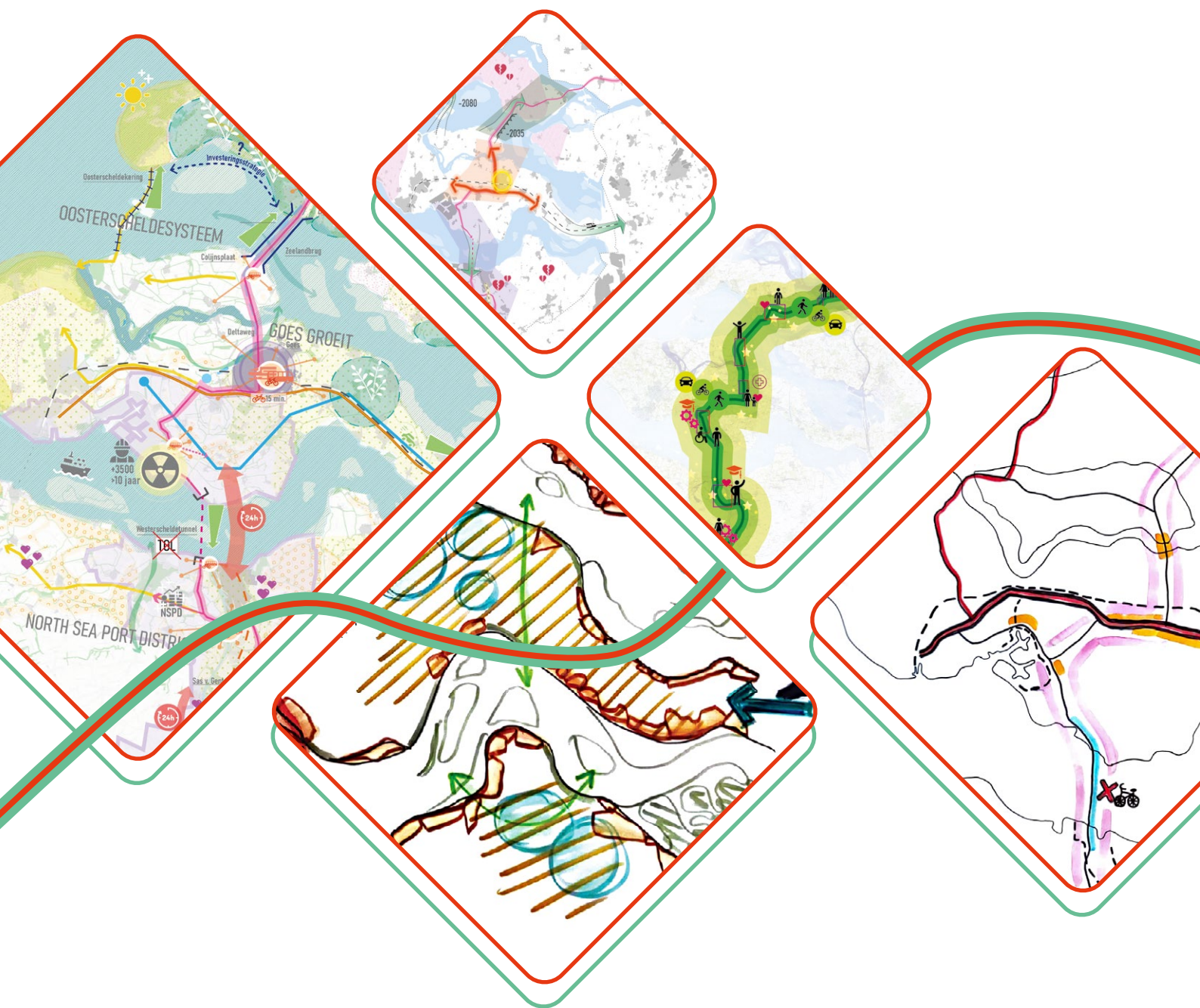


AGENDA TOEKOMSTVISIE MZR

Scenariostudie Midden-Zeeland Route





Haringvliet

Grevelingenmeer

Goeree-Overflakkee

Hellegat

Schouwen - Duiveland

Grevelingendam

Oude-Tonge

Zierikzee

N59

Bruinisse

Oosterschelde

Zeelandbrug

Noord - Beveland

Tholen

Walcheren

Deltaweg

Middelburg

Goes

Vlissingen

Vlaketunnel

Zuid - Beveland

Brabantse Wal

Westerschelde

A58

Westerscheldetunnel

Zeeuws - Vlaanderen

Terneuzen

Sas van Gent

Kanaal Gent Terneuzen

Antwerpen

Inhoudsopgave

1. Introductie van de onderzoeksvraag	4
Midden-Zeeland Route (MZR), de opgave	4
Opzet onderzoek	4
Leeswijzer	5
<hr/>	
2. Advies Agenda Toekomstvisie MZR	6
Advies op inhoud	6
Advies voor het proces	8
Agenda Toekomstvisie MZR: acht bouwstenen	9
<hr/>	
3. Tussenschappen onderzoek	10
Oogst van de analyse	10
Oogst Scenario's: MZR en conclusies uit 3 scenario's	13
Beoordeling scenario's	20
Algemene lessen uit de scenario's	22
<hr/>	
4. Wat zeggen stakeholders?	26
<hr/>	
5. Bouwstenen als agenda van de Toekomstvisie	27
<hr/>	
Geraadpleegde bronnen	38
Bijlagen	39

1. Introductie van de onderzoeksvraag

Midden-Zeeland Route (MZR), de opgave

De hoofdverbindingen van het Zeeuwse netwerk zijn de A58 tussen Vlissingen, Middelburg en Noord-Brabant, de N57 (Dammenroute) tussen Middelburg en Rotterdam en de Midden-Zeeland Route (MZR), de verbinding tussen de Vlaamse grens nabij Zelzate, via Terneuzen naar Goes en de verbinding via Zierikzee en Bruinisse naar Zuid-Holland. Provincie Zeeland en Rijkswaterstaat Zee & Delta zien een toenemend gebruik en belang van deze MZR voor het Zeeuwse netwerk, ook in relatie tot de omliggende gebieden.

Belangrijke schakels in de MZR zijn de Westerscheldetunnel, die voornemens tol-vrij wordt voor personenvervoer en de Zeelandbrug, waarvan het einde van de technische levensduur in 2035 nadert. In 2033 zal het grootste deel van de MZR in eigendom en beheer zijn van het Rijk. De huidige verkeersdruk, de opgave en veranderingen rond de schakels, en de aanstaande eigendomswissel zijn aanleiding voor de Provincie om de balans op te maken en een visie voor de toekomst te ontwikkelen.

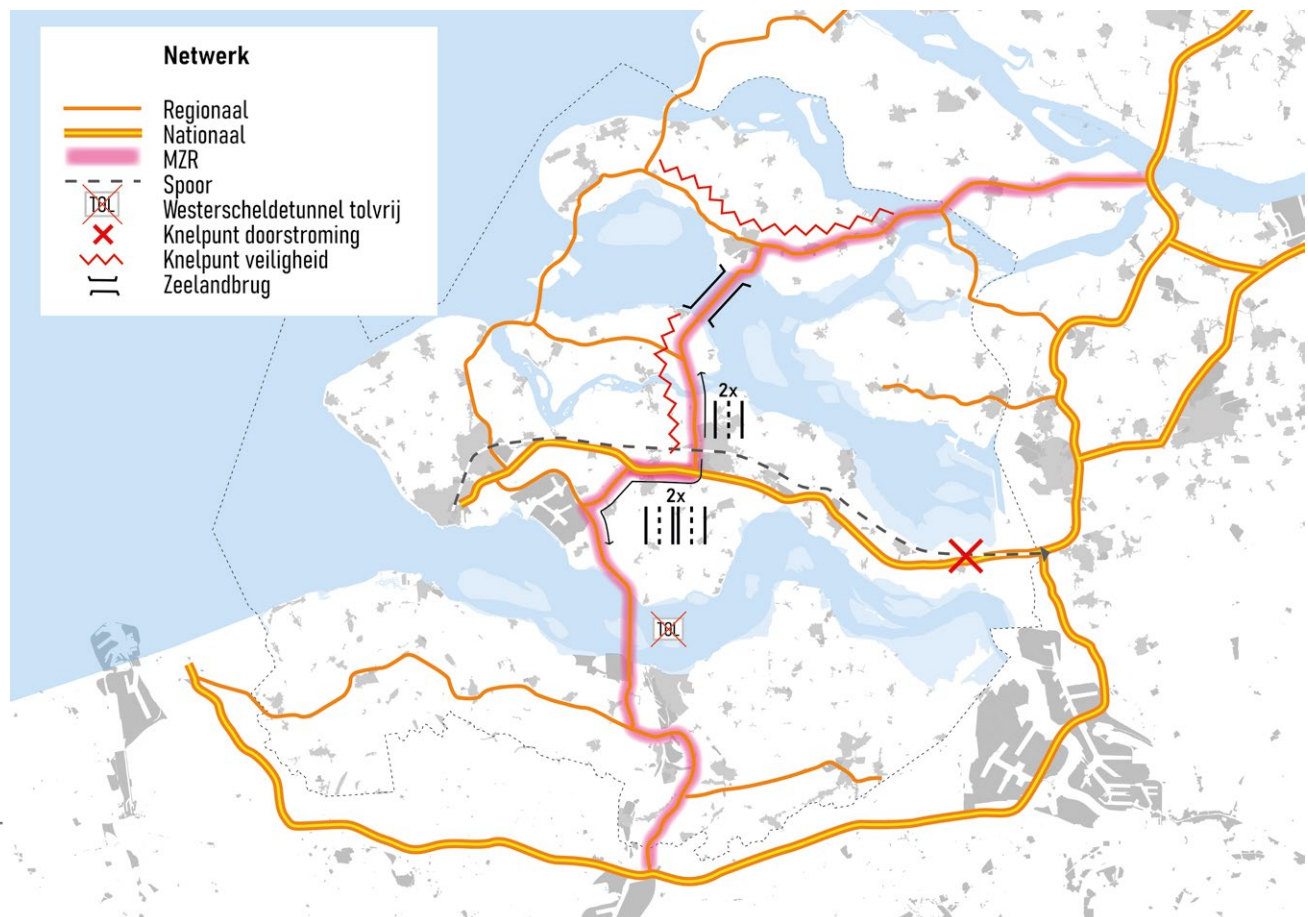
Deze Toekomstvisie moet antwoord gaan geven op de volgende vragen:

- > Welke beleidsmatige ruimte heeft deze route en tegen welke grenzen lopen de (weg)beheerders en overheden aan?
- > Welke ruimte en functie willen we de route geven binnen de Provincie Zeeland en welke ruimtelijk-economische en sociaal-maatschappelijke kansen kunnen hierdoor worden benut?

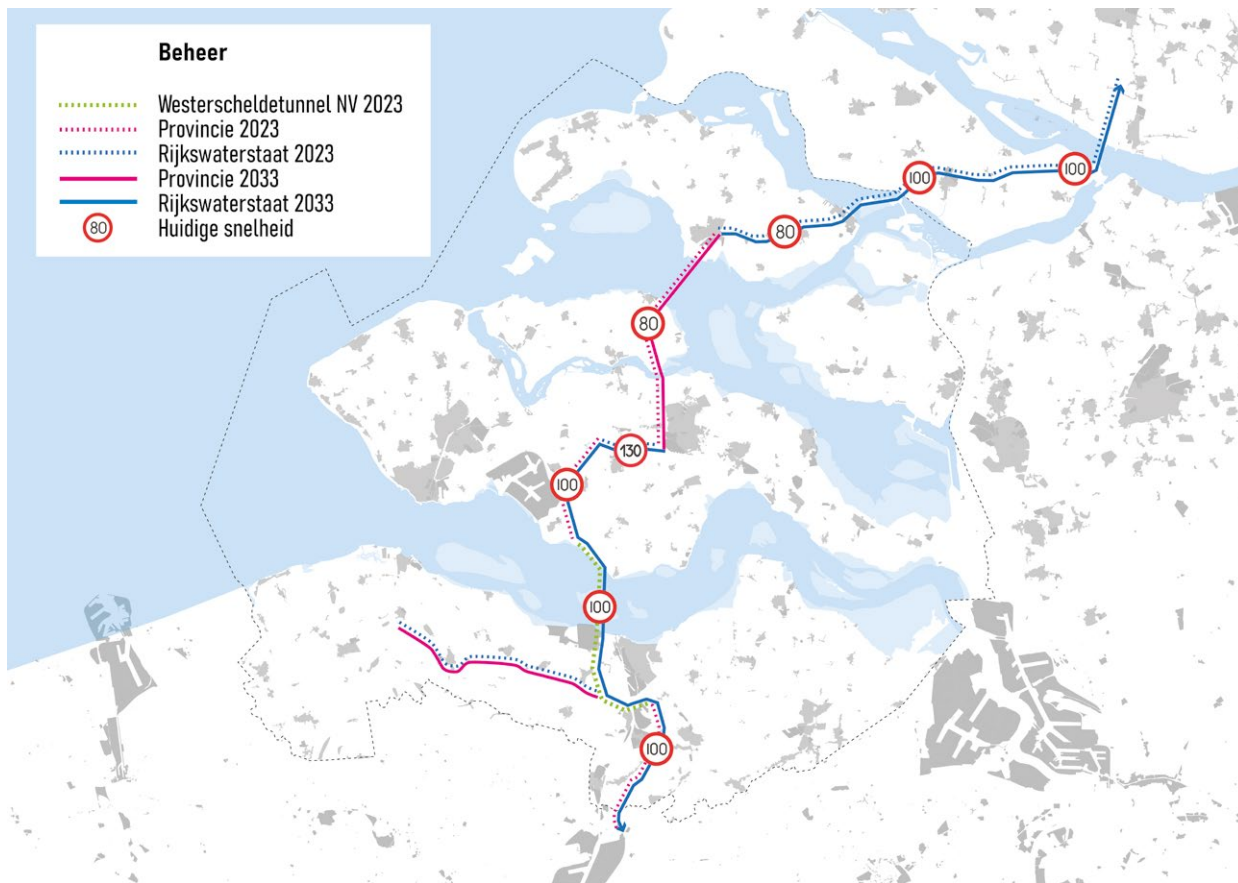
Dit document is de Agenda Toekomstvisie MZR, een verkenning en selectie van de opgaven rondom de MZR. Deze agenda is een tussenproduct en de opmaat naar de Toekomstvisie.

Opzet onderzoek

In dit onderzoek is bewust gekozen voor een brede blik. De MZR wordt gezien vanuit verschillende perspectieven en beleidsthema's. De visievorming MZR start met ontwerpend onderzoek naar relevante ruimtelijke opgaven en kansen voor de positie en functie van de route in het totale netwerk in de toekomst, aangevuld met deskresearch en verkeerskundig onderzoek op hoofdlijnen.



Het hoofdwegen-netwerk van Zeeland.

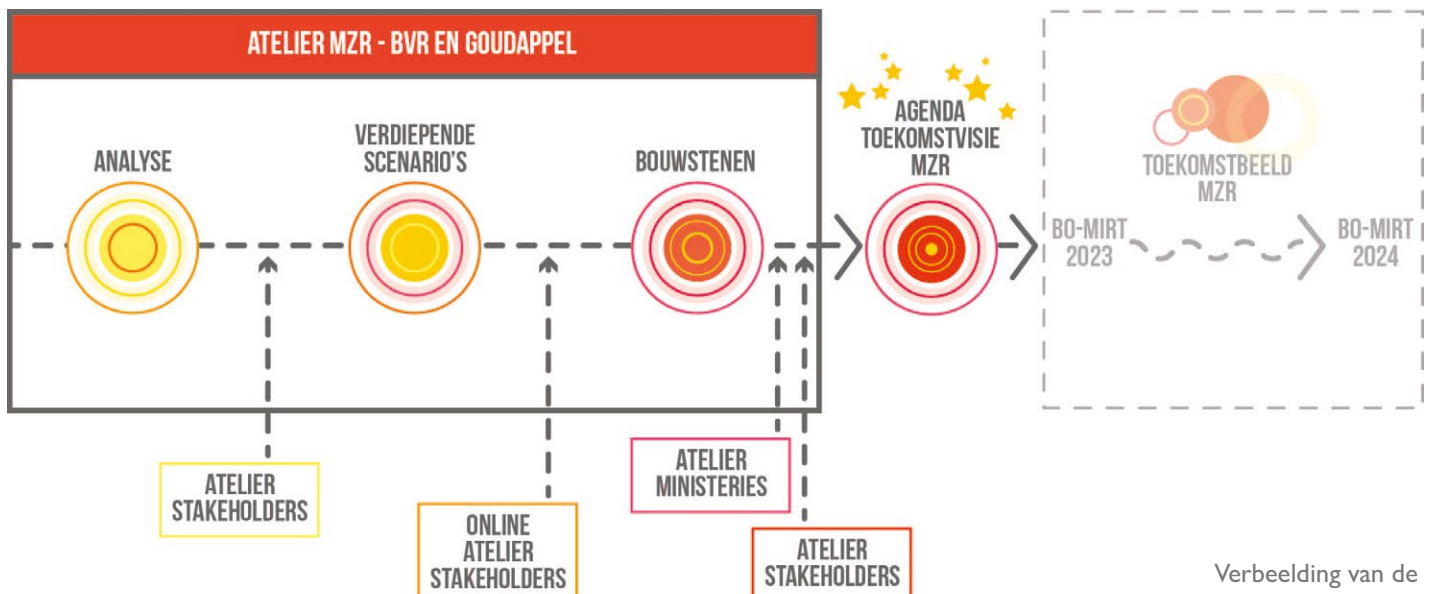


Het beheer van Rijk- en provinciale wegen gaat veranderen in 2033.

De bureaus BVR adviseurs en Goudappel hebben tussen mei en augustus 2023 in een ateliervorm (Atelier MZR) een brede inventarisatie en analyse uitgevoerd en drie onderscheidende scenario's gemaakt voor de MZR. De opzet is te zien in het onderstaande schema. Er zijn hiervoor binnen dit Atelier MZR drie stakeholderbijeenkomsten gehouden (waarvan één online). Zo hebben we in een gezamenlijk zoekproces geleerd over wat er speelt rond de MZR. Met de partners van het Rijk is een aparte werkbijeenkomst geweest.

