het Rijk de stappen te zetten voor eisen en wensen, verkenning en ontwerp: een integrale verkenning Toekomst Oosterschelde-oeververbinding. Dit omvat een aantal samenhangende noodzakelijke onderzoeken, waarvan de eerste op korte termijn moeten starten.

- › Nut en noodzaak onderbouwing van een nieuwe oeververbinding. Basis voor een ADC toets bij ingrepen op kwetsbare natuurwaarden: inzicht in Alternatieven, Dwingende redenen openbaar belang en Compenserende maatregelen (start 2025)
- › Monumentwaarde onderzoek: een waarde stelling van de huidige staat van het monument en een cultuurhistorische verkenning naar de brug in haar omgeving (start 2025)
- › Uitwerken van functionele en technische ontwerpeisen van mogelijke tracés voor een nieuwe oeververbinding en aantakking en impact op de rest van het mobiliteitsnetwerk aan weerszijden (start 2025)
- › Bekostigings- en Financieringsmogelijkheden in kaart brengen (start 2025)
- › Gebiedsgericht (ontwerp)onderzoek naar de mogelijkheden van inpassing van (aanlandingen) van de oeververbinding en het opstellen van een landschapsplan ten behoeve van een plan MER
- › Uitvoeren van een Natuurtoets voor Natura 2000 (Oosterschelde) en een toets op toekomstbestendigheid met betrekking tot waterveiligheid en toekomst deltawateren in de Zuidwestelijke Delta

Rond 2030 als ook meer bekend is over de lange termijn Deltastrategie kan een definitief besluit worden genomen over de nieuwe oeververbinding en de Zandkreeksluis. Daarna volgt de periode van realisatie inclusief (her)bestemming van de monumentale Zeelandbrug.



Nieuwe Oosterschelde oeververbinding (Toekomst Zeelandbrug)



Nieuwe Oosterschelde oeververbinding (Toekomst Zeelandbrug)

Onderhoud/beheer Zeelandbrug, lopend proces

- › Onderzoek huidige staat en nader onderzoek naar constructieve mogelijkheden van huidige brug - uitbreiding lopend spoor
- › Beheer en onderhoud Zeelandbrug
 - › Project groot onderhoud Zeelandbrug (2026)

Planstudie nieuwe oeververbinding (inclusief Zandkreeksluis)

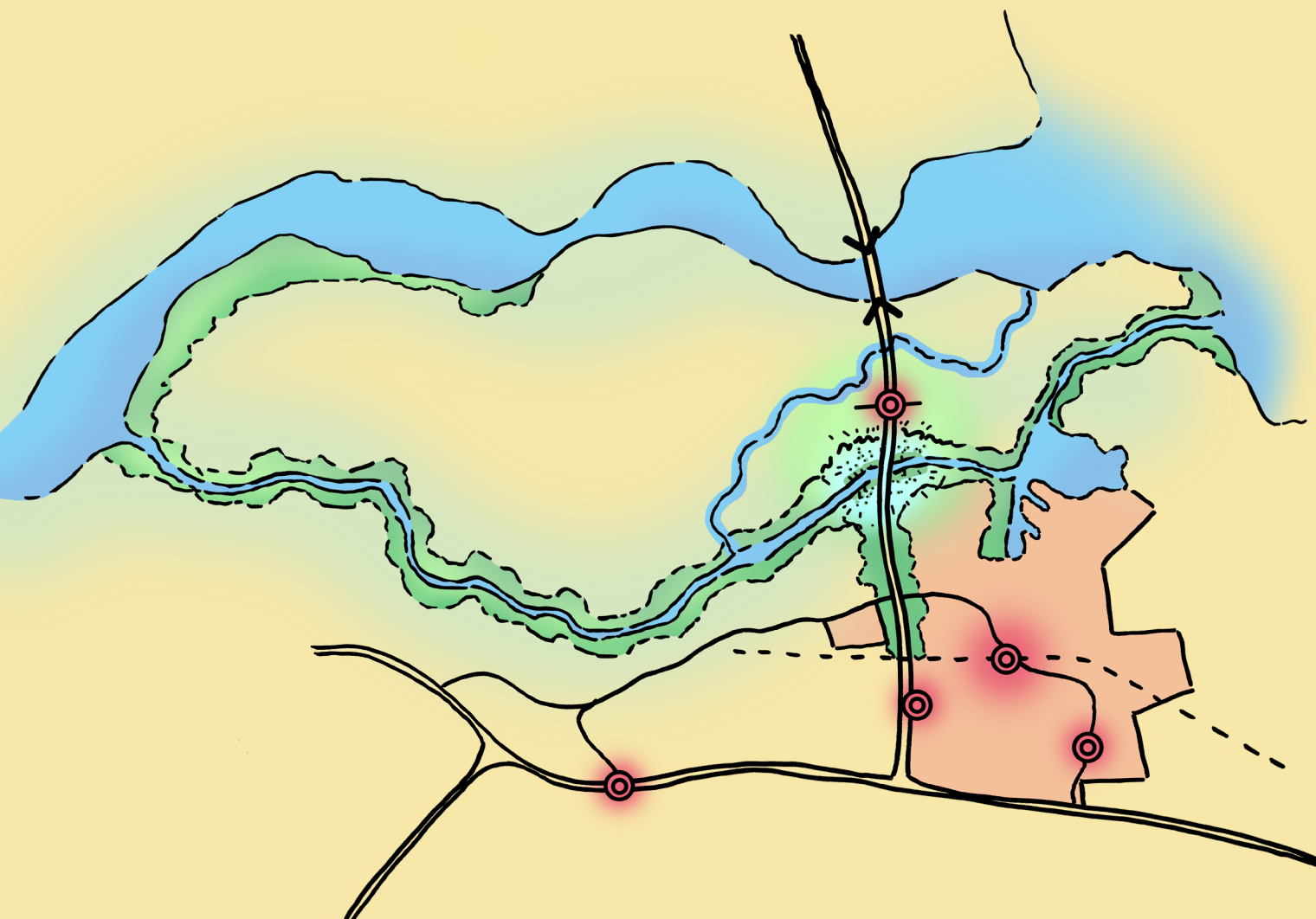
Voor de toekomst van de Zeelandbrug en een eventuele nieuwe oeververbinding is een planstudie noodzakelijk. Deze bestaat uit een aantal samenhangende onderzoeken, waarvan de eerste drie op korte termijn kunnen starten - *nieuw proces*

- › Nut en noodzaak onderbouwing van een nieuwe oeververbinding. Basis voor een ADC toets (start 2025)
- › Monumentwaarde onderzoek, waarde stelling van huidige staat monument en een cultuurhistorische verkenning naar de brug in haar omgeving (start 2025)

- › Uitwerken van functionele en technische ontwerpisen en van mogelijke tracés voor een nieuwe oeververbinding (start 2025)
- › Bekostigings- en Financieringsmogelijkheden (start 2025)
- › Gebiedsgericht (ontwerp)onderzoek naar inpassing van (aanlandingen) oeververbinding en opstellen landschapsplan ten behoeve van een plan MER
- › Natuurtoets Natura 2000 en toets op toekomstbestendige Delta

Realisatie nieuwe oeververbinding, nieuw proces

- › Design en construct nieuwe oeververbinding
 - › Project bouw nieuwe oeververbinding (incl. Zandkreeksluis) (rond 2040)
 - › Project herinrichting/herbestemming Rijksmonument Zeelandbrug (rond 2040)



▲ Toekomstkansen langs de MZR bij Deltaweg en Goes

Kansrijk gebiedsperspectief: MZR versterkt Goes als regiopoort: doorstroming, verkeersveiligheid, OV en groen

"Het is 2040. Goes is de groeiende stad en regiopoort als OV knooppunt van Midden-Zeeland, Noord-Beveland is een toekomstbestendig agrarisch gebied. OV-hubs zijn goed ingerichte haltes met beschutte wachtplekken, fietsenstallingen, parkeerruimte en groen en voorzieningen voor een comfortabele reis. De Deltaweg van Goes tot Noord-Beveland

is verkeersveilig heringericht. Bij de kruising met Oosterschinge is een robuuste faunapassage gemaakt. De ruige krekennatuur is goed beleefbaar vanuit de auto als afwisseling in het weidse agrarisch productieland. De capaciteit en doorstroming van de MZR is verbeterd. Bij calamiteiten elders in het mobiliteitsnetwerk is de MZR hier een volwaardig alternatief."

