

MZR Samenvatting

Toekomstvisie Midden Zeeland Route

05-09-2023

De opgaven voor Zeeland en de Midden Zeeland Route

Opgave MZR

Het Zeeuwse wegennet bestaat uit de volgende hoofdverbindingen: 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 en de relatie met omliggende gebieden.

Belangrijke schakels in de MZR zijn de Westerscheldetunnel die tolvrij wordt 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, het toenemende belang van de MZR en de aanstaande eigendomswissel vormen een natuurlijk moment om als Rijk en provincie vandaag de balans op te maken en een visie te ontwikkelen.

Deze veranderingen, vervangingsopgaven en raakvlakken met mogelijk andere toekomstige opgaven binnen

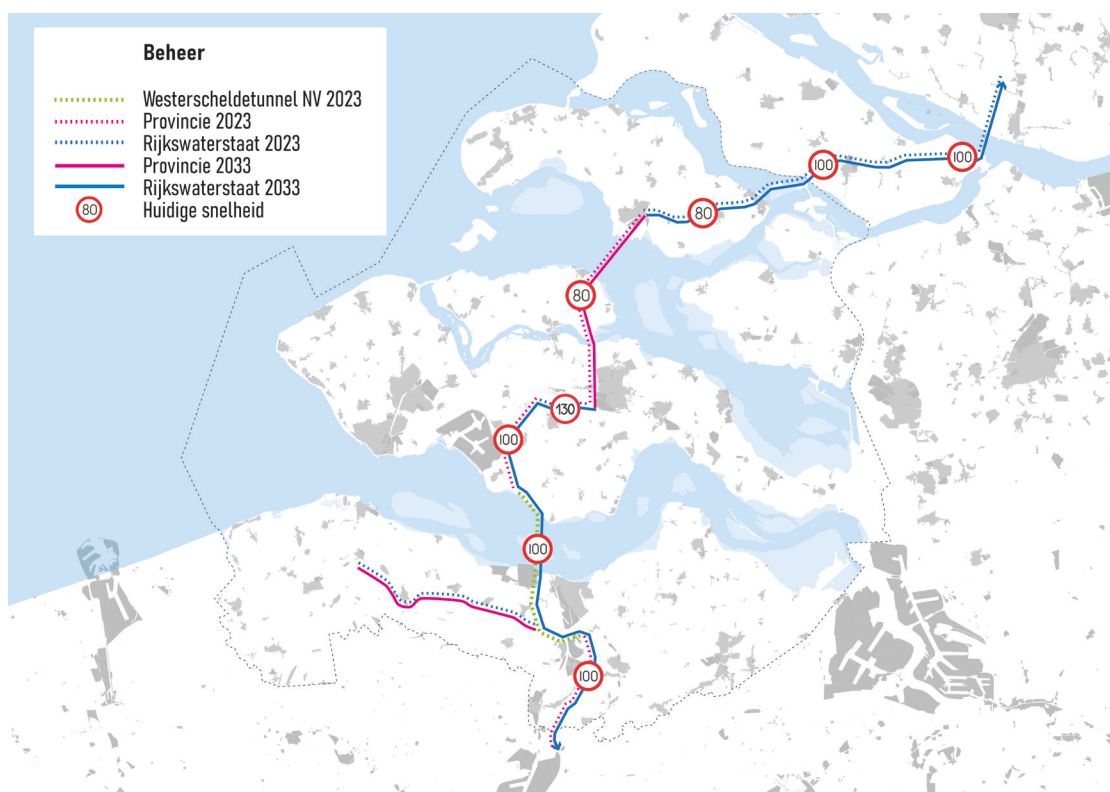
Zeeland vragen om nader onderzoek als opmaat naar een beleidsmatig integrale toekomstvisie 2050 voor de MZR. Deze toekomstvisie moet gedragen worden door de Provincie, het Rijk en de betrokken stakeholders.

Deze samenvatting schetst de hoofdlijn van het onderzoek met de resultaten tot nu toe als tussenstap naar een Agenda voor de MZR als propositie voor het BO-MIRT 2023.

Hoofdlijn onderzoek

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.