Leeswijzer

Dit document is als volgt opgebouwd. Eerst wordt de agenda voor de Toekomstvisie MZR beschreven in de vorm van een advies. Daarna volgt in hoofdstuk 3 de weerslag van de analyses, het ontwerpend onderzoek en de scenariostudie. In hoofdstuk 4 worden de essenties weergegeven uit de werkbijeenkomsten met de stakeholders. Hoofdstuk 5 beschrijft tenslotte de acht bouwstenen die de basis vormen voor de Agenda Toekomstvisie MZR.



Verbeelding van de onderzoeksopzet.

2. Advies Agenda Toekomstvisie MZR

De centrale vraag van dit onderzoek is: 'wat is de agenda van de Midden-Zeeland Route (MZR)?' Oftewel: wat is de functie van de route nu en wat kan de functie van de route zijn in de toekomst op de verschillende schaalniveaus en wat betekent dit voor de inrichting van de weg?

Advies op inhoud

Balans tussen bereikbaarheid en nabijheid

Een benadering van mobiliteit als alleen een knelpuntenaanpak met het streven naar meer doorstroming ten gunste van economie en concurrentiekracht past niet in Zeeland. De verkeerskundige urgentie alleen is onvoldoende, zeker in vergelijking met andere delen van Nederland. De Zeeuwse economie wordt niet geremd door grote verkeersknelpunten en vraagt ook niet om versnelling van het noordelijke deel.

Een bredere blik op bereikbaarheid kan helpen om de opgaven voor Zeeland scherp te krijgen. Bij bereikbaarheid gaat het er immers om dat mensen en bedrijven de voor hun relevante activiteiten kunnen bereiken, zoals werk, zorg, leveranciers, arbeidskrachten. Bereikbaarheid is dan niet alleen afhankelijk van hoe snel je ergens kunt komen (netwerk of bereikbaarheidseffect), maar ook waar activiteiten zich bevinden (nabijheids- of ruimtelijk effect).

Deze benadering van bereikbaarheid zou het startpunt moeten zijn voor het nadenken over de MZR. Welke behoeften hebben inwoners, ondernemers en bezoekers in hun bereikbaarheid om maatschappelijk te kunnen participeren of economisch vitaal te blijven? Het vraagstuk van de MZR komt daarmee in een ander licht te staan. Het gaat niet louter om het optimaliseren van doorstroming maar om het zoeken naar een balans tussen bereikbaarheid, nabijheid en de kwaliteit van de leefomgeving. Zeker in Zeeland is dat een wezenlijke opgave waar voorzieningen (van spoedeisende zorg tot onderwijs en maatschappelijke voorzieningen) onder druk staan. Door voorzieningen en mobiliteitsdiensten slim te clusteren rond de MZR blijven deze multimodaal bereikbaar voor alle inwoners van Zeeland. Hierbij gaat het zowel om het vasthouden en beter bereikbaar maken van bestaande voorzieningen, als om het toevoegen van nieuwe voorzieningen op strategische plekken langs de MZR.

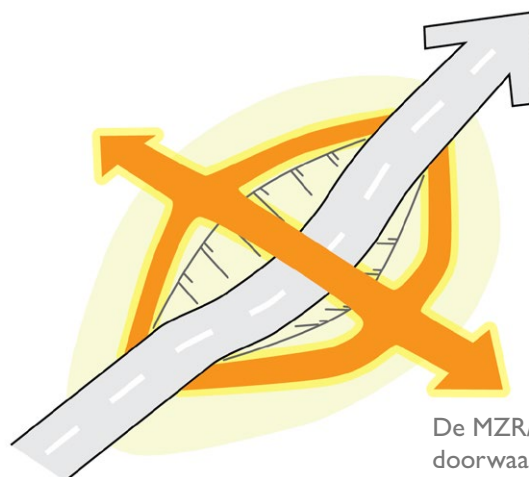
Deze benadering van bereikbaarheid sluit aan op de wijze waarop bereikbaarheid als onderdeel van Brede Welvaart wordt geoperationaliseerd door het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en ook door het Rijk als uitgangspunt wordt genomen in de hoofdlijnennotitie van de nieuwe Mobiliteitsvisie.

Deltaweg

De MZR is één van de drie bovenregionale verbindingen van Zeeland. Er is een toename te zien in het verkeer op de MZR. De verwachting is dat het tolvrij worden van de Westerscheldetunnel voor een extra verkeerstoename zal zorgen tussen Zeeuws-Vlaanderen en Zuid-Beveland. Ook is de verwachting dat het toeristisch-recreatief verkeer zal toenemen, in lijn met de toename aan overnachtingen.

Toenemende drukte op de MZR zorgt voor opstoppingen, niet alleen op de MZR maar ook op de A58 en het onderliggend wegennet. Gemeten in economische verlieskosten zijn deze bereikbaarheidsknelpunten minder groot dan in andere delen van het land. De kwetsbaarheid van het Zeeuwse wegennet door de afhankelijkheid van een beperkt aantal bruggen en tunnels is wel een specifiek aandachtspunt. Dit raakt zowel de dagelijkse bereikbaarheid in geval van een stremming, maar ook de mogelijkheid om te evacueren in geval van een calamiteit, wat gezien de nabijheid van zware industrie en kerncentrales van belang is.

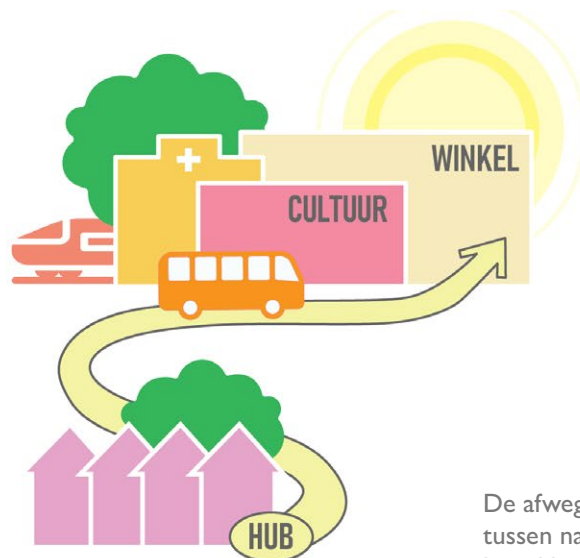
Het zuidelijke MZR gedeelte tussen A58 en de grens (Tractaatweg) is over het algemeen een goed ingerichte 100 km/u weg. De huidige knelpunten in bereikbaarheid van de MZR liggen voornamelijk op het deel A58-Zierikzee, het traject met de naam 'Deltaweg'. Uit de analyse komt naar voren dat de verkeersknelpunten van de Deltaweg vooral worden veroorzaakt door hoge verkeersdruk, onveilige kruisingen en menging van fietsers en landbouwverkeer op parallelwegen. Gezien de huidige drukte, niet optimale weginrichting en het huidige verkeersveiligheidsniveau is het wenselijk om maatregelen te treffen die de verkeersveiligheid ten goede komen. Kansrijke maatregelen daarvoor zijn het aanbrengen van een rijrichtingscheiding, het ongelijkvloers maken van kruisingen bij Goes en Langeweg, optimalisaties bij de Zandkreekdijk en het



De MZR/Deltaweg als doorwaardbare weg.



Nabijheid



Bereikbaarheid

De afweging tussen nabijheid en bereikbaarheid.

ontvlechten van fiets- en landbouwverkeer. Met deze maatregelen ontstaat ook een meer uniforme weginrichting tussen Goes en Noord-Beveland als regionale stroomweg.

Vanaf het knooppunt met de N255 splitst de verkeersfunctie in twee routes richting Noord-Beveland en de Zeelandbrug, welke meer doorgaan als gebiedsontsluitingswegen. Deze maatregelen dragen vooral bij aan de verkeersveiligheid en het wegbeeld, en lokaal ook aan de doorstroming bij kruispunten. Dit betreft echter beperkte verbeteringen van de doorstroming, waardoor verwacht wordt dat de verkeersaantrekkende werking nog te overzien is. Enige kanttekening is dat de investering in het ongelijkvloers maken van de kruising met de Langeweg mogelijk niet kosteneffectief is, wanneer puur naar de effecten bij het kruispunt wordt gekeken. Wel draagt deze maatregel bij aan een meer uniform wegbeeld.

Het besluit voor een grootschalige capaciteitsuitbreiding van de N256 (bijvoorbeeld naar 2x2) om de doorstroming verder te verbeteren kan pas gemaakt worden nadat er een visie op de toekomst van de Zeelandbrug is. De capaciteitsuitbreiding heeft namelijk een verkeersaantrekkende werking naar de Midden-Zeelandroute. Wel is het van belang dat maatregelen die al eerder worden genomen aan de Deltaweg, toekomstige uitbreidingen niet onmogelijk maken. Dus dat bijvoorbeeld de Deltaweg in een later stadium als dat nodig blijkt (deels) te verbreden is naar 2x2 profiel.

Voor de verdere toekomst van de Deltaweg is het ook belangrijk welk karakter dit stuk weg op lange termijn moet krijgen. Dit hangt sterk samen met andere ruimtelijke opgaven en de relatie tussen de weg en de omgeving.

Opties voor de Zeelandbrug

De toekomst van de Zeelandbrug en de (on)mogelijkheden van toekomstige noord-zuidverbindingen hangen nauw samen met klimaatverandering en zeespiegelstijging, de ontwikkeling van het deltagebied en de mogelijk noodzakelijke aanpassingen aan diverse bruggen, waterkeringen en dijken.

Het einde van de technische levensduur voor de grote kunstwerken zoals Zeelandbrug (2035) en Oosterscheldekering (2080) komt in zicht. De Zeelandbrug is een belangrijke schakel in de route en hoogwaardig openbaar vervoers- (HOV)verbinding tussen de eilanden. Renovatie of vernieuwing van de Zeelandbrug is uit technisch oogpunt wenselijk. Momenteel kent de Zeelandbrug bovendien een krappe inrichting die niet voldoet aan de huidige ontwerpstandaarden. Voor de veiligheid, robuustheid en de fietsaantrekkelijkheid zou een verbreding/vervang van de Zeelandbrug wenselijk zijn.

De aanpak van de Zeelandbrug gaat om een potentiële investering van honderden miljoenen. Het MZR onderzoek dient daarom een onderzoek te omvatten naar een samenhangende en trefzekere investeringsstrategie (Rijk-Provincie-markt) in relatie tot de brede welvaart van Zeeland, de benodigde klimaatadaptatie, het energiedossier, de woon-werkrelaties en de bereikbaarheid tussen noord en zuid.



MZR met verschillende onderdelen en opgaven.

Advies voor het proces

Versterken van het North Sea Port District (NSPD)

De North Sea Ports Vlissingen, Terneuzen en Gent vormen samen een haven-industrieel cluster van (inter-)nationaal belang. Dit cluster is ruimtelijk en sociaal ingebed in haar omgeving. Voor de toekomst wordt in het NSPD uitvoeringsprogramma ingezet op verbetering van het vestigingsklimaat, waaronder de verbindingen. Voor de ontwikkeling van het NSPD is de kwaliteit van het onderliggende netwerk voor een goed functionerend Daily Urban System van belang. De MZR kan daarin een rol spelen door het ontwikkelen van HOV en de slimme aanhaking (bijvoorbeeld met HUB's) op onderliggende netwerken.

Voor een havengebied zijn daarnaast ook goede achterlandverbindingen nodig, en op die achterlandverbindingen worden mogelijk grote opgaven verwacht. De A4 bij Bergen op Zoom komt richting 2040 verder onder druk te staan, en de A58 bij Goes krijgt met vertragingen te maken in de toekomst. Het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel zorgt ervoor dat er meer verkeer gaat rijden tussen de gemeenten ten zuiden en ten noorden van de Westerschelde.

Een toename van vrachtverkeer in de relatie Gentse Kanaalzone – Westerscheldetunnel – A58 is voorstelbaar en ook mogelijk – mits de knelpunten in de A58 (Vlaketunnel, knooppunt Markiezaat) worden aangepakt. Het faciliteren van meer vrachtverkeer over het noordelijk deel van de MZR is ongewenst en ook weinig waarschijnlijk. In het scenario-onderzoek blijkt dat zelfs als maatregelen worden gestapeld (tolvrij, versnelling MZR, heffing hoofdwegen), dan nog zal de MZR volgens modelonderzoek en de scenarioverkenning niet snel een veel gebruikte alternatieve route voor vrachtverkeer over langere afstand worden. De route over de MZR blijft in veel gevallen langer en trager, en deze extra reistijd weegt waarschijnlijk voor de meeste vrachtwagenchauffeurs niet op tegen de extra heffingskosten (op het hoofdwegenet).

Het verder versterken van het NSPD en de aanhaking van de MZR op het Vlaamse wegennet is een grensoverschrijdende onderzoeksopgave. Nader onderzoek samen met de Vlaamse partners is wenselijk met oog op een verkeersveilige en passende verbinding.

1. Zet een volgende stap in het bredere MZR onderzoek door in 2024 met de betrokken partners een 'Toekomstbeeld MZR' te ontwikkelen op basis van deze agenda.
 - a. Verken de meerwaarde van de MZR in het beter bereikbaar maken van vitale functies door toevoegen van functies langs de route (nabijheid) en door MZR beter te benutten voor fiets en OV in combinatie met hubs (vergroten keuzemogelijkheden). Op die manier kan een nieuwe Zeeuwse balans tussen bereikbaarheid en nabijheid worden gerealiseerd. Dit vraagt om samenhangend beleid voor de komende jaren gericht op verstedelijking, voorzieningen en mobiliteit. Uitkomsten van dit onderzoek kunnen geagendeerd worden op een regionale bereikbaarheidstafel.
 - b. Verken de meekoppelkansen tussen een nieuwe Zeelandbrug en opgaven op het gebied van waterveiligheid, waterhuishouding, natuurontwikkeling en landbouw. Besteed in het bijzonder aandacht aan het klimaatbestendig maken van de Delta met inbegrip van de kunstwerken. Zie de fase tussen nu en een eventuele grootschalige renovatie of vervanging van de Zeelandbrug als een kansrijke tussentijd. Onderzoek de mogelijkheden voor het verlengen van levensduur van de huidige Zeelandbrug afgezet tegen verschillende scenario's voor het gebruik.

Er ligt een waardevolle kans om in de verkenning naar een nieuwe Zeelandbrug de mogelijkheden mee te nemen om energieopwekking uit brakwater of zout water te realiseren. In dit proces wordt zoetwater gedestilleerd uit brakwater, waardoor de ontwikkeling ook van waarde is voor het zoetwatervraagstuk van Zeeland.
 - c. Verken voor de komende jaren de mogelijkheden voor het versterken van het Daily Urban System rondom het economische cluster van NSPD met de grensoverschrijdende opgaven. Opgaven zijn bijv. het knelpunt bij Zelzate, mogelijk knelpunt bij de entree van de tunnel aan de zuidzijde en HOV verbinding bij het gebruik van de tunnel in de toekomst. Welk fietsnetwerk is gewenst, welke kwaliteiten t.a.v. leef- en woonomgeving moeten worden toegevoegd in dit gebied?

2. Doorzetten van de aanpak van de Deltaweg gericht op beperkte ingrepen voor het verbeteren van verkeersveiligheid en doorstroming op kruispunten (ongelijkvloers) en aanpak van verkeersveiligheid van het noordelijk deel. Daarbij is verdubbeling van de weg naar 2x2 momenteel niet aan de orde. De Deltaweg vraagt om een passende uitwerking van de gekozen richting.

Deze agenda kan verder worden gebracht in de volgende stappen van project Toekomstvisie Midden-Zeeland Route, samen met de partners.

Agenda Toekomstvisie MZR: acht bouwstenen

In dit onderzoek benoemen we acht bouwstenen die de basis vormen voor deze agenda. Ze worden in hoofdstuk 5 nader uitgewerkt. Uit de acht bouwstenen zien wij kansen om vanuit MZR bij te dragen aan grote opgaven zoals zoetwatervoorziening, de ontwikkeling van een leefbaar NSPD of Goes als een 15 minutenstad.

De opgaven van de Midden-Zeelandroute, zoals de instandhoudingsopgave van de Zeelandbrug, de ontwikkelingen rond de Westerscheldetunnel en de bovenregionale en grensoverschrijdende functie van deze route overstijgen de draagkracht van de Provincie Zeeland. Een hechte samenwerking tussen rijk en regio en de betrokken stakeholders is nodig voor de juiste oplossingen op het juiste schaalniveau.

