



**Voortgangsrapportage
Grote Projecten PS
feb/mrt/apr 2026**

Natuurpakket Westerschelde (NPW)

Algemeen

Project:	Programma Natuurpakket Westerschelde
Document:	Voortgangsrapportage
Periode:	Februari, maart en april 2026
Status:	Definitief
Datum:	1-5-2026
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:

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

Met het ministerie van LVVN 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 voorwaarden decharge gegeven aan het NPW-programma per 1 januari 2026.
- De bouw van de geïntegreerde radar- en uitkijktoren is in volle gang.
- Nu de bouw van de toren vordert, is het van groot belang om een exploitant voor de toren te vinden om zo het project straks succesvol af te kunnen ronden. De eerste fase van de belangstellingsregistratie was afgerond. De aanbestedingsprocedure voor de exploitatie en het eigendom van de uitkijktoren is lopende.

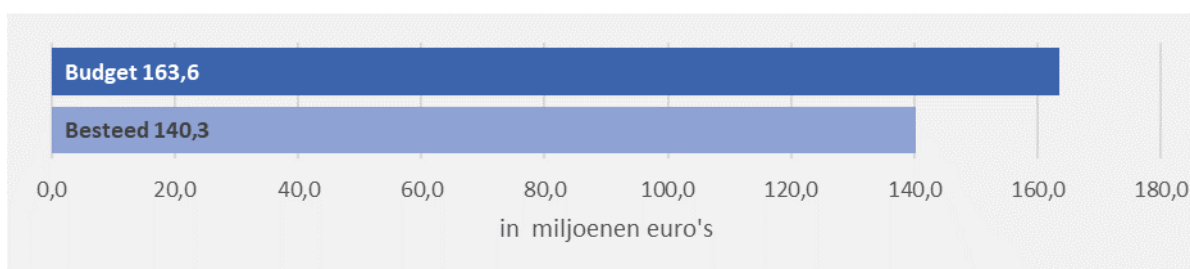
Status en voortgang

Beheersaspect: Kwaliteit Geld Tijd Risico Omgeving

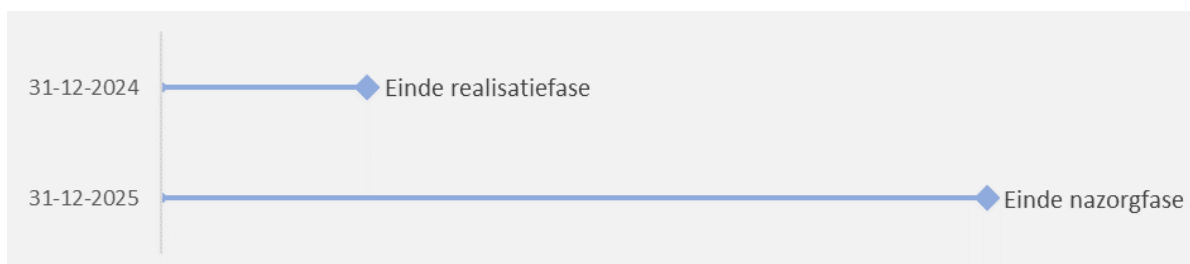
Status: 

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, waarbij het met name gaat om de in de natuurvergunningen opgenomen monitoring.
- De looptijd van het convenant is beëindigd per 31 december 2025 en het Rijk heeft decharge verleend. Er wordt toegewerkt naar de afronding van NPW als 'groot project' in 2026.

- Panoramaheuvel: De Provincie Zeeland heeft recht van opstal ten 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. De procedure van selectie van een exploitant voor de uitkijktoren is lopende. Dit heeft onze volle belangstelling.
- 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, per 31 maart 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. De verdeling hiervan ziet er per 1 januari jl. als volgt uit: 

<i>Categorie</i>	<i>Toelichting</i>	
Plankosten	Lopende monitoringsverplichtingen	€ 4.509.443
Projectorganisatie	Personele lasten	€ 328.771
Verwerving onroerend goed	reservering afronding grondverwervingskosten	€ 494.000
Inrichting- en beheerskosten	Projectafrondingsverplichtingen (landschapspark Zwinstreek, buitendijkse projecten, Hedwigepolder, Grenspark / recreatieve voorzieningen	€ 4.325.459
Panoramatoren	Afbouw bouw en exploitatieproces	€ 7.643.966
Landbouwflankerend beleid	Afronding doorlopende project verplichtingen landbouwflankerend beleid	€ 392.752
Algemene reserve		€ 6.000.000
Totaal		€ 23.694.391



Het NPW-budget is in de begroting ondergebracht onder programma 1 grote projecten, doelstelling 010102. De actualisatie van de meerjarige verdeling van deze middelen gebaseerd op bovenstaande verplichtingen is aan u voorgelegd in de eerste ronde budgetbewaking 2026 (als onderdeel van de 7^e begrotingswijziging 2026 bij de Voorjaarsnota). Invulling van de algemene nazorgreserve zal plaatsvinden overeenkomstig de voorwaarden die gesteld zijn door het Rijk bij de dechargeverlening. Een voorstel daarvoor zal op een later moment worden voorgelegd via een begrotingswijziging.

Per 31 maart jl. was van het hiervoor genoemde budget nog € 23,3 mln. beschikbaar.

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 voorwaarden zoals gerapporteerd in de voortgangsrapportage van augustus-september-oktober 2025. 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 Saefthinghe 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 Saefthinghe,
- Regionale impuls Hulst,
- Landschapspark Zwinstreek,
- Regionale impuls Sluis,
- Sloe-/Tractaatweg,
- Monitoring en Beheer & onderhoud

Relevante besluiten

-
- | | |
|-------|---|
| GS | <ul style="list-style-type: none">• 7 oktober 2005 Voorstel GS invulling Schelde Estuarium.• 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. |
| <hr/> | |
| PS | <ul style="list-style-type: none">• Besluit 7 oktober 2005 Voorstel PS invulling Schelde Estuarium• 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. Met het waterschap zijn gesprekken gaande over de overdracht van de dijk rond de Hedwigepolder. Belangrijk hierbij is dat voldaan wordt aan de voorwaarden gesteld in de natuurtoets.

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 waar in de komende jaren gemonitord gaat worden.

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 de afgelopen jaren zijn er vanuit het Samenwerkingsverband Grenspark Groot Saeftinghe gewerkt aan de hand van de ontwikkellijnen uit het ontwikkelingsprogramma. Naast concrete projecten en initiatieven die bijdragen aan natuurherstel, vernieuwing en volhoudbare landbouw, zoetwaterbeschikbaarheid, circulaire landschap, korte ketens (verdienmodellen), klimaat en stikstof zijn er ook enorme stappen gezet in het welzijn van de streekholders (brede welvaart) en grensoverschrijdende samenwerkingen. Uit interviews met de partners, die de afgelopen maanden hebben plaatsgevonden, blijkt dat de werkwijze van het Grenspark enorm wordt gewaardeerd. Daarom wordt er momenteel gewerkt aan een vervolg van het samenwerkingsverband om zo te komen tot een nieuwe samenwerkingsovereenkomst.

