

# Openbaar

Zaaknummer hoofdzaak  
14293

Zaaknummer deelzaak  
826118

|                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Onderwerp</b>                         | Voortgangsrapportage grote projecten over mei, juni en juli 2026 en de risicoparagraaf.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>omschrijving onderwerp</b>            | Voortgangsrapportage grote projecten over de maanden mei, juni en juli 2026 en risicoparagraaf met provinciaal risicoprofiel.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <b>voorgesteld besluit</b>               | <ul style="list-style-type: none"><li>• Kennis nemen van de Voortgangsrapportage grote projecten over mei, juni en juli 2026 en de risicoparagraaf.</li><li>• Vaststellen van de GS brief “Voortgangsrapportage grote projecten over mei, juni en juli 2026 en de risicoparagraaf.” en verzenden naar Provinciale Staten met als bijlagen de voortgangsrapportages grote projecten en de bijbehorende risicoparagraaf.</li></ul>                   |
| <b>begrotingswijziging vervaardigen?</b> | Nee                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>aanleiding</b>                        | <p>In lijn met het door Provinciale Staten (PS) vastgestelde “Kader grote projecten” informeert uw college vier keer per jaar PS over de voortgang van de grote projecten middels voortgangsrapportages en over het provinciale risicoprofiel via de risicoparagraaf.</p> <p>In de voorliggende nota wordt uw college geïnformeerd over de voortgangsrapportages grote projecten over de periode mei, juni en juli 2026 en de risicoparagraaf.</p> |
| <b>portefeuillehouder - portefeuille</b> | dhr. ir. J.J. Aalberts – Grote projecten                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |

**behandeld door:**

**afdeling/programma/project:** afdeling infrastructuur

**manager:**

**telefoonnummer:**

**afgestemd met:**

Voortgangsrapportages zijn afgestemd met:  
projectleiders grote projecten, manager  
afdeling Infrastructuur, Directeur Infrastructuur  
& Mobiliteit, Directeur Landelijk gebied &  
Gebiedenaanpak en Concerncontrol

## Overwegingen en advies

### Voortgangsrapportages

Op grond van het Kader Grote Projecten zijn voor de periode mei, juni en juli de volgende projecten als 'groot' aangemerkt en is voor deze projecten een voortgangsrapportage opgesteld:

1. Natuurpakket Westerschelde
2. N673 Zanddijk-Molendijk
3. N290 Traverse Kapellebrug
4. Deltaweg
5. Vervanging schepen Westerschelde Ferry

De informatie voor de voortgangsrapportage van het project Zanddijk is aangeleverd door Zanddijk B.V. De Zanddijk B.V. rapporteert aan de Provincie over de reguliere kwartalen, zodat we deze informatie als uitgangspunt kunnen opnemen in de voortgangsrapportage aan Provinciale Staten.

Provinciale Staten ontvangen naast de voortgangsrapportages ook de risicoparagraaf met het actuele provinciale risicoprofiel en een toelichting op de grootste risico's. De benoemde risico's in de risicoparagraaf worden gedekt uit de algemene risicobuffer en niet vanuit de projectbudgetten.

Op het moment dat er in de periode tussen het opstellen en verzending van de voortgangsrapportage en de behandeling daarvan in de commissies, majeure wijzingen plaatsvinden, worden Provinciale Staten aanvullend schriftelijk of mondeling over deze actuele ontwikkelingen geïnformeerd.

De voortgangsrapportages zijn ambtelijk en met portefeuillehouders afgestemd. Geadviseerd wordt de voortgangsrapportages grote projecten en risicoparagraaf mei, juni en juli ter informatie te zenden naar PS. De voortgangsrapportages worden aan PS aangeboden als pdf en digitaal via: <https://pcportal.zeeland.nl>.

## Afwijking t.o.v. provinciale doelstellingen en/of beleid

N.v.t.

## Bestuurlijke planning en doorlooptijd

De behandeling van de voortgangsrapportages in de commissies Ruimte vindt plaats op 9 oktober 2026. De behandeling in de commissies Bestuur en Economie vinden plaats op 16 oktober 2026.

## Consequenties besluit

### Financiële consequenties

N.v.t.

### Juridische consequenties

N.v.t.