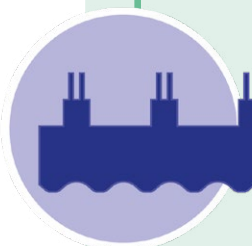
DE 8 BOUWSTENEN



Zeeuwse kernkwaliteiten



Balans bereikbaarheid en nabijheid van voorzieningen



Adaptieve delta en Zeelandbrug



Daily Urban System North Sea Port District



Voorwaarden landbouw, water en natuur



Veiligheid en evacuatie



Energie en weg



Recreatieverkeer

3. Tussenstappen onderzoek

Oogst van de analyse

MZR positionering binnen kernkwaliteiten van Zeeland
Zeeland heeft in de provinciale Omgevingsvisie (2021) een aantal kernkwaliteiten voor de eigen toekomst opgenomen:

- > Genieten en opladen
- > Waarderen en beschermen van het mooie Zeeuwse landschap
- > We voelen ons verbonden met de historie
- > Wenskwaliteit: passende werkgelegenheid en ontwikkelmogelijkheden voor iedereen in Zeeland

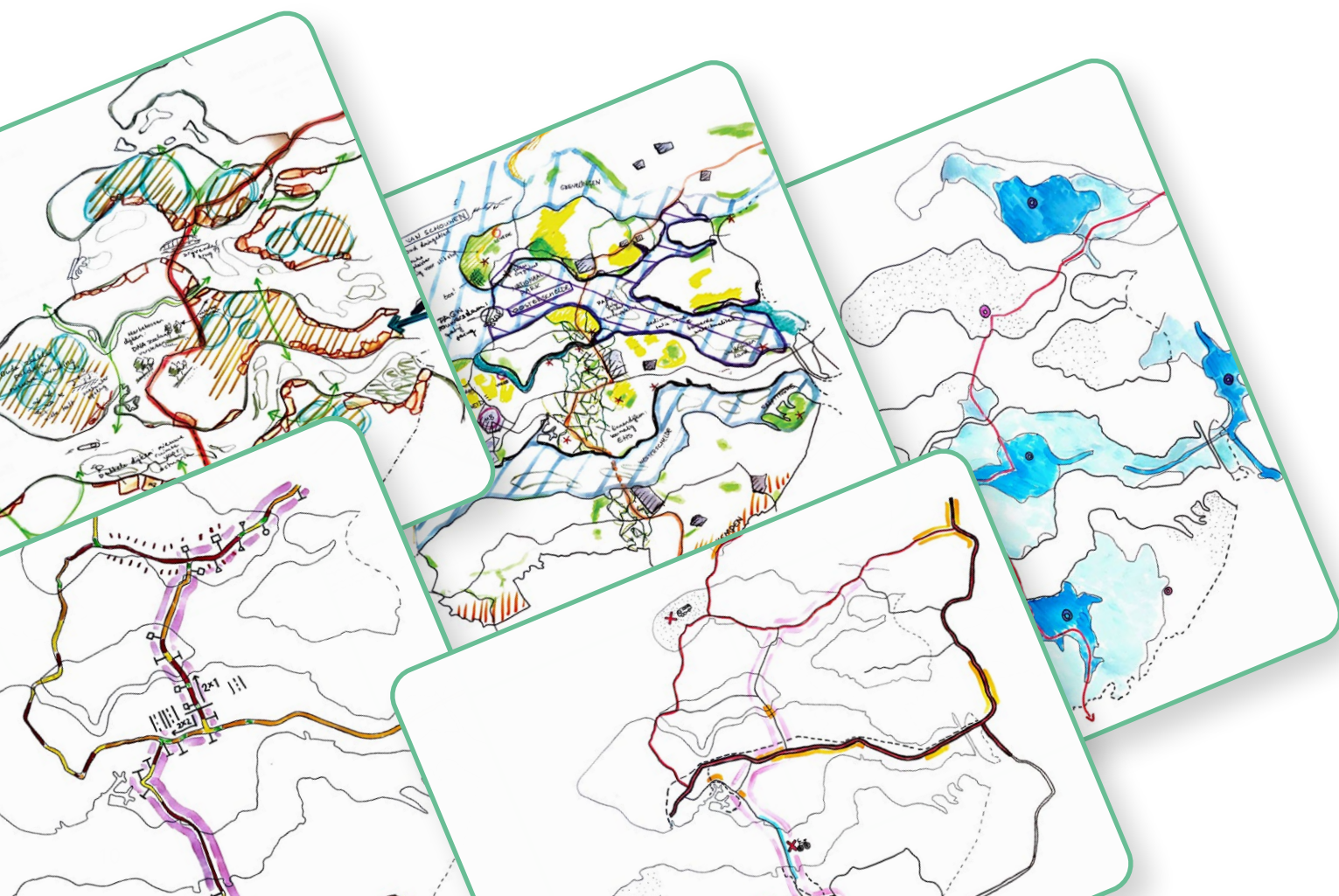
Het zijn waarden die niet direct vragen om een schaa sprong in bereikbaarheid maar eerder een verandering van bereikbaarheid naar nabijheid, of 'anders bereikbaar'. De toekomstige positie en inrichting van de MZR zal moeten aansluiten bij deze waarden.

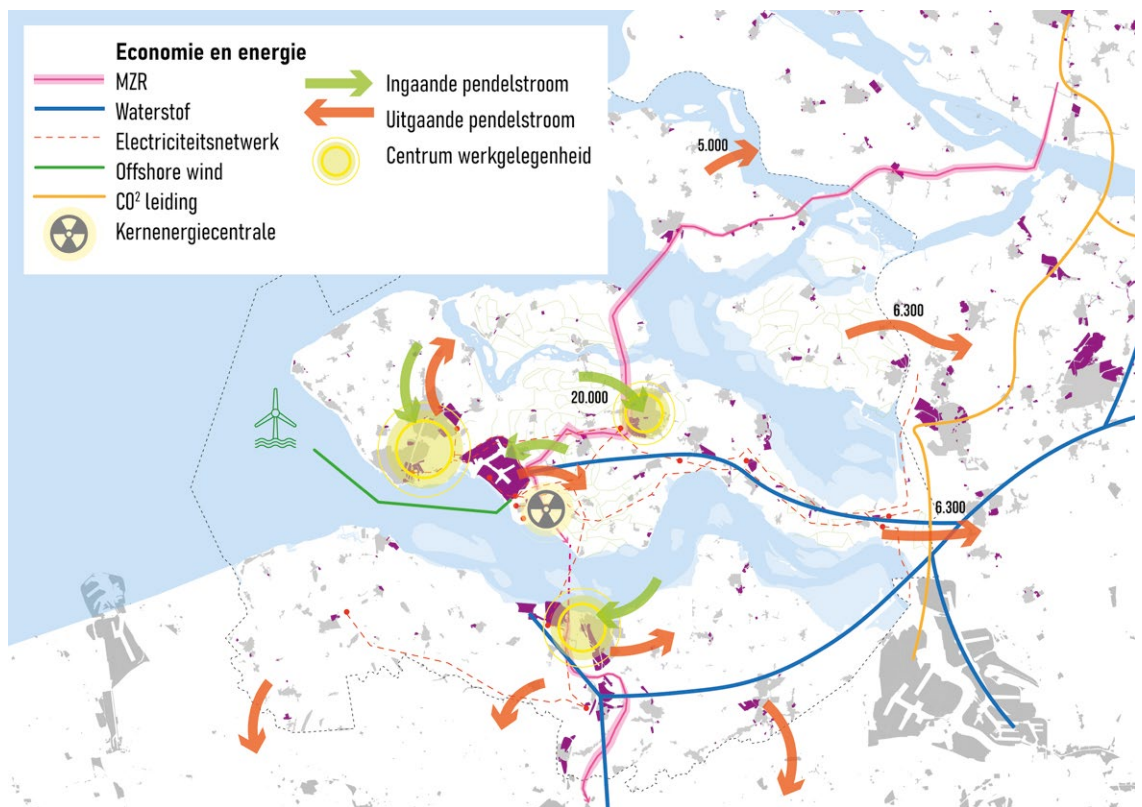
Een greep uit de analysekaarten die gebruikt zijn voor het onderzoek.

MZR positionering binnen de brede opgaven voor Zeeland
Zeeland bestaat uit land in zee met scheidende deltawateren en verschillende vitale keringen en bruggen. Zeeland kent een relatief klein aantal inwoners en levert een kleine bijdrage aan de nationale economie. Het bestaat uit veel landelijk gebied en een voor recreanten aantrekkelijke kustzone en deltagebied.

Zeeuws Vlaanderen heeft fysieke verbindingen en hechte ruimtelijk-economische relaties met Vlaanderen. Het midden van Zeeland zit meer in de invloedssfeer van (West) Brabant. Het noorden van Zeeland is vooral vervlochten met Zuid-Holland. Zeeland kent een redelijke brede welvaart en levert een grote bijdrage aan oppervlakte beschermde natuur voor Nederland met circa 41 % van het oppervlakte van de hele Provincie (in de kopgroep van alle provincies).

De positionering en de opgave voor doorontwikkeling, beheer en onderhoud van de MZR raakt aan verschillende brede opgaven rond mobiliteit, economie, ruimtelijke ordening en natuur in Zeeland. Ontwikkelingen die los van de MZR optreden en dienen mee te wegen in de oplossingsrichtingen.





Weergave van de Zeeuwse energie-infrastructuur en indicatie voornaamste pendelstromen

De toekomst van de MZR is onlosmakelijk verbonden met overstijgende opgaven. Transitie zoals klimaatverandering en specifieke ontwikkelingen zoals recreatiegroei vragen om een aanpak. De MZR kan daar een eigen rol in spelen.

- > Economische ontwikkeling: MZR en de ontwikkeling van het North Sea Port District (NSPD) cluster, ook in relatie tot de tolvrije Westerscheldetunnel
- > Energietransitie: MZR en de uitbreiding van ons duurzame energie netwerk
- > Vrijtijdseconomie: MZR en de groei van seizoensgebonden recreatieverkeer
- > Natuurherstel en natuurontwikkeling: MZR en de bescherming en groei van de natuur
- > Klimaatverandering: MZR en de zeespiegelstijging en bescherming van het achterland
- > Landbouwtransitie: MZR en de toenemende schaarste van zoetwater en verzilting van het land
- > Voorzieningen: MZR en de groei van Goes en de verschraving van het voorzieningenniveau in het noorden van de Provincie
- > Veiligheid: MZR en evacuatiemogelijkheid bij calamiteiten
- > Elke regio telt, MZR en bereikbaarheid van voorzieningen voor iedereen tenminste volgens de wettelijke norm.

Economie en energie

- > Het economische belang van de MZR is het ontsluiten van de industrie, diensten, landbouw(verkeer), recreatie en toerisme. Economisch gezien is industrie (NSPD) de

belangrijkste bijdrage in het Zeeuwse BBP. De MZR is daarvoor van vitaal belang. Welke rol speelt de MZR in de verdere optimale ontwikkeling van het haven- en industriecluster NSPD North Sea Port District? Het gaat om goederenvervoer over water en land, maar ook een inhaalslag in kwaliteit van leven, HOV, ruimte, zoetwaterbeschikbaarheid voor het omliggende gebied. De aanhaking van de MZR op het Vlaamse wegennet is daarbij een onderzoeksopgave.

- > Het tol-vrij worden van de Westerscheldetunnel (voor personenvervoer) is gunstig voor economie en vestigingsklimaat, maar levert wel een extra verkeersdruk op het regionale verkeerssysteem, waaronder verminderde doorstroming op de A58 in de ochtend- en avondspits. Vrachtovervoerders zullen naar verwachting – ondanks vrachtwagenheffing - toch vooral de A4/A16 en A29 blijven kiezen: sneller en goedkoper dan via de N256 en N59.
- > Het economische aandeel van recreatie is zeer beperkt in het BBP maar een groot deel van de bevolking werkt (tijdelijk) in deze sector. De bijdrage van MZR aan de economie via recreatie is beperkt.¹ Wel wordt een groei voorzien (12 naar 16 miljoen overnachtingen) wat tot piekcongestie kan leiden. Het levert ook een seizoens-effect op: drukte op de MZR in de zomer.
- > Bij de bouw van kerncentrales zullen naar schatting duizenden extra kenniswerkers tijdelijk (10 – 15 jaar) aanwezig zijn in Zeeland². Voor het bemensen van de twee kerncentrales zijn daarna nog zo'n 800 medewerkers nodig. Dit zal zijn weerslag hebben op

1 Braamse, M. Cheung, J. Couzy, P. Ramaekers, M. en Tammens, E. *De Regionale Economie in 2021*. Publicatiedatum: 15-12-2022.

2 <https://www.borsele.nl/nieuwbouw-kerncentrales>

het mobiliteitssysteem.

Landelijk gebied in balans: landbouw, water en natuur

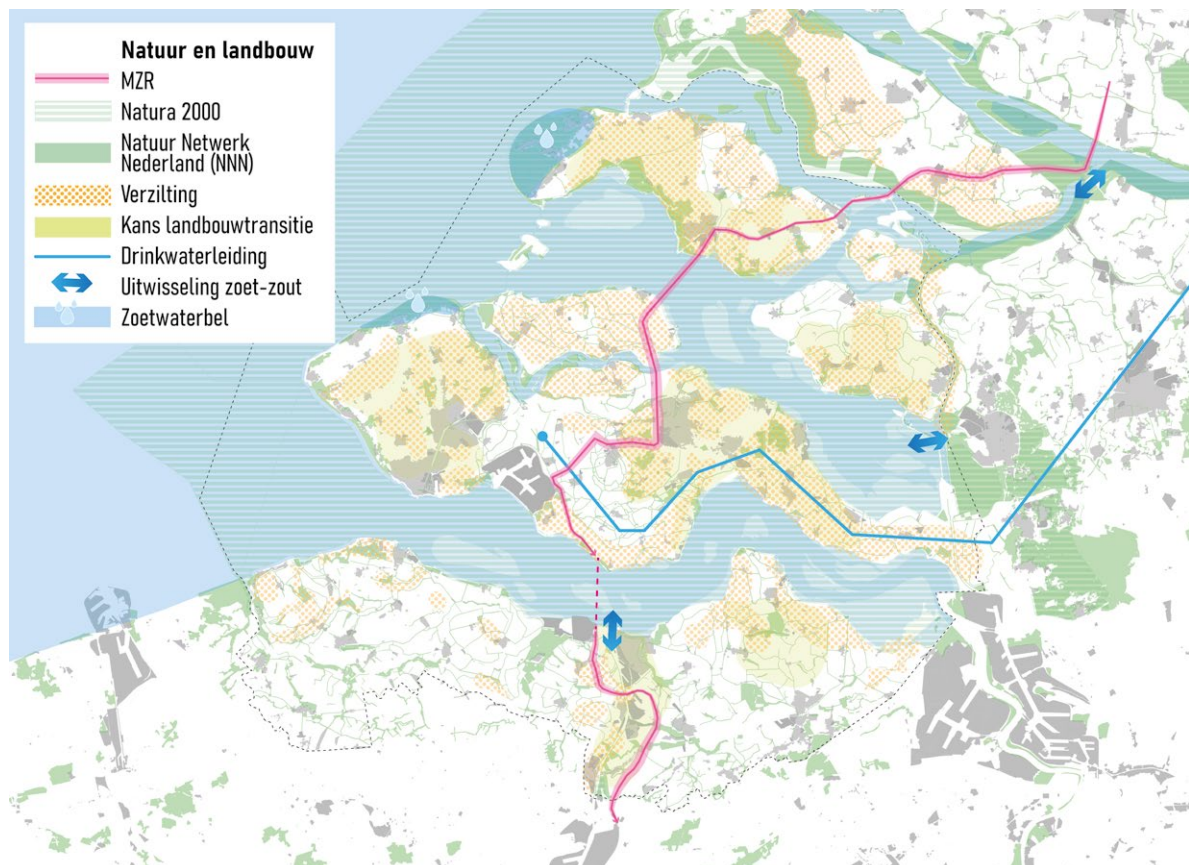
- > Nationale en internationale veranderingen in de landbouwsector en de gewenste balans in het landelijke gebied nopen ook in Zeeland tot verandering. Er zijn landbouwgebieden met toekomstperspectief. Die vragen om een andere bereikbaarheid in de toekomst dan de gebieden waar transitie naar andere teelten, beschermde natuur, landschap of andere functies noodzakelijk wordt. Doordat gebieden van intensieve landbouw zich met name in Zeeuws-Vlaanderen zullen concentreren, is de verwachting dat dit ook een weerslag heeft op de plaatselijke intensiteit van landbouwverkeer.
- > Klimaatverandering zorgt voor toenemende verzilting, droogte en afname van zoet waterbeschikbaarheid voor landbouw, industrie en natuur. Ook de beschikbaarheid van drinkwater en proceswater voor de industrie staat onder druk. Wat kan de MZR hierin betekenen?
- > De noodzaak tot herstel van natuur en het tegengaan van de afname van biodiversiteit door bescherming van de huidige natuur en nog toevoegen van de benodigde 65 km² extra natuur³ in Zeeland. Interessant is om te onderzoeken of natuurontwikkeling kan worden gecombineerd met

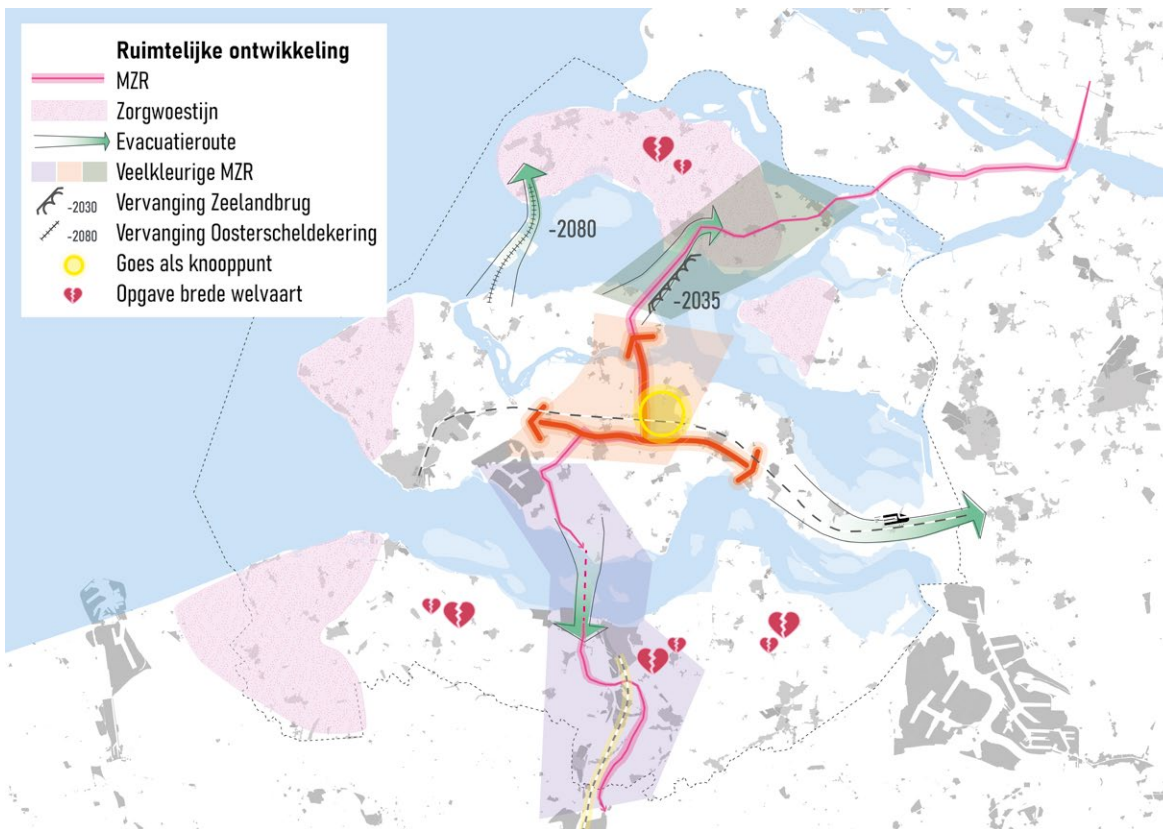
recreatie en de MZR.

