

**Voortgangsrapportage
Grote Projecten PS
nov/dec/jan 2025/2026**

Natuurpakket Westerschelde (NPW)

Algemeen

Project:	Programma Natuurpakket Westerschelde
Document:	Voortgangsrapportage
Periode:	November, december 2025 en januari 2026
Status:	Definitief
Datum:	1-2-2026
Bestuurlijk opdrachtgever: dhr. A.R.M. Vael	

Projectomschrijving

Het programma tot het realiseren van minimaal 600 ha estuariene natuur volgens het Convenant Rijk-Provincie (2005) over de uitvoering van de ontwikkelingsschets 2010.

Het Programma Natuurpakket Westerschelde omvat de volgende projecten:

- a) Hertogin Hedwigepolder (350 ha, gereed)
- b) Uitbreiding Zwin (22 ha, gereed)
- c) Middengebied Waterdunen (121 ha, gereed) en Perkpolder (35 ha, gereed)
- d) Buitendijks (5 deelprojecten 123 ha, gereed)
- e) Landbouw-flankerend beleid (subsidie € 8,4 miljoen en grondruilbank € 4,6 miljoen)
- f) Overige afspraken (Grenspark Groot Saefthinghe, impuls Hulst (afgerond), Landschapspark Zwinstreek, impuls Sluis (afgerond), bijdrage Sloe-/Tractaatweg (afgerond), monitoring).

Met het ministerie van LNV is inmiddels vastgesteld dat het hoofddoel van het programma, het realiseren van minimaal 600 ha estuariene natuur, is gehaald.

Belangrijkste ontwikkelingen

- Na realisatie van ruim 600 ha estuariene natuur heeft het Ministerie onder voorbehoud decharge gegeven aan het NPW-programma per 1 januari 2026.
- De bouw van de geïntegreerde radar- en uitkijktoren is in volle gang.
- De aanbestedingsprocedure voor de exploitatie en het eigendom van de uitkijktoren is lopende. De eerste fase van de belangstellingsregistratie is afgerond. Kandidaten die in aanmerking komen voor de selectiefase hebben nadere informatie ontvangen, zodat zij nadere vragen kunnen stellen en een voorstel met plan van aanpak kunnen indienen.

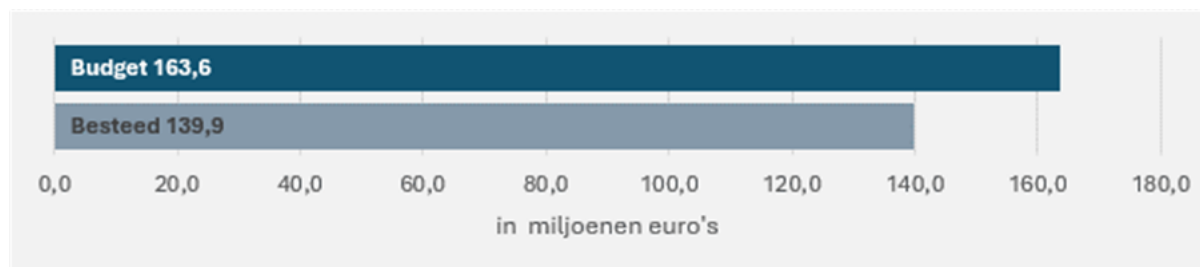
Status en voortgang

Beheersaspect: Kwaliteit Geld Tijd Risico Omgeving

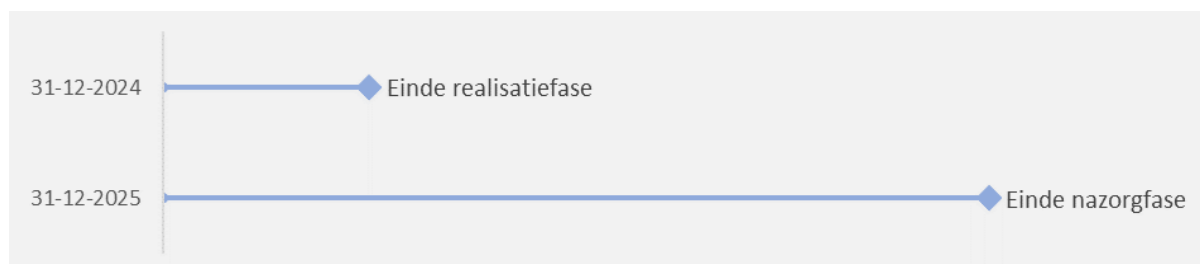
Status: 

Voortgang: 

Budget



Planning (natuurherstel)



Huidige projectfase: Nazorgfase

Percentage gereed: 100% (651 van de 651 hectare, zie voor nadere toelichting blokje 'projectomschrijving' hierboven).

Voortgang algemeen

De verschillende onderdelen van NPW bevinden zich in de volgende fasen:

- De realisatie van de natuurprojecten (realiseren minimaal 600 hectare estuariene natuur) is afgerond. De projecten zitten nu in de nazorgfase, bestaande uit de destijds in de wet natuurbescherming vergunningen vereiste monitoring.
- Nadat het Rijk op basis van onze realisatie had ingestemd met decharge per 31 december 2025 (conform einde looptijd convenant met het Rijk), is deze definitief in werking getreden.

- Panoramaheuvel: De Provincie Zeeland heeft recht van opstal ben behoeve van de uitkijktoren met het oog op exploitatie behouden. De eerste fase van de belangstellingsregistratie is afgerond. Kandidaten die in aanmerking komen voor de selectiefase hebben nadere informatie ontvangen, zodat zij eventueel aanvullende vragen kunnen stellen en een voorstel kunnen indienen.
- In de Hedwigepolder is de bouw van de geïntegreerde radar- en uitkijktoren volop gaande.
- Het beheer en onderhoud van de vijf buitendijkse projecten ligt sinds 1 januari 2026 definitief bij Rijkswaterstaat. Hedwigepolder, Waterdunen en het Zwin zijn eerder al overgedragen aan Stichting Het Zeeuwse Landschap.
- Binnen de gebiedsaanpak van het Grenspark Groot Saeftinghe wordt er doorgewerkt aan de diverse initiatieven uit het ontwikkelingsprogramma van het samenwerkingsverband zoals: volhoudbare landbouw, recreatieve routes en mobiliteit, zoetwatervoorziening, participatie etc. De initiatieven worden waar mogelijk verbonden met provinciale, landelijke en lokale publieke opgaven. Het openlucht labo draait op volle toeren. Met de huidige partners wordt een verdere samenwerking verkend, het huidige samenwerkingsverband loopt namelijk in juni 2026 af. Alle partners hebben al aangegeven nog een periode te willen samenwerken aan de verdere ontwikkelingen in het grenspark.
- de Interregaanvraag 'Zwinquest' is, met een voorbehoud, op 30 januari jl. toegekend aan het Landschapspark Zwinstreek.
- Het landbouwflankerend beleid is op 31 december 2025 formeel afgerond. Een aantal projecten, gelegen in het Grenspark, wordt in 2026 afgerond.

Bij Extra Toelichting wordt op hoofdlijnen ingegaan op de afzonderlijke projecten.

Kwaliteit

Status:



Voortgang:



Het beoogde effect van het programma NPW is het realiseren van minimaal 600 hectare estuariene natuur. Met het Ministerie zijn afspraken gemaakt over de behaalde resultaten. Met de realisatie 651 hectare estuariene natuur is de kern van deze afspraken behaald.

Zoals eerder aangegeven zal in de NPW-projecten de natuur zich gedurende een langere periode verder ontwikkelen. Deze ontwikkeling wordt gevolgd/vastgelegd via diverse monitoringsprogramma's. Ook de streekprojecten en initiatieven die gelegen zijn in de nabijheid van NPW-projecten worden vervolgd. Voorbeelden hiervan zijn de gebiedsaanpak Grenspark Groot Saeftinghe en Landschapspark Zwinstreek. Met de grensregio's en partners wordt met een geïntegreerde aanpak grensoverschrijdend gewerkt aan onder andere maatschappelijke, economische, recreatieve, agrarische en ecologische opgaven.

Daarnaast is in de vorm van landbouwflankerend beleid samen met de ZLTO een bijdrage geleverd aan brede ontwikkeling van landbouw in Zeeland. Er is een beweging met de streek in gang gezet die zich niet beperkt tot NPW-middelen. Inmiddels maakt de gebiedsaanpak een vast onderdeel uit van onze provinciale uitvoering. Ook worden andere instrumenten zoals subsidies ingezet voor een volhoudbare landbouw en leefbaarheid in de streek. Eind 2025 is het landbouwflankerend beleid formeel afgerond.

Geld

Status:



Voortgang:



Van het totale beschikbare NPW-budget van € 163,6 mln. was op 31 december 2025 nog € 23,7 mln. beschikbaar voor de uitvoering.

Het budget, inclusief de hierin opgenomen risicoreserveringen, biedt de ruimte om, invulling te kunnen geven aan de lopende verplichtingen, waaronder monitoring en realisatie van de panoramatoren. Het restant zal worden aangewend overeenkomstig de voorwaarden die gesteld zijn door het Rijk bij de dechargeverlening. Aan het eind van het eerste kwartaal 2026 kan een voorlopige inschatting van het resterende bedrag gemaakt worden.

NPW is per 2026 opgenomen in de provinciale begroting 2026 onder programma 1 grote projecten, doelstelling 010102.

Tijd

Status:



Voortgang:



De Provincie Zeeland heeft in 2006 de uitvoeringstaak voor het Natuurpakket Westerschelde (NPW) in opdracht van het ministerie van LNV op zich genomen. De looptijd van het programma is vastgesteld tot en met 2022 met een afspraak over de resterende programmaperiode (2023-2025). Binnen die periode zijn de projecten uitgevoerd.

Het Rijk had op basis van deze realisatie ingestemd met decharge per 31 december 2025 (conform einde looptijd convenant met het Rijk), onder de volgende voorwaarden, zoals gerapporteerd in de vorige voortgangsrapportage. De Staten blijven via deze rapportage voor grote projecten geïnformeerd over de voortgang. Medio 2026 zal, op basis van voortgang op openstaande zaken, toegewerkt worden naar afronding van het NPW als groot project.

Risico

Status:



Voortgang:



Overeenkomstig de afspraken rond grote projecten worden ieder kwartaal de risicodossiers geactualiseerd op project- en programmaniveau. Binnen de MJKR is voldoende financiële ruimte gereserveerd voor het opvangen van de in de risicodossiers genoemde risico's.

Omgeving

Status:



Voortgang:



Met de omgeving van de verschillende deelprojecten wordt regelmatig overlegd. Periodiek worden er met de streekhouders binnen het Grenspark Groot Saeftinghe bijeenkomsten georganiseerd waarbij de voortgang van de diverse projecten wordt gepresenteerd en ideeën en initiatieven worden uitgewisseld. Er is een klankbordgroep die de geluiden en wensen uit de streek een plek geven aan de ronde tafel met de partners. Binnen het landschapspark wordt samengewerkt met een adviesraad met daarin ook vertegenwoordiging vanuit de drie belangrijkste belangengroepen (landbouw, natuur en cultuur).

Legenda status en voortgang



Op orde



Positieve ontwikkeling



Er dreigen afwijkingen



Gemiddelde ontwikkeling



Bijstelling is noodzakelijk



Negatieve ontwikkeling

Scopebeschrijving

De getijdennatuur en de vele geulen die de Westerschelde uniek maken, dreigen te verdwijnen. Als gevolg van natuurlijke processen, inpolderingen en verdiepingen ontstaat er één geul. De schorren en slikken worden kleiner met als gevolg het verdwijnen van unieke vogels en planten. Bedoeling is om met de maatregelen in het programma bij te dragen aan herstel van de natuurwaarden van de Westerschelde. Op deze manier wordt getracht de bijzondere getijdennatuur te behouden voor de toekomst. Tevens vormt dit een bescherming tegen overstromingen. Daarnaast wordt gezorgd voor meerwaarde voor de regio door de natuur toegankelijk te maken en door het uitvoeren van een aantal aanvullende opgaves te investeren in de regio:

- Landbouwflankerend beleid (subsidie en grondruilbank)

Overige afspraken:

- Grenspark Groot Saeftinghe,
- Regionale impuls Hulst,
- Landschapspark Zwinstreek,
- Regionale impuls Sluis,
- Sloe-/Tractaatweg,
- Monitoring en Beheer & onderhoud.

Relevante besluiten

	• 7 oktober 2005 Voorstel GS invulling Schelde Estuarium.
GS	• Ingekomen brieven van ministerie EZ/LNV van 26 januari 2013 en 14 november 2016 inzake wijziging convenant. • Ingekomen brief van ministerie LNV van 11 januari 2018 inzake goedkeuring van het voorstel tot herijking.

	• Besluit 7 oktober 2005 Voorstel PS invulling Schelde Estuarium
PS	• Besluit 30 januari 2006 Convenant Rijk en Provincie Natuurpakket Westerschelde

Extra toelichting

Momenteel is 651 hectare nieuwe estuariene natuur opgeleverd..
Hieronder wordt op hoofdlijnen ingegaan op de afzonderlijke projecten.

1. *Hedwigeproject*

De realisatie van de Hedwigepolder is afgerond. Het project zit nu in de nazorgfase en de monitoring zal worden opgevolgd.

2. *Uitbreiding Zwin*

Met het Waterschap zijn afspraken over het beheer van de dijk vastgelegd en zal de monitoring worden opgevolgd.

3. *Middengebied*

De realisatie van de natuurprojecten (realiseren minimaal 600 hectare estuariene natuur) is afgerond. De projecten zitten nu in de nazorgfase.

4. Nevenopgaven

Het NPW heeft enkele belangrijke maatschappelijke effecten in de vorm van regionale impuls voor de gemeenten Hulst en Sluis, de ontwikkeling van het Grenspark Groot Saeftinghe, het grensoverschrijdende Landschapspark Zwinsteek en de inzet van Landbouw Flankerend Beleid waarbij de inzet gericht is op volhoudbare landbouw.

4.1 Grenspark Groot Saeftinghe

In het Grenspark blijven stappen worden gezet aan de hand van de ontwikkelijnen uit het ontwikkelingsprogramma van het Samenwerkingsverband Grenspark Groot Saeftinghe. Diverse opgaven van de Provincie Zeeland worden daarin meegenomen, zoals koplopers maatregelen t.b.v. stikstof en natuurherstel, vernieuwing en volhoudbare landbouw, zoetwater, circulaire landschap en brede welvaart. Een integrale aanpak met en voor de Zeeuwen.