De bureaus BVR en Goudappel hebben tussen mei en augustus 2023 in het Atelier MZR een brede inventarisatie en analyse uitgevoerd en drie onderscheidende scenario's gemaakt voor de MZR. Er zijn hiervoor binnen dit Atelier MZR drie stakeholderbijeenkomsten gehouden (waarvan één online). Met de partners van het Rijk is een aparte werkbijeenkomst geweest. In de stakeholdergroep zijn



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

ook Vlaamse partners vertegenwoordigd. Met hen wordt nog gesproken in een aparte bijeenkomst. De resultaten van dit deel van het onderzoek worden vertaald in een 'Agenda voor de MZR' (deadline eind oktober 2023).

MZR positionering binnen kernkwaliteiten en de brede opgaven 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

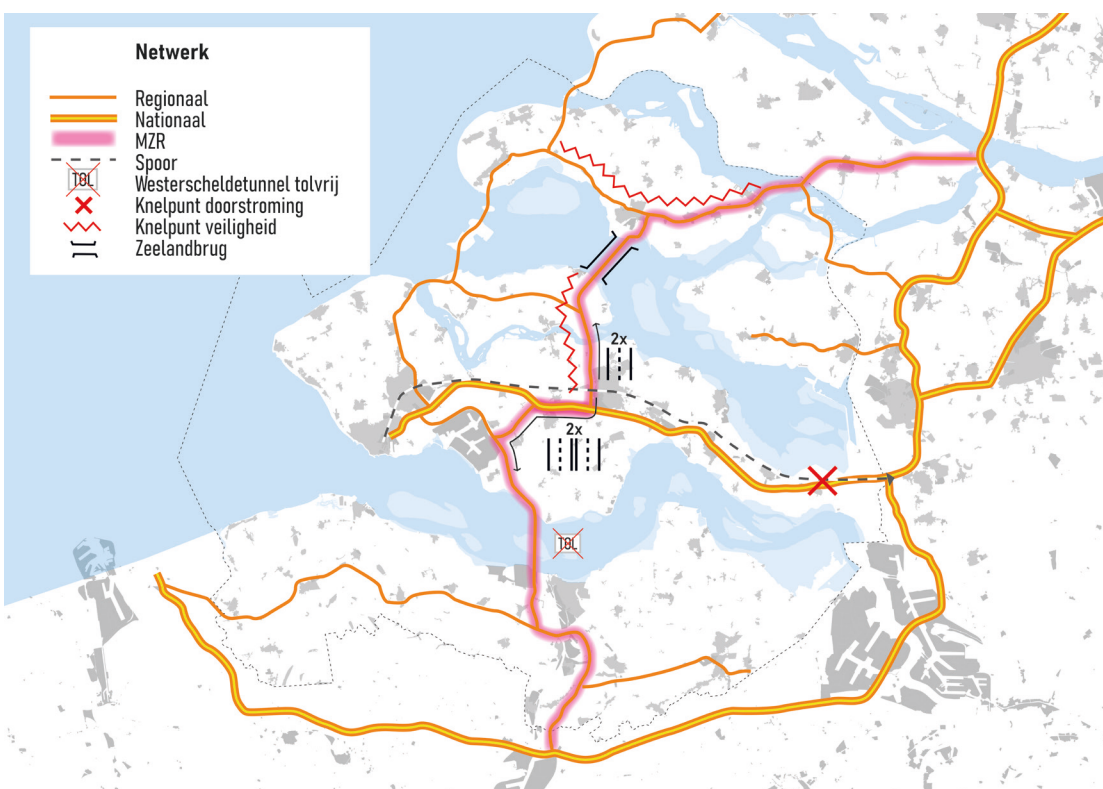
Het zijn waarden die niet direct vragen om een schielsprong in bereikbaarheid maar eerder een verandering van bereikbaarheid naarnabijheid, of anderszins bereikbaar'. De toekomstige positie en inrichting van de MZR zal moeten aansluiten bij deze waarden.

Grote opgaven en de MZR

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. Dit wordt verderop toegelicht onder het kopje Bouwstenen.

