Deltaweg

Kunt u dit document niet goed lezen of gebruiken? Bekijk dan de toegankelijke versie van dit document op https://zeeland.begrotingsapp.nl/voortgangsrapportage-grote-projecten-ps-febmrtapr-2025/programma/deltaweg

Provincie Zeeland

Deltaweg

Algemeen

Project:	Deltaweg
Document:	Voortgangsrapportage
Periode:	Februari, maart en april 2025
Status:	Definitief
Datum:	20-05-2025
Bestuurlijk opdrachtgever:	dhr. A.J. van der Maas

Projectomschrijving

De Deltaweg (N256) is één van de belangrijkste verkeersaders van Zeeland, welke in de zomer extra druk is door het recreatieverkeer. In 2021 en 2022 is een planstudie uitgevoerd naar de mogelijkheden voor het verbeteren van de verkeersveiligheid en doorstroming op deze weg. Het gaat hierbij om het gedeelte tussen het spoorviaduct A256 en de aansluiting van de N255, de Oost-Westweg.

Op dit moment wordt gewerkt aan een toekomstvisie voor de gehele Midden-Zeelandroute (Hellegatsplein – Zelzate). De Deltaweg is hier een schakel in. De gekozen oplossingsrichting uit de planstudie Deltaweg wordt in de definitiefase en ontwerpfase verder uitgewerkt tot een definitief ontwerp. Hierbij wordt rekening gehouden met de mogelijkheid om in de toekomst deze weg eventueel te verdubbelen.

Belangrijkste ontwikkelingen

- De afgelopen periode hebben gesprekken en bijeenkomsten plaatsgevonden met de brede groep van stakeholders. In relatie tot het voorlopig ontwerp heeft een werksessie Functioneel Ontwerp (FO) en een werksessie Elementair ontwerp (EO) plaats gevonden. Bij deze FO en EO sessies waren medewerkers betrokken van Provincie Zeeland, Gemeente Goes, Gemeente Noord-Beveland, Veiligheidsregio Zeeland, Waterschap Scheldestromen, Rijkswaterstaat en het ingenieursbureau RHDHV (Haskoning) dat voor het project is ingehuurd.

- Op dit moment vinden er een aantal onderzoeken plaats op diverse thema's: Flora en Fauna, Opsporen Ontplofbare Oorlogsresten, Duurzaamheid en Landschappelijke inpassing. Dit zijn ondersteunde onderzoeken ten behoeve van het projectplan.

- Er heeft in februari en april een bestuurlijk overleg met de betrokken gemeenten Noord-Beveland en Goes plaatsgevonden. Tijdens het bestuurlijk overleg in april is een bezoek gebracht aan de Deltaweg en met verschillende stakeholders over de verschillende belangen gesproken.

- De klankbordgroep is medio april voor het eerst samengekomen om te worden geïnformeerd over het ontwerpproces.

Status en voortgang

Beheersaspect:	*Kwaliteit*	*Geld*	*Tijd*	*Risico*	*Omgeving*
Status:					
Voortgang:	→	→	↘	→	→

Budget

Planning

Huidige projectfase:	Definitiefase
Percentage gereed:	60%

Voortgang algemeen

In de afgelopen periode heeft het kernteam samen met het ingenieursbureau een aantal sessies doorlopen om de functionele eisen voor de verschillende wegvakken te inventariseren. Er is vervolgens gekeken naar de verschillende wegvakken. Per wegvak zijn de eerste schetsen gemaakt op papier om te kijken of en hoe alle functionele eisen een plek kunnen krijgen. Vervolgens zijn in maart en april de meest kansrijke ontwerp-opties per wegvak uitgewerkt. Met de betrokken gemeenten Goes en Noord-Beveland hebben een tweetal bestuurlijke overleggen plaatsgevonden en is een tweede nieuwsbrief digitaal verspreid.

Begin februari 2025 zijn er inloopavonden in Kats en in Goes georganiseerd. Het proces van participatie met stakeholders wordt op een zorgvuldige manier ingevuld ook nu er, zoals hierboven al benoemd, wat extra sessies nodig zijn, en daarmee dus ook wat extra bijeenkomsten worden georganiseerd. Tot nu toe zijn stakeholders vanaf de planstudie al nauw betrokken bij het project. Dit proces is voortgezet en leidt tot meer inzichten en positieve resultaten. Zowel op het vlak van input als op gebied van draagvlak.

