

Financiële consequenties externe inhuur:

Kostensoort: Externe inhuur
Bedrag: €

Financiële consequenties opdracht/uitbesteding:

Kostensoort: Uitbesteding
Bedrag: €
Gedeputeerde
belast met
behandeling:

Vergadering PS:
Nr:
Agenda nr:
Vergadering GS: 14 juli 2026
Nr: 832680

Onderwerp: Bereikbaarheidsplan Westerscheldetunnel

Aan de Provinciale Staten van Zeeland

Samenvatting:

Van 11 januari tot en met 12 mei 2027 is de Oostbuis van de Westerscheldetunnel afgesloten voor herstelwerkzaamheden. Daardoor neemt de tunnelcapaciteit af van ongeveer 35.000 naar circa 10.000 voertuigen per werkdag.

Om Zeeland tijdens deze periode bereikbaar te houden stellen wij een robuust pakket van bereikbaarheidsmaatregelen voor met als uitgangspunt een budget van € 18,4 miljoen met een risicoreserve van € 3,7 miljoen. In totaal betreft het daarmee een budget van € 22,1 miljoen. Het pakket bestaat uit een reserveringssysteem, pendelbussen, extra inzet van de Westerschelde Ferry, tijdelijke P+R-terreinen, verkeersmaatregelen, communicatie en een tijdelijke uitvoeringsorganisatie. Daarmee leveren Provincie Zeeland en de N.V. Westerscheldetunnel een stevige inspanning om noodzakelijk maatschappelijk en economisch verkeer mogelijk te houden.

Ook met dit pakket zal er hinder optreden. De beschikbare tunnelcapaciteit is tijdelijk fors gereduceerd. Daarom blijft het noodzakelijk dat inwoners, bedrijven en instellingen, waar mogelijk, niet reizen, anders reizen of op een ander moment reizen. Voor specifieke noodzakelijke categorieën van verkeer is een ontheffing mogelijk.

Wat willen we bereiken?

De herstelwerkzaamheden zullen onvermijdelijk grote impact hebben op de bereikbaarheid, economie en leefbaarheid van Zeeland. Met dit pakket bereikbaarheidsmaatregelen bieden wij inwoners, bedrijven en maatschappelijke instellingen perspectief en beperken wij de gevolgen waar dat mogelijk is. Tegelijkertijd is het pakket nadrukkelijk geen oplossing voor alle hinder en blijft een gezamenlijke inspanning van iedereen noodzakelijk.

Bij de uitwerking van het bereikbaarheidsplan zijn verschillende varianten gepasseerd. Variërend van een goedkoper pakket tot een aanzienlijk duurder pakket aan maatregelen. Begin 2026 zijn we gestart met een eerste aanzet voor een pakket aan maatregelen ter hoogte van € 11 miljoen. Wij stellen u nu voor het oorspronkelijke budget te verhogen in het belang van de bereikbaarheid in Zeeland. De verhoging is vooral een gevolg van het niveau en de kwaliteit van de aanleg parkeerterreinen, buspendeldiensten en de uitvoeringsorganisatie.

Met het voorliggende voorstel kiezen wij bewust voor een robuust pakket bereikbaarheidsmaatregelen. We willen de hinder zoveel mogelijk wegnemen.

Naar ons oordeel vormt dit het optimale evenwicht tussen bereikbaarheid, uitvoerbaarheid en maatschappelijke kosten. Het pakket biedt inwoners, bedrijven en maatschappelijke instellingen zoveel mogelijk perspectief tijdens de herstelperiode, zonder voorbij te gaan aan de verantwoordelijkheid om zorgvuldig met publieke middelen om te gaan.

