

12e VOORTGANGSRAPPORTAGE WIND IN DE ZEILEN

26 juni 2026



Voortgangsrapportage Wind in de zeilen

26 juni 2026

Uitvoeringsregisseur Wind in de zeilen

Siebe Riedstra

Programmateam Uitvoeringsregisseur

Rob uit de Bosch

Bart Pouwer

Fotografie:

het fotomateriaal in deze rapportage is tot stand gekomen met toestemming van betrokkenen.

Pagina 09,18 en 27 - bron Ministerie van BZK

02

Inleiding

Het voordeel van een bestuursakkoord is dat rijk en regio een lange termijn afspraak maken met elkaar. Wind in de zeilen is zo een bestuursakkoord. De projecten zijn concreet en uitvoerbaar en de financiën zijn geregeld en geborgd in begrotingen. De governance is uniek en werkt een goede samenwerking, goed vertrouwen in elkaar en een goede uitvoering van deze projecten in de hand.

Externe factoren als internationale, geopolitieke ontwikkelingen, landelijke Tweede Kamer-verkiezingen met een bijhorende kabinetswisseling, gemeenteraads-verkiezingen die leiden tot gewijzigde Colleges van B&W, hebben geen (directe) invloed op de uitvoering van Wind in de zeilen. Dat maakt dit programma stabiel, betrouwbaar en effectief.

In zowel Zeeland en bij het rijk wordt momenteel veel aandacht besteed aan het Toekomstperspectief Zeeland 2050 en de bijhorende Schets van een Strategische Agenda Zeeland 2050.

Het rijk en Zeeland streven naar een agenda met afspraken om kansen voor zowel rijk als Zeeland te verzilveren, maar zeker ook de leefbaarheid en brede welvaart in Zeeland te versterken. Deze staat immers onder druk door vergrijzing, ontgroening en een dreigende spiraal van verschraling van voorzieningen.

Interessant is dat voor de governance voor Zeeland 2050 naar Wind in de zeilen wordt gekeken. Immers is ook dat een agenda met afspraken tussen rijk en regio.

De komende periode breng ik de goede ervaringen van Wind in de zeilen in bij Zeeland 2050. Ik zie deze werkwijze als een blauwdruk voor een effectieve, betrouwbare en regio-versterkende samenwerking.

Het is een mooie spin-off van Wind in de zeilen, wanneer Zeeland naadloos overgaat naar een vergelijkbare manier van werken tussen rijk en regio met als leidraad de Strategische Agenda voor Zeeland 2050.

Als uitvoeringsregisseur heb ik daar alle vertrouwen in.

Siebe Riedstra
Uitvoeringsregisseur Wind in de zeilen
26 juni 2026

03

Interview

Kenniswerf Vlissingen in ontwikkeling: "Kijk naar hoe het was en hoe het kan worden"

Door Conny den Heijer.



Kwartiermaker Adriaan Visser, voormalig wethouder en in Rotterdam betrokken bij grote gebiedsontwikkelingen zoals het Makers District (MerweVierhavens en RDM), vervult als kwartiermaker een belangrijke rol in de verdere ontwikkeling van de Vlissingse Kenniswerf. Hij ziet de doorontwikkeling van de Kenniswerf als een belangrijke stap in de uitvoering van 'Wind in de Zeilen', waar een deel van de financiering uit vandaan komt. Maar ook als een persoonlijke uitdaging, komende uit Rotterdam. Daar was hij betrokken bij diverse gebiedsontwikkelingen, ook op de grens van de stad en de haven.

"Het moet een plek worden waar niet om 17.00 uur het licht uitgaat, maar juist aangaat. Een gebied dat bruist, waar leren, werken, ondernemen, innoveren ook wonen samenkomen. Dat kan alleen wanneer er intensief wordt samengewerkt." Vlissingen en Middelburg zijn afzonderlijk te klein om ieder een volledig eigen, volwaardige onderwijsinfrastructuur te dragen. Daarom is het noodzakelijk om de twee steden als één onderwijsregio te benaderen. De laatste jaren groeien Vlissingen en Middelburg weer in aantal inwoners. Maar daarvoor zat een periode van bevolkingskrimp in beide steden. Ook zien beide steden nog steeds jongeren vertrekken voor opleidingen buiten de provincie, die vervolgens niet meer terugkeren.

Middelburg beschikt op zijn beurt over een beperkte schaal voor een brede universitaire campus. Er is onvoldoende studentenhuisvesting in zowel Middelburg als Vlissingen. En de HZ heeft een hbo-aanbod dat minder goed aansluit op technische sectoren van de toekomst. En juist die sectoren komen de komende jaren meer en meer in beeld (nucleair cluster, defensie, maritieme techniek, energie). Beide steden hebben elkaar nodig om voldoende massa, diversiteit en aantrekkingskracht te creëren.

De fysieke ontwikkeling van de Kenniswerf is inmiddels duidelijk zichtbaar. In het stationsgebied wordt hard gewerkt aan infrastructuur en bereikbaarheid. De basis ligt er, maar om de Kenniswerf te laten functioneren als volwaardige campus zijn verdere investeringen nodig in studentenhuisvesting, een campusstructuur waar studeren, wonen, werken en ontmoeten samenkomen en voorzieningen voor studenten, zoals cultuur, sport en horeca. Deze elementen zijn essentieel om een levendige, toekomstbestendige kennisomgeving te realiseren.

04

Een herordening van het onderwijsaanbod is dus noodzakelijk om de regio te versterken. Dat vraagt om nauwe samenwerking tussen Vlissingen, Middelburg, HZ University of Applied Sciences, Delta Climate Center, UCR, Scalda en – in de toekomst – ook samenwerkingen met diverse universiteiten te verbreden en versterken.

Voor Vlissingen ligt een focus op opleidingen die aansluiten bij de economische structuur van de stad: maritieme opleidingen, techniek en engineering, energietransitie en laboratoria. De nabijheid van haven en industrie biedt hierbij duidelijke voordelen. Voor Middelburg ligt een logische rol in: zorg en welzijn, economie en recht, onderwijs, kunst en cultuur en bestuurskunde en publieke sector. Deze verdeling versterkt beide steden én voorkomt versnippering.

“Veel hangt af van besluiten die in Den Haag genomen moeten worden,” aldus Visser. “Denk aan de komst van nieuwe kerncentrales. De gemeenten Vlissingen en Middelburg en Provincie Zeeland zijn ambitieus, maar landelijke keuzes bepalen mede de snelheid en schaal van de ontwikkelingen.”

Naast publieke investeringen ontstaat op de Kenniswerf ook steeds meer privaatrechtelijke activiteit. Het gaat onder meer om: contracten met bedrijven, grondverkoop en verhuur, samenwerkingsovereenkomsten en bedrijven die zich willen vestigen op de Kenniswerf.

Het Investeringsfonds Zeeland, dat binnen 'Wind in de Zeilen' extra middelen van het Rijk heeft ontvangen, speelt daarbij een belangrijke rol. Het fonds stimuleert innovatie, ondersteunt groeiende bedrijven en trekt private investeringen aan. Daarmee vormt het een belangrijke motor voor werkgelegenheid en economische versterking. Impuls Zeeland en Dockwize zijn hierin actief door bedrijven aan te trekken, te ondersteunen en te verbinden aan onderwijs en onderzoek, waardoor nieuwe initiatieven sneller landen en doorgroeien.

Visser benadrukt dat de toekomst van de Kenniswerf en het regionale onderwijslandschap valt of staat met samenwerking. Vlissingen en Middelburg staan ieder sterk, maar samen kunnen ze, met steun van de Provincie Zeeland en het Rijk, elkaar nóg meer versterken.”

05

Interview

Bastiaan van Nieuwenhuizen (40), praktijk houdend huisarts in Huisartsenpraktijk Oost-Souburg: "Kerngezond is gericht op samenwerking."

Door Conny den Heijer.



Huisartsenpraktijk Souburg is de enige reguliere praktijk voor Souburg en Ritthem voor zo'n 10.000 patiënten. In Oost-Souburg is één apotheek en zijn er twee zorginstellingen actief. Overzichtelijk en constructief dus samenwerking. De ambitie is populatie gerichte positieve gezondheid. Het is een manier van werken waarbij de praktijk kijkt naar wat mensen nodig hebben om gezond te leven — als individu én als gemeenschap — en daar de zorg en samenwerking op afstemt. Huisartsenpraktijk Souburg werkt populatiegericht door brede, toegankelijke, multidisciplinaire zorg te bieden die niet alleen ziekte behandelt, maar de gezondheid en veerkracht van de hele dorpen Souburg en Ritthem versterken.

"Dat valt niet altijd mee," vertelt Van Nieuwenhuizen. "De basis moet goed zijn zodat je effectief kunt samenwerken. Daarbij speelt overleggen een grote rol. Overleg kost tijd en mankracht en is niet altijd kwaliteit verbeterend. Dan is automatiseren een uitkomst: je kunt categoriseren en alles sneller doen. Maar alle zorg rondom één patiënt die op elkaar is afgestemd, zodat iemand niet van loket naar loket hoeft maar één samenhangend geheel van ondersteuning krijgt, dus de integrale zorg, draait om samenwerking, continuïteit en één plan voor één persoon. Dat moet dan weer integraal bekostigd worden. Dat betekent dus dat alle partijen in Souburg één budget en één gezamenlijke verantwoordelijkheid hebben om de gezondheid van mensen in dorpen of wijken te verbeteren. Moet er iets bij dan moet er extra gefinancierd worden. En dat is mijns inziens nooit goed van de grond gekomen, in zoverre dat de basis niet goed is. Misschien is er te vroeg gepiekt met alle voorstellen en plannen al ben ik me er ook bewust dat niet alles in één keer kan."

De bijdrage uit Wind in de Zeilen heeft de praktijk geholpen om meer tijd, meer functies en meer preventie mogelijk te maken, waardoor de zorg in Souburg en Ritthem toegankelijker en toekomstbestendiger is geworden. "Het hebben van verschillende POH's – dat zijn zorgprofessionals die onder verantwoordelijkheid van de huisarts werken en een deel van de zorg overnemen – zorgt ervoor dat de druk op de zorg wordt verminderd. Preventie mogelijk maken hebben we onder andere gedaan door pilots te draaien, bijvoorbeeld die voor jeugdzorg. Hiervoor kun je een kind- of jeugdteam inzetten om overbehandeling te voorkomen. De gemeente Vlissingen ondersteunt de praktijk met welzijn, preventie, wijkteams en jeugdhulp — precies de onderdelen die voorkomen dat problemen medisch worden en die de praktijk helpen om inwoners gezond en zelfstandig te houden."

06

De samenwerking gaat nog beter wanneer de zorgaanbieders samen fysiek in 1 gebouw zitten. Voor Oost-Souburg ligt er zo'n plan. Een huisartsenpraktijk, een praktijk voor fysiotherapie en een apotheek gaan onder één dak. Er kunnen nog andere zorgaanbieders aan worden toegevoegd.

Dit nieuwe gezondheidscentrum wordt een moderne, gezamenlijke zorglocatie waar medische zorg, preventie en welzijn samenkomen om inwoners van Souburg en Ritthem beter te ondersteunen. Echter is er nog geen planning voor de bouw van het centrum en de appartementen die er boven moeten komen. Voor de realisatie zijn waarschijnlijk nog twee tot drie jaar nodig. Het Kerngezondheidscentrum zou uiterlijk in 2029 klaar moeten zijn.

07

Interview

Arie van Vliet, programmadirecteur bouwproject Justitieel Complex Vlissingen (JCV) : het komt er!

Door Conny den Heijer.



Je merkt er als omwonende maar weinig van maar de wegen rondom het te bouwen JCV, de Havenweg, Visodeweg en Landbouwweg zijn al grotendeels aangelegd. Het enige wat nog ontbreekt is het asfalt. De deklaag komt pas tegen de tijd dat het opgeleverd wordt, eind 2029. De waterpartij rondom het complex wordt in het noorden aangelegd door het bouwconsortium, de zuidkant door de gemeente. “We beginnen dit najaar met bouwwerkzaamheden voor het JCV. Op het perceel wordt de grond opgehoogd en de grond bouwrijp gemaakt. Kortom, waar de bovenbouw moet komen wordt de onderbouw gereed gemaakt. De verwachting is dat in maart 2027 de eerste heipalen de grond in gaan. De oplevering is eind 2029 zodat men daarna nog tijd heeft om alles te testen en het complex medio 2030 in gebruik genomen kan worden. Er wordt geen vertraging meer verwacht, alles loopt strak volgens schema.” vertelt van Vliet.

Wie denkt dat daar niets gebeurt heeft het dus mis. “En dat geldt ook voor de werving van personeel, al ga ik daar niet over. Ik weet dat er binnenkort algemeen geworven gaat worden, daarna specifiek voor dit JCV. Daar is onder andere Scaldia bij betrokken voor wat betreft de opleidingen. Daarbij wordt gekeken naar het aantal personeelsleden, uiteindelijk zo'n 500 mensen en hoe we die zoveel mogelijk uit Zeeland kunnen halen. Dat zal in de beginfase ook van buiten de provincie moeten komen maar de prioriteit ligt bij mensen uit Zeeland.”

Van Vliet is blij met het huidige samenwerkingsverband tussen Provincie, Waterschap en gemeente. “We combineren projecten, zoals de 1,7 kilometer dijkversterking en de aanleg van wegen. Dat project is bijvoorbeeld naar voren getrokken. Ik ben ook zeer gecharmeerd van het Landgoed waar het JCV onderdeel van is: veel groen, veel natuur maar ook bedrijfsactiviteiten. Immers, alles staat of valt met goede samenwerking.”

“Wind in de Zeilen lost voor ons op dat we een locatie krijgen waar in we berechting én detentie in één totaalcomplex doen. Dan heb je de mogelijkheid om een gedetineerde zonder vervoersritten naar de zittingszaal te kunnen brengen. Dit is uniek in Nederland waarbij we zo min mogelijk veiligheidsrisico's lopen buiten de muur van het complex. Maar ook heel belangrijk is de werkgelegenheid die het genereert. Dat het een lastige opgave werd was ons bekend: de bouw van het complex en zorgen voor personeel. Maar we gaan er wel voor en het gaat ons lukken. Dit is een win-win situatie, ook omdat wij zien dat de Haagse en lokale politiek hierdoor nauwer met elkaar verbonden zijn.

08

JKorte lijnen en elkaar de helpende hand bieden zodat het idee 'dat Den Haag ver weg is' niet meer aan de orde is. Dat concept wordt breed gewaardeerd. Want als je elkaar niet weet te vinden voel je je vrij snel alleen. Voor alle mensen die nog twijfelden of dit door zou gaan: het JCV komt er, we maken het waar. Zeeland verdient het en daarbij is een goede samenwerking van groot belang. En die samenwerking ervaar ik, niet alleen bestuurlijk maar ook met dorpsraden en andere betrokkenen."

09

Stand van zaken per fiche

Fiche B1	Law Delta – Justitieel Complex Vlissingen	10
Fiche D	Fysieke ontwikkeling Kenniswerf Vlissingen	14
Fiche F1	Intercity Vlissingen-Randstad	21
Fiche F2	Ontwikkeling Stationsomgeving Vlissingen	28
Fiche F3	Living Lab Slimme Mobiliteit	36
Fiche F4	Rail Gent-Terneuzen	40
Fiche H3	Kerngezondcentra Vlissingen	44
Fiche I	Arbeidsmarkt: impuls werkzoekenden	50
Bijlagen		55



10

Fiche B1 Law Delta – Justitieel Complex Vlissingen

Samenvatting

Er wordt een Justitieel Complex Vlissingen (JCV) gebouwd met de volgende functies:

1. Een hoog beveiligde zittingslocatie,
2. Een penitentiaire inrichting voor zwaardere doelgroepen met daarbij een extra beveiligde inrichting en een steunpunt van de Dienst Vervoer & Ondersteuning,
3. Een beveiligde faciliteit waar rechters, officieren van justitie en advocaten tijdens zittingsdagen kunnen overnachten en werken.