Ruimtelijke ontwikkeling van leefbare steden en regio's

- > Goes ligt strategisch op een kruispunt. De mogelijke verdere ontwikkeling van Goes is sterk verbonden met MZR, maar ook met het stationsgebied en de kansen op ontwikkeling naar een beloofbare 15 minutenstad.
- > De steden aan de MZR verschillen. Terneuzen is regiocentrum in het Nort Sea port District (NSPD) maar kent een stevige opgave in leefomgevingskwaliteit en OV. Goes ligt strategisch op een kruispunt van wegen en spoor en heeft de potentie om een 15 minutenstad te worden. De inwoners van Zierikzee zijn gericht op Goes voor diverse voorzieningen, maar qua werkgelegenheid en bijkomende verkeersbewegingen is Schouwen-Duiveland vooral gericht op Zuid-Holland. De verschillen vragen eigen strategieën. De MZR heeft een verschillende betekenis.
- > Zeeland kent zogenaamde zorgwoestijnen, gebieden waar spoedeisende ziekenhuiszorg volgens wettelijke richtlijnen onvoldoende bereikbaar is. Zonder bijsturing zullen sociaalmaatschappelijke voorzieningen verder afnemen door de demografische ontwikkeling (vergrijzing en ontgroening). Artsen en zorgmedewerkers zijn steeds minder voorhanden. Behalve zorgwoestijnen bestaat er ook mobiliteitsarmoede en een bereikbaarheidstekort. Mobiliteitsarmoede gaat over zowel de toegang tot vervoersmiddelen, de betaalbaarheid ervan alsmede de mogelijkheid

3 Quickscan hectareanalyse NPLG (2022): Onderzoek naar hoeveelheid benodigde oppervlakte extra natuur voor de Natura 2000-doelen, gedaan door Wageningen Environmental Research en SOVON Vogelonderzoek Nederland





Opgaven in relatie tot leefbare steden en regio's in Zeeland.

chemische of nucleaire ramp of dijkdoorbraak.

(moeite) om te kunnen komen waar je zou willen komen, waardoor je deelname aan maatschappelijke activiteiten belemmerd wordt. Doordat de beschikbaarheid van openbaar vervoer in Zeeland onder druk staat, wordt de toegang tot voorzieningen voor kwetsbare groepen beperkt.

- > Het naderende einde van de technische levensduur voor de grote kunstwerken zoals Zeelandbrug (2035) en Oosterscheldekering (2080). De grote investeringsopgave die dat met zich meebrengt vraagt om een stevige visie op de toekomstige inrichting en organisatie van de Zeeuwse delta.
- > Zeeland is vanwege het beperkt aantal verbindingen en de aanwezige bruggen en tunnels kwetsbaar bij calamiteiten. Robuuste verbindingen zijn nodig voor hulpdiensten en eventuele evacuaties bij een ongeluk op de A58, maar zeker ook in het geval van een

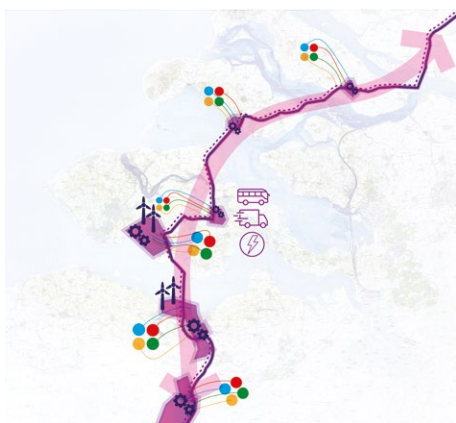
Oogst Scenario's: MZR en conclusies uit 3 scenario's

Om de kansen voor de MZR in de context van de brede Zeeuwse opgaven te onderzoeken zijn drie scenario's ontwikkeld. Ze helpen om kansen en opgaven scherp te krijgen en de agenda te bepalen voor de MZR.

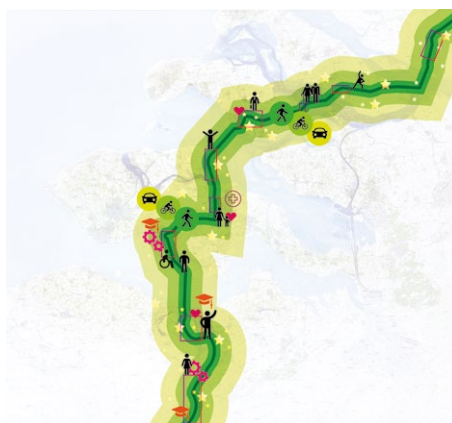
- > Scenario Corridor
- > Scenario Levensader
- > Scenario Schakelschatkist

De drie scenario's benaderen de functie van de MZR telkens op een eigen manier. Steeds heeft de MZR een andere ruimtelijk-economische betekenis en ruimtelijke verschijningsvorm. Er valt iets te kiezen voor de MZR.

Karakterschets van de 3 scenario's:



Corridor

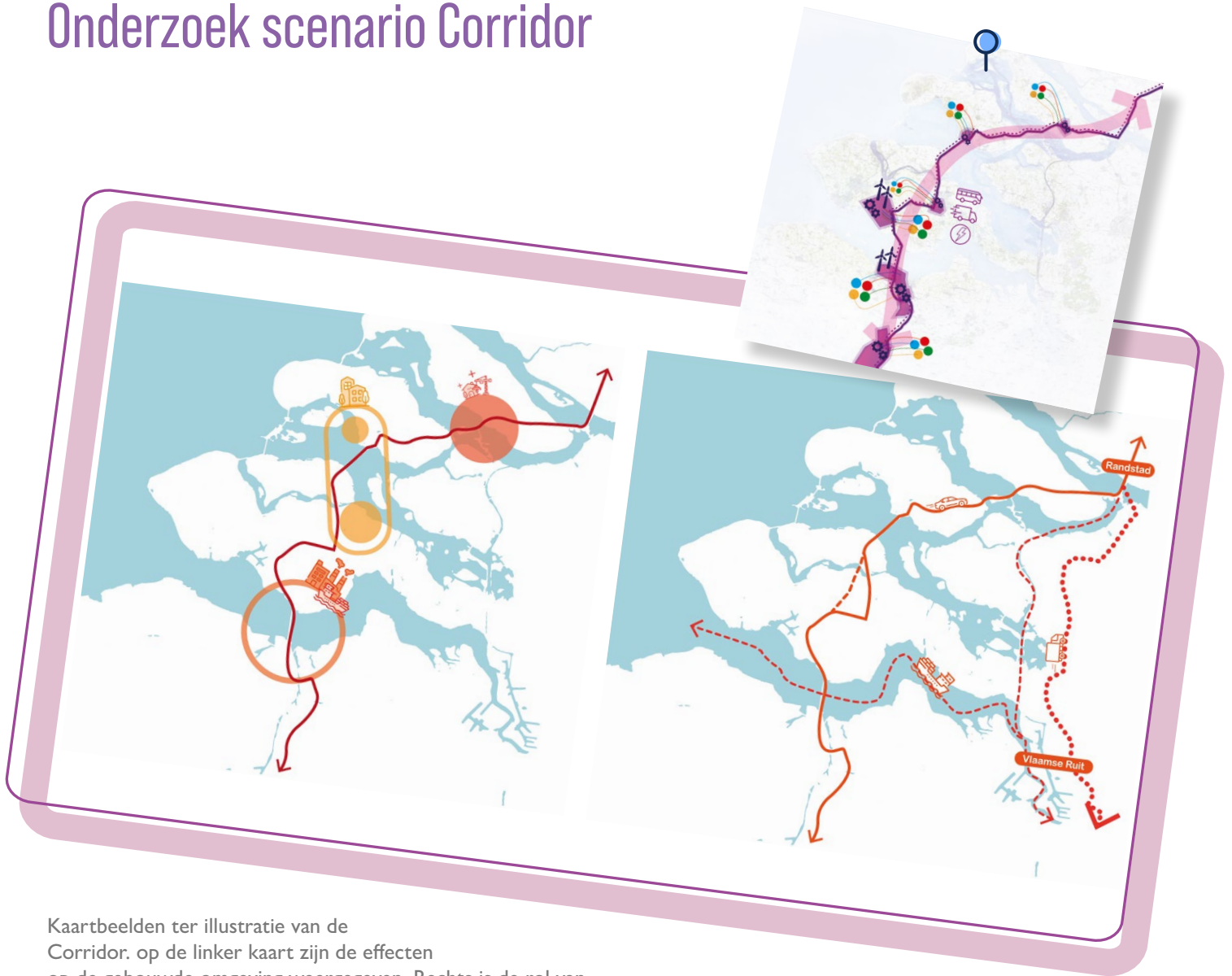


Levensader



Schakelschatkist

Onderzoek scenario Corridor



Kaartbeelden ter illustratie van de Corridor. op de linker kaart zijn de effecten op de gebouwde omgeving weergegeven. Rechts is de rol van de MZR in het goederenvervoer systeem te zien.

Stel dat ... de MZR omgebouwd wordt tot supersnelle corridor (100 km/u). Wat betekent dat als route in concurrentie met de bestaande (snel)wegen, welk programma en economie trekt dit aan en is dit wel te combineren met de Zeeuwse kwaliteiten?

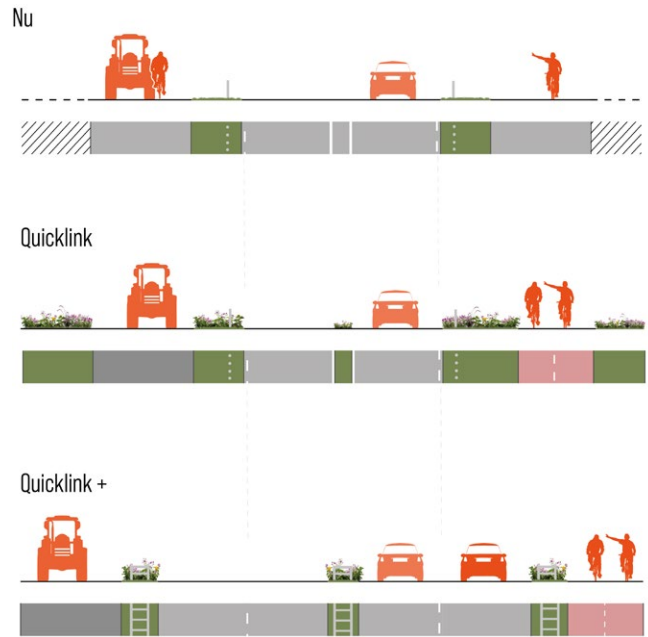
In Corridor is de MZR een doorgaande weg met een breed wegprofiel en een uniforme maximumsnelheid van 100 km/u. De weg is snelweg-achtig met minder aansluitingen dan in de huidige situatie en meer

ongelijkvloerse kruisingen. De MZR is in dit scenario een tak van de corridor – zuid. De verbinding naar Zuid-Holland en Vlaanderen is vlot (ook HOV hubs) en de centrale corridor vervult een belangrijke economische rol in Zeeland. De kust is luw. Het NSPD wordt versterkt en op Schouwen Duiveland ontstaan kansen voor wonen en werken (verdubbeling van huidige kernen). De Zeelandbrug wordt vervangen met een verbreding van het kunstwerk – wellicht in combinatie met een nieuwe waterkering.

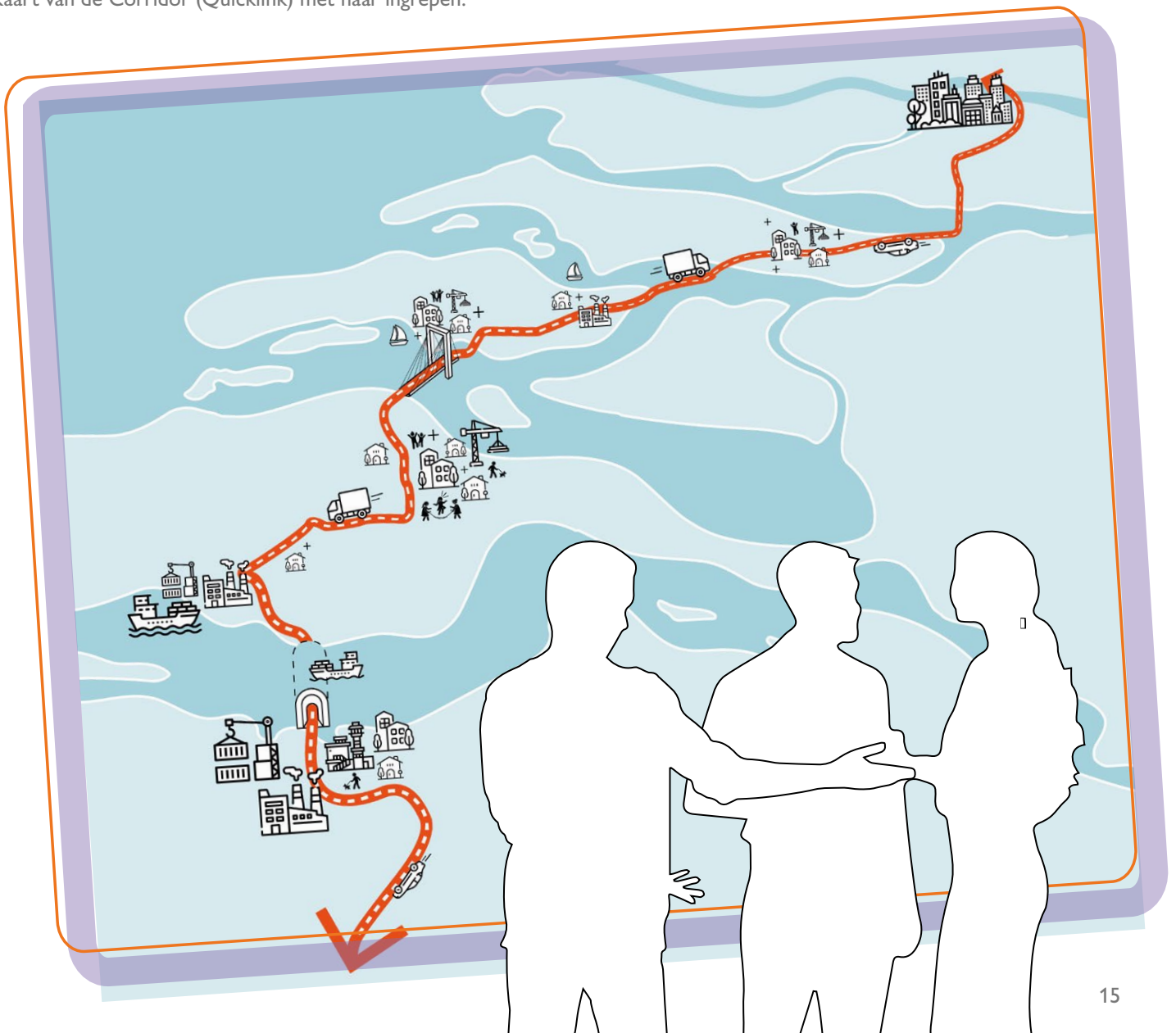
Principeprofiel van de N59 op Schouwen-Duiveland van de huidige situatie van de MZR met daaronder twee 'opplus' profielen voor het scenario Corridor.

Kansen: grotere bereikbaarheid van Schouwen-Duiveland en betere evacuateroute, snel HOV, een extra zoetwateraanvoersysteem en mogelijkheid voor groei van agro-logistiek, circulaire hubs en meer wonen/werken.

Kwesties: aantasting van Zeeuwse waarden (rust en landschap), meer vrachtverkeer door Zeeland en zorgen in Vlaanderen voor sluipverkeer en ongewenste druk op het Gentse wegsysteem, een grote investering (ongelijkvloerse kunstwerken, een nieuwe gecombineerde Zeelandbrug en stormvloedkering, aanpassen wegprofiel).



Kaart van de Corridor (Quicklink) met haar ingrepen.