## **Personele consequenties en inhuur**

Er is geen externe inhuur nodig

## **Inkoop & aanbesteding**

Inkoop is niet van toepassing

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

| Onderwerp                                                                             | Zaaknummer | Behandeld door | Verzonden |
|---------------------------------------------------------------------------------------|------------|----------------|-----------|
| Voortgangsrapportages grote projecten en risicoparagraaf over mei, juni en juli 2026. | 14293      |                |           |

Middelburg, 22 september 2026

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt u de voortgangsrapportages van de grote projecten Natuurpakket Westerschelde, N673 Zanddijk-Molendijk, N290 Traverse Kapellebrug, Deltaweg en Vervanging schepen Westerschelde Ferry. In deze rapportages informeren we u over de voortgang van de grote projecten in de maanden mei, juni en juli 2026. De rapportages worden als pdf via iBabs verstrekt en zijn digitaal beschikbaar via <https://pcportal.zeeland.nl>.

#### *N673 Zanddijk-Molendijk*

Specifiek voor het project N673 Zanddijk-Molendijk is onzekerheid ontstaan over de planning. ProRail heeft onverwacht richting Zanddijk BV aanvullende eisen gesteld aan het ontwerp van de ongelijkvloerse kruising en aangegeven dat realisatie daarvan niet voor 2029 mogelijk is. Dit kan aanzienlijke gevolgen hebben voor de planning en mogelijk ook voor de scope van het project. Zanddijk BV en de Provincie zijn hierover in gesprek met ProRail. Onze inzet is erop gericht de spoorkruising binnen de projectperiode te kunnen realiseren. Tegelijkertijd werken Zanddijk BV en de Provincie alternatieve scenario's uit voor het geval realisatie binnen deze periode niet mogelijk blijkt. Wij informeren uw Staten op korte termijn over de uitkomsten van de gesprekken met ProRail en zullen, indien nodig, de mogelijke scenario's voorleggen.

#### *Vervanging schepen Westerschelde Ferry*

Voor het project Vervanging schepen Westerschelde Ferry is de aanbesteding gestart met de selectiefase. Noodzakelijke aanvullende verduidelijkingsvragen en de juridische toetsing daarvan hebben tot vertraging geleid. Hierdoor is de faseovergang verschoven naar februari 2027. Vanuit de eerste dialooggesprekken met de drie werven is gebleken dat de planning als krap wordt ervaren. In volgende dialooggesprekken wordt de haalbaarheid opnieuw getoetst en zo nodig bijgesteld om de kans op kwalitatief goede en financieel passende inschrijvingen te vergroten. Na afronding van de dialoogfase volgt de inschrijvings- en gunningsfase. Het resultaat hiervan wordt in de faseovergang van Ontwerpfase naar Voorbereidingsfase aan uw Staten voorgelegd. Omdat deze faseovergang rond de Statenverkiezingen valt, vinden wij het van belang om uw Staten regelmatig te informeren over de voortgang en de actuele planning.

Op basis van de huidige inzichten streven we naar een scenario waarin het eerste schip in januari 2029 wordt opgeleverd. Aansluitend is de verwachting dat het mogelijk moet zijn dat de overige schepen in de daaropvolgende maanden gefaseerd kunnen worden opgeleverd. In dat geval kan de volledige vloot voor de zomer van 2029 operationeel zijn. Op voorwaarde dat zich geen onvoorziene omstandigheden voordoen.

#### *Voortgangsrapportage*

De voortgangsrapportage is een rapportage achteraf. De grote projecten zijn dynamisch. Het kan daarom voorkomen dat in de periode tussen het verzenden van de voortgangsrapportage en de

behandeling ervan in de commissie, er relevante ontwikkelingen zijn die niet worden benoemd in de rapportage. In dergelijke gevallen worden de actuele ontwikkelingen in aanvulling op de rapportage mondeling toegelicht in de commissie.

#### *Risicoparagraaf*

In de voortgangsrapportages wordt nader ingegaan op de risico's per project. Daarnaast wordt via de bijgevoegde risicoparagraaf gerapporteerd over de ontwikkeling van het provinciaal risicoprofiel en het weerstandsvermogen. In de risicoparagraaf worden risico's gemeld en toegelicht conform het provinciaal risicomanagementbeleid. Het betreffen risico's die opgevangen moeten worden vanuit de algemene risicobuffer en niet vanuit de projectbudgetten. Uit de bijgevoegde risicoparagraaf blijkt dat de ratio weerstandsvermogen en de ratio algemene reserve voldoen aan de door uw Staten vastgestelde norm.