Innovatiefonds

De laatste openstelling van het grensoverschrijdende innovatiefonds, gericht op zoetwaterbeheersing en klimaat in het Grenspark, is afgesloten. Er zijn nog een aantal nieuwe initiatieven ingediend. O.a. voor een overdekte spoelplek, sleufsilo voor grasklaver, verhoging organische stof in boomgaardbodem, peilgestuurde drainage & weerstation en onderzoek kreekruuginfiltratie. Deze initiatieven worden momenteel door de jury beoordeeld.

Zoete stuwen

De pilot Zoete stuwen in Grenspark Groot Saeftinghe is een gebiedsgericht initiatief opgepakt door Provincie en Waterschap binnen de gebiedssamenwerking van het Grenspark, gericht op het verkennen van technische maatregelen die de zoetwaterbeschikbaarheid voor landbouwpercelen in droge perioden kunnen verbeteren.

Binnen de pilot worden zoetwaterstuwen geplaatst in sloten binnen het watersysteem van de Emmapolder. De plaatsing staat gepland voor eind kwartaal 1 en begin kwartaal 2 2026, mits de voorbereiding en uitvoering volgens planning verlopen. Na plaatsing wordt de werking van de maatregel gedurende de pilotperiode minimaal 3 jaar gemonitord, zodat inzicht ontstaat in de effecten op peil, waterkwaliteit en zoutgehalte onder verschillende (weers)omstandigheden.

De uitkomsten worden gebruikt om te bepalen of en onder welke randvoorwaarden deze maatregel breder toepasbaar is binnen Zeeland. De pilot wordt gefinancierd uit de koplopersmaatregelen en het landbouwflankerend beleid.

Compostering

Als onderdeel van het landbouwflankerend beleid wordt ook ingezet op het lokaal produceren van kwalitatieve compost. Een initiatief ontstaan vanuit de boeren in de streek. Door het onderzoekscentrum ILVO is aangetoond dat er in het gebied voldoende organisch materiaal aanwezig is om deze kwalitatieve compost te kunnen maken om deze vervolgens te kunnen inzetten als bodemverbeteraar in de landbouw. Volgens het onderzoek is er voldoende potentie in het gebied aanwezig om dit ook duurzaam en kostenefficiënt te organiseren is. Hiervoor moeten afspraken worden gemaakt met (terrein)beheerders in het gebied, zoals Staatsbosbeheer, Waterschap Scheldestromen en Het Zeeuwse Landschap. In de praktijk worden de verzamelde materialen op het land verwerkt tot compost om vervolgens te verspreiden op het nabijgelegen perceel waardoor de bodemkwaliteit verbetert, de (bodem)biodiversiteit toeneemt en de watervasthoudendheid versterkt wordt. Een pilot met drie boeren die dit in de praktijk hebben uitgetoet is dusdanig succesvol geweest dat er een vervolg is gestart. Een plan is uitgewerkt en de gewenste opschaling vindt plaats bij tien andere boeren. Het grenspark en experts zorgen voor de ondersteuning en verbinding met de betrokkenen en benodigde stakeholders. Streven is om te komen tot een (grensoverschrijdende) coöperatieve en duurzame vorm van circulair landschapsbeheer.

Natuurinclusief Zeeuws Bouwplan

In de afgelopen jaren zijn er in overleg met de boeren laagdrempelige (eenvoudig toepasbaar) natuurinclusieve maatregelen uitgetest. De extra natuurinclusieve maatregelen zijn door Poldernatuur en agrarische natuurvereniging Groene Oogst bij diverse deelnemende boeren weggelegd en inmiddels uitgevoerd. In totaal hebben 25 boeren meegewerkt aan diverse experimenten met een totaaloppervlakte van circa 250 hectare. Interesse van (deelnemende) boeren in de regio neemt toe. Uit monitoring van akkervogels en insecten blijkt dat de maatregelen een positief effect hebben op de biodiversiteit. De doorontwikkeling van een Natuurinclusief Zeeuws Bouwplan wordt nu verder uitgewerkt in een opzet voor Robuuste Scheldepolders. Samen met de boeren, Poldernatuur Zeeland en ANV Groene Oogst werken we nu verder aan een toekomstbestendig geïntegreerd bouwplan met een verdienmodel voor de boer (o.a. bier- en bakketen, biobased bouwmaterialen en Carbon Farming+), en plaats voor meer biodiversiteit in het landschap, een circulair landschap, een betere zoetwaterbeheersing en grondverbetering met lokale compost.

Mobiele streekproductencontainer

Coöperatie Grenspark Groot Saeftinghe probeert zijn mobiele streekproductencontainer alweer enige tijd in de praktijk uit. Diverse producenten van streekproducten uit het Grenspark bieden hun producten in de mobiele shop te koop aan. Met de gemeente Hulst wordt gezocht naar geschikte plekken voor de shop.

Radar- en uitkijktoren

De bouw van de radar- en uitkijktoren en de daarbij behorende aanvoerroutes en parkeerterrein is in volle gang. De fundering is al gerealiseerd en de betonnen kern (radargedeelte) is al voor 1/3 opgetrokken. Voor de uitkijktoren is het definitieve ontwerp omgezet in een uitvoeringsontwerp. In de tussentijd zijn er diverse uitvoeringsontwerpen verder uitgewerkt voor de lodges, technische installaties, gedeelte, buitenbekleding etc.. De uitwerkingen van de technische ontwerpen voor de Noordelijke en Zuidelijke bruggen (routes) zijn nagenoeg afgerond. De verwachting is dat de meeste uitvoeringsontwerpen rond februari-maart zijn afgerond. Na een laatste geschiktheidsonderzoek voor het mogelijk hergebruik van de populieren uit de Hedwigepolder is gebleken dat deze niet geschikt zijn om als staanders te gebruiken in de uitkijktoren. Door schimmel aantasting voldoen deze stammen niet aan de geldende bouwnormen. In plaats van het populierenhout gaan er stalen staanders worden gebruikt. De dimensionering van deze stalen staanders is gestart en wordt binnenkort opgeleverd zodat deze kunnen worden besteld.

De selectie van een exploitant voor de uitkijktoren loopt. Er ligt een concept huurkoopovereenkomst (5 jaar) en een leidraad voor de marktbenadering. De selectie vindt plaats op basis van prijs en kwaliteit. De huurprijs en verkoopprijs zijn begrensd door bodembedragen. Een plan van aanpak voor de exploitatie van de panoramatoren maakt onderdeel uit van de selectie. In het plan van aanpak wordt naast een goed exploitatieplan, de nadruk gelegd op de wijze waarop de inschrijver de omgeving betreft, hoe er in de exploitatierekening zal worden gehouden met de omgeving en welke boodschap de inschrijver wil uitdragen naar de omgeving. Er wordt gestreefd naar een duurzame samenwerking tussen de streekhouders, natuurbeheerders en de toekomstige exploitant.

De eerste fase van de belangstellingsregistratie voor een exploitant is afgerond. De kandidaten die in de registratiefase positief zijn beoordeeld, hebben onderliggende informatie voor de selectiefase ontvangen. Hiermee kunnen zij in het volgende kwartaal een voorstel t.b.v. de selectiefase indienen.

(Be)leven en leefbaarheid

De plannen voor Kreverhille staan gepland voor het voorjaar van 2026. Voor Paal, is samen met de gemeente Hulst, de erfgoeddeal met een bijdrage van € 800.000 binnengehaald. Met de uitvoering van het ontwerp van het project Versterk de Scheldekust wordt ook de getijdehaven aangepakt. De infrastructuur wordt aangepakt, zoals het vervangen van de palen en steigers. Planning is nu om het ontwerp in 2026 verder uit te werken en te starten met de uitvoering eind 2026.

Groeve Nieuw Namen

Voor het project Erfgoed Deal: Groeve Nieuw-Namen is er een definitief schetsontwerp opgeleverd. Dit ontwerp wordt nu omgezet in een definitief ontwerp om vervolgens in eind 2026 de uitvoering te kunnen starten. Het definitief schetsontwerp is goed ontvangen door de dorpsbewoners.

4.2 Regionale Impuls gemeente Hulst en gemeente Sluis

De regionale impuls gemeente Sluis en Hulst zijn beide in 2023 afgerond.

4.3 Landschapspark Zwinstreek

Het projectteam van BGTS Landschapspark Zwinstreek is nu zowat volledig: eind 2025 werden een projectleider voor het Vlaamse deel en een communicatiemedewerker aangeworven en werd het selectieproces voor de projectcoördinator voor het Interregproject ZwinQuest afgerond (verwachte startdatum: 1 april 2026). Eind januari wordt de finale goedkeuring voor het Interregproject ZwinQuest verwacht. In afwachting werden een aantal Zeeuwse deelprojecten van ZwinQuest (met name de herinrichting van het Veerplein in Breskens, de beleavingsroute rond Staats-Spaanse linies in Oostburg en de foodhub Cadzand) al opgestart opdat we bij de start van ZwinQuest (1 april 2026) zo snel mogelijk uit de startblokken kunnen schieten.

In samenspraak met interne (provinciale) en externe stakeholders zijn thematische “gebiedstafels” opgestart rond de thema’s landbouw en natuur die als doelstelling hebben om concrete projectideeën te genereren en kennis over te dragen. In samenspraak met de BGTS en het Europaloket van Provincie Zeeland wordt bekeken op welke manier deze projectideeën vorm kunnen krijgen en (waar nodig) wordt er gezocht naar financiering (Leader, OP Zuid, etc.). Rond het thema water is werk gemaakt van een grensoverschrijdend meetnetwerk rond zoutgehalte in oppervlaktewater: een meeting werd opgezet met Nederlandse en Vlaamse stakeholders (provincies Zeeland en West-Vlaanderen, Waterschap Scheldestromen, de Oostkustpolder en de Vlaamse Milieumaatschappij) om een plan van aanpak op te zetten (meetmethodiek, data-uitwisseling).

Rond het thema erfgoed is werk gemaakt van het Kasteel van Sluis: in samenspraak met diverse lokale stakeholders wordt in de loop van 2026 nagegaan hoe deze site optimaal ontsloten kan worden. Als basislaag voor de ontsluiting is een opdracht uitgeschreven om via een historisch bronnenonderzoek de beschikbare informatie bij elkaar te brengen. Financiering van deze activiteiten kan naar alle waarschijnlijkheid binnen het project ZwinQuest.

4.4 Landbouwflankerend beleid

Eén van de nevenopgaven binnen NPW is het Landbouwflankerend Beleid. Hiervoor was een bedrag geraamd van € 13 miljoen, waarvan € 8,4 miljoen gereserveerd voor subsidiebijdragen en € 4,6 miljoen voor de Grondbank Zeeland in combinatie met kavelruil.

Eind 2025 is het landbouwflankerend beleid formeel afgerond, aangezien het convenant tussen ZLTO en Provincie liep tot en met 31-12-2025. De grondposities van NPW in de Grondbank zijn per 31 december jl. overeenkomstig de afspraken met het Rijk overgenomen door de Provincie Zeeland. Een aantal projecten, gelegen in het Grenspark, wordt in 2026 afgerond.

Op 9 januari zijn de resultaten, op bestuurlijk niveau met de ZLTO, besproken.

5. Sociaaleconomische impulsen

Inherent aan het Natuurpakket Westerschelde is de zorg voor sociaal-economische impulsen in de streek. Dit was geen aparte doelstelling vanuit het programma, maar is feitelijk ontstaan in de loop der tijd door de unieke aanpak. Samen met streekholders in het Grenspark Groot Saeftinghe en stakeholders in het Landschapspark Zwinstreek is van onderaf samengewerkt om allerlei initiatieven welke door de streek gewenst zijn tot stand gekomen. Zo is in het Grenspark een eigen streekmerk (Saeftinghe Smaakt) opgezet, is samen met bewoners gewerkt aan Verstrekkende Scheldekust waarbij diverse dorpen met elkaar verbonden zijn.

6. Monitoring en beheer & onderhoud

De projecten zitten nu in de nazorgfase, bestaande uit de destijds in de NB-wet vergunningvereiste monitoring.

Sinds 2015 loopt meetprogramma naar stijghoogte, grondwaterstand en zoutgehalte in en rond de Hedwigepolder, met als doel het volgen van effecten van de inrichting van de Hedwigepolder als getijdengebied. Hiervoor wordt gekeken naar de stijghoogten en grondwaterstand buiten het getijdengebied. Daarnaast wordt gekeken naar de zoet-zoutverdeling. Over de bevindingen wordt blijvend gecommuniceerd met belanghebbenden (landbouw, Vlaamse partners) om resultaten en eventuele effecten tijdig te delen en te betrekken bij ontwikkelingen, zoals de uitbreiding Dok Antwerpen en inrichting natuurgebied Prosperpolder Zuid in België. Er wordt hierbij nauw samengewerkt met het Waterschap en specialist Deltares, die de monitoring mede begeleiden. Vooralsnog blijken er nauwelijks effecten te zijn op de huidige landbouwfuncties van de nabijgelegen percelen.

Naast de monitoring wordt met eigenaren en pachters rond de Hedwigepolder tegelijkertijd ook het functioneren van het watersysteem tegen het licht gehouden. Hiervoor zijn aanvullende metingen verricht om het watersysteem mogelijk te kunne verbeteren. De eerstvolgende serie resultaten worden in het voorjaar 2026 gepresenteerd. De geïnventariseerde maatregelen worden door het Waterschap en de Provincie verder uitgewerkt.

Traverse Kapellebrug

Algemeen

Project:	N290 Traverse Kapellebrug
Document:	Voortgangsrapportage
Periode:	November, december 2025 en januari 2026
Status:	Definitief
Datum:	1-2-2026
Bestuurlijk opdrachtgever: dhr. A.J. van der Maas	

Projectomschrijving

De Provinciale weg N290 is een gebiedsontsluitingsweg in Oost-Zeeuws-Vlaanderen. Een gebiedsontsluitingsweg is een weg die de schakel vormt tussen woongebied en een hoofdweg. De N290 sluit aan op de N61 en N62 ten zuiden van Terneuzen. De weg leidt via Zaamslag en Hulst naar de Nederlands-Belgische grens bij Kapellebrug.

Het project is het deel van de N290 dat door Kapellebrug heen gaat. Dit deel heet de Gentsevaart. De Gentsevaart gaat door de bebouwde kom en noemen we daarom ook wel de Traverse Kapellebrug. De weg is aan het einde van zijn levensduur. Daarom pakken we de Gentsevaart volledig aan. Er komt een nieuwe weg op de bestaande plek. We richten de weg binnen de bebouwde kom van Kapellebrug ook meteen opnieuw in.

De Gentsevaart is een drukke weg door Kapellebrug met veel woningen en bedrijven aan beide kanten. Door de verkeersdrukke en het vrachtverkeer ervaren omwonenden regelmatig hinder. Er ontstaan ook onveilige situaties voor fietsers en voetgangers. Met een nieuw ontwerp van de weg verbeteren we de verkeersveiligheid. Ook beperken we de hinder zonder dat dit ten koste gaat van de doorstroming. Bovendien zullen deze verbeteringen een positieve bijdrage leveren aan de leefbaarheid in het dorp.