Gebiedsopgaven

Zuid-Beveland en Noord-Beveland vormen het midden in Zeeland. Dit centrale deel van Zeeland fungeert als een soort groot kruispunt met verbindingen naar alle delen van Zeeland. De MZR is de schakel in de noord-zuidrichting. De weg bedient niet alleen verkeer uit wonen, werken en recreatie, maar ook de sterke landbouwsector. Een deel van de A58 hoort tot de MZR, de belangrijkste maar ook kwetsbare verkeersader van en naar Zeeland.

De gebiedsopgave in dit traject van de MZR gaat vooral over de ontwikkeling van Goes. Goes heeft goede papieren om zich binnen de Zeeuwse netwerkstad verder te ontwikkelen. Het heeft al een regionale centrumfunctie met onderwijs, een ziekenhuis en een NS station. Een verdere verdichting en versterking van de stad als 'regiopoort' vraagt een 15-minutenstad benadering. Voorzieningen en werkgelegenheid zijn daarin binnen 15 minuten rondom het station bereikbaar te voet, fiets of elektrisch vervoer.

De opgaven voor dit deel van de MZR die voortkomen uit deze gebiedsopgave bestaat uit drie dingen:

- › Verbetering van de Deltaweg
- › Versterking van het krekengebied ten noorden van Goes door landschappelijke inpassing
- › Faciliteren van een goede hoogwaardige (snel) busverbinding vanuit Gent-Terneuzen en vanuit Rotterdam/Zierikzee met de benodigde hubs en Goes als knooppunt

▼ MZR en ligging over de Oosterschenge (Beeldrechten: Johan van der Heijden)



Verbetering van de Deltaweg

Een belangrijk huidig knelpunt in de MZR is het deel A58-Colijnsplaat, het traject met de naam 'Deltaweg'. De verkeersknelpunten van de Deltaweg worden vooral veroorzaakt door hoge verkeersdruk, onveilige kruisingen en menging van fietsers en landbouwverkeer op parallelwegen. Daarom wordt nu gewerkt aan het verbeteren van de doorstroming en veiligheid van de weg door het aanbrengen van een rijrichtingscheiding en het ongelijkvloers maken van kruisingen bij Goes en Langeweg, optimalisaties bij de Zandkreeksluis en het ontvlechten van fiets- en landbouwverkeer. Met deze maatregelen ontstaat ook een meer uniforme weginrichting tussen Goes en Noord-Beveland als regionale stroomweg.

Voor de lange termijn wordt de optie opgehouden om de weg op te waarderen naar 2x2 om de doorstroming verder te verbeteren. Echter deze keuze hangt samen met de lange termijnontwikkeling van Zeeland zoals geschetst in het Toekomstperspectief Zeeland 2050, de uitwerking van de ruimtelijke ambitie die daarbij hoort en een besluit over de toekomst van de Zeelandbrug. Uitbreiding van de Deltaweg heeft alleen zin als ook duidelijk is hoe en welke vorm een nieuwe oeververbinding krijgt. Bij verdere uitbreiding van de route moet de juiste balans gevonden worden tussen maken van een sterke verbinding voor Zeeland en voorkomen dat de route teveel doorgaand vrachtverkeer gaat aantrekken. Bij verdere groei in de toekomst kan niet worden uitgesloten dat ook het druk gebruikte deel van de A58 (De Poel-Stelleplas) waar oost-westverkeer en noord-zuidverkeer samenkomen moet worden verbreed met een extra rijstrook in beide richtingen (2x3).

Versterking van het krekengebied ten noorden van Goes door landschappelijke inpassing

Zeeland is rijk aan deltanatuur. De ontwikkeling van de MZR moet rekening houden met (Europees) beschermde natuurwaarden en het beperken van stikstof- en CO2 emissies, maar er zijn ook kansen om natuur te versterken. Dit kan door natuurcompensatie in te zetten langs delen van de Deltaweg. Een concrete meekoppelkans bij de herinrichting van de Deltaweg is ontwikkeling van landschap, natuur en recreatie ten noorden van Goes door versterken van de Schenge. Het gaat ter hoogte van de kruising met de kreek om groenblauwe dooradering met (berm)sloten en moeraszones en landschappelijke beplantingen rondom de weg. Daarmee kan een ecologische en recreatie verbinding worden gemaakt. Belangrijk voor de natuur en voor de toekomstige inwoners van groeiend Goes.

Hoogwaardige (snel)busverbinding, hubs en Goes als knooppunt

Voor een betere OV verbinding wordt in dit gebied gezorgd voor 5 OV-hubs naast station Goes: Heinkenszand, Goes-Zeelandhallen, Goes Ziekenhuis, Goes-Noord (Langeweg), Colijnsplaat. Binnen Goes zijn mogelijk maatregelen nodig om de bus vlotter te laten doorstromen.

Het functionele profiel

2x1 80 km/u gebiedsontsluitingsweg, met een reserveringsruimte om desgewenst in de toekomst te verbreden naar regionale stroomweg 2x2 100 km/u.

▼ *Filevorming tijdens opening zandkreeksluis (Beeldrechten: Johan van der Heijden)*