#### *Planning komende voortgangsrapportages*

De planning van de voortgangsrapportages grote projecten koppelen we zo goed als mogelijk aan het vergaderschema van Provinciale Staten en de reguliere P&C cyclus. Voor het jaar 2027 is de planning nog niet vastgesteld, de planning voor de komende voortgangsrapportage in 2026 luidt als volgt:

| Voortgangsrapportage over | Commissie Ruimte | Commissie Bestuur | Commissie Economie |
|---------------------------|------------------|-------------------|--------------------|
| aug-sep-okt 2026          | 20 november 2026 | 27 november 2026  | 27 november 2026   |

Met vriendelijke groet,

Gedeputeerde Staten van Zeeland,

H.M. de Jonge  
Voorzitter

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

#### **Bijlagen:**

1. Voortgangsrapportage grote projecten over mei-jul 2026 - NPW
2. Voortgangsrapportage grote projecten over mei-jul 2026 - Zanddijk-Molendijk
3. Voortgangsrapportage grote projecten over mei-jul 2026 - Traverse Kapellebrug
4. Voortgangsrapportage grote projecten over mei-jul 2026 - Deltaweg
5. Voortgangsrapportage grote projecten over mei-jul 2026 - Vervanging schepen WSF
6. Risicoparagraaf met de stand van zaken van het provinciale risicoprofiel over mei-jul 2026

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



# Natuurpakket Westerschelde (NPW)

## Natuurpakket Westerschelde (NPW)

### Algemeen

|                                                    |                                      |
|----------------------------------------------------|--------------------------------------|
| <b>Project:</b>                                    | Programma Natuurpakket Westerschelde |
| <b>Document:</b>                                   | Voortgangsrapportage                 |
| <b>Periode:</b>                                    | Mei, juni, juli 2026                 |
| <b>Status:</b>                                     | Definitief                           |
| <b>Datum:</b>                                      | 1-8-2026                             |
| <b>Bestuurlijk opdrachtgever:</b> dhr. A.R.M. Vael |                                      |

### Projectomschrijving

Het programma tot het realiseren van minimaal 600 ha estuariene natuur volgens het Convenant Rijk-Provincie (2005) over de uitvoering van de ontwikkelingsschets 2010.

Het Programma Natuurpakket Westerschelde omvat de volgende projecten:

- a) Hertogin Hedwigepolder (350 ha, gereed)
- b) Uitbreiding Zwin (22 ha, gereed)
- c) Middengebied Waterdunen (121 ha, gereed) en Perkpolder (35 ha, gereed)
- d) Buitendijks (5 deelprojecten 123 ha, gereed)
- e) Landbouw-flankerend beleid (subsidie € 8,4 miljoen en grondruilbank € 4,6 miljoen)
- f) Overige afspraken (Grenspark Groot Saeftinghe, impuls Hulst (afgerond), Landschapspark Zwinstreek, impuls Sluis (afgerond), bijdrage Sloe-/Tractaatweg (afgerond), monitoring).

Met het ministerie van LNV is inmiddels vastgesteld dat het hoofddoel van het programma, het realiseren van minimaal 600 ha estuariene natuur, is gehaald.

### Belangrijkste ontwikkelingen

- Na realisatie van ruim 600 ha estuariene natuur heeft het Ministerie op 2 juni 2025, onder voorwaarden, decharge gegeven aan het NPW-programma per 1 januari 2026.
- De bouw van de geïntegreerde radar- en uitkijktoren is in volle gang. Het hoogste punt, van de betonnen radartoren, is op 7 mei jl. bereikt. De radarinstallatie is inmiddels geïnstalleerd en de houten uitkijktoren wordt gebouwd.
- Nu de bouw van de toren vordert, is het van groot belang om een exploitant voor de toren te vinden om zo het project straks succesvol af te kunnen ronden. De eerste fase van de belangstellingsregistratie is afgerond. De aanbestedingsprocedure voor de exploitatie en het eigendom van de uitkijktoren is nog steeds lopende.