Het JCV wordt opgeleverd in 2029 en in gebruik genomen in 2030. Dienst Justitiële Inrichtingen (DJI) is trekker van dit fiche en werkt daarin samen met het Rijksvastgoedbedrijf, de Raad voor de Rechtspraak, het Openbaar Ministerie, Gemeente Vlissingen, Provincie Zeeland en het Waterschap Scheldestromen.

Doel, effect en resultaat van het fiche

Het doel van het JCV is uitbreiding van de extra beveiligde capaciteit voor berechting en detentie in Nederland. De combinatie van deze twee onderdelen van de strafrechtketen in één veilige omgeving verkleint de vervoersbewegingen en daarmee het risico op ontvluchting. Daarnaast kunnen justitiële processen efficiënter en veiliger verlopen hetgeen kostenbesparend gaat werken. Voor Vlissingen en de regio heeft de realisatie van het JCV als effect dat er extra werkgelegenheid ontstaat van 500 fte als de penitentiaire inrichting volledig operationeel is en dat er in het algemeen meer economische activiteit gaat ontstaan.

De belangrijkste mijlpalen die tot nu toe zijn gerealiseerd:

- Ondertekening anterieure samenwerkingsovereenkomst (2023)
- Vaststelling aanbestedingsstrategie JCV (2023)
- Bestemmingsplan JCV/stadlandgoed onherroepelijk (2023)
- Bovenlaag terrein JCV gesaneerd van Ontploffbare Oorlogsresten (2023)
- Ceremonie aanplant eerste boom van de groene kraag (2024)
- Ondertekening realisatieovereenkomst ontsluitingswegen (2024)
- Gunning opdracht ontwerp, bouw en onderhoud aan een bouwconsortium (2024)
- Aanplant groene kraag rondom het JCV (2025)
- Start werkzaamheden Visodeweg, Havenweg en landbouwontsluitingsweg (2025)

11

Tijdsplanning

Volgens de oorspronkelijke planning zou het fiche in 2026 opgeleverd worden. Door een langere benodigde doorlooptijd in de voorbereiding is de opleverdatum verschoven naar eind 2029, ingebruikname staat gepland medio 2030. De Tweede Kamer is hierover door de minister voor Rechtsbescherming geïnformeerd per brief op 7 december 2022. De ingebruikname van het JCV is nu voorzien in 2030.

Planning	Onderwerp	Status
2021-2026	Voorbereiding, aanbesteding en realisatie voor het bouwrijp maken van de grond	Afgerond
2023-2024	Aanbestedingsprocedure voor het ontwerp, de bouw en het onderhoud van het JCV	Afgerond
2024	Realisatie groene kraag ten behoeve van het JCV	Afgerond
2024-2026	Ontwerpfase JCV	Loopt
2024-2030	Start voorbereiding, werving en selectie personeel/inrichten organisatie.	Loopt
2024-2029	Realisatie ontsluitingswegen ten behoeve van het JCV	Loopt
Eind 2026-2029	Realisatiefase JCV	
Eind 2029	Oplevering JCV	
Medio 2030	Ingebruikname JCV	

Financiële planning

Voor de financiering van de extra beveiligde zittingslocatie in Vlissingen met de beveiligde overnachtingsfaciliteit wordt structureel vanaf de operationalisatie van het JCV € 3,9 miljoen per jaar beschikbaar gesteld in de begroting van 2025 en verder. Met betrekking tot de extra beveiligde penitentiaire inrichting en het bijbehorende steunpunt van de Dienst Vervoer & Ondersteuning worden de uitgaven op structureel € 52 miljoen per jaar geraamd.

Na gunning van de opdracht voor het ontwerp, de bouw en onderhoud aan een marktpartij, ontstaat er zicht op de verhouding van kosten en het financiële kader voor de bouw van het Justitieel Complex Vlissingen in de begroting. Na de afronding van de ontwerpfase (eind 2026) wordt de definitieve prijs vastgesteld. De investeringskosten voor de realisatie van het JCV worden door het Rijksvastgoedbedrijf vanaf ingebruikname van het complex in 2030 in een jaarlijkse gebruiksvergoeding doorbelast aan DJI en de Raad voor de rechtspraak.

12

Terugblik, vooruitblik, borging en risico's

Terugblik

In de afgelopen periode heeft het ontwerp voor het JCV verder vorm gekregen en worden de voorbereidingen door het bouwconsortium Ithaka getroffen om in de tweede helft van 2026 te starten met grondwerkzaamheden op het terrein van het JCV. De lopende werkzaamheden op locatie aan de wegen (Visodeweg, Havenweg en landbouwontsluitingsweg) rondom het JCV zijn vergevorderd en worden in het najaar 2026 opgeleverd. Hier zijn ook Zeeuwse bedrijven bij betrokken.

Op basis van de dieptedetectie op het bouwterrein JCV naar ontplofbare oorlogsresten zijn drie objecten aangetroffen welke worden geruimd. Er is opdracht verstrekt voor ruiming voor medio 2026. Met de ruiming zijn de bouwlocaties op het terrein vrij van oorlogsresten. In de periferie van het bouwterrein worden nog enkele aanvullende onderzoeken uitgevoerd echter deze staan overdracht aan het bouwconsortium van het terrein en start bouw niet in de weg.

De aanleg van de toegangsweg naar het JCV via de Oostelijke Bermweg wordt gecombineerd uitgevoerd met de dijkversterking. In samenwerking met het rijk en gemeente heeft het Waterschap een voorkeursalternatief voor het betreffende dijktracé met de toegangsweg uitgewerkt. De planuitwerkingsfase start eind 2026. In deze fase wordt het ontwerp verder afgerond, een uitvoeringcontract opgesteld en de planprocedure voor het projectbesluit doorlopen. Realisatie staat gepland in 2028 en 2029.

In september 2024 heeft Vlissingen het voornemen tot weigeren van de aangevraagde vergunning voor het oprichten van een melkgeitenhouderij in Ritthem, in directe nabijheid van het JCV, verstuurd. Hierbij is de zienswijze van het rijk, inhoudende dat er gezondheidsrisico's aan nieuwvestiging van een geitenhouderij kleven, meegewogen. De provincie en de gemeente zijn momenteel nog in gesprek met de aanvrager om alternatieven te onderzoeken.



13

Vooruitblik

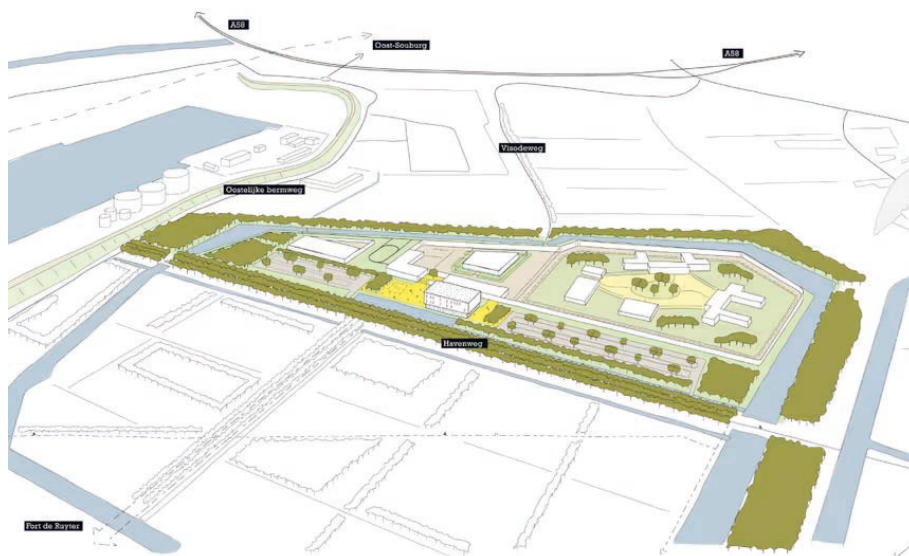
Het komende halfjaar wordt het ontwerp voor het JCV verder uitgewerkt. Op locatie worden de werkzaamheden aan de wegen rondom het JCV afgerond en gaat het bouwconsortium starten met de grondwerkzaamheden voor het JCV.

- 2026: ontwerpfase JCV met het bouwconsortium;
- Tweede helft 2026: oplevering van de uitvoerende werkzaamheden voor de ontsluitingswegen van het JCV. Het aanleggen van bruggen en de verbreding van de Havenweg, de Visodeweg en de aanleg van een landbouwontsluitingsweg;
- Tweede helft 2026: start grondwerkzaamheden voor het JCV door het bouwconsortium;
- Eind 2026: start planuitwerkingsfase van de dijkversterking gecombineerd met de verbreding van de Oostelijke Bermweg (hoofdontsluitingsweg voor het JCV);
- Tweede helft 2026 : activiteiten in het kader van werving & selectie door project Ingebruikname JCV. De werving voor personeel wordt fasegewijs opgepakt. In de eerste fase wordt aangesloten bij de landelijke werving "Er zit meer achter werken bij DJI". Hierin ligt de focus op de regionale werving voor de functies als complexbeveiligers, Penitentiair Inrichtingswerker en arbeidsbegeleiders. Het streven is om eind 2026 de werving op te starten voor het JCV.

Risico's

- Onvoorziene issues in het bouwproces kunnen impact hebben op de planning en kosten;
- Krapte op de arbeidsmarkt kan impact hebben op de werving en selectie van het personeel van de penitentiaire inrichting in het JCV;
- Tijdige gereedheid van de verbreding van de ontsluitingswegen naar het JCV.

Vanuit het project worden risico's actief gemonitord en zijn beheersmaatregelen genomen om risico's te voorkomen of de gevolgen te beperken. Voorbeelden hiervan zijn het naar voren halen van werkzaamheden (zoals sanering en de aanpassing van de toegangswegen) in de planning en het tijdig opstarten van de werving en selectie van personeel.



14

Fiche D Fysieke ontwikkeling Kenniswerf Vlissingen

Samenvatting

De Kenniswerf Vlissingen heeft de ambitie en potentie om door te groeien naar een toonaangevende campus voor heel Zeeland. Om de fysieke ontwikkeling van de Kenniswerf te versnellen heeft het Rijk eenmalig € 15 miljoen beschikbaar gesteld voor de ontwikkeling en revitalisering van dit gebied en daarmee een versnelde vestiging van nieuwe bedrijven op de Kenniswerf mogelijk te maken. Met dit geld kan een specifiek benoemd aantal verouderde bedrijven worden opgekocht en gesloopt. De scope van deze revitalisering vraagt om een verruiming met de gronden en gebouwen van de HZ University of Applied Sciences. Deze gronden vragen namelijk ook om de realisatie van nieuwe openbare ruimte en het faciliteren van beoogde nieuwe voorzieningen.

Mooi succes is dat in april 2024 het Delta Climate Center (DCC, fiche C) is gelanceerd op de Kenniswerf. Dit levert banen op en een instroom van studenten. Door dit gebied verder te ontwikkelen en te revitaliseren komen er meer vestigingsmogelijkheden voor kennisintensieve bedrijven zoals ontwikkel-, test- en demofaciliteiten en starters, al dan niet verbonden aan het DCC.

Doordat ook het vermogen van het Investeringsfonds Zeeland (fiche E) is vergroot, kunnen kennisintensieve bedrijven worden aangetrokken; dit fonds kan potentiële bedrijven een extra duwtje in de rug geven om zich op de Kenniswerf te vestigen. In de komende periode zal onderzocht worden hoe bedrijven geïnteresseerd kunnen worden voor de ontwikkeling van bedrijfskavels met middelen uit het investeringsfonds. Aandachtspunt is dat deze middelen zich niet richten op de faciliteiten ten behoeve van deze bedrijven maar op de bedrijfsontwikkeling.

De gemeente Vlissingen is trekker van fiche 1D en investeert zelf ook fors in de openbare ruimte van de Kenniswerf. De ontwikkeling van de nabijgelegen Stationsomgeving Vlissingen (fiche F2) als onthaallocatie op de Campus in Zeeland sluit hier mooi bij aan.

In dit fiche wordt samengewerkt met vertegenwoordigers van het ministerie van BZK, de provincie Zeeland, Dockwise, Impuls en de kennisinstellingen (HZ University of Applied Sciences, Scalda en University College Roosevelt). Van belang is om de onderlinge samenhang tussen de fiches C, D, E, F2 en mogelijk ook met fiche B2 (in verband met het Strategisch Kenniscentrum Georganiseerde en Ondermijnende Criminaliteit (SKC) gevestigd in Vlissingen) te blijven bewaken.

15

Doel, effect en resultaat van het fiche

Het uiteindelijke doel is om de Kenniswerf uit te laten groeien tot een toonaangevende campus voor Zeeland met spin-off voor heel Zeeland. Binnen de Kenniswerf komen meer vestigingsmogelijkheden voor nieuwe ontwikkel-, test- en demofaciliteiten (zoals meegenomen in de plannen voor het Delta Climate Center), starters, scale-ups en R&D afdelingen.

In het kader van Wind in de zeilen is de output van de Kenniswerf tweeledig:

- Een sociaaleconomisch effect; het creëren van een groei- en landingsplaats voor ontwikkel- en testlocaties, demolocaties en innovatieve en ambitieuze bedrijven draagt sterk bij aan de ambitie om de Kenniswerf de innovatieve broedplaats te laten zijn.
- Een werkgelegenheidseffect; circa 380 voltijdbanen als gevolg van het landen van nieuwe bedrijven op de Kenniswerf en in de regio. Door op de Kenniswerf te werken met groeiformules wordt continu nieuwe werkgelegenheid gecreëerd en gestimuleerd.

Dit fiche richt zich op strategische grondverwerving ten behoeve van vestiging van nieuwe bedrijven en faciliteiten die passen bij het profiel en de ambitie van de Kenniswerf.

Tijdsplanning

In juni 2024 heeft de gemeenteraad van Vlissingen de ontwikkelvisie Kenniswerf en de daarbij horende grondexploitatie Kenniswerf fase 5 vastgesteld. In de grondexploitatie Kenniswerf fase 5 is gepland dat de voor de herontwikkeling benodigde gronden in 2031 allen zijn verworven.

Oorspronkelijke planning en realisatie

Jaar	Oorspronkelijke planning	Gerealiseerd en meest actuele planning
2020-2021	Vaststellen ontwikkelplan	Gerealiseerd
2021	Uitbetaling SPUK	Gerealiseerd
2021	Vaststellen ontwikkelvisie, inclusief grondexploitatie	Gerealiseerd
		Uiterlijk 21 maart 2027, vaststellen omgevingsplan campusontwikkeling Kenniswerf ivm verlengen voorkeursrecht
2021-2031	Aankoop percelen	In juni 2026 zijn in totaal 14 percelen aangekocht



16

Punten van aandacht qua planning voor de komende periode:

- Grondverwervingen en verwervingsstrategie
- Bestuurswisselingen bij de HZ University of Applied Sciences (HZ) en bij de gemeente Vlissingen
- Toewerken naar een wijziging van het omgevingsplan voor de betreffende gronden, zodat het voorkeursrecht verlengd kan worden.
- Opstellen van een gebiedsplan in samenwerking met diverse samenwerkingspartners op de Kenniswerf. Dit traject loopt in 2027 door.
- De kern van het gebied en van de beoogde campus, betreft gronden en gebouwen in eigendom van Scalda en de HZ. Met de HZ is een intentieovereenkomst gesloten.