Aanpak Deltaweg Goes

Realisatie Deltaweg + kruisingen

Het verbeteren van de N256 - *lopend proces*

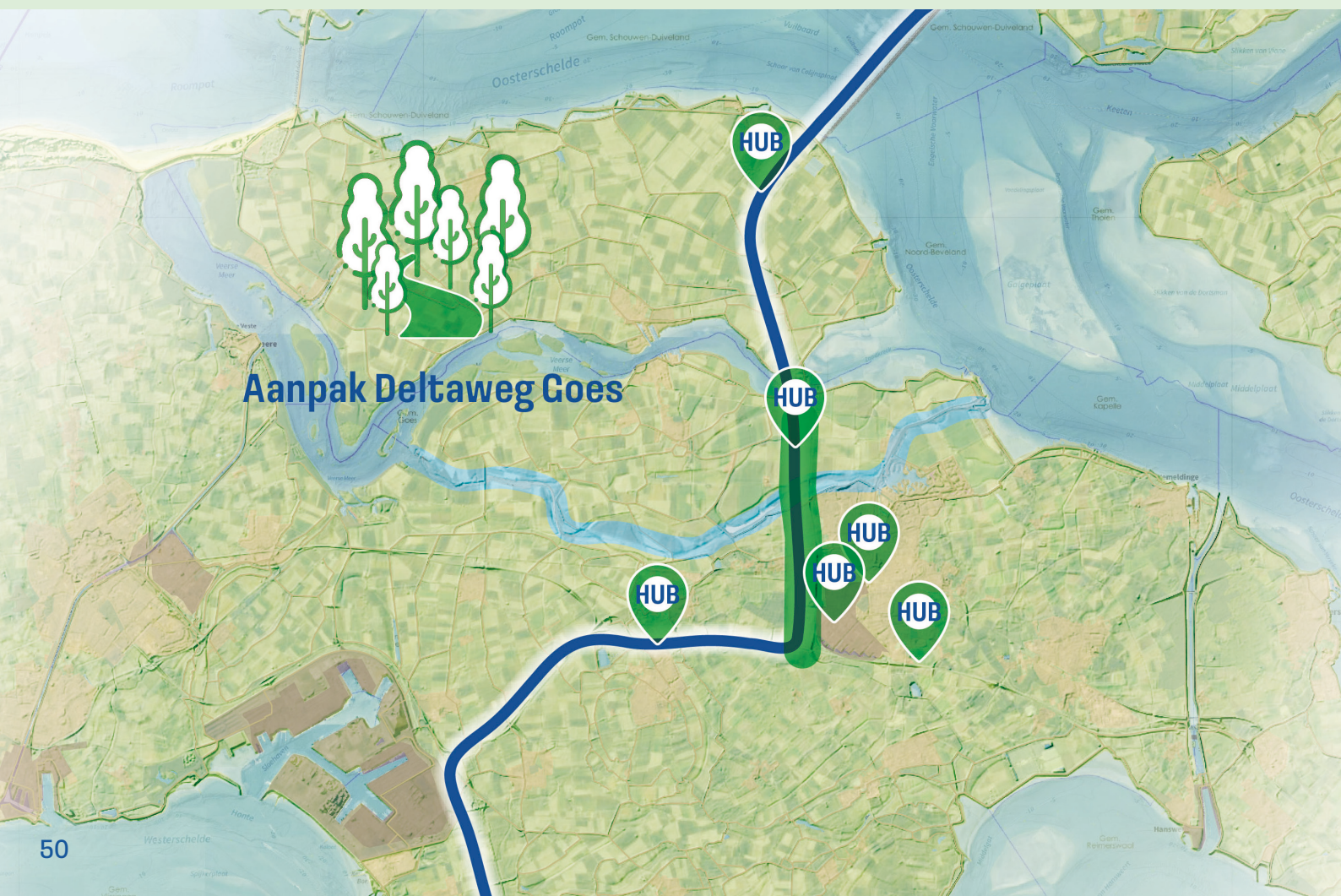
- › Project herinrichting Deltaweg (2024-2030)

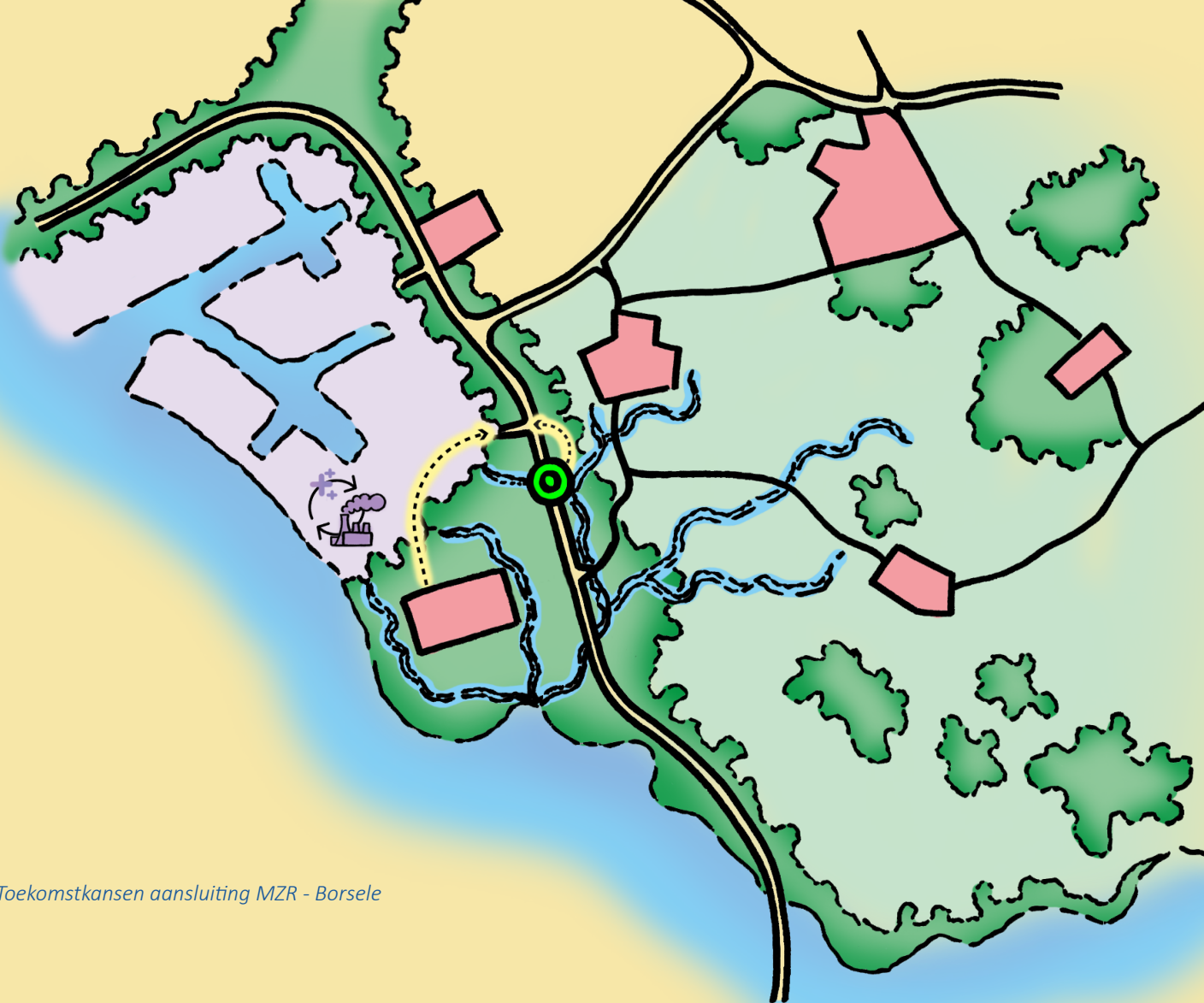
Meekoppelkansen ontwikkeling Schengengebied

Het goed inpassen en tegelijk versterken van de Deltaweg bij het natuurgebied Schengen, koppelkansen benutten met de groei van woningbouw + infra bij Goes, *aanvulling op lopend proces*

Ontwikkelen OV hubs aan de MZR (Heinkenszand, Zeelandhallen, Goes ziekenhuis, Goes Noord, Colijnsplaat), *nieuw proces*

- › Project OV hub Heinkenszand (2025-2027)
- › Project OV hub Zeelandhallen (2025-2027)
- › Project OV hub Goes ziekenhuis (2025-2027)
- › Project OV hub Goes noord(Langeweg) (2025-2027)
- › Project OV hub Colijnsplaat (2025-2027)