Innovatiefonds

Het budget voor het grensoverschrijdende innovatiefonds, gericht op zoetwaterbeheersing en klimaat in het Grenspark, is volledig benut. Er zijn voor het Nederlandse deel van het Grenspark negen initiatieven ondersteund en voor het Vlaamse deel vier. Een aantal projecten is reeds afgerond of in uitvoering en een aantal projecten moeten nog worden opgestart. Dit levert mooie innovatieve voorbeelden op voor de streek.

Zoete stuwen

De pilot Zoete stuwen in Grenspark Groot Saefthinghe is een gebiedsgericht initiatief opgepakt door Provincie Zeeland en Waterschap Scheldestromen 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 2026, mits de voorbereiding en uitvoering volgens planning verlopen. Na plaatsing wordt de werking van de maatregel gedurende de pilotperiode minimaal drie 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

Met het verbeteren van de landbouwbodems voorop wordt gewerkt aan een lokale composteringsketen. Na de uitgevoerde praktijkpilots zijn er diverse bijeenkomsten geweest met de deelnemende agrariërs en terreinbeheerders. De reacties op het concept van circulair terreinbeheer zijn positief. In de afgelopen maanden is nagedacht over een constructieve coöperatieve samenwerkingsvorm om het proces op te zetten en duurzaam te kunnen borgen in de toekomst. Hierdoor kunnen afspraken worden gemaakt tussen de terreinbeheerders en de coöperatie. Om dit extra te kunnen faciliteren wordt een Leader-aanvraag voorbereid.

Natuurinclusief Zeeuws Bouwplan

De doorontwikkeling van een Natuurinclusief Zeeuws Bouwplan wordt verder uitgewerkt in een opzet voor Robuuste Scheldepolders. Samen met de boeren, Het Zeeuwse Landschap, 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 (Groen-blauwe dooradering), een circulair landschap, een betere zoetwaterbeheersing en grondverbetering met lokale compost. In de afgelopen periode is gewerkt aan een maatregelenpakket dat daarvoor ingezet kan worden. Tevens wordt gezocht naar een duurzame verankering van de vergoedingen via het ANLb. Dat sluit aan bij de Zeeuwse ambitie voor Agrarisch Natuurbeheer.

Mobiele streekproductencontainer

Coöperatie Grenspark Groot Saefthinghe heeft zijn mobiele streekproductencontainer uitgeprobeerd en is nu volledig operationeel. Momenteel staat de container in Emmadorp. Diverse producenten van streekproducten uit het Grenspark bieden hun producten in de mobiele shop te koop aan en doen dat graag op een plek waar veel potentiële klanten passeren. 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 alweer enkele maanden in volle gang. De betonnen kern (radargedeele) is zo goed als op hoogte. Alle technische ontwerpen zijn zo goed als afgerond en gaan richting uitvoering. Op 7 mei staat er een bijeenkomst gepland om het hoogste punt te kunnen vieren. Nu de bouw van de toren vordert, is het van groot belang om een exploitant te vinden om zo het project straks succesvol af te kunnen ronden. De procedure van selectie van een exploitant voor de uitkijktoren is lopende.

(Be)leven en leefbaarheid

De plannen voor Kreeverhille staan gepland voor het voorjaar van 2026. Voor Paal worden nu de geplande uitvoeringswerken voorbereid. Met de uitvoering van het ontwerp van het project Versterk de Scheldekust wordt ook de getijdhaven aangepakt. De infrastructuur wordt aangepakt, zoals het vervangen van de palen en steigers. De planning is om na de zomer hiermee te starten.

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 eind 2026 met 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

Op 30 maart is de definitieve goedkeuring voor het Interregproject ZwinQuest ontvangen. De projectcoördinator voor ZwinQuest is per 1 april gestart bij BGTS Landschapspark Zwinstreek. Eind april heeft de coördinator de allereerste projectstuurgroep georganiseerd.

Ook de tweede projectmanager, voor het Vlaamse deel van de projecten binnen Landschapspark Zwinstreek, is per 1 april gestart. Met deze aanstelling is het projectteam van BGTS Landschapspark Zwinstreek nu volledig ingevuld.

Direct na goedkeuring van ZwinQuest zijn de eerste voorbereidende werkzaamheden rondom Pop-up Voedselhub Cadzand van start gegaan. Er is een omgevingsvergunning aangevraagd voor de beoogde locatie, deze goedkeuring wordt eind tweede kwartaal 2026 verwacht. Zodra deze is ontvangen kan de Voedselhub feestelijk geopend worden.

De gebiedstafel 'Natuur' werkt aan een project omtrent de Big five van de Zwinstreek. Dit projectidee wordt synchroon ingediend bij LEADER Zeeland, LEADER Noord-West-Vlaanderen en Leader Meetjesland. Door deze leaderaanvragen gezamenlijk als 1 grensoverschrijdend project uit te voeren onder de vleugels van BGTS Landschapspark Zwinstreek en Regionaal Landschap Houtland en Polders werken Vlaamse en Nederlandse natuurbeheerders samen aan een grensoverschrijdend soortenbeleid. De planning voor de indiening is eind mei.

Op uitnodiging van de gebiedstafel 'Landbouw' heeft BGTS Landschapspark Zwinstreek in maart een presentatie gehouden op een bijeenkomst van de ZLTO. Mogelijke projecten en (subsidie)kansen binnen de Zwinstreek zijn hier besproken met de landbouwers.

Het project Kenniscarrousel Zwinstreek, met steun van de 3 provincies en het Euregio Scheldemondfonds, werd in maart goedgekeurd en is opgestart.

Met de Kenniscarrousel wordt de versnipperde grensoverschrijdende kennis vanuit de onderzoekscentra in Zeeland, Oost- en West-Vlaanderen gebundeld en rechtstreeks naar landbouwers gebracht, via laagdrempelige en praktijkgerichte demo's op landbouwbedrijven in de Zwinstreek. Landbouwers uit de zes gemeenten van de Zwinstreek krijgen toegankelijke en toepasbare kennis; de proefcentra, provincies en landbouworganisaties versterken hun samenwerking; en noden en kansen van onderuit voor toekomstige Europese projecten worden gedetecteerd. Er worden zes thematische praktijkdemo's georganiseerd in twee jaar op landbouwbedrijven in de Zwinstreek. Minstens twee proefcentra per demo bundelen samen hun expertise. Thema's zoals smartfarming, bodemzorg, waterhuishouding, verzilting, gewasbescherming, alternatieve teelten en beheer van perceelranden en groenbemesters komen aan bod.

Rond het thema erfgoed is een opdracht uitgezet over het Kasteel van Sluis.

Dit betreft een literatuurstudie naar het groot-kasteel van Sluis. Bronnenonderzoek heeft reeds plaatsgevonden. Het tweede en derde kwartaal van 2026 zullen worden gebruikt om een presentatie hierover te geven alsmede een boek samen te stellen over het kasteel.

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. Een aantal subsidieprojecten, gelegen in het Grenspark, wordt in 2026 afgerond.

