

wantij

juni 2026 | nummer 158 | jaargang 43 | nr. 2

Onderweg

Inhoud

3	Onderweg Ira von Harras	19	Boemelend Europa in Nelle Houtekamer
4	Meer asfalt minder landschap Peter Geene	22	Wandelen rond de Oosterschelde Willem de Weert
7	Wandelen in tijden van versnelling Maya van Kempen	23	Berichten
10	Wat je eet telt meer dan waar het vandaan komt Nelle Houtekamer	24	Sluiterij Loes de Jong
13	De onzekere toekomst van de Midden-Zeelandroute Leo Dalebout		
16	Water zoekt zijn weg Loes de Jong		

Colofon

Het wantij is 'de draaiing of stilstand in het water, waar vloedstromen elkaar ontmoeten.' Wantij is een uitgave van ZMf. Het blad wordt naar de leden van ZMf verstuurd. Bijdragen kunnen in overleg met de eindredacteur worden ingediend. Auteurs zijn verantwoordelijk voor de inhoud van hun artikel. Plaatsing in dit blad hoeft niet te betekenen dat de vermelde meningen het inzicht van de redactie, het bureau of het bestuur van ZMf weergeven.

Redactie:

Leo Dalebout, Peter Geene, Nelle Houtekamer, Loes de Jong, Maya van Kempen, Elles van der Klooster (secretariaat) en Willem de Weert (eindredactie).

Redactiesecretariaat:

ZMf, Kousteensedijk 7, 4331 JE Middelburg
T. 0118 - 654 180 | E. wantij@zmf.nl.

Fotografie:

Loes de Jong, tenzij anders vermeld.

Vormgeving en productie:

Nilsson Agency, Goes.

Voorpaginafoto:

Slikken van Flakkee, Grevelingen.



Onderweg

 Ira von Harras, directeur ZMf

 Middelburg

Onderweg zijn we allemaal. Soms letterlijk van A naar B, te voet, op de fiets, met trein of auto. Maar vaker nog figuurlijk: als samenleving, als provincie, als mensheid. Dit nummer van Wantij gaat over onderweg zijn: niet alleen over hoe je letterlijk van hier naar daar komt, maar ook over beweging in bredere zin. Over keuzes, richting en verantwoordelijkheid.

Foto: Jasmijn Haars



Onderweg zijn is zelden een rechte lijn. Het is zoeken, bijstellen, soms stilstaan om opnieuw koers te bepalen. Ik merk dat ook in mijn eigen leven: onderweg naar een nieuwe fase, en onderweg om oude lagen beter te begrijpen. Door mijn Indische wortels te onderzoeken, ontdek ik hoe het meenemen van het verleden mijn blik op de toekomst verdiept. Alsof beweging pas echt betekenis krijgt wanneer je weet waar je vandaan komt.

Die gedachte raakt aan de tijd waarin we leven. Het mondiale speelveld is onrustig, systemen staan onder druk en oude

zekerheden verdwijnen. Economische belangen, geopolitieke spanningen en technologische versnelling voeren vaak de boventoon. Tegelijk weten we dat alles wat we doen rust op één fundament: het ecosysteem waarvan wij deel uitmaken. De planetaire grenzen maken duidelijk dat 'vooruit' niet langer betekent: sneller, meer en verder.

Bij ZMf nemen we dat fundament serieus. De gezondheid van de biosfeer, dat deel van de aarde waar leven mogelijk is, het land, water en de lucht, en dat het leefgebied is van alle levende organismen, is leidend.

Van daaruit zoeken we beweging richting het Symbioceen: een tijdperk waarin mens, natuur, technologie en innovatie samenwerken in wederkerigheid, ten dienste van het leven zelf. Mobiliteit gaat dan niet alleen over infrastructuur, maar over leefbaarheid, rechtvaardigheid en ruimte voor mens én natuur.

Onderweg zijn vraagt om moed: om te vertragen, te herijken en soms een andere route te kiezen. Dit nummer nodigt uit om die reis bewust te maken. Want waar we naartoe gaan, doet ertoe. En misschien nog wel meer: hoe we onderweg zijn.

Betere bereikbaarheid Walcheren

Meer asfalt minder landschap

 Peter Geene, Wantijredactie



Veere

Al ruim tien jaar wordt er stevig gedebatteerd over de verkeersstromen op Walcheren. Onderzoeken hebben de verschillende soorten verkeer (woon-werkverkeer, bevoorrading, recreatie en doorgaand verkeer) nauwkeurig in kaart gebracht. Sinds de aanleg van de N57 door oostelijk Walcheren in 2011, onderdeel van de zogenoemde dammenroute tussen Brielle en Middelburg, is de verkeersdruk merkbaar toegenomen.¹

Files van doorgaand verkeer hebben ertoe geleid dat de Provincie geld heeft vrijgemaakt voor nieuwe ingrepen, zoals een turbo-rotonde bij Serooskerke, gepland voor 2026.² Tegelijkertijd wijzen prognoses op een verdere groei van zowel vrachtverkeer als toeristenstromen. Dat maakt dit dossier tot meer dan een verkeersvraagstuk: het draait om de vraag hoe Walcheren de balans bewaart tussen bereikbaarheid en de kwaliteit van het landschap.

Haarvaten

Wie de N57 verlaat, merkt meteen waar het echt om gaat. Vanaf de afslagen – de ‘inprikkers’ – begint een fijnmazig netwerk van B-wegen: de haarvaten van de gemeente Veere en heel Walcheren. Hier verandert autorijden onderweg in een landschappelijke beleving, met zichtlijnen over het polderland en historische structuren die het gebied zijn karakter geven.

