

1 Grote projecten

Inleiding Grote projecten

Inleiding

Met verschillende grote projecten geven we invulling aan de opgaven van de Provincie Zeeland. De grote projecten bedienen meestal meerdere maatschappelijke doelen en zijn vaak complexer dan andere projecten. De grote projecten zijn op zichzelf uniek. Wel hebben ze als overeenkomst dat het gaat om belangrijke projecten voor de provincie. De projecten zijn ook groot in termen van geld. Daarom worden de grote projecten en de daarbij behorende baten en lasten apart zichtbaar gemaakt in de begroting.

De beheersing van risico's vindt bij de grote projecten plaats volgens het provinciaal risicomanagementbeleid. De financiële risico's van de projecten vangen we op binnen het budget van een groot project. Als dit niet mogelijk is benoemen we de risico's in de paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing.

Grote projecten

In deze begroting lichten we 5 grote projecten toe. Het betreft de projecten:

- Natuurpakket Westerschelde
- N673 Zanddijk
- N290 Traverse Kapellebrug
- Deltaweg
- Vervanging schepen Westerschelde Ferry

Mijlpalen 2026

- NPW: opvolging en monitoring afgeronde deelprojecten.
- N673 Zanddijk: voortzetting werkzaamheden van de voorbereidingsfase.
- N290 Traverse Kapellebrug: afronding van de uitvoerende werkzaamheden.
- Deltaweg: start van de ontwerpfase.
- Vervanging schepen Westerschelde: start van de voorbereidingsfase.

Uitgangspunten grote projecten

In het Kader Grote Projecten zijn de afspraken vastgelegd over de invulling van het versterken van de kaderstellende en controlerende rol van Provinciale Staten. Onderstaande punten zijn met name van belang:

- Provinciale Staten besluiten of een project als "groot project" wordt aangemerkt.
- De opdracht wordt in een startnotitie vastgelegd.
- We rapporteren vier keer per jaar over de voortgang van het groot project.
- Besluitvorming vindt plaats door Provinciale Staten bij afronding van verschillende projectfasen.

Kader grote projecten

Het Kader Grote Projecten moet de kaderstellende en controlerende rol van Provinciale Staten voor de grote projecten versterken. Met dit kader kan eenduidig worden vastgesteld of een project kan worden gezien als groot. Verder zorgt het kader voor duidelijke besluitvorming per projectfase. De voortgangsrapportages grote projecten zijn hier een resultaat van en worden vier keer per jaar aan de Staten voorgelegd. In 2026 zal de uitkomst van de tweejaarlijkse evaluatie van het Kader Grote Projecten aan PS voorgelegd worden.

Naast het kader is er een Handboek Projectmanagement. Zowel het Kader als het Handboek zijn leidend bij de sturing op grote projecten. Het Handboek is een leidraad en hulpmiddel voor medewerkers die betrokken zijn bij projecten en programma's.

Wat mag het kosten?

Bedragen x €1.000

Exploitatie	Begroting 2026
Lasten	
010102 Natuur Pakket Westerschelde	13.197
019999 Ambtelijke inzet	1.029
Totaal Lasten	14.225
Baten	
010102 Natuur Pakket Westerschelde	12.697
Totaal begrote baten en lasten	-1.529
Onttrekkingen	
980199 Bestemmingsreserves-Pr.1	-500
Totaal begroot	-1.029

Natuurpakket Westerschelde

Omschrijving

Met het programma Natuurpakket Westerschelde (NPW) maken we ten minste 600 hectare estuariene natuur. Dit is getijdennatuur waar eb en vloed zorgt voor een landschap van schorren, kreken, zandplaten en slikken. Provincie Zeeland voert dit programma volgens afspraak met de Rijksoverheid uit. Het doel van het programma is natuurherstel van de Westerschelde. Binnen het NPW-programma werken we daarnaast aan de volgende afspraken die ook van meerwaarde voor Zeeland zijn:

- De ontwikkeling van het Grenspark Groot Saeftinghe, met onder meer de realisatie van de panoramatoren met recreatieve voorzieningen in de Hedwigepolder.
- De ontwikkeling van het Landschapspark Zwinstreek.
- Bij de ontwikkeling van (getijden)natuur volgen we meerdere jaren de ontwikkeling van de natuur. We meten dit door diverse (monitorings)onderzoeken.