Op 9 januari jl. 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 Smaekt) opgezet, is samen met bewoners gewerkt aan Verstrekk de 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. De resultaten van deze monitoring worden, per project, eenmaal per jaar besproken in een Stuurgroepvergadering.

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 kunnen 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:	Februari, maart en april 2026
Status:	Definitief
Datum:	1-5-2026
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 was sprake van een opeenstapeling van onvoorziene werkzaamheden, waardoor de risicoreservering, via het verhogen van het investeringskrediet, is aangevuld. De onvoorziene werkzaamheden hebben met name betrekking op bodemgerelateerde werkzaamheden en het voorkomen van hinder.

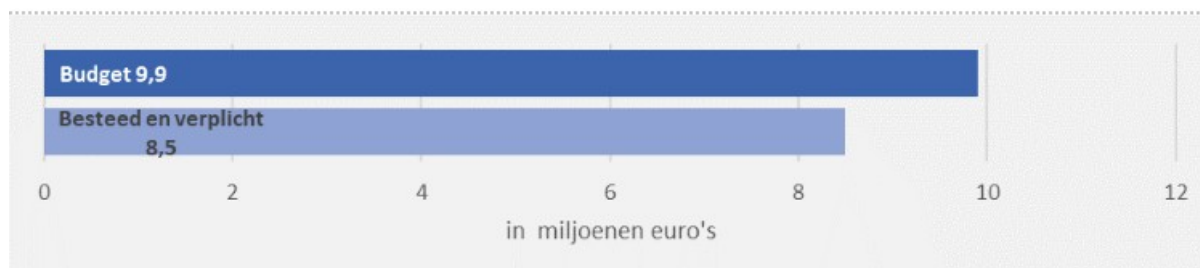
Status en voortgang

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

Status: 

Voortgang: 

Budget



Planning



Huidige projectfase: Realisatiefase

Percentage gereed: 80%

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 en weer verwijderd voor de aanleg van de nieuwe oostelijke rijstrook tussen supermarkt Plus-Magnus en tankstation Sakko. Deze werkzaamheden zijn inmiddels afgerond, het verkeer rijdt nu over de nieuwe oostelijk rijstrook met een om-en-om regeling. De westelijke rijstrook is de oude verharding weggehaald en ligt inmiddels de nieuwe fundering inclusief banden en kolken er terug in. In mei wordt hier de onderlaag en tussenlaag van het asfalt aangebracht.

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 had de nodige tegenvallers bij de bodemgerelateerde werkzaamheden en het voorkomen van hinder. Deze tegenvallers hebben geleid tot een aanvulling van de risicoreservering voor deze onvoorziene werkzaamheden. Deze aanvulling verloopt via een budgettaire neutrale verhoging van het investeringskrediet.

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 € 9,9 miljoen. Hierbij wordt uitgegaan dat PS op 5 juni a.s. akkoord gaat met de budgettaire neutrale begrotingswijziging waarin voorgesteld wordt het investeringskrediet te verhogen met € 1,3 miljoen (zie onderstaande bij "Relevante besluiten").

Tot en met eind april 2026 zijn er voor -afgerond- € 7,6 miljoen kosten gemaakt. Van het resterende budget is afgerond € 0,9 miljoen verplicht.

Omdat een aantal risico's zich hebben voortgedaan zijn er kosten ontstaan die worden gedekt uit de risicoreservering. De extra kosten zijn gedekt uit de risicoreservering. Gezien het projectverloop tot nu toe is de verwachting dat zich nog risico's blijven voordoen, maar dat ook deze kunnen worden gedekt uit de opgehoogde risicoreservering.

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 werkt aan 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 actiehoudster. 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 en extra grond afgevoerd moet worden. Dit kan leiden tot extra kosten.
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 kan leiden tot extra kosten.
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 en extra kosten

De eerste twee risico's hebben geleid tot aanvullende werkzaamheden en extra kosten. De grootste risico's van het project hebben betrekking op de nog resterende bodemgerelateerde werkzaamheden en maatregelen om hinder te beperken.

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 is in februari een inloopavond voor bewoners en bedrijven georganiseerd. Het doel van deze inloopavond was om de bewoners en bedrijven te informeren over de reeds uitgevoerde werkzaamheden en met name over de drie afsluitingen van de Gentsevaart in mei en juni.

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
- 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.
 - 13 februari 2026: Aanvulling van de risicoreservering vanuit de stelpost afschrijvingslasten vervangings- en renovatieprojecten, het investeringskrediet wordt hiermee verhoogd met € 1,3 miljoen.

- PS
- 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.
- 5 juni 2026: Instemmen met het voorstel in de Voorjaarsnota 2026 om het investeringskrediet te verhogen met € 1,3 miljoen.
-

Extra toelichting

N.v.t.

Zanddijk

Algemeen

Project:	N673 Zanddijk
Document:	Voortgangsrapportage
Periode:	Februari, maart en april 2026
Status:	Definitief
Datum:	1-5-2026
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

Projectbesluit en vergunningen:

In het eerste kwartaal is gewerkt aan de verdere uitwerking van de stukken voor het Projectbesluit.

Hiervoor wordt nauw samengewerkt tussen Zanddijk BV (ZBV) en de Provincie. Dit betreft onder andere het opstellen van de Toelichting en Regels op het Omgevingsplan, waarmee de reconstructie planologisch mogelijk wordt gemaakt. Daarnaast wordt gekeken welke vergunningen onderdeel uitmaken van dit (gecoördineerd) besluit en worden hier ook de onderzoeken op afgestemd.

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 Aerius en akoestiek is een compleet nieuwe berekening gemaakt. Voor de Aerius berekening geldt dat deze ook als onderbouwing in de natuurvergunning wordt opgenomen. Hiervoor is in het afgelopen kwartaal ook een passende beoordeling opgesteld.

De ontwikkelingen met ProRail (zie onder 'Spoorkruising') hebben ook invloed op de voortgang van het Projectbesluit. De uitwerking van het viaduct moet worden meegenomen in de op te nemen functies van het omgevingsplan en de bijbehorende vergunning. Deze duidelijkheid wordt ook voor de zomer verwacht.

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 middels een BOPA.











Grondvererving

De grondvererving is op de meeste dossiers afgrond.