De grote opgaven:

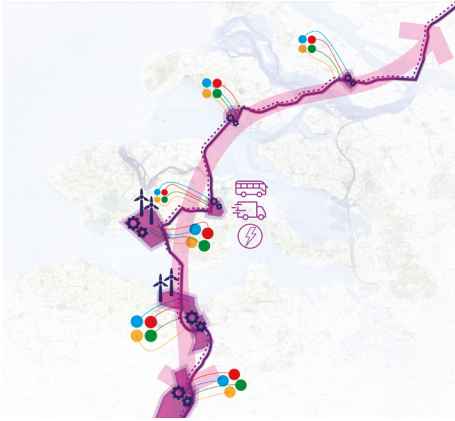
- > **Economische ontwikkeling:** MZR en de ontwikkeling van het North Sea Port District (NSPD) cluster, ook in relatie tot de tolvrije Westerscheldetunnel
- > **Energietransitie:** MZR en de uitbreiding van ons duurzame energie netwerk
- > **Vrije tijdseconomie:** MZR en de groei van seizoensgebonden 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 vershraling 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.



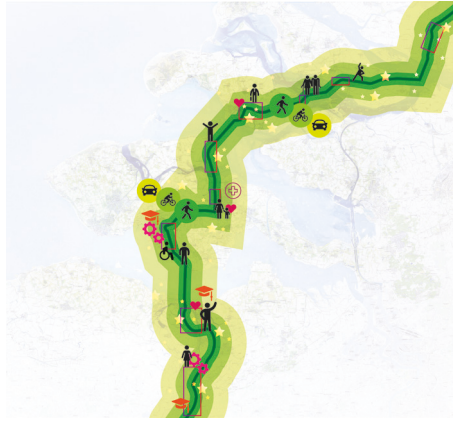
Het wegennetwerk van Zeeland.

Conclusies uit het scenario-onderzoek

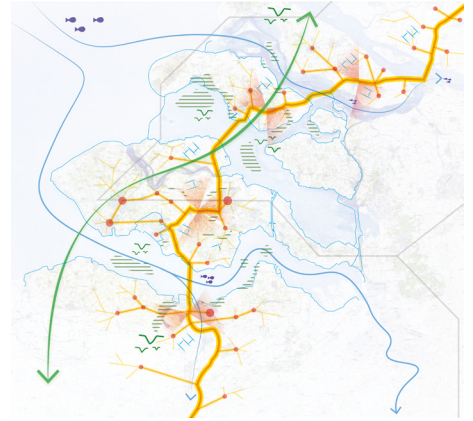
Karakterschets van de 3 scenario's:



Corridor



Levensader



Schakelschatkist

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

- > Scenario Corridor: Stel dat de MZR omgebouwd wordt tot supersnelle corridor (100 km/u), wat betekent dat als route in concurrentie met de bestaandesnelwegen, welk programma economie trekt dit aan en is dit wel te combineren met de Zeeuwse kwaliteiten?
- > Scenario Levensader: Stel dat je de route veel meer ziet als een middel voor nabijheid in plaats van bereikbaarheid. Kan het trager, meer afslagen, is meer fijnmazigheid mogelijk en misschien zelfs het opheffen van delen van de route? Een route die past bij het landschap en de kleine kernen.
- > Scenario Schakelschatkist: 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.

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. De komende 10 jaar vinden op het noordelijk deel van de MZR (Deltaweg, Zeelandbrug, N59) naar verwachting 500+ verkeersongevallen plaats met ca 100+ ziekenhuisgewonden en 10+ dodelijke slachtoffers. Veiligheidsrisico's nemen toe

door meer verkeer over de MZR (oa toenemend toerisme) en meer zwaar vrachtverkeer als gevolg van verdrijvingseffecten door invoering van de vrachtwagenheffing op het 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 prov. 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 hoofdwegennet (A58, A4). Dit zorgt voor olopemde vertragingen op het hoofdwegennet 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 in 2025. (bron: Onderzoek Goudappel verkeerseffecten tolvrije Westerscheldetunnel).



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

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.

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. Een paar belangrijke lessen die volgen uit de beoordeling en bespreking van de scenario's:

- > Het ontwikkelen van een corridor vergroot de doorstroming, maar past niet goed bij de Zeeuwse waarden. 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.
- > Er zijn keuzes nodig die nader onderzoek verdienen. 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 de noordelijke en zuidelijke tracé. MZR heeft geen nationale betekenis 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 Duivendland 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 liggingen huidige inrichting niet meteen een rol gaan spelen in het nationale wegennet.
- > De factor tijd in relatie tot omvang van de 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.