Financiële planning

Voor de financiering van dit fische is een SPUK beschikbaar gesteld van € 15 miljoen (inclusief btw): € 1 miljoen voor planvorming en € 14 miljoen voor de uitvoering. De afgelopen jaren is een deel van dit bedrag besteed aan planvorming en aankoop van percelen.

Met de vaststelling van de grondexploitatie Kenniswerf fase 5, vormen de financiële middelen (de SPUK) onderdeel van deze grondexploitatie. Hiermee is tevens geborgd dat de SPUK ingezet wordt voor het beoogde doel.

In de onderstaande tabel is te zien hoe de totale beschikbare middelen zijn begroot voor de verschillende onderdelen van het fische.

Daarnaast is ook te zien hoe het staat met de reeds uitgegeven middelen.

Begroting, realisatie en financiële planning

Jaar	Begroting Wind in de Zeilen	Uitgaven (gedane en geplande onttrekking uit SPUK)
2021	€ 960.000 (exclusief btw) tbv planvorming	
2021-2023	planvorming	€ 286.705
2021	€ 14 mln (inclusief btw) tbv uitvoering (m.n. aankopen percelen)	
2024	aankopen percelen	€ 686.308
2025	aankopen percelen	€ 1.462.260
2026	aankopen percelen	€ 1.224.540
2026-2031	aankopen percelen	
	Resterend deel SPUK opgenomen in grondexploitatie Kenniswerf fase 5.	

17

Terugblik, vooruitblik, borging en risico's

Terugblik

In juni 2024 heeft de gemeenteraad van Vlissingen de ontwikkelvisie Kenniswerf en de grondexploitatie Kenniswerf fase 5 vastgesteld.

Met de vaststelling van de visie door de gemeenteraad, zijn de lopende gesprekken om te komen tot minnelijke verwerving van de Voorkeursrecht omgevingswet-percelen, geïntensiveerd. De gemeente is inmiddels met alle eigenaren in gesprek. In het afgelopen half jaar is voor 5 percelen de akte gepasseerd.

Om ook de komende jaren locaties te kunnen verwerven, zijn scenario's onderzocht om te komen tot een verwervingsstrategie. Deze verwervingsstrategie zal de komende periode, tegelijk met het proces om te komen tot een wijziging van het omgevingsplan, met het bestuur worden besproken.

De aangekochte panden worden gesloopt of tijdelijk beheerd middels leegstandsbeheer. Tevens zijn de eerste stappen gezet om placemaking in het gebied mogelijk te maken. Placemaking, door middel van tijdelijke invullingen, wordt gezien als een krachtig instrument om het gebied aantrekkelijk, herkenbaar en functioneel te maken.

In samenwerking met de HZ is gewerkt aan een gebiedsplan, welke als input dient voor de wijziging van het omgevingsplan voor de campusontwikkeling Kenniswerf. Ondanks dat het gebiedsplan nog niet volledig is afgerond, kunnen de beelden wel als input dienen voor het wijzigen van het omgevingsplan voor de gronden waarop het voorkeursrecht is gevestigd. Inherent aan een campusontwikkeling is dat deze groeifases kent. De voorgenomen wijziging omgevingsplan is een volgende stap om de campus Kenniswerf mogelijk te maken.

De onderzoeken voor het te wijzigen omgevingsplan voor de campusontwikkeling Kenniswerf zijn afgerond. In Q3 van 2026 zal de wijziging van het omgevingsplan verder in procedure worden gebracht, zodat het gevestigde voorkeursrecht tijdig, uiterlijk maart 2027, verlengd kan worden.

De Kenniswerf biedt optimaal gelegenheid om de ambities uit het startdocument "Zeeland 2050" en de onderwijsagenda van Campus Zeeland te helpen faciliteren. Niet alleen voor Vlissingen, maar ten behoeve van de hele provincie en daarbuiten.

18

gronden) hebben de provincie Zeeland en de gemeente Vlissingen een kwartiermaker aangesteld. Deze legt de basis voor een duurzame gebiedsontwikkeling waar onderwijs, onderzoek, bedrijfsleven, overheid en maatschappelijke organisaties samenkomen om innovatie en kennisdeling te stimuleren.

De kwartiermaker is gevraagd, in opdracht van de gemeente Vlissingen en Provincie Zeeland, een gedragen ambitedocument op te stellen in combinatie met herontwikkeling, programmering en gewenste governance voor de Kenniswerf.

Samen met partners werkt de kwartiermaker de contouren uit van dit ambitedocument, waarin onderwijsinnovatie, economie, ruimtelijke kwaliteit en wonen elkaar versterken.

De ruimtelijke ontwikkeling krijgt daarbij een nadrukkelijke plek, waarin naast programmering ook wordt gekeken naar ruimtelijke inrichting, bereikbaarheid, levenskwaliteit en inpassing binnen stedelijke structuur. Ook worden mogelijkheden voor woningbouw in en rond het gebied verkend, afhankelijk van de provinciale woonopgave en de verplaatsing van bedrijvigheid.

In juni 2026 komt de kwartiermaker met zijn advies aan de stuurgroep van gemeente Vlissingen, provincie Zeeland en overige stakeholders. Deze zullen na vaststelling in beide colleges gedeeld worden.



19

Vooruitblik

Ook de komende periode verwacht de gemeente Vlissingen koopovereenkomsten te kunnen sluiten en een aantal aankopen te kunnen doen.

De aangekochte panden zullen worden gesloopt, tijdelijk in beheer gegeven of gebruikt ten behoeve van placemaking. Met de sloopwerkzaamheden wordt ruimte gecreëerd om vestiging van kennisintensieve bedrijven, die bijv. ontstaan als spin-off van het DCC, en faciliteiten die passen bij het profiel en de ambitie van de Kenniswerf mogelijk te maken.

Voor de tijdelijk in beheer te geven panden en gronden wordt gewerkt aan de realisatie van een (tijdelijke) creatieve ontmoetingsplek voor studenten en bedrijfsleven op de Kenniswerf. Het doel hiervan is reuring in het gebied te stimuleren. De werkgroep heeft inmiddels een eerste locatie in beeld waar placemaking wordt ingezet. De voorbereidingen zijn gestart, met als doel eerste zichtbaarheid in 2027, in samenwerking met partners.

Na oplevering van het ambitiedocument en het advies van de kwartiermaker start de volgende fase van de ontwikkeling van de Kenniswerf. De kwartiermaker geeft in zijn advies richting aan de verdere samenwerking tussen partijen. Dit wordt tussen de gemeente Vlissingen en Provincie Zeeland uitgewerkt waarbij de omvang, complexiteit en ambitie van de opgave worden betrokken. In de samenwerking wordt stilgestaan bij de rolverdeling tussen beide overheden, de wijze van bestuurlijke en ambtelijke aansturing, de (noodzakelijke) betrokkenheid van partners en de manier waarop besluitvorming, financiering en uitvoering worden georganiseerd. Hierover zal na de zomer besluitvorming plaatsvinden.

Borging

Met de vaststelling van de grondexploitatie Kenniswerf fase 5, vormen de financiële middelen uit fiche D (de SPUK) onderdeel van deze grondexploitatie. Hiermee is geborgd dat de SPUK ingezet wordt voor het beoogde doel en fiche D daadwerkelijk uitgevoerd wordt.

20

Risico's

Welke risico's worden voorzien voor een succesvolle realisatie van het fide op het gebied van:

- **Planning:** ondanks dat de planning is bijgesteld, blijft dit een aandachtspunt. Het verwervingsproces is een complex proces dat niet zo gemakkelijk in een planning te vervatten is. Mede vanwege de afhankelijkheid van de wederpartij, maar ook door bestuurlijke keuzes.
- Juridisch: om het voorkeursrecht tijdig te verlengen is het noodzakelijk dat het omgevingsplan voor deze gronden uiterlijk 21 maart 2027 gewijzigd is. Gezien de complexiteit van deze wijziging is dit een uitdaging.
- **Financieel:** op dit moment is nog maar een beperkt deel van de verkregen € 15 miljoen besteed. Na vaststelling van de ontwikkelvisie Kenniswerf en de grondexploitatie Kenniswerf fase 5 zijn de lopende gesprekken om te komen tot minnelijke verwerving van de in dit fide genoemde percelen geïntensiveerd.
- **Financieel:** De middelen uit dit fide zijn berekend op "kopen en slopen" (prijspeil 2020). Dat is maar een deel van de uitdaging. Aanvullende middelen (bijv. subsidies) zijn nodig om in het gewenste tempo de gewenste ambitie te realiseren.



21

Fiche F1 Intercity Vlissingen – Randstad

Samenvatting

Het verbeteren van de bereikbaarheid is een randvoorwaarde voor de sociaaleconomische structuurversterking in algemene zin en in het bijzonder voor de Law Delta (fiche B) en het Delta Climate Center (fiche C), dat is gestart in 2024. Dit fiche is gericht op het verbeteren van de spoorverbindingen van Zeeland en Vlissingen met de Randstad, Brabant en Vlaanderen.

Zoals in het bestuursakkoord opgenomen wordt de verbinding Vlissingen-Rotterdam/Amsterdam in drie stappen verbeterd:

- Stap 1 (december 2021): introductie van een intercity Vlissingen-Rotterdam één keer per uur en een Sprinter Vlissingen-Roosendaal twee keer per uur (een sprinter eindigt in Roosendaal, de andere sprinter rijdt als IC door naar Rotterdam). Dit levert circa 20 minuten reistijdwinst op naar Rotterdam. Om dit mogelijk te maken, worden kleinere overwegmaatregelen getroffen op de Zeeuwse lijn en wordt een overweg in Goes en Roosendaal gesaneerd.
- Stap 2 (2023-2025): versnelling van de intercity door aansluiting van de Zeeuwse lijn op de Hogesnelheidslijn (HSL, Intercity Direct), in lijn met Toekomstbeeld OV 2040. Op deze manier ontstaat een reistijdwinst van 60 minuten richting Amsterdam. Rijk en regio hebben afgesproken dat deze stap is gewijzigd in:
 - a) Een uur reistijdwinst tussen Vlissingen en Amsterdam te realiseren (met overstap) op de HSL Rotterdam Centraal.
 - b) De snelle IC vanuit Vlissingen blijft in de komende jaren via Schiedam, Delft en Den Haag rijden in plaats van over de HSL, zoals oorspronkelijk als stap 2 in het pakket was voorzien.
 - c) De sprinter Vlissingen – Roosendaal wordt vanaf dienstregeling 2026 – voor ten minste 3 jaar – gekoppeld aan de IC over de IJssellijn en wordt daarmee een directe trein tussen Vlissingen, Breda en verder naar Zwolle.
 - d) De afwegingen over de directe HSL-trein en de verbinding met Breda en verder te betrekken bij het onderzoek voor de zogenoemde stap 3 Wind in de zeilen (naar mogelijke frequentieverhoging intercity van de Randstad naar Zeeland).
 - e) Voor dekking het huidige budget voor Wind in de zeilen aan te wenden, waarbij een restant van € 5,6 miljoen blijft voor besluitvorming mobiliteits- ontwikkeling middellange termijn. De regio zal samen met lenW en BZK tot een voorstel komen in lijn met de doelstelling van het fiche F1.
- Stap 3 (uiterlijk 2030): het rijk, de regio en vervoerder onderzoeken of frequentieverhoging van de intercity mogelijk is. Vanuit Wind in de Zeilen is een gezonde businesscase van belang, rekening houdend met de perifere ligging, en op basis van een af te wegen een kosten-batenafweging.

Voor de uitvoering van dit fiche wordt samengewerkt met het Ministerie van lenW, de Provincie Zeeland, de gemeente Vlissingen, de NS en ProRail.

22

Doel, effect en resultaat van het fiche

In het bestuursakkoord wordt een aantal te behalen resultaten onderscheiden:

- Reistijdwinst: bij de introductie van de intercity (stap 1) 20 minuten richting Rotterdam, bij verdere versnelling van de intercity (stap 2) 60 minuten richting Amsterdam.
- Reistijdbaten: de reistijdbaten worden gecijferd op € 1 - € 3 miljoen voor reizigers op werkdagen tussen Zeeuwse economische centra en op € 5 - € 8 miljoen voor reizigers naar economische centra buiten Zeeland.
- Indirecte economische effecten

Tijdsplanning

	Oorspronkelijke planning	Gewijzigd door bestuurlijke afspraken	Gerealiseerd en meest actuele planning
2021 (stap 1)	December 2021: introductie van de extra en versnelde trein. Om de trein te laten rijden worden overwegmaatregelen getroffen aan 14 overwegen en worden een tweetal overwegen gesaneerd (beoogd Goes en Roosendaal). Hier werkt ProRail momenteel aan.		De extra en versnelde IC rijdt vanaf december 2021. De realisatie van de maatregelen aan veertien overwegen start per 2029-2030. In 2026 start ProRail met de Verkenning voor de sanering van de overweg Kloetingseweg te Goes. In 2026 zullen vervolgstappen voor de sanering van een overweg in Roosendaal worden bepaald
2023-2028 (stap 2)	2023-2025: introductie van stap 2, een uur reistijdwinst tussen Vlissingen en Amsterdam door de doorkoppeling van de HSL naar Vlissingen	In de stuurgroep van juni 2024 is stap 2 gewijzigd. Sprinter Vlissingen Roosendaal wordt gekoppeld aan de IC IJssellijn vanaf december 2025 voor minimaal 3 jaar. Als dit nadien niet langer mogelijk is, wordt gezocht naar een goede overstap.	Het voorstel voor het restantbudget van €5,6 miljoen wordt in 2026 uitgewerkt.
		De doorkoppeling van de HSL naar Vlissingen wordt in stap 3 onderzocht.	
Uiterlijk 2030 (stap 3)	Uiterlijk 2030 stap 3: de uitvoering van het onderzoek naar een frequentieverhoging van de intercity		Uiterlijk 2030 stap 3: de uitvoering van het onderzoek naar een frequentieverhoging van de Intercity. Rijk en regio zijn gestart met het onderzoek en verwachten medio 2026 de uitkomsten van het eerste deel van het onderzoek vast te kunnen stellen, zodat één of meerdere voorkeursalternatieven uitgewerkt kunnen worden.

23

Financiële planning

Voor de financiering van dit fiche is structureel € 4,5 miljoen beschikbaar gesteld voor de exploitatie van de extra en versnelde trein uit stap 1. Incidenteel is € 45 miljoen inclusief btw beschikbaar voor de benodigde infrastructurele maatregelen. Voor het eerste gedeelte van stap 1 verwacht ProRail nu € 9,6 miljoen inclusief btw nodig te hebben. Met dit geld worden maatregelen aan de veertien kleinere overwegmaatregelen op de Zeeuwse lijn en studiekosten voor de saneringen van de twee overwegen bij Goes en Roosendaal betaald.