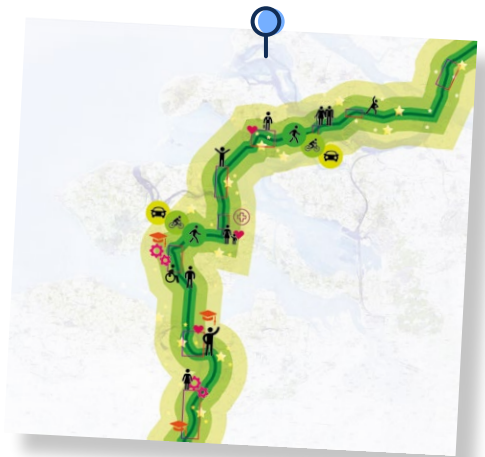


Onderzoek scenario Levensader

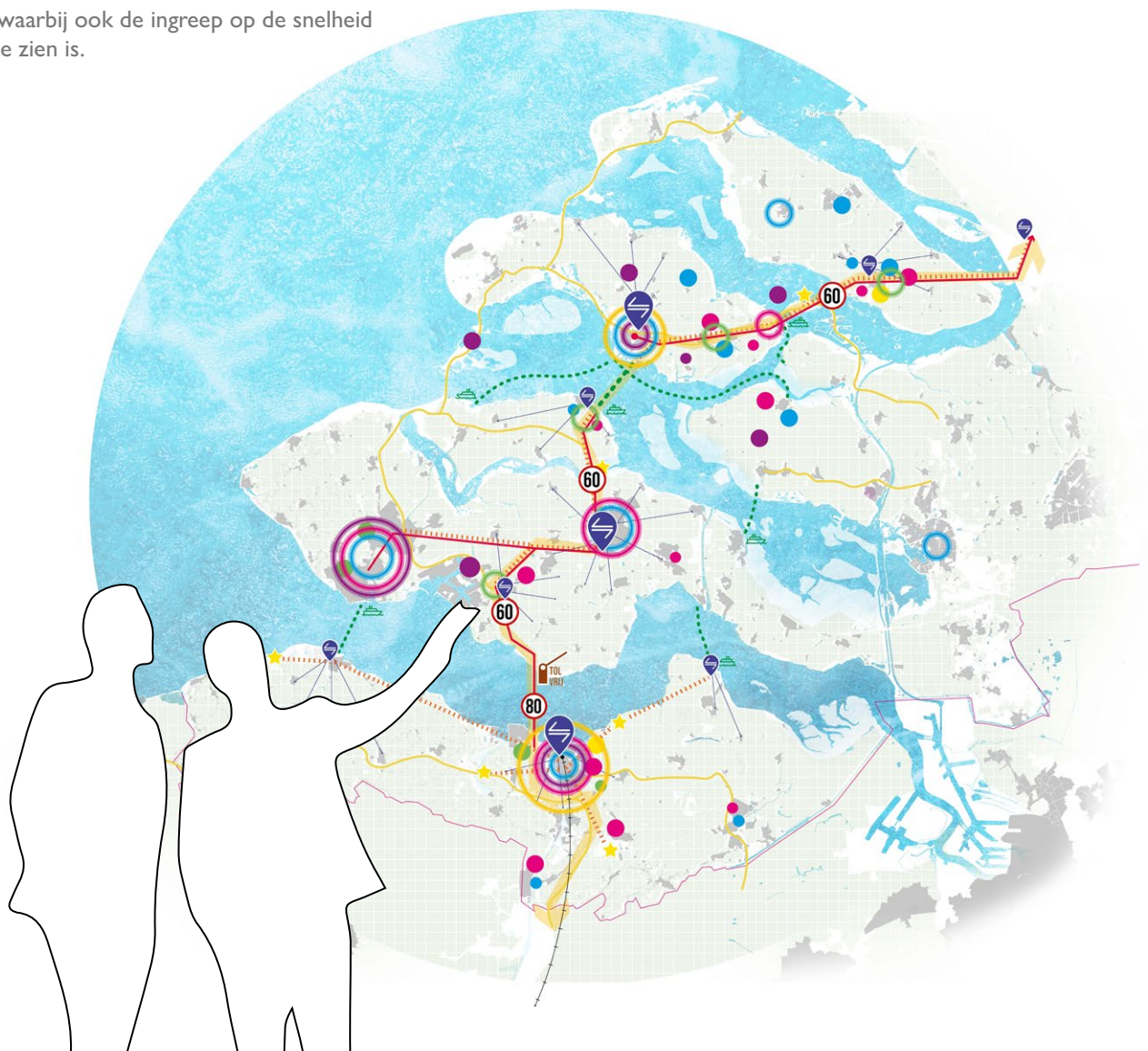
Stel dat ... je de route veel meer ziet als een middel voor de organisatie van nabijheid in plaats van bereikbaarheid. Kan het trager, met meer afslagen en meer ruimtelijk programma langs de route met een lokale betekenis. Is deze meer fijnmazigheid mogelijk en misschien kunnen zelfs delen van de route worden opgeheven? Het is dan een route die past bij het landschap en de kleine kernen.

In Levensader is de MZR een weg die de lokale functies vervult (rust en ruimte in het noorden en het dagelijkse verkeer in de stedelijke zone Goes-Gent in het zuiden). De MZR staat geheel ten dienste aan brede welvaart en een gezonde leefomgeving (anders benutten). De weg is groen ingepast en kent een snelheid van 80 km/u, in het

noordelijk deel kan in dit scenario de snelheid mogelijk zelfs naar 60 km/u. Met lokale openbaar vervoerhubs en goede fietsvoorzieningen helpt de MZR mee om maatschappelijke voorzieningen nabij te houden. De Zeelandbrug is in dit scenario niet langer nodig voor vrachtverkeer en op lange termijn kan de brug mogelijk zelfs verdwijnen.



Schetskaart waarbij ook de ingreep op de snelheid van de weg te zien is.





In het scenario Levensader bepaalt brede welvaart de en benodigde voorzieningen het mobiliteitssysteem.

Principeprofiel van de MZR rond de N59 waarop te zien is hoe de fietser meer ruimte krijgt en hoe er meer wordt gedaan aan de beleving vanaf de weg.

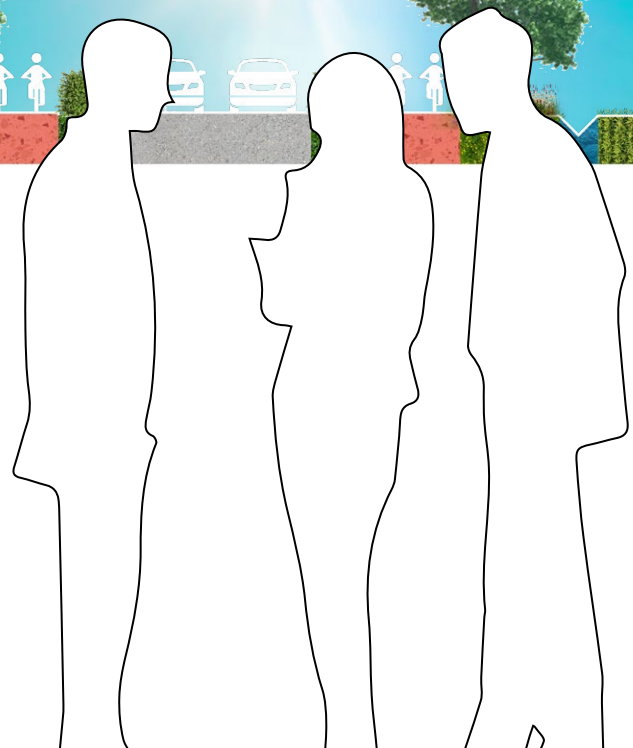


Kansen:

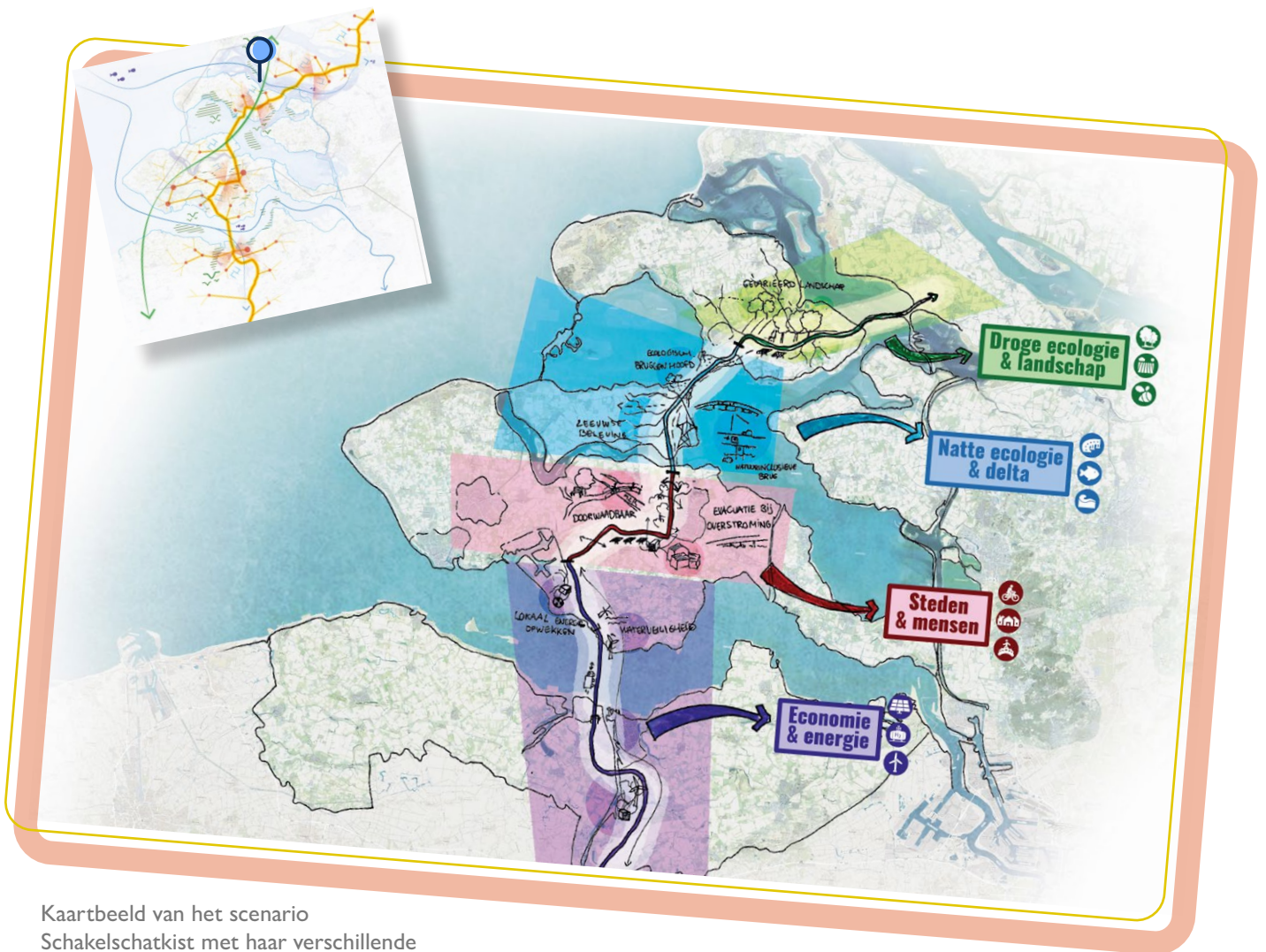
Nieuwe mobiliteitsconcepten (een parallel MZR fietsnet, personenspoor Terneuzen-Gent) en kleine OV-hubs voor nabijheid voorzieningen, geen aantasting landschap, meer groen en meer diversiteit van voedselproductie.

Kwesties:

Zeeland valt meer in twee delen uiteen (noord en zuid) met afschalen of in een extreem geval het opheffen van de Zeelandbrug, levensader brengt investering niet in fysieke weginfra maar investeringen elders in samenleving, het scenario is kwetsbaarder bij calamiteiten/evacuatie.



Onderzoek scenario Schakelschatkist

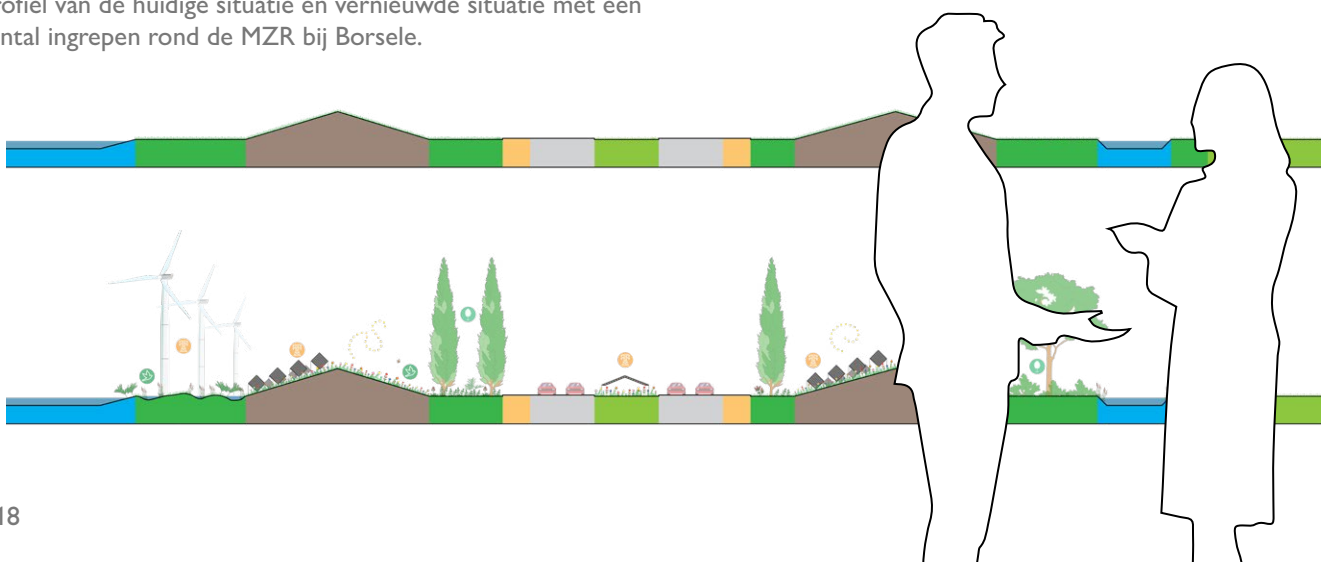


Kaartbeeld van het scenario Schakelschatkist met haar verschillende systemen en maatwerk per gebied.

Stel dat ... je de route ten dienste stelt van andere opgaven. Wat is de route voor de landbouw, voor de deltanatuur, voor de groei van Goes en het cluster NSPD? Vier verschillende functies met vier verschillende profielen.

In dit scenario wordt de MZR benut voor het versterken van typisch Zeeuwse 'systemen': het landbouwsysteem, het deltawatersysteem, het stedelijke systeem (superstad Goes) en economie- en energiesysteem. De weg is meer optimaal en veiliger ingericht (beter benutten) zodat de doorstroming verbetert. De Zeelandbrug is natuur-inclusief vernieuwd.

Profiel van de huidige situatie en vernieuwde situatie met een aantal ingrepen rond de MZR bij Borsele.



Niets doen

Ook 'niets doen' is een opgave om de bereikbaarheid en verkeersveiligheid op peil te houden.

Verkeersveiligheidsopgave blijft bestaan en wordt groter

Nu al is een groot deel van de MZR – ook door het Rijk in de Integrale Mobiliteitsanalyse – als hoog veiligheidsrisico aangemerkt. Er vinden relatief veel ernstige ongevallen plaats per gereden kilometer, specifiek veel inhaal- en kop-staartbotsingen bij verkeersregelinstanties (VRI's) op de Deltaweg en de N59. De komende 10 jaar vinden op het noordelijk deel van de MZR naar verwachting 500+ verkeersongevallen plaats met circa 100+ ziekenhuisgewonden en 10+ dodelijke slachtoffers. Veiligheidsrisico's nemen toe door meer verkeer over de MZR (o.a. door toenemend toerisme) en meer zwaar vrachtverkeer als gevolg van verdrijvingseffecten door invoering van de vrachtwagenheffing op het hoofdwegenet (HWN) vanaf 2028. Vooral in het noordelijke gedeelte gebeuren ongelukken, landbouwverkeer en fietsers zitten elkaar in de weg, de Zeelandbrug is krap. De veiligheid en doorstroming van het noordelijke deel van MZR zou sterk kunnen verbeteren met bijvoorbeeld fysieke rijrichtingscheiding, ontvlechting van landbouw- en fietsverkeer en het aanpakken van gevaarlijke kruisingen.

Bereikbaarheidsopgave van Provincie Zeeland blijft bestaan en wordt groter

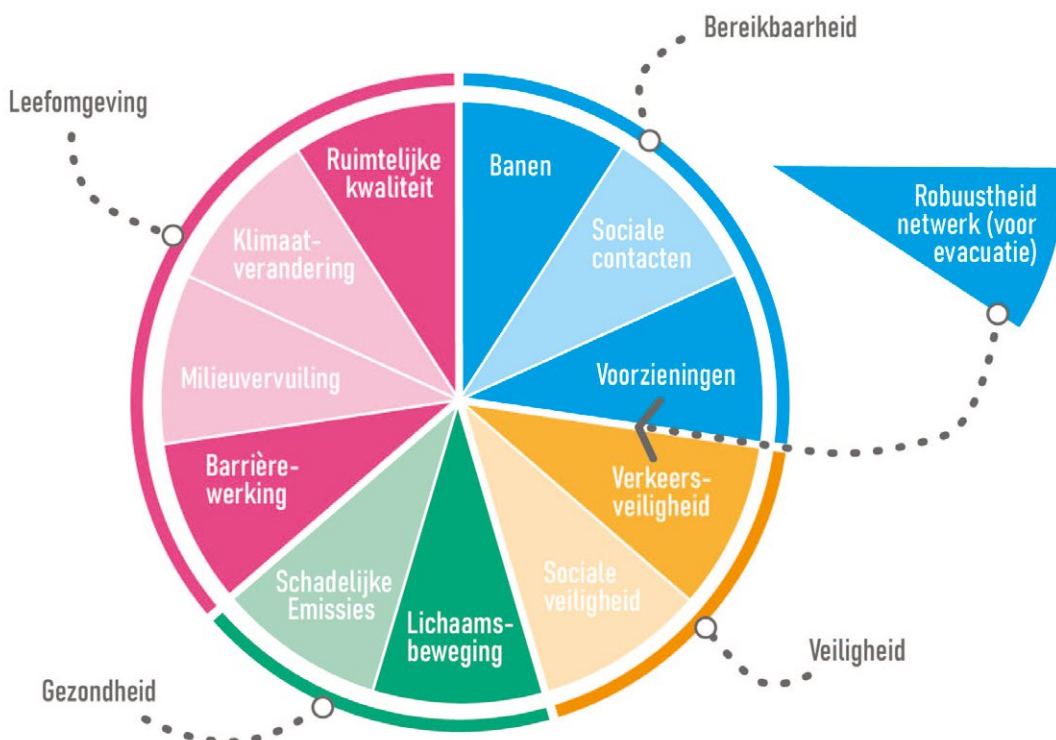
Het Rijk heeft in de Integrale Mobiliteitsanalyse geconstateerd dat de bereikbaarheid onder druk staat. Met name inwoners van Schouwen-Duiveland en Zeeuws-Vlaanderen moeten veel verder reizen

om voorzieningen te bereiken. De vitaliteit van deze gebieden staat daardoor onder druk, met een vergrijzende bevolking wegtrekkende jeugd en afnemend voorzieningenniveau (bron: IMA & RLI 'Elke regio telt'). De bereikbaarheidsopgave wordt verder vergroot als niets wordt gedaan aan toenemende druk op het hoofdwegenet (A58, A4). Dit zorgt voor oplopende vertragingen op het hoofdwegenet en daardoor meer reistijd om op bestemming te komen en werk/voorzieningen te bereiken. Dit verkleint kansen voor mensen en vermindert de brede welvaart. Deze opgave wordt versterkt door een verkeers-aantrekkende werking naar de wegen van Zeeland als gevolg van het tolvrij worden van de Westerscheldetunnel.