▲ Toekomstansen aansluiting MZR - Borssele

A58 - Westerscheldetunnel



Kansrijk gebiedsperspectief: De MZR versterkt het North Sea Port District: ontsluiting Green Energyport en OV in een groene Sloerand

"Het is 2040; De Westerscheldetunnel is tolvrij. Vrachtwagens betalen hier alleen een vrachtwagenheffing. Het noordelijke deel van het NSPD, het Sloegebied, is de energy port van Nederland. Veel Zeeuwen vinden hier werk, van praktisch geschoold tot academisch. De ontsluiting van dit Sloegebied is geoptimaliseerd over water, weg en spoor. De aansluiting Borssele is een

belangrijk transferium voor werknemers en inwoners. Hier zijn een Openbaar Vervoer hub, een P&R en een truckparking compact gecombineerd. Het transferium biedt voorzieningen voor de omliggende kernen en ligt in een groen en geluiddempend Sloerandgebied met Zeeuwse kreken en bosschages. Het dorp Borssele heeft een betere aansluiting op de MZR en met de rest van Zeeland. "

Gebiedsopgaven

In het noordelijke deel van het NSPD ligt het Sloegebied, een groot haven-industrieel gebied met daarin onder ander de kerncentrale Borssele. Het Sloegebied is net als Terneuzen een zoekgebied voor een nieuw te bouwen kerncentrale. Dit is een grote ontwikkeling die consequenties heeft voor het gebruik van de MZR. De ontwikkeling en inpassing van het Sloegebied als green Energyport van Nederland is de gebiedsopgave.

De opgaven voor dit deel van de MZR die voortkomen uit deze gebiedsopgaven bestaat uit drie dingen:

- › Verbetering ontsluiting Sloegebied en voorzieningen rondom bouw kerncentrales
- › Bereikbaarheid van Sloegebied met openbaar vervoer
- › Betere verkeersaansluiting dorp Borssele en integrale (landschaps-)ontwikkeling Sloerland

Verbetering ontsluiting Sloegebied en voorzieningen rondom bouw kerncentrales

Naar verwachting zal de bouw van een mogelijk nieuwe kerncentrale 10 tot 20 jaar duren. In die tijd komen veel (tijdelijke) werknemers naar het gebied. In een gedeelte van de bouwperiode kunnen er wel 8.000 werknemers tegelijk bezig zijn met de ontwikkeling. Zij zullen zich in of buiten Zeeland vestigen en onder andere de MZR gebruiken om in het Sloegebied te komen. Een grote P&R locatie met een pendeldienst binnen 10 km van de bouwplaats is daarbij nodig. Ook zullen naast transport over water ook bouwstromen over de weg nodig zijn (zie 'Lasten en lusten in balans', impact kerncentrales, Provincie Zeeland (2025)).

Het zware vrachtverkeer moet op het bedrijventerrein vanuit veiligheidsoverweging zoveel mogelijk gescheiden zijn van fietsers en voetgangers. NSP maakt hier werk van. Vanuit de nationale wetgeving voor rij- en rusttijden is het belangrijk dat truckchauffeurs voldoende veilige en beveiligde rustplekken (volgens EU regelgeving Safe and Secure Parking Areas, SSPAs) vinden langs hun routes. Op het 60 km lange traject Gent-Sloegebied zijn vanuit deze wens twee truckparkings nodig: in de Kanaalzone en bij het Sloegebied. Deze zijn bedoeld voor de lokale vrachtbewegingen van en naar NSP. Een truckparking zou (groen) kunnen worden ingepast in de Sloerland. Dit staat los van een Central Gate concept wat zou inhouden dat het Sloegebied een centrale toegang krijgt met hekken en slagbomen.

Verkeersaansluiting dorp Borssele en integrale ontwikkeling Sloerland

De gemeente Borssele is bezig om met de inwoners te zorgen voor een leefbaar en goed ingericht gebied als er kerncentrales komen. De Borselse voorwaarden gekoppeld aan de komst van kerncentrales zijn aangeboden aan Kabinet en de Tweede Kamer.

Er wordt in de gemeente middels een gebiedsatelier Sloerland tevens gewerkt aan een Sloerlandvisie waarin het groene koppelingsgebied tussen dorpen en industrie wordt vergroot door natuur en recreatie toe te voegen aan weerszijden van de MZR en wellicht een geluidwal. Ook wordt gekeken naar het 'ontwarren' van de verkeersaansluiting Sloegebied (knooppunt Borssele) om te zorgen voor een betere ontsluiting van het dorp Borssele, waarbij vrachtverkeer van en naar het Sloegebied en personenverkeer van en naar de kern Borssele ontvlochten worden. In 2020 is, met behulp van provincie Zeeland, een gebiedsgerichte aanpak Borssele-West opgesteld met daarin vier varianten waaruit nog gekozen zal worden. Het is aan te bevelen om al deze opgaven in en om het Sloegebied te combineren in een integrale gebiedsontwikkeling: de verdere ontwikkeling van het Sloegebied met groene koppelgebieden, de wegaansluiting van dorp Borssele op de MZR en herbestemming van het Tolplein Westerscheldetunnel.

Bereikbaarheid van Sloegebied met openbaar vervoer

De bedrijven van North Sea Port in het Sloegebied zijn momenteel niet of nauwelijks per OV te bereiken. Stagiairs bijvoorbeeld kunnen eigenlijk niet zelfstandig bij de bedrijven komen. Om dit te verbeteren zijn twee OV hubs voor het Sloegebied nodig: een aan de Vlissingse zijde en een aan de Borselse zijde.

Het huidige tolplein verliest haar functie uiterlijk 2033. Wanneer het tolplein haar functie verliest is een ander gebruik en inrichting mogelijk. Dat biedt kansen. Door het tolplein als multimodale en OV-hub in het groen te verbinden aan de verbeterde MZR-afslag, kan een kansrijke P&R worden ontwikkeld om het Sloegebied beter OV-bereikbaar te maken. Dit vereist aan beide zijden van het tolplein een stop voor de hoogwaardige openbaar vervoerverbinding tussen Goes en Terneuzen, gekoppeld aan ander vormen van voor- en natransport (fiets, belbus).

Het functionele profiel

2x2 100 km/u stroomweg

Legenda projecten

-  Aanpassing Tolplein
-  Aansluiting Borssele MZR
-  OV HUB



Aantakking NSPD-Noord op de MZR

Robuuste ontsluiting Borssele en Sloegebied op MZR

Koppeling met het zoekproces voor een nieuwe kerncentrale (+ effect meenemen van tot 8.000 tijdelijke arbeidskrachten tijdens bouw kerncentrale), meekoppelkansen benutten bij groei woningbouw + infra – *lopend proces*.