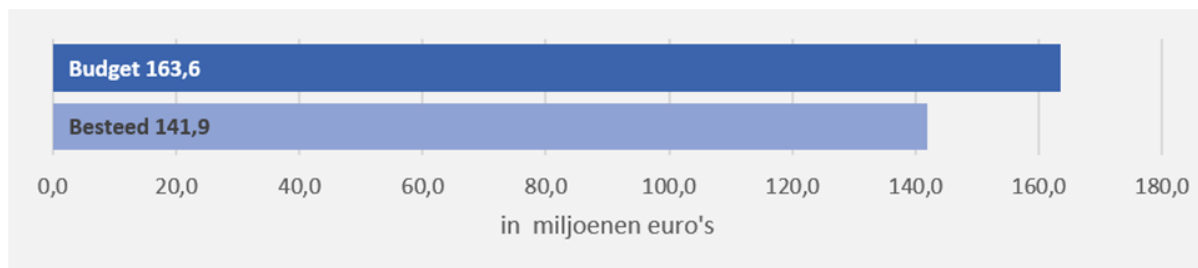
## Status en voortgang

Beheersaspect: *Kwaliteit* *Geld* *Tijd* *Risico* *Omgeving*

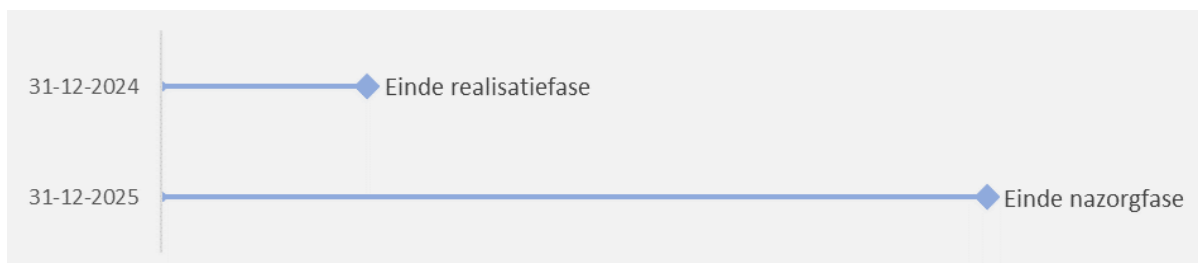
Status:     

Voortgang:     

## Budget



## Planning (natuurherstel)



**Huidige projectfase:**

Nazorgfase

**Percentage gereed:**

100% (651 van de 651 hectare, zie voor nadere toelichting blokje 'projectomschrijving' hierboven).

## Voortgang algemeen

De verschillende onderdelen van NPW bevinden zich in de volgende fasen:

- De realisatie van de natuurprojecten (realiseren minimaal 600 hectare estuariene natuur) is afgerond. De projecten zitten nu in de nazorgfase, waarbij het met name gaat om de in de natuurvergunningen opgenomen monitoring.