Grote zorgen

Pogingen om te komen tot een breed gedragen Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan zijn tot nu toe gestrand. Wel hebben inwoners zich de afgelopen jaren nadrukkelijk laten horen, onder meer in Grijskerke, Oostkapelle en Aagtekerke. In de gemeente Veere leven grote zorgen over de groeiende toeristenstroom en de daarmee samenhangende verkeersdruk, zeker nu voluit wordt ingezet op jaarrondtoerisme. Volgens betrokkenen zou een nieuwe route die dwars door het middengebied van Walcheren zou worden aangelegd, ingrijpende gevolgen hebben voor het landschap. Leefbaarheid wordt daarbij verschillend geïnterpreteerd. Voor de één betekent het economische kansen, voor de ander juist verlies aan rust



Varianten voor mogelijk nieuwe weg op Walcheren. Foto Peter Geene

en ruimte. Die spanning vraagt om politieke keuzes die verder kijken dan kortetermijnbelangen.

Rust en open ruimte

Een van de ideeën die op tafel ligt, is het geleiden van verkeersstromen via de bestaande zuidelijke verbinding over Walcheren. Een inwoner uit Koudekerke verwoordt het scherp: ‘Als verkeer via een zuidelijke route wordt geleid, schuif je het probleem simpelweg door. Dan komt het langs onze rondweg en dwars door het dorp. Wij zijn hier drie jaar geleden uit Utrecht komen wonen voor de rust en het open landschap. Dit dreigt te verdwijnen.’

Druk

In Oostkapelle wijst José de Buck (inwoner en voormalig raadslid) op de praktische en financiële kant: ‘Zo’n nieuwe weg door het middengebied doorsnijdt de vele bestaande fiets- en wandelroutes en vraagt om extra voorzieningen zoals tunneltjes en bruggen. De kosten lopen volgens externe berekening op naar zo’n 150 miljoen euro, terwijl andere overheden, Rijkswaterstaat en Waterschap niet meebetalen. Dan moet je je serieus afvragen of dit de juiste oplossing is.’ Ook in Aagtekerke klinken kritische

geluiden. De economische baten van verdere groei in het kusttoerisme komen volgens sommigen maar beperkt terecht bij lokale bewoners, terwijl de druk op ruimte en infrastructuur breed wordt gevoeld.

DNA

De kern van het probleem ligt niet alleen bij de gemeente Veere of op Walcheren. Knelpunten op de A58 bij de Sloebrug en de Vlaketunnel spelen een belangrijke rol in de doorstroming. Het risico bestaat dat lokale oplossingen slechts symptoombestrijding zijn. De Buck: 'De argumenten tegen een nieuwe route dwars door ons landschap zijn zowel de onbetaalbaarheid als de aantasting van dit deel van ons historisch landschap: ons DNA. De impact daarvan wordt schromelijk onderschat. Moet je dit dan wel willen? Daarom moeten we ook kijken naar alternatieven die minder ingrijpen in het landschap. Denk aan gerichte aanpassingen door rondwegen bij dorpen als Grijskerke en Aagtekerke, waarbij zoveel mogelijk wordt aangesloten bij bestaande structuren zoals watergangen. Zulke oplossingen kunnen de druk op kernen verlichten zonder dat ze het open middengebied doorsnijden.'

Kernkwaliteit

De discussie over infrastructuur raakt aan een fundamentele vraag: wat voor gebied wil Walcheren zijn? Snellere verbindingen en verdere groei van het toerisme lijken aantrekkelijk, maar brengen ook risico's met zich mee voor de kwaliteiten die het gebied juist bijzonder maken. Het open landschap, de rust en de herkenbare structuur van Walcheren vormen geen restpost, maar een kernkwaliteit. Juist het landschap is de aantrekkingskracht van zowel Veere als heel Walcheren – economisch én maatschappelijk. Dat vraagt om terughoudendheid bij ingrepen die moeilijk terug te draaien zijn. Niet elke toename van verkeer hoeft te worden gefaciliteerd met nieuwe infrastructuur, zeker niet als de baten onzeker zijn en de impact groot. Veere heeft eerder uitgesproken zorgvuldig met haar ruimte om te willen gaan. Die lijn vraagt om consistentie. De uitdaging ligt in het vinden van een balans: bereikbaarheid verbeteren waar nodig, maar met respect voor landschap en leefomgeving.

Kwaliteit

Meer en snellere bereikbaarheid

'Betere bereikbaarheid van Walcheren bedreigt het open landschap'

klinkt logisch, maar betekent in de praktijk vrijwel altijd meer asfalt en minder landschap. En juist dat landschap met de openheid en de rust is wat Walcheren waardevol maakt. Elke nieuwe weg midden door Walcheren tast die kwaliteit onherroepelijk aan. Wat verdwijnt komt niet meer terug. Wie dat serieus neemt, kan niet blijven doen alsof uitbreiding van infrastructuur de vanzelfsprekende oplossing is. Dan ligt het meer voor de hand om grenzen te stellen en te kiezen voor oplossingen die het landschap ontzien. Niet alles hoeft sneller, niet elke groei hoeft gefaciliteerd te worden. Juist door daar kritisch in te zijn, blijft Walcheren het eiland waar mensen willen wonen en als toerist graag terugkomen.



1 Bron: Gemeente Veere: Tussenresultaat Mobiliteit Veere, maart 2026
2 Bron: RWS N57 – aanleg rotondes en nieuw wegdeel Serooskerke
3 Bron: Gemeente Veere: Doe mee Veere.nl

'Het historisch landschap is ons DNA'



Ruiters op een akker bij Valkenisse.

Wandelen in tijden van versnelling

Maya van Kempen, Wantijredactie

Middelburg

April is de maand van de filosofie. Dit jaar luidde het thema: 'Ken onszelf'. Vanuit de Zeeuwse Bibliotheek organiseerde Jenny Schroevers in samenwerking met docenten filosofie van de Hogeschool Zeeland: 'Nachtuilen en Daguiten'. Anne Eijnwachter was onze gids op een filosofische wandeling door Middelburg.