Beoordeling scenario's

De onderlinge beoordeling van de scenario's is globaal en op hoofdlijnen uitgevoerd volgens de thema's van de Brede Welvaart indeling van PBL (Brede welvaart en mobiliteit, Den Haag, 2021) gekoppeld aan mobiliteit. Mobiliteit dient hier als middel om Brede Welvaart toegankelijk te maken. Hieraan voegen we robuustheid van het netwerk toe als extra thema. Sociale contacten zijn nu niet meegenomen in de beoordeling, maar dit is wel een belangrijk thema voor Zeeland (o.a. verbindingen tussen de eilanden) en vraagt nadere uitwerking in het vervolgproces.

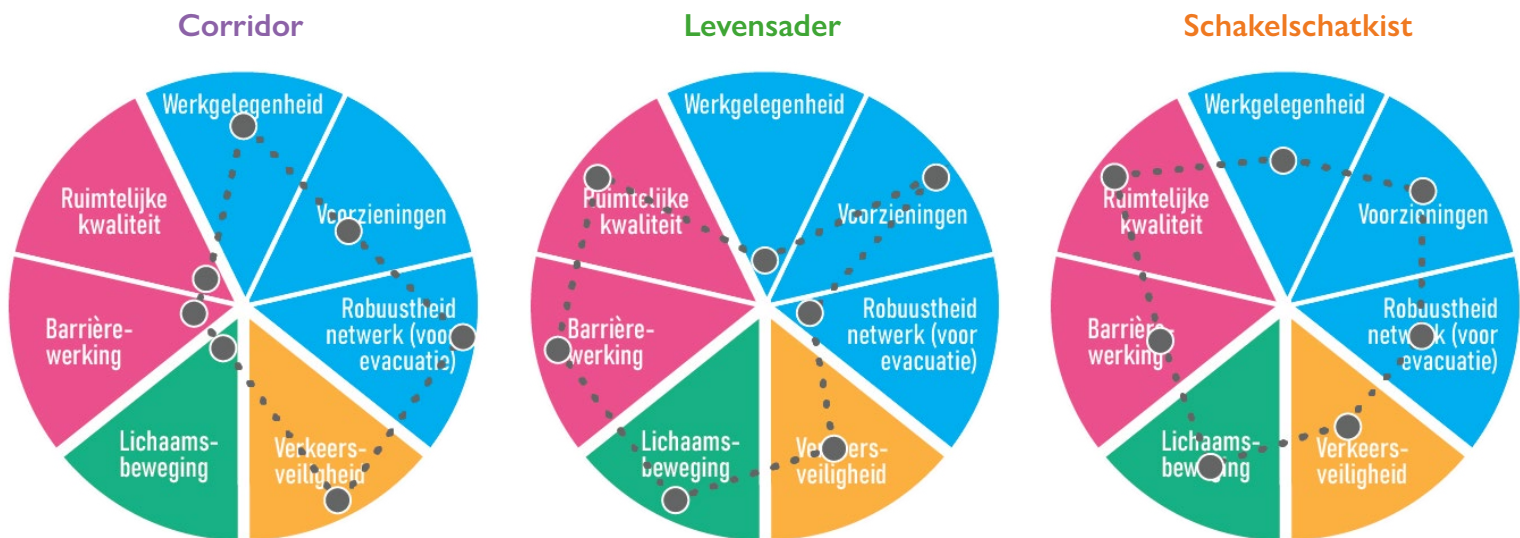
Het werken met scenario's leert ons dat de MZR kansen biedt in het omgaan met grote opgaven in Zeeland, zoals klimaatverandering of de groei van recreatie. Andersom hebben deze ontwikkelingen invloed op het toekomstige gebruik van de MZR.



De principes voor brede welvaart en mobiliteit. Bron: PBL (Brede Welvaart en mobiliteit, 2021), bewerking BVR.

Thema	Indicator	Hoe beoordelen?
Bereikbaarheid	Werkgelegenheid	Impact van vertraging/versnelling route op bereikbaarheid van banen
	Voorzieningen	Draagt scenario bij aan meer nabijheid voorzieningen? Met name Schouwen-Duiveland en Zeeuws Vlaanderen
	Robuustheid netwerk (voor evacuatie)	Zijn in de verschillende windrichtingen alternatieve routes beschikbaar?
Veiligheid	Verkeersveiligheid	In welke mate worden de belangrijkste verkeersveiligheidsknelpunten aangepakt?
Gezondheid	Lichaamsbeweging (modal shift)	Draagt het scenario bij aan een verschuiving van auto naar fietsen en lopen? Bijv. door nabijheid of 15-minutenstad.
Leefomgeving	Barrièrewerking	Wordt de MZR meer of minder een barrière in het landschap?
	Ruimtelijke kwaliteit	Kansen of bedreigingen voor de uitstraling en inrichting van het landschap

Tabel met de wijze van beoordeling van de scenario's.



Elk van de scenario's gescoord aan de hand van een aantal van de indicatoren voor brede welvaart en mobiliteit.

Algemene lessen uit de scenario's

De belangrijke lessen die volgen uit de beoordeling en bespreking van de scenario's:

- > Het ontwikkelen van een corridor vergroot de doorstroming, maar lijkt op dit moment minder te passen bij de Zeeuwse kernwaarden zoals opgesteld in de Omgevingsvisie. Een scenario als Levensader zet vooral in op nabijheid, maar dat maakt het Zeeuwse mobiliteitsnet niet veel robuuster. Schakelschatkist zit hier tussenin en levert ruimtelijke kwaliteit op, maar leidt ook tot verschillen in de deeltrajecten.
- > Een wezenlijke afweging: wordt de toekomst van de MZR gekoppeld aan veronderstelde economische groei of is groei niet de drijvende kracht? Er is een woningbouwbehoefte in de naburige zuidelijke Randstad en Noord-Brabant en ook in Zeeland. Maar wat past bij Zeeland?
- > Er is een verschil in de mobiliteit/beheeropgave tussen het noordelijke en zuidelijke tracé. MZR heeft een beperkte rol om doorgaand verkeer te faciliteren, maar is wel belangrijk voor de regionale bereikbaarheid om de verschillende regio's onderling te verbinden. Met name voor Schouwen-Duiveland biedt de MZR twee van de totaal vier oeververbindingen naar gebieden buiten het eiland. De rol en betekenis van de MZR in het netwerk neemt naar de toekomst wel toe, als het hoofdwegennet onder druk komt te staan, door invoering vrachtwagenheffing op het hoofdwegennet en door het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel. Toch zal de MZR gezien de

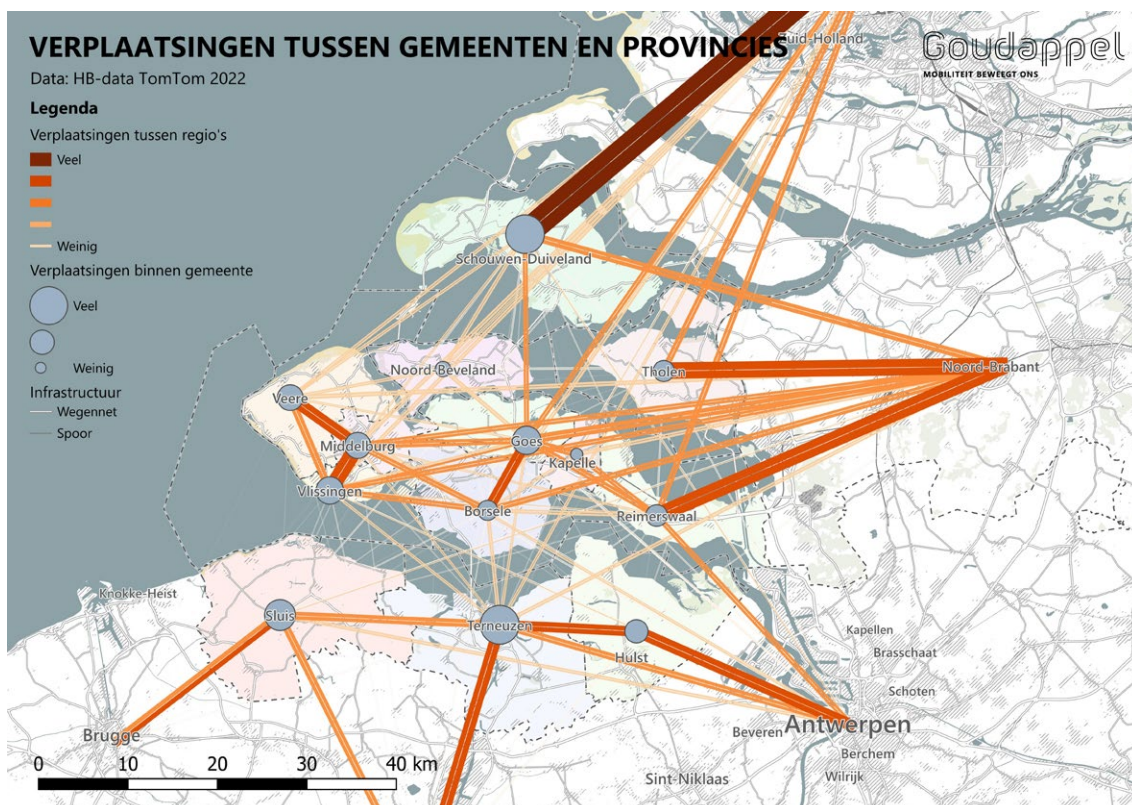
ligging en huidige inrichting niet meteen een rol gaan spelen in het nationale wegennet.

- > De factor tijd in relatie tot omvang van de opgaven en investeringen is niet over de hele MZR gelijk maar kent grote verschillen.
- > De toekomstige functie van de Zeelandbrug is bepalend en sterk verbonden met andere grote investeringen voor de lange termijn klimaatopgave.
- > Rond de MZR liggen kansen om recreatieverkeer slimmer te geleiden, om Goes verder te ontwikkelen, de zoetwatervoorziening, natuur en landbouw beter te borgen en het OV-netwerk te versterken als ondersteuning voor nabijheid van Zeeuwse voorzieningen en het NSPD met leefomgevingskwaliteit.

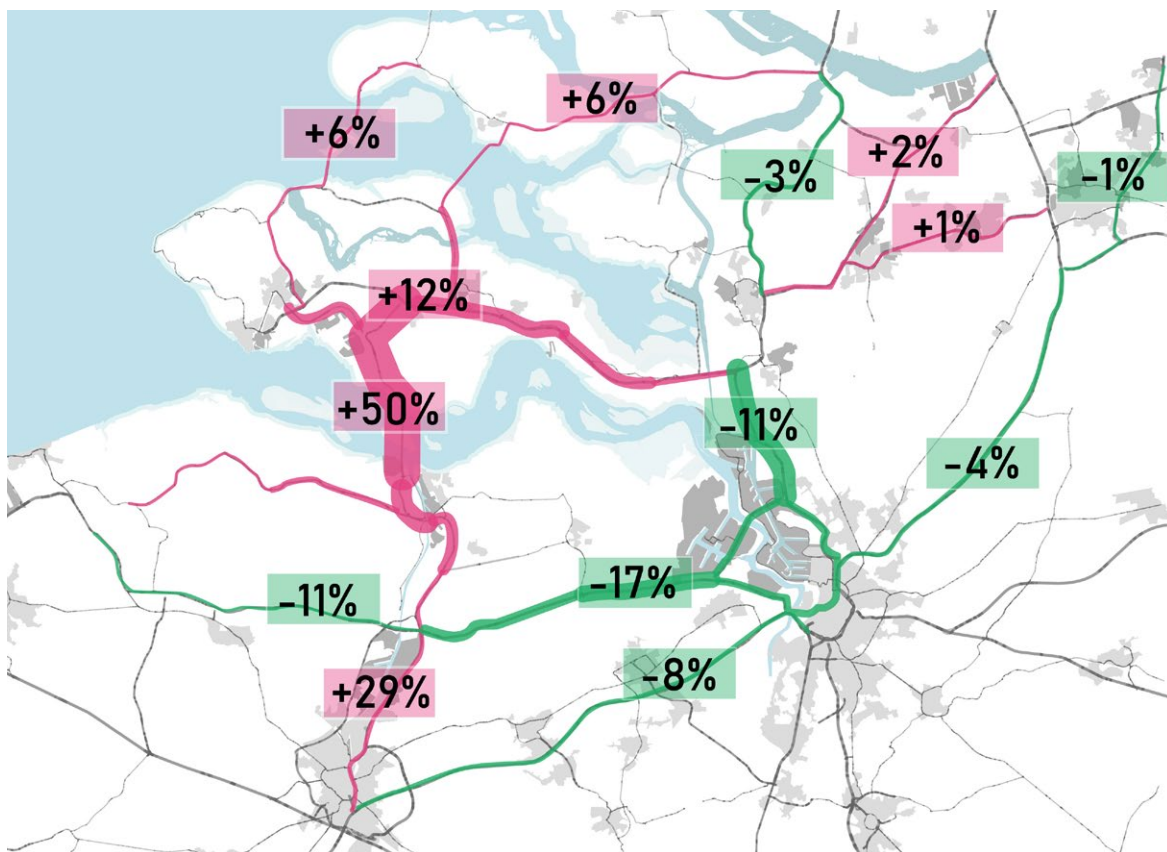
We zoomen in op een paar onderwerpen die in de discussies met de stakeholders naar voren zijn gekomen.

Effecten van tolvrij

Momenteel moet al het verkeer dat door de Westerscheldetunnel rijdt een tol betalen. Voor personenauto's bedraagt het reguliere tarief 5 euro per passage, voor vrachtverkeer ligt het bedrag op 25 euro per passage. Het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel zal daarom een aanzuigende werking op het verkeer hebben. Tussen de gemeenten ten noorden en ten zuiden van de Westerschelde zal het aantal verkeersbewegingen toenemen. De prognose is dat het vrachtverkeer met circa 80% toeneemt, van 5.000 naar 9.000 vrachtauto's per dag.



Autoverplaatsingen tussen gemeenten en provincies.



Concept inzicht over het effect van het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel op de verkeersstromen in de regio (procentuele verandering t.o.v. referentiesituatie 2030 Hoog). Goudappel / BVR.

Tegelijk is de overheid voornemens een vrachtwagenheffing in te voeren op alle A-wegen en een aantal N-wegen in Nederland in 2026. In Zeeland zijn dat de A58 en de A256. Zelfs als de maatregelen worden gestapeld (tolvrij, versnelling MZR, heffing hoofdwegen), dan nog zal de MZR niet snel een veel gebruikte alternatieve route voor vrachtverkeer over langere afstand worden. De reistijdwinst weegt waarschijnlijk voor de meeste vrachtwagenchauffeurs niet op tegen de extra heffingskosten. Daarbij komt dat de vervoersstromen tussen Rotterdam en het westen van Vlaanderen naar verwachting niet groot zijn. Richting Antwerpen zal de MZR nooit een concurrerend alternatief voor de A4 of A16 route worden. Op basis van berekeningen met het verkeersmodel NRM blijkt dat bij invoering van de vrachtwagenheffing op rijkswegen, op de Zeelandbrug en Grevelingendam tussen de 100 en 200 extra vrachtwagens per dag worden verwacht.

Leefomgevingskwaliteit en voorzieningen

Terneuzen heeft een centrumpositie in Zeeuws Vlaanderen en kent een leefkwaliteits-opgave met onder andere fiets en OV als opgave voor het Daily Urban System van NSPD. De wens van een railverbinding voor personen Terneuzen-Gent is echter pas reëel op lange termijn. In aanloop daartoe is het zinnig om een HOV (bus) verbinding te realiseren over MZR. Integrale uitwerking is nodig om MZR optimaal als multimodale route in te zetten met OV + HUBS.

Zorgwoestijnen (met name in Zeeuws Vlaanderen en Schouwen-Duiveland) los je niet op met een snellere MZR. HOV via de MZR is wel een belangrijke manier

om meer nabijheid van (zorg)voorzieningen voor iedereen te creëren. Mogelijk zijn er wel indirecte kansen op vestiging van zorgmedewerkers en artsen bij een verbetering van Zeeuwse bereikbaarheid (imago).

Evacuatie

De verbindingen naar buiten zijn kwetsbaar. Bij calamiteiten in de zware industriegebieden, op de weg of bij de kunstwerken zijn bijvoorbeeld twee evacuatie routes in elke windrichting wenselijk.

De Zeelandbrug

Deze brug is een cruciale schakel in de MZR en verbindt Schouwen-Duiveland met Midden-Zeeland. De 5 km lange brug uit 1965 (Rijksmonument) nadert einde technische levensduur (2035). Voor de Zeelandbrug is het met name zwaar (vracht)verkeer wat zorgt voor schade aan wegen en pijlers. Wat is er nodig om huidige brug qua levensduur te verlengen en het beton en de wapening van het kunstwerk langer in stand te houden? Het kan bijvoorbeeld ook gaan om gewichtsbepalingen en controles of een geheel verbod op vrachtverkeer.

Los van de constructie is de brug zelf smal. Het technische vraagstuk óf en hoe de Zeelandbrug kan worden vervangen is gekoppeld aan een mobiliteitsvraagstuk (MZR), een sociaaleconomisch vraagstuk (positie en ontwikkelkansen Zeeland) en het lange termijn deltavraagstuk (zeespiegelstijging, waterveiligheid, deltanatuur Oosterscheldesysteem).

De mobiliteitsrelatie Goes-Zierikzee is voor woon-werkverkeer relatief beperkt, maar voor de inwoners van Zeeland van groot belang (OV verbinding eilanden, voorzieningen). Bij het eventueel verdwijnen van de Zeelandbrug op de huidige locatie vervalt de directe verbinding tussen Goes en Zierikzee.

De toekomst van de Zeelandbrug en de (on)mogelijkheden van toekomstige noord-zuidverbindingen kunnen niet los worden gezien van grote Rijksopgaven m.b.t. klimaatverandering en zeespiegelstijging en de noodzakelijke aanpassingen aan diverse bruggen, waterkeringen en dijken. De deltawerken zijn destijds ontworpen voor 40 cm zeespiegelstijging. De onzekerheden over klimaatverandering op lange termijn zijn groot. Bij een zeespiegelstijging van meer dan 2 meter zijn er grote consequenties voor Nederland. De onderhouds- en vervangingsopgave van de Zeelandbrug voor een toekomst van 100-150 jaar moet in samenhang met de andere kunstwerken zoals de Oosterscheldekering worden beschouwd, als onderdeel van het Deltaprogramma.