Genomen besluiten

- Besluit 7 oktober 2005 Voorstel PS invulling Schelde Estuarium.
- Besluit 30 januari 2006 Convenant Rijk en Provincie Natuurpakket Westerschelde.
- Brief van 8 november 2016 over de voortgang van het Natuurpakket Westerschelde aan PS.
- Brief van 7 november 2017 Nota herijking Natuurpakket Westerschelde aan PS.

Risico's

- Het overdragen van eigendom en beheer (inclusief monitoring en nazorg) van de gerealiseerde projecten is nog niet (volledig) afgerond. Er kan verschil van inzicht zijn, waardoor niet tot volledige afspraken kan worden gekomen. Ook is het mogelijk dat er meerkosten zijn.
- Mogelijk kunnen juridische en financiële risico's ontstaan die de realisatie van de laatste projecten in het kader van het Grenspark in gevaar kunnen brengen. Denk aan het niet krijgen van verlengingen van vergunningen en/of het niet voldoen aan vergunningsvoorwaarden en onvoorziene kosten.

- Meningsverschillen tussen betrokkenen kunnen ontstaan.

Doelstelling

Realiseren van ten minste 600 ha estuariene natuur conform de Herijking Natuurpakket Westerschelde en versterking identiteit en ontwikkeling van en samen met de regio

Met het realiseren van ruim 600 hectare estuariene natuur is de kerndoelstelling van het NPW behaald. In 2026 ligt de nadruk op het bouwen en in gebruik nemen van de panoramatoren. Daarnaast zetten we activiteiten in het Grenspark Groot Saeftinghe en het Landschapspark Zwinstreek voort en ronden we NPW als groot project af.

Acties

Invulling geven aan de overige afspraken (grensoverschrijdende samenwerking Landschapspark Zwinstreek, Grenspark)

- Met de betrokken partners samenwerken in een parkbureau voor het Landschapspark Zwinstreek.
Streven is samen met stakeholders invulling geven aan de realisatie van projecten binnen een Interreg-aanvraag. Voorbeelden van projecten zijn:
 - Pilot voedselhub.
 - Onthaalpoort Veerplein Breskens.
 - Belevingspunt(en) langs de Staats Spaanse linies.
- Grenspark Groot Saeftinghe: voor het Grenspark is een lijst met uitvoeringsprojecten opgesteld. Die gaan we samen met mensen en organisaties uit de streek uitvoeren (binnen het beschikbare budget). Voorbeelden van deze projecten zijn:
 - Versterk de Scheldekust.
 - Realisatie onthaalpoort Groeve Nieuw-Namen.
 - Innovatie in de landbouw.

Mogelijk maken van recreatief medegebruik in de Hedwigepolder (panoramaheuvel en bijbehorende infrastructuur)

In 2025 is de overdracht van de panoramaheuvel aan Rijkswaterstaat gerealiseerd. Provincie Zeeland behield recht van opstal om een recreatieve voorziening ten behoeve van de streek te vestigen. In 2026 wordt de bouw van de panoramatoren, inclusief toegangsvoorzieningen, afgerond en wordt deze als voorziening in gebruik genomen.

Na afronding van de natuurherstelprojecten inregelen van het beheer en het opvolgen van projecten door middel van monitoring.

Ook nu het Rijk het NPW officieel heeft goedgekeurd, wordt de natuurontwikkeling gevolgd. De Provincie zal de monitoring zelf begeleiden.

Afronden overdracht eigendom en beheer gerealiseerde projecten

Resterende openstaande zaken rondom eigendom en beheer zullen worden afgerond.

Zanddijk

Omschrijving

De Zanddijk-Molendijk (N673) is de belangrijkste toegangsweg van en naar Yerseke en de bedrijventerreinen. De weg is onveilig: smal en onvoldoende geschikt voor de huidige verkeersdruk. De N673 is een gebiedsontsluitingsweg. Dat wil zeggen één rijstrook per rijrichting en er geldt 60km/u (was eerst 80km/u). De weg is van groot belang voor de ontsluiting van Yerseke en de (groeierende) bedrijvigheid daar. Provincie Zeeland wil daarom dit oplossen en de verkeersveiligheid en doorstroming verbeteren.

Onveilige, drukke weg

De N673 is niet ingericht volgens de ontwerprichtlijnen Basiskennmerken Wegontwerp van het CROW. De weg en bermen zijn te smal, bochten zijn te krap en op delen is sprake van een te steil talud. In september 2019 is daarom een maximumsnelheid van 60 km/h ingevoerd.

