

Provinciale Staten van Zeeland
t.a.v. de voorzitter
Postbus 6001
4330 LA Middelburg

Onderwerp
Betonschade Westerscheldetunnel:
bereikbaarheid

Zaaknummer
703663

Behandeld door

Verzonden

Middelburg, 5 februari 2026

Geachte voorzitter,

Samen met de NV Westerscheldetunnel, gemeente Borsele, gemeente Terneuzen en de Veiligheidsregio Zeeland staan wij voor een groot en urgent vraagstuk rond de Westerscheldetunnel. Het herstel van de scheur vraagt om ingrijpende maatregelen voor de bereikbaarheid van Zeeland en Zeeuws-Vlaanderen in het bijzonder. Middels deze brief informeren wij u over de stand van zaken, de verwachte kosten van de bereikbaarheidsmaatregelen en het vervolgproces. De keuze voor de meest verantwoorde verkeersvariant is niet vanzelfsprekend. Tijdens het webinar van 21 januari j.l. bent u, samen met betrokken gemeenten en pers, in een technische briefing meegenomen in de stand van zaken rond de betonschade, de twee overgebleven verkeersvarianten en het proces om tot een afgewogen besluit te komen. In de komende weken zetten wij de besluitvorming in gang, waarna wij u uiterlijk begin maart nader kunnen informeren, en ook verdere communicatie zal plaatsvinden.

In de afgelopen periode is veel uitgewerkt en gedaan. Zo zijn er onder andere bestuurlijke gesprekken gevoerd met vertegenwoordigers uit de zorg, het onderwijs en de logistieke sector. In deze gesprekken is begrip uitgesproken voor de opgave waar wij voor staan. Tegelijkertijd is nadrukkelijk aandacht gevraagd om het verkeer, indien mogelijk, in twee richtingen kunnen blijven afwikkelen, juist vanwege de continuïteit van cruciale processen (bereikbaarheid van zorg, woon-werk, onderwijs en betrouwbare logistieke ketens) en de beperkingen die omrijden via Antwerpen met zich meebrengt. We herkennen dit signaal en nemen het mee in de afweging. Ons uitgangspunt is om, binnen de randvoorwaarden van veiligheid en uitvoerbaarheid, tot een oplossing te komen die de bereikbaarheid zo goed mogelijk borgt en de nadelige effecten voor inwoners en sectoren zoveel mogelijk beperkt.

Zoals u weet liggen er twee varianten op tafel. Beide varianten zijn, vanuit veiligheid bezien, toelaatbaar binnen de geldende voorschriften. Blokrijden (afwisselend verkeer in tijdsblokken) kan de bereikbaarheid in beide richtingen behouden, maar vraagt om een sterkere verkeersregie (verminderen van aanbod, voorkomen van lege of overvolle blokken, omrijden overige verkeer, files). Verstoringen hebben in deze variant een aanzienlijk effect op de bereikbaarheid. Bij incidenten of hogere verkeersdruk kan de betrouwbaarheid van reistijden onder druk komen te staan. De afweging draait daarbij om de vraag welk risico op hinder en onvoorspelbaarheid acceptabel is, en welke beheersmaatregelen we daar tegenover kunnen zetten.

De éénrichtingsvariant biedt in potentie meer voorspelbaarheid binnen de beschikbare tunnelcapaciteit van noord naar zuid, maar betekent dat nauwelijks verkeer in de andere richting mogelijk is (consequenties omrijden, druk op omleidingsroutes, impact op kernen). De afweging hierbij draait om de vraag welke consequenties eenrichtingsverkeer heeft voor de bereikbaarheid van de vitale functies van voorzieningen, logistiek en transport en werkgelegenheid in de regio.

Beide varianten vragen om een zorgvuldig verhaal richting omgeving. Waarom is deze keuze noodzakelijk, welke doelen daarmee worden bereikt (veiligheid, robuustheid, doorstroming, draagvlak) en welke mitigerende maatregelen we treffen om de effecten te beperken.

Om de nadelige effecten van de tunnelreparatie te beperken en de bereikbaarheid voor Zeeuwen beter op peil te houden zijn aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen nodig. Deze maatregelen zijn er in eerste instantie op gericht om zoveel mogelijk verkeer weg te houden bij de tunnel. Ook in de omgeving wordt gevraagd om aanvullende maatregelen, die de zorgen over de bereikbaarheid van werk, zorg, voorzieningen, etc. deels wegnemen. Daarom moeten wij rekening houden met substantiële aanvullende kosten voor tijdelijke bereikbaarheids- en verkeersmaatregelen. Op basis van een grove eerste calculatie houden wij nu rekening met een orde van grootte van boven de € 10 miljoen aan extra kosten. Bij deze kosten kan worden gedacht aan kosten voor:

- aanvullende inzet van alternatieve vervoersopties, zowel extra bussen door de tunnel en op andere trajecten als aanzienlijke extra inzet van de veerdienst Vlissingen-Breskens;
- verkeersmanagement en -regie, inclusief inzet en systemen, inrichten parkeerhubs aan beide zijden;
- communicatie richting weggebruikers en omgeving en
- de inrichting en uitvoering van blokrijden (indien gekozen).

Het betreft een substantieel bedrag, waarbij wij bij de voorjaarsnota, op basis van verdere uitwerking van de maatregelen en kosten, u een voorstel willen doen over dekking en invulling van deze kosten. Met de te nemen maatregelen zullen wij binnen de provinciale mogelijkheden het maximale doen om bereikbaarheidsmogelijkheden aan te bieden en te zorgen dat de nadelige gevolgen beperkt worden. Tegelijkertijd beseffen wij ons dat er vele wensen zijn die nog veel verder gaande inspanningen vragen dan wij als Provincie waar kunnen maken. Gezien de financiële omvang van de maatregelen die wij momenteel uitwerken en de financiële impact die dit op de Provinciale begroting kan hebben, achten wij het belangrijk u als Provinciale Staten al vroegtijdig te informeren, voordat wij het voorstel hiervoor volledig en concreet bij u kunnen neerleggen. Gezien de impact en kosten zullen wij tevens het gesprek met het Rijk hierover voeren.

Wij streven ernaar u in maart op de hoogte te stellen van de keuze voor de verkeersvariant. Kort daarop organiseren wij opnieuw een webinar voor Statenleden, gemeenteraadsleden van alle Zeeuwse gemeenten en pers.

Met vriendelijke groet,

Gedeputeerde Staten van Zeeland,

H.M. de Jonge
Voorzitter

drs. M.C.J. Franken
Secretaris-algemeen directeur

Noem in uw contact met ons steeds het zaaknummer. Dit staat bovenaan deze brief.