Belangrijkste ontwikkelingen

De aannemer Boskalis is klaar met het vernieuwen van de rijbaan in het eerste deel van de Gentsevaart vanaf de Belgische grens tot aan de tankstations, de rotonde bij de Molenstraat en met de aanleg van de riolering van de Roskamstraat naar de Brouwerijstraat. Ook is het nieuwe kunstwerk op de rotonde geplaatst en is de tijdelijke bypass aangelegd voor de werkzaamheden tussen de Total/Sakko en Plus Mangnus.

Bij de uitvoering van het project is sprake van een opeenstapeling van onvoorziene werkzaamheden, waardoor de risicoreservering moet worden aangevuld. Er zijn reeds aanvullende werkzaamheden uitgevoerd en er blijft een significant risico aanwezig op meer aanvullende werkzaamheden gezien het projectverloop tot nu toe. De tegenvallers hebben voornamelijk betrekking op de bodemgerelateerde werkzaamheden en het voorkomen van hinder. Onder het kopje 'extra toelichting' wordt hier nader op ingegaan.

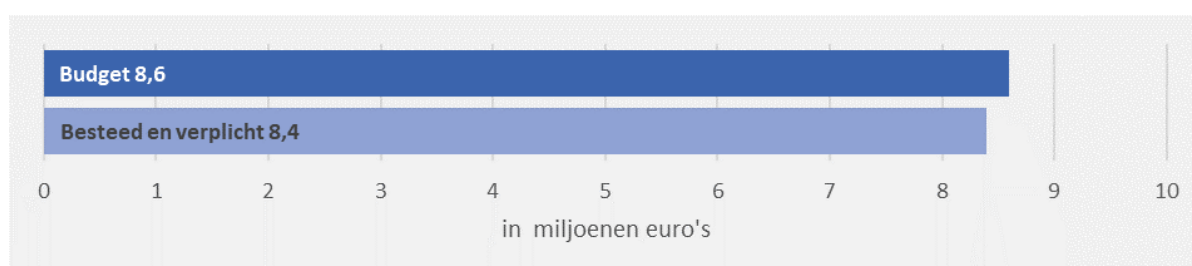
Status en voortgang

Beheersaspect: *Kwaliteit* *Geld* *Tijd* *Risico* *Omgeving*

Status:     

Voortgang:     

Budget



Planning



Huidige projectfase: Realisatiefase

Percentage gereed: 65%

Voortgang algemeen

Het project bevindt zich in de realisatiefase. De aannemer Boskalis is grotendeels klaar met het vernieuwen van de rijbaan in het eerste deel van de Gentsevaart vanaf de Belgische grens tot aan de tankstations, de rotonde bij de Molenstraat en met de aanleg van de riolering van de Roskamstraat naar de Brouwerijstraat. Verder is een tijdelijke bypass aangelegd voor de werkzaamheden aan het wegvak tussen supermarkt Plus-Mangnus en tankstation Sakko.

Doorgaand vrachtverkeer moet gedurende het gehele project de aangegeven omleidingsroutes volgen. Autoverkeer en lokaal vrachtverkeer met een ontheffing kunnen nog steeds gebruik maken van de Gentsevaart (via een om- en om-regeling).

Het project heeft de nodige tegenvallers bij de bodemgerelateerde werkzaamheden en het voorkomen van hinder. Deze tegenvallers zullen leiden tot een overschrijding van het projectbudget. Nadere toelichting staat onder het kopje 'extra toelichting'.

Kwaliteit

Status:



Voortgang:



Het vastgestelde ontwerp bepaalt de kwaliteitseisen die aan het project worden gesteld. Voor de aanbesteding zijn deze kwaliteitseisen verder gespecificeerd. Daarbij is rekening gehouden met de resultaten van diverse onderzoeken naar onder andere milieu, bodem, natuur, archeologie, geluid, en trillingen. Ook de uitkomsten van de analyse voor Maatschappelijk Verantwoord Inkopen (MVI) zijn meegenomen in de kwaliteitseisen. Tijdens de uitvoering wordt toegezien op de gestelde kwaliteitseisen.

Geld

Status:



Voortgang:



Het door PS toegekende investeringskrediet voor het project is in totaal € 8,6 miljoen. Tot en met eind januari 2026 zijn er voor circa € 6,1 miljoen kosten gemaakt. Van het resterende budget is € 2,3 miljoen verplicht waardoor de risicoreservering voor het opvangen van risico's beperkt is tot € 0,2 miljoen.

Omdat een aantal risico's zich hebben voortgedaan zijn er kosten ontstaan die worden gedekt uit de risicoreservering. De kosten van de aanvullende werkzaamheden die tot op heden zijn uitgevoerd zijn tot nu toe gedekt uit de risicoreservering, waardoor deze is teruggelopen tot circa € 0,2 mln. Gezien het projectverloop tot nu toe is de verwachting dat zich nog risico's blijven voordoen. De inschatting is daarom dat de risicoreservering moet worden aangevuld met € 1,5 mln. Onder het kopje 'extra toelichting' wordt nader ingegaan op de financiële consequenties en de benodigde dekking.

De gemeente Hulst heeft € 230.000 bijgedragen aan de reconstructie. Daarnaast zijn de kosten voor de vernieuwing van het riool voor de gemeente Hulst. De kosten van het toekomstig beheer en onderhoud (na de reconstructie) van het riool en de weg komen niet ten laste van het investeringskrediet.

Tijd

Status:



Voortgang:



De aannemer Boskalis is gestart met de werkzaamheden voor de herinrichting. De planning van het project kent verder de volgende mijlpalen:

- Zomer 2026: Oplevering projectresultaat
- Zomer 2026: Start afrondingsfase
- December 2026: Einde project

Risico

Status:



Voortgang:



Het beheersen van de risico's doen we door regelmatig risicoanalyses uit te voeren. Tijdens de uitvoering door de aannemer is er toezicht en controle vanuit de provincie via de inzet van een toezichthouder en directievoerder. Opvolging van beheersmaatregelen voor risico's worden afgestemd met het projectteam. Waar nodig maken we gebruik van aanvullende deskundigheid. Per beheersmaatregel is er een actiehouder. Het projectteam bewaakt het budget en de planning waarbij we ons vooral richten op het beheersen van de risico's met de grootste gevolgen.

Op basis van de laatste risicoanalyse zijn de grootste risico's:

1. Als gevolg van het aantreffen van, niet uit onderzoeken geconstateerde, materialen in de bodem en onbekende kabels en leidingen bestaat de kans dat extra werkzaamheden uitgevoerd moeten worden. Dit heeft inmiddels al geleid tot extra kosten, maar vooralsnog niet tot vertraging.
2. Als gevolg van het negeren van de geslotenverklaring voor doorgaand vrachtverkeer bestaat de kans op onveilige situaties en significant meer verkeershinder en extra verkeersmaatregelen. Dit heeft inmiddels al geleid tot extra kosten, maar vooralsnog niet tot vertraging.
3. Als gevolg van omleidingen en langdurige afzettingen bestaat de kans dat bedrijven en belangenverenigingen door de slechte bereikbaarheid protesten uiten en/of claims indienen. Dit kan leiden tot negatieve publiciteit, extra kosten en mogelijk langere doorlooptijd.
4. Als gevolg van werkzaamheden bestaat de kans dat schade aan woningen en gebouwen ontstaat die vergoed moeten worden. Dit kan leiden tot extra kosten voor vergoeding schade.

De eerste twee risico's hebben inmiddels geleid tot aanvullende werkzaamheden en extra kosten. Door de opeenstapeling en omvang van de aanvullende werkzaamheden zijn de extra kosten aanzienlijk groter dan vooraf redelijkerwijs kon worden ingeschat. Voor de resterende looptijd van het project hebben de grootste risico's nog steeds betrekking op bodemgerelateerde werkzaamheden en maatregelen om hinder te beperken. Nadere toelichting staat onder het kopje 'extra toelichting'.

Een project is steeds in beweging. Onzekerheden kunnen afnemen, maar er kunnen altijd risico's optreden die gevolgen hebben voor de planning en de verschillende fases.

Omgeving

Status:



Voortgang:



Het draagvlak in de omgeving is groot. De grootste zorg van de omgeving is de bereikbaarheid van het lokale bedrijfsleven en het risico op sluisverkeer tijdens de werkzaamheden. Tijdens de uitvoering kan autoverkeer en lokaal vrachtverkeer met een ontheffing via een tijdelijke rijbaan (bypass) richting Hulst en België rijden. Dit is mogelijk via een om-en-om regeling met verkeerslichten. Doorgaand vrachtverkeer moet de aangegeven omleidingsroute volgen (via N290 naar de Tractaatweg en Expressweg).

Naar aanleiding van het negeren van de geslotenverklaring voor doorgaand vrachtverkeer zijn extra verkeersregelaars ingezet. Daarnaast handhaaft de politie op ons verzoek en delen zij boetes uit. Wij monitoren dit en zijn continu in gesprek met omliggende gemeentes over de veiligheid. Met deze maatregelen proberen we de overlast voor de omgeving zo veel mogelijk te beperken.

Met regelmaat worden nieuwsbrieven verspreid onder de bewoners en bedrijven rond de Gentsevaart. Deze nieuwsbrieven en andere relevante informatie over het project is terug te vinden op de website www.zeeland.nl/kapellebrug. Het is ook mogelijk om contact op te nemen met vragen of opmerkingen over het project via het mailadres kapellebrug@zeeland.nl. Tijdens de werkzaamheden informeert de aannemer de omgeving via bewonersbrieven en de Bouwapp. Er is ook een mogelijkheid tot persoonlijk contact om klachten snel te kunnen afhandelen. Dit alles in overleg met de Provincie. Samen met de aannemer en gemeente Hulst wordt in februari een inloopavond voor bewoners en bedrijven georganiseerd. We zullen dan terugblikken het werk en de werkzaamheden tot einde project toelichten.

Naar aanleiding van de wens van Provinciale Staten is in overleg met de dorpsraden van Sint-Jansteen en Clinge een kunstenaar en een ontwerp gekozen voor een kunstobject op de nieuwe rotonde. Het kunstwerk is eind december 2025 geplaatst en met een feestelijke openingshandeling is hier aandacht aan besteed.

Legenda status en voortgang

	Op orde		Positieve ontwikkeling
	Er dreigen afwijkingen		Gemiddelde ontwikkeling
	Bijstelling is noodzakelijk		Negatieve ontwikkeling

Scopebeschrijving

De volgende onderdelen vormen de scope van het project:

- Reconstructie van de Gentsevaart inclusief verkeersremmende maatregelen en fietsoversteken met opstelplaatsen en aan weerszijden van de rijbaan een voet- en fietspad.
- Aanleg van een rotonde met aansluitingen op de Gentsevaart, Molenstraat, parallelweg Gentsevaart en Roskamstraat.
- Dempen van de watergang en realiseren van de aansluiting Roskamstraat op de nieuwe rotonde.
- Aanpassen van de openbare verlichting, bewegwijzering, bebording en beplanting en het realiseren van aansluitingen op bestaande wegen.
- Aanpassingen kadastrale grenzen en benodigde grondaankopen.

- De bijdrage aan een vijftal Duurzame Ontwikkelingsdoelen zoals opgenomen in de MVI-ambitie van dit project.

De volgende onderdelen komen niet voor rekening van het projectbudget, maar worden door de gemeente Hulst gefinancierd:

- Aanleg van een nieuw riool voor de afvoer van hemelwater met een uitstroomvoorziening op de watergang bij de Roskamstraat, inclusief voetpad.
- Vervangen en/of verplaatsen van de gemeentelijke verlichting.
- Vervangen van een deel van het bestaande riool.

Deze onderdelen zijn opgenomen in het uitvoeringscontract dat is gesloten met de aannemer voorafgaand aan de reconstructie.

Relevante besluiten

- | | |
|----|---|
| GS | <ul style="list-style-type: none"> • 18 mei 2021: Vaststellen startnotitie 'Reconstructie Traverse Kapellebrug N290' en verzenden aan PS. • 15 februari 2022: Informeren van PS over de uitkomsten van het onderzoek naar de mogelijkheden voor de aanleg van een fietstunnel in Kapellebrug. • 29 maart 2022: Goedkeuren definitief ontwerp, projectplan en eindfasedocument definitie- en ontwerpfase en aanbieden aan PS. • 19 december 2023: Overgang naar de realisatiefase, uitvoering conform het definitief ontwerp (inclusief kleine verbeteringen) en verhoging investeringskrediet met € 3 mln. Deze punten worden via een statenvoorstel voorgelegd aan PS ter besluitvorming. |
| PS | <ul style="list-style-type: none"> • 29 mei 2020: Vaststellen voorjaarsnota 2020 en daarmee project N290 Traverse Kapellebrug benoemen als groot project. Een krediet ter hoogte van € 5,6 miljoen beschikbaar stellen. • 23 juli 2021: Instemmen met de startnotitie 'Reconstructie Traverse Kapellebrug N290' en het gelijktijdig doorlopen van zowel de definitiefase als de ontwerpfase. • 11 maart 2022 (commissie Economie): GS heeft PS geïnformeerd dat een fietstunnel niet wordt opgenomen in het definitief ontwerp. Dit naar aanleiding van onderzoek naar de mogelijkheden voor de aanleg van een fietstunnel. • 20 mei 2022: Goedkeuren definitief ontwerp N290 Traverse Kapellebrug en instemmen met de afronding van de definitie- en ontwerpfase van het project. Daarnaast de start van de voorbereidingsfase door goedkeuring van het eindfasedocument "definitie- en ontwerpfase N290 Traverse Kapellebrug". In dat document zijn opgenomen: de scope, looptijd en beheeraspecten uit het Projectplan N290 Traverse Kapellebrug. • 11 november 2022: Instemmen met voorstel in Najaarsnota 2022 om € 1,45 miljoen te reserveren in de investeringsagenda voor de verhoging van het projectkrediet. |
-

-
- 9 februari 2024: Instemmen met:
 - De afronding van de voorbereidingsfase van het project N290 Traverse Kapellebrug.
 - Start van de realisatiefase na goedkeuring van het eindfasedocument "voorbereidingsfase N290 Traverse Kapellebrug".
 - De voortzetting van het project volgens het definitieve ontwerp inclusief de daarin aangebrachte kleine verbeteringen.
 - Het beschikbaar stellen van het benodigde aanvullend projectkrediet van drie miljoen euro voor de realisatie van het project.
-

Extra toelichting

1. Aanleiding en noodzaak aanvulling risicoreservering

De werkzaamheden aan het groot project Traverse Kapellebrug (N290) zijn in volle gang. Een deel van het tracé, waaronder een nieuwe rotonde, is al gereed. Bij de uitvoering van het project is sprake van een opeenstapeling van onvoorziene werkzaamheden, waardoor de risicoreservering moet worden aangevuld. Er zijn reeds aanvullende werkzaamheden uitgevoerd en er blijft een significant risico aanwezig op meer aanvullende werkzaamheden gezien het projectverloop tot nu toe.