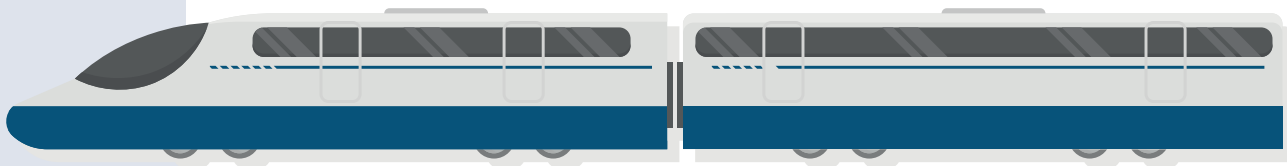
Door het verschuiven van de directe HSL-verbinding naar stap 3 valt er € 6 miljoen vrij. Hieruit is € 0,4 miljoen beschikbaar gesteld voor de exploitatie van de doorgekoppelde sprinter vanuit Vlissingen over de IJssellijn richting Zwolle tot minimaal eind 2028. De overige € 5,6 miljoen blijft beschikbaar voor besluitvorming mobiliteitsontwikkeling op de middellange termijn. De regio zal samen met IenW en BZK tot een voorstel komen in lijn met de doelstelling van het fiche F1.

In de onderstaande tabel is te zien hoe de totale beschikbare middelen zijn begroot voor de verschillende onderdelen van het fiche. Daarnaast is ook te zien hoe het staat met de reeds uitgegeven middelen en de planning van de toekomstige uitgaven.

Financieel tekort infrastructurele maatregelen stap 1

ProRail heeft in oktober 2025 geconstateerd dat het beschikbare budget voor de infrastructurele maatregelen ten behoeve van stap 1 niet allemaal gerealiseerd kunnen worden binnen de € 45 miljoen inclusief btw die hiervoor gereserveerd is. Dit heeft meerdere oorzaken. Ten eerste blijkt dat de inpassing van een ongelijkvloerse kruising in Goes een grotere ruimtelijke inpassingsopgave is dan eerder gedacht. Dit heeft te maken met de benodigde hellingshoek en kruisingen met andere wegen. Ten tweede was de aanname dat de onderdoorgang voor langzaam verkeer bij De Kade in Roosendaal voor een relatief klein bedrag te verbeteren was. Echter blijkt het ingewikkeld en kostbaarder dan eerder voorzien om de doorgang te verhogen, de hellingshoek te verkleinen en de sociale veiligheid te vergroten.

Uit bovenstaande heeft ProRail geconcludeerd dat er waarschijnlijk een aanvullend budget nodig is voor het totaal aan infrastructurele maatregelen voor stap 1. Gedurende de verkenning zal meer zekerheid ontstaan over het benodigde budget.



24

lenW kiest ervoor om ProRail door te laten werken en om te prioriteren. Als eerste geprioriteerd zijn de maatregelen aan veertien overwegen op de Zeeuwse lijn, waar ProRail volgens de huidige planning realisatie start per 2029-2030. Hier is momenteel een bijdrage van € 9,6 miljoen inclusief btw voor begroot. Dit is van belang om de derde trein per uur per richting te kunnen blijven rijden. Voor de langere termijn zijn en blijven de overwegsaneringen te Goes en Roosendaal randvoorwaardelijk voor het laten rijden van de derde trein. Vanuit de eerder bekeken vijf mogelijke overwegen bleken deze twee het meest opportuun. In het licht van de huidige planningen van ProRail prioriteren we de maatregelen die uitgevoerd worden te Goes.

Door deze aanpak kan de contractvoorbereiding van de overwegmaatregelen en de verkenning van Goes na goedkeuring van de subsidieaanvraag optimaal verder. Zo wordt vastgehouden aan de afspraken die binnen de Stuurgroep Wind in de Zeilen gemaakt zijn.

Komend half jaar zoekt lenW naar oplossingen om het budgettekort aanhangig te maken en bij voorkeur op te lossen. Het uitvoeren van de afspraken, die in de Stuurgroep Wind in de Zeilen gemaakt zijn, is noodzakelijk zodat de projectdoelen niet in gevaar komen.

	Begroot		Uitgaven	
	Structureel (exploitatie)	Incidenteel (infra)	Structureel (exploitatie)	Incidenteel (infra)
2023	€ 4,5	€ 10 voor kleinere inframaatregelen	€ 4,5	
2023	€ 4,5		€ 4,5	
2024	€ 4,5		€ 4,5	
2025	€ 4,9	€ 5	€ 4,9	€ 9,6 voor kleinere inframaatregelen (beschikking aan ProRail in 2025, realisatie in 2029-2030)
2026	€ 4,5	€ 5,6 reeds te bestemmen als gevolg HSL		
2027	€ 4,5			
2028	€ 4,5			
2029	€ 4,5			
2030 en verder	€ 4,5	€ 35,4 (t.b.v. infrastructurele aanpassingen)		

Bedragen x € 1.000.000

25

Terugblik

Het Functioneel Integraal Systeemontwerp voor de kleinere overwegmaatregelen is gereed. De budgetaanvulling om de volgende stap (RVTO en aanbestedingsdossier) op te kunnen stellen is gereed.

Voor Goes is afgelopen half jaar de Verkenningfase voorbereid. Hiervoor heeft ProRail een projectplan opgeleverd bij lenW en lenW is voornemens hiervoor budget beschikbaar te stellen. Voor Roosendaal is eind 2025 duidelijk geworden dat een onderdoorgang ter plaatste van de Kade niet realistisch is vanwege zeer uitdagende inpasbaarheid en hoog benodigd budget).

De studie naar de sanering van overweg De Kade wordt inhoudelijk eerst afgestemd tussen ProRail, de Gemeente Roosendaal en lenW. Bij wijziging van de scope verloopt besluitvorming, met advies van ProRail, via de vaste overlegstructuren van Wind in de Zeilen tussen lenW, de Provincie Zeeland en Gemeente Vlissingen en vervolgens via de Stuurgroep.

Op 14 december 2025 is de nieuwe dienstregeling van NS voor 2026 ingegaan. Een belangrijke toevoeging die vanuit het pakket Wind in de Zeilen is afgesproken en gefinancierd is, is de doorkoppeling van de sprinter Vlissingen-Roosendaal aan de IC IJssellijn. Dit betekent dat er een directe treinverbinding rijdt tussen Vlissingen en Zwolle via onder andere Breda, Tilburg, Den Bosch, Nijmegen, Arnhem en Zwolle.

Vooruitblik

ProRail zal starten met de contractering van het ingenieursbureau om het Rail Verkeers Technisch Ontwerp (RVTO) voor maatregelen aan de veertien overwegen uit te laten werken. Er werd gestuurd op uitvoering eind 2027 terwijl nog niet duidelijk was wanneer capaciteit beschikbaar zou zijn, wanneer voldoende budget beschikbaar zou zijn en nader uitgezocht moest worden wat de technische afhankelijkheden waren. Op basis van het RVTO kan een realisatiebesluit worden genomen door lenW medio 2028, zodat met de herijkte planning de realisatie kan plaatsvinden per eind 2029/begin 2030. Na een positief besluit kan de contractering van de aannemer worden voorbereid en gestart. Bij de planning van deze maatregelen wordt rekening gehouden met de planning van ERTMS om hinder voor de Zeeuwse reiziger zo veel als mogelijk te beperken.

ProRail treft vanaf eind 2029 op de veertien overwegen maatregelen waarmee de veiligheid op deze overwegen aanzienlijk verbetert. Dit is onderdeel van de infrastructurele maatregelen die getroffen worden voor stap 1. Over het algemeen treft ProRail maatregelen aan de lay-out van de overwegen, het toevoegen of wijzigen van spoorbomen en waarschuwborden en -lampen.

26

ProRail vervangt en/of plaatst RGP's (red signal repeaters) bijvoorbeeld te Rilland Haltestraat, Krabbendijke Meiboom, Oostdijk Nieuwlande Binnendijk en Kruiningen Capelleweg RGP's zijn de palen met rode lampen die enkel- of dubbelvoudig zijn uitgevoerd en waarschuwen als de spoorbomen sluiten en er een trein zal passeren.

Daarnaast verbetert en/of verbreedt ProRail bijvoorbeeld voetpaden en/of fietspaden te Rilland Haltestraat, Kapelle Biezelingsestraat, Kapelle Dijkwelsestraat, Arnemuiden Doleweg, Middelburg Nieuwlandseweg, Middelburg Schroeweg, Roosendaal Heerma van Vosstraat, Bergen op Zoom Wouwsestraatweg.

Daarnaast doet ProRail nog overige aanpassingen aan lay-out van de wegen, voetpaden en fietspaden bij meerdere overwegen of (ver)plaatst waarschuwing-lampen zodat weggebruikers beter gewaarschuwd worden.

Na budgettoekenning zal ProRail starten met de Verkenningfase om te komen tot een onderdoorgang aan de Kloetingseweg te Goes. Ter voorbereiding worden de eisen opgehaald en afgestemd met de gemeente Goes om te komen tot een sober en doelmatig voorlopig ontwerp.

Voor onderdoorgang De Kade in Roosendaal geldt dat ProRail op basis van eerder genoemde studie samen met IenW en gemeente Roosendaal vervolgstappen vormgeeft. Indien er een kansrijke locatie binnen Roosendaal, op de Zeeuwse lijn, gevonden wordt, kan ook hier een verkenning voor worden opgestart. Hiervoor zal eerst goedkeuring van de Stuurgroep Wind in de Zeilen gezocht worden, gezien dit een wijziging zou betekenen van de afspraken in Fiche F1. Mochten er binnen de grenzen van Roosendaal geen kansrijke locaties beschikbaar zijn, dan zal ook daarbuiten worden gezocht. Ook een eventuele aanpassing van locatie buiten Roosendaal zal eerst binnen de stuurgroep van Wind in de Zeilen besloten worden.

Onderzoek stap 3: mogelijkheden voor een 4e trein per uur

ProRail, IenW, Provincie Zeeland en gemeente Vlissingen zijn eind 2025 het eerste deel van het onderzoek naar de vierde trein gestart. Deze wordt in de stuurgroep Wind in de Zeilen van juli 2026 besproken. Het onderzoek van deel 2, waarin het voorkeursalternatief wordt uitgewerkt, hangt af van de uitkomsten van deel 1. Rijk en regio zijn inmiddels gestart met het vormgeven van de opdrachtverlening voor deel 2. Zo kan deel 2 direct aansluitend op deel 1 opgestart worden.

Daarnaast zijn Rijk en Regio begin 2026 gestart met het vormgeven van een begeleidend memo dat gebruikt wordt om de uitkomsten van het onderzoek naar de 4e trein te duiden. Rijk en regio bereiden een voorstel voor waarop een gezonde business case, rekening houdend met de perifere ligging en een af te spreken kosten/baten afgewogen wordt. Het eerste concept zal voor het zomerreces van 2026 besproken worden in de stuurgroep van juli 2026.

27

Borging

De lijnvoering van stap 1 is binnen de nieuwe Hoofdrailnetconcessie opgenomen en daarmee structureel verankerd. Ook is stap 2 geborgd door de doorgekoppelde sprinter over de IJssellijn t/m 2028 conform de afspraken die in de Stuurgroep gemaakt zijn.

Risico's

- Planning: zicht op realisatie van overwegmaatregelen die van belang zijn voor het rijden van de extra en versnelde trein.
- Afhankelijkheid HSL: de hogesnelheidslijn is een kwetsbaar onderdeel van het spoorstelsel vanwege de snelheidsbeperkingen en vertraging levering van nieuw materieel (ICNG) bij NS. Dit kan invloed hebben op de punctualiteit. Het Verbeterprogramma wordt beëindigd, maar in 2025 worden bestaande overleggen gebruikt om prestaties te monitoren en de volledige instroom van de ICNG op de HSL af te ronden. De herstelwerkzaamheden aan tien viaducten op de HSL zijn volgens de planning in 2031 afgerond. Tot die tijd gelden snelheidsbeperkingen.
- Budgetspanning infrastructurele maatregelen ten behoeve van stap 1: momenteel wordt gezocht naar een financiële oplossing om de doelen zoals voor het programma Wind in de Zeilen na te komen. Zie ook de uitleg onder financiële planning.



28

Fiche F2 Ontwikkeling Stationsomgeving Vlissingen

Samenvatting

Dit fiche is gericht op het verbeteren van het stationsgebied Vlissingen. Het fiche heeft een directe relatie met fiche F1, dat gericht is op het verbeteren van de spoorverbindingen en met fiche F3 dat werkt aan slimme mobiliteit over land en de opgave van Westerschelde Ferry; elektrificatie en aanpassingen van de aanlandvoorzieningen. Deze 3 fiches werken gezamenlijk aan een verbeterde benutting van de economische kracht van Zeeland. Dit fiche werkt specifiek aan de doorontwikkeling van het stationsgebied Vlissingen als aankomst- en vertrekpunt van de verbeterde en slimmere mobiliteit.

Daarmee zal de ontwikkeling ook een impuls geven aan de bereikbaarheid van de gebieden dicht in de buurt: Kenniswerf met hierin fiche C (Oprichting Delta Kenniscentrum), fiche D (Fysieke ontwikkeling Kenniswerf Vlissingen) en fiche E (Vergroten vermogen Investeringsfonds Zeeland), Binnenhavens en binnenstad en ook verder weg als het gaat om de verbinding met Walcheren en Zeeuws-Vlaanderen. Uiteindelijk draagt de ontwikkeling bij aan de verbinding met de rest van Zeeland, West-Brabant, de Randstad en België.

Daarnaast is de ontwikkeling passend binnen de strategische visie van de gemeente, Vlissingen 2040, waarbij stad en station via de Kenniswerf 'naar elkaar toegroeien'.

De uitvoeringspartijen van dit fiche zijn de gemeente Vlissingen, in samenwerking met de onder andere grondeigenaren NS, ProRail, Provincie Zeeland en stakeholders als Westerschelde Ferry.



29

Doel, effect en resultaat van het fiche

De doelstelling van dit fiche is een kwaliteitsimpuls geven aan het stationsgebied, waarmee de bereikbaarheid van het achterland wordt verhoogd en het stationsgebied functioneert als een motor voor economische groei. Door het verbeteren van de bereikbaarheid wordt de sociaaleconomische structuur van het gebied, Kenniswerf, Vlissingen, Walcheren, sterker. Deze kwaliteitsimpuls wordt geconcretiseerd op de onderdelen 'mobiliteit', 'duurzaamheid & energie', 'verblijfskwaliteit' en 'motor voor economische groei'.

Het stationsgebied kent in de bestaande situatie een aantal uitdagingen. Het ligt niet nabij het centrum, maar heeft een geïsoleerde ligging in een maritieme omgeving. Verder is de pleinruimte onsamenvattend vormgegeven door vele wijzigingen in de loop der jaren. Bovendien hebben door deze ligging weersinvloeden veel impact op het comfort en het gebruik van de pleinruimte. Dit heeft een negatieve uitstraling op de verblijfskwaliteit.

Het gebied heeft echter voldoende potentie voor de ontwikkeling tot een volwaardige regionale mobiliteitshub met hoge verblijfskwaliteit. Naast het station ligt de terminal van de Westerscheldeferry, waardoor er zeker in het toeristische seizoen veel mensen gebruik maken van deze plek. Door de huidige inrichting kan het stationsgebied onvoldoende gebruik maken van de potentie die het heeft om door te ontwikkelen tot regionale mobiliteitshub. Het stationsgebied maakt onderdeel uit van de Kenniswerf (zie Fiche D) en heeft relatie met de fiche C en E. De samenhang tussen deze fiches, zowel ruimtelijk als functioneel, maakt de totale ontwikkeling sterker.