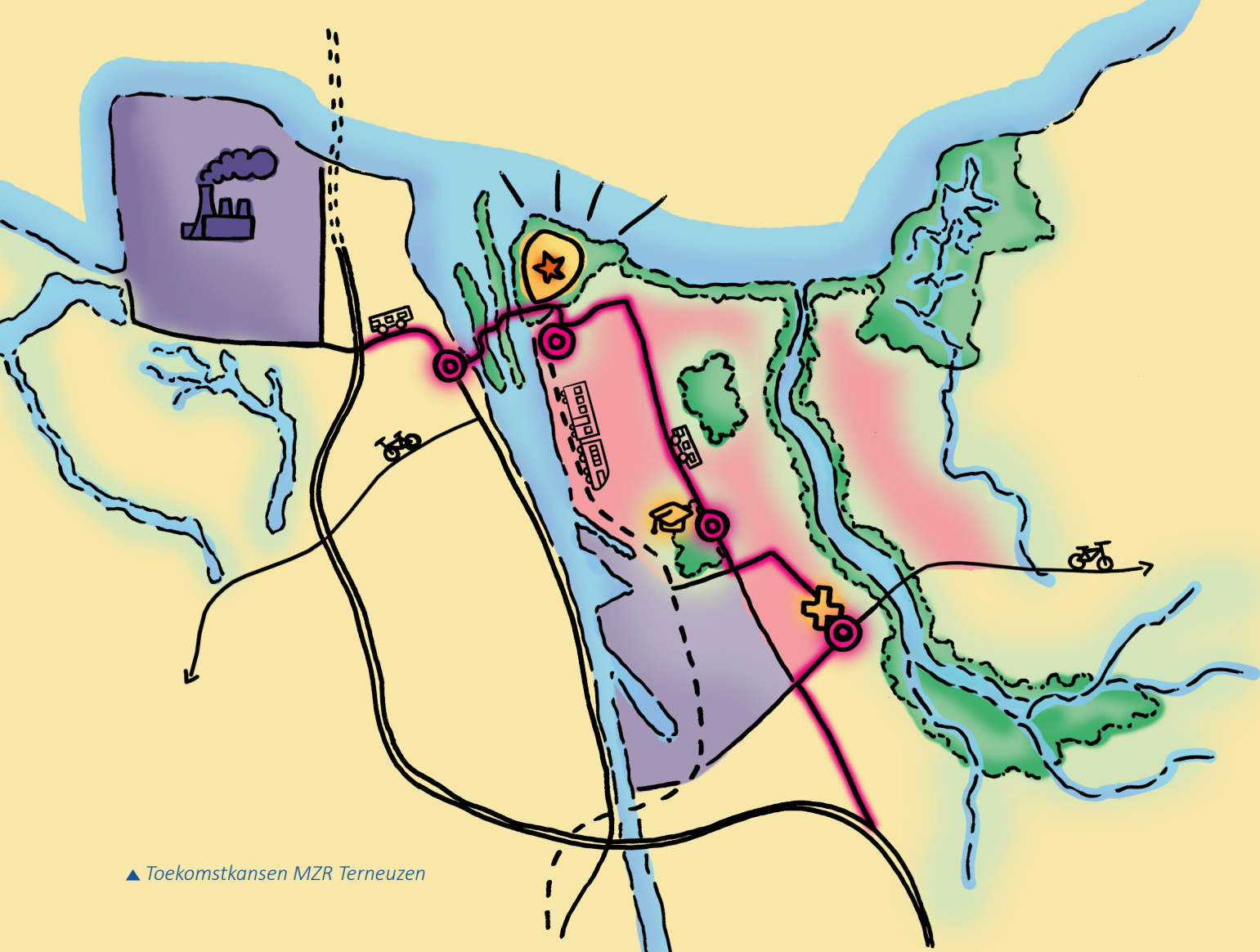
- › Project aanpassing aansluiting Borssele (rond 2035)

Toekomst tolplein en OV-hub, nieuw proces

- › Project herinrichting/herbestemming Tolplein (rond 2035)
- › Project OV hub Sloegebied (2025-2027)

Sloerandvisie/atelier Sloegebied

Fysiek ruimtelijke inpassing van de groene koppelgebieden, een mogelijke geluidswal, de invulling van het vrijkomende tolplein, de ontsluiting van de dorpen (o.a. Borssele), verkennen van mogelijkheden voor een truckparking, komst kerncentrale, P&R en planning van energieleidingen, *aanvulling op lopend proces*



▲ Toekomstansen MZR Terneuzen

Westerscheldetunnel-Zelzate



Kansrijk gebiedsperspectief: De MZR versterkt als grensoverschrijdende verbinding het North Sea Port District, wonen, natuur en recreatie

"Het is 2040; het zuidelijke NSPD met de Kanaalzone vormt een sterk duurzaam en circulair industrie- en havencluster van internationaal belang. Een groeiende groep werknemers in deze gebieden (bijvoorbeeld uit de regio Gent) vestigt zich graag in Zeeland, zoals in het aantrekkelijke Terneuzen waar nieuwe woongebieden zijn gerealiseerd. Over de MZR rijdt een snelbus als

hoogwaardig openbaar vervoer met tussenstops die als multifunctionele hubs zijn vormgegeven. Deze ov-lijn sluit naadloos aan op het personenvervoer via de spoorlijn Gent-Terneuzen. Ook zijn de groene parkgebieden (koppelingsgebieden) tussen stad en industrie met aantrekkelijke fietspaden perfect verbonden aan deze hubs. De grensovergang bij Zelzate is door Vlaanderen verkeersveilig ingericht."

Gebiedsopgaven

North Sea Port is één havenbedrijf met de havens van Vlissingen, Terneuzen en Gent. Dit vormt een haven-industrieel cluster van (inter)nationaal belang. Dit cluster is ruimtelijk en sociaal ingebed in haar omgeving als North Sea Port District (NSPD), de gebiedssamenwerking tussen alle betrokken partijen. NSPD betreft het grondgebied van Vlissingen, Terneuzen, Borsele, Evergem, Zelzate en de stad Gent. Voor het North Sea Port District is de MZR samen met de A58 de primaire ontsluiting.

In het NSPD wordt gewerkt aan een impuls voor leefbare steden en dorpen, het huisvesten van (tijdelijke) werknemers en de realisatie van grootschalige groengebieden (koppelingsgebieden) en dagrecreatie bij Terneuzen – onder andere een stadsstrand. Het gebied rond Terneuzen is één van de zoekzones voor (een) mogelijke nieuwe kerncentrale(s). Het completeren van fietsinfrastructuur aan weerszijden van- en kruisend over de Kanaalzone is een belangrijke opgave binnen het NSPD. De gebiedsopgave is de ontwikkeling van een economisch krachtig en tegelijk leefbaar en aantrekkelijk NSPD.

De belangrijkste opgaven voor het zuidelijk deel van MZR is hier niet de weg zelf, deze is goed gedimensioneerd en in goede conditie. Aandachtspunten zijn wel om de koppeling te leggen tussen de MZR en ontwikkelingen in de aanpalende gebieden en het verbeteren van openbaar vervoerverbindingen in het gebied.

De opgaven voor dit deel van de MZR die voortkomen uit deze gebiedsopgave bestaat uit vier dingen:

- › Verbetering aansluiting N252-MZR
- › Openbaar vervoer Gent-Terneuzen-Goes
- › Realisatie Truckparking
- › Grensoverschrijdend OV en verbetering grensovergang Zelzate

Verbetering aansluiting N252-MZR

Bij toenemende drukte in het gebied is de aansluiting bij de Westerscheldetunnel kwetsbaar voor opstoppen, nu al leiden opstoppen bij de afslag tot file en terugslag op de N62. Omgekeerd loopt bij stremmingen in de tunnel het hele gebied vast inclusief industrie (DOW) en het openbaar vervoer. Verbeteren van de aansluiting van de N252 op de MZR is nodig. Op de korte termijn is uitbreiding van de capaciteit van de bestaande rotondes de beste manier om het probleem aan te pakken. Bij verdere groei van de haven en Terneuzen voldoet deze oplossing mogelijk niet meer. Probleem is dat verkeer van en naar DOW en de rest van de Haven en verkeer van en naar Terneuzen elkaar in de weg zitten. Een oplossing zou kunnen zijn om een nieuwe aansluiting te maken voor DOW op de Hoekseweg en de bestaande aansluiting alleen te benutten voor verkeer van en naar Terneuzen.