De N673 is ook een drukke weg. Per dag passeren ruim 9.500 motorvoertuigen de Zanddijk volgens de verkeersstromenkaart 2018. Waaronder ruim 1.400 vrachtwagens (ongeveer 15%). Volgens de verkeersprognose neemt het verkeer tot 2030 toe tot 12.000 motorvoertuigen per dag. Dit komt vooral door de verdere uitbreiding van de bedrijventerreinen.

Verder is de N673 niet overal meer in goede staat. Op diverse plekken zitten er scheuren in het wegdek en in de fundering. Dit leidt tot hoge onderhoudskosten.

Gedeputeerde Staten hebben daarom in 2017 de N673 in de top drie geplaatst van Zeeuwse wegen die met voorrang moeten worden opgeknapt. Doel is de veiligheid, bereikbaarheid en onderhoudssituatie van de weg te verbeteren.

Eind juni 2023 is de project BV opgericht. De Zanddijk BV* voert in opdracht van de provincie Zeeland de verdere voorbereiding voor het (laten) uitvoeren van de reconstructie van de N673 met aansluitende wegen en rotondes en bijbehorende werken uit.

*zie paragraaf verbonden partijen

Voortgang algemeen

Zanddijk BV heeft een aantal optimalisaties voorgesteld in het huidige technisch ontwerp van het project Zanddijk – Molendijk (N673). In het eerdere bestemmingsplantraject zijn er zienswijzen binnen gekomen, onder andere van de ZLTO en de Fietzersbond in het bijzonder over de fietsveiligheid. Hiermee heeft de BV rekening gehouden bij de optimalisaties. Zo zullen de fietsverbindingen verbeterd worden door een extra tunnel onder de Molendijkseweg aan te leggen en een fietspad langs de Olzendedijk. Ook zal, naar aanleiding van de ingekomen reacties, het landbouwverkeer gescheiden worden van het fietsverkeer. Dit komt overeen met de huidige situatie en is vergelijkbaar met andere provinciale wegen. Tot slot komt de noordelijke parallelweg te vervallen, waardoor aankoop van woonhuizen niet nodig is en die van percelen tot een minimum kan worden beperkt. In de optimalisaties is ook rekening gehouden een calamiteitenroute, gebruik makend van de zuidelijke parallelweg en de Capelleweg.

De BV heeft een plan neergelegd waarin optimalisaties zijn opgenomen. Zowel Provincie Zeeland als de gemeente Reimerswaal en het waterschap Scheldestromen, kunnen zich vinden in de optimalisaties en hebben in gezamenlijkheid afspraken gemaakt over de uitvoering van het project. Verder verwacht Zanddijk BV met het uitvoeren van het vastgestelde plan inclusief de optimalisaties binnen de door Provinciale Staten vastgestelde budgettaire kaders te blijven en ook de vastgestelde tijdlijn te blijven. Dit laatste is uiteraard afhankelijk van eventuele beroepsprocedures en looptijd hiervan tegen de projectprocedure.

Er zijn in samenspraak met de betrokken partners binnen het project Zanddijk nieuwe afspraken gemaakt over de uitvoering van de werkzaamheden. Er is afgesproken dat de deelnemende partijen hun werkzaamheden zullen scheiden. Er zal daarom voor het provinciale deel van het tracé een projectprocedure als bedoeld onder artikel 5.2 van de Omgevingswet worden ingezet. Dit om als provinciaal bestuur daadkrachtig te kunnen optreden, om de realisatie van de doelen te kunnen halen.

Risico's

De vijf belangrijkste risico's van de project Zanddijk BV tijdens de voorbereidings- en uitvoeringsfase zijn:

- Bezwaren op bestemmingsplan/omgevingsplan en vergunningen.
- Het tijdig verleggen van kabels en leidingen is een belangrijk aandachtspunt om de overige werkzaamheden uit te kunnen voeren.
- Grondverwerving. Het tijdig verwerven van percelen blijft een belangrijk aandachtspunt. Er is op een aantal dossiers overeenstemming. Echter heeft een aantal perceeleigenaren aangegeven pas in gesprek te willen na vaststelling van het omgevingsplan.
- Stikstofdepositie. Voor het project is een Aeries berekening gemaakt. Recente uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft ook gevolgen voor het intern salderen bij het Zanddijk project, waardoor nader onderzoek en vergunningaanvraag nodig is.
- Bodemgesteldheid. De milieutechnische staat van de bodem is een risico voor de uitvoeringsfase.