De Traverse Kapellebrug is een van de oudste wegen richting België. In 1999 is voor de laatste keer het asfalt vervangen door Rijkswaterstaat. In 2007 heeft de provincie Zeeland deze weg overgenomen van het Rijk. Sindsdien is alleen klein onderhoud uitgevoerd. In de voorbereidingsfase van het project is – zoals gebruikelijk – via de risicoreservering rekening gehouden met bodemgerelateerde risico's en maatregelen om hinder te beperken. Tevens zijn mitigerende maatregelen getroffen, zoals bodemonderzoek, proefboringen en proefsleuven.

Daar waar vooraf bekend, is in het aanbestedingscontract rekening gehouden met extra kosten, bijvoorbeeld voor de afvoer van niet-herbruikbare grond. Ondanks de uitgevoerde onderzoeken is tijdens de uitvoering gebleken dat er sprake is van onvoorziene tegenvallers. Uit de werkzaamheden die in januari zijn uitgevoerd blijkt dat zelfs op locaties met een laag risico er toch tegenvallers waren bij de bodemgerelateerde werkzaamheden.

Door de opeenstapeling en omvang van de aanvullende werkzaamheden zijn de extra kosten aanzienlijk groter dan vooraf redelijkerwijs kon worden ingeschat. Voor de resterende looptijd van het project hebben de grootste risico's nog steeds betrekking op bodemgerelateerde werkzaamheden en maatregelen om hinder te beperken. Gezien het projectverloop tot nu toe is de verwachting dat deze risico's zich blijven voordoen en dat de bijbehorende kosten niet langer binnen de bestaande risicoreservering kunnen worden opgevangen.

De kosten van de reeds uitgevoerde aanvullende werkzaamheden zijn tot nu toe gedekt uit de risicoreservering, waardoor deze is teruggelopen tot circa € 0,2 mln. De inschatting is dat de risicoreservering moet worden aangevuld met € 1,5 mln.

2. Oorzaken aanvullende werkzaamheden: bodem en ondergrond

De belangrijkste oorzaak van de aanvullende werkzaamheden ligt in onvoorziene omstandigheden bij de bodemgerelateerde werkzaamheden. Bij het opbreken van de weg is gebleken dat de ondergrond aanzienlijk complexer is dan op basis van vooronderzoek kon worden vastgesteld. Aanvullende werkzaamheden zijn noodzakelijk om een stabiele en toekomstbestendige wegconstructie te realiseren. Hieronder wordt hier dieper op ingegaan.

2.1 Grond en fundering

Extra grondverwerking en -afvoer

Bij het ontgraven is gebleken dat een deel van de vrijkomende grond niet direct herbruikbaar is. Om afvoer te beperken wordt grond waar mogelijk gezeefd en hergebruikt (foto 1). Dit is duurzamer en goedkoper dan volledige afvoer, maar het zeven brengt wel extra bewerkingskosten met zich mee.

In de te zeven grond zijn onder meer natuursteen, slakken, kasseien en baksteen aangetroffen (foto 2). Niet-herbruikbaar materiaal moet alsnog worden afgevoerd, vaak in grote volumes en tegen relatief hoge stort- en transportkosten.

Niet-herbruikbare funderingslagen

Onder het asfalt is op diverse plekken een fundering aangetroffen bestaande uit keien en leem (foto 3). Dit materiaal is niet geschikt voor hergebruik en moet volledig worden ontgraven en afgevoerd.

Restanten van oude verhardingen

Onder en naast het bestaande asfalt zijn stroken met klinkers en tegels aangetroffen die niet uit eerder bodemonderzoek in de voorbereidingsfase naar voren kwamen (foto 4). Deze moeten worden verwijderd om een homogene en stabiele ondergrond te realiseren. Met name de afvoerkosten van deze materialen, vaak in aanzienlijke volumes, zorgen voor extra kosten.

2.2 Riolering en waterhuishouding

Oude riolering

Op vier locaties is over langere lengte onbekende en buiten gebruik gestelde riolering aangetroffen (foto 5). Deze kan niet in de grond achterblijven, omdat dit risico's oplevert voor de stabiliteit van de nieuwe fundering en verharding. Bovendien belemmert de aanwezigheid van deze riolering de aanleg van nieuwe kolken en rioolaansluitingen. Dit vergt het zorgvuldig uitgraven en afvoeren van de oude rioolbuizen.

Oude duikers

Op twee locaties zijn onbekende en buiten gebruik gestelde duikers aangetroffen (foto 6) die niet uit de beschikbare gegevens naar voren kwamen. Deze moeten worden uitgegraven en afgevoerd om verzakkingen en toekomstige onderhoudsproblemen te voorkomen.

2.3 Kabels en leidingen

Tijdens de werkzaamheden zijn diverse onbekende en buiten gebruik gestelde kabels en leidingen aangetroffen.

Asbestcementleidingen

Op twee locaties zijn onbekende en buiten gebruik gestelde waterleidingen van asbestcement aangetroffen (foto 7). Deze mogen uitsluitend door een gecertificeerde aannemer worden verwijderd onder strikte veiligheidsvoorschriften, wat leidt tot hogere kosten.

Oude kabels

Inmiddels zijn achttien onbekende en buiten gebruik gestelde kabels (stroom- en datakabels) aangetroffen (foto 8). Voordat werkzaamheden kunnen plaatsvinden, moet eerst worden vastgesteld of een kabel nog in gebruik is. Tot die duidelijkheid er is, moet voorzichtig en handmatig worden ontgraven. De buiten gebruik gestelde kabels worden verwijderd. Daarnaast is op sommige locaties sprake van een hoge dichtheid van kruisende kabels en leidingen, waardoor maatwerkoplossingen nodig zijn om bestaande en nieuwe aansluitingen correct te realiseren. Dit leidt tot extra uitvoeringskosten.

3. Aanvullende kosten: hinder en veiligheid

Naast bodemgerelateerde werkzaamheden zijn aanvullende kosten gemaakt om hinder te beperken en de veiligheid te waarborgen.

Dit betreft onder meer een verhoogde inzet van verkeersregelaars. Over deze inzet zijn Provinciale Staten geïnformeerd bij brief van 4 november 2025 (kenmerk 779265). De kosten van deze extra inzet over de gehele looptijd van het project worden ingeschat op circa € 0,4 mln.

4. Voortgang

De weg ligt momenteel open. De aanvullende kosten die zich in deze fase voordoen zijn noodzakelijk om het werk verantwoord en kwalitatief goed af te ronden. Het stilleggen van het werk of het doorvoeren van versoberingen in deze fase zou leiden tot hogere kosten of een maatschappelijk ongewenst eindresultaat. Vanuit het belang van bewoners, bedrijven en weggebruikers is voortzetting van de werkzaamheden noodzakelijk. De scope en doelstelling van het project blijven ongewijzigd: een vlotte en veilige weg die de leefbaarheid in Kapellebrug verbetert.

5. Dekking en ophoging investeringskrediet

Door de risicoreservering aan te vullen met € 1,5 mln. is de risicoreservering naar verwachting voldoende voor het afdekken van resterende risico's. De benodigde omvang van de risicoreservering is gebaseerd op de inschatting van de resterende risico's. Bij het inschatten van de kosten van de risico's houden we onder andere rekening met de hoeveelheid bodemgerelateerde werkzaamheden, kosten voor het verwijderen van onvoorziene kabels en leidingen, maatregelen ter beperking van hinder en extra inzet voor directievoering en toezicht op werkzaamheden van de aannemer.

Voor de aanvulling van de risicoreservering is een ophoging van het investeringskrediet met € 1,5 mln. nodig. Via de eerst volgende begrotingswijziging wordt aan PS een voorstel gedaan om het investeringskrediet op te hogen en de extra afschrijvingslasten van ongeveer € 43.000 per jaar budgettair neutraal te dekken. Dit is mogelijk door dekking uit de stelpost voor afschrijvingslasten infrastructuur. Deze stelpost is bedoeld voor het dekken van afschrijvingslasten van vervanging en renovatie van infrastructuur. In de voorjaarsnota van 2024 (paragraaf 3.2 vervanging & renovatieopgave) is het voorstel gedaan om deze stelpost in te stellen en wordt nadere toelichting verstrekt over de werking van de stelpost en de bijbehorende reserve vervanging & renovatie.

De reconstructie van de Gentsevaart komt hiervoor in aanmerking omdat er, met uitzondering van de aanleg van de rotonde, sprake is van een vervangingsopgave. Vrijwel alle kosten van de aanvullende bodemgerelateerde werkzaamheden doen zich voor bij de vervanging van de bestaande weg.

Dekking vanuit de stelpost gaat niet ten koste van andere projecten. De stelpost kent voor de komende jaren nog steeds een overschot dat wordt toegevoegd aan de reserve vervanging & renovatie. Mee- en tegenvallers op vervanging & renovatie projecten worden ook toegevoegd of onttrokken aan de stelpost. Zo is over 2025 per saldo een bedrag van circa € 0,16 mln. toegevoegd aan de stelpost.

6. Risicoprofiel en onzekerheden

Gezien het projectverloop tot nu toe is de verwachting dat de grootste risico's samenhangen met de bodemgerelateerde werkzaamheden en het ontgraven en verwijderen van onbekende kabels en leidingen. Bij het bepalen van de risico's gaat het nog steeds om een inschatting en is er sprake van onzekerheid. Het is nog steeds mogelijk dat de uiteindelijke lasten hoger of lager kunnen uitvallen.

7. Beperken van kosten

Binnen het project wordt actief gestuurd op kostenbeheersing en beheersmaatregelen. Zo worden aanvullende werkzaamheden getoetst aan contractuele afspraken en besproken met betrokken partijen, waaronder de aannemer en Stedin.

Uitgangspunt is dat aangetroffen objecten alleen worden verwijderd wanneer zij de nieuwe inrichting of constructieve stabiliteit belemmeren. Waar mogelijk en verantwoord blijven objecten in de ondergrond aanwezig om kosten te beperken en wordt dit grondig gedocumenteerd.

***De foto's zijn toegevoegd in een aparte bijlage.**

Zanddijk

Algemeen

Project:	N673 Zanddijk
Document:	Voortgangsrapportage
Periode:	November, december 2025 en januari 2026
Status:	Definitief
Datum:	1-2-2026
Bestuurlijk opdrachtgever: dhr. A.J. van der Maas	

Projectomschrijving

Het doel van project Zanddijk-Molendijk (N673) is het realiseren van een veilige en duurzame ontsluiting van de kern Yerseke en haar bedrijventerreinen (Havendijk, Burenpolder, Korringaweg, Olzendepolder) van en naar de A58. Hierin worden ook andere belangen zoals spoorveiligheid, fietsveiligheid, verbetering van de doorstroming en de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Reimerswaal meegenomen.

Belangrijkste ontwikkelingen

Projectprocedure en Omgevingsvergunningen

In het kader van de Verkenning is een kennisgeving gepubliceerd op 2 oktober 2025. Door ZBV zijn in het kader van het participatietraject, onderdeel van het projectbesluit, vervolgens een aantal inloophmomenten georganiseerd. Dit betrof vier dinsdagen in oktober waarop omwonenden en andere belangstellenden kennis konden nemen van het geoptimaliseerde ontwerp. Er zijn 12 bezoekers langs geweest.

Op 16 december hebben GS gereageerd op de ingekomen reacties naar aanleiding van de Verkenningfase.

De reeds eerder uitgevoerde onderzoeken zijn geactualiseerd naar de eisen van de Omgevingswet en afgestemd op het geoptimaliseerde ontwerp. Op een enkel onderdeel, zoals de Aeries en akoestiek is een compleet nieuwe berekening gemaakt.

De gemeente Reimerswaal zal voor de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg vanaf de rotonde Zanddijk/Molendijk naar het bedrijventerrein, de zwarte tak, zelf een omgevingsplan laten uitwerken en vaststellen. In december heeft de gemeente hierover gecommuniceerd, waarbij duidelijk is geworden dat de ontsluiting middels een BOPA wordt geregeld en dat de gemeente voornemens is het aanliggend, te ontwikkelen bedrijventerrein wil opnemen in een TAM-IMRO procedure.

Grondverwerving

Voor de Grondverwerving zijn mooie grote stappen gezet. Waar er door de optimalisaties al aanzienlijk minder grond van derden nodig is, is er ook met veel partijen overeenstemming bereikt.

Voor het deel grenzend aan de Zanddijk was ZBV nog in gesprek met 6 partijen. Hiervan is met twee partijen al overeenstemming en kan één partij zelfs toch worden ontzien. Er wordt dus nog gesproken met 3 partijen.

Naar aanleiding van de laatste afspraken, waarbij het vrijliggend fietspad langs de Olzendedijk wordt aangelegd, was overleg met 5 extra partijen nodig. Het gaat hier om beperkte oppervlakken langs de randen van de percelen, waar het nieuwe vrij liggende fietspad wordt gerealiseerd. Met deze partijen is inmiddels ook overeenstemming.

Spoorkruising

Met ProRail is de fase Planning en Studies gestart, waarin een nadere uitwerking van het viaduct en de bijbehorende werkzaamheden zal worden gedaan.

Status en voortgang

Beheersaspect: Kwaliteit Geld Tijd Risico Omgeving

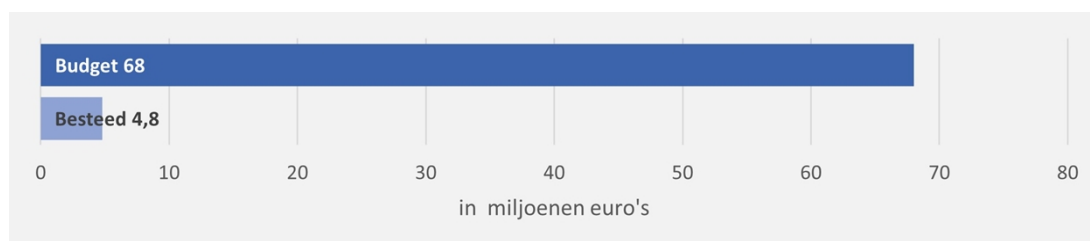
Status:     

Voortgang:     

Budget

*bij 'Besteed' is nog geen rekening gehouden met vastgelegde bijdragen van derden, die we nog moeten ontvangen.

Deze periode is de bijdrage van het Rijk ontvangen.