Spoorkruising

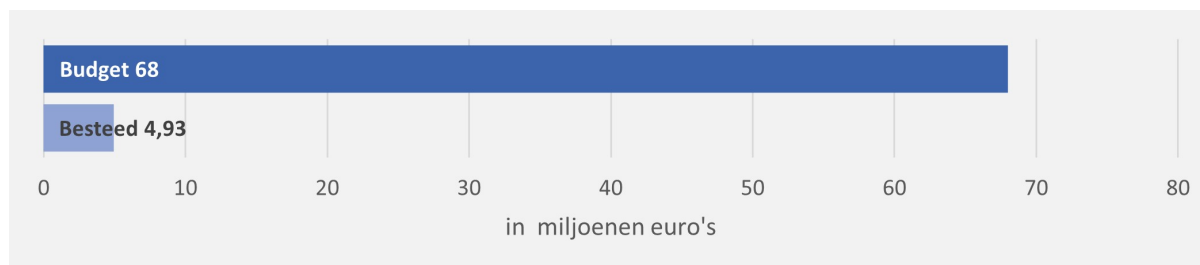
Voor de uitwerking van de ongelijkvloerse spoorkruising is door Zanddijk BV steeds nauw samengewerkt met een team van ProRail. De afgelopen periode is echter gebleken dat voor het ontwerp door aanvullende eisen nog nadere detaillering nodig is. Het invullen van deze eisen vraagt de nodige tijd, waardoor het inplannen van een treinrije periode voor uitvoering in 2027 onder druk komt te staan. Er is ingezet op een voorspoedige uitwerking, zodat voor de zomer meer duidelijkheid kan worden verkregen over de inpassing en uitvoering van het spoorviaduct.

Status en voortgang

<i>Beheersaspect:</i>	<i>Kwaliteit</i>	<i>Geld</i>	<i>Tijd</i>	<i>Risico</i>	<i>Omgeving</i>
<i>Status:</i>					
<i>Voortgang:</i>					

Budget

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



Planning



Huidige projectfase: Voorbereidingsfase

Percentage gereed: 16%

Voortgang algemeen

Zie tekst belangrijkste ontwikkelingen.

Het belangrijkste onderdeel dat te maken heeft met de voortgang is de voortgang van de afstemming met ProRail. Deze is direct van invloed op de Procedure Projectbesluit en het opstellen van de aanbestedingsstukken.

Kwaliteit

Status: 

Voortgang: 

Voor het bereiken van de gewenste kwaliteit wordt gekeken naar de doelstellingen van het project. Maatregelen worden hierop afgestemd. Het geoptimaliseerd ontwerp draagt nog steeds bij aan de doelstellingen van het project: Een veilige en vlotte verbinding naar Yerseke.

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. Met de gemeente Reimerswaal vindt afstemming plaats over de juiste locatie van de aansluiting van beide projecten.

In het eerste kwartaal van 2026 heeft een verdere uitwerking van de maatregelen plaatsgevonden. Zoals in de vorige rapportage al is aangegeven is de Procedure onder de nieuwe Omgevingswet voor velen nieuw en deze vraagt daarom om de nodige aandacht, controles en zorgvuldigheid. Aangezien de vergunningen onderdeel uitmaken van het Projectbesluit hebben de ontwikkelingen met het spoorviaduct direct invloed op de voortgang van het afronden van het Ontwerp Projectbesluit.

Geld

Status:



Voortgang:



Zanddijk BV heeft in het eerste kwartaal gewerkt aan de actualisatie van de uitvoeringsraming. Op een aantal details vindt nog uitwerking plaats maar de huidige inzichten laten zien dat het budget nog steeds toereikend is, zeker nu de grondverwerving nagenoeg is afgerond.

Tijd

Status:



Voortgang:



Het project is in de voorbereidingsfase. Zoals eerder aangegeven hebben de ontwikkelingen met het spoorviaduct direct invloed op de voortgang en planning van de werkzaamheden, omdat de uitwerking van het spoorviaduct onderdeel is van het Omgevingsplan en de bijbehorende vergunningen.

Vooralsnog gaat Zanddijk BV uit van de volgende planning op hoofdonderdelen:

- Minnelijke grondverwerving: doorlopend proces tot juni 2026. Dit betreft de verwerving van gronden die nog nodig zijn voor de realisatie van het geoptimaliseerd ontwerp.

- Vorbereiden en doorlopen procedure projectbesluit: Verwachting is dat rond de zomer van 2026 meer duidelijkheid is ten aanzien van de spoorkruising en hoe deze in het Projectbesluit kan worden opgenomen.

- **Voorbereiden contract:** De voorbereiding van het contract loopt min of meer gelijk op met de planning voor het Projectbesluit, omdat de verschillende onderdelen ook hier op elkaar moeten worden afgestemd. Uitgaande van de bovenstaande voortgang voor het projectbesluit zouden de aanbestedingsdocumenten in het derde kwartaal gereed kunnen zijn.

- **Uitvoering:** Zanddijk BV streeft nog steeds naar een zo spoedig mogelijke start van de uitvoering. De ontwikkelingen met ProRail hebben hier echter, zoals eerder toegelicht, direct invloed op. Zodra meer duidelijkheid is over de vaststelling van het Projectbesluit kan ook de uitvoeringsplanning worden bepaald. Hierbij is de beschikbaarheid van de Treinvrije Periode(n) (TVP) van groot belang. Dit heeft onder andere invloed op een eventuele fasering van de werkzaamheden. Verwachting is dat in het derde kwartaal ook op dit onderdeel meer duidelijkheid in de planning kan worden gegeven.

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. Zodra er meer duidelijkheid is over de uitwerking van de spoorkruising met ProRail en daarmee het Projectbesluit en de Contractstukken voor de uitvoering kan ook nader worden ingegaan op de specifieke risico's voor de uitvoering. Voor ZBV is de grootste prioriteit tijdens de uitvoering de bereikbaarheid van Yerseke en het bedrijventerrein. Hier wordt in de mogelijke fasering en in de voorwaarden voor de uitvoering al ruimschoots aandacht aan besteed.

De belangrijkste risico's die de Zanddijk B.V. 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

<p>Onbekendheid werkwijze en systematiek nieuwe Omgevingswet kan leiden tot vertraging.</p>	<p>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.</p>	<p>Lopend</p>
<p>Planning en procedures ProRail in relatie tot afstemming over het ontwerp en gewenste realisatie.</p>	<p>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.</p>	<p>Lopend</p>
<p>Onjuiste berichtgeving: het verspreiden van onjuiste berichten door derden die verstorend werken.</p>	<p>Zanddijk BV wil met een goede, eigen communicatie dit risico zo veel mogelijk wegnemen.</p>	<p>Lopend</p>
<p>Kabels en leidingen: het tijdig verleggen van kabels en leidingen is een belangrijk aandachtspunt om de overige werkzaamheden uit te kunnen voeren.</p>	<p>ZBV voert, waar mogelijk proefsleuven onderzoek uit om de juiste ligging van kabels en leidingen vast te stellen en de benodigde maatregelen tijdig te bespreken met de nutsbedrijven.</p>	<p>Lopend</p>
<p>Grondverwerving: het tijdig verwerven van percelen blijft een belangrijk aandachtspunt. Er is op een aantal dossiers overeenstemming</p>	<p>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.</p>	<p>Lopend</p>
<p>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.</p>	<p>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.</p>	<p>Lopend</p>
<p>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.</p>	<p>Afstemming met vergunningverlening ten aanzien van te nemen maatregelen en benodigde onderbouwing.</p>	<p>Lopend</p>

Omgeving

Status: 

Voortgang: 

Waar mogelijk vindt overleg en afstemming plaats met de omgeving. Goed overleg met de omgeving resulteert ook in een aantal mooie stappen in de grondverwerving.