Klimaatverandering

Klimaatverandering is een toenemende zorg: droogte en zeespiegelstijging met meekomende verzilting dwingt uiteindelijk tot veranderingen van landelijk gebied en de landbouw. Wat is het aandeel landbouwverkeer op de MZR in de toekomst, en welke investeringen zijn daarvoor passend? Ook dwingt de lange termijn

zeespiegelstijging tot nadenken over samenhang in het beheer, onderhoud en eventuele vervanging van de grote kunstwerken – en de financiële planning ervan die nu al zou moeten beginnen. De investeringen voor het eventueel opwaarderen van het noordelijk deel en het vervangen van de Zeelandbrug bedragen vele honderden miljoenen, zo niet meer. De economie van Zeeland en het inwonertal is van alle provincies het kleinste in Nederland. De kosten van een grootschalige opwaardering van de weg (bijvoorbeeld rijrichtingscheiding, ongelijkvloerse kruispunten, het gehele tracé 100 km/u) bedragen al gauw honderden miljoenen; de kosten en baten staan niet tot elkaar in verhouding. Wat is een trefzekere investering, ook in combinatie met de vervanging van de kunstwerken, en passend bij Zeeland?

Deltaweg

Knelpunten:

- > Doorstroming autoverkeer door hoge intensiteit / lage capaciteit
- > Verkeersveiligheid kruispunten en inrichting niet passend bij regionale stroomweg
- > Verkeersveiligheid parallelwegen door menging landbouwverkeer en fietsers en krappe inrichting

In de planstudie Deltaweg is gesteld dat een gelijkvloerse oplossing niet toekomstbestendig is vanwege de verwachte verkeersgroei en omdat bij stroomwegen kruisingen idealiter ongelijkvloers zijn,

De Zeelandbrug krijgt een grote beheeropgave
(Bron: Provincie Zeeland)



wat hier niet het geval is. Het ongelijkvloers maken van beide kruispunten inclusief eventuele verbreding trekt echter ook verkeer aan en draagt dan juist bij aan de verkeersgroei die anders minder groot is. De Zeelandbrug zal daardoor met meer verkeer te maken krijgen, wat ongewenst is.

Op basis van de kernwaarden in de Omgevingsvisie lijkt het niet evident om het noordelijk deel van de MZR (N256 en N59) te versnellen en te verbreden. Dit past niet goed bij de rust (Zeeuwse waarde) en niet bij het huidige gebruik. Aan de andere kant is vertraging van de route ook niet wenselijk vanwege de bereikbaarheid van Schouwen-Duiveland, dat van de MZR afhankelijk is om bij bovenregionale voorzieningen te komen die bijvoorbeeld in Goes gelegen zijn.

Op korte termijn zijn er wensen om knelpunten van de Deltaweg aan te pakken. Een eventuele grootschalige verbreding van de Deltaweg om de doorstroming te verbeteren moet gekoppeld worden aan een perspectief voor de Zeelandbrug.

Bij de Deltaweg is sprake van verkeersveiligheidsrisico's bij de gelijkvloerse kruispunten en op parallelwegen waar landbouwverkeer en fietsers rijden. Maatregelen die deze knelpunten kunnen aanpakken en geen of slechts beperkte verkeersaantrekkende werking hebben en op de lange termijn een verdere aanpak van de Deltaweg niet onmogelijk maken zijn *no-regret*.

Daarmee is aanpassing van het kruispunt Goes naar een ongelijkvloerse kruising een goede oplossing die lokaal de verkeersveiligheid verbetert, en tevens de capaciteit vergroot en de doorstroming verbetert. Dit kan enige verkeersaantrekkende werking hebben, maar deze maatregel kan zonder verbreding van de N256 worden uitgevoerd.

Het kruispunt Langeweg heeft ruimte om gelijkvloers uit te breiden met extra opstelstroken bij de verkeerslichten. Dit kruispunt is minder druk en minder groot dan kruispunt Goes en heeft nog restcapaciteit om enige verkeersgroei op te vangen.

Vanwege verkeersveiligheid en de grootste doorstromingsproblemen is aan te bevelen kruispunt Goes aan te pakken en maatregelen te treffen om fietsers en landbouwverkeer veilig af te wikkelen. Verdere versnelling en opwaardering van de route zijn mogelijk niet toekomstbestendig zolang er geen zicht is op een oplossing voor de Zeelandbrug. Versnelling en opwaardering kunnen de druk op de Zeelandbrug verder vergroten wat gezien de krappe inrichting en verkeersveiligheid niet wenselijk is.

Kruising Deltaweg en 's-Heer Hendrikskinderdijk. De Deltaweg heeft te kampen met een aantal knelpunten. (Bron: Provincie Zeeland)



4. Wat zeggen stakeholders?

Tijdens het onderzoek zijn stakeholders in drie inhoudelijke interactieve bijeenkomsten betrokken bij het werk van Atelier MZR. De groep stakeholders is divers. Het gaat om overheden zoals de Ministeries van I&W, BZK, Rijkswaterstaat Zee & Delta, de Oost-Vlaamse overheid (en Gent, Antwerpen), 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 Fietsersbond, VNO NCW, North Sea Port, Westerscheldetunnel NV, Westerscheldeferry NV, Stichting Zeeuws Landschap, Natuurmonumenten, Zeeuwse Milieufederatie, ANWB, Connexion, TNL, Koninklijke Binnenvaart Nederland en Schuttevaer en de Veiligheidsregio.

De stakeholders hebben met elkaar kansen benoemd, opgaven aangescherpt en elkaars belangen leren kennen. De integrale benadering van het onderzoek wordt gewaardeerd en past bij Zeeuwse waarden. Een signaal dat ze meegeven aan de Provincie is: 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).

De stakeholders geven aan dat de opgaven voor MZR vooral liggen in het noordelijke deel inclusief de Zeelandbrug en in het zuiden waar het gaat om de aansluiting op Vlaanderen. Gesproken is over het NSPD en de succesvolle grensoverschrijdende werkwijze. Meer vervoer over water of spoor in dit gebied, in plaats van over de weg, kan bijdragen aan het beperken van verkeersdruk. De Vlaamse stakeholders geven aan dat meer goederenvervoer over de MZR vanuit Rotterdam via Gent naar het zuiden zeer ongewenst is.

Inzet op een sterke verbetering van de doorstroming op MZR wordt als kans voor economische ontwikkeling en versterking van de concurrentiepositie benoemd. Tegelijkertijd is er grote zorg voor Zeeland als doorvoerland met vooral de overlast van veel verkeer. Wanneer je de verbindingen sterker maakt neemt het verkeer toe, wat een ongewenste ontwikkeling zou zijn.

Vergroting van de doorstroom wordt genoemd als “oude auto” denken. Vergroten van de doorstroom over de hele route past niet bij het huidige ‘hoefijzer-concept’ van (vracht)verkeer ten oosten van de zuidwestelijke delta en het beleid van Vlaanderen. Er is zorg over de route als sluiproute via Zelzate en Gent bij opwaardering in snelheid. Wat zijn de stromen en wat gaat hier echt in veranderen door bijvoorbeeld tolvrij of een Corridor?

De aandacht voor brede welvaart in plaats van een puur economische benadering van mobiliteit krijgt steun. De grens aan groei en daarmee de waardering voor de huidige kwaliteiten vraagt om een andere benadering van mobiliteit, minder gericht op bereikbaarheid meer gericht op nabijheid en voor iedereen. De rol van OV en fiets kan meer centraal worden gezet in de opgave, dat ontbreekt nu nog.

Uitgaan van brede welvaart, het centraal zetten van de inwoners, de voorzieningen die ze nodig hebben past echt bij Zeeuwse waarden en opgaven zoals bijvoorbeeld vervoersarmoede bij ouderen of het probleem van zorgwoestijnen. Een stevige visie op de aanpak van verschromelende voorzieningen in het noordelijk deel is nodig. De MZR kan een rol spelen in de aanpak van deze opgaven. Het is slim om andere beleidsagenda's te koppelen. Daar zit ook geld zoals in transitiefondsen landbouw en klimaat of voor hub- en knooppuntenontwikkeling.

5. Bouwstenen als agenda van de Toekomstvisie

Op basis van het onderzoek en de stakeholdersanalyse (sondering draagvlak voor visie) identificeren we een aantal Bouwstenen (kansrijke onderzoeksopgaven) voor de verdere visievorming omtrent MZR die samen de agenda vormen.



ZEEUWSE KERNKWALITEITEN



MZR en bouwen aan Zeeuwse kernkwaliteiten.

BALANS BEREIKBAARHEID EN NABIJHEID VOORZIENINGEN



MZR en de groei van Goes en de verschraving van het voorzieningenniveau in het noorden van de provincie.

ADAPTIEVE DELTA EN ZEELANDBRUG



MZR en de zeespiegelstijging, de kunstwerken en bescherming van het achterland.

DAILY URBAN SYSTEM NORTH SEA PORT DISTRICT



MZR en de ontwikkeling van het NSPD cluster, ook in relatie tot de tolrije tunnel en het Vlaamse net.

VOORWAARDEN LANDBOUW, WATER EN NATUUR



MZR en landelijk gebied in balans: landbouw, water en natuur.

VEILIGHEID EN EVACUATIE



MZR, Zeeuwse veiligheid en evacuatiemogelijkheden.

ENERGIE



MZR en de uitbreiding van ons duurzame energie netwerk.

RECREATIEVERKEER



MZR en de groei van het recreatieverkeer.





RANDSTAD

Bruinisse

Zierikzee

Zeelandbrug

GOES GROEIT
Goes

Verbinding Randstad
en Brabant

5km 10km 15km

LEGENDA bouwstenenkaart

-  NNN & VEN/IVON (BE)
-  Robuuste natuurverbindingen
-  Intensieve akkerbouw
-  Landbouw transitiegebied
-  Zoet oppervlaktewater
-  Zout oppervlaktewater
-  Dijkbeplanting
-  Zoetwaterleiding (bestaand)
-  Zoetwaterleiding (optie?)
-  Bebouwing
-  Industrie
-  Kans zilte teelt en/of marine cultuur
-  Toeristische trek in de zomer
-  Daily Urban System
-  NSPD
-  Evacuatie
-  Zorgwoestijn
-  Natura 2000
-  MZR
-  Extra afslag (optie?)
-  OV stromen
-  Zomerafslagen (optie?)
-  Infrabundel spoor en A58
-  Spoor Gent - Terneuzen (optie?)
-  Aandacht brede welvaart
-  HOV-Hub
-  Tolvrije Westerscheldetunnel
-  Daily Urban System



ZEEUWSE KERKWLITEITEN

Basis-bouwsteen: Zeeuwse kernkwaliteiten

MZR en bouwen aan Zeeuwse kernkwaliteiten

De Zeeuwse kernkwaliteiten zijn altijd vertrekpunt bij de verdere ontwikkeling van de MZR:

- > Genieten en opladen
- > Waarderen en beschermen van het mooie Zeeuwse landschap
- > We voelen ons verbonden met de historie
- > Wenskwaliiteit: passende werkgelegenheid en ontwikkelmogelijkheden voor iedereen in Zeeland

De kernwaarden worden aangevuld met de Zeeuwse ambities volgens de omgevingsvisie: Uitstekend wonen, werken en leven in Zeeland; Balans in grote wateren en het landelijk gebied (NB Coalitieakkoord); een duurzame en innovatieve economie; klimaatbestendig en CO₂-neutraal Zeeland.

Onderzoeksopgaven

Optimalisatie van de MZR (beter en anders benutten) in 'Zeeuwse stijl' passend bij de kernkwaliteiten.



Bouwsteen: Balans bereikbaarheid en nabijheid van voorzieningen

MZR en Zierikzee, Goes, Terneuzen

Het RLI-rapport Elke regio telt en ook PBL-rapportage mobiliteit en brede welvaart laten zien dat mobiliteit een middel is, geen doel. Het gaat erom dat de inwoners van Zeeland voor hen relevante bestemmingen kunnen bereiken. Dit hangt zowel af van mobiliteitsbeleid als ruimtelijk beleid. Wat is in Zeeland een toekomstgerichte (maatschappelijke) strategie voor nabijheid-bereikbaarheid op de lange termijn, waar wil je en kun je lokaal voorzieningen toevoegen om nabijheid te versterken en waar moet je verbindingen verbeteren om bereikbaarheid van regionale voorzieningen voor iedereen te borgen? Terneuzen, Goes, Zierikzee aan de MZR verschillen op het vlak van economische kansen, bereikbaarheidsprofiel, groei of niet. De verschillen vragen hun eigen strategie voor de bereikbaarheids- en nabijheidsopgave.

De relatie Goes-Zierikzee is gekoppeld aan de MZR door met name de Zeelandbrug (ov-schakel) en keuzes over betere doorstroming richting Zuid-Holland op de noordelijke route.

De mogelijke ontwikkeling van Goes is sterk verbonden met MZR, maar ook met het stationsgebied en de kansen op ontwikkeling naar een beloofbare 15 minutenstad. In dat geval wordt de groei van OV-stad een meer dominante opgave dan de autobereikbaarheid.

Voor Terneuzen en de rest van Zeeuws-Vlaanderen (schakel binnen NSPD - zie eerdere bouwsteen) geldt dat de MZR kansen biedt voor een beter OV-, en fietssysteem door middel van slim te kiezen hubs met verblijfskwaliteit.

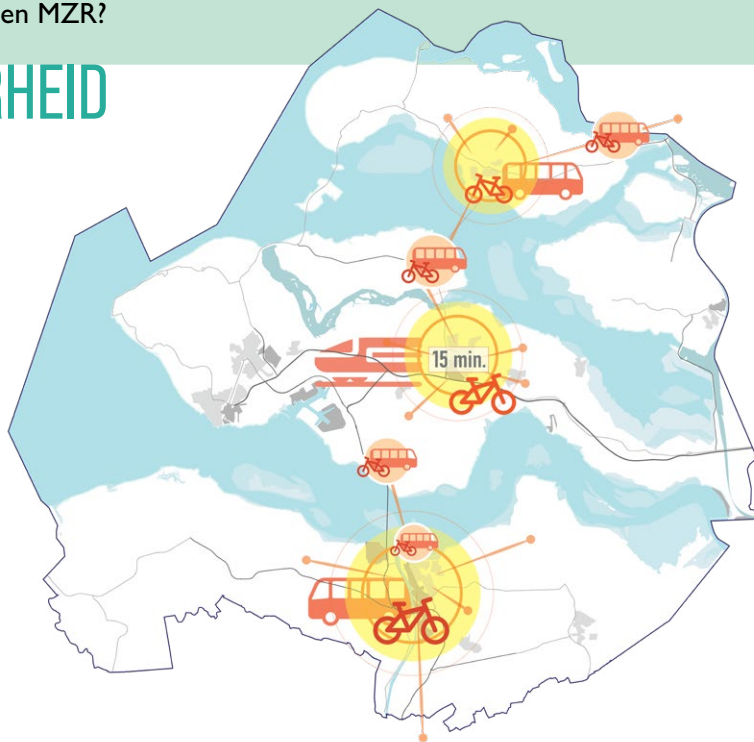
De gehele MZR biedt kansen om voorzieningen bereikbaar en nabij te houden via goed OV en mobiliteitshubs met meerdere functies.

Onderzoekopgaven

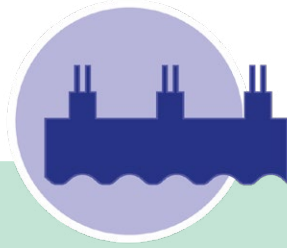
Wat zijn de bereikbaarheids- en nabijheidsbehoeften van inwoners, ondernemers en bezoekers van Zeeland? In hoeverre wordt nu aan deze behoefte voldaan en in welke gebieden of voor welke gebieden is er sprake van een opgave? Welke (integrale) strategieën gericht op ruimtelijk beleid, voorzieningenbeleid, multimodale bereikbaarheid en hubs zijn kansrijk en haalbaar om bereikbaarheids- en nabijheidsopgaven aan te pakken? Het is denkbaar dat voorzieningen meer worden geclusterd langs de route. Of moet juist worden ingezet op investeringen in rijdende voorzieningen of toch het grootschalig ondersteunen en behouden van voorzieningen in de kernen?

Goes heeft troefkaarten om een 15-minutenstad en regionaal voorzieningencentrum te worden rond het stationsgebied. Bij een duurzame mobiliteit hoort namelijk het benutten van OV-knopen voor stedelijke groei en de ontwikkeling van beloofbare knooppunten (voetganger, fiets, OV, duurzaam autoverkeer). Welke aansluiting op de MZR vraagt Goes om voorzieningen ook voor de rest van Zeeland bereikbaar te houden en wat betekent dit voor de deltaweg? Supergoede fiets-, en OV-verbindingen tussen stationsgebied (met auto aan de rand) en MZR?