Reacties van de stakeholders

In het project zijn stakeholders in drie interactieve bijeenkomsten inhoudelijk actief betrokken bij het werk van Atelier MZR. De groep stakeholders is divers. Het gaat om overheden zoals de Ministeries van I&W, LNV, BZK en EKZ, Rijkswaterstaat Zee & Delta, de Oost-Vlaamse overheid (en Gent, Antwerpen), waterschap Scheldestromen, provincies Zuid-Holland en Noord-Brabant, Zeeuwse, Zuid-Hollandse en Vlaamse gemeenten, Provincie Zeeland, VNO NCW, North Sea Port, Westerscheldetunnel NV, Westerscheldefferry NV, Stichting Zeeuws Landschap, Natuurmonumenten, Zeeuwse Milieufederatie, ANWB, Connexion, TNL, Koninklijke Binnenvaart Nederland en Schuttevaer, Veiligheidsregio.

Ze hebben in de bijeenkomsten kansen benoemd, opgavenaangescherpt en elkaars belangen leren kennen. De integrale benadering wordt gewaardeerd en past ook bij Zeeuwse waarden. Durf straks duidelijke keuzes te maken en relateer aan de omgeving (de inwoners, bedrijven en het landschap).

De stakeholders geven eensgezind 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 werkpraktijk. Meer vervoer over water of spoor in dit gebied in plaats van over de weg, kan bijdragen aan het beperken van verkeersdruk. Aansluiting op mobiliteitsbeleid van België is belangrijk.

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, wil je dat wel?

Vergroting van de doorstroom wordt dan ook wel 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, volgens de partners uit 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 denken past echt bij Zeeuwse waarden en opgaven zoals bijvoorbeeld vervoersarmoede bij ouderen of het probleem van zorgwoestijnen. Een stevige visie op de aanpak van verschralende 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 OV-knopontwikkeling.

De beheer, renovatie en vernieuwingsopgave van de Zeelandbrug vraagt een zeer grote investering. Dit is een financiële opgave voor de provincie Zeeland die nu al met verder oplopende onderhoudskosten te maken krijgt, wat een zware stempel drukt op de begroting. Het dringt geleidelijk door dat dit vraagstuk onlosmakelijk gekoppeld is aan de opgave voor de andere deltawerken in het kader van klimaatverandering. Wanneer liggen de momenten om beslissingen te maken en wat zijn de problemen wanneer je niks doet? Wat heeft prioriteit? Hoe lang kan de Zeelandbrug werkelijk nog mee? De stakeholders pleiten voor meer inzicht hierover en een tijdlijn. Grote zorg wordt geuit over het idee van een verdwijnende Zeelandbrug wat voor een ongewenste tweedeling zal zorgen. Aansluiting op mobiliteitsbeleid van België is belangrijk.

Bouwstenen voor de visie: de functie die de MZR kan spelen

Op basis van het onderzoek en de stakeholdersanalyse (sondering draagvlak voor visie) identificeren we op dit moment een aantal Bouwstenen voor de verdere visievorming over MZR.



Basis-bouwsteen: Zeeuwse kernkwaliteiten

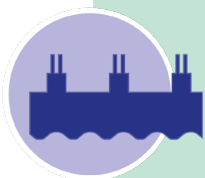
MZR en bouwen aan Zeeuwse kernkwaliteiten

De Zeeuwse kernkwaliteiten zijn altijd vertrekpunt, op zulke waarden wil je niet inboeten.

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

Groei-denken en schaalvergroting, grootschalige ontwikkelingen, logistieke dozen of barrièrewerking passen hier niet bij. Omdat de MZR dwars door het Zeeuwse landschap gaat is vanuit de kernkwaliteiten extra zorg nodig voor de inpassing. Het ontwerp zal moeten reageren op rust en ruimte, de dijken en wateren en historische structuren.