- De looptijd van het convenant is beëindigd per 31 december 2025 en het Rijk heeft decharge verleend. Er wordt toegewerkt naar de afronding van NPW als 'groot project' in 2026. De evaluatie van het NPW, die zal worden aangeboden aan uw Staten ter afronding van het NPW als groot project, wordt voorbereid.
- Panoramaheuveld: De Provincie Zeeland heeft recht van opstal ten behoeve van de uitkijktoren met het oog op exploitatie behouden. De eerste fase van de belangstellingsregistratie is afgerond. De procedure van selectie van een exploitant voor de uitkijktoren is lopende. Dit heeft onze volle belangstelling.
- In de Hedwigepolder is de bouw van de geïntegreerde radar- en uitkijktoren volop gaande. Op 7 mei jl. is het hoogste punt bereikt.
- Het beheer en onderhoud van de vijf buitendijkse projecten ligt sinds 1 januari 2026 definitief bij Rijkswaterstaat. Hedwigepolder, Waterdunen en het Zwin zijn eerder al overgedragen aan Stichting Het Zeeuwse Landschap.
- Binnen de gebiedsaanpak van het Grenspark Groot Saeftinghe wordt er doorgewerkt aan de diverse initiatieven uit het ontwikkelingsprogramma van het samenwerkingsverband zoals: volhoudbare landbouw, recreatieve routes en mobiliteit, zoetwatervoorziening, participatie etc. De initiatieven worden waar mogelijk verbonden met provinciale, landelijke en lokale publieke opgaven. Het openlucht labo draait op volle toeren. Met de huidige partners is een verdere samenwerking verkend, het huidige samenwerkingsverband is in juni 2026 afgelopen. Alle partners hebben al aangegeven nog een periode te willen samenwerken aan de verdere ontwikkelingen in het grenspark. Een volgende periode voor het samenwerkingsverband dient ter besluitvorming aan GS te worden voorgelegd.
- In het Landschapspark Zwinstreek is op 15 juli jl. de pop-up Voedselhub, één van de ZwinQuestprojecten, feestelijk geopend. Voor een ander project vanuit ZwinQuest, de herinrichting Veerplein, is door Provincie Zeeland, in samenwerking met de andere partners, een aanbestedingstraject gestart voor de ontwerpfase.
- Het landbouwflankerend beleid is op 31 december 2025 formeel afgerond. Een aantal projecten, gelegen in het Grenspark, wordt in overleg met ZLTO in 2026 afgerond. Het gaat hierbij om Bodemverbetering (lokale compostering), Optimalisatie logistiek korte keten, Carbon Farming en Biodivers Zeeuws Bouwplan.

Bij Extra Toelichting wordt op hoofdlijnen ingegaan op de afzonderlijke projecten.

## Kwaliteit

Status:



Voortgang:



Het beoogde effect van het programma NPW is het realiseren van minimaal 600 hectare estuariene natuur. Met het Ministerie zijn afspraken gemaakt over de behaalde resultaten. Met de realisatie 651 hectare estuariene natuur is de kern van deze afspraken behaald.

Zoals eerder aangegeven zal in de NPW-projecten de natuur zich gedurende een langere periode verder ontwikkelen. Deze ontwikkeling wordt gevolgd/vastgelegd via diverse monitoringsprogramma's. Ook de streekprojecten en initiatieven die gelegen zijn in de nabijheid van NPW-projecten worden vervolgd. Voorbeelden hiervan zijn de gebiedsaanpak Grenspark Groot Saeftinghe en Landschapspark Zwinstreek. Met de grensregio's en partners wordt met een geïntegreerde aanpak grensoverschrijdend gewerkt aan onder andere maatschappelijke, economische, recreatieve, agrarische en ecologische opgaven.

Daarnaast is in de vorm van landbouwflankerend beleid samen met de ZLTO een bijdrage geleverd aan brede ontwikkeling van landbouw in Zeeland. Eind 2025 is het landbouwflankerend beleid formeel afgerond.

## Geld

Van het totale beschikbare NPW-budget van € 163,6 mln. was op 31 december 2025 nog € 23,7 mln. beschikbaar voor de uitvoering

Per 9 juli jl. was van het hiervoor genoemde budget nog € 21,7 mln. beschikbaar.

## Tijd

Status:



Voortgang:



De Provincie Zeeland heeft in 2006 de uitvoeringstaak voor het Natuurpakket Westerschelde (NPW) in opdracht van het ministerie van LNV op zich genomen. De looptijd van het programma is vastgesteld tot en met 2022 met een afspraak over de resterende programmaperiode (2023-2025). Binnen die periode zijn de projecten uitgevoerd.

Het Rijk heeft op basis van deze realisatie ingestemd met decharge per 31 december 2025 (conform einde looptijd convenant met het Rijk), onder de voorwaarden zoals gerapporteerd in de voortgangsrapportage van augustus-september-oktober 2025. De Staten blijven via deze rapportage voor grote projecten geïnformeerd over de voortgang.

Medio 2026 zal, op basis van voortgang op openstaande zaken, toegewerkt worden naar afronding van het NPW als groot project. *In de navolgende jaren zijn er nog wel kosten aan de orde voor bijv. de verplichte monitoring en reeds gestarte projecten in het Grenspark Groot Saeftinghe die vanuit NPW budget gefinancierd worden. Gelet hierop, is in de begroting van 2027 dan ook nog budget voorzien.*

## Risico

Status:



---

Voortgang: 

---

Overeenkomstig de afspraken rond grote projecten worden ieder kwartaal de risicodossiers geactualiseerd op project- en programmaniveau. Binnen de MJKR is voldoende financiële ruimte gereserveerd voor het opvangen van de in de risicodossiers genoemde risico's.