Openbaar vervoer Gent-Terneuzen-Goes

Terneuzen en het NSPD zijn gebaat bij betere openbaar vervoerverbindingen via de MZR. Naast het busstation Westerschelde Tunnel Terneuzen bij de Noordzeesluizen is het wenselijk om een aantal busverbindingen door te trekken naar Terneuzen en OV-hubs te ontwikkelen bij het centrum, bij het nieuw te ontwikkelen onderwijscluster en bij het ziekenhuis. Op die manier zijn inwoners van Terneuzen direct verbonden met Goes en kunnen ze belangrijke voorzieningen makkelijk bereiken. Het busstation bij de tunnel zou verder versterkt kunnen worden met aanvullende vervoersmogelijkheden richting de haven.



▲ Bedrijventerrein in het NSPD (Beeldrechten: Provincie Zeeland)

Realisatie Truckparking

In de Kanaalzone ten zuidwesten van Terneuzen wordt onderzocht of hier een van de twee (private) veilige en beveiligde truckparkings tussen Gent en Sloegebied kan worden gerealiseerd.

Grensoverschrijdend OV en verbetering grensovergang Zelzate

Met Vlaanderen moet verder gewerkt worden aan het uitwerken van een grensoverschrijdend openbaar vervoer perspectief. Op korte termijn gaat het om een goede busverbinding van Gent naar Terneuzen via de MZR, die snel de belangrijkste woon- en werkgebieden met elkaar verbindt. Op het moment dat deze busverbinding een succes wordt kan op termijn nagedacht worden over reactiveren van de spoorverbinding tussen Gent en Terneuzen. Door de OV hubs slim te positioneren en als aangename plekken in het fietsnetwerk (en groengebieden) te ontwerpen, wordt multimodaliteit aangemoedigd.

Voor een veilige doorstroming van het verkeer is het belangrijk dat de MZR ook een goede aansluiting krijgt op het Vlaamse netwerk, die ook rekening houdt met de leefkwaliteit in Zelzate. In het kader van de aanpak van de ring rondom Gent de R4, wordt hier door de Vlaamse overheid ook over nagedacht, maar is hier nog geen definitieve keuze in gemaakt.

Voor vrachtverkeer is het zoeken naar de juiste balans op dit traject. Langjarige werkzaamheden bij Antwerpen in combinatie met tolvrij maken van de Westerscheldetunnel maken de MZR mogelijk een aantrekkelijker alternatief voor vrachtverkeer. Dit zal worden gemonitord. Door de MZR op te nemen in het heffingsnetwerk van de vrachtwagenheffing kan worden ontmoedigd dat de MZR een doorgaande vrachtroute wordt door Zeeland.

Het functionele profiel

2x2 100 km/u stroomweg

▼ Sluizen bij binnenkomst Terneuzen vanaf Westerscheldetunnel (Beeldrechten: Provincie Zeeland)



Aantakking NSPD-Zuid op de MZR

Robuuste aansluiting Terneuzen

Aansluiting stad en havengebied op de MZR (kruispunt N61, DOW, in combinatie met koppeling met het zoekproces naar een nieuwe kerncentrale), *nieuw proces*

- › Project aanpassing aansluiting DOW Terneuzen (rond 2035)
- › Project Onderhoud Westerscheldetunnel.

Uitwerken netwerk OV en hubs in en om Terneuzen

(incl. voor- en natransport), meekoppelkansen benutten van groei verstedelijking Terneuzen + infra, *nieuw proces*

- › Project OV Hub centrum Terneuzen (2025-2027)
- › Project OV Hub onderwijscampus Terneuzen (2025-2027)
- › Project OV Hub ziekenhuis Terneuzen (2025-2027)

Verkenning Truckparking NSPD-zuid

Onderdeel van Goederencorridor Zuid, *lopend proces*

- › Project realisatie truckparking (2025-2028)

Afstemming over aansluiting Vlaamse netwerk op MZR en Uitwerken grensoverschrijdend OV-perspectief

Realiseren van een goede aansluiting van het Vlaamse wegennet op de MZR inclusief een hoogwaardig busverbinding via de MZR (BRT) en op termijn mogelijk rail Gent Terneuzen voor personen, *nieuw proces*

- › Project aanpassing grensovergang Zelzate (Vlaanderen)
- › Project OV hub Zelzate (Vlaanderen)
- › Project Rail Gent Terneuzen



Samenvattende Routekaart MZR

De genoemde maatregelen per deeltraject zijn samengevat in de Routekaart MZR. Deze Routekaart is een voorstel voor een programmatische uitwerking van de gezamenlijke aanpak van het Rijk en de Provincie Zeeland met de gebiedspartners, vanuit een brede blik (weg en ruimte).

De voorgestelde maatregelen zijn gekoppeld aan veelal lopende werkprocessen en vragen een aantal nog op te starten werkprocessen. Een lopend werkproces is al belegd bij rijk, provincie of rijk/provincie, kent al een financiële dekking, heeft een planning etc. Voor nieuw op te starten werkprocessen moeten hier nog in gezamenlijkheid afspraken over gemaakt worden tussen Rijk/Provincie in samenwerking met de gebiedspartners. Dit wordt onderdeel van de propositie. Om het concreet te maken zijn de benodigde projecten benoemd. Met project is bedoeld een realisatieproject, dat is begrensd in de tijd en vraagt een uitvoeringsbudget.

Jaartallen zijn indicatief. De Routekaart MZR mikt op korte termijn (tot 2028), middellange termijn (tot 2035/2040) en de lange termijn na 2040. In de verre toekomst zijn meer onzekerheden en zijn de voorgestelde werkprocessen en projecten nog heel globaal – dit is ook zichtbaar gemaakt in de afbeelding met donkerder kleursterkte voor de periode waar de nadruk ligt in het werkproces.



Aantakking NSPD-Noord op de MZR

Robuuste ontsluiting Borsele en Sloegebied op MZR
Toekomst tolplein en OV-hub
Sloerandvisie / atelier Sloegebied



Aantakking NSPD-Zuid op de MZR

Robuuste aansluiting Terneuzen
Uitwerken netwerk OV en hubs in en om Terneuzen
Verkenning Truckparking NSPD-zuid
Afstemming over aansluiting Vlaamse netwerk op MZR en Uitwerken grensoverschrijdend OV-perspectief

N59 (Bruinisse - Zeelandbrug) en ontwikkeling Duiveland

Verkenning toekomst N59 korte en middellange termijn (2040)
No regret maatregelen N59 veiligheid en doorstroming
Realiseren OV Hubs N59