Met deze risico's is rekening gehouden in de projectraming. Het risico van de bandbreedte van 15% in de raming is een provinciaal risico en is meegenomen in het provinciale weerstandsvermogen.

Genomen besluiten

Gedeputeerde Staten (GS):

- GS hebben op 27 september 2017 plan voor uitvoering van een eerste fase volgens tracé 3c vastgesteld.
- In 2018 hebben 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 hebben GS besloten om nog geen voorkeur alternatief vast te stellen maar eerst in overleg te gaan met het ministerie van infrastructuur en Waterstaat over cofinanciering door het Rijk.
- Op 3 december 2019 hebben GS besloten dat alternatief Bruin het voorgenomen voorkeursalternatief is en te starten met een informele inspraakprocedure.
- Op 9 juni 2020 hebben GS besloten om aan PS een Startnotitie voor het tracé Roze-Zwart aan te bieden.
- 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 besloten om nieuwe afspraken te maken met de partners.

Provinciale Staten (PS):

- Beschikbaarstelling voorbereidingskrediet van € 1,1 miljoen (PS 10 november 2017 € 800.000 en PS 8 juni 2018 aanvulling met € 300.000).
- PS hebben op 3 juli 2020 een extra Commissie Economie gehouden, om met belanghebbenden in gesprek te gaan.
- Op 6 november 2020 hebben PS de startnotitie Zanddijk vastgesteld.
- Op 5 februari 2021 hebben Provinciale Staten een totaal voorbereidingskrediet van € 8 miljoen beschikbaar gesteld voor de aankoop van grond en panden. Dit is inclusief de eerder beschikbaar gestelde € 1,1 miljoen.
- Op 22 juli 2022 hebben PS besloten over te gaan naar de ontwerpfase.
- 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 eindfase document definitie- en ontwerpfase N673 Zanddijk-Molendijk inclusief de daarin opgenomen scope, looptijd en beheers aspecten (inclusief financiën) van het project. Hiermee is aanvullend € 60 miljoen beschikbaar gesteld voor uitvoering, waarmee het totale investeringskrediet € 68 miljoen bedraagt.

Doelstelling

De verkeersveiligheid is verbeterd, de bereikbaarheid van Yerseke is vergroot en er is minder onderhoud nodig voor de N673.

De directe verkeersveiligheid is verbeterd, de bereikbaarheid van Yerseke is vergroot en er is minder onderhoud nodig voor de N673.

Doelstelling

Samenwerkingsmogelijkheden zijn benut, de zogenaamde meekoppelkansen, ter verbetering van de spoorveiligheid en de behartiging van de belangen van de omgeving.

Samenwerkingsmogelijkheden zijn benut, de zogenaamde meekoppelkansen, ter verbetering van de spoorveiligheid en de behartiging van de belangen van de omgeving.

Traverse Kapellebrug

Omschrijving

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 door Kapellebrug en 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 (binnen de maximum snelheid). Bovendien zullen deze verbeteringen een positieve bijdrage leveren aan de leefbaarheid in het dorp.

De kern van het project bestaat uit de volgende onderdelen:

- Aanleg fiets- en voetpaden aan beide kanten van de weg.
- Aanleg van een nieuwe rotonde bij de aansluiting Molenstraat.
- Aanleg verkeerseilanden voor veiligere oversteekplaatsen.
- Aanleg overige snelheidsbeperkende maatregelen.
- Verbeteren van de aansluitingen met de Roskamstraat en Brouwerijstraat.
- Vernieuwing van het gemeentelijk riool.

Voortgang algemeen

De aannemer Boskalis is de werkzaamheden gestart. De werkzaamheden duren tot zomer 2026. Gemeente Hulst draagt ook bij aan de reconstructie en betaalt de kosten voor de vernieuwing van het riool. De afspraken hierover staan in een samenwerkingsovereenkomst. Een samenwerkingsovereenkomst legt afspraken vast over de samenwerking tussen partijen over een samen te realiseren doel.

Risico's

Het beheersen van de risico's doen we door regelmatig risicoanalyses uit te voeren. Dit doen we minimaal één keer per drie maanden. Hierbij horen ook de beheersmaatregelen. We bespreken die tijdens een bijeenkomst met het projectteam. Per beheersmaatregel is er een actiehouder. Het projectteam bewaakt de voortgang waarbij we ons vooral richten op het beheersen van de risico's met de grootste (financiële) gevolgen.