Planning



Huidige projectfase: Vorbereidingsfase

Percentage gereed: 15%

Voortgang algemeen

Zie tekst belangrijkste ontwikkelingen.

Na afronding van de projectprocedure door GS en de nadere uitwerking van de plannen zal opnieuw naar de planning worden gekeken, omdat dan duidelijk is wat de gevolgen zijn voor het vervolg.

Kwaliteit

Status: 

Voortgang: 

Voor het bereiken van de gewenste kwaliteit wordt gekeken naar de doelstellingen van het project. Maatregelen worden hierop afgestemd. De doelstellingen van het project worden bereikt met het geoptimaliseerd ontwerp.

De voorgestelde optimalisaties vallen binnen scope van de opdracht, welke is verwoord in de Overeenkomst van Opdracht (OVO) die ter verantwoording aan ZBV is meegegeven voor de voorbereiding en realisatie van het project.

In verband met de optimalisaties en de nieuwe afspraken met de gemeente Reimerswaal en Waterschap wijzigen ook de grenzen van het plan dat ZBV in uitvoering moet brengen. Voor het Projectbesluit worden de reeds uitgevoerde onderzoeken hier ook op afgestemd. Vooralsnog worden hier geen knelpunten in verwacht.

In het vierde kwartaal van 2025 heeft een verdere uitwerking van deze maatregelen plaatsgevonden. Het is inmiddels wel duidelijk dat deze Procedure onder de nieuwe Omgevingswet voor velen nieuw is en daarmee ook vraagt om de nodige aandacht, controles en zorgvuldigheid. Verwachting is dat de procedure voor een projectbesluit kan worden gestart in het eerste kwartaal van 2026.

Geld

Status:



Voortgang:



Er is een totaal krediet van € 68 miljoen beschikbaar gesteld voor het project.

Op basis van de inzichten is de verwachting dat het budget toereikend is, zeker nu de grondverwerving goed vordert. De onder Kwaliteit genoemde optimalisaties kunnen binnen het huidige budget worden uitgevoerd.

Tijd

Status:



Voortgang:



Het project is in de voorbereidingsfase. De meest kritische onderdelen in deze fase zijn de planologische procedure (Projectbesluit) en grondverwerving. Eventuele bezwaren op het Projectbesluit bij de Raad van State zullen van invloed zijn op de planning van het project.

De inzet is nog steeds om de uitvoeringswerkzaamheden eind 2027 af te kunnen ronden.

Risico

Status:



Voortgang: 

Risicobeheersing vindt plaats aan de hand van risicoanalyses die minimaal iedere drie maanden worden uitgevoerd c.q. geactualiseerd. Met een risicoanalyse worden alle projectrisico's geactualiseerd, inclusief de beheersmaatregelen bij deze risico's. Naarmate het project vordert kunnen de onzekerheden afnemen, maar er kunnen nog steeds risico's optreden met gevolg voor de planning en fasering.

Een deel van de risico's in het dossier hebben betrekking op de realisatiefase. Daar wordt in deze rapportage nog niet op ingegaan.

De belangrijkste risico's die de Zanddijk B.V. per eind december 2025 identificeert zijn voor de Provincie Zeeland ook de belangrijkste risico's. Deze worden door de Provincie Zeeland afgedekt middels het provinciale weerstandsvermogen.

Risico	Beheersmaatregel	Status
Bezwaar Omgevingsplan: Bezwaren op het omgevingsplan blijven een risico, ondanks dat er wordt gewerkt aan een Projectbesluit.	Het verwerken van zienswijzen in het geoptimaliseerd ontwerp. Goede communicatie naar stakeholders, beginnend bij gemeente Reimerswaal en Waterschap, daarnaast draagvlak creëren door individuele gesprekken, zoals Fietzersbond en ZLTO.	Lopend
Onbekendheid werkwijze en systematiek nieuwe Omgevingswet kan leiden tot vertraging.	Omdat de procedures in de nieuwe Omgevingswet en de bijbehorende (digitale) systematiek nog kinderziekten kent is het van belang dat er voldoende controle slagen plaatsvinden. Hiertoe wordt, waar nodig extern (juridisch) advies ingewonnen en voldoende controle momenten ingebouwd.	Lopend
Planning en procedures ProRail in relatie tot afstemming over het ontwerp en gewenste realisatie.	Door intensief overleg te voeren en een speciaal toegewezen projectteam bij ProRail is de verwachting dat er goede afstemming is ten aanzien van de aansluiting van de ontwerpen/werkzaamheden.	Lopend
Onjuiste berichtgeving: het verspreiden van onjuiste berichten door derden die verstorend werken.	Zanddijk BV wil met een goede, eigen communicatie dit risico zo veel mogelijk wegnemen.	Lopend
Kabels en leidingen: het tijdig verleggen van kabels en leidingen is	ZBV voert, waar mogelijk proefsleuven onderzoek uit om de juiste ligging van kabels en	Lopend

een belangrijk aandachtspunt om de overige werkzaamheden uit te kunnen voeren.	leidingen vast te stellen en de benodigde maatregelen tijdig te bespreken met de nutsbedrijven.	
Grondverwerving: het tijdig verwerven van percelen blijft een belangrijk aandachtspunt. Er is op een aantal dossiers overeenstemming	Verwerken zienswijzen in het ontwerp (zie geoptimaliseerd ontwerp). Belanghebbenden hierin meenemen tijdens participatie traject. Met de optimalisaties is ook de hoeveelheid benodigde grond van derden aanzienlijk verminderd.	Lopend
Bodemgesteldheid: de milieutechnische staat van de bodem is een risico voor de uitvoeringsfase. Aangezien de Zanddijk BV delen van het tracé al in uitvoering wil brengen.	Uitvoeren onderzoek op delen waar dit al mogelijk is. Daarnaast is door de optimalisatie de hoeveelheid grondwerk ook minder, waarmee dit risico ook kleiner wordt.	Lopend
Stikstofdepositie: Voor het project is en Aerius berekening gemaakt. Recente uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de RVS in zake Amercentrale en Rendac heeft gevolgen voor intern salderen. waardoor nader onderzoek nodig is.	Afstemming met vergunningverlening ten aanzien van te nemen maatregelen en benodigde onderbouwing.	Lopend

Omgeving

Status:



Voortgang:



Er wordt vol ingezet op goed overleg en afstemming met de omgeving. Dit resulteert ook in een aantal mooie stappen in de grondverwerving.

ZBV heeft na vaststelling van het geoptimaliseerd ontwerp contact gezocht met de direct aanwonenden van de Zanddijk om deze uit te nodigen op het kantoor van de ZBV voor een nadere toelichting op het geoptimaliseerd ontwerp. Deze uitnodiging is vooruitlopend op een bredere uitnodiging naar alle stakeholders en belangstellenden in het kader van de procedure voor het Projectbesluit. Een aantal omwonenden hebben gebruik gemaakt van de uitnodiging en waar bezoek aan de Zanddijk niet mogelijk was zijn medewerkers van de ZBV naar de betreffende personen gegaan. Een aantal aanwonenden is niet bereid om te komen, voordat er uitgebreid en gedetailleerd materiaal is toegezonden. Gebleken is dat deze personen zich verenigen in de actiegroep Poldertracé. ZBV is niet in alle gevallen voornemens om detailinformatie toe te zenden, omdat dit nadelig kan werken bij o.m. een komende aanbestedingsprocedure.

Zanddijk BV heeft ook zelf contact gezocht met enkele bedrijven. Reden hiervoor is dat blijkt dat de inwoners van Yerseke afgaan op de berichtgeving in de media, waarin zijn denken te lezen dat het project niet doorgaat. Dit is in de overleggen ontkracht.

Met een vertegenwoordiging van ZLTO is ook separaat gesproken, nadat deze zich bij de gemeente hadden gemeld.

In het kader van het proces voor het Projectbesluit zal er na de publicatie van het ontwerp projectbesluit ook nog een inzagemogelijkheid en een periode voor indienen van zienswijzen volgen.

Voor nieuwsberichten en updates rondom het project maakt Zanddijk BV gebruik van de eigen website: www.zanddijkbv.nl

De kantoorlocatie op Molendijk 56 is door Zanddijk BV volledig ingericht en goed zichtbaar in het projectgebied. Omwonenden weten het kantoor ook te vinden.

Zanddijk BV blijft, samen met haar RvC, kijken naar de interne en externe communicatie en of hier nog aanpassingen in mogelijk zijn om het draagvlak van het project te vergroten.

Legenda status en voortgang

	Op orde		Positieve ontwikkeling
---	---------	---	------------------------

	Er dreigen afwijkingen		Gemiddelde ontwikkeling
---	------------------------	---	-------------------------

	Bijstelling is noodzakelijk		Negatieve ontwikkeling
---	-----------------------------	---	------------------------

Scopebeschrijving

- De realisatie van het traject Zanddijk tussen de rotonde Nishoek en de te maken rotonde Zanddijk-Molendijk-Olzendedijk.
- Realisatie van de nieuwe ontsluitingsweg tussen de rotonde Zanddijk en de rotonde Wulk.
- Inrichten van de Molendijk tussen de Molendijkseweg en de Zanddijk als een 60km/u zone.
- Realisatie van een parallelweg aan de noordzijde van de Zanddijk, de te verleggen Grintweg, de aangepaste Kamperweg, de bestaande Parallelweg aan de zuidkant Zanddijk tussen de Olzendedijk en de Capelleweg en het bestaande fietspad langs de Molendijk tussen de Olzendedijk en de Molendijkseweg te verbeteren.
- Het gedeelte van het gedeelte van de Molendijk tussen de Molendijkseweg en de Welleweg, inclusief de bestaande Parallelweg aan de Zuidzijde te verbeteren.
- Realisatie van de benodigde aanpassingen ter hoogte van de rotonde Nishoek, waarbij de fietsverbindingen ongelijkvloers worden gemaakt.
- Realisatie van de kruising met het spoor door middel van een spoorviaduct.
- Realisatie van de benodigde aanpassingen van de Weihoek inclusief de nieuwe aansluiting van de Weihoek op de Stationsweg.

Relevante besluiten

-
- | | |
|----|--|
| | <ul style="list-style-type: none">• Principe definitief plan voor uitvoering van een eerste fase volgens tracé 3c is door GS op 27 september 2017 vastgesteld;• In 2018 heeft GS besloten fase 1 vooralsnog niet uit te voeren en eerst een verdiepende studie uit te voeren naar de mogelijkheden van een totaaloplossing.• De eindrapportage van deze verdiepingsstudie is door GS op 21 mei 2019 vastgesteld.• In september 2019 heeft GS besloten om nog geen voorkeur alternatief vast te stellen maar eerst in overleg te gaan met het ministerie van IenW over cofinanciering door het Rijk. |
| GS | <ul style="list-style-type: none">• Op 3 december 2019 heeft GS besloten dat alternatief Bruin het voorgenomen voorkeursalternatief is en te starten met een informele inspraakprocedure.• Op 9 juni 2020 heeft GS besloten om aan PS een Startnotitie voor het tracé Roze-Zwart aan te bieden.• Op 9 november 2021 hebben GS aan PS per brief een update gegeven over de voortgang van het project. Hierin is onder andere aangegeven dat er is gekozen om toch voor 1 bestemmingsplanprocedure te gaan en dat partners in gesprek zijn om te zorgen dat de verkeersintensiteit op de Molendijk op een gewenst niveau komt. E.e.a. is tijdens een informatiebijeenkomst voor PS op 19 november 2021 nader toegelicht.• Op 14 juni 2022, hebben GS het projectplan vastgesteld en aangeboden aan de Staten. |
-

-
- Op 8 november 2022 hebben GS het Definitieve Ontwerp, inclusief Kredietaanvraag aangeboden aan PS.
 - Op 24 januari 2023 hebben GS de wensen- en bedenkingprocedure gestart, middels een brief aan PS.
 - Op 23 juni 2023 is de Zanddijk BV opgericht.
 - Op 17 juni 2025 hebben GS ingestemd met de nieuwe afspraken met de partners in het project.
 - Op 23 september 2025 hebben GS besloten de projectprocedure onder de Omgevingswet te starten met het voornemen tot het nemen van een projectbesluit en het daarvoor starten van de verkenning.
 - Op 16 december 2025 hebben GS de reacties op de Verkenningsfase beantwoord
-
- Beschikbaarstelling voorbereidingskrediet van € 1,1 mln. (PS 10-11-17 € 800.000 en PS 8-6-18 aanvulling met € 300.000).
 - PS hebben op 3 jul 2020 een extra Commissie Economie gehouden, om met belanghebbenden in gesprek te gaan.
 - Het onderwerp is behandeld in de Commissie Economie van 4 september 2020 en 9 oktober 2020.
 - Op 6 november 2020 is de Startnotitie voor het project vastgesteld en zijn vier moties aangenomen.
 - 5 februari 2021 hebben Provinciale Staten een voorbereidingskrediet beschikbaar gesteld voor de aankoop van vastgoed. De werkzaamheden hieromtrent zijn onderdeel van de voorbereidingsfase.
- PS
- 20 mei 2022 hebben PS besloten € 0,4 miljoen van het krediet bestemd voor vastgoedaankopen “over te hevelen” naar het investeringskrediet bestemd voor voorbereidingskosten.
 - Op 22 juli 2022 hebben PS besloten om over te gaan naar de volgende fase, die in december 2022 moet resulteren in het behandelen van een kredietaanvraag voor het project. Tevens zijn 3 moties aangenomen.
 - Op 16 december 2022 hebben PS ingestemd met de afronding van de definitie- en ontwerpfasen van het project N673 Zanddijk-Molendijk en de start van de voorbereidingsfase middels goedkeuring van het eindfasedocument definitie- en ontwerpfasen N673 Zanddijk-Molendijk inclusief de daarin opgenomen scope, looptijd en beheersaspecten (inclusief financiën) van het project.
 - Op 28 maart 2023 hebben PS hun Wensen en Bedenkingenbrief aan GS vastgesteld.
-

Deltaweg

Algemeen

Project:	Deltaweg
Document:	Voortgangsrapportage
Periode:	November, december 2025 en januari 2026
Status:	Definitief
Datum:	1-2-2026
Bestuurlijk opdrachtgever: dhr. A.J. van der Maas	

Projectomschrijving

De Deltaweg (N256) is een van de belangrijkste verkeersaders van Zeeland en vormt een essentiële schakel in de noord-zuidverbinding binnen de Midden-Zeelandroute (MZR). Na de A58 en N62 is dit één van de drukste wegen van de provincie. Met name in de zomerperiode zorgt toeristisch verkeer voor extra drukte.