De vierde kernkwaliteit gaat over nabijheid en gelijkheid. MZR kan hier zeker een bijdrage leveren aan oplossingen van het achterliggende vraagstuk. Maar meer doorstroming is niet de passende oplossingsrichting. Het gaat om 'anders benutten'.



Bouwsteen Adaptieve delta en Zeelandbrug

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

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 (HOV)verbinding tussen de eilanden. Momenteel kent de Zeelandbrug een krappe inrichting die niet voldoet aan de huidige ontwerpstandaarden. Voor de veiligheid, robuustheid en de fiets aantrekkelijkheid zou een verbreding/vervanging van de Zeelandbrug wenselijk zijn.

De toekomst van de Zeelandbrug en de (on)mogelijkheden van toekomstige noord-zuidverbindingen kunnen niet los worden gezien van het vraagstuk van de klimaatverandering en zeespiegelstijging en de mogelijk noodzakelijke aanpassingen aan diverse bruggen, waterkeringen en dijken. Wat is de bandbreedte tussen levensduurverlening en complete vernieuwing. Voor de MZR is het beperken van de as-last (vracht) over de brug een mogelijkheid, maar ook het maken van een nieuw natuurinclusief kunstwerk in de Oosterschelde. Vraag is welke omvang van investering past bij de economie en positie van Zeeland, de benodigde klimaatadaptatie, het energiedossier en de woon-werkrelaties/mobiliteit tussen noord en zuid.



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 NSPD kent in de driehoek Vlissingen-Terneuzen-Gent geen grote wegcapaciteitsopgave. Voor de ontwikkeling van het NSPD is de kwaliteit van het onderliggende netwerk voor een goed functionerend daily urban system wel van belang. Er is nu onvoldoende diversiteit in modaliteiten. Er is geen volledig HOV netwerk en geen volledig fietsnetwerk. De reikwijdte van dit systeem gaat van Gent tot Goes.

De MZR kan hier in de toekomst (vooruitlopend op personenvervoer via rail) ruimte geven aan HOV, mogelijk ook door ander gebruik van de tunnel en de voeding van OV-hubs.

De aanhaking van de MZR op het Vlaamse wegennet is een onderzoeksopgave. Voor een havengebied zijn 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 ook een deel van A58 bij Goes krijgt met meer vertragingen te maken. De MZR speelt een rol in de verdeling van het vrachtverkeer als gevolg van het tolvrij worden van de Westerscheldetunnel. Tegelijk speelt de landelijke invoering van een vrachtwagenheffing. Het tolvrij maken van de tunnel zorgt ervoor dat er meer verkeer gaat rijden tussen de gemeenten ten zuiden en ten noorden van de Westerschelde. Daarnaast zien we een duidelijke verschuiving van de relatie Gent-Antwerpen-Bergen op Zoom naar de Westerscheldetunnel via de A58 en de N256 richting Rotterdam. De vraag is wat een eventuele versnelling op het noordelijk deel betekent voor het gebruik van het Zeeuwse en het Vlaamse netwerk. 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 hoofdwegennet).



Bouwsteen Energie en weg

MZR en de uitbreiding van ons duurzame energie netwerk

Bij de bouw van kerncentrales in het Sloegebied zullen circa 3.000 extra kenniswerkers naar verwachting tijdelijk (circa 10 jaar) aanwezig zijn in Zeeland met een effect op het mobiliteitssysteem.

De MZR heeft een functie in de bereikbaarheid voor deze kenniswerkers in Midden-Zeeland en het bereikbaar maken van vestigingsmogelijkheden in Terneuzen en Goes.

De MZR biedt mogelijkheden voor een duurzame weg, denk aan faciliteren elektrisch vervoer, waterstof, energie-positieve weg (opwek) en mogelijk deels als een infrastructuur voor energie-netwerken.



Bouwsteen: Balans bereikbaarheid en nabijheid van voorzieningen

MZR en de groei van Goes

De steden 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 bereikbaarheidsopgave. Goes groeit. 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 (wordt het een deltaweg of een stadsstraat?).

MZR en de verschraving van het voorzieningenniveau in het noorden van de provincie

De relatie Goes-Zierikzee is gekoppeld aan de MZR door met name de Zeelandbrug en keuzes over betere doorstroming richting Zuid-Holland op de noordelijke route. De kosten voor opwaardering van de weginfrastructuur van een 80 km-profiel naar 100 km-profiel lijken niet in verhouding te staan tot de opbrengsten.