Eijnwachter vertelt dat wandelen en filosofie al eeuwenlang samengaan. De filosoof Michel Montaigne (1533 – 1592) schreef: 'Mijn geest functioneert niet als

mijn benen hem niet in beweging zetten. Lopen is een manier om gedachten te ontwikkelen.' Socrates (ca. 470 – 399 v. Chr.) liep in Athene op

met soms hooggeplaatste burgers, van wie hij bijvoorbeeld wilde weten: wat is dapperheid? Hij legde hen nauw het vuur aan de schenen met doorvragen.



Hij werd wel 'de horzel' genoemd. Eijnwachter: 'Filo betekent houden van, en sophia is wijsheid. Hoe word je wijs? Door vragen te stellen. Dat gaan wij ook doen in tweetallen, al wandelend.'



Anne
Eijnwachter

Geboren in 1962
Woont sinds 2017 in Velsen, daarvoor 11 jaar in Middelburg
Werkt in de bibliotheek van Velsen; begeleidt filosofische en natuurwandelingen; heeft speciale interesse in vrouwelijke filosofen
Tipt Vrouwen in duistere tijden. Tien denkers van blijvende betekenis. Dit boek van Alicja Gescinska won de Socratesbeker (2026)

Nieuwe manier

Nietzsche (1844 – 1900), herkenbaar door zijn walrusnors, wordt wel de man met de hamer genoemd, vanwege zijn snoeiharde aforismen, bijvoorbeeld: 'De wereld is ziek en die ziekte heet mens.' 's Zomers maakte hij dagwandelingen in de Alpen. Het ongenaakbare bergmassief, waarin verbazingwekkend veel levensvormen zich wisten te handhaven, inspireerde hem. Hij ontwikkelde een nieuwe manier van filosoferen, waarbij de aarde centraal staat in plaats van de mens. Zijn theaterachtige werk 'Aldus sprak Zarathoestra', roept op: 'Blijf de aarde trouw.' Vertaald in onze tijd: ontwikkel een terrasofie!

Vragen stellen

In de filosofische wandeling doen wij het rustiger aan dan Nietzsche. We lopen over de Middelburgse veste die uitbundig bloeit met meidoorns, hortensia's, daslook. We hebben vragen meegekregen om te bespreken. En wel door aandachtig te luisteren naar de ander en dan de vragen te stellen.

'Ik weet
alleen dat
ik niets
weet'



In een filosofische dialoog gaat het om verbreding van de eigen horizon en niet om wie gelijk heeft. Een van de vragen luidt: 'Eva Meijer, hedendaags filosoof, vindt dat we andere manieren van spreken nodig hebben om meer stemmen te 'horen'. Bijvoorbeeld die van dieren. Hoe zou dat eruit kunnen zien?' Een andere vraag is: 'ben je het eens met Socrates dat je ervaart dat je veel dingen niet weet? Dat je altijd onderweg bent naar inzicht?'

Vrouwelijke straatnamen

Mijn wandelpartner en ik memoreerden wat onze gids vertelde in haar inleiding, namelijk dat de Middelburgse binnenstad 154 straatnamen telt die naar een man verwijzen en maar 23 naar een vrouw. Niettemin woonden hier veel bijzondere en historisch gezien belangrijke vrouwen. Mijn wandelmaat woont in de Zusterstraat! Echt inzicht krijgen over het getalsmatige verschil vergt historisch onderzoek.

Geboortehuis

Met een andere vraag in de hand staan we stil voor het geboortehuis van Etty Hillesum. Zij schreef brieven en oorlogsdagboeken die wereldberoemd zijn. Zij koos ervoor de mens te blijven zien in de kampbewaarders. In 1943 werd zij in Auschwitz vermoord. 'Wie de ander ontmenselijkt,' schreef ze, 'is verloren.' Wat vind je van deze visie? We kwamen terecht bij noties als 'mysterie' en 'heilig'.

Inzichten en uitspraken van wandelende filosofen

De trein rijdt op ons

In **Henry Thoreau** (1817 – 1862) ontmoeten we een raswandelaar. Hij schrijft: 'Wij rijden niet op de trein, maar de trein rijdt op ons.' En: 'Wegen zijn gemaakt voor paarden en zakenlui.' Hij zag de versnelling al aankomen door het vooruitgangsoptimisme van de techniek. Dit inzicht deed hij op in zijn wandelingen door de velden en bossen. 'Als je in staat bent afscheid te nemen van je geliefde(n), je testament opgemaakt en al je zaken geregeld, en vrij man of vrouw bent, dan ben je klaar voor een wandeling.' Geen geringe eisen!

We moeten vertragen

Socioloog en filosoof **Hartmut Rosa** (1965) stelt de vraag: 'Hoe het goede leven te vinden in de alomtegenwoordige versnelling van onze huidige tijd? We moeten vertragen, ons openstellen voor ervaringen waarin de wereld 'op zichzelf' zin heeft. Natuur, kunst en religie zijn bronnen hiervoor.' De filosoof **Merleau-Ponty** (1908 – 1961) spreekt over 'trage aandacht voor de echte wereld hebben.'

Kijk om je heen, het is hier

Marjoleine Vos (1957), schrijfster en dichtster, loopt elke dag een rondje vanuit haar huis in het Noord-Groningse Zeerijp. 'Onder een strakblauwe hemel, een grijs wolkendek of genadeloze regen. Ze zijn er altijd: de akkers, de kraaien, het kerkje van Eenum. Soms uien op het land of dollende hazen, alles altijd hetzelfde en altijd anders.' Ze schrijft in haar boek *Je keek te ver*: 'Als je merkt dat je niet door het landschap loopt, maar uitsluitend door je eigen drukke, bange hoofd, zeg dan tegen jezelf: 'Kijk om je heen! Wat je zoekt is hier.'



Biologische kastomaten. Links cherry tomaatjes uit Nederland en rechts tomaten uit Spanje.

Wat je eet telt meer dan waar het vandaan komt

Nelie Houtekamer, Wantijredactie

Middelburg

Vervoer en voedsel is een actueel thema waar veel misverstanden over bestaan. Veel mensen denken dat het vervoer van voedsel van grote betekenis is voor de milieu-impact van wat je eet, maar is dat wel zo?