Op meerdere locaties langs de Deltaweg doen zich onveilige situaties en incidenten voor. De huidige weginrichting sluit onvoldoende aan bij het huidige verkeersbeeld, wat leidt tot een verhoogd risico op verkeersongevallen en een gevoel van onveiligheid bij weggebruikers. In het verleden zijn diverse kleinschalige maatregelen genomen, maar structurele knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en doorstroming blijven bestaan. Met name bij kruispunten ontstaan tijdens de ochtend- en avondspits regelmatig vertragingen en opstoppen, wat de bereikbaarheid, leefbaarheid en economische ontwikkeling in de regio onder druk zet.

Daarnaast is de Deltaweg kwetsbaar bij calamiteiten. Bij incidenten ontbreken robuuste omleidings- en afwikkelmogelijkheden en is de doorstroming voor hulpdiensten onvoldoende. Zonder maatregelen zullen deze knelpunten, bij een groeiend verkeersaanbod, verder toenemen en is de weg onvoldoende toekomstbestendig.

In 2021 en 2022 zijn in de Planstudie Deltaweg (Royal Haskoning DHV) verschillende oplossingsrichtingen onderzocht. Op basis hiervan is in de startnotitie Deltaweg, waarmee Provinciale Staten op 5 juli 2024 hebben ingestemd, gekozen voor oplossingsrichting B. Deze oplossingsrichting richt zich op het verbeteren van de verkeersveiligheid en het bevorderen van de doorstroming, met nadruk op de kruispunten, en houdt rekening met een mogelijke toekomstige verdubbeling van de weg (2x2), conform het Toekomstbeeld MZR en het Toekomstperspectief Zeeland 2050.

Het project doorloopt alle fasen van de projectcyclus: initiatief, definitie, ontwerp, voorbereiding, realisatie en afronding. Op dit moment bevindt het project zich in de ontwerpfase.

Belangrijkste ontwikkelingen

- Op 7 november 2025 hebben Provinciale Staten ingestemd met de Najaarsnota 2025 waarin voor het project € 20 miljoen is vrijgemaakt als cofinanciering voor de Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) gelden.
- In de vergadering van 12 december 2025 heeft PS ingestemd met het Voorlopig Ontwerp en daarmee de start van de ontwerpfase.
- Het Rijk heeft op 5 januari 2026 binnen het MIRT € 20 miljoen (inclusief BTW) aan Zeeland beschikbaar gesteld voor de Deltaweg.

Status en voortgang

Beheersaspect: Kwaliteit Geld Tijd Risico Omgeving

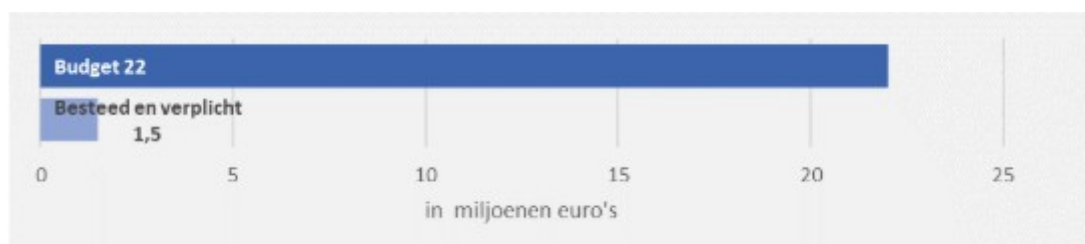
Status:



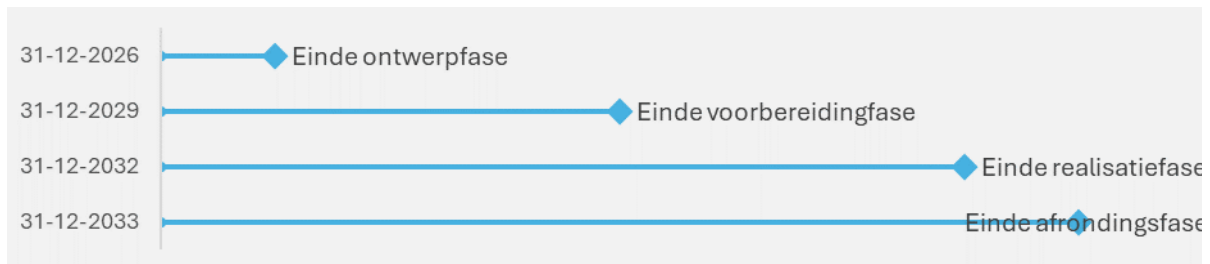
Voortgang:



Budget



Planning



Huidige projectfase: Ontwerpfase

Percentage gereed: 15%

Voortgang algemeen

In december 2025 heeft Provinciale Staten ingestemd met de afronding van de definitiefase en de start van de ontwerpfase.

In deze periode zijn opdrachten verstrekt voor aanvullende onderzoeken en hebben diverse overleggen plaatsgevonden met belanghebbenden, zoals omwonenden, bedrijven, de gemeenten Goes en Noord-Beveland, beheerders van kabel- en leidingennetwerken, Rijkswaterstaat en het Waterschap Scheldestromen.

Deze onderzoeksresultaten en nadere input van belanghebbenden zijn opgehaald om het Voorlopig Ontwerp verder uit te werken naar een Definitief Ontwerp.

Kwaliteit

Status: 

Voortgang: 

Om de kwaliteit van dit grote project te waarborgen, is bij de start een IPM-team samengesteld. In dit team zijn de benodigde deskundigen voor deze fase van het project aanwezig. Bij de keuze voor het ingenieursbureau is bewust ingezet op continuïteit. Het bureau levert niet alleen technische expertise, maar kan ook flexibel worden ingezet en ondersteunende onderzoeken uitvoeren voor het definitief ontwerp.

Het project maakt gebruik van de kwaliteitsmanagementsystemen, beheerssoftware en technieken van het ingenieursbureau, naast de eigen methoden van de organisatie. Op die manier worden de kwaliteitsvereisten van het project geborgd. Ook is ervoor gezorgd dat de basisinformatie voor de ontwerpfase op orde is. In kwaliteit en kwantiteit is het projectteam op volledige sterkte.

Geld

Status:



Voortgang:



Provinciale Staten hebben een investeringskrediet van € 22 miljoen beschikbaar gesteld voor de definitie en ontwerpfasen. Tot en met medio januari 2026 is hiervan -afgerond- € 811.000 uitgegeven en voor € 729.000 aan verplichtingen vastgelegd.

Doorlopend wordt verkend welke externe financieringsbronnen beschikbaar zijn en hoe het investeringskrediet kan worden gedekt. Het Rijk heeft op 5 januari 2026 binnen het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) € 20 miljoen (inclusief BTW) aan Zeeland beschikbaar gesteld voor verbetering van het wegennet. De voorwaarden voor deze middelen wordt nog uitgewerkt door het Rijk en stelt deze vervolgens definitief beschikbaar via een beschikking.

Het uiteindelijke krediet voor de uitvoering hangt af van de verdere uitwerking van de benodigde maatregelen. Een officiële kredietaanvraag voor de werkzaamheden aan de weg wordt gedaan bij de overgang van de voorbereidingsfase naar de realisatiefase.

Tijd

Status:



Voortgang:



Bij de overgang van de definitiefase naar de ontwerpfasen is een planning gemaakt van de volgende fasen. Voor de planning van de verschillende projectfasen van het project is een inschatting gemaakt van de looptijd. De ontwerpfasen staan gepland voor dit jaar. Daarbij is de planning nu dat in het vierde kwartaal van dit jaar de faseovergang naar de voorbereidingsfase zal plaatsvinden.

De planning is op hoofdlijnen en is afhankelijk van keuzes die in de ontwerpfasen gemaakt gaan worden. De planning zal bij iedere faseovergang verder aangescherpt worden. In veel projecten lopen gedurende de voorbereidingsfase ook al werkzaamheden, denk daarbij aan voorbelasting van gronden en het omleggen van kabels en leidingen. Kijkend naar de huidige planning is de verwachting dat in 2029 kan worden gestart met de eerste voorbereidende werkzaamheden.

Risico

Status:



Voortgang:



De risico's van het project worden geregistreerd in het systeem Naris. Tijdens het hele project worden deze risico's steeds bijgewerkt en opnieuw bekeken. Dat gebeurt minimaal eens per drie maanden bij het maken van de voortgangsrapportages. De maatregelen om risico's te beperken komen op de actielijst van het projectteam. Het projectteam komt wekelijks bij elkaar en bespreekt de voortgang van de maatregelen.

De belangrijkste risico's die zouden kunnen ontstaan in de huidige ontwerpfase zijn:

- *Vertraging in de planning door aanvullende financiële afstemming*
Er bestaat een risico op vertraging in de planning doordat aanvullende afstemming nodig is om het ontwerp financieel uit te werken. Met name het verkennen en verwerven van externe financiering of bijdragen van derden kan extra tijd vragen, wat kan leiden tot uitloop van deze fase. Het centrale aandachtspunt is dat het financiële totaalbeeld tijdig en voldoende inzichtelijk wordt, zodat Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten een zorgvuldige afweging kunnen maken over de structurele (vaste) lasten voor de Provincie.
Om dit risico te beperken worden beheersmaatregelen ingezet. Zo wordt vroegtijdig verkend welke externe financieringsmogelijkheden beschikbaar zijn en worden afschrijvingstermijnen inzichtelijk gemaakt ten behoeve van de bestuurlijke afweging.
- *Onvoldoende betrokkenheid van omgeving en stakeholders*
Er bestaat een risico dat de omgeving en andere betrokken stakeholders onvoldoende worden betrokken bij het project. Wanneer belanghebbenden niet tijdig worden meegenomen, kan dit ertoe leiden dat het ontwerp in een later stadium moet worden aangepast. Dit kan leiden tot extra kosten of vertraging in de planning.
Om dit risico te beperken wordt in de ontwerpfase actief ingezet op het betrekken van de omgeving en relevante stakeholders. Het doel is dat het ontwerp tijdig bekend is bij belanghebbenden en op voldoende draagvlak kan rekenen.
- *Beperkte personele capaciteit binnen de projectorganisatie*
Er bestaat een risico op beperkte personele capaciteit binnen de projectorganisatie. De projectorganisatie Deltaweg bestaat uit medewerkers van de eigen organisatie en een extern ingenieursbureau. Als de beschikbare capaciteit onvoldoende is, kunnen werkzaamheden meer tijd vergen of kan de kwaliteit onder druk komen te staan. Om dit risico te beperken wordt gestuurd op voldoende capaciteit binnen de projectorganisatie. Zo wordt waar nodig extra ondersteuning ingezet en wordt bij personele wisselingen, zowel intern als extern, actief en met prioriteit nieuw personeel geworven.

Bij risico's ligt de nadruk op het verkrijgen van inzicht: hoe groot is de kans dat ze optreden en welke maatregelen kunnen we vooraf nemen. Het projectteam schat de kans op het optreden van deze risico's momenteel als laag in.

Omgeving

Status:



Voortgang:



In december 2025 is de definitiefase afgerond en is het Voorlopig Ontwerp vastgesteld, waarmee de ontwerpfase van het project Deltaweg is gestart. In deze fase ligt de nadruk op een zorgvuldige verdere uitwerking van het ontwerp, waarbij het betrekken van de omgeving een belangrijk aandachtspunt is.

Met het vaststellen van het Voorlopig Ontwerp zijn de hoofdlijnen van het ontwerp bepaald. In de ontwerpfase is er geen ruimte meer voor het verkennen van alternatieve oplossingsrichtingen of varianten, bijvoorbeeld ten aanzien van kruispuntvormen. Wel is er ruimte voor nadere uitwerking en optimalisatie, onder andere op het gebied van landschappelijke inpassing, inrichting van de openbare ruimte, zichtlijnen en het bespreken van verkeerssituaties in detail op basis van de uitgewerkte ontwerpen.

Zoals toegezegd (nr. 65) tijdens de behandeling van het Statenvoorstel Afsluiting definitiefase Deltaweg op 12 december 2025 wordt hieronder inzicht gegeven in gesprekken die zijn gevoerd met de verschillende belanghebbenden.

Sinds de start van de ontwerpfase zijn gesprekken gevoerd en gepland met belanghebbenden per thema en per wegvak. Het doel van deze gesprekken is het ophalen van wensen, ideeën en aandachtspunten voor het Definitief Ontwerp, met nadruk op uitzicht en landschappelijke inpassing. In onderstaande beschrijving is een samenvatting opgenomen van de gevoerde en geplande gesprekken en de daarbij benoemde aandachtspunten.

Gesprekken belanghebbenden

Sinds de start van de ontwerpfase zijn gesprekken gevoerd met diverse stakeholdergroepen. Met Waterschap Scheldestromen is overleg gevoerd over de afstemming van (nieuwe) watergangen, duikers en stuwen. Met nutsbedrijven, waaronder Stedin en Evides, is gesproken over de ligging van kabels en leidingen en over het borgen van voldoende ruimte voor toekomstige infrastructuur.

Daarnaast zijn gesprekken gevoerd met grondeigenaren langs het projectgebied. In deze gesprekken zijn vragen gesteld over de planning en het moment waarop het formele traject voor grondaankoop start. Enkele grondeigenaren hebben aangegeven behoefte te hebben aan een oriënterend gesprek in een eerder stadium, terwijl anderen het verdere proces afwachten tot na vaststelling van het Definitief Ontwerp. Het formele traject met grondeigenaren start nadat het Definitief Ontwerp is vastgesteld.

Met direct aanwonenden van wegvak 5 en 6, waaronder bewoners aan de 1e Deltaweg en de Huisdijk, is gesproken over de inrichting van het gebied en wensen ten aanzien van beplanting in het polderlandschap. Daarbij zijn zorgen geuit over de landschappelijke effecten van mogelijke ophoging van de weg in het kader van klimaatadaptatie, evenals over zicht- en geluidaspecten.

Ook zijn gesprekken gevoerd met bewoners van wegvak 3, waaronder aanwonenden van de Langeweg, Roodewijk en Blauwewijk. In deze gesprekken is aandacht gevraagd voor de hoogte van de weg, de verkeersveiligheid voor fietsers en de mogelijke toename van verkeer over de Langeweg richting het Veerse Meer als gevolg van een verbeterde doorstroming op de Deltaweg. Met omwonenden van wegvak 2, waaronder bewoners aan de Klaphekkeweg, is gesproken over wensen ten aanzien van beplanting en verblijfskwaliteit.

Met verschillende belangenorganisaties, waaronder politie, ZLTO, ANWB, Fietsersbond, Cumela, VNO-NCW, TLN, Veilig Verkeer Nederland, Witte Kruis, de Veiligheidsregio en vervoerders Connexxion en EBS, is overleg gevoerd over thema's als verkeersveiligheid (met specifieke aandacht voor fietsers), bereikbaarheid voor hulpdiensten en zelfmoordpreventie op viaducten.