Voor Terneuzen (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.

Zeeland kent zogenaamde zorgwoestijnen, gebieden waar spoedeisende ziekenhuiszorg volgens wettelijke richtlijnen onvoldoende bereikbaar is. We leren dat zorgwoestijnen (met name in Zeeuws Vlaanderen en Schouwen Duiveland) niet snel worden opgelost met een snellere MZR. Het ontwikkelen van HOV kan wél bijdragen aan de nabijheid van (basis)voorzieningen inclusief niet spoedeisende (zorg)voorzieningen.



Bouwsteen: Veiligheid en evacuatie

MZR, Zeeuwse veiligheid en evacuatiemogelijkheden

De verbindingen naar buiten zijn kwetsbaar. Bij een mogelijke calamiteit in de industriegebieden of op de weg (A58) of in/op de kunstwerken (tunnel, brug) 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 evacuateroutes (naast A58 en dammenroute) om de provincie te verlaten in geval van een grote calamiteit. Dit hangt samen met (op te lossen) bottlenecks zoals Vlaketunnel, Westerscheldetunnel en Zeelandbrug en diverse kleinere maatregelen ten behoeve van de doorstroming.



Bouwsteen Voorwaarden landbouw, water en natuur

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

De landbouwgebieden met toekomstperspectief vragen in de toekomst om voldoende zoet water en veilige goede bereikbaarheid. Klimaatverandering is een toenemende zorg: droogte en zeespiegelstijging met meekomende verzilting dwingt uiteindelijk tot veranderingen van een deel van landelijk gebied en de landbouw. Er is daarbij een wettelijke plicht voor de bescherming van de natuur plus de uitbreiding met 65 km² voor Natura 2000 gebieden die reeds afgesproken is (Quick scan WUR/SOVON in het kader van het NPLG, sept 2022). Natuur is gebaat bij bescherming tegen de mens en daarmee dus een beperkte bereikbaarheid.

De MZR kan bijdragen door zich als bundel te presenteren (geen afslagen) en de verkeersdruk in de (stikstofgevoelige) kustgebieden op te vangen.

De MZR kan in gebieden met intensivering van landbouw zo worden vormgegeven dat landbouwverkeer (periodiek) mogelijk is of gescheiden wordt van auto en fietsverkeer.

De MZR kan worden uitgerust met een zoetwateraanvoerleiding, of de ruimte rondom de MZR kan worden ingezet voor grondverbetering en daarmee buffering van zoetwater.

MZR houdt rekening met ecologische verbindingen en soortenmigratie.



Bouwsteen Recreatieverkeer

MZR en de groei van het recreatieverkeer

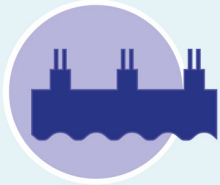
De recreatiedruk met een meetbare piek in de zomer neemt toe, vooral aan de kust van Zeeland. Het aantal jaarlijkse overnachtingen in Zeeland neemt de komende jaren toe van 12 naar 16 miljoen overnachtingen. De toegevoegde waarde van deze groei zit vooral in werkgelegenheid, banen dichtbij en niet zozeer in de groei van de economie (recreatie maakt maar een relatief klein deel uit). De opgave voor recreatiestromen is niet sneller maken, maar beter en anders benutten. Zo kan de MZR via verkeersmanagement en inrichting een rol spelen in het slimmer sturen van de bezoekersstromen, bijvoorbeeld meer recreatieverkeer richting kust over de MZR en minder over de A58. Ook kan het programmeren van recreatieve functies (watersport, groengebieden) langs de MZR de druk op de kust verlichten.



MZR en bouwen aan Zeeuwse kernkwaliteiten.



MZR en de groei van het recreatieverkeer.



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



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



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



MZR, Zeeuwse veiligheid en evacuatiemogelijkheden.