Daarbij realiseren wij ons dat de herstelwerkzaamheden aan de Westerscheldetunnel een uitzonderlijke opgave vormen. Anders dan bij de meeste infrastructurele werkzaamheden in Zeeland is er geen volwaardig alternatief voor de verbinding tussen Zeeuws-Vlaanderen en de rest van de provincie. Iedere beperking van de tunnelcapaciteit heeft daarom direct grote gevolgen voor de bereikbaarheid, de economie en de leefbaarheid van Zeeland, specifiek Zeeuws-Vlaanderen. Juist vanwege die uitzonderlijke situatie is gekozen voor een maatregelenpakket van deze omvang. Dit voorstel moet dan ook nadrukkelijk worden gezien als een oplossing voor een unieke situatie en niet als een precedent voor toekomstige infrastructurele projecten.

Waarom kunnen we zien of alles bereikt is?

We streven naar een doelmatige inzet van bereikbaarheidsmaatregelen en duidelijke communicatie naar inwoners, organisaties en instellingen. Het bereikbaarheidsplan is geslaagd als:

- de beschikbare tunnelcapaciteit optimaal benut wordt;
- noodzakelijke maatschappelijke functies bereikbaar blijven;
- een aanbod van bruikbare vervoersalternatieven is gerealiseerd;
- inwoners tijdig geïnformeerd zijn.

Wat doen we daarvoor?

Op 3 maart 2026 hebben we u geïnformeerd over de voorkeur voor de variant blokrijden. Blokrijden betekent dat om en om de verschillende kanten op kan worden gereden. Om blokrijden mogelijk te maken zijn twee sporen noodzakelijk:

- een verkeersbesluit waarin de beschikbare tunnelcapaciteit wordt verdeeld;
- een pakket bereikbaarheidsmaatregelen voor reizigers die niet met de auto door de tunnel kunnen

Verkeersbesluit

Op 12 mei 2026 hebben wij het ontwerp-verkeersbesluit genomen om blokrijden door de Westbuis mogelijk te maken. Daarop zijn 12 zienswijzen binnengekomen. In verschillende zienswijzen worden vragen gesteld over de bereikbaarheidsmaatregelen en alternatieven. Direct na het zomerreces nemen wij het verkeersbesluit en zullen daarbij de binnengekomen zienswijzen beantwoorden.

Bereikbaarheidsmaatregelen

De basis van het bereikbaarheidsplan ligt in het opzetten van het reserveringssysteem, een buspendeldienst door de tunnel, extra afvaarten van de Westerschelde Ferry en het aanleggen van tijdelijke parkeerterreinen. Het totale bereikbaarheidsplan is gebaseerd op het huidige aantal vervoersbewegingen (35.000 per dag) en een reductie van 40% van de reizigersvraag.

1. Reserveringssysteem

De beschikbare capaciteit in de tunnel wordt gereguleerd door een reserveringssysteem gebaseerd op 7 categorieën voor specifiek noodzakelijk verkeer. Dit systeem is het klantportaal waar de aanvragen terecht komen en afgehandeld worden. De reservering kan gemaakt worden op basis van een ontheffing, waardoor achter het reserveringssysteem een back-office nodig is. Deze organisatie ondersteunt de uitvoering van bereikbaarheidsmaatregelen, waaronder de afhandeling van reserveringen, vragen, klachten, ontheffingsaanvragen, verzoeken om nadeelcompensatie en de ondersteuning van juridische procedures. Naast het reserveringssysteem worden er diverse verkeersmaatregelen getroffen zoals bebording, het omzetten van de systemen bij de WST en het inzetten van verkeersregelaars. De NV WST voert deze voorbereidingen in samenwerking met de Provincie uit en het reserveringssysteem is grotendeels gereed.

Aan de inrichting van de back-office wordt gewerkt. We streven ernaar om na het zomerreces de reserveringen te starten.

2. Pendeldienst bussen

De pendeldienst vormt, samen met de extra inzet van de Westerschelde Ferry, een noodzakelijke basisvoorziening voor reizigers die niet met de eigen auto door de tunnel kunnen, maar wel naar de andere kant van de Westerschelde moeten. Uitgangspunt is dat het aanbod over de gehele dag voldoende is voor de verwachte vervoersvraag, mits het aantal reisbewegingen substantieel afneemt (40%). Daarom vragen we reizigers om reizen te spreiden en maken we ook voor het busvervoer gebruik van een reserveringssysteem.