Intern is afgestemd met assetbeheerders van de Provincie Zeeland over aandachtspunten op het gebied van faunapassages, beheer en onderhoud, calamiteiten en mogelijke meekoppelkansen, zoals verkeersregelininstallaties, verlichting en de bescherming van vleermuisroutes. Daarnaast is overleg gevoerd met Rijkswaterstaat over de afstemming van de planning van werkzaamheden, in relatie tot de Zandkreeksluis, en over het beheer van verkeersregelininstallaties.

Gesprekken met direct aanwonenden van wegvak 1, waaronder bewoners aan de 's-Heer Hendrikskinderdijk, Nieuwe Rijksweg, Floris de Voogdstraat en Zwanenburg, evenals met dorpsraden en wijkverenigingen van 's-Heer Hendrikskinderen, Wilhelminadorp, 's-Heer Arendskerke, Wolphaartsdijk, Goese Polder en Goes-West, staan nog gepland.

Naast deze georganiseerde sessies is er waar nodig sprake van individuele afstemming. Zo zijn gesprekken gevoerd met direct aanwonenden en grondeigenaren met specifieke zorgen over het ontwerp of vragen over het verdere proces.

Verwerking in definitief ontwerp

De opgehaalde input wordt besproken binnen het projectteam en met sparringpartners zoals de gemeenten Goes en Noord-Beveland en het Waterschap Scheldestromen om te kijken welke aandachtspunten die in de gesprekken met de omgeving zijn opgehaald kunnen worden meegenomen in het Definitief Ontwerp. In het tweede kwartaal van 2026 vinden opnieuw gesprekken plaats met de belanghebbenden. Dan wordt teruggekoppeld over het aangepaste ontwerp en de gemaakte afwegingen. Het definitief ontwerp dat eind 2026 aan Provinciale Staten wordt voorgelegd, bevat een beschrijving van welke goede ideeën uit de gesprekken met belanghebbenden zijn meegenomen in het ontwerp.

Legenda status en voortgang

	Op orde		Positieve ontwikkeling
	Er dreigen afwijkingen		Gemiddelde ontwikkeling
	Bijstelling is noodzakelijk		Negatieve ontwikkeling

Scopebeschrijving

Het project Deltaweg omvat de herinrichting en aanpassing van de N256 en is opgebouwd uit zeven wegvakken. Het projectgebied loopt van de N256 Deltaweg tussen het spoorviaduct bij Goes en het viaduct van de N255, Oost-Westweg op Noord-Beveland. Voor elk wegvak is een voorkeursontwerp vastgesteld dat in ontwerpfase verder wordt uitgewerkt. De zeven voorkeursontwerpen vormen gezamenlijk het Voorlopig Ontwerp.

In wegvak 1 wordt een ongelijkvloerse kruising met verkeersregelininstallatie gerealiseerd, waarbij de Deltaweg verhoogd over de 's-Heer Hendrikskinderdijk wordt geleid. In de wegvakken 2, 4 en 6 wordt een Basis Plus-profiel met 2x1 rijstroken toegepast, voorbereid op een mogelijke toekomstige uitbreiding naar 2x2 rijstroken. Voor wegvak 3 wordt een ongelijkvloerse kruising gerealiseerd waarbij de Langeweg verhoogd over de Deltaweg wordt geleid en de Deltaweg op maaiveldniveau blijft. In wegvak 5 vindt verbreding plaats ten behoeve van een gecombineerde fiets- en landbouwroute, in combinatie met extra rijstroken met signalering op de Zandkreeksluis. In wegvak 7 wordt de parallelweg verbreed om de veiligheid voor fietsers te verbeteren; de hoofdrijbaan blijft hier ongewijzigd.

Naast de hoofdscope worden binnen het project drie meekoppelkansen verkend: de aanleg van een faunapassage ter hoogte van natuurgebied De Schenge (wegvak 2), het realiseren van aanvullende fietstunnels bij de kruising Goes in aansluiting op het bestaande fietsnetwerk, en het ophogen van de Deltaweg over circa 750 meter (wegvak 6) ten behoeve van waterveiligheid en de bereikbaarheid voor hulpdiensten bij overstroming. De genoemde meekoppelkansen maken in deze fase nog geen formeel onderdeel uit van de projectscope.

Een uitgebreidere scope beschrijving van het project is terug te vinden in het Projectplan Deltaweg wat bij de behandeling van het Voorlopig Ontwerp op 12 december 2025 is vastgesteld.

Relevante besluiten

GS:

- 16 april 2024: Vaststellen Startnotitie Deltaweg en aanbieden aan Provinciale Staten.

PS:

- 7 juni 2024: Vaststellen van de Voorjaarnota 2024 waarin voor de voorbereiding van het project een investeringskrediet is vastgesteld van € 2 mln.
- 5 juli 2024: Vaststellen Startnotitie Deltaweg zodat de definitiefase van het project kan starten. Het project is op basis van het adviesmodel Grote Projecten aangemerkt als groot project.
- 7 november 2025: Vaststellen van de Najaarsnota 2025 waarin voor het project € 20 mln. is vrijgemaakt in de vorm van een investeringskrediet.
- 12 december 2025:
 - Instemmen met het Voorlopig Ontwerp voor het project Deltaweg bestaande uit zeven voorkeursontwerpen ter verdere uitwerking naar een Definitief Ontwerp in de ontwerpfase.

- Instemmen met de afronding van de definitiefase van het project Deltaweg en de start van de ontwerpfase middels goedkeuring van het “Eindefasedocument definitiefase Deltaweg” inclusief de daarin opgenomen scope, looptijd en beheersaspecten uit het Projectplan Deltaweg.

Extra toelichting

n.v.t.

Vervanging schepen Westerschelde Ferry

Algemeen

Project:	Vervanging schepen WSF
Document:	Voortgangsrapportage
Periode:	November, december 2025 en januari 2026
Status:	Definitief
Datum:	1-2-2026
Bestuurlijk opdrachtgever:	dhr. A.J. van der Maas

Projectomschrijving

De huidige twee schepen die gebruikt worden voor de (brom)fiets- voetveerverbinding Vlissingen-Breskens bereiken het einde van hun technische levensduur, met oplopende onderhoudskosten en grotere risico's op uitval als gevolg. Ook is het dieselverbruik en daarmee de uitstoot van de schepen relatief hoog, wat in combinatie met de gestegen brandstofprijzen, een negatieve impact heeft op het exploitatieresultaat, het milieu en de stikstofruimte.

Het project heeft als doel om voor 1 januari 2029 met een nieuwe zero-emissievloot voor de veerverbinding tussen Vlissingen en Breskens het aanbod beter af te stemmen op de behoeften van reizigers. Door de inzet van nieuwe schepen met bijbehorende aanlandvoorzieningen en laadinfrastructuur wordt gestreefd naar een betrouwbare, veilige en toekomstbestendige verbinding die ook financieel verantwoord geëxploiteerd kan worden.

Het project is verdeeld in een drietal deelprojecten en omvat:

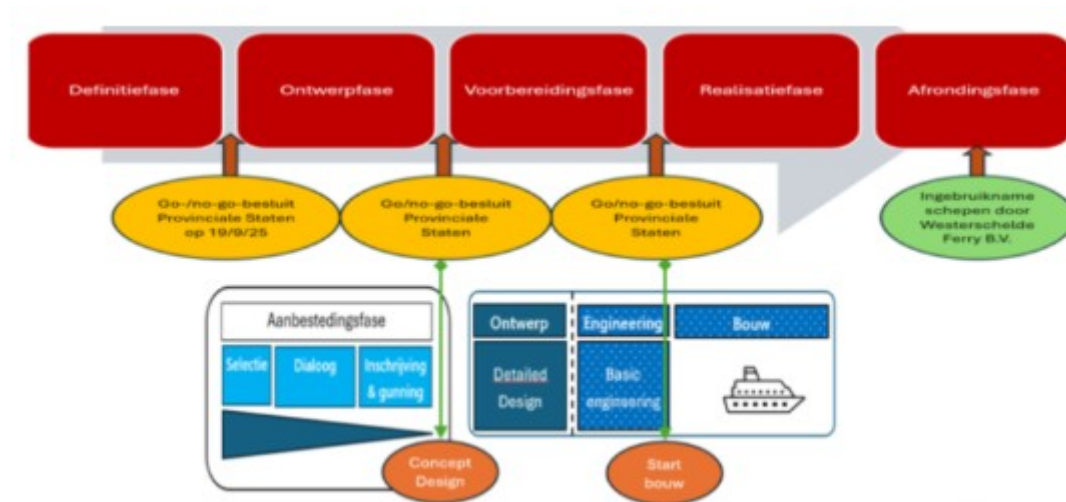
- De vervanging van de huidige schepen door een nieuwe vloot;
- De aanleg van (tijdelijke) aanlandingsvoorzieningen, inclusief laadinfrastructuur;
- Het herbestemmen van de huidige schepen.

Belangrijkste ontwikkelingen

Aanbesteding vloot

De rapportageperiode stond in het teken van het voorbereiden van de aanbesteding voor de nieuwe vloot die begin maart met een publicatie op een aanbestedingsplatform van start gaat. Gebaseerd op het advies van Twynstra Gudde is als aanbestedingsvorm gekozen voor de concurrentiegerichte dialoog. Gezien de korte doorlooptijd en complexiteit van de opdracht wordt het projectteam hierbij ondersteund door (juridische) specialisten van AT Osborne.

De uitwerking van deze concurrentiegerichte dialoog in de ontwerpfase is onderstaand schematisch weergegeven:



Uitstel herkeuringsdatum huidige vloot

Op 3 november 2025 is overleg geweest met Inspectie Leefomgeving & Transport (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) om de mogelijkheden te bespreken dispensatie te krijgen op geldende wet- en regelgeving. Voor uitstel van de certificering kan éénmalig gebruik gemaakt van het artikel 3.18 lid 4 van de binnenvaartregeling. Dit betreft een verlenging van 6 maanden en mitigeert het risico bij het uitlopen van de planning.

Taxatie huidige vloot

De huidige vloot is in november 2025 getaxeerd. Hiervan is door de taxateur een marktrapportage opgeleverd. Over de omvang van de markt en de marktwaarde kan openbaar geen nadere informatie worden verstrekt, aangezien het verstrekken van deze informatie de onderhandelingspositie in een eventueel verkooptraject kan beïnvloeden.

Aanlandvoorzieningen

De realisatie van de (tijdelijke) aanlandvoorzieningen en laadinfrastructuur is ondergebracht in een deelproject. De aanlandvoorzieningen en de aanleg van de netaansluiting door Stedin maakt geen onderdeel uit van de aanbesteding van de vloot en wordt, zodra de omvang en samenstelling van de vloot definitief bekend is, apart aanbesteedt.

Om tijd te besparen is vanuit het deelproject "Aanlandvoorzieningen en laadinfrastructuur" aan een gespecialiseerd engineeringsbureau opdracht verleend om de drie meest realistische varianten van mogelijke nieuwe aanlandvoorzieningen aan beide zijden uit te werken en te toetsen op haalbaarheid met een kostenraming en vergunningenscan. Op het moment dat de omvang en samenstelling van de nieuwe vloot bekend is, kan de variant die hier het dichtst in de buurt komt verder uitgewerkt worden naar een detail-ontwerp.

Maatschappelijke prioritering

Voor de elektrificatie van de veerverbinding Vlissingen–Breskens is voldoende transportcapaciteit op het elektriciteitsnet essentieel. Provincie Zeeland heeft hiervoor in december 2024 capaciteit aangevraagd bij Stedin, maar staat voor beide locaties op de wachtlijst zonder zekerheid over beschikbaarheid. De ACM heeft inmiddels een nieuw maatschappelijk prioriteringskader vastgesteld, waarin regionaal openbaar vervoer, zoals de Westerschelde Ferry, onder maatschappelijke prioriteit valt. Een aanvraag om in aanmerking te komen voor maatschappelijke prioritering is voorbereid en wordt na instemming door GS bij Stedin ingediend.

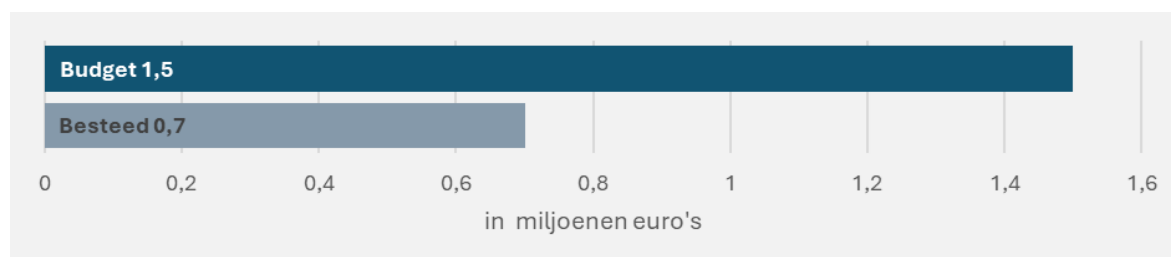
Status en voortgang

Beheersaspect: *Kwaliteit* *Geld* *Tijd* *Risico* *Omgeving*

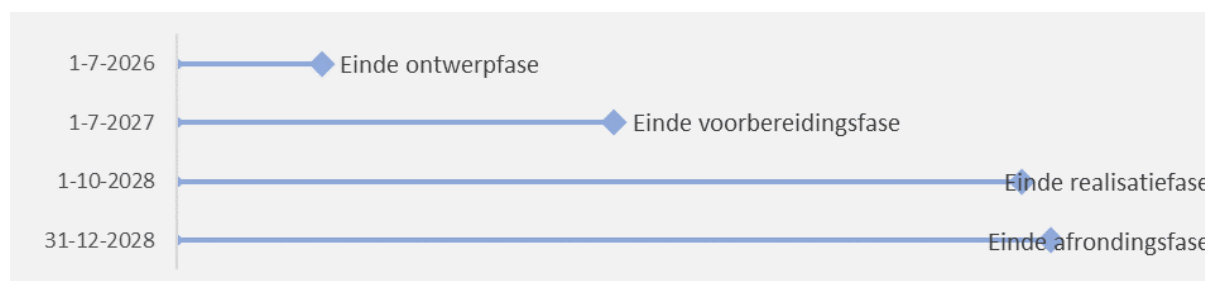
Status:     

Voortgang:     

Budget



Planning



Huidige projectfase: Ontwerpfase

Percentage gereed: 45%

Voortgang algemeen

Kwaliteit

Status:



Voortgang:



Gebaseerd op het advies van Twynstra Gudde is als aanbestedingsvorm gekozen voor de concurrentiegerichte dialoog.