## Omgeving

---

Status: 

---

Voortgang: 

---

Met de omgeving van de verschillende deelprojecten wordt regelmatig overlegd. Periodiek worden er met de streekhouders binnen het Grenspark Groot Saeftinghe bijeenkomsten georganiseerd waarbij de voortgang van de diverse projecten wordt gepresenteerd en ideeën en initiatieven worden uitgewisseld. Er is een klankbordgroep die de geluiden en wensen uit de streek een plek geven aan de ronde tafel met de partners. Binnen het landschapspark wordt samengewerkt met een adviesraad met daarin ook vertegenwoordiging vanuit de drie belangrijkste belangengroepen (landbouw, natuur en cultuur).

## Legenda status en voortgang

---



Op orde



Positieve ontwikkeling

---



Er dreigen afwijkingen



Gemiddelde ontwikkeling

---



Bijstelling is noodzakelijk



Negatieve ontwikkeling

---

## Scopebeschrijving

De getijdennatuur en de vele geulen die de Westerschelde uniek maken, dreigen te verdwijnen. Als gevolg van natuurlijke processen, inpolderingen en verdiepingen ontstaat er één geul. De schorren en slikken worden kleiner met als gevolg het verdwijnen van unieke vogels en planten.

Bedoeling is om met de maatregelen in het programma bij te dragen aan herstel van de natuurwaarden van de Westerschelde. Op deze manier wordt getracht de bijzondere getijdennatuur te behouden voor de toekomst. Tevens vormt dit een bescherming tegen overstromingen.

Daarnaast wordt gezorgd voor meerwaarde voor de regio door de natuur toegankelijk te maken en door het uitvoeren van een aantal aanvullende opgaves te investeren in de regio:

- Landbouwflankerend beleid (subsidie en grondruilbank)

Overige afspraken:

- Grenspark Groot Saeftinghe,
- Regionale impuls Hulst,
- Landschapspark Zwinstreek,
- Regionale impuls Sluis,
- Sloe-/Tractaatweg,
- Monitoring en Beheer & onderhoud.

## Relevante besluiten

|    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| GS | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 7 oktober 2005 Voorstel GS invulling Schelde Estuarium.</li> <li>• Ingekomen brieven van ministerie EZ/LNV van 26 januari 2013 en 14 november 2016 inzake wijziging convenant.</li> <li>• Ingekomen brief van ministerie LNV van 11 januari 2018 inzake goedkeuring van het voorstel tot herijking.</li> <li>• Ingekomen brief van het ministerie LNV van 2 juni 2025 inzake decharge verklaring van het NPW-programma.</li> </ul> |
|    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Besluit 7 oktober 2005 Voorstel PS invulling Schelde Estuarium</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Besluit 30 januari 2006 Convenant Rijk en Provincie Natuurpakket Westerschelde</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |

## Extra toelichting

Momenteel is 651 hectare nieuwe estuariene natuur opgeleverd..

Hieronder wordt op hoofdlijnen ingegaan op de afzonderlijke projecten.

### *1. Hedwigeproject*

De realisatie van de Hedwigepolder is afgerond. Het project zit nu in de nazorgfase en de monitoring zal worden opgevolgd. Met het waterschap zijn gesprekken gaande over de overdracht van de dijk rond de Hedwigepolder. Belangrijk hierbij is dat voldaan wordt aan de voorwaarden gesteld in de natuurtoets.

### *2. Uitbreiding Zwin*

De realisatie van het Zwin is afgerond. Het project zit nu in de nazorgfase en de monitoring wordt opgevolgd. Met het Waterschap zijn afspraken over het beheer van de dijk vastgelegd.

### *3. Middengebied*

De realisatie van de natuurprojecten (realiseren minimaal 600 hectare estuariene natuur) is afgerond. De projecten zitten nu in de nazorgfase waar in de komende jaren gemonitord gaat worden.