Het pendelvervoer vindt plaats tussen twee P+R-locaties en deels van/ naar het station Goes, Middelburg, de Kenniswerf Vlissingen (onderwijs) en het busstation WST Terneuzen. Uitgangspunt is dat de pendelbussen rijden vanaf 5:30 uur tot en met een laatste blok van bussen dat om 22:30 uur start. Voor sommige bedrijven en organisaties betekent dit dat zij buiten deze tijden vervoer voor een deel van hun werknemers moeten organiseren. Daarom zijn we in gesprek met vitale sectoren en grote werkgevers, waaronder zorg, onderwijs, hulpdiensten en organisaties met volcontinu diensten. Met de ziekenhuizen gaan we in gesprek om van en naar de ziekenhuizen nog extra maatwerk te leveren, zoals ook al extra rekening wordt gehouden met de bereikbaarheid van het onderwijs in Zeeland.

Er wordt een tarief van € 3,- per rit voor de reservering gerekend om de maatregelen betaalbaar te houden. Dit tarief is vergelijkbaar met de reguliere kosten voor OV of gebruik eigen auto. Gemeenten kunnen ervoor kiezen vervoersbewijzen voor een vaste prijs af te nemen om minima te ondersteunen. EBS heeft op basis van deze uitgangspunten een offerte neergelegd voor de pendeldiensten. De uiteindelijke opdrachtverlening aan EBS wordt ingevuld na besluitvorming over dit statenvoorstel.

3. Extra inzet Westerschelde Ferry

Tijdens de periode van de sluiting worden er extra afvaarten van de Westerschelde Ferry georganiseerd. Er is gekozen voor in totaal 64 afvaarten per dag (zomerdienstregeling) van 05.45 uur tot 22.15 uur. Met een capaciteit van 180 personen per afvaart is de Westerscheldeferry vooral voor reizigers in het Westen van Zeeuws-Vlaanderen naar Walcheren een reëel alternatief.

4. P+R-terreinen

Om de pendeldiensten te faciliteren zijn grootschalige P+R-locaties noodzakelijk. Hiervoor worden in de Koegorspolder bij Terneuzen en in het Sloegebied bij Borssele twee tijdelijke locaties ingericht. In totaal worden hier 5500 parkeerplaatsen gerealiseerd. Er is gekozen voor 3000 parkeerplaatsen aan de noordzijde en 2500 parkeerplaatsen aan de zuidzijde. De meest recente raming gaat ervan uit dat niet iedereen tegelijk of de hele dag parkeert, dat reizigers waar mogelijk samen reizen of met de fiets komen en dat ook gebruik wordt gemaakt van reguliere OV-lijnen. De terreinen worden voor de periode waarin het herstel voorzien is ingericht met stelcon-platen, zodat er veilig kan worden geparkeerd, de verkeersstromen goed kunnen worden afgewikkeld en het terrein goed bereikbaar is voor de bus. In de huidige opzet wordt er geen parkeertarief in rekening gebracht bij de gebruiker. Net zoals de inzet van de pendeldiensten is de uiteindelijke opdrachtverlening voor het realiseren van de P+R-locaties afhankelijk van de besluitvorming over dit statenvoorstel.

Communicatie

De noodzakelijke reparatie kan niet zonder hinder kan plaatsvinden. Niet iedereen kan door de tunnel en het zal noodzakelijk zijn dat organisaties, bedrijven en inwoners andere keuzes maken. De communicatiecampagne is gericht op meerdere momenten, doelgroepen en media. Alle informatie zal continu worden verspreid via werkaandetunnel.nl.

Hiervoor gebruiken we de slogan “het moet even anders.” Het moet, omdat de herstelwerkzaamheden noodzakelijk zijn. Even, omdat het weliswaar om een lange periode gaat, maar wel tijdelijk. En anders om te benadrukken dat er andere keuzes van iedereen nodig gaan zijn.