30

In dit fiche wordt een tweesporenbeleid ingezet om de doelstelling te bereiken:

- De ontwikkeling en uitvoering van een Masterplan stationsgebied Vlissingen, in samenhang met de andere fiches (C, D en E) en ontwikkelingen op de Kenniswerf, met alle benodigde infrastructurele maatregelen met alle benodigde infrastructurele maatregelen.
- Het faciliteren van pilots, in samenhang met fiche F3, die op korte termijn kunnen starten, passen in de huidige omgeving en het vliegwiel vormen voor de infrastructurele maatregelen in het stationsgebied.

Na de uitvoering is er op het Stationsplein ruimte voor:

- (Deel)Fietsenstallingen
- Lang en kort parkeren (kiss and ride) in de omgeving
- Verschillende vormen van openbaar vervoer
- Verschillende vormen van deelmobiliteit zoals deelfietsen en -auto's, shuttlebussen en taxi's
- Locatie(s) voor evenementen
- Locatie(s) om, prettig, te verblijven of te wachten
- Routes (incl. bewegwijzering) tussen de verschillende mobiliteitsvormen en van en naar het stationsgebied

Borging

Het stationsgebied is zodanig ingericht dat dit toekomstbestendig is, en er ruimte is voor aanpassingen en andere vormen van mobiliteiten. 'Geen spijt' oplossingen staan aan de basis van het ontwerp. Er worden pas aanpassingen aan de openbare ruimte gedaan na vaststelling van het DO.



31

Tijdsplanning

In de 11e voortgangsrapportage van het Stationsplein is toegelicht dat de oplevering van het fice is verschoven naar 2028. Op basis hiervan is de verdere planning geactualiseerd.

Eind mei is het Voorlopig Ontwerp (VO) vastgesteld door het college en zijn de door de gemeenteraad ingediende moties verwerkt. De uitwerking van het concept VO naar het definitieve VO heeft circa acht weken meer tijd gekost dan vooraf voorzien. Tijdens de interne en externe reviewrondes bleek er een sterke wens te zijn voor een groener plein, wat heeft geleid tot een significante wijziging in het ontwerp. Tijdens deze uitloop in de VO-fase zijn reeds werkzaamheden voorbereid voor de volgende fase, waardoor het tijdsverlies beperkt is gebleven. Ten opzichte van de planning bij de 11e voortgangsrapportage WiZ zijn sommige mijlpalen een kwartaal verschoven, terwijl andere ongewijzigd zijn gebleven. Oplevering in 2028 blijft daarmee haalbaar.

Met de vaststelling van het VO is de weg vrijgemaakt voor de uitwerking van het Definitief Ontwerp (DO). Voor deze fase is een detailplanning opgesteld. De oplevering van het DO staat gepland voor december 2026.

Begroting, realisatie en financiële planning

Met de vaststelling van het VO is de kostenraming herijkt. Bij het concept DO, het definitieve DO en het Uitvoeringsontwerp (UO) wordt deze herijking herhaald. Op deze momenten wordt beoordeeld of budget en kostenraming nog met elkaar in balans zijn. Op dit moment, vastgesteld VO, zijn raming en budget in balans.

De raming op basis van het VO (met een bandbreedte van ca. 20%) komt uit op circa € 5,4 miljoen*.

Het beschikbare budget bedraagt circa € 5,5 miljoen*. Voor dit fice is incidenteel € 4,13 miljoen beschikbaar gesteld via WiZ, € 0,23 miljoen via de reguliere begroting, € 1,1 miljoen vanuit Beheer ten behoeve van de eigen opgave en € 0,05 miljoen uit het krediet voor de herinrichting van de Prins Hendrikweg, in verband met overlap in projectgrenzen.



** In zowel de raming als het budget is geen rekening gehouden met reeds bestede middelen uit de begroting voor gemeentelijke uren, deze kostenplaatsen zijn reeds afgesloten. Reeds bestede middelen vanuit WiZ en geplande middelen uit de begroting voor gemeentelijke uren zijn wel meegenomen.*

32

Oorspronkelijke planning en realisatie

Jaar	Oorspronkelijke planning (PvA)	Gerealiseerd en meest actuele planning
2021	Fase 1 'Opstart project' (jan – apr 2021)	Gerealiseerd: Fase 1 'Opstart project' (jan – apr 2021)
2021-2022	Fase 2 'Inhoudelijke uitwerking & opstart pilots' (apr 2021 – jan 2022)	Fase 2 'Inhoudelijke uitwerking & opstart pilots' (apr 2021 – jan 2022)
2021-2022	Fase 3 'Ontwikkeling Masterplan Stationsgebied Vlissingen' (mei 2021 – dec 2022)	Fase 3 'Ontwikkeling Masterplan Stationsgebied Vlissingen' (mei 2021 – november 2024)
2022-2026	Fase 4 'Van succesvolle pilots naar permanente mobiliteitsoplossingen' (jan 2022 – dec 2025)	Fase 4 'Van succesvolle pilots naar permanente mobiliteitsoplossingen' (jan 2022 – Q2 2028)
2022-2028	Fase 5 'Uitvoering Masterplan Stationsgebied' (dec 2022 – dec 2025)	- Gerealiseerd Q3 2025 Vaststelling masterplan, programma van eisen en participatieplan door gemeenteraad en hoofdstakeholders - Q2 2026 Vaststelling Voorlopig Ontwerp - Q2 2026 aanbesteding ingenieursbureau DO en UO - Q3 2026 Concept realisatieovereenkomst en DO - Q4 2026 Vaststelling Realisatieovereenkomst (ROK) en DO - Q1 2027 Aanbesteding bouwteam DO - Q2 2027 Definitief Uitvoeringsontwerp en gunning uitvoering* - Q2 2027 – Q3 2028 Voorbereiding en Realisatie *uitgangspunt is dat we binnen de voorwaarden van het bouwteam verder kunnen.

Nu het VO, en de bijbehorende raming, zijn vastgesteld wordt er met de stakeholders intern en extern bekeken waar er nog bijdragen voor het budget mogelijk en nodig zijn voor extra kwaliteit en aanvullende wensen. Zo zijn er tijdens het VO-fase al afspraken gemaakt over de entree van het Stationsgebouw (NS/ProRail) en de fietsenstalling (ProRail). In de DO-fase wordt er bekeken of er nadere afspraken gemaakt kunnen worden over de verbinding met de binnenstad over de sluizen (provincie Zeeland), toevoegen informatiepunt (NS/WSF/provincie Zeeland) en de overlap van de projectgrenzen met project elektrificatie WSF (provincie Zeeland).

Mogelijke aanvullende financieringsbronnen zijn:

- Intern: opgave groen en openbare verlichting, kadernota/reguliere begroting;
- Extern: Westerschelde Ferry (informatievoorziening) en subsidiemogelijkheden overheden. Zie ook het risico ten aanzien van de financiën in het hoofdstuk risico's.

33

Besteding: financiële planning middelen WiZ

In de onderstaande tabel is te zien hoe het staat met de reeds uitgegeven middelen en wat de planning is van de toekomstige middelen vanuit uit WiZ.

	Besteding WIZ (exclusief eigen middelen)
2021	€ 7.862,- (reeds uitgegeven)
2022	€ 167.553,- (reeds uitgegeven)
2023	€ 123.730,- (reeds uitgegeven)
2024	€ 125.394,- (reeds uitgegeven)
2025	€ 181.796,-
2026	€ 168.204,-
2027	€ 1.650.000,-
2028	€ 1.707.692,-
Totaal	€ 4.132.231,-

Terugblik

In 2024 is opnieuw gestart met het opstellen van een masterplan voor de herinrichting van het Stationsgebied en de mobiliteitshub, met als doel het versterken van het draagvlak bij de stakeholders. Dit proces bestond uit twee stakeholdersessies, diverse interviews en meerdere digitale reviewrondes. Eind 2024 is een concept schetsontwerp ter review voorgelegd aan de stakeholders.

Naar aanleiding van aanvullende eisen van één van de hoofdstakeholders (grondeigenaar) is het schetsontwerp herzien. Begin Q2 2025 is het geactualiseerde schetsontwerp ambtelijk opgeleverd en akkoord bevonden door de hoofdstakeholders. Het college heeft in april 2025 besloten het schetsontwerp ter vaststelling aan de gemeenteraad voor te leggen, om het bestuurlijk draagvlak te versterken. De gemeenteraad heeft het plan vastgesteld op 23 september 2025 met een motie over verbinding van het station met de binnenstad en op 1 oktober 2025 een motie aangenomen waarin is verzocht extra kortparkeervoorzieningen in het plan op te nemen.

In deze rapportageperiode is het VO met bijbehorende stukken en verwerking van de raadsmoties, door het college vastgesteld. Tevens is een ingenieursbureau gecontracteerd voor de uitwerking van het DO en het UO en zijn de benodigde conditionerende onderzoeken opgestart. De NUTS-tracés zijn bepaald en de NUTS-partijen zijn begonnen met hun ontwerp. Daarnaast zijn meerdere gesprekken gevoerd met de grondeigenaren over realisatie en beheer, waarvoor inmiddels een eerste blauwdruk voor een realisatie en beheerovereenkomst wordt opgesteld.

3 4

Vooruitblik

De volgende fase in de planvorming is het uitwerken van het DO. Het concept DO wordt eind augustus 2026 besproken met de stakeholders en gedeeld met inwoners via DoeMee Vlissingen. Na een reviewperiode van vier weken wordt het ontwerp verwerkt tot een definitief DO. De oplevering van het DO is voorzien eind 2026.

Op basis van het DO wordt de herinrichting aanbesteed. De verdere uitwerking en uitvoering vinden plaats in een bouwteam (gemeente Vlissingen, ingenieursbureau en aannemer). Onder voorbehoud van de huidige planning staat de oplevering van het voorplein gepland in Q3 2028.

Aankomende besluiten:

- Vaststelling van het Definitief Ontwerp door de hoofdstakeholders (grondeigenaren) en het college.
- Vaststelling van de realisatie en beheerovereenkomst door de hoofdstakeholders (grondeigenaren) en het college.

Punten van aandacht voor de komende periode

Er is op een aantal onderdelen geen ruimte voor vertraging, zonder dat de deadline voor de uitvoering van het masterplan verder in het gedrang komt.

- De planning tussen ontwerp en uitvoering is onder andere afhankelijk van de werkzaamheden van de NUTS-partijen. Deze zijn reeds aangesloten maar kampen met grote capaciteitsproblemen. De voorbereidingstijd voor de NUTS partijen ligt normaliter tussen de 6 en inmiddels 18 maanden. Er wordt gewerkt naar een gelijktijdig uitvoering, zowel voor de planning als de omgeving (niet twee keer hinder) is dit wenselijk. De NUTS tracés zijn inmiddels vastgelegd en de voorbereiding door de NUTS-partijen is gestart.
- Uitwerking van het DO met de stakeholders is cruciaal om een gedragen ontwerp rond te krijgen. Het plan en daarmee de planning is afhankelijk van de stakeholders (grondeigenaren en gebruikers).
- Aangesloten blijven bij de ontwikkelingen rondom de Westerschelde Ferry en de partijen meenemen als stakeholders in de nadere uitwerking.



35

Risico's

Vanuit het project worden risico's actief gemonitord en beheersmaatregelen genomen om risico's te voorkomen of de gevolgen te beperken. De top 5 risico's worden hieronder benoemd:

Risicogebeurtenis	Oorzaak	Gevolg	Maatregelen
Samenwerking NUTS-partijen	Onvoldoende afstemming en capaciteit derden (tijd en geld). Projecten lopen regelmatig uit vanwege snelheid K&L bedrijven in de voorbereiding. Verwacht dat dit vaker gaat gebeuren. Doorlooptijd loopt al op tot 1,52 jaar voorbereiding.	Uitloop in tijd of extra werk	Regelmatig overleg en opschalen waar nodig. Project hoge prioriteit bij K&L-bedrijven geven. Samen optrekken met elektrificatie Westerschelde Ferry onderzoeken.
Onvoldoende budget	Mondiale economische en politieke veranderingen Te hoge ambitie, schaarste materiaal en mensen, gewijzigde regelgeving	Sterk stijgende prijzen, hogere kosten voor gemeente maar ook voor marktpartijen. Kwaliteit ontwerp te hoog ten opzichte van het budget.	Vroegtijdig anticiperen. Recente aanbestedingen spiegelen aan de ramingen. Ruimer percentage (15%) nader te bepalen en onvoorzien in de raming opgenomen
Kwaliteitsverlies door ontwikkelingen derden	Andere grondeigenaren voeren wijzigingen door voor eigen project, zoals voorzieningen t.b.v. de Westerschelde Ferry. Geen goede communicatie, geen goed onderling vertrouwen	Kwaliteitsverlies, imagoschade omgeving. Vertraging. Afhaken partijen. Uiteindelijk geen goede gebiedsontwikkeling	Bekende ontwikkelingen bespreken. Opschalen waar nodig, prioritering bespreken en vanuit directies uitdragen naar projectteams
Onderbezetting projectteam	Onderbezetting gemeente breed, beschikbare capaciteit projectgroep leden. Ziekte projectgroep leden. Niet of niet tijdig verlengen inhuurcontracten	Vertraging project Stakeholders verliezen vertrouwen. Uitloop.	Situatie onderbezetting organisatie terugleggen bij AOG Binnen project blijven communiceren om zo capaciteit van individuele leden op peil te houden
Langere doorlooptijd ontwikkelingen derden	Verschillende belangen van de stakeholders	Geen ontwikkeling of uitloop werkzaamheden	Bekende ontwikkelingen bespreken, werk met werk maken. Raakvlakken identificeren en opschalen waar nodig.

36

Fiche F3 Living Lab Slimme Mobiliteit

Samenvatting

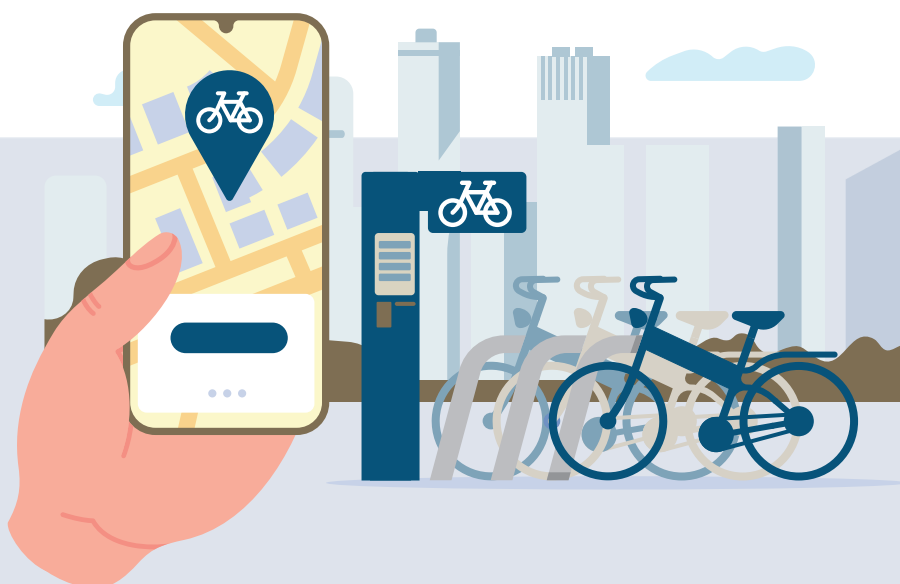
Dit fiche is gericht op een betere personenmobiliteit in Zeeland met nadruk op Vlissingen, in samenwerking met fiche F1 (gericht op spoorverbindingen) en F2 (verbetering van stationsgebied). Deze fiches werken aan een verbeterde benutting van de economische kracht van Zeeland.