Verder hebben diverse overleggen en contactmomenten plaatsgevonden om de omgeving te mee te nemen in het project en de werkzaamheden, waarbij Zanddijk BV aanwezig was. Dit betreft onder andere:

- Bezoek informatie avond gemeente Reimerswaal m.b.t. ontwikkelingen bedrijventerrein
- Bezoek aan Kotra m.b.t. werkzaamheden en prioriteit op bereikbaarheid tijdens uitvoering
- Overleg met specialisten die namens de Ondernemersvereniging nadere uitleg over het project wilden hebben.
- Presentatie over het project aan de lokale afdeling SGP Kruiningen tijdens de ledenvergadering.
- Diverse contact momenten met omwonenden over voortgang.

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 zij denken te lezen dat het project niet doorgaat of dat Yerseke onbereikbaar is. Dit is in de overleggen ontkracht.

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

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.

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 60 km/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

- 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.
- GS
- 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.
-

-
- Op 3 december 2019 heeft GS besloten dat alternatief Bruin het voorgenoemen 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 Verkenningfase 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.
- PS
- 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.
 - 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 ontwerpfase van het project N673 Zanddijk-Molendijk en de start van de voorbereidingsfase middels goedkeuring van het eindfasedocument definitie- en ontwerpfase 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:	Februari, maart en april 2026
Status:	Definitief
Datum:	1-5-2026
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 opstoppingen, 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 (vanaf nu: PS) 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), in overeenstemming met het Toekomstbeeld MZR en het Toekomstperspectief Zeeland 2050.

Belangrijkste ontwikkelingen

- In de afgelopen periode is intensief overleg gevoerd met een brede groep stakeholders, waaronder omwonenden, bedrijven, gemeenten, het Waterschap, Rijkswaterstaat en belangenorganisaties. Daarbij lag de nadruk op het ophalen van wensen en zorgen, het onderzoeken in hoeverre deze binnen de meegegeven kaders kunnen worden meegenomen in het ontwerp en het terugkoppelen van de resultaten hiervan.
- Er loopt een marktconsultatie om in gesprek te gaan met marktpartijen. Daarnaast zijn verschillende onderzoeken gestart. Het gaat onder andere om onderzoek naar geluid, een update van het verkeersmodel en onderzoek naar flora en fauna in het veld.
- Met de gemeenten Goes en Noord-Beveland worden gesprekken gevoerd over hun bijdrage aan het project en de koppelkansen.

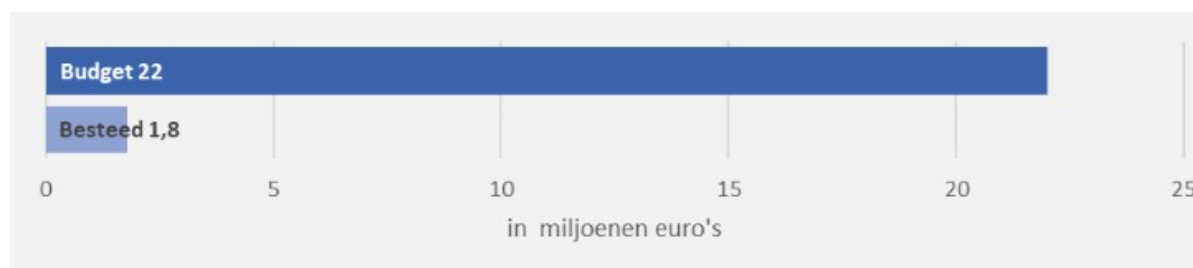
Status en voortgang

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

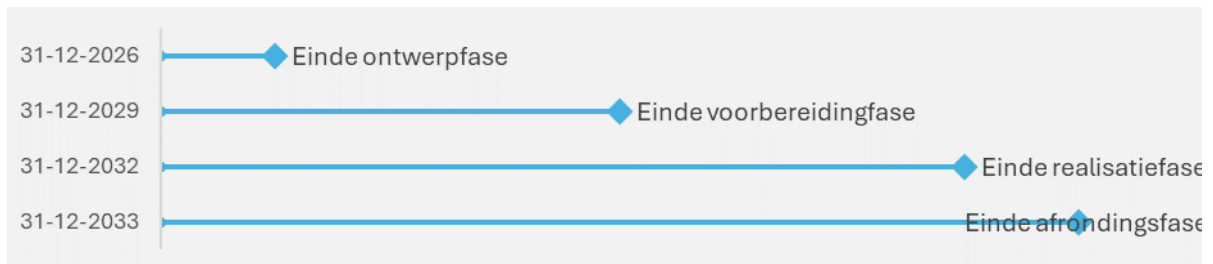
Status:     

Voortgang:     

Budget



Planning



Huidige projectfase: Ontwerpfase

Percentage gereed: 55%

Voortgang algemeen

Het project bevindt zich in de ontwerpfase. In de afgelopen 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 de 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. In de rapportageperiode is een contractmanager toegevoegd aan het projectteam.

Geld

Status:	
Voortgang:	


Provinciale Staten hebben een investeringskrediet van initieel € 2 miljoen beschikbaar gesteld voor de definitie en ontwerpfase. Dit krediet is bij de Najaarsnota 2025 aangevuld met € 20 miljoen cofinanciering op een door het Rijk beschikbaar te stellen bijdrage van € 20 miljoen. Het Rijk heeft namelijk op 5 januari 2026 binnen het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) € 20 miljoen (inclusief BTW) aan Zeeland beschikbaar gesteld via een Specifieke Uitkering voor verbetering van het wegennet.

Tot en met medio april 2026 is van het investeringskrediet -afgerond- € 1 mln. uitgegeven en voor € 0,8 mln. aan verplichtingen vastgelegd.

Doorlopend wordt verkend welke externe financieringsbronnen beschikbaar zijn en hoe het investeringskrediet kan worden gedekt. Het uiteindelijke krediet voor de uitvoering hangt af van de verdere uitwerking van de benodigde maatregelen. Conform het kader Grote Projecten wordt aan het einde van de voorbereidingsfase het voorstel voor het uitvoeringskrediet Deltaweg aan Provinciale Staten voorgelegd. In de meerjarenraming zien wij ruimte om de afschrijvingslasten van deze investering te dekken.

Tenslotte zijn wij in gesprek met onze partners over hoe zij kunnen bijdragen in het project. Zo wordt, in lijn met uw motie, momenteel overlegd op welke wijze de gemeenten Goes en Noord-Beveland een substantiële bijdrage kunnen leveren aan de realisatie van het project en in het bijzonder aan het mogelijk maken van de koppelkansen. Daarbij denken wij niet uitsluitend aan een financiële bijdrage, maar ook aan andere vormen van samenwerking en ondersteuning die bijdragen aan een efficiënte en integrale uitvoering van het project.


Tijd


Status:	
Voortgang:	

Bij de overgang van de definitiefase naar de ontwerpfase is een planning gemaakt van de volgende fasen. Gepland is dat de faseovergang van de huidige ontwerpfase naar de voorbereidingsfase in het laatste kwartaal van 2026 zal plaatsvinden.