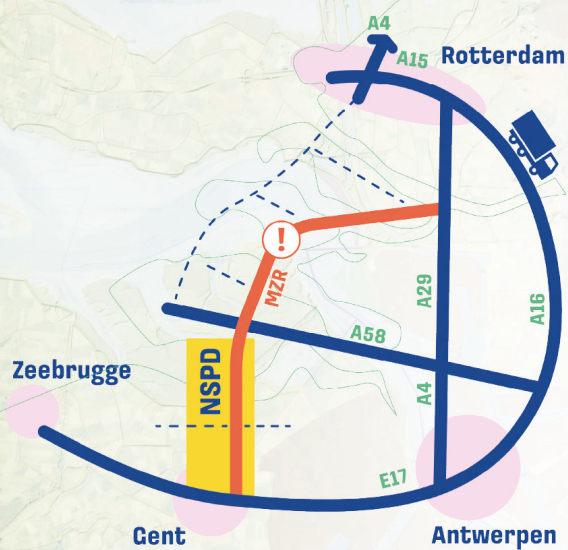
Nieuwe Oosterschelde oeververbinding (Toekomst Zeelandbrug)

Onderhoud/beheer Zeelandbrug
Planstudie nieuwe oververbinding (incl. Zandkreeksluis)
Realisatie nieuwe oeververbinding



Aanpak Deltaweg Goes

Realisatie Deltaweg + kruisingen
Meekoppelkansen ontwikkeling Schengengebied
Ontwikkelen OV hubs aan de MZR



Een robuuster netwerk

MZR Zeeland 2050 toekomstvast
Strategische programma bereikbaarheid
Zeeland 2050 personen en goederen
Zeeland bereikbaar en minder hinder
Hoogwaardig OV en Hubs op de MZR
Vracht, tolvrij en heffing

ROUTEKAART EN WERKPROCESSEN

MZR en een robuuster netwerk (De Harp)

MZR Zeeland 2050 toekomstvast
Strategisch programma Zeeland 2050
personen en goederen
Zeeland bereikbaar en minder hinder
Hoogwaardig OV en Hubs op de MZR
Vracht, tolvrij en heffing

- > Project start monitor vrachtwagenheffing (nulmeting, 2025)
- > Project instellen vrachtwagenheffing en TOL vrij (2033)



N59 (Bruinisse - Zeelandbrug) en ontwikkeling Duiveland

Verkenning toekomst N59 korte en middellange termijn
No regret maatregelen N59 veiligheid en doorstroming

- > Eerste tranche RWS: project MORRS ('broodjes') die in het najaar van 2025 worden aangelegd op alle 80 km/u wegen binnen RWS Zee en Delta waar geen landbouwverkeer rijdt.
- > Project Aanpassing rotonde Zierikzee met ongelijkvloers oversteek voor langzaam verkeer;
- > Project Aanpassing kruispunt Nieuwe Groeneweg;
- > Project Reconstructie kruispunt Oud-Heiligenweg;
- > Project Aanpassing kruispunt Vissersweg;
- > Project Aanpassing oversteek/parallelweg Capelle;
- > Project Aanleg invoegstrook vanaf N257;
- > Project fietsveilig maken oversteek Klerksweg (NB niet MZR)
- > Derde tranche: nog nader uit te werken na onderzoek

Realiseren OV Hubs N59 (2025-2027)

- > Project OV hub Bruinisse
- > Project OV hub Oosterland
- > Project OV hub Nieuwerkerk
- > Project OV hub Zierikzee

Nieuwe Oosterschelde oeververbinding (Toekomst Zeelandbrug)

Onderhoud/beheer Zeelandbrug

- > Project groot onderhoud Zeelandbrug (2026)

Planstudie nieuwe oeververbinding

- > Nut en noodzaak onderbouwing van een nieuwe oeververbinding. Basis voor een ADC toets (start 2025)
- > Monumentwaarde onderzoek, waarde stelling van huidige staat monument en een cultuurhistorische verkenning naar de brug in haar omgeving (start 2025)
- > Uitwerken van functionele en technische ontwerpisen en van mogelijke tracés voor een nieuwe oeververbinding (start 2025)
- > Gebiedsgericht (ontwerp)onderzoek naar inpassing van (aanlandingen) oeververbinding en opstellen landschapsplan ten behoeve van een plan MER
- > Natuurtoets Natura 2000 en toets op toekomstbestendige Delta
- > Bekostigings- en Financieringsmogelijkheden (start 2025)

Realisatie nieuwe oeververbinding

- > Project bouw nieuwe oeververbinding (incl. Zandkreeksluis) (rond 2040)
- > Project herinrichting/herbestemming Rijksmonument Zeelandbrug (rond 2040)

Aanpak Deltaweg Goes

Realisatie Deltaweg + kruisingen

- > Project herinrichting Deltaweg (2024-2030)

Meekoppelkansen ontwikkeling Schengengebied

Ontwikkelen OV hubs aan de MZR (2025-2027)

- > Project OV hub Heinkenszand
- > Project OV hub Zeelandhallen
- > Project OV hub Goes ziekenhuis
- > Project OV hub Goes noord (Langeweg)
- > Project OV hub Colijnsplaat

Aantakking NSPD-Noord op de MZR

Robuuste ontsluiting Borsele en Sloegebied op MZR

- > Project aanpassing aansluiting Borssele (rond 2035)

Toekomst Tolplein en OV-hub

- > Project herinrichting/herbestemming Tolplein (rond 2035)
- > Project OV hub Sloegebied (2025-2027)

Sloerandvisie/atelier Sloegebied

Aantakking NSPD-Zuid op de MZR

Robuuste aansluiting Terneuzen

- > Project aanpassing aansluiting DOW Terneuzen (rond 2035)
- > Project Onderhoud Westerscheldetunnel

Uitwerken netwerk OV en hubs in en om Terneuzen (2025-2027)

- > Project OV Hub centrum
- > Project OV Hub onderwijscampus
- > Project OV Hub ziekenhuis

Verkenning Truckparking NSPD-zuid (2025-2028)

- > Project realisatie truckparking

Afstemming over aansluiting Vlaamse netwerk op MZR en Uitwerken grensoverschrijdend OV-perspectief

- > Project aanpassing grensovergang Zelzate (Vlaanderen, rond?)
- > Project OV hub Zelzate
- > Project Rail Cent Terneuzen

2025

2030

MZR Zeeland 2050: Toekomstvast , Strategisch programma bereikbaarheid personeel

Vracht, tolvrij en heffing (2025 - 2033)

Verkenning toekomst N59 korte en middellange termijn

No regret maatregelen N59 veiligheid en doorstroming

Realiseren OV hubs N59 (2025-2027)

Onderhoud/beheer Zeelandbrug

Planstudie nieuwe oeververbinding

Realisatie Deltaweg + kruisingen

Realiseren OV hubs Deltaweg (2025-2027)

Toekomst Tolplein en OV-hub (2025-2027)

Sloerandvisie

Robuuste aansluiting
Terneuzen

Uitwerken OV-netwerk Terneuzen (2025-2027)

Verkenning Truckparking NSPD (2025-2028)

Afstemming over aansluiting Vlaamse netwerk op MZR en
Uitwerken grensoverschrijdend OV-perspectief

Meekoppe
Schengeng

Robuuste c
en Sloegeb

2040

en en goederen, minder hinder en hoogwaardig OV met hubs

Vrachtwagenheffing

alkansen ontwikkeling
gebied

ontsluiting Borsele
ied op MZR

Realisatie nieuwe oeververbinding

Slotwoord: het vervolg

Rijk en provincie zijn volgens de afspraken samen verantwoordelijk voor de toekomst van de MZR en werken hier met een gelijkwaardige inzet aan. Grote aanpassingen van de MZR kosten veel geld en kunnen niet zonder medewerking van het Rijk als mede-wegeigenaar/beheerder plaatsvinden.