Voor de realisatie van dit fiche is een Living Lab Slimme Mobiliteit Zeeland ingericht. Het Living Lab dient als proefgebied voor mobiliteitsinnovaties. Vanuit het Living Lab wordt een programma van innovatieve projecten opgezet met als doel om deze innovaties later in Zeeland en mogelijk in de rest van Nederland uit te rollen. Vlissingen en omgeving is het focusgebied voor het Living Lab slimme mobiliteit, maar projecten in andere delen van Zeeland zijn ook mogelijk.

In dit fiche werken samen: Provincie Zeeland, Gemeente Vlissingen en het Ministerie van IenW.

Doel, effect en resultaat van het fiche

- Minimaal twee meerjarig lopende pilotprojecten opzetten, waarbij tevens beoogd wordt de beschikbare middelen te koppelen aan Europese subsidie;
- Minimaal 10 kleinere direct uitvoerbare startprojecten, die op de korte termijn mobiliteitsoplossingen in Zeeland uitproberen;
- Uit bovenstaande komen minimaal vijf initiatieven, die na de pilot- en testfase over heel Zeeland uitgerold kunnen worden;
- Uit bovenstaande komen minimaal twee initiatieven, die na pilot- en testfase in de rest van Nederland benut kunnen worden. Hierdoor kan de reiziger (toerist, student, forens én inwoner) in Vlissingen en Zeeland gebruiksvriendelijk, flexibel en comfortabel wisselen tussen mobiliteitsvormen.



37

Tijdsplanning

Jaar	Oorspronkelijke planning	Gerealiseerd en meest actuele planning
2025-2027	2 meerjarige pilotprojecten opstarten en uitvoeren en koppeling middelen aan Europese subsidies	6 meerjarige pilotprojecten opgestart en in uitvoering. 1 project gekoppeld aan Europese subsidie (Interreg North Sea). 1 project kreeg geen EU-subsidie
2020-2025	10 direct uitvoerbare projecten starten	Er zijn meerdere projecten voorgesteld, 9 concreet gestart en afgerond, 4 projecten worden momenteel op haalbaarheid onderzocht.
2025-2027	5 initiatieven worden uitgerold over geheel Zeeland	Doelstelling: 3 initiatieven uitrollen in Zeeland
2025-2027	2 initiatieven worden uitgerold in Nederland	2 initiatieven geschikt bevinden voor landelijke opschaling

Financiële planning

Voor de financiering van dit fiche is incidenteel € 5.000.000 inclusief BTW/€ 4.132.232,- excl. BTW beschikbaar gesteld. In de onderstaande tabel vindt u de jaarlijkse besteding voor fiche F3.

Kosten	Begroting	Realisatie
2021	€ 147.791	€ 147.791
2022	€ 305.591	€ 305.591
2023	€ 594.985	€ 594.985
2024	€ 794.405	€ 794.405
2025	€ 463.521	€ 463.521
2026	€ 865.000	€ 28.393
2027	€ 960.939	
Totaal begroot/gerealiseerd	€4.132.232	€2.306.293



Terugblik, vooruitblik, borging en risico's

Terugblik

Door de inzet van de middelen van Wind in de zeilen in Zeeland worden slimme mobiliteitsoplossingen naar Zeeland gehaald en is uitgetest of deze werken in Zeeland. Verschillende bedrijven hebben kans gehad om hun innovatieve oplossingen te laten zien en te testen.

Pilots die zijn uitgevoerd:

- Fietsapp deelfietsen Tholen (niet succesvol),
- Haalbaarheidsonderzoek/voorbereiding Interreg-aanvraag Super Smart Charging Hubs Vlissingen (afgerond),
- MaaS router (afgerond en overgedragen aan vervoercentrale),
- Groeimodel autodelen Zeeland (afgerond),
- Verkenning autonoom personenvervoer (stopgezet),
- FAST 1.0 (autonoom varen; afgerond),
- Schoolmobiliteitshubs/deelfietsen bij mbo-scholen (stopgezet; geen haalbare businesscase),
- Nabogo (carpool-app, afgerond: voortzetten zonder structurele overheidsbijdrage niet mogelijk).

Via het Living Lab zijn de afgelopen jaren de eerste stappen met MaaS in Zeeland gezet. Met de GR Publiek Vervoer en Mobiliteitscentrale Zeeland is een organisatorisch fundament gelegd voor de toekomstige uitrol van MaaS in Zeeland. Ook de gerealiseerde pilots op deelmobiliteit zijn afgerond en op basis van het in het Living Lab geleerde lessen wordt tussen de Provincie Zeeland en de Zeeuwse gemeenten een gezamenlijke strategie voor deelmobiliteit ontwikkeld.

Naar de koppeling van slimme energie aan slimme mobiliteit in het pilotproject Superslimlaadplein in Vlissingen is een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd. Op basis van dit haalbaarheidsonderzoek is een Interreg North Sea Region-project toegekend. Het doel is minimaal 3 Super Smart Charging Hubs (SCCH) te realiseren in Europa, waarvan 1 in Vlissingen.

Er is gewerkt aan een haalbaarheidsonderzoek voor een autonome fietsveerpont (FAST 2.1), maar hier is door de ondernemers geen vervolg op gekomen.

39

Vooruitblik

Projecten onderhanden:

- Het Interreg North Sea Region project Super Smart Charging Hubs loopt door tot en met 2027.
- SCOOOL2walk is een sociale innovatie die beoogt basisschoolkinderen meer naar school te laten lopen of fietsen, daarmee een gezondheidseffect te bereiken, meer veiligheid door minder (breng en haal-) autoverkeer en meer community vorming rondom de school. De kick-off van de sCOOL2bike variant vond plaats op 12 november 2025 bij een basisschool in Veere. Voor de sCOOL2walk variant liepen er gesprekken in de gemeente Vlissingen met een 2-tal basisscholen, dit heeft helaas niet tot een pilot geleid. De pilot in Veere loopt tot de zomervakantie.
- Een pilot met Mobyyou over digitaal faciliteren van de reis in Flex en bus is onderzocht. Het bedrijf Mobyyou heeft eind augustus 2025 echter surseance van betaling aangevraagd, waarmee dit initiatief stil is komen te liggen. Op 19 september 2025 is Mobyyou B.V. failliet verklaard nadat de surseance was beëindigd.

De huidige werkwijze heeft niet tot voldoende resultaat geleid. Gebleken is dat er weinig interesse is vanuit niet in Zeeland actieve partijen om innovatieve pilots te starten. Enkel wanneer er perspectief is op structurele subsidie worden pilots opgestart met het doel structurele mobiliteitsoplossingen te bieden.

IenW, gemeente Vlissingen en Provincie Zeeland hebben een gezamenlijke nieuwe werkwijze besproken. Hiervoor zal de Provincie Zeeland formeel een subsidie-regeling opstellen en openzetten. De uitvraag wordt verstuurd naar gemeente Vlissingen, Mobiliteit Centrale Zeeland, EBS en Westerschelde ferry B.V., maar het staat andere partijen ook vrij om te reageren.

Omdat de realisatietijd nog maar kort is (tot eind 2027) wordt in de nieuwe subsidieregeling een drempelbedrag opgenomen van € 400.000 zodat er een nieuwe vorm van projectaanvragen ontstaat. Aanvragers worden aangemoedigd dat als zij kleinere projecten willen doen deze te bundelen tot het drempelbedrag.

Risicoanalyse en verzachtende maatregelen

Planning: Het realiseren van kwalitatief sterke pilotprojecten blijkt een uitdaging.

Verzachtende maatregel: Met de nieuwe subsidieregeling wordt beoogd dat het Living Lab beter kan worden benut in de nog korte looptijd hiervan.

Blijvend effect: In landelijke gebieden zoals Zeeland is het vaak lastig om projecten op te starten die na de pilotfase financieel haalbaar zijn en waar ondernemers hun betrokkenheid kunnen voortzetten.

Verzachtende maatregel: In de nieuwe subsidieregeling zal een inhoudelijk en financieel plan moeten worden voorgelegd.

Fiche F4 Rail Gent-Terneuzen

Samenvatting

Er is veel potentie om de regio rond Gent en Terneuzen te ontwikkelen tot een grensoverschrijdende economische regio (North Sea Port District). Er is steeds meer sprake van ambities voor een grensoverschrijdende arbeidsmarkt en woningmarkt. De grens speelt een steeds minder dominante rol. Er ontstaan kansen en er is potentie voor verdere groei van de economie en de haven. Voor het verzilveren van die kansen dienen wel de knelpunten in onder andere capaciteit en betrouwbaarheid van het (goederen)spoor netwerk in de Kanaalzone Gent-Terneuzen weggenomen te worden.

Om knelpunten in het (goederen)spoor netwerk in de Kanaalzone Gent-Terneuzen te verhelpen, is een proces uitgewerkt om op basis van een adaptief proces te besluiten welke infrastructurele werken benodigd zijn. Het Belgisch-Nederlandse pakket aan maatregelen bevindt zich in de voorbereidende fase van de verkenning, waarbij in ieder geval de volgende (mogelijke) oplossingen voor knelpunten worden betrokken: de noordelijke aansluiting Zandeken en de uitbreiding van de bundel Zandeken (A1), een zuidoost- boog bij de Sluiskilbrug (A3) en de spoorverbinding tussen Axel en Zelzate (A4).

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de Belgische Federale overheid fungeren als voornaamste financiers en opdrachtgevers voor het initiatief, waarbij ook ProRail, Infrabel, provincie Zeeland, North Sea Port en diverse andere Belgische overheden betrokken zijn.

Doel, effect en resultaat van het fiche

Het doel van dit fiche is het wegnemen van belemmeringen voor het verzilveren van kansen op economische groei door knelpunten in het (goederen)spoor netwerk Gent-Terneuzen te verhelpen.

Het structurele effect van dit fiche zal zijn een verbetering van de concurrentiepositie van North Sea Port en de logistieke sector, afname van verstoringen en inefficiëntie van logistieke processen. Daarnaast kan het netwerkgebruik door goederentransport geoptimaliseerd worden en ontstaat er extra hoogwaardige werkgelegenheid in North Sea Port.

De transportbaten van Rail Gent-Terneuzen zijn in een eerdere fase geschat op € 7 tot € 10 miljoen per jaar, de indirecte baten worden geraamd op 10 tot 15% van de jaarlijkse baten. Voor Rail Gent-Terneuzen komt dit neer op € 0,7 tot € 1,0 miljoen per jaar.

41

Tijdsplanning

In Wind in de Zeilen zijn de stappen voor de zuidoost-boog bij de Sluiskilbrug (A3) en voor onderzoeken in het kader van het totale project Rail Gent-Terneuzen opgenomen. Recentelijk zijn er projectafspraken vastgelegd en ondertekend samen met België over het gehele project. Deze afspraken zien onder meer toe op de scope van gezamenlijke onderzoeken in het kader van de verkenning, de financiële verdeelsleutel tussen beide landen en overige uitgangspunten als de kostenramingssystematiek. Hierdoor kan de MIRT-Startbeslissing genomen worden en kan de integrale MIRT-verkenning starten.

De MIRT-Verkenning vangt daarmee aan in 2026. Hierop volgt de keuze voor een voorkeursvariant. Deze keuze wordt voorzien 2028/2029. Daarop volgt de planuitwerkingsfase. Deze eindigt met de projectbeslissing die verwacht wordt in 2030/2031. Tenslotte wordt de start van de realisatiefase voorzien voor 2030/2031, met oplevering eind 2033/begin 2034.

Oorspronkelijke planning en realisatie

Jaar	Oorspronkelijke planning	Gerealiseerd en meest actuele planning
2021 -2023	Opstarten project en Voorbereiding Verkenningsfase	
2023 -2025	Verkenningsfase	Start verkenning: 2026
2025 -2027	Planuitwerkingsfase en voorkeursbeslissing	Verwachte start planuitwerkingsfase en voorkeursbeslissing in 2028
2028 - 2032	Realisatiefase	Verwachte start realisatie in 2030 Verwachte oplevering eind 2033/begin 2034

Punten van aandacht qua planning voor de komende periode:

- Uitvoering geven van de gemaakte afspraken met België rondom RGT;
- Nemen van de Startbeslissing voor de formele aanvang van de verkenningsfase en het verlenen van de opdracht;

Financiële planning

Voor de financiering van dit fiche is vanuit Wind in de Zeilen eenmalig € 15 miljoen beschikbaar gesteld, waarvan € 2,1 miljoen voor de Verkenningsfase. In de onderstaande tabel is te zien hoe de totale beschikbare middelen zijn begroot voor de verschillende onderdelen van het fiche.

Daarnaast is ook te zien hoe het staat met de reeds uitgegeven middelen en de planning van de toekomstige uitgaven.

42

Begroting, realisatie en financiële planning

	Begroting Wind in de Zeilen - Zuidoostboog	Uitgaven (reeds gedane en geplande uitgaven)
2022	(Voorbereiding op) verkenningsfase	€ 2,1 miljoen
2028 - 2032	Realisatie	€ 12,9 miljoen (bij benadering)

Terugblik, vooruitblik, borging en risico's

Terugblik

In december 2023 heeft het Nationaal Groeifonds aan Nederlandse zijde definitief aanvullende middelen toegekend voor het gehele project op de middelen die vanuit Wind in de Zeilen beschikbaar zijn. Voor dit project was oorspronkelijk € 105 miljoen voorwaardelijk toegekend uit het Nationaal Groeifonds en aan de voorwaarden is inmiddels voldaan. Een van deze voorwaarden was dat tussentijds toegekende Europese subsidies in mindering worden gebracht op de bijdrage uit het NGF. De toekenning komt daarmee uit op € 103,3 miljoen.

De start van de MIRT-Verkenningsfase voor het gehele project was eerder voorzien voor najaar 2023. Start van de gehele MIRT-verkenning was afhankelijk van het akkoord met België. In voorbereiding daarop is er meer kennis opgedaan rondom de zuidoost-boog bij de Sluiskilbrug (A3).

Vooruitblik

Met het formaliseren van de benodigde projectafspraken, kan de integrale MIRT-verkenning beginnen. Hiervoor zal spoedig een Startbeslissing genomen worden. Verder zal er uitvoering gegeven worden aan de projectafspraken.