Politicooloog Herman Lelieveldt van het University College Roosevelt heeft zich gespecialiseerd in Europees voedselbeleid, met onderwerpen zoals de suikertaks en de rol van de agro-industrie in de totstandkoming van het voedselbeleid. 'Wereldwijd is de voedselproductie

verantwoordelijk voor 25% van de uitstoot van broeikasgassen. Omdat veel mensen zich zorgen maken over klimaatverandering is er een sterke motivatie om met de keuze van het dieet bij te dragen aan een beter milieu. 'Eet lokaal' is dan een veelgehoorde oproep. Maar uit onderzoek blijkt dat het niet zo simpel ligt.'

Het gaat om productie

'Er is veel onderzoek gedaan naar de milieubelasting van voedsel. De belasting is in die onderzoeken uitgesplitst naar de fase van de productie (het landgebruik, de boerderij, veevoer), de verwerking, het transport en de verkoop in de winkel. Het overgrote deel van de milieubelasting vindt plaats bij de productie, waarbij de CO₂-emissies van plantaardige producten 10-50% lager zijn dan van de meeste dierlijke producten. Vervoer van voedsel draagt zo weinig bij aan de totale milieubelasting dat het effectiever is om één dag in de week geen dierlijke

producten te eten, dan om alles lokaal te kopen.¹

Food miles

'Al in 1994 stelde een groep bezorgde Engelse academici vast dat voedsel steeds afhankelijker wordt van transport. Ze introduceerden de term food miles om burgers niet alleen te wijzen op de grote afstanden die ons voedsel daadwerkelijk aflegt, maar vooral om aandacht te vragen voor de enorme energieafhankelijkheid van ons voedselsysteem, de liberalisering van de voedselhandel en de ongelijkheden die daarvan het gevolg zijn.²

'Lokaal geproduceerd voedsel geeft een gevoel van verbondenheid'



Links biologische little gems uit Nederland, rechts biologische paprika's uit Kreta.



Gevoelsmatige kwestie

Volgens Lelieveldt is er met de introductie van de term food miles de neiging ontstaan om het effect van transport op de milieubelasting te overschatten. 'Uit onderzoek blijkt ook dat mensen het moeilijk vinden om het te kwantificeren. Het is meer een gevoelsmatige kwestie. Uit groot-schalig onderzoek in Quebec bleek dat consumenten het verkleinen van de transportafstand en lokaal kopen als de effectiefste manier zien om de milieubelasting van hun dieet te verkleinen.'

Efficiënt georganiseerd

'Wat meespeelt bij het relatief kleine milieueffect van transport is dat het transport van voedsel wereldwijd heel erg efficiënt is georganiseerd. Wat bovendien ook meespeelt is de energie-intensiteit van de teelt. Het is voor het milieu doorgaans gunstiger om een tomaat onder de Zuid-Europese zon te laten rijpen en per vrachtwagen te vervoeren, dan in de winter een Nederlandse kas te verwarmen met fossiele brandstoffen. De echte uitzondering op deze regel is transport door de lucht: producten met een korte houdbaarheid die worden ingevlogen zoals asperges,

boontjes of bessen buiten het seizoen, hebben een extreem hoge milieulast. Hier moet de consument alert op zijn, aangezien de supermarkt wel de herkomst, maar niet de wijze van vervoer vermeldt.'

Gevoel van verbondenheid

'Toch is milieubelasting niet de enige reden om voor lokaal voedsel te kiezen. Nabijheid gaat niet alleen over fysieke afstand maar staat ook voor een gevoel van verbondenheid. Sociologen omschrijven deze verbondenheid als ingebedheid. Markten zijn meer dan economische transacties. Ze voorzien in een universele behoefte aan sociale relaties en identiteit. Voedsel is daarbij ook sterk verbonden met identiteit; een manier om je te onderscheiden en te laten zien dat je je verbonden voelt met de mensen die dichtbij jouw voedsel produceren. Als we lokaal kopen vergroot dat de verbondenheid met ons voedsel omdat het weer een gezicht krijgt.³ Uit onderzoek bij Franse focus-groepen blijkt ook dat de motivatie van mensen die biologisch voedsel kopen meer gaat over versheid, kwaliteit van het product en steun aan de (lokale) boer dan over meetbare klimaatdoelstellingen.'

Motivatatie om lokaal te kopen

Volgens Lelieveldt is een belangrijke motivatie om lokaal te kopen ook dat je de producent een betere prijs kunt betalen: de producenten maken betere marges op de producten die ze in de korte keten verkopen. 'Maar voor de milieu-impact is het natuurlijk niet erg handig om als consument dan met de auto langs al die boerderijen te gaan rijden om je eten lokaal in te kopen,' voegt hij eraan toe.

'Een meer plantaardig dieet is veruit de beste keuze'

Eet plantaardig

Toch spelen binnen de transportketen van het voedsel ook de kilometers die de consumenten zelf bij hun aankopen maken een rol. Uit onderzoek blijkt dat ook die impact vaak wordt onderschat. Als je daar winst wilt boeken doe je het liefst de boodschappen met de fiets of laat je ze efficiënt bezorgen. 'Er is echt een overweldigende consensus dat wat je eet vele malen belangrijker is qua milieu-impact, dan de hoeveelheid kilometers die het aflegt,' aldus Lelieveldt. 'Een (meer) plantaardig dieet is veruit de beste keuze als je de milieubelasting van je eten wilt verminderen.'

Herman Lelieveldt



Geboren in Rotterdam, 1967
Woont in Middelburg
Functie politicoloog; Jean Monnet Chair Food Governance in the EU aan University College Roosevelt (UCR) www.foodgov.eu

Foto Bruno Bandao.



Vrachtwagens op de veerboot, Patras Griekenland.
Foto Nellie Houtekamer.