De planning is op hoofdlijnen en is afhankelijk van keuzes die in de ontwerpfase 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 de vorige rapportage is toegelicht dat met het vaststellen van het Voorlopig Ontwerp de hoofdlijnen van het project zijn bepaald en dat de focus ligt op verdere uitwerking en optimalisatie van het ontwerp in samenspraak met de omgeving. Daarbij is aangegeven dat gesprekken worden gevoerd met belanghebbenden per wegvak en per thema, met als doel het ophalen van wensen, ideeën en aandachtspunten voor het Definitief Ontwerp. De wegvakken binnen het projectgebied zijn onderaan deze rapportage nader gespecificeerd onder "Extra toelichting".

Eerste gespreksronde belanghebbenden

Een groot deel van de eerste gespreksronde met betrokkenen is al beschreven in de vorige rapportage. In februari is deze ronde afgerond met gesprekken met bewoners langs wegvak 1 (kruispunt Goes) en met dorpsraden en wijkverenigingen in het gebied. Deze gesprekken waren, zoals eerder afgesproken in de ontwerpfase, bedoeld als eerste verkenning. Het doel was om wensen, ideeën en aandachtspunten op te halen voor het Definitief Ontwerp.

Belangrijke punten die naar voren kwamen, gaan over geluid, hoe het ontwerp in het landschap past, verkeersveiligheid, voorzieningen voor fietsers en de gevolgen voor de leefomgeving en de omliggende wegen.

Losstaande gesprekken en themasessies

Naast de gesprekken per wegvak zijn er extra overleggen en themasessies georganiseerd. Zo is met hulpdiensten gesproken over bereikbaarheid bij noodsituaties. Met natuurorganisaties is gesproken over de inpassing in het landschap en de faunapassage. Ook is er samen met de gemeenten Goes en Noord-Beveland, Provincie Zeeland een werksessie gehouden over landschap en duurzaamheid. Daarbij is gekeken naar kansen voor natuur, klimaat en een goede inpassing in de omgeving.

Verder was er een sessie om na te denken over de eisen voor het ontwerp en uitstraling van de kunstwerken in het project. In deze sessie is gekeken hoe de viaducten bij kruispunt Goes en kruispunt Langeweg en mogelijke fietstunnels goed in te passen zijn in het gebied. Daarbij wordt gelet op kwaliteit en herkenbaarheid van het gebied. De gemeenten denken hier actief over mee.

Op uitnodiging van de dorpsraad van 's-Heer Hendrikskinderen heeft het projectteam ook een presentatie gegeven aan inwoners. De plannen voor fietstunnels werden positief ontvangen. Wel zijn er nog zorgen over geluid en zicht op de weg.



Tweede gespreksronde (terugkoppeling en verwerking)



In april 2026 is de tweede gespreksronde met betrokkenen gestart. In deze gesprekken wordt teruggekoppeld wat er is gedaan met de reacties uit de eerste ronde. Ook wordt uitgelegd hoe deze zijn meegenomen in het (concept) Definitief Ontwerp.



In april hebben de eerste gesprekken plaatsgevonden met bewoners langs wegvak 5 (Zandkreeksluis) en 6 (wegvak tussen Zandkreeksluis en Oudedijk) en met grondeigenaren langs de Deltaweg. Tijdens deze gesprekken is toegelicht hoe eerdere aandachtspunten zijn verwerkt. Het gaat onder andere om waterveiligheid, inpassing in het landschap, fietsveiligheid en de gevolgen voor het gebruik en bereikbaarheid van percelen.

Het definitief ontwerp dat eind 2026 aan Provinciale Staten wordt voorgelegd, bevat een beschrijving van welke ideeën en wensen 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 de ontwerpfase verder wordt uitgewerkt. De zeven voorkeursontwerpen vormen gezamenlijk het Voorlopig Ontwerp.

In wegvak 1 (kruispunt Goes) wordt een ongelijkvloerse kruising met verkeersregelinstallatie gerealiseerd, waarbij de Deltaweg verhoogd over de 's-Heer Hendrikskinderendijk 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 (kruispunt Langeweg) wordt een ongelijkvloerse kruising gerealiseerd waarbij de Langeweg verhoogd over de Deltaweg wordt geleid en de Deltaweg op maaiveldniveau blijft. In wegvak 5 (Zandkreeksluis) vindt verbreding plaats ten behoeve van een gecombineerde fiets- en landbouwroute, in combinatie met extra rijstroken met signalering op de Zandkreeksluis. In wegvak 7 (parallelstructuur tot Oosthoekweg) 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 tussen Zandkreeksluis en Oudedijk) 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 en verbeelding van het projectgebied is terug te vinden in het Projectplan Deltaweg wat bij de behandeling van het Voorlopig Ontwerp op 12 december 2025 is vastgesteld. Een overzicht van het projectgebied is ook toegevoegd hieronder bij “Extra toelichting”.

Relevante besluiten

GS:

- 16 april 2024: Vaststellen Startnotitie Deltaweg en aanbieden aan Provinciale Staten.
- 28 oktober 2025: Goedkeuren van het Voorlopig Ontwerp, projectplan en Eindfasedocument Definitiefase. Instemmen met het aanbieden van het Statenvoorstel “Afsluiten definitiefase Deltaweg” aan Provinciale Staten en informeren van Waterschap Scheldestromen en een 4-tal betrokken gemeenten.

PS:

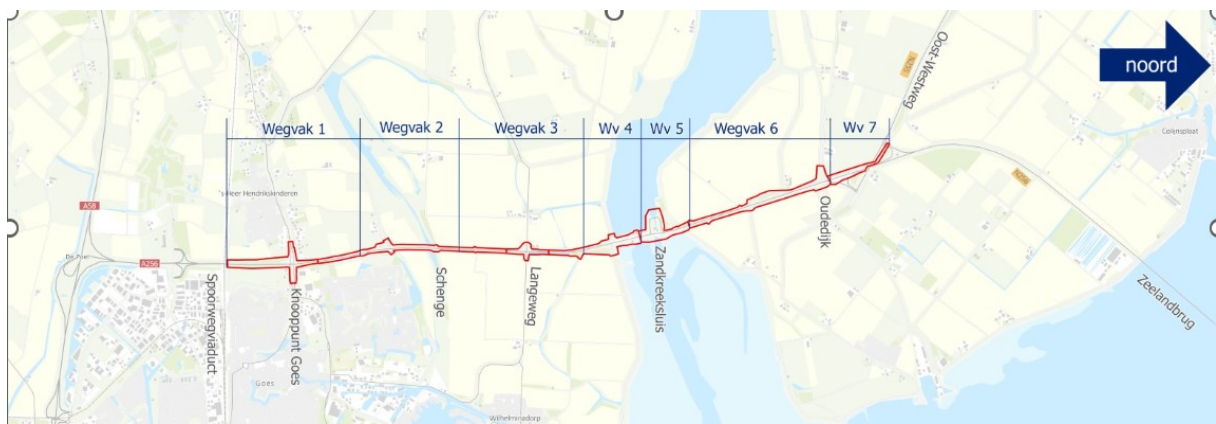
- 7 juni 2024: Vaststellen van de Voorjaarnota 2024 waarin voor de voorbereiding van het project een investeringskrediet is vastgesteld van € 2 mln.
- 5 juli 2024: Vaststellen Startnotitie Deltaweg zodat de definitiefase van het project kan starten. Het project is op basis van het adviesmodel Grote Projecten 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 “Eindfasedocument definitiefase Deltaweg” inclusief de daarin opgenomen scope, looptijd en beheersaspecten uit het Projectplan Deltaweg.