De concurrentiegerichte dialoog is een aanbestedingsprocedure die wordt toegepast bij complexe opdrachten waarbij vooraf de beste technische, financiële of juridische oplossing nog met zekerheid kan worden bepaald. In deze procedure gaat wordt na een selectiefase, in dialoog met meerdere marktpartijen mogelijke oplossingsrichtingen verkend. Op basis van deze dialogen wordt de definitieve uitvraag vastgesteld, waarna de geselecteerde partijen een eindinschrijving doen en gunning plaatsvindt. Met deze aanbestedingsvorm wordt invulling gegeven aan:

- De aantoonbare behoefte van de markt aan ontwerprijheid met eigen oplossingen en ideeën bij de relatief nieuwe accu-elektrische aandrijftechniek.
- Het verkrijgen van een brede kennis van de markt waarmee het projectresultaat voor de Provincie Zeeland geoptimaliseerd kan worden.
- De mogelijkheid om beter grip te houden op het proces door het inbouwen van twee go-/no go momenten voor PS.

Geld

Status:



Voortgang:



Provinciale Staten hebben een bestemmingsreserve van € 9,4 miljoen gevormd uit het ZEH-dividend voor het project 'Zero Emissie Schepen WSF'. Hiervan is eerder € 1,5 miljoen beschikbaar gesteld als voorbereidingskrediet voor de definitie- en ontwerpfase.

Aan PS wordt in de vergadering van maart 2026 voorgesteld om € 0,8 miljoen extra beschikbaar te stellen als voorbereidingskrediet voor de ontwerpfase. De verwachte kosten voor de huidige ontwerpfase worden hiermee aangepast tot een totaalbedrag van € 2,3 miljoen. Dit als gevolg van voorbereidende handeling ten behoeve van het initiëren en uitvoeren van het aanbestedingsproces van de vloot, de laadinfrastructuur en inhuur van externe (nautische) expertise.

Tot en met eind januari 2026 zijn verplichtingen aangegaan ter waarde van -afgerond- € 702.000 waarvan € 466.000 is gefactureerd.

Tijd

Status:



Voortgang:



Ten opzichte van de oorspronkelijke planning is er een vertraging van ongeveer 1,5 maand. We hadden gehoopt het voorlopige gunningsbesluit te agenderen voor de GS-vergadering net voor het zomerreces. Dit is door een verlate start van het aanbestedingsteam in december 2025 en wettelijke termijnen niet mogelijk gebleken waardoor deze doorschuift naar de eerste GS-vergadering na het zomerreces. Behandeling door PS vindt dan plaats in november. In de periode tussen september en november gaan de werkzaamheden die horen bij de voorbereidingsfase (uiteraard onder voorbehoud van instemming gunningsbesluit PS) wel door. Het is overigens niet de verwachting dat deze vertraging negatief van invloed is op de totale planning.

Risico

Status:



Voortgang:



De belangrijkste risico's in de ontwerpfase op dit moment voor het project zijn:

1. Vertraging in de aanbestedingsprocedure kan resulteren in tijdsverlies en hogere kosten voor het project.

Mitigerende maatregelen:

- Door de uitvraag van de besteding niet te gedetailleerd te specificeren, een ontwerpvergoeding te geven, een marktconsultatie te houden, reële selectiecriteria te hanteren en uit te gaan van de functionele eisen (zoals vastgelegd in de nota van uitgangspunten, aangevuld met duidelijke kaders), kan de belangstelling vanuit de markt worden vergroot en daarmee de concurrentie worden bevorderd.
- Een goed ingericht extern aanbestedingsteam met ruime kennis en ervaring is een belangrijke randvoorwaarde. Daarnaast is het essentieel om het financiële kader tijdig aan de markt te communiceren.
- Gebruik maken van een bij de markt bekend standaardcontract met een gebalanceerde verdeling van risico's tussen scheepswerf en Provincie Zeeland

2. Beperkte capaciteit of animo bij scheepswerven (deelnemers concurrentiegericht dialog), wat de ontwerp- en bouwtijd kan verlengen.

Mitigerende maatregel: Door een inkoopstrategie te hanteren die gericht is op het vergroten van de interesse van een brede markt, kunnen we dit risico beperken. Dit geldt eveneens voor de beschikbaarheid van technisch personeel bij scheepswerven, aangezien deze capaciteit daarin is inbegrepen.

3. Beperkingen in de interne capaciteit binnen de provinciale organisatie wat de voortgang negatief kan beïnvloeden.

Mitigerende maatregel: Externe inhuur van expertise, waaronder bijvoorbeeld het aanbestedingsteam, kan helpen dit risico te beperken. Dit geldt eveneens voor technisch personeel.

4. Als gevolg van netcongestie bestaat de kans dat de stroom naar de laadinfrastructuur niet tijdig verkregen wordt met als gevolg dat de schepen niet kunnen varen.

Mitigerende maatregelen:

- Onderzoeken van mogelijkheden om maatschappelijke prioritering bij Stedin aan te vragen.
- Inzet van walgeneratoren op HVO100 om de accu's van de vloot op te laden.

5. Wijzigingen in wet- en regelgeving tijdens het ontwerpproces, die kunnen leiden tot noodzakelijke alternatieve oplossingsrichtingen en een langere doorlooptijd van het project.

ES-TRIN

Een belangrijk risico dat druk zet op de planning van dit project is de Europese Standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor schepen (ES-TRIN). Om bij de aankomende herkeuring begin 2029 weer aan deze standaard te blijven voldoen, zijn geraamde investeringen noodzakelijk van 350K – 800K euro per schip om deze in de vaart kunnen houden.

Een bijkomend risico wat nu al gelopen wordt is vroegtijdige vervanging door onherstelbare schade van een van de motoren. Omdat vanuit de ES-TRIN het wisselen van een bestaande motor niet meer is toegestaan, zijn er geraamde investeringen van 1,45 - 3,0 mln. euro per schip voor nieuwe motoren nodig en zal ook de bovengenoemde herkeuring vervroegd moeten worden uitgevoerd met bijbehorende investering.

Om het risico en de daaruit volgende tijdsdruk te mitigeren zijn de volgende mitigaties mogelijk:

- Mitigatie A: Alles in het werk stellen om de planning te halen. Dit mitigeert alleen het risico van de herkeuring in 2029.

Om de doorlooptijd van de aanbestedingsfase zo kort mogelijk te houden, is het plan om het ontwerp (inclusief vervoersconcept) en de bouw van de schepen integraal als één uitvraag aan de markt uit te vragen. Een integrale uitvraag wordt gedefinieerd als een opdracht aan de markt waarbij het vervoersconcept, het ontwerp en de bouw van de schepen gezamenlijk en als één (gefaseerde) opdracht worden uitgevraagd.

- Mitigatie B: IL&T -> dispensatie op geldende wet- en regelgeving. Dit mitigeert deels bovengenoemde risico's.

Update: Op 3 november 2025 is overleg geweest met de Inspectie Leefomgeving & Transport (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) om de mogelijkheden te bespreken om dispensatie te krijgen op geldende wet- en regelgeving. Voor uitstel van de certificering kan éénmalig gebruik gemaakt van het artikel 3.18 lid 4 van de binnenvaartregeling. Dit betreft een verlenging van 6 maanden. Over het gebruik van de ruilmotor denkt IL&T na over een maatwerkoplossing. Hierover is nog geen uitsluitel ontvangen.

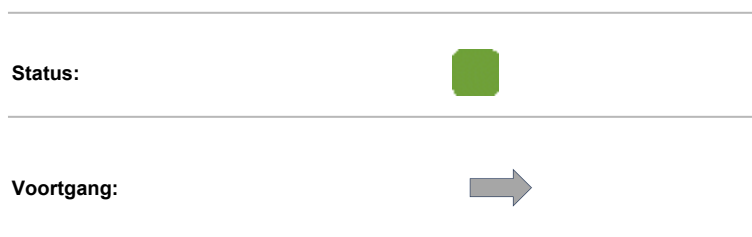
- Mitigatie C: Tijdelijke inzet van andere schepen. Dit mitigeert beide benoemde risico's.

In samenwerking met de scheepstaxateur, die tevens ervaring heeft binnen de scheepsmakelaardij, wordt de markt continu gevolgd om inzicht te houden in de beschikbaarheid van geschikte schepen voor de veerverbinding.

- (Mitigatie) D: Vervangen van de motoren in de bestaande schepen door dieselmotoren die minder milieubelastend zijn.

Uit een eerste onderzoek blijkt dat de investering ongeveer tussen 1,8 en 3,1 miljoen euro per schip bedraagt. Door een bedrijf dat gespecialiseerd is in een dergelijke hermotorisering is een onderzoek opgestart naar de mogelijkheid van hermotorisering door schone dieselmotoren van de huidige vloot.

Omgeving

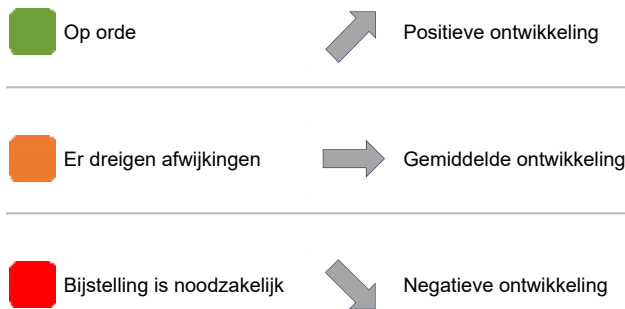


In februari 2025 zijn in de definitiefase gesprekken gevoerd met belanghebbende partijen in het kader van een consultatieronde. In de ontwerpfase worden opnieuw gesprekken gevoerd met deze partijen ter voorbereiding op de aanbesteding. Doel van deze gesprekken is het geven van een actuele stand van zaken van het project en het toelichten van de gekozen uitgangspunten. Daarbij is ruimte voor het signaleren van aandachtspunten die relevant zijn voor de verdere uitwerking binnen de vastgestelde projectkaders. Een deel van deze gesprekken heeft in januari plaatsgevonden, de overige gesprekken volgen in februari.

Daarnaast vindt afstemming plaats met de gemeenten Vlissingen en Sluis over raakvlakprojecten bij het Stationsplein Vlissingen en het Veerplein Breskens. Deze afstemming is gericht op het borgen van samenhang tussen de verschillende projecten, met name waar het gaat om de overgangsfase en de inrichting van de openbare ruimte.

Verder is een enquête voorbereid die in februari wordt uitgezet onder reizigers van de Westerschelde Ferry en via online-kanalen. Met de enquête wordt inzicht verkregen in welke aspecten gebruikers belangrijk vinden voor de toekomstige verbinding. De resultaten worden geanalyseerd en betrokken bij de verdere uitwerking richting aanbesteding.

Legenda status en voortgang



Scopebeschrijving

Het project richt zich op de vervanging van de huidige schepen en de realisatie van de bijbehorende (tijdelijke) aanlandvoorzieningen en laadinfrastructuur.

Belangrijke onderdelen binnen de scope zijn:

- het vaststellen van het gewenste veerconcept (aantal en type schepen) dat aansluit bij de behoeften van diverse doelgroepen;
- het formuleren van eisen voor de nieuwe schepen, met het oog op een toekomstbestendige, veilige en betrouwbare verbinding, inclusief vaarzekerheid bij wisselende bezoekersaantallen en rekening houdend met energietransitie, wetgeving en technologische ontwikkelingen;
- het opstellen van een kostenraming voor zowel kapitaalkosten (CAPEX) als operationele kosten (OPEX) van de nieuwe vloot;
- het uitwerken van het ontwerpproces van de schepen op basis van vastgestelde kaders en eisen;
- het bepalen van noodzakelijke aanpassingen aan de infrastructuur, waaronder aanlandvoorzieningen en laadinfrastructuur;
- het voorbereiden en uitvoeren van de aanbesteding van de schepen (conform inkoopstrategie);
- de realisatie van nieuwe aanlandvoorzieningen inclusief laadinfrastructuur;
- het onderzoek naar Europese subsidiemogelijkheden en
- de herbestemming van de huidige schepen.

Buiten de scope van dit project vallen:

- de aanpassingen van de organisatie en operatie van de deelneming Westerschelde Ferry B.V.;
- het herinrichten van de terminals en veerpleinen in Vlissingen en Breskens.

Relevante besluiten

GS:

- 4 juli 2024: Brief van GS aan PS over Zero Emissie schepen, met voornemen groot project voor te bereiden en handhaving van de status als Dienst van Algemeen Economisch Belang voor de exploitatie.
- 9 juli 2024: Instemmen met 'Inzet ZEH dividend 2024' vastgesteld inclusief het instellen van een nieuwe bestemmingsreserve 'Zero emissie schepen WSF' en het toevoegen hieraan van het vrije deel van het ZEH-dividend van € 9,4 miljoen.
- 17 september 2024: Vaststellen Startnotitie "Vervanging schepen Westerschelde Ferry"; het Statenvoorstel "Vervanging schepen Westerschelde Ferry" verzenden naar Provinciale Staten om voor het project "Vervanging schepen Westerschelde Ferry" de Startnotitie vast te stellen en als Groot Project te benoemen.
- 1 juli 2025: Goedkeuring van het Projectplan Vervanging schepen Westerschelde Ferry en het eindfasedocument definitiefase groot project Vervanging schepen Westerschelde Ferry.
- 27 januari 2026: Vaststellen Statenvoorstel 4e begrotingswijziging 2026 waarbij € 0,8 mln. wordt onttrokken aan de bestemmingsreserve "Zero emissie schepen WSF" en toegevoegd aan de dekkingsreserve ZE-schepen als voorbereidingskrediet.

PS:

- 27 september 2024: Statenvoorstel "Inzet ZEH dividend 2024" vastgesteld inclusief het instellen van een nieuwe bestemmingsreserve "Zero emissie schepen WSF" en het toevoegen hieraan van het vrije deel van het ZEH-dividend van € 9,4 mln.
- 15 november 2024: Vaststellen van de Startnotitie voor het project "Vervanging schepen WSF" zodat de Definitiefase van het project kan starten. Daarnaast is het project op basis van de uitkomsten van het adviesmodel grote projecten bestempeld als groot project en is € 1.5 mln. onttrokken aan de bestemmingsreserve "Zero emissie schepen WSF" en toegevoegd aan de nieuwe dekkingsreserve ZE-schepen als voorbereidingskrediet ten behoeve van de definitie- en ontwerpfase.
- 19 september 2025:
 - Instemming met de afronding van de definitiefase van het project Vervanging schepen Westerschelde Ferry en de start van de ontwerpfase middels goedkeuring van het "Einde fasedocument definitiefase Vervanging schepen Westerschelde Ferry" Inclusief de daarin opgenomen scope, looptijd en beheer aspecten uit het "Projectplan Vervanging schepen Westerschelde Ferry".
 - Instemming met de Nota van uitgangspunten voor de (brom)fiets-/voetveer Veerdienst Vlissingen – Breskens.

Extra toelichting

n.v.t.