We leveren een stevige inspanning, maar kunnen niet alles oplossen. De uitdaging die voor ons ligt vraagt ook nadrukkelijk zelfoplossend vermogen van de samenleving. We verwachten met de vraag om vooral niet naar de overkant te reizen als het niet moet dat we 40% vermindering van reisbewegingen kunnen bewerkstelligen. Die vermindering is nodig. Als dit niet wordt gehaald, komen de kosten en het noodzakelijke vervoer onder druk te staan.

Wat zijn de klimaateffecten?

Er zal vanwege de beperking in het aantal voertuigbewegingen een korte periode van verminderde uitstoot zijn, die naar verwachting na deze periode weer op het oude niveau zal herstellen.

Wat mag het kosten?

Het voorgestelde niveau van bereikbaarheidsmaatregelen leidt tot een bijgestelde raming van € 18,4 miljoen met een risicoreserve van € 3,7 miljoen daar bovenop als gevolg van de onzekerheid met name met betrekking tot keuzes van inwoners, organisaties en instellingen die ten tijde van de sluiting pas gemaakt worden. Binnen onze Grote Projecten is het gebruikelijk in de ramingen te werken met een post onvoorzien van 15%. Gezien het unieke karakter waar we in dit geval aan werken hebben wij dit opgehoogd naar 20%. Dit betekent dat we een bedrag ter hoogte van € 18,4 miljoen hanteren als financieel uitgangspunt voor het pakket van bereikbaarheidsmaatregelen en 3,7 miljoen opnemen als risicoreserve. In totaal betekent dit een bedrag van € 22,1 miljoen.

Dekking

Met de besluitvorming van de voorjaarsnota 2026 is in totaal € 11,0 miljoen beschikbaar gekomen voor de bereikbaarheidsmaatregelen. De beschikbaarheid van deze middelen is opgebouwd door:

- € 6,0 miljoen ten laste van de budgettaire ruimte vanuit voorjaarsnota 2026;
- € 3,0 miljoen kosten die de WST NV draagt voor het reserveringssysteem;
- € 2,0 miljoen ten laste van de verwachte rijkscompensatie voor korting OV-studentenkaart uit amendement Grinwis

In de tussentijd zijn de volgende middelen daarbij betrokken:

- € 1,4 miljoen uit de regiodeal North Sea Port District voor hubs en openbaar vervoer
- € 0,6 miljoen van de Westerscheldetunnel NV voor verkeersmaatregelen tijdens de reparatie
- € 0,1 miljoen vanuit overboeken overgebleven budget 2025 met de jaarrekening.

Samenvattend ziet dit er als volgt uit:

	Bedrag
Reeds beschikbaar	€ 13,1 miljoen
Aanvullend benodigd	€ 9 miljoen
Totaal	€ 22,1 miljoen

Voor de dekking € 22,1 miljoen betekent dit een extra kostenpost van € 9 miljoen voor de Provincie Zeeland. Het voorstel is deze € 9 miljoen te dekken uit de algemene reserve voor een bedrag van € 1.750.000. Daarnaast het resterende deel ter hoogte van € 7.250.000 te dekken uit het 20%-deel van het ZEH dividend over boekjaar 2025.

Technisch loopt dit via de Bestemmingsreserve ZEH, deze zal aangevuld worden bij de raming van de dividendopbrengsten over boekjaar 2025 in de Najaarsnota. Dit dividend zou een voorstel krijgen in de Najaarsnota 2026, echter gezien de urgentie van dit vraagstuk en onze beperkte financiële ruimte in de reguliere middelen zien wij geen andere mogelijkheden. Met dit voorstel komt het niveau van de algemene reserve op het, in het coalitieakkoord genoemde, minimum van € 20 miljoen en blijven we binnen de bandbreedte van 20% in relatie tot het ZEH-dividend. Dit heeft echter wel consequenties voor de nadere besluitvorming over de inzet van het ZEH-dividend in de Najaarsnota 2026 op andere thema's.