Borging

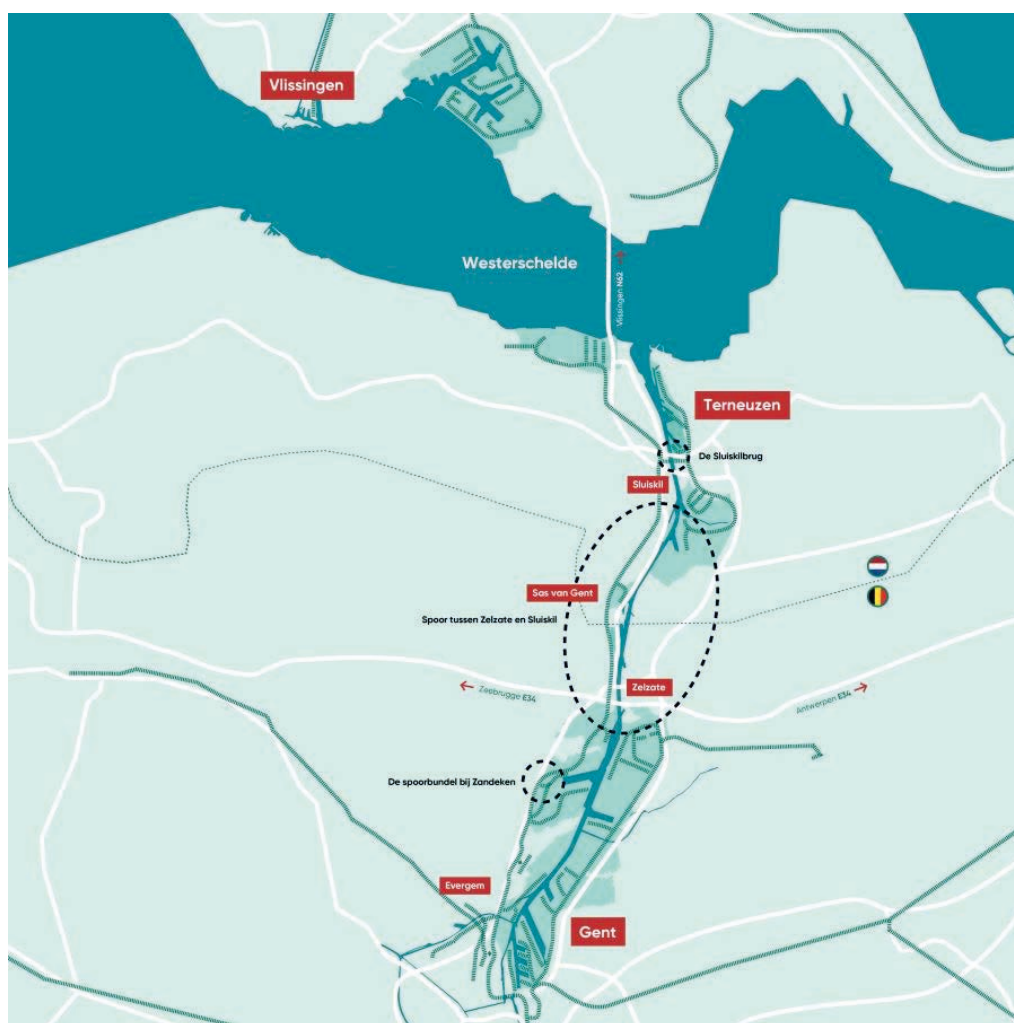
De adaptieve aanpak is een belangrijk uitgangspunt van het project. Dit betekent dat gedurende en na de verkenningsfase wordt gezien welke variant(en) de meeste maatschappelijk-economische meerwaarde biedt. Dit kan van invloed zijn op de uiteindelijke infrastructurele werken.

43

Risico's

Risico's die mogelijk kunnen optreden bij dergelijke majeure spoorprojecten:

- Procedures rondom vergunningen en bezwaren duren langer dan gepland. Dit risico wordt hier beheerst door een breed opgezet participatietraject dat verder gaat dan de wettelijke verplichtingen.
- De financiën blijken onvoldoende te zijn door stijgende kosten en schaarste van materiaal/materieel/personeel. Op dit moment zijn er geen signalen dat dit risico zou kunnen optreden.



44

Fiche H3 Kerngezondcentra Vlissingen

Samenvatting

De demografische ontwikkelingen en de krapte op de arbeidsmarkt in de zorg in Vlissingen heeft effect op de discrepantie tussen de zorgbehoefte en het zorgaanbod. Dit betekent voor de professionals in het medische en het sociale domein meer patiënten en complexere zorgvragen. Om deze vragen en patiënten ook in de toekomst goed te kunnen behandelen is deskundige, multidisciplinaire zorg en ondersteuning noodzakelijk. Om deskundige, multidisciplinaire zorg te kunnen bieden zijn toekomstbestendige gezondheidscentra nodig. Hierin werken verschillende professionals uit het medisch en sociaal domein samen om gezamenlijk de juiste zorg en ondersteuning op de juiste plek te verlenen, zowel voor patiënt als voor professional.

Daarom worden in Vlissingen drie integrale gezondheidscentra gerealiseerd. Feitelijk zijn het netwerkverbanden met een samenwerkingsconcept. Omdat dit initiatief zich onderscheidt van reguliere gezondheidscentra, wordt het concept 'Kerngezond' genoemd. De uitvoeringspartijen van het fiche Kerngezond in Vlissingen zijn de zorgaanbieders (huisartsen, VVT, GGZ, ziekenhuis, apotheken, paramedici) en het sociaal domein (Buurtteams, sterke lokale teams (SLT's) en GGD/JGZ). Zij doen dit samen met CZ, de gemeente Vlissingen, de provincie Zeeland en het ministerie van VWS.

Doel, effect en resultaat van het fiche

Het doel van dit fiche is het realiseren van drie Kerngezondcentra in Vlissingen. Zij dragen in nauwe samenwerking bij aan het oplossen van de huidige discrepantie tussen de zorgvraag en het zorgaanbod, oftewel het voorkomen van de zorgkloof.

Deze drie Kerngezondcentra zijn in essentie hechte samenwerkingsverbanden van professionals in zorg en sociaal domein. Met elkaar nemen zij verantwoordelijkheid voor de gezondheid van de inwoners van Vlissingen. De centra werken wijkgericht. Het gaat hierbij om de brede interpretatie van het begrip 'gezondheid', zoals gedefinieerd in het begrip 'positieve gezondheid'. De gezondheid wordt bevorderd door intensieve, multidisciplinaire samenwerking rondom de inwoner en door het gezamenlijk organiseren van ondersteunende en preventieve programma's. De drie centra versterken daarmee de zorg en ondersteuning voor inwoners. Zo zien we momenteel planvorming voor een gezondheidscentrum in de Machinefabriek, en een recente "eerste steenlegging" in Oost Souburg. We spraken af dat het oorspronkelijke concept in Q2 2026 op onderdelen wordt herbeoordeeld en waar nodig herijkt.

45

Het accent ligt de resterende jaren op implementatie, cultuurontwikkeling, borging en doorontwikkeling.

De toegevoegde waarde van Kerngezond moet voor inwoners nog sterker merkbaar worden. Door de intensievere multi-disciplinaire samenwerking krijgen inwoners beter afgestemde zorg en ondersteuning dichtbij huis. Inwoners worden betrokken om te zorgen dat de ondersteuning aansluit op hun behoefte. Innovatieve initiatieven worden opgeschaald zowel binnen Vlissingen als ook in andere regio's of gemeenten.

Tijdsplanning

Volgens de oorspronkelijke planning zou het fiche in 2024 opgeleverd worden. De Stuurgroep Wind in de zeilen heeft (in haar schriftelijke ronde van medio juli 2024) besloten het fiche door te laten lopen tot en met 2027. In deze periode wordt de ontwikkeling en borging van Kerngezond samenwerkingsverbanden en de realisatie van ondersteunende infrastructuur zoals huisvesting en digitalisering, verder ondersteund.



46

Oorspronkelijke planning en realisatie

Resultaat	Oorspronkelijke planning	Actuele planning
Opstarten samenwerkingsverbanden (bijeenkomsten, leergang leiderschap in netwerkzorg)	Q4 2021 – Q4 2023	Gerealiseerd
Basisscholing positieve gezondheid	Q2 2023 – Q2 2024	Gerealiseerd
Doorontwikkeling scholing positieve gezondheid	Q2 - Q3 2025	Doorlopend 2025- 2026
Financiering ontwikkelen (waar nodig herontwerpen, ontschotten). Vlissingen pakt dit op in samenwerking met de Zeeuwse Zorg Coalitie	2023 - 2024	2023 - 2027
Beleid uitvoeren (overkoepelende vernieuwings thema's, verbetering in dagdagelijkse samenwerking, cultuurontwikkeling)	Vanaf Q4 2021	Doorlopend 2021 – 2027 Nieuwe lokale initiatieven en projecten worden opgepakt
Onderbouwing van het concept, evaluatieaanpak en impactanalyse	Vanaf Q4 2022	2023 – 2026 Tussenevaluatie Q1 2025 gerealiseerd
Ontwikkelen roadmap digitalisering en vervolgens ontwikkelen digitale infrastructuur in diverse deelprojecten. Vlissingen pakt dit op in samenwerking met de Zeeuwse Zorg Coalitie.	2023 - 2025	2023 – 2027 Implementatie digitale toegang tot zorg en netwerkplatform is onderhanden en deels gerealiseerd
Huisvesting (laten) realiseren (valt buiten fiche), wel conceptherijking en -bewaking door Regie- en Stuurgroep)	Q3 2022 – 2025	2022 – 2027 Herijking van het concept en realisatie
Transformatie concept o.b.v. aanbevelingen tussenevaluatie	Q3 2025 - 2026	Gerealiseerd, er is een nieuw plan voor 2026 en 2027 opgesteld en goedgekeurd

Financiële planning

Voor de financiering van dit fiche is incidenteel € 5.000.000 beschikbaar gesteld. In de jaren 2021 – 2024 is daarvan € 3.043.964 besteed. Voor de verlengde projectperiode 2025 – 2027 is daardoor in totaal nog € 1.956.036 beschikbaar. In de onderstaande tabel is voor de verlengde projectperiode de besteding van de middelen tot en met maart 2026 op hoofdlijnen weergegeven. De bestede middelen bevinden zich binnen de begrote middelen van de gerapporteerde periode.

47

Besteding middelen 2025 tot en met maart 2026	
Kerngezond Vlissingen (verlengde projectperiode 2025 – 2027)	
Algemene programmakosten	€ 269.982
Projecten	€ 82.239
Cultuur- en transformatie interventies (w.o. bijeenkomsten, scholing positieve gezondheid)	€ 30.954
Randvoorwaarden (w.o. ontwikkeling bekostigingsmodel)	€ 140.741
Totaal	€ 523.916
Resterend 2026-2027	€1.432.120

Terugblik, vooruitblik, borging en risico's

Terugblik

In 2025 is de besteding van de middelen iets minder geweest dan de jaren ervoor. De prognose voor de jaren die we nog te gaan hebben is aangepast en biedt voldoende ruimte om de beoogde resultaten te realiseren.

Na de tussentijdse evaluatie medio 2025 zijn activiteiten tijdelijk op een lager pitje gekomen. De programmamanager is in juni 2025 vertrokken en in november 2025 vervangen en per maart 2026 is een nieuwe kwartiermaker benoemd. Dit heeft voor een nieuwe impuls gezorgd binnen het programma.

De conclusies uit de tussentijdse evaluatie worden structureel opgepakt. Kerngezond heeft een stevig fundament om verder op te bouwen met duidelijke doelstellingen, een duidelijke verdeling van taken en verantwoordelijkheden en aandacht voor monitoring en evaluatie. Belangrijk is om meer inzicht te ontwikkelen in resultaten van projectinitiatieven en procesversnellingen en scherper inzicht te krijgen in kwalitatieve en kwantitatieve impact van kerngezond. Ook de borging van Kerngezond Vlissingen voor de toekomst krijgt in de resterende periode meer aandacht en er wordt daarvoor een plan ontwikkeld.

Onder de kwalitatieve impact scharen we met name de cultuuraspecten en samenwerkingsinitiatieven zoals professionals in de wijken die elkaar beter leren kennen en elkaar weten te vinden in de keten, intensivering van samenwerking tussen zorg en sociaal domein, denk daarbij onder andere aan de rol van buurtteams en de SLT's. Ook een veranderende attitude ten opzichte van integrale zorg en positieve gezondheid spelen hierbij een belangrijke rol.

48

De kwantitatieve impact van Kerngezond zien we als een optelsom van projecten en lokale interventies. Dit zijn voornamelijk zorg en welzijn projecten. Maar ook aan projecten met een digitale impact zoals de uitrol van “digital first” bij een aantal huisartsenpraktijken en een digitaal netwerkplatform. Deze projecten en interventies gaan we de komende periode meer op elkaar afstemmen, concretiseren en de impact ervan meetbaar maken. Daarbij toetsen we dit ook aan het belang van de inwoners van Vlissingen.

Tot slot positioneren we Kerngezond Vlissingen nog meer als een implementatie-vehikel waarbij uniformeren, standaardiseren en van elkaar leren belangrijke uitgangspunten zijn met als opkomend voordeel dat we ook andere gemeentes in Zeeland kunnen enthousiasmeren en wederzijds kennis en ervaringen delen.

Samengevat gaat het de resterende planperiode vooral over:

- Het versterken van de netwerksamenwerking
- Het ophalen en uitvoeren van Vlissingse initiatieven vanuit het netwerk van professionals die aansluiten bij de lokale vraagstukken en behoeften en die het eigenaarschap bevorderen
- Het verbinden van de “harde” projectmatige aanpak waarbij gestuurd wordt op resultaten en de hardnekkige cultuurkant gericht op het bereiken van een omslag in denken en handelen.
- Versterken van de verbinding tussen de diverse Kerngezond gemeenten in Zeeland zonder daarbij de lokale eigenheid van Vlissingen uit het oog te verliezen.
- Resultaten ophalen van andere Zeeuwse of regionale programma's (o.a. RESV's) en projecten die ook in Vlissingen geïmplementeerd kunnen worden.

Door de Regiegroep Kerngezond Vlissingen is opdracht gegeven voor het maken een plan en het uitvoeren van initiatieven die gericht zijn op duurzame borging van de levensvatbare onderdelen van het fiche Kerngezond met eigenaarschap en commitment van ketenpartners. Waarbij doorvertaling van het eerder vastgestelde samenwerkingsconcept naar concrete acties een belangrijk onderdeel is.



49

Vooruitblik

In 2026 en 2027 wordt de uitvoering van projecten weer opgepakt en is de verwachting dat de resterende gelden worden ingezet. Er gaat veel tijd en energie naar het opzetten van een aantal nieuwe projecten, de samenwerkingsverbanden in het zorg en sociale domein en de borging voor de toekomst.

Er is voor de jaren 2026 en 2027 een herijkt jaarplan en begroting opgesteld. Deze zijn goedgekeurd door de stuurgroep Kerngezond Vlissingen en vastgesteld in de regiegroep Kerngezond Vlissingen.

Leren samenwerken in gezondheidscentra kost (meer) tijd

De inzet om te komen tot realisatie van drie Kerngezond samenwerkingsverbanden is een meerjarige transitieopgave. Het gaat niet alleen over de inhoud, maar zeker ook om cultuur. De schotten tussen partijen verdwijnen niet vanzelf. Samenwerken binnen het medisch en sociaal domein is een leerproces waarbij vooral, het ontwikkelen van de samenwerkingscultuur tijd kost. In Q2 2026 wordt het rapport Kerngezondcentra Gemeente Vlissingen herijkt en op basis van voortschrijdende inzichten bijgesteld.

Er zijn nog de nodige stappen te zetten. Door een scherpere definiëring van enerzijds samenwerkingsinitiatieven en anderzijds zorg en welzijn projecten verwachten we een versnelling en meer resultaatgerichte transformatie te kunnen bewerkstelligen.

Belangrijke vraag blijft of er aan het einde van de projectfase (2027) een eigen, door Vlissingen beïnvloedbare governancestructuur moet komen met een daarbij passende financiering. Binnen de provincie Zeeland zien we diverse ontwikkelingen om te komen tot meer regionale en Zeeuwse samenwerking, denk hierbij aan RESV (regionale eerstelijns samenwerkingsverbanden), een mentaal gezondheidsnetwerk (MGN) en de Zeeuwse Preventieaanpak. Vlissingen hecht belang aan het geven van prioriteit aan het voortzetten van een lokale maatwerk aanpak voor Vlissingen in lijn met de doelstelling van Kerngezond tot en met 2027. Wat regionale en zeeuwsbrede initiatieven voor Kerngezond Vlissingen kunnen betekenen, wordt uiteraard gevolgd.