1 Hannah Ritchie 'You want to reduce the carbon footprint of your food? Focus on what you eat, not whether your food is local.' <https://archive.ourworldindata.org/20251125-173858/food-choice-vs-eating-local.html>. November 2025

2 Lelieveldt (2016) De voedselparadox. Wat ons streven naar beter eten dwarsboomt. Van Gennep B.V., Amsterdam (2016)

3 De Zeeuwse initiatieven zoals de webwinkel voor biologische en regionale producten De Grote Verleiding en het Middelburgse City Seeds zijn voorbeelden van het een gezicht geven aan ons voedsel

De onzekere toekomst van de Midden-Zeelandroute



Leo Dalebout, Wantijredactie



Middelburg

Gedeputeerde Harry van der Maas (Infrastructuur en mobiliteit) deelt zijn visie over de toekomst van de Midden-Zeelandroute. 'De Midden-Zeelandroute (MZR) is een belangrijke verkeersader voor Zeeland. Voor onze economie, inwoners, leefbaarheid en ons toerisme hebben we altijd te zorgen voor een goede bereikbaarheid.'

'De Zeelandbrug moet op termijn vernieuwd worden'

Zeelandbrug.

‘Je moet investeren in bereikbaarheid’

‘Je moet dan nadenken over de capaciteit van de route: moet die op het huidige niveau blijven en moet je alleen de verkeersveiligheid en doorstroming verbeteren of zou de MZR, nu of in de toekomst, qua capaciteit vergroot moeten worden? Als Provincie hebben we gezegd dat dit voor nu niet nodig is: een route met twee rijstroken is voor de huidige verkeersaantallen voldoende. We willen de MZR echter wel veiliger maken, zoals we nu van plan zijn met de Deltaweg. Daarvoor maken we rijstroken met een middenberm en ongelijkvloerse kruisingen.’

Zeelandbrug

De gedeputeerde stelt: ‘Het toekomstbeeld MZR – 2040, met een doorkijk naar Toekomstperspectief Zeeland 2050, geeft aan dat we er niet aan kunnen

ontkomen om de capaciteit te vergroten. Het zou kunnen dat er op enig moment een besluit genomen moet worden om naar 2x2 rijstroken te gaan uitbreiden. Om die reden wordt bij de komende herinrichting van de Deltaweg (zie kaart) hiervoor reeds ruimte gereserveerd. Maar ik haast me om te zeggen dat voor nu het nut en de noodzaak nog niet zijn aangetoond. Tegelijkertijd moet je er rekening mee houden dat het ooit een keer moet gaan gebeuren. Waarbij 2040 het eerste moment zou kunnen zijn. Als je daar dan over nadent moet je ook nadenken over de Zeelandbrug. De Zeelandbrug moet vernieuwd worden. Je kan het denken over een nieuwe verbinding niet te lang uitstellen en je zult dan een antwoord moeten hebben op de vraag blijft het bij twee of worden het vier rijstroken.’

Financiële haalbaarheid

Tijdens de behandeling, eind 2025, van het voorlopig ontwerp

Deltaweg in de Statencommissie Economie worden de nodige zorgen geuit over de financiële haalbaarheid van het project, want nog geen kwart van de benodigde middelen is momenteel gedekt. Om een toekomstige 2x2 rijstroken MZR te realiseren moeten de trajecten N59 en Zeelandbrug, alsmede twee sluizencomplexen (Bruinisse, Zandkreeksdam) behoorlijk op de schop. De minister van Infrastructuur en Waterstaat sloeg in maart van dit jaar alarm vanwege de financiële tekorten voor het onderhoud aan wegen, bruggen en andere infrastructuur en stelt dat er ‘scherpe keuzes’ gemaakt moeten worden. Hoe komt Zeeland bij het Rijk aan tafel om zijn ambitie waar te maken?

Beetje achtergebleven

Van der Maas: ‘Zeeland is toch wel een klein beetje achtergebleven in de vernieuwing van infrastructuur en daarmee in onze economie, omdat er weinig in onze provincie geïnvesteerd is. Daarom pleiten wij ervoor, vanuit ‘Elke regio telt’, om eens met andere ogen naar ons te kijken. Je moet juist

Sluipvrachtverkeer

Met ingang van juli 2026 wordt er op de A-wegen een vrachtwagenheffing (tol) ingevoerd. Wat Zeeland betreft is dit op de A58 en A256. Een effect van die heffing kan zijn dat vrachtverkeer de Dammenroute N57 en de MZR gaat misbruiken om de heffing te ontwijken. Het zou eerder dan de gedeputeerde wenst kunnen leiden tot afschalen van zwaar vrachtverkeer over de Zeelandbrug.



Toekomstbeeld Midden-Zeelandroute. BVR-adviseurs en Goudappel in opdracht van Provincie Zeeland, juni 2025.



Gedeputeerde Harry van der Maas (SGP). Foto Mechteld Jansen.

beter vestigingsklimaat. Daar heb je een goede infrastructuur voor nodig. Dus ik hoop dat de financieringssysteem niet vanuit de knelpuntengedachte en fileleed, maar meer vanuit de kansengedachte wordt benaderd. Wat kan Zeeland betekenen, ook voor de landelijke opgave, denk aan de teelten, verduurzaming van de economie, de mogelijke komst van kerncentrales. Die moeten combineren, het Rijk gaat dan met andere ogen kijken en op een andere manier financieren, daar zie ik wel degelijk kansen. Dat het een uitdaging is onderken ik gelijk.’

Zwaarder vrachtverkeer

De in 1965 geopende Zeelandbrug nadert het einde van zijn levensduur, over 10 tot 15 jaar is vervanging noodzakelijk. Er rijdt nu veel meer en veel zwaarder verkeer over de brug dan waarop

het bouwwerk is berekend. Een van de scenario's zou kunnen zijn dat er in 2040 nog geen nieuwe verbinding tussen Schouwen-Duiveland en Noord-Beveland is gerealiseerd. Zou het dan denkbaar zijn dat je afschaalt, dat je geen zwaar verkeer op de Zeelandbrug meer toestaat?