Financiële consequenties externe inhuur: geraamd op Externe inhuur (kostensoort)

Voor de voorbereidingen en uitvoeringsorganisatie is binnen genoemde ramingen in € 3,5 miljoen geraamd. Deels betreft dit opdrachtverlening en deels externe inhuur.

Communicatieparagraaf

Inwoners, bedrijven, instellingen en reizigers gaan tijdens de herstelperiode merken dat reizen via de WST niet vanzelfsprekend is. De Oostbuis is tijdelijk buiten gebruik en de beschikbare capaciteit in de Westbuis is beperkt. De centrale boodschap is: 'het moet even anders'.

De communicatie richt zich op drie doelen:

- inwoners, bedrijven en instellingen tijdig duidelijkheid geven over de maatregelen, reserveringen en alternatieven;
- reizigers helpen om andere keuzes te maken, zoals niet reizen, anders reizen, reizen op een ander moment of gebruikmaken van bus, ferry en P+R;
- uitleggen dat de Provincie, samen met partners, veel doet om Zeeland bereikbaar te houden, met oog voor mensen die afhankelijk zijn van noodzakelijke reizen, maar dat niet alle hinder kan worden voorkomen.

De communicatie verloopt via onder meer werkaandetunnel.nl, zeeland.nl, nieuwsbrieven, sociale media, perscommunicatie en gerichte informatie voor doelgroepen zoals werkgevers, onderwijs, zorg, toerisme en logistiek. Ook wordt samengewerkt met gemeenten, vervoerders, de NV WST en maatschappelijke partners, zodat de boodschap eenduidig en breed wordt verspreid.

Participatie

Bij de voorbereiding van het verkeersbesluit, het afwegingskader en het bereikbaarheidsplan is overleg gevoerd met (logistieke) bedrijven, betrokken overheden, zorg en maatschappelijke partners. Daarnaast heeft het ontwerp-verkeersbesluit ter inzage gelegen en konden zienswijzen worden ingediend. De ontvangen zienswijzen worden betrokken bij de definitieve besluitvorming over het verkeersbesluit en bij de verdere uitwerking van het afwegingskader en het bereikbaarheidsplan. Ook in de verdere voorbereiding blijft de Provincie in gesprek met betrokken partijen. Dat is nodig om maatregelen uitvoerbaar te maken, om doelgroepen goed te informeren en om te stimuleren dat bedrijven, instellingen en inwoners zelf bijdragen aan minder reizen, anders reizen en spreiding van verkeer.

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig bijgevoegd ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten,

A.J. van der Maas, waarnemend voorzitter

Drs. M.C.J. Franken, secretaris-algemeen directeur

Onderwerp:

GS Betonschade Westerscheldetunnel: bereikbaarheid

Ontwerpbesluit

De staten der provincie Zeeland,
gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten van 14 juli 2026, nr. 832680;

besluiten:

- Het pakket bereikbaarheidsmaatregelen tijdens de herstelperiode van de Westerscheldetunnel, zoals opgenomen in dit Statenvoorstel, vast te stellen.
- Hiervoor aanvullend op eerdere besluitvorming € 9 miljoen beschikbaar te stellen ten laste van de algemene reserve (€ 1,75 miljoen) en de Bestemmingsreserve ZEH dividend (€ 7,25 miljoen).
 - De begroting 2026 (en meerjarenbegroting) als volgt te wijzigen via de 10^e Begrotingswijziging 2026:

doelstelling	omschrijving doelstelling	Totaal in €	2026 in €	2027 in €
Balans	Algemene reserve	1.750.000	1.750.000	
Balans	Bestemmingsreserve ZEH	7.250.000	6.250.000	1.000.000
Balans	Sluitrekening balans	-9.000.000	- 8.000.0000	- 1.000.000
989098	Onttrekking Algemene reserve	-1.750.000	- 1.750.000	
989099	Onttrekking BR ZEH	-7.250.000	-6.250.000	- 1.000.000
050112	Investeren in bereikbaarheid voor personen en goederen	9.000.000	8.000.000	1.000.000