### *4. Nevenopgaven*

Het NPW heeft enkele belangrijke maatschappelijke effecten in de vorm van regionale impuls voor de gemeenten Hulst en Sluis, de ontwikkeling van het Grenspark Groot Saeftinghe, het grensoverschrijdende Landschapspark Zwinstek en de inzet van Landbouw Flankerend Beleid waarbij de inzet gericht is op volhoudbare landbouw.

#### *4.1 Grenspark Groot Saeftinghe*

In de afgelopen jaren is er vanuit het Samenwerkingsverband Grenspark Groot Saeftinghe gewerkt aan de hand van de ontwikkelingen uit het ontwikkelingsprogramma. Naast concrete projecten en initiatieven die bijdragen aan natuurherstel, vernieuwing en volhoudbare landbouw, zoetwaterbeschikbaarheid, circulaire landschap, korte ketens (verdienmodellen), klimaat en stikstof zijn er ook enorme stappen gezet in het welzijn van de streekhouders (brede welvaart) en grensoverschrijdende samenwerkingen.

Vanwege het feit dat het huidige samenwerkingsverband geëindigd is in juni 2026 heeft er de laatste maanden een evaluatie plaatsgevonden met de partners en streekhouders. Hieruit komt naar voren dat de werkwijze van het Grenspark wordt gewaardeerd door zowel de partners, bewoners als ondernemers. Genoemd wordt dat het samenwerkingsverband nog niet klaar is. De partners zien nog heel wat opgaven die gezamenlijk de komende jaren kunnen worden uitgevoerd. Daarom wordt er momenteel, nu NPW feitelijk is afgerond, gewerkt aan een vervolg van het samenwerkingsverband om zo te komen tot een nieuwe samenwerkingsovereenkomst en ontwikkelprogramma. In het ontwikkelprogramma worden opgaven opgenomen waarvoor de Provincie Zeeland aan de lat staan, zoals; Zoetwater voor de landbouw en natuur, volhoudbare landbouw, natuurherstel en brede welvaart.

#### *Innovatiefonds*

Het budget voor het grensoverschrijdende innovatiefonds, gericht op zoetwaterbeheersing en klimaat in het Grenspark, is volledig benut. Er zijn voor het Nederlandse deel van het Grenspark negen initiatieven ondersteund en voor het Vlaamse deel vier. Een aantal projecten is reeds afgerond of in uitvoering en een aantal projecten moeten nog worden opgestart. Dit levert mooie innovatieve voorbeelden op voor de streek. Momenteel wordt een bijeenkomst voorbereid om de opgedane kennis en ervaringen te delen.

#### *Zoete stuwen*

De pilot Zoete stuwen in Grenspark Groot Saeftinghe is een gebiedsgericht initiatief opgepakt door Provincie Zeeland en Waterschap Scheldestromen binnen de gebiedssamenwerking van het Grenspark, gericht op het verkennen van technische maatregelen die de zoetwaterbeschikbaarheid voor landbouwpercelen in droge perioden kunnen verbeteren.

Binnen de pilot worden zoetwaterstuwen geplaatst in sloten binnen het watersysteem van de Emmapolder. Het technisch ontwerp is inmiddels gereed en de stuwen worden momenteel geproduceerd. De plaatsing staat gepland na de zomer van 2026, mits de voorbereiding en uitvoering volgens planning verlopen. Na plaatsing wordt de werking van de maatregel gedurende de pilotperiode minimaal drie jaar gemonitord, zodat inzicht ontstaat in de effecten op peil, waterkwaliteit en zoutgehalte onder verschillende (weers)omstandigheden. Monitoring vindt ook op een innovatieve manier plaats middels digitale meetsensoren.

De uitkomsten worden gebruikt om te bepalen of en onder welke randvoorwaarden deze maatregel breder toepasbaar is binnen Zeeland. De pilot wordt gefinancierd uit de koplopersmaatregelen en het landbouwflankerend beleid.