Extra toelichting

Overzicht projectgebied project Deltaweg:

De Deltaweg (N256) vormt de noord-zuidroute tussen Goes en Zierikzee. Het projectgebied van het project Deltaweg betreft het gedeelte tussen het spoorviaduct bij Goes en het viaduct van de N255 Oost-Westweg op Noord-Beveland. Het projectgebied is opgedeeld in 7 wegvakken:

- Wegvak 1: kruispunt Goes,
- wegvak 2: wegvak tussen kruispunt Goes en kruispunt Langeweg,
- wegvak 3: kruispunt Langeweg,
- wegvak 4: wegvak tussen kruispunt Langeweg en Zandkreeksluis,
- wegvak 5: Zandkreeksluis met kruispunten van de bypass,
- wegvak 6: wegvak tussen Zandkreeksluis en Oudedijk en
- wegvak 7: parallelstructuur tot Oosthoekweg.



Vervanging schepen Westerschelde Ferry

Algemeen

Project:	Vervanging schepen WSF
Document:	Voortgangsrapportage
Periode:	Februari, maart en april 2026
Status:	Definitief
Datum:	1-5-2026
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.

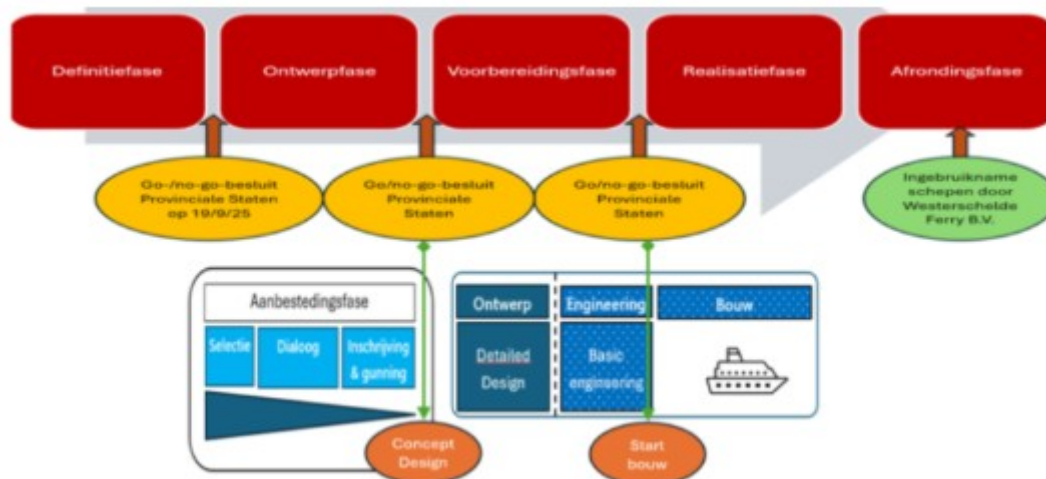
Belangrijkste ontwikkelingen

Aanbesteding vloot

Op 11 maart is de aanbesteding voor de nieuwe vloot gestart door publicatie van de selectieleidraad op het aanbestedingsplatform Mercell. Tot en met 14 april kregen geïnteresseerde partijen de gelegenheid om zich aan te melden als gegadigde. Op basis van onder andere expertise met dit soort opdrachten, financiële zekerheid en hun trackrecord worden tot maximaal vier partijen geselecteerd die, aansluitend op de selectiefase, mee mogen doen aan de dialoofase van de aanbesteding. Er hebben zich meerdere scheepswerven gemeld als geïnteresseerde partij. Vanwege vertrouwelijkheid in deze fase van het proces kan het exacte aantal niet openbaar gedeeld worden. Aan de partijen die zich aangemeld hebben zijn nog verduidelijkingsvragen gesteld die uiterlijk op 4 mei jl. beantwoord moesten zijn. Daarna zal de definitieve selectie plaatsvinden, en is bekend welke partijen mee mogen doen aan de dialoofase.

Ter voorbereiding op de dialoofase is ook de gunningsleidraad voorbereid die de deelnemende werven bij de start van de dialoofase zullen ontvangen.

Voor de volledigheid zijn de processtappen van deze concurrentiegerichte dialoog in de ontwerpfase onderstaand schematisch weergegeven:



(Tijdelijke)aanlandvoorzieningen

De realisatie van de (tijdelijke) aanlandvoorzieningen en de aansluiting op het elektriciteitsnet is, net als de herbesteding van de huidige vloot, ondergebracht in een deelproject en maken geen onderdeel uit van de vlootaanbesteding.

Ter besparing van (ontwerp)tijd is aan een gespecialiseerd engineeringbureau opdracht verleend om de drie meest realistische varianten van mogelijke aanlandvoorzieningen in een schetsontwerp aan beide zijden uit te werken en te toetsen op haalbaarheid met een kostenraming en vergunningsscan. Een schetsontwerp voor de tijdelijke aanlandvoorziening maakt ook onderdeel uit van de opdracht. De opdracht is afgerond en de resultaten worden eind mei aan het projectteam gepresenteerd.

Op het moment dat de omvang en samenstelling van de nieuwe vloot bekend is kan het schetsontwerp dat het dichtst in de buurt komt verder uitgewerkt worden naar een voorlopig ontwerp. Ook zijn (in samenwerking met Stedin) de eerste voorbereidingen getroffen voor de realisatie van de technische ruimtes op de wal ten behoeve van deze laadvoorziening. De aankoop en plaatsing van de transformatorhuizen zullen apart aanbesteed gaan worden. Het leggen van de stroomkabel en de aansluiting ervan op het net was al eerder bij Stedin in opdracht gegeven.