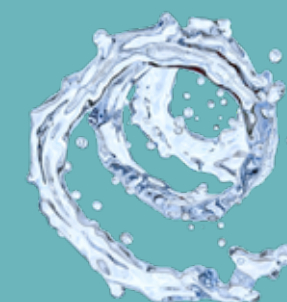
Enorme impact

Van der Maas: ‘Er zit nu al een beperking op. Een verbod zou een enorme impact hebben voor de bedrijven, voor de Zeeuwse economie, laten we daar niet te gering over denken. Als we niet vroegtijdig met de vervanging bezig zijn, een nieuwe brug of een tunnel, dan moet je wellicht een heel onsympathieke maatregel nemen. Ik sluit dat niet uit. Maar ik wil zo'n beslissing zo lang mogelijk uitstellen omdat ik bang ben dat dit te veel impact heeft op het bedrijfsleven, op onze economie, op de bereikbaarheid en de leefbaarheid van onze inwoners die juist gebaat zijn bij de Zeelandbrug. Het is een groot dilemma. Als we heel goed voor onze mooie brug willen zorgen, moeten we vandaag al afschalen. Daar gaan bij mij de handen niet voor op elkaar. Maar ik kan het niet uitsluiten voor de toekomst.’





'Volg het verhaal van de verdronken dorpen en je kent de geschiedenis van Zeeland'



Kunstenaar
Gert-Jan Derene

 Oost-Souburg

Water zoekt zijn weg

 Loes de Jong, Wantijredactie

Water is meer dan een middel om van A naar B te gaan: naast de eeuwenoude functie als handel via scheepvaart en visserij, bescherming tegen vijanden en zoetwatervoorziening is water bepalend voor de huidige geografie van de Delta. Met dammen, dijken en stormvloedkeringen, vaak voorzien van wegen, beschermt de mens zich tegen de kracht van het water.

Fotograaf en beeldend kunstenaar Gert-Jan Derene ziet water als vormend element: water scheurt het landschap open en verbindt het tegelijkertijd. Derene heeft al van jongs af aan een band met water. Zijn moeder is opgegroeid in Oudemolen (Noord-Brabant), vlak onder Willemstad. Ze werd in 1953 uit voorzorg met haar ouders geëvacueerd uit de polder waar ze woonden. Zijn opa vertelde over de gezinnen waarvan de kinderen met huis en vee verdwenen in de golven tijdens de zondagse mis. Daarin ligt de oorsprong van zijn fascinatie met water. Het water bepaalde vroeger waar gewoond en gewerkt werd en heeft haar bewoners gevormd. Als beeldend kunstenaar onderzoekt hij de relatie van de Zeeuwen met het water. Hij voelt zich thuis in Zeeland. De kracht

van de Zeeuwen om door de eeuwen heen met het water om te gaan inspireert hem.

Verdronken dorpen

De verdronken dorpen zijn niet vergeten in Zeeland, daarvan getuigt het monument bij Colijnsplaat. Ook de Plompe Toren op Schouwen-Duiveland is een zichtbaar merkteken in het landschap. De veerkracht van de bewoners om hun dorp af te breken en op een veiliger plek weer op te bouwen is af te lezen uit plaatsnamen die terugkeren. 'Volg het verhaal van de verdronken dorpen en je kent de geschiedenis van Zeeland,' is het spoor dat Derene volgt. Dit doet hij letterlijk door op de plaatsen waar de oude dorpen lagen het water te fotograferen vanaf de dijk en deze te vervlechten met historische beelden. Soms oude foto's, soms prenten van stadsgezichten. Door het heden en het verleden te verbinden confronteert hij de kijker met de ingrijpende gevolgen van

overstromingen. 'Kreken zie ik als scheuren in het landschap die scheiden maar tegelijk verbinden. Land wordt gedefinieerd door het water. Water verandert het land, niet andersom. In de 15e en 16e eeuw kwamen er enorm veel stormvloed kort achter elkaar. Voor de toenmalige bewoners zat er vaak niet veel anders op dan meebewegen met het water. Nu is er veel meer kennis, maar zijn we wel voldoende voorbereid? Is er een eindigheid aan de techniek?'

Stilte en geraas

In 2024 maakte hij een ronde over Schouwen-Duiveland langs de plaatsen waar in 1953 het zeewater de polders instroomde en talloze mensen verdronken. De stilte op deze plaatsen is voor hem net zo indrukwekkend als het geraas van de storm en het water op 1 februari destijds. 'Het zijn stuk voor stuk plekken waar je de geschiedenis haast fysiek ervaart.' De beelden zijn opgenomen in zijn boek 'Stille Wateren' (2025).¹

Toekomst

Wat is zijn kijk op de toekomst? 'Toekomstige bewoners van de Zuidwestelijke Delta zullen, net als in vorige eeuwen om moeten gaan met de veranderingen in het klimaat, het stijgen van de waterstanden bij eb en vloed en de eindigheid van de techniek.' Voor hem is het een uitgemaakte zaak: 'de Zeeuw zal zich blijven schikken naar het water.'



Gert-Jan Derene



Geboren in Roosendaal, 1970
Woont in Oost-Souburg
Project 'Stille Wateren' won in 2025 het Legaat Hulstaert van d'Academie Beeld, Sint-Niklaas, Vlaanderen. Een expositie van zijn werk is in mei en juni 2027 te zien in Sint-Niklaas. Zijn boek 'Stille Wateren' is te koop.



Werk Gert-Jan Derene

Pagina 16: Reimerswaal, Oesterdam Tholen.

'Het project waar ik nu aan werk, is het beeld van de verdrinken dorpen terug te brengen in het huidige landschap. Het maakt mij bewust van het feit dat niet de mens, maar de zee bepaalt waar we wonen en leven. Mijn respect en bewondering voor de Zeeuwse bevolking groeit nog steeds naarmate ik verder in de geschiedenis duik van de Zeeuwse eilanden.'