Risico's

- **Planning:** De groeiende zorgkloof in Vlissingen is goed voelbaar. De werkdruk in het medisch en in het sociaal domein is hoog en neemt nog steeds toe. Mede daardoor kunnen professionals steeds minder tijd vrijmaken om met elkaar verbeterinitiatieven uit te werken, te testen en te implementeren. Dit kan de ontwikkeling en daarmee het verkleinen van de zorgkloof vertragen.
- **Financiën:** Het ontbreken van structurele, ontschotte financiering staat op dit moment de realisatie van inhoudelijke doelstellingen op langere termijn, na 2027, in de weg. Participanten, financiers en experts werken aan een passend bekostigingsmodel (een samenwerking tussen Kerngezond Vlissingen en de Zeeuwse Zorg Coalitie).

Fiche I Arbeidsmarkt: impuls werkzoekenden

Samenvatting

Enerzijds is in de regio Walcheren het beroep op uitkeringen vanuit de Participatiewet groter dan in de rest van Zeeland. Anderzijds is de krapte op de arbeidsmarkt (het tekort aan mensen om de vacatures in te kunnen vullen) in Zeeland (en de rest van Nederland) zo hoog dat ondernemers/bedrijven zich beperkt voelen om hun ambities te realiseren en de economie stagneert. Het is daarom zaak om 'alles op alles te zetten' om voldoende arbeidskrachten te vinden die in de vraag van werkgevers kunnen voorzien. Dat betekent dat iedereen die kan werken - al dan niet door middel van een traject - ingezet moet worden op de arbeidsmarkt. Waaronder zeker ook Statushouders. Aangezien de resultaten van het initiële plan achterbleven is het plan dan ook aangescherpt en uitgebreid met het bevorderen van de maatschappelijke participatie en het werkfit maken van statushouders.

De doelgroep statushouders is afgebakend tot degenen die vallen onder de Wet inburgering 2013. Zij moesten hun inburgering zelf regelen. Gemeenten mochten Statushouders daarbij helpen (was geen wettelijke verplichting). In de praktijk zijn deze Statushouders in de regio Walcheren tussen wal en schip gevallen. En is gerichte actie nodig om deze Statushouders (meer) maatschappelijk te laten participeren en werkfit te maken richting betaald werk. Bij Statushouders wet Inburgering 2021 hebben gemeenten wettelijke verplichtingen. Die verplichtingen zijn in het reguliere proces belegd bij Regisseurs Inburgering.

Uitvoeringspartij van dit fiche is de gemeente Vlissingen, in afstemming met het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW). De gemeente Vlissingen werkt hierin samen met Orionis Walcheren en de Buurtteams.

Doel, effect en resultaat van het fiche

Het fiche resulteert in een extra impuls voor het (om)scholen van inburgerende en werkzoekende statushouders Wet inburgering 2013 (Statushouders) in de regio. Het doel is om zoveel als mogelijk een match te realiseren tussen de ondersteunde inburgerende en (re-)integrerende Statushouders en de arbeidsmarkt. Daarmee daalt het aantal Walcherse inwoners met een uitkering vanuit de Participatiewet. En kunnen meer openstaande vacatures vervuld worden; Door gebruik te maken van talenten van statushouders. Doel is 200 trajecten in te zetten. Met een uiteindelijk resultaat van 95 mensen die uit de uitkering uitgestroomd zijn naar de arbeidsmarkt.

51

Nieuwe werkwijze

Door een sociaal werker van Buurtteams Vlissingen en een klantmanager re-integratie van Orionis Walcheren is een nieuwe werkwijze ontwikkeld voor het bevorderen van de maatschappelijke participatie en het werkfit maken van statushouders. De werkwijze heeft de volgende kenmerken:

- Gezamenlijke gesprekken: De trajecten starten met een gezamenlijk gesprek met statushouders, hun gezinsleden, een sociaal werker van Buurtteams en een klantmanager re-integratie van Orionis Walcheren.
- Trajecten voor alle gezinsleden: De trajecten zijn gericht op de maatschappelijk participatie en het werkfit maken van de statushouders en hun gezinsleden. Aan de hand van het eerste gesprek wordt samen met betrokkenen bepaald of (in eerste instantie) de nadruk komt te liggen op maatschappelijke participatie, het werkfit maken of een combinatie daarvan. De betrokkenen krijgen meteen vaste contactpersonen bij Buurtteams en/of Orionis Walcheren toebedeeld.
- Nabijheid van hulp- en dienstverlening: Het eerste gesprek vindt plaats in een buurthuis dicht bij het woonadres van de Statushouders en hun gezinsleden. De sociaal werker en de klantmanager besteden veel aandacht aan een veilige omgeving. Ze kennen de cultuur en de achtergrond van de statushouders. En spreken Arabisch. De locatie van vervolggesprekken wordt in overleg met betrokkenen bepaald. Waarbij de voorkeur van statushouders en/of hun gezinsleden voorgaan.



52

Periode	Activiteit	Aanvang traject	Uitstroom (40%)	Wie
2024	Maatschappelijke participatie statushouders bevorderen en hun werkfit maken	20		Buurtteams en Orionis Walcheren
2025	Maatschappelijke participatie statushouders bevorderen en hun werkfit maken	100		Buurtteams en Orionis Walcheren
2026	Maatschappelijke participatie statushouders bevorderen en hun werkfit maken	55	8	Buurtteams en Orionis Walcheren
2027	Maatschappelijke participatie statushouders bevorderen en hun werkfit maken		40	Buurtteams en Orionis Walcheren
2028	Maatschappelijke participatie statushouders bevorderen en hun werkfit maken		22	Buurtteams en Orionis Walcheren
Subtotaal		175	70	
	Continuering sporen vorig2 plan	25	25	Orionis Walcheren
Totaal		200	95	

Statushouders socialiseren en re-integreren

Na de voorbereidingsfase in het vierde kwartaal 2024 en de opstartfase in het eerste kwartaal 2025 is het programma op stoom voor wat betreft de Statushouders die in Vlissingen wonen. Eind april 2026 liepen er in de gemeente Vlissingen bij 58 huishoudens trajecten. In een huishouden kunnen meerdere trajecten lopen. Als duiding: In de gemeente Vlissingen wonen 84 huishoudens die onder de doelgroep vallen.

De uitbreiding van het programma met Statushouders die in Middelburg en Veere wonen heeft door capaciteitsproblemen bij de welzijnsorganisatie van die gemeenten nog niet plaatsgevonden. De problemen zijn inmiddels opgelost. De verwachting is dat in het derde kwartaal de uitbreiding heeft plaatsgevonden en gestart is met het programma.

53

Tijdens de intake wordt bij de statushouders de begintrede op de Participatieladder bepaald. De plaats op de Participatieladder bepaalt het traject. Tegelijkertijd met de intake begint het traject.

Veel statushouders starten laag op de participatieladder, maar maken vervolgens snel stappen omhoog. Inmiddels hebben acht statushouders betaald werk gevonden — een jaar eerder dan oorspronkelijk gepland. Participatieladder per april 2026

Tredebepaling	Intake	Situatie april 2026
1. Geïsoleerd	4	3
2. Sociale contacten buitenshuis	34	17
3. Deelname georganiseerde activiteiten	19	23
4. Onbetaald werk	1	7
5. Betaald werk met ondersteuning	0	4
6. Betaald werk	0	4
Totaal	58	58

Financiële planning

Voor de financiering van dit fiche is een SPUK beschikbaar gesteld van € 1 miljoen (inclusief btw) of € 885.000 exclusief btw. In de onderstaande tabel is te zien hoe de totale beschikbare middelen zijn begroot voor de verschillende onderdelen van het fiche. Daarnaast is ook te zien hoe het staat met de reeds uitgegeven middelen en de planning van de toekomstige uitgaven.

Jaar	Begroting Wind in de Zeilen	Uitgaven (reeds gedane en geplande uitgaven)
2023	€ 885.000 (excl. btw)	€ 85.000
2024		€ 27.000
2025		€ 168.000
2026		€ 290.000
Resteert		€ 315.000

54

Terugblik, vooruitblik, borging en risico's

Terugblik

Het programma is op stoom voor wat betreft de Statushouders die in Vlissingen wonen. 8 statushouders doen inmiddels betaald werk waardoor ze uit de uitkering zijn gestroomd. Dit is een jaar eerder dan gepland.

Vooruitblik

De verwachting is dat in het derde kwartaal van dit jaar de uitbreiding van het programma met de gemeenten Middelburg en Veere heeft plaatsgevonden en het programma daar gestart is.

Er zijn eind 2026 financiële middelen over. In de vergadering van de Stuurgroep Wind in de zeilen van 6 juli 2026 is ingestemd met het voorstel om dit fiche te verlengen tot eind 2027.

Borging

Er is een stuurgroep ingericht met projectleiding vanuit de gemeente Vlissingen en deelnemers van Orionis Walcheren en Buurtteams. De stuurgroep komt periodiek bij elkaar om zaken te monitoren en indien nodig bij te sturen. Netwerkpartners worden via de gemeente, Orionis Walcheren of Buurtteams aangehaakt.

Risico's

De volgende risico's worden voorzien voor een succesvolle realisatie van het fiche op het gebied van:

- **Inhoud:** Er zijn onvoldoende gerichte programma's en/of er is onvoldoende capaciteit om inburgeraars te begeleiden op de participatieladder richting betaald werk.

Verzachtende maatregel: Indien nodig worden netwerkpartners van Buurtteams of Orionis Walcheren ingeschakeld.



5 5

Bijlagen

Bijlage 1

Fiche A	Vergoedingen van gemaakte kosten Nvt
Fiche B2	Strategisch Kenniscentrum Georganiseerde Ondernijnde Criminaliteit <u>SKC – Strijden tegen een complexe vijand</u>
Fiche C	Oprichting Delta Climate Center <u>Krachtenbundeling in de Zeeuwse delta </u> <u>Delta Climate Center</u>
Fiche E	Vergroten vermogen Investeringsfonds Zeeland <u>Ontdek hoe Impuls Zeeland het Zeeuwse mkb toekomstbestendig maakt in 2025</u>
Fiche G	Industrie en Haven <u>Home Smart Delta Resources</u> <u>G. Industrie en haven (afgerond) Wind in de Zeilen</u>
Fiche H1	Huisartsen en Physician Assistant <u>Nieuwe aanwas huisartsen valt voor Zeeland! </u> <u>De huisartsenconnectie</u> Er zijn tijdens de pilot 31 huisartsen in opleiding gestart, 10 daarvan zijn afgestudeerd en werkzaam in Zeeland. Er is 1 HAIO gestopt. De overige 20 zijn nog bezig met hun opleiding. Er zijn 19 Physician Assistants in opleiding gegaan.
Fiche H2	Toekomstbestendige zorginfrastructuur <u>Impactverslag 2020-2025 - Zeeuwse Zorg Coalitie</u>
Fiche J	Aardgasvrije wijken <u>Vlissingen op weg naar aardgasvrij Gemeente Vlissingen</u>
Fiche K	Ontvlechten Evides en PZEM Nvt

57

Bijlage 2

Overzicht rijksuitgaven pakket Wind in de zeilen in 2025 (bedragen x € 1.000)

Bron: Jaarverslag Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties 2025

Nr.	Omschrijving	Begroting Artikel	Instrument	2021	2022	2023	2.024	2.025	Begroting 2025	Verschil 2025
Totaal				30.630	12.430	15.721	14.154	14.098	25.255	-11.157
1)	Law Delta			980	1.100	2.304	2.000	2.000	2.000	0
	Extra beveiligde inrichting (EBI)	JenV (VI) 34. Straffen en Beschermen	Bijdrage aan agentschappen	0	0	0	-		0	0
	Hoogbeveiligde Zittingslocatie (HBZ)	JenV (VI) 32. Rechtspleging en rechtsbijstand	Bijdrage aan medeoverheden	0	0	0	-		0	0
	Beveiligde overnachtingslocatie	JenV (VI) 32. Rechtspleging en rechtsbijstand	Bijdrage aan medeoverheden	0	0	0	-		0	0
	Kenniscentrum ondermijning	JenV (VI) 33. Veiligheid en criminaliteitsbestrijding	Bijdrage aan medeoverheden	980	1.100	2.304	2.000	2.000	0	0
2)	Bereikbaarheid			10.000	0	0	0	0	10.286	-10.286
	Aanpassing dienstregeling NS	IenW (MF) 11. Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte ¹	Reserveringen (Pakket Zeeland)	0	0	0	0	0	4.500	-4.500
	Verbetering bereikbaarheid	IenW (MF) 11. Verkenningen, reserveringen	Reserveringen (Pakket Zeeland)	0	0	0	0	0	4.786	-4.786
	Ontwikkeling stationsgebied Vlissingen	BZK (VII) 1. Openbaar bestuur en Democratie	Bijdrage aan medeoverheden	5.000	0	0	0	0	0	0
	Slimme mobiliteit	BZK (VII) 1. Openbaar bestuur en Democratie	Bijdrage aan medeoverheden	5.000	0	0	0	0	0	0
	Rail Gent - Terneuzen	IenW (MF) 11. Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Reserveringen (Pakket Zeeland)	0	0	0	0	0	1.000	-1000

58

Bijlage 2

Overzicht rijksuitgaven pakket Wind in de zeilen in 2025 (bedragen x € 1.000)

Bron: Jaarverslag Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties 2025

Nr.	Omschrijving	Begroting Artikel	Instrument	2021	2022	2023	2.024	2.025	Begroting 2025	Verschil 2025
Totaal				30.630	12.430	15.721	14.154	14.098	25.255	-11.157
3)	Delta Climate Center (DCC)			283	63	800	6.379	8.198	9.069	-871
	Toevoeging bekostiging opstartfase	OCW (VIII)/ LNV (XIV)	7. Hoger Onderwijs	Bekostiging	0	0	800	0	0	800
	Kwartiermakersfase	OCW	16. Onderzoek en Wetenschapsbeleid	Opdrachten	283	63	0	0	0	0
	Delta Climate Center	OCW	16. Onderzoek en Wetenschapsbeleid	Subsidies (regelingen)	0	0	0	6.379	8.198	9.069
4)	Eerstelijnszorg			3.117	4.617	6.217	4.525	3.900	3.900	0
	Toekomstgerichte zorginfrastructuur	VWS (XVI)	3. Langdurige zorg en ondersteuning	Subsidies (regelingen)	1.067	1.067	1.067	0	0	0
	Huisartsen / Physician Assistant	VWS (XVI)	4. Zorgbreed beleid	Subsidies (regelingen)	800	2.300	3.900	3.900	3.900	0
	Gezondheidscentra Vlissingen	VWS (XVI)	3. Langdurige zorg en ondersteuning	Subsidies (regelingen)	1.250	1.250	1.250	625	0	0
5/6)	Industrie en haven			0	400	150	0	0	0	0
	Onderzoek industrie/haven	EZK	2. Bedrijvenbeleid: Innovatie en ondernemerschap voor duurzame welvaartsgroei	Subsidies (regelingen)	0	0	150	0	0	0
	Onderzoek industrie/haven	BZK (VII)	1. Openbaar bestuur en democratie	Bijdrage aan medeoverheden	0	400	0	0	0	0
7)	Versterken Investeringsfonds Zeeland			10.000	5.000	5.000	0	0	0	0
	Versterken Investeringsfonds Zeeland	EZK (VIII)	3. Toekomstfonds	Leningen	10.000	5.000	5.000	0	0	0
11)	Ontvlechten Evides en PZEM			6.250	1.250	1.250	1.250	0	0	0
	Evides	BZK (VII)	1. Openbaar bestuur en democratie	Bijdrage aan medeoverheden	6.250	1.250	1.250	1.250	0	0