BALANS BEREIKBAARHEID EN NABIJHEID VOORZIENINGEN



ADAPTIEVE DELTA EN ZEELANDBRUG



Bouwsteen Adaptieve delta en Zeelandbrug

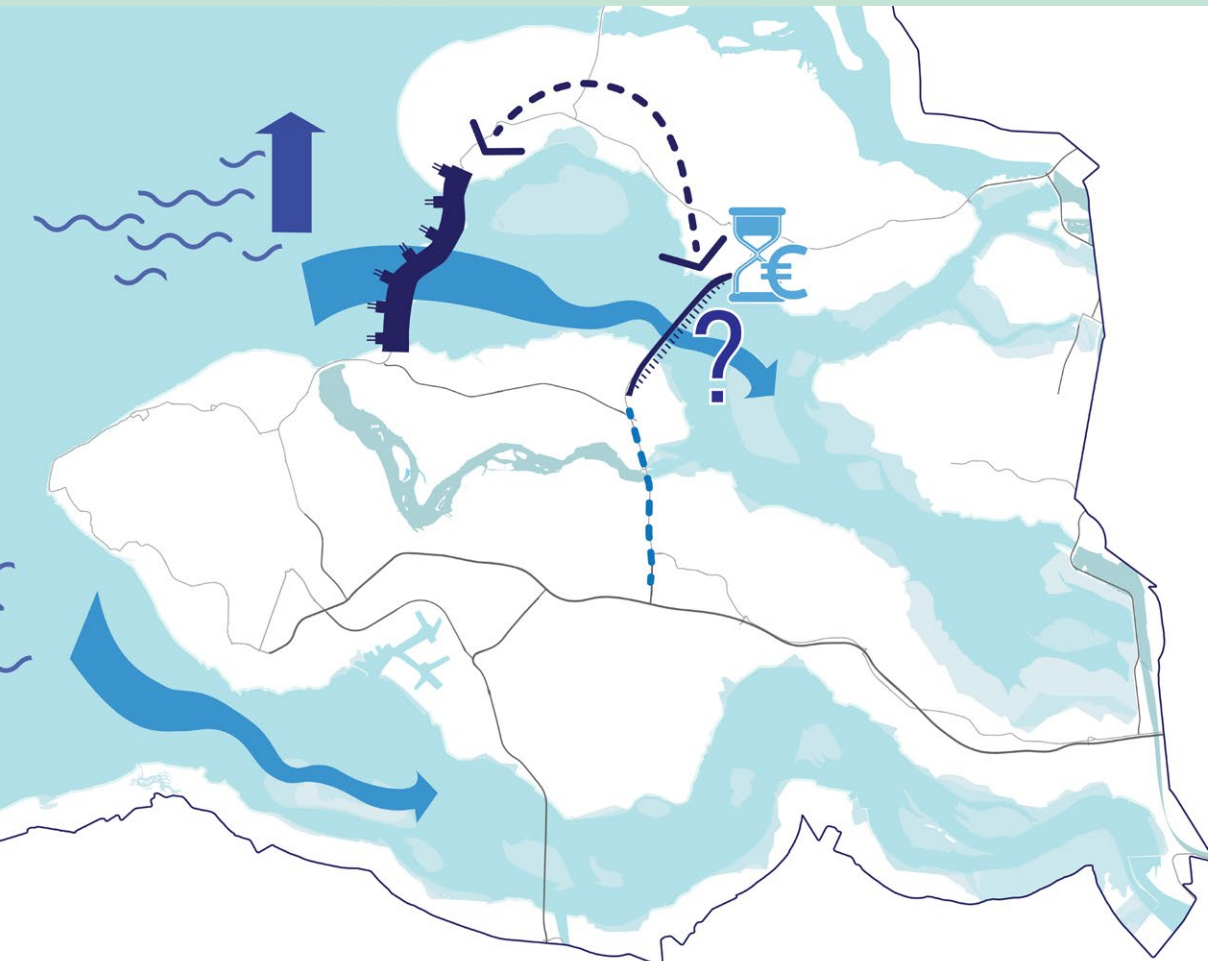
MZR en de zeespiegelstijging, de kunstwerken en bescherming van het achterland

De toekomst van de Zeelandbrug en de (on)mogelijkheden van toekomstige noord-zuidverbindingen in Zeeland kunnen niet los worden gezien van het vraagstuk van de klimaatverandering en zeespiegelstijging en de mogelijk noodzakelijke aanpassingen aan diverse bruggen, waterkeringen en dijken in de delta. De afweging van lange termijn verkeersoplossingen Deltaweg-N59 zijn afhankelijk van de toekomst van de Zeelandbrug en het lange termijn beeld van een klimaatbestendige Zuidwestelijke delta en Delta(werken).

Onderzoekopgaven

Wat is het lange termijn toekomstbeeld van de Zeelandbrug? Hoe kan de Zeelandbrug in de tussentijd optimaal worden beheerd?

Onderzoek hoe de MZR hier circulair en energieneutraal kan worden beheerd en verken de consequenties van een mogelijk ander verkeersbenutting: het beperken van zwaar verkeer, het beperken van autoverkeer, het versterken van de functie als ov-route en fietsverbinding. Wat is voor de beheer/renovatie/vervangingsopgave van de grote kunstwerken in de Zuidwestelijke delta een samenhangende en trefzekere investeringsstrategie (Rijk-Provincie-markt)?



DAILY URBAN SYSTEM NORTH SEA PORT DISTRICT



Bouwsteen Daily urban system North Sea Port District

MZR en de ontwikkeling van het NSPD cluster, ook in relatie tot de tolvrije tunnel en het Vlaamse net

De MZR inclusief de Westerscheldetunnel is de centrale mobiliteits-as van het daily urban system binnen North Sea Port District. Er is nu onvoldoende diversiteit in modaliteiten. Er is geen volledig HOV-netwerk en geen volledig fietsnetwerk. Dit systeem reikt van Gent tot Goes.

Onderzoeksopgaven

Onder welke condities kan de MZR een stimulans zijn voor bedrijvenontwikkeling van het NSPD? Meer scherpte is nodig over hoe groot het daily urban system is en welke doelgroepen zich hierin bewegen voor de juiste keuzes over bijvoorbeeld aantal en locatie van OV-hubs en de aanhaking van het onderliggend verkeersnetwerk (fiets) en het personenvervoer (Goes)-Terneuzen-Gent.

Nader onderzoek is wenselijk naar de consequenties van een tolvrije Westerscheldetunnel en de aansluiting van de MZR op het Vlaamse mobiliteitsnetwerk. Een specifiek onderdeel is de grensovergang van de MZR (Tractaatweg) bij Zelzate. Dit is nu abrupte versmalling met een gelijkvloerse kruising met verkeerslichten. Nader onderzoek samen met de Vlaamse partners is wenselijk met oog op een verkeersveilige en passende verbinding.

Onderzoek tenslotte de mogelijkheid van een extra afslag voor werknemers van het Sloegebied bij het huidige Tolplein. Dit kan wellicht gekoppeld worden aan een ov-hub en een centrale locatie voor vrachtwagen parkeren.





Bouwsteen Voorwaarden landbouw, water en natuur

MZR en Landelijk gebied in balans: landbouw, water en natuur

Klimaatverandering is een toenemende zorg: droogte en zeespiegelstijging met meekomende verzilting dwingt uiteindelijk tot veranderingen van een deel van het landelijk gebied en de landbouw. Daarnaast is er een opgave van natuurherstel. De landbouwgebieden die toekomstperspectief hebben vragen in de toekomst om voldoende zoet water en veilige goede bereikbaarheid.

Onderzoeksopgaven

Nader verkennen hoe toekomstbestendige landbouw kan profiteren van de MZR, bijvoorbeeld door een heldere scheiding van landbouwverkeer en ander (fiets)verkeer. Ook de mogelijkheid van een extra zoetwateraanvoerleiding via de MZR, het vasthouden van zoetwater in het landschap rond de MZR of ontzilting op en om de Zeelandbrug zijn het waard om verder te onderzoeken.

Nader verkennen hoe de inrichting en ligging van de MZR kan bijdragen aan de Zeeuwse natuuropgave, bijvoorbeeld door een natuur inclusief wegprofiel (bermbeheer, ecologische maatregelen). Met name bij de natuuropgave rond de Oosterschelde en Grevelingen.

VOORWAARDEN LANDBOUW, WATER EN NATUUR





VEILIGHEID EN EVACUATIE



Bouwsteen: Veiligheid en evacuatie

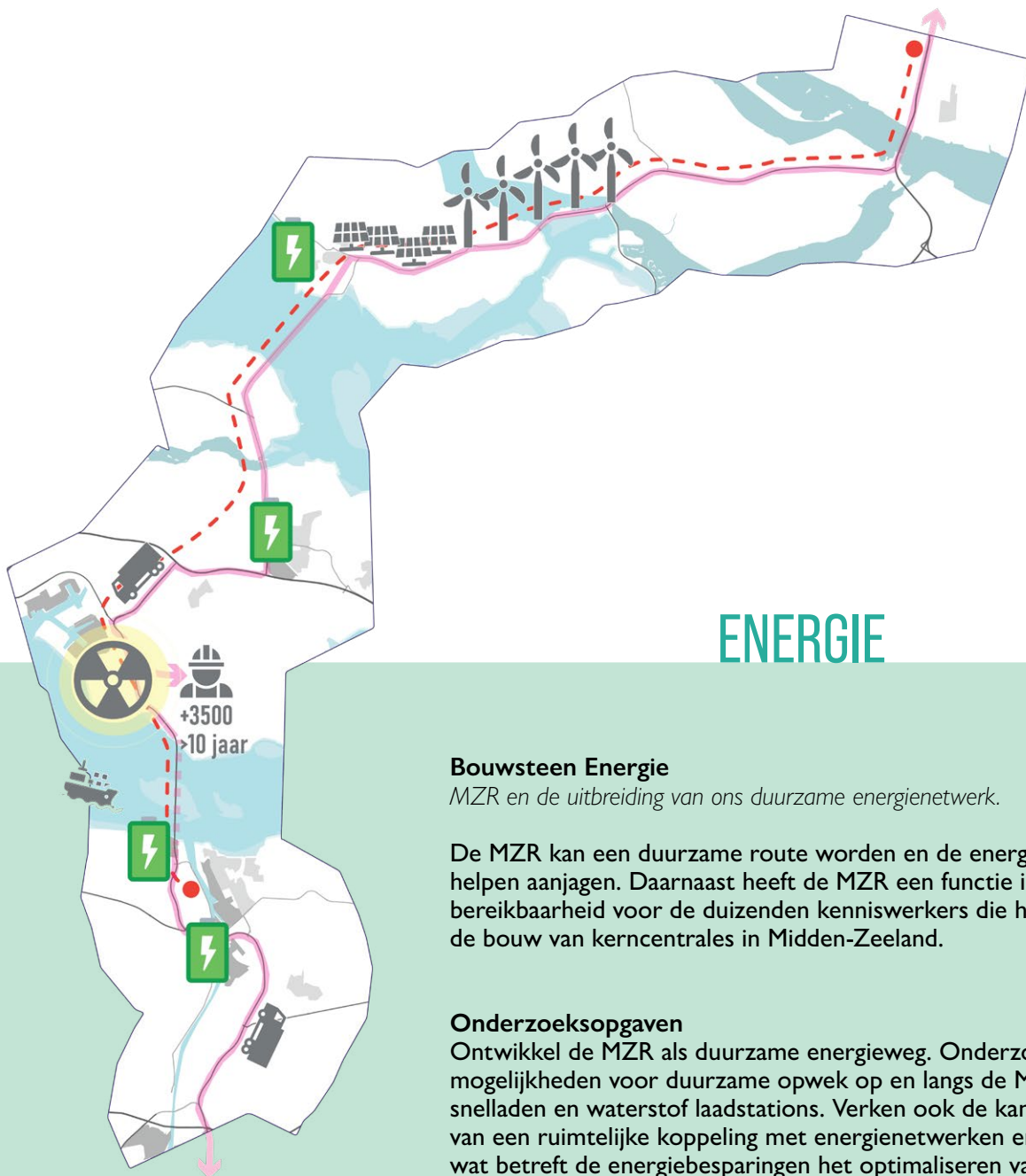
MZR, Zeeuwse veiligheid en evacuatiemogelijkheden

De verbindingen vanuit Zeeland naar buiten zijn kwetsbaar. Een falende brug of tunnel, of een ongeluk kan ervoor zorgen dat het verkeer vast komt te staan en vitale functies niet bereikbaar zijn of alleen kunnen worden bereikt door flink om te reizen. Bij grotere calamiteiten zoals een ramp in de industriegebieden of overstroming zijn meerdere evacuateroutes in elke windrichting gewenst.

De MZR is een belangrijke schakel voor de robuustheid van het Zeeuwse wegennet. De MZR is een van de weinige alternatieve routes en evacuateroutes (naast A58 en Dammenroute) om de Provincie te kunnen verlaten.

Onderzoeksopgave

Welke rol speelt de MZR in de robuustheid van het Zeeuwse mobiliteitsnetwerk? Zijn voorzieningen of economische kerngebieden nog wel bereikbaarheid in geval van een incident (stremming of ongeluk) en kan de Provincie veilig geëvacueerd worden bij grotere calamiteiten? Op welke manier kan een andere inrichting of gebruik van de MZR de robuustheid van het Zeeuwse mobiliteitsnetwerk vergroten? Wat betekent dit voor (op te lossen) bottlenecks zoals Vlaketunnel, knooppunt Markiezaat, de Westerscheldetunnel en Zeelandbrug en diverse kleinere maatregelen ten behoeve van een betrouwbaarder netwerk?



ENERGIE

Bouwsteen Energie

MZR en de uitbreiding van ons duurzame energienetwerk.

De MZR kan een duurzame route worden en de energietransitie helpen aanjagen. Daarnaast heeft de MZR een functie in de bereikbaarheid voor de duizenden kenniswerkers die horen bij de bouw van kerncentrales in Midden-Zeeland.

Onderzoekopgaven

Ontwikkel de MZR als duurzame energieweg. Onderzoek de mogelijkheden voor duurzame opwek op en langs de MZR, snelladen en waterstof laadstations. Verken ook de kansen van een ruimtelijke koppeling met energienetwerken en voor wat betreft de energiebesparingen het optimaliseren van de modal split van vrachtvervoer naar rail, schip en buisleidingen. Welke rol krijgt MZR in bereikbaar werk en huisvesting voor de kenniswerkers.





Bouwsteen Recreatieverkeer

MZR en de groei van het recreatieverkeer

Zeeland is een toeristisch-recreatieve bestemming. Er is in het verkeersaanbod een duidelijk seizoeneffect meetbaar (bron Goudappel). De recreatiedruk en het aantal overnachtingen neemt toe met een meetbare piek in de zomer, vooral aan de kust van Zeeland. Welke betekenis heeft de MZR voor de Zeeuwse vrijetijdseconomie?

Onderzoekopgaven

Nader verkennen hoe het recreatieverkeer beter kan worden geleid door optimaliseren van verkeersmanagement en routegeleiding. Is het mogelijk om vrachtverkeer over de N59 in het zomerseizoen te beperken en recreatiestromen te verleggen van A58 naar MZR? Welke toeristische hubs zijn daarin kansrijk? Kan het verder ontwikkelen en aantrekkelijker maken van recreatiegebieden (watersport, bos en natuur) rond de MZR helpen om de druk op de kust te verlichten?

RECREATIEVERKEER

Geraadpleegde bronnen

5 ondernemers standpunten van Zeeland.
VNO-NCW Brabant Zeeland (2023)

De eerste Agenda Natuurinclusief.
Interprovinciaal Overleg, Staatsbosbeheer, Natuurmonumenten, Landschappen NL en het Ministerie van LNV (2022)

De Nederlandse economie naar sector, regio en bedrijfsgrootte, 2021 -2025.
Panteia in opdracht van Ministerie EZK (2021)

De Zeeuwse Bosvisie: de ontwikkeling van bos en houtige landschapselementen in Zeeland.
BoschSlabbers landschapsarchitecten in opdracht van Provincie Zeeland (2020)

Greft-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)

Met Zeeland, voor Zeeland! Bouwen aan de toekomst. Coalitieakkoord 2023-2027 (2023)

MIEK Overzicht 2022. Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat.
Ministerie van EZK (2022)

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)

Ontwerpend onderzoek programma NOVEX ZuidWest.
BVR adviseurs & BoschSlabbers landschapsarchitecten in opdracht van Ministerie van BZK (2022)

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)

Samen werken aan de Zeeuwse economie Economisch Uitvoeringsprogramma 2022-2027.
Provincie Zeeland (2021)

Snellen, D. et al. Brede welvaart en mobiliteit.
PBL (2021)

Strategische Agenda Economic Board Zeeland.
Berenschot Groep B.V. in opdracht van Provincie Zeeland (2021)

Toekomstagenda Goederenvervoer Corridor Zuid 2030.
Ministerie van IenW (conceptversie 2023)

Uitvoeringsagenda Klimaatbestendige Netwerken.
Ministerie van IenW (2021)

Van Belzen, J.; Rienstra, G.U. & Bouma, T.J.
Dubbele dijken als robuuste waterkerende landschappen voor een welvarende Zuidwestelijke Delta.
NIOZ Royal Netherlands Institute for Sea Research (2021)

Verkeersveiligheidsonderzoek A58. Knelpuntenonderzoek en maatregelen.
Arcadis in opdracht van Rijkswaterstaat Zee & Delta (2021)

Visie N57, N59 en N61 tot 2040.
Arcadis in opdracht van Rijkswaterstaat Zee & Delta (2021)

Visie Ruimtelijke Kwaliteit Zee en Delta. Visie op de ruimtelijke kwaliteit van het hoofdwegennetwerk binnen Rijkswaterstaat Zee en Delta.
Buro Ruimte&Groen in opdracht van Ministerie I&W (2022)

Bijlagen

Werkboek atelier omgevingsagenda Zuidwest.
BVR adviseurs in opdracht van het Ministerie BZK en Provincie Zeeland (2020)

W.R. Debucquoy et al. FRAMES pilot A58 en rijkswegen in Zeeland. Eindrapport.
Rijkswaterstaat Zee en Delta (2019)

Zeelandbrug: Eindpresentatie Visieontwikkeling Drijvende Oeververbinding.
Blue21 in opdracht van Provincie Zeeland (2023)

Zeeland in stroomversnelling. Actieprogramma voor duurzame economische groei, regionale inbedding en bestuurlijke daadkracht.
Commissie Structuurversterking en werkgelegenheid Zeeland in opdracht van Provincie Zeeland en Ministerie van EZK (2016)

Zeeuwse Kustvisie.
Provincie Zeeland, Noordzeekustgemeenten, de Zeeuwse Milieufederatie, Het Zeeuws Landschap, Staatsbosbeheer, Natuurmonumenten, Toeristisch Ondernemend Zeeland ZLTO, Rijkswaterstaat en Waterschap Scheldestromen (2017)

Zeeuwse Omgevingsvisie. Deel A en B.
Provincie Zeeland (2021)

Werkboek Agenda Toekomstvisie MZR

Het ruwe werkmateriaal.

A stylized map of the province of Zeeland, Netherlands, composed of various colored regions (yellow, green, blue, orange, purple, pink, and light blue). A thick, multi-colored line (red, purple, yellow, pink, blue, green) winds through the map, representing a route. The background is white.

Colofon

Agenda Toekomstvisie MZR

Dit document is gemaakt door BVR adviseurs en
Goudappel in opdracht van Provincie Zeeland
oktober 2023
zaaknummer 223544

Kernteam Toekomstvisie Midden-Zeeland Route

Meer informatie:

, Provincie Zeeland, www.zeeland.nl