Foto links: Kruising Nieuwe Koolweg/Zandweg, Zierikzee.

Beeld uit project "Het zal wel meevallen" 2023. Bronvermelding: Zeeuws Archief. Fotoarchief R. ten Kate, nr. RK-1106. 'Voor dit beeld ben ik op 7 december 2022 naar de locatie gegaan waar R. ten Kate zijn foto gemaakt heeft in 1953. Ik heb de foto gereproduceerd en samengevoegd met het beeld uit 1953.'

Foto boven: De Plompe Toren, Koudekerke.

'In mijn boek "Stille Wateren" (2025) neem ik de kijker mee naar de gebieden rondom de 27 stroomgaten op Schouwen- Duiveland en laat ik de kijker de stilte ervaren. Stilte als gevoel, waarneembaar denkend aan het drama dat hier in de rampnacht en de periode erna zich afspeelde, in contrast met de stilte en rust van de prachtige natuur van nu. De uiterlijke schijn van rust en stilte, maar in het verleden het medium van een verschrikkelijke ramp.'

Station Abisko Zweden.



Boemelend Europa in

Nelie Houtekamer, Wantijredactie

Foto's Nellie Houtekamer.



Met de trein door Europa reizen is een perfecte manier om ons mooie continent op een duurzame manier te verkennen. Er zijn schitterende gebieden die je per spoor kunt bereiken, maar het is erg jammer dat Zeeland zo'n gebrekkige aansluiting op het internationale treinnet heeft.

Nelie Houtekamer beschrijft haar ervaringen met recente reizen naar Scandinavië, Griekenland en Wales. Oost- en Zuidwest-Europa staan nog op haar wensenlijstje. 'Reizen met de trein is duurzaam. De CO₂-uitstoot is laag vergeleken met de auto of het vliegtuig en vaak brengt de trein je rechtstreeks naar het hart van een stad. Dat maakt het Europese spoor bij uitstek geschikt voor het bezoeken van steden, maar bijvoorbeeld ook voor wandeltochten.

Interrail

Al ruim veertig jaar geleden reisde ik met Interrail voor het eerst naar Noorwegen. Interrail bestaat nog steeds en is er voor alle leeftijden en met korting voor jongeren en zestigplussers, en is ideaal als je meerdere etappes wilt afleggen. Soms loont het ook om een gewoon ticket te kopen, zeker als je lang van tevoren boekt. Dat kan via bijvoorbeeld NS Internationaal of rechtstreeks bij de betreffende treinmaatschappij.¹

‘Reizend per trein
ervaar je goed de
afstanden en de
verschillen tussen
landen’

Poolcirkel

Een paar jaar geleden trokken we in februari het noorden in: via Deventer naar Hamburg en vandaar met de nachttrein naar Stockholm. Na een dag in Stockholm namen we een tweede nachttrein naar Abisko, boven de poolcirkel in Zweden. We werden wakker in een echt winter-landschap met sneeuw en temperaturen ver beneden nul. 's Avonds zagen voor het eerst van ons leven het noorderlicht. Vanuit Abisko reisden we verder met de Iron Ore Line naar Narvik, een spoorlijn die werd aangelegd voor het vervoer van ijzererts uit Kiruna en waar onze treinreis eindigde.²

Athene

Ik ben ook vijf keer met de trein naar Athene gereisd via Italië.³ Er zijn verschillende routes om in Noord-Italië (Milaan of Turijn) te komen. Dat kan via Parijs en de Franse Alpen of via Utrecht of



Nelle Houtekamer op station Middelburg.

Brussel naar Duitsland en verder via Zwitserland. Vanuit Milaan reis je in één dag of nacht door naar Bari en vervolgens met de nachtveerboot over de Adriatische Zee naar Patras in Griekenland. Reizend per trein ervaar je goed de afstanden en de verschillen tussen de landen. Het leuke van zo'n reis is dat er overal interessante plaatsen zijn om te stoppen voor het verkennen van een stad, een berggebied of om een treinstation met bijzondere architectuur te bewonderen.

Wales

Ook dichterbij en binnen één dag reizen is er veel te ontdekken. Een dag met de trein brengt je van Middelburg naar Londen. Met een mooie stadswandeling van London St Pancras International naar Paddington Station als overstap, reis je door naar Wales en ben je in een totaal andere wereld. Leuk voor een lang weekend.

Het Zeeuwse knelpunt

Wonend in Veere begint mijn treinreis meestal in Middelburg. Naar het noorden gaat het via Roosendaal en Arnhem of Deventer naar het Duitse spoornet. Die verbindingen zijn redelijk goed. Voor reizen naar het Verenigd Koninkrijk, Parijs of verder loopt de route meestal via Brussel. En daar zit het knelpunt. Tot een aantal jaren geleden reed er een normale intercity tussen Amsterdam en Brussel, met een stop in Roosendaal. Voor de Zeeuwse reiziger was dit een prima verbinding. Met de komst van de Eurocity Direct via Breda en de Eurostar via Rotterdam zijn we die directe aansluiting kwijtgeraakt. Wie nu de NS-reisplanner raadpleegt krijgt meestal een minder comfortabele optie als beste verbinding: vanuit Zeeland naar Roosendaal, daar overstappen op

Akropolis Athene.



een oud boemeltreintje dat op alle kleine stationnetjes stopt, en dan in Antwerpen verder met een Belgische intercity naar Brussel-Zuid.'

Lang en donker

De overstaptijden zijn regelmatig lang en vinden vaak 's avonds plaats op donkere, lege stations die niet veilig voelen. Merkwaardig genoeg kost het minder tijd om van Londen naar Brussel te reizen dan van Brussel terug naar Middelburg. Ik heb al van verschillende enthousiaste treinreizigers gehoord dat ze naar Lille rijden met de auto, daar parkeren en vandaar verder met de Eurostar naar Londen of Parijs reizen. Een herkenbaar geluid kwam ik tegen in NRC, in een column van Gemma Venhuizen begin dit jaar.⁴ Ze beschreef hoe ze met vijftien Belgen en twee Nederlanders had afgesproken in een huisje op Schouwen-Duiveland: op papier leek Zeeland mooi halverwege, in de praktijk betekende het voor iedereen vier uur reizen met het openbaar vervoer.