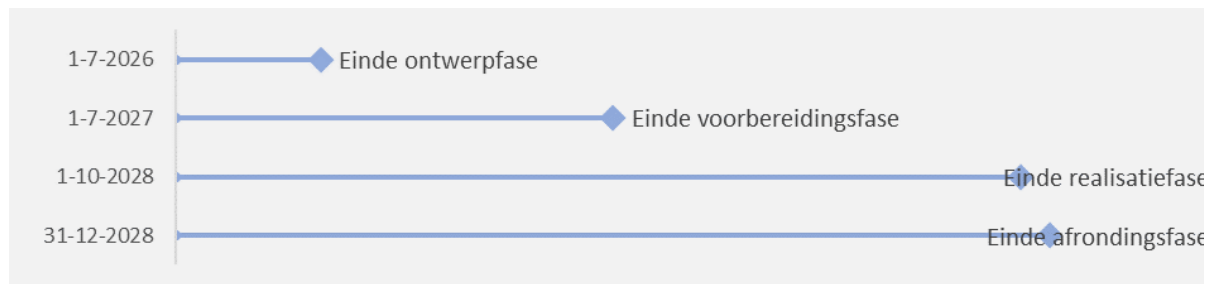
Status en voortgang

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

Status:     

Voortgang:     

Planning



Huidige projectfase: Ontwerpfase

Percentage gereed: 60%

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:



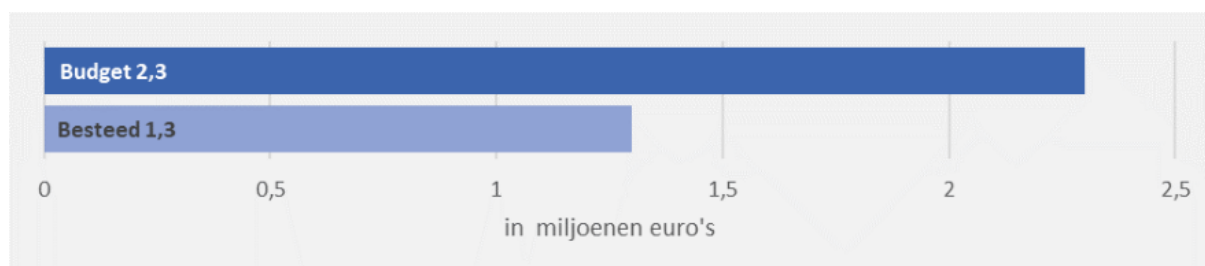
Voortgang:



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.

PS heeft op 13 maart 2026 € 0,8 miljoen extra beschikbaar gesteld 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 april 2026 zijn verplichtingen aangegaan ter waarde van -afgerond- € 1,3 miljoen waarvan € 0,7 miljoen is gefactureerd.



Tijd

Status:



Voortgang:



Als onderdeel van de aanbesteding is de start van de dialoofase begin juni 2026 gepland. Aansluitend dienen de deelnemende partijen na de zomer hun definitieve inschrijving in. Door een langere voorbereidingstijd is de aanbestedingsfase circa 1,5 maand later gestart dan oorspronkelijk gepland, waardoor ook de geplande uiterste inschrijfdatum is opgeschoven. Het definitieve gunningsbesluit staat gepland voor de PS-vergadering van december. De verwachting is dat de beperkte vertraging uit de ontwerpfase wordt ingelopen in de voorbereidingsfase, waardoor het totale project geen vertraging oploopt. De deadline van 1-1-2029 is nog steeds haalbaar. Hierbij dient wel opgemerkt te worden dat in de strakke planning geen tijd is gepland voor eventueel bezwaar door werven op besluiten in de aanbestedingsprocedure. Dit bezwaar kan leiden tot juridische procedures met vertraging tot gevolg.

Risico

Status:



Voortgang:



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

Beperkte capaciteit of animo bij scheepswerven (deelnemers concurrentiegerichte dialoog)

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.
- 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 (technische) 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.

Beperkingen in de interne capaciteit binnen de provinciale organisatie.

Mitigerende maatregel:

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

Wijzigingen in wet- en regelgeving tijdens het ontwerpproces die kunnen leiden tot het doorvoeren van noodzakelijke alternatieve oplossingsrichtingen.

Juridische procedures tijdens de aanbestedingsfase

Mitigerende maatregel

Het risico op juridische procedures wordt gemitigeerd door transparante aanbestedingsdocumenten, juridische toetsing vooraf, zorgvuldige dossiervorming en een objectieve beoordelingsmethodiek

In algemene zin zijn er voor het project nog onderstaande risico's te benoemen:

Als gevolg van netcongestie bestaat de kans dat de stroom naar de laadinfrastructuur niet tijdig verkregen wordt met als gevolg dat de accu's van de schepen niet geladen kunnen worden.

Mitigerende maatregelen:

- Maatschappelijke prioritering bij Stedin is aangevraagd en toegekend. We blijven in gesprek over de status van beschikbare capaciteit.
- Inzet van walgeneratoren op HVO100 om de accu's van de vloot op te laden.

Stijgende prijzen en verlaagde of vertraagde beschikbaarheid van de benodigde materialen en grondstoffen als gevolg van de geopolitieke situatie in de wereld.

Herkeuring van de huidige vloot begin 2029

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 0,35 miljoen tot 0,8 miljoen 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 tussen de 1,8 - 3,1 mln. euro nodig per schip voor nieuwe motoren 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.

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 sloopstaxateur, 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. Er zijn nog geen beschikbare en geschikte schepen op de markt gevonden.

- (Mitigatie) D: Investeren in de huidige schepen waardoor voldaan wordt aan ES-TRIN

Uit een eerste onderzoek blijkt dat de investering ongeveer tussen 0,35 en 0,8miljoen euro per schip bedraagt. Dit mitigeert alleen het risico van de herkeuring begin 2029.

Omgeving

Status:



Voortgang:



Met de belangrijkste stakeholders vindt doorlopend overleg plaats. 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.

Met de gemeenten Vlissingen en Sluis zijn gesprekken gevoerd over de raakvlakprojecten Stationsplein Vlissingen en Veerplein Breskens. In deze periode lag de nadruk met name op de inpassing van de transformatorhuizen en de afstemming met beide projecten over de ruimtelijke en esthetische inpassing hiervan. Ook hebben eerste verkennende overleggen plaatsgevonden over de benodigde vergunningen voor de transformatorhuizen en de aanlandvoorzieningen.

Verder zijn de resultaten van de in februari uitgezette enquête onder reizigers van de Westerschelde Ferry geanalyseerd. De resultaten laten zien dat een groot deel van de reizigers gebruik maakt van de fiets (rond de 50%), wat het belang van voldoende fietsvoorzieningen aan boord benadrukt. Daarnaast worden betrouwbaarheid en flexibiliteit als belangrijkste aspecten van de verbinding genoemd. Ook komt uit de open reacties naar voren dat reizigers waarde hechten aan een stabiele dienstregeling, voldoende capaciteit, goede aansluiting op het openbaar vervoer en betaalbaarheid voor lokale gebruikers. De resultaten van de enquête worden betrokken bij de verdere uitwerking van het project.

Tenslotte is ook de eerste nieuwsbrief over het project verstuurd, en wordt er op vrijdag 3 juli een PS themasessie over dit project georganiseerd.

Legenda status en voortgang



Op orde



Positieve ontwikkeling



Er dreigen afwijkingen



Gemiddelde ontwikkeling



Bijstelling is noodzakelijk



Negatieve ontwikkeling

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.
- 10 maart 2026: Brief GS: Project Vervanging schepen Westerschelde Ferry – inkoopstrategie, financieel kader en proces & planning.
- 13 Maart 2026: Instemming met 4de begrotingswijziging 2026 waarbij € 0,8 mln. wordt onttrokken aan de bestemmingsreserve “Zero emissie schepen WSF” en toegevoegd aan de dekkingsreserve ZE-schepen als voorbereidingskrediet.

Extra toelichting

n.v.t.