De grootste risico's zijn momenteel de omleidingen, de afwikkeling van het verkeer en onvoorziene zaken in de grond.

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

Genomen besluiten

Door PS genomen besluiten:

- 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 na onderzoek naar de mogelijkheden geïnformeerd dat een fietstunnel niet in het definitief ontwerp komt.
- 20 mei 2022: Goedkeuren definitief ontwerp N290 Traverse Kapellebrug. 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 staan de scope, looptijd en de 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:
 - Afronding van de voorbereidingsfase van het project N290 Traverse Kapellebrug.
 - Start realisatiefase na goedkeuring van het eindfasedocument "voorbereidingsfase N290 Traverse Kapellebrug".
 - Voortzetting van het project volgens het definitieve ontwerp inclusief de daarin aangebrachte kleine verbeteringen.
 - Beschikbaar stellen van het benodigde aanvullend projectkrediet van drie miljoen euro voor de uitvoering van het project.

Doelstelling

Reconstructie Traverse Kapellebrug

Herinrichting van de Traverse Kapellebrug moet zorgen voor meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Ook zijn er maatregelen om auto's aan de maximumsnelheid te laten houden, waardoor de verkeersveiligheid en leefbaarheid verbeteren.

Acties

Uitvoering van de reconstructie door de aannemer

Op 17 april 2025 hebben gedeputeerde Harry van de Maas en Wethouder Gino de Pauw het werk feestelijk gestart. Nadat de voorbereidende werkzaamheden waren afgerond zijn op 16 juni 2025 de werkzaamheden gestart. De aannemer zal in 2026 de werkzaamheden voltooien.

Deltaweg

Omschrijving

De Deltaweg is één van de belangrijkste verkeersaders van Zeeland voor het personen- en goederenvervoer. In het zomerseizoen is het extra druk door het toeristenverkeer. De Deltaweg is daarmee één van de drukste wegen van Zeeland. Alleen op de A58 en N62 rijdt meer verkeer.

In 2021 en 2022 is uitgebreid onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om de verkeersveiligheid en doorstroming op de Deltaweg N256 te verbeteren. De oplossingsrichtingen uit dit onderzoek zijn uitgewerkt in een werkdocument, dat in juli 2022 aan Provinciale Staten is verzonden. Gedeputeerde Staten hebben bij het werkdocument het advies gegeven om als vertrekpunt oplossingsrichting B te kiezen.

Oplossingsrichting B stelt verschillende maatregelen voor om de verkeersveiligheid en doorstroming op de weg te verbeteren. Deze maatregelen zijn het vertrekpunt voor de definitie- en ontwerpfase van dit project. We houden rekening met de mogelijkheid om de weg in de toekomst uit te kunnen breiden. Het project Deltaweg sluit daarmee aan op het toekomstbeeld van de Midden-Zeeland Route (MZR).

Voortgang algemeen

Aan het einde van de definitiefase in het jaar 2025 zijn het projectplan en voorlopig ontwerp opgeleverd. In het jaar 2026 wordt de ontwerpfase doorlopen om te komen tot een definitief ontwerp.

Risico's

Voor de ontwerpfase zien we met name de volgende risico's:

- Als we de omgeving of betrokken partijen niet genoeg meenemen, kan het ontwerp later alsnog moeten worden aangepast. Dat zorgt voor extra kosten of vertraging. Daarom besteden we in de definitie- en ontwerpfase veel aandacht aan het betrekken van de omgeving en alle belanghebbenden. Het doel is dat het ontwerp breed wordt gesteund en op tijd bekend is bij iedereen die belangrijk is voor het project.
- Er kan te weinig capaciteit zijn bij de provincie en/of het ingenieursbureau. Daardoor kan het projectteam niet goed genoeg bemenst worden. Het gevolg kan zijn dat werkzaamheden langer duren of niet de gewenste kwaliteit hebben. Dit risico is duidelijk in beeld. Om dit te beperken zorgen we voor extra ondersteuning en wordt bij personele wisselingen, zowel intern als extern, actief en met prioriteit nieuw personeel geworven.

Bij deze risico's gaat het vooral om inzicht krijgen: hoe groot is de kans dat ze gebeuren en welke maatregelen kunnen we alvast nemen. Het kernteam beschouwt deze risico's als laag.