Kwaliteit

Status:	
Voortgang:	

Om de kwaliteit te borgen is bij de start van dit groot project gewerkt aan de samenstelling en start van het IPM-team. De benodigde disciplines in deze fase van het project zijn vertegenwoordigd. Bij de inhuur van het ingenieursbureau is ingezet op continuïteit en het verkrijgen van diensten die gericht zijn op flexibele inzet, technische expertise en mogelijkheid om ondersteunende onderzoeken ten behoeve van het voorlopig en definitief ontwerp te kunnen uitvoeren. Naast de methoden van de eigen organisatie maakt het project gebruik van de kwaliteitsmanagementsystemen, beheersingssoftware en technieken van het ingenieursbureau om de kwaliteitsvereisten van het project te borgen. Daarnaast is er voor gezorgd dat de basisinformatie voor het doorlopen van de definitiefase op orde is. Omdat de planning onder druk staat wordt op dit moment gezocht naar aanvullende ondersteuning van het kernteam, gesprekken hiervoor zijn in mei gepland.

Geld

Status:	
Voortgang:	

Door Provinciale Staten is via de voorjaarsnota 2024 voor de definitie- en ontwerpfase een voorbereidingsbudget beschikbaar gesteld van € 2 miljoen. Tot en met medio april 2025 is er voor een bedrag van afgerond € 180.000 uitgegeven en voor € 909.000 aan verplichtingen aangegaan.
Het benodigde krediet voor de voorbereiding- en realisatiefase is afhankelijk van de verdere uitwerking van de benodigde maatregelen. Een kredietaanvraag voor de uitvoering van de werkzaamheden aan de weg zal plaatsvinden bij de overgang van de voorbereidingsfase naar de realisatiefase.

Voor het verbeteren van het wegnetwerk is door het Rijk in de voorjaarsnota een budget van € 280 miljoen beschikbaar gesteld vanuit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Dit wordt verdeeld over een vijftal MIRT-regio's, € 40 miljoen per regio. Zeeland vormt samen met Zuid-Holland de MIRT-regio Zuidwest-Nederland. Daarnaast is er nog een algemeen budget van € 80 miljoen wat wordt verdeeld. Zeeland heeft voor de Deltaweg een bijdrage aangevraagd. Voorwaarde is wel dat er vanuit de regio 50% cofinanciering plaatsvindt. De definitieve besluitvorming door het Rijk voor een bijdrage, inclusief bijhorende voorwaarden en condities, vindt plaats in het najaar van 2025.

Tijd

Status:	
Voortgang:	

Met de vaststelling van de startnotitie door Provinciale Staten op 5 juli 2024 is het project opgestart. Aan het einde van de definitiefase wordt het projectplan opgeleverd.
Voor de looptijd van de definitiefase wordt de periode juni 2024 - september 2025 aangehouden en voor de ontwerpfase de periode september 2025 - juni 2026. Hiervoor is met het betrokken ingenieursbureau een detailplanning bijgehouden. Deze planning wordt regelmatig doorgenomen en laat zien dat september 2025 niet haalbaar is.

Dit is vooral te verklaren door:

- De benodigde inzet om het (participatie)proces met stakeholders op een accurate manier voort te zetten ook nu er wat extra stappen (sessies) nodig zijn, daarmee dus ook extra bijeenkomsten worden georganiseerd. Het is, met name in deze definitiefase van belang, zoveel mogelijk input te verzamelen en stappen in het proces nauwgezet te nemen.

- De zorgvuldigheid om te komen tot ontwerp-opties (per wegvak) die kansrijk zijn en uitgewerkt kunnen worden tot een Voorlopig Ontwerp.

- Onvoorziene personele wisselingen, zowel binnen het ingenieursbureau als in het provinciale team. Door de krapte op de arbeidsmarkt en de vraag naar specifieke expertise kost het tijd om geschikte vervanging te vinden.

- Bij de volgende faseovergang wordt conform Kader Grote Projecten een gewijzigde planning ter besluitvorming voorgelegd aan PS. De inzet wordt nu om eind 2025 de definitiefase af te ronden en juni 2026 de ontwerpfase. Daarmee blijft de einddatum van de ontwerpfase voor nu staan.

Risico

Status:	
Voortgang:	

Bij de start van de definitiefase is een uitgebreide risico-inventarisatie gehouden. Deze inventarisatie is gericht op het verkrijgen van meer inzicht in de belangrijke aandachtspunten en mogelijke obstakels voor het project in de definitie- en ontwerpfase. De risico's worden minimaal driemaandelijks geactualiseerd. De post onvoorzien in de projectbegroting is toereikend om de risico's op te vangen.