De noodzakelijke investeringen liggen naar verwachting in de ordegrrootte van honderden miljoenen tot enkele miljarden euro's. Voor een verstandige afweging waar en hoe het uitvoeringsgeld moet worden geïnvesteerd zonder desinvesteringen te doen, is een brede welvaartsbenadering en zicht op de levenscyclus van wegen en bouwwerken nodig, op de schaal van de hele provincie Zeeland. Provincie en Rijk kijken naar wat moet en kan en hebben met dit Toekomstbeeld een plan.

Op basis van dit Toekomstbeeld wordt een propositie voorbereid waaruit een gezamenlijke aanpak van het Rijk en de Provincie Zeeland wordt opgesteld.

Vanuit Provincie Zeeland wordt namens de Zeeuwse Overheden vervolg gegeven aan MZR. Het Toekomstperspectief Zeeland 2050 is daarbij het overstijgende beeld en helpt bij de afwegingen. Alle belangen en stakeholders worden ook in het vervolgproject meegenomen. Het credo voor samenwerken is: 'werk zo lang mogelijk integraal en realiseer sectoraal'.

Het Toekomstbeeld MZR is hiermee geschetst. Nu kan de Routekaart ter hand worden genomen om de doelen te realiseren: robuust netwerk - sterke gebieden – toekomstvast oplossingen.

Bronnenlijst

Geraadpleegde bronnen

- › Agenda Toekomstvisie MZR; Scenariostudie Midden-Zeeland Route, BVR en Goudappel in opdracht van Provincie Zeeland, 2023
- › BLIQ rapportage verkeersveiligheid Provincie Zeeland 2020-2024 (2025) Star i.o.v. Provincie Zeeland
- › Visie N57, N59 en N61 tot 2040. Arcadis in opdracht van Rijkswaterstaat Zee & Delta (2021)
- › Borselse voorwaarden, Gemeente Borsele (2023)
- › Commissie Structuurversterking en werkgelegenheid Zeeland in opdracht van Provincie Zeeland en Ministerie van EZK (2016)
- › De Zeeuwse Bosvisie: de ontwikkeling van bos en houtige landschapselementen in Zeeland. BoschSlabbers landschapsarchitecten in opdracht van Provincie Zeeland (2020)
- › Elke regio telt! Een nieuwe aanpak van verschillen tussen regio's, RLI ROB RVS advies (maart 2023)
- › Graft-van Rossum, J.G.M. van der, H.T.L. Massop, R.M.A Wegman en M.P.C.P. Paulissen. Droogte, verzilting en binnendijkse natuur in de Zuidwestelijke Delta. Analyse autonome ontwikkeling en effecten deltascenario's. Wageningen, Alterra (2012)
- › Klimaatadaptatiestrategie Zeeland 2021-2026. Kernteam Klimaatadaptatie in opdracht van OZO themaoverleg klimaat, energie en milieu (2021)
- › 'Lasten en lusten in balans', impact kerncentrales, Provincie Zeeland (2025)
- › Met Zeeland, voor Zeeland! Bouwen aan de toekomst. Coalitieakkoord 2023-2027 (2023)
- › MIEK Overzicht 2022. Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat. Ministerie van EZK (2022)
- › Uitvoeringsagenda Klimaatbestendige Netwerken. Ministerie van IenW (2021)
- › Mobiliteitsplan Zeeland. Programma-uitwerking verkeer en vervoer 2016-2019. Provincie Zeeland (2016)
- › Mobiliteitsvisie Zeeland 2028. Samen op weg naar kwaliteit. Provincie Zeeland (2016)
- › Natuurbeheerplan Zeeland 2024. Provincie Zeeland (2023)
- › NIOZ Royal Netherlands Institute for Sea Research (2021) Verkeersveiligheidsonderzoek A58. Knelpuntenonderzoek en maatregelen.
- › Ontwerpend onderzoek programma NOVEX ZuidWest. BVR adviseurs & BoschSlabbers landschapsarchitecten in opdracht van Ministerie van BZK (2022)
- › Pilot Sloegebied, HKV-lijn in water (2019)
- › Plan van Aanpak North Sea Port District NOVI. Arcadis in opdracht van Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties & Provincie Zeeland (2021)
- › Planstudie Deltaweg – tracé A256- N256/N255. Werkdocument 1 en 2. Royal HaskoningDHV in opdracht van Provincie Zeeland (2021)
- › Quickscan-Variantenstudie N256 tussen Goes (N664) en Noord-Beveland (N255). Royal HaskoningDHV en TRIDÉE adviseurs in opdracht van Provincie Zeeland en de gemeenten Goes en Noord-Beveland (2019)
- › Rapport Programmatische aanpak MIRT-Onderzoek Corridor Zuid. Provincie Zeeland en North Sea Port (jaartal onbekend)
- › RVO, Energieprojecten Zuidwest-Nederland, januari 2025
- › Rijkswegenplan (1968) Ministerie van Verkeer en Waterstaat
- › Samen werken aan de Zeeuwse economie Economisch Uitvoeringsprogramma 2022-2027. Provincie Zeeland (2021) Snellen, D. et al. Brede welvaart en mobiliteit. PBL (2021)
- › Stilstaan is geen optie, VNO-NCW Brabant Zeeland vraagt om actie (2024)
- › Strategische Agenda Economic Board Zeeland. Berenschot Groep B.V. in opdracht van Provincie Zeeland (2021) Toekomstagenda Goederenvervoer Corridor Zuid 2030.
- › Structuurschema Verkeer en Vervoer (1977) Ministerie van Verkeer en Waterstaat
- › Tij van de Toekomst, strategische visie Schouwen-Duiveland (2025)
- › Toekomstperspectief Zeeland 2050, Zeeuwse Overheden (2025)
- › Buro Ruimte&Groen in opdracht van Ministerie I&W (2022) Visie Ruimtelijke Kwaliteit Zee en Delta. Visie op de ruimtelijke kwaliteit van het hoofdwegenennetwerk binnen Rijkswaterstaat Zee en Delta.
- › Update Integrale mobiliteitsanalyse (2023) ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- › W.R. Debucquoy et al. FRAMES pilot A58 en rijkswegen in Zeeland. Eindrapport.
- › Werkboek atelier omgevingsagenda Zuidwest. BVR adviseurs in opdracht van het Ministerie BZK en Provincie Zeeland (2020)
- › Westerscheldetunnel Tolvrij, deelrapport Verkeer (2022) Goudappel
- › Zeeland in stroomversnelling. Actieprogramma voor duurzame economische groei, regionale inbedding en bestuurlijke daadkracht.
- › Zeelandbrug: Eindpresentatie Visieontwikkeling Drijvende Oeververbinding. Blue21 in opdracht van Provincie Zeeland (2023)
- › Zeeuwse Omgevingsvisie. Deel A en B.

Colofon

*Toekomstbeeld Midden-Zeelandroute; robuust netwerk,
sterke gebieden, toekomstvaste oplossingen*

Dit document is gemaakt door BVR adviseurs en
Goudappel in opdracht van Provincie Zeeland
Alle beelden en teksten mogen worden gebruikt, mits de
bron wordt vermeld.

Juni 2025

Kernteam Toekomstbeeld Midden-Zeelandroute

Provincie Zeeland:

RWS Zee en Delta:

BVR:

Goudappel:

Meer informatie

www.zeeland.nl

info@kernteammzr.nl