Via de voortgangsrapportages voor grote projecten rapporteren we over de totale voortgang, waaronder de grootste risico's van het project.

Genomen besluiten

GS:

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

PS:

- 7 juni 2024: Vaststellen van de Voorjaarsnota 2024. Daarbij is € 2 miljoen beschikbaar voor het project Deltaweg als voorbereidingsbudget voor de definitiefase en ontwerpfase.
- 5 juli 2024: Vaststellen van de Startnotitie voor het project Deltaweg waarmee de definitiefase is gestart en het project Deltaweg als groot project is bestempeld.

Doelstelling

Doelstelling Deltaweg

De Deltaweg, tussen de A256 en N255, is veilig voor alle verkeersdeelnemers, op de kruispunten stroomt het verkeer door en er is rekening gehouden met een mogelijke uitbreiding van de weg in de toekomst.

Een verkeersveilige inrichting van de weg is de eerste prioriteit. We werken toe naar een vergevingsgezinde weg. Dit is een weg, die is ingericht om schade aan mensen en goederen bij ongevallen te voorkomen of te beperken. Ook worden er maatregelen genomen om de doorstroming te verbeteren op de kruispunten. Bij de nieuwe inrichting blijft het mogelijk om in de toekomst een keuze te maken voor uitbreiding van de weg naar 2x2 rijstroken.

Vervanging schepen Westerschelde Ferry

Omschrijvingen

De (brom)fiets- en voetveerverbinding tussen Vlissingen en Breskens is van essentieel belang voor de bereikbaarheid in Zeeland, zowel voor forenzen, scholieren en studenten als voor toeristen.

De huidige twee schepen die gebruikt worden voor de veerverbinding 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.

Om die reden is het voornemen van Gedeputeerde Staten om voor 1 januari 2029 te komen tot vervanging van de huidige schepen door een nieuwe vloot van zero-emissie schepen, waarmee het aanbod beter afgestemd wordt op de behoeften van de reizigers. Door de inzet van nieuwe schepen met aanlandvoorzieningen en laadinfrastructuur wordt gestreefd naar een betrouwbare, veilige en toekomstbestendige verbinding die ook financieel verantwoord geëxploiteerd kan worden.

Voortgang algemeen

Met het vaststellen van de startnotitie op 15 november 2024 door Provinciale Staten is het project Vervanging Schepen Westerschelde Ferry gestart en aangemerkt als groot project.

Op het moment van schrijven is het projectplan met bijbehorende bijlagen goedgekeurd door Gedeputeerde Staten en geagendeerd ter behandeling door Provinciale Staten op 19 september 2025. Na instemming door Provinciale Staten wordt de definitiefase afgesloten en de ontwerpfase gestart.

In deze fase wordt op basis van de vastgestelde Nota van Uitgangspunten voor de (brom)fiets en voetveerverbinding Vlissingen-Breskens de omvang en samenstelling van de toekomstige vloot bepaald, inclusief de bijbehorende functionele en technische eisen. De ontwerpfase is gepland gereed einde 2e kwartaal 2026 waarna de Voorbereidingsfase start die loopt tot 1 januari 2027. In de voorbereidingsfase wordt de gedetailleerde investeringsbegroting verder uitgewerkt.

Risico's

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

1. Wijzigingen in wet- en regelgeving, die kunnen leiden tot noodzakelijke alternatieve oplossingsrichtingen en een langere doorlooptijd van het project.
2. Beperkte capaciteit bij scheepswerven, wat de bouwtijd kan verlengen. Met een inkoopstrategie gericht op een zo groot mogelijke kans op brede interesse van de markt, kunnen we dit risico verkleinen.

3. Beperkingen in de interne capaciteit binnen de provinciale organisatie in latere fases van het project, wat de voortgang kan beïnvloeden. Externe inhuur van expertise kan dit risico mitigeren indien het zich voordoet.

Van de genoemde risico's zijn de eerste twee meer afhankelijk van externe factoren, waardoor ze moeilijker te beheersen zijn dan het derde risico.

Genomen 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.

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 miljoen.
- 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 miljoen 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.

Doelstelling

Vervanging schepen Westerschelde Ferry

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 aanlandvoorzieningen en laadinfrastructuur wordt gestreefd naar een betrouwbare, veilige en toekomstbestendige verbinding die ook financieel verantwoord geëxploiteerd kan worden.