Na de laatste risicoactualisatie van medio april 2025 zijn de belangrijkste risico's voor de definitie- en ontwerpfase dat:

- Er mogelijk onvoldoende capaciteit bij de provincie en/of het ingenieursbureau ontstaat. In dat geval kan de projectorganisatie onvoldoende bemenst kan worden met als gevolg dat de werkzaamheden langer duren of van onvoldoende kwaliteit zijn. Dit risico is goed in beeld. Als mitigerende maatregel wordt ingezet op extra ondersteuning en bij personele wisseling zowel intern als extern actief en met prioriteit geworven.

- Als we de omgeving of betrokken partijen onvoldoende meenemen, kan het zijn dat het ontwerp later in het project aangepast moet worden. Dat kan extra kosten of vertraging opleveren. Om dit risico te verkleinen besteden we in de definitie- en ontwerpfase veel aandacht aan het betrekken van de omgeving en alle belanghebbenden. Dit met het doel dat het ontwerp zo breed mogelijk wordt gedragen door de omgeving en tijdig bij alle relevante belanghebbenden bekend is.

Omgeving

Status:	
Voortgang:	

Er wordt actief ingezet op omgevingsmanagement. In de afgelopen periode heeft het vervolgdeel van de 1 op 1 gespreken met stakeholders plaatsgevonden. Deze 1 op 1 gesprekken blijven een integraal onderdeel van het omgevingsmanagement.

Op dit moment vindt een aantal onderzoeken plaats op diverse thema's: Flora en Fauna, Opsporen Ontplofbare Oorlogsresten, Duurzaamheid en Landschappelijke inpassing. Dit zijn ondersteunde onderzoeken ten behoeve van het projectplan. Er heeft in februari en april een bestuurlijk overleg met de betrokken gemeenten Noord-Beveland en Goes plaatsgevonden. Tijdens het bestuurlijk overleg in april is een bezoek gebracht aan de Deltaweg en met verschillende stakeholders over de

verschillende belangen gesproken. De klankbordgroep is medio april voor het eerst samengekomen om te worden geïnformeerd over het ontwerpproces.

De uitkomsten van de 1 op 1 gesprekken, de opgehaalde informatie van de inloopavonden en input bij de werksessies met de klankbordgroep en specialistische groep vormen input voor de stakeholdersanalyse die aan het einde van de definitiefase wordt opgeleverd.

Legenda status en voortgang

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

Scopebeschrijving

De scope van het project betreft het uitvoeren van een definitief ontwerp voor de N256, Deltaweg tussen het spoorviaduct bij Goes en het viaduct van de N255, Oost Westweg op Noord-Beveland.

Het ontwerp betreft een nadere uitwerking van oplossingsrichting B, zoals verwoord in het werkdocument van RHDHV. Tot het definitief ontwerp behoort ook het uitvoeren van de benodigde onderzoeken om de haalbaarheid en eventuele mitigerende maatregelen te beoordelen. Zoals in de startnotitie is opgenomen, dient specifiek gekeken te worden of de uitwerking van de kruisingen bij Goes en de Langeweg als ongelijkvloerse kruising. De meest optimale oplossing is om aan de projectdoelstellingen van veiligheid en doorstroming te voldoen, waarbij ook de financiële consequenties in beeld worden gebracht.

De oplossingsrichting gaat uit van: rijbaan 2x1, maximumsnelheid 80km/u, ruimte voor calamiteitenverkeer, een parallelstructuur voor langzaam verkeer en een vrijliggend fietspad. Specifieke aandachtspunten zijn de kruisingen bij Goes en Langeweg en de passage van de Zandkreeksluis. Het ontwerp moet voldoende flexibiliteit hebben voor eventuele toekomstige uitbreiding van de rijbaan naar 2x2 rijstroken.

Relevante besluiten

GS

- Op 16 april 2024 hebben Gedeputeerde Staten de startnotitie 'Deltaweg' aangeboden aan Provinciale Staten.

PS:

- Op 7 juni 2024 hebben Provinciale Staten de Voorjaarnota 2024 vastgesteld waarin voor de voorbereiding van het project Deltaweg een investeringskrediet is vastgesteld van € 2 mln.

- Op 5 juli 2024 hebben Provinciale Staten de startnotitie voor het project Deltaweg vastgesteld zodat de definitiefase van het project kan starten. Daarbij is het project, op basis van de uitkomsten van het adviesmodel grote projecten, bestempeld als groot project.

Extra toelichting

n.v.t.