Hoop

De Provincie Zeeland wil mee in de vaart der volkeren. In maart jl. is de Schets Strategische Agenda Zeeland 2050 Rijk-Regio aan de Provinciale Staten, gemeenteraden en het waterschap aangeboden. Hierin staat onder de bereikbaarheidsagenda als sleutelproject 'Verbetering bereikbaarheid per spoor en HOV (4e trein)'.⁵ De ambitie is om vanuit Zeeland sneller en aantrekkelijker te reizen naar de Randstad, Brabant en Vlaanderen. De 4e trein gaat over de verbinding Vlissingen-Bergen op Zoom. Voor de aansluiting op Vlaanderen



Station Roosendaal. Tussen Roosendaal en het internationale treinstation Antwerpen rijdt een boemeltrein.



Station Reggio Emilia AV, Italië.

Voorbeeld terugreis uit Wales

10.35 Neath (Wales) – London Paddington
13.10 Middagje Londen met een wandeling van station Paddington naar St Pancras
17.00 London St. Pancras
20.05 Brussel
20.50 Brussel – 22.13 Essen
22.30 Essen – 22.39 Roosendaal
23.06 Roosendaal – 0.01 Middelburg

wordt vooral gedacht aan een spoor Gent-Terneuzen en aan hoogwaardige busverbindingen via de Westerscheldetunnel. De route Roosendaal-Antwerpen, waar de internationale aansluiting voor de Zeeuwse treinreiziger feitelijk doorheen loopt, blijft onbenoemd.

1 Tickets boeken voor internationale trein moet veel simpeler, vindt Europese Commissie. NOS, 12 mei 2026
2 Nelle Houtekamer, Nordic adventure, Magazine Visual Wanderings, issue 3, winter 2024. Via visual-wanderings.com
3 Nelle Houtekamer, The Netherlands to Crete, Magazine Visual Wanderings, issue 1, spring 2023. Via visual-wanderings.com
4 Column Gemma Venhuizen, Brandend zand. NRC, 27 januari 2026
5 Zeeland 2050, Schets van de Strategische agenda Zeeland 2050 Rijk-Regio. Provincie Zeeland, maart 2026

Wandelen rond de Oosterschelde

Willem de Weert, Wantijredactie

Kruiningen

Wandelen in Zeeland is heerlijk. Er is vorig jaar een nieuwe wandelgids **Oosterscheldepad** uitgegeven door Nivon natuurvrienden.

Het Streekpad met nummer 15 (geel-rood gemarkeerd) loopt rondom heel het Nationaal Park Oosterschelde en is 265 km lang. De oude wandelroute maakte gebruik van veerponten en was 70 km korter, de nieuwe loopt geheel over land. Het pad loopt

zo dicht mogelijk langs water, schorren en slikken. Er zijn uitstapjes naar Zierikzee, Goes en Bergen op Zoom (dat tot 1984 ook aan de Oosterschelde lag). Ook de Westerschelde bij Bath wordt aangerakt. De gids is gemaakt in samenwerking met

Omslag wandelgids Oosterscheldepad.



Vogelbescherming Nederland en het Unesco Geopark Schelde Delta wat voor nadere verdieping zorgt.

Prijs: € 14 lid Nivon; € 21 niet-leden

Berichten van zmf

Geef een lidmaatschap cadeau!

Op zoek naar een origineel en betekenisvol cadeau? Geef dan een lidmaatschap van ZMf! Met de mooie cadeaukaart geef je niet alleen iets bijzonders, je doet ook iets belangrijks: je helpt mee om Zeeland een fijne en gezonde plek te maken om te leven, met de natuur als basis. Wist je dat ZMf ook een jeugdlidmaatschap heeft? Voor maar 5 euro per jaar maak je een kind lid. Leuk voor een verjaardag van een (klein)kind. Hoe waardevol is het als de generaties van de toekomst zich van jongs af aan betrokken voelen bij natuur.



Vind de cadeaukaarten op www.zmf.nl onder 'Steun ZMf' of scan de qr-code.



ZMf in je nalatenschap

Wil je nog een langere tijd blijven helpen de natuur in Zeeland te beschermen? Overweeg dan om ZMf op te nemen in je nalatenschap. Dat kan op verschillende manieren, zoals met een legaat, erfstelling of een fonds op naam.



Kijk voor meer informatie op www.zmf.nl onder 'Steun ZMf' of scan de qr-code. Liever persoonlijk contact hierover? Neem contact met ons op via info@zmf.nl of 0118 654180.

advertorial

Geef jij de nacht haar sterren terug?



Licht is mooi, soms is minder beter. In Nederland is het 's nachts zelden echt donker en dat verstoort het ritme van mens en dier. Met stress en slaapproblemen tot gevolg. Daarom zetten de **Natuur en Milieufederaties** zich al jaren in voor een donkere nacht. Samen met overheden, bedrijven en inwoners gaan ze nu een stap verder. Met als doel in drie gebieden in ons land het licht met 25 tot 50% te dimmen. Dankzij onze deelnemers ontvingen de Natuur en Milieufederaties de afgelopen vijf jaar € 15,9 miljoen voor een natuurlijker Nederland. Dat is **The Power of Postcodes**.

postcodeloterij.nl

POSTCODE LOTERIJ

De vergaander voor de loterij is afgeleverd door de Kantspelsautoriteit onder kenmerk 300028/14480 d.d. 20/10/2021. Foto: Johan van den Walle

16+

Sluitertijd



Retouradres: ZMf
Kousteensedijk 7, 4331 JE Middelburg

Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas