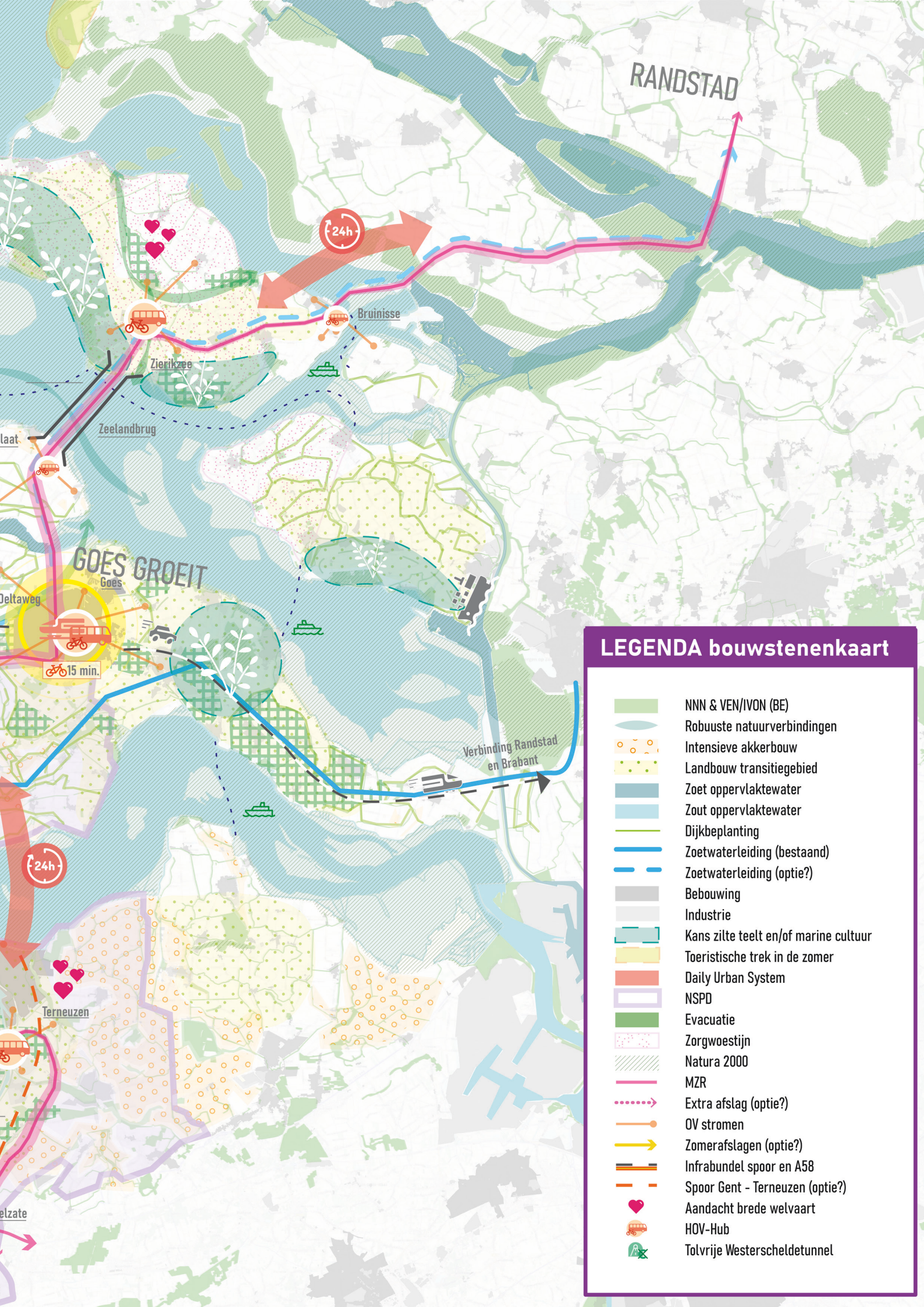


MZR en de uitbreiding van ons duurzame energie netwerk.



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





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

Colofon

Samenvatting Toekomstvisie Midden Zeeland Route

Deze samenvatting is gemaakt door BVR adviseurs en Goudappel in opdracht van provincie Zeeland
5 september 2023
Zaaknummer 223544

Kernteam Toekomstvisie Midden Zeeland Route

Meer informatie info@bvr.nl, Provincie Zeeland

www.zeeland.nl