### *Compostering*

Met het verbeteren van de landbouwbodems voorop wordt gewerkt aan een lokale composteringsketen. Na de uitgevoerde praktijkpilots zijn er diverse bijeenkomsten geweest met de deelnemende agrariërs en terreinbeheerders. De reacties op het concept van circulair terreinbeheer zijn positief. In de afgelopen maanden is nagedacht over een constructieve coöperatieve samenwerkingsvorm om het proces op te zetten en duurzaam te kunnen borgen in de toekomst. Hierdoor kunnen afspraken worden gemaakt tussen de terreinbeheerders en de coöperatie. Om dit extra te kunnen faciliteren wordt een Leader-aanvraag voorbereid. Tegelijkertijd wordt er ook weer in 2026 compost geproduceerd met maaisel uit natuurterreinen, dijken en sloten, zodat er ook ervaring opgedaan kan worden over de manier waarop afstemming tussen boeren en terreinbeheerders vorm kunnen krijgen.

### *Natuurinclusief Zeeuws Bouwplan*

De doorontwikkeling van een Natuurinclusief Zeeuws Bouwplan wordt verder uitgewerkt in een opzet voor Robuuste Scheldepolders. Samen met de boeren, Het Zeeuwse Landschap, Poldernatuur Zeeland en ANV Groene Oogst werken we nu verder aan een toekomstbestendig geïntegreerd bouwplan met een verdienmodel voor de boer (o.a. bier- en bakketen, biobased bouwmaterialen en Carbon Farming+), en plaats voor meer biodiversiteit in het landschap (Groen-blauwe dooradering), een circulair landschap, een betere zoetwaterbeheersing en grondverbetering met lokale compost. In de afgelopen periode is gewerkt aan een maatregelenpakket dat daarvoor ingezet kan worden. Tevens wordt gezocht naar een duurzame verankering van de vergoedingen via het ANLb. Dat sluit aan bij de Zeeuwse ambitie voor Agrarisch Natuurbeheer. In de afgelopen maanden zijn er samen met de Poldernatuur Zeeland, ANV Groene Oogst en de boeren uit de streek haalbare pakketten samengesteld van biodiverse maatregelen die passen binnen de reguliere bedrijfsvoering. Momenteel vindt de interessepeiling plaats onder de boeren.

Er is voor het Grenspark een ketenatlas opgesteld, waarin 4 kansrijke korte ketens worden benoemd. Naast de compostketen zijn dat de vlasketen (biobased bouwen), de bierketen en de eiwitketen. In de afgelopen periode zijn via het samenwerkingsverband voor verschillende ketens de ketenpartijen bij elkaar gebracht. Met name voor de compostketen, de bierketen en de vlasketen zitten energie om dit verder te brengen.

### *Radar- en uitkijktoren*

De bouw van de radar- en uitkijktoren en de daarbij behorende aanvoerroutes en parkeerterrein is alweer enkele maanden in volle gang. De betonnen kern (radargedeele) is op hoogte en de radarinstallatie draait. Alle technische ontwerpen zijn zo goed als afgerond en gaan richting uitvoering. Op 7 mei was de bijeenkomst om het hoogste punt te vieren. Inmiddels is de bouw van de buitenschil in volle gang. Nu de bouw van de toren vordert, is het van groot belang om een exploitant te vinden om zo het project straks succesvol af te kunnen ronden. De procedure van selectie van een exploitant voor de uitkijktoren is lopende.

### *(Be)leven en leefbaarheid*

Met betrekking tot de radartoren en de trap bij Kreverhille heeft de Raad van State recentelijk een uitspraak gedaan. Alle beroepsgronden zijn afgewezen. De vergunning voor de toren en trap voldoen aan een goede ruimtelijke ordening en onderbouwing. Vanwege de lange doorlooptijd van de procedure krijgen de bezwaarmakers wel een vergoeding van de Staat. Voor Paal worden nu de geplande uitvoeringswerken voorbereid. Met de uitvoering van het ontwerp van het project Versterk de Scheldekust wordt ook de getijdhaven aangepakt. De infrastructuur wordt aangepakt, zoals het vervangen van de palen en steigers. De planning is om na de zomer te starten met de aanbesteding.

### *Groeve Nieuw Namen*

Voor het project Erfgoed Deal: Groeve Nieuw-Namen is er een definitief ontwerp opgeleverd. Dit ontwerp wordt nu omgezet in een uitvoeringsontwerp om vervolgens eind 2026 met de uitvoering te kunnen starten. Het definitief schetsontwerp is goed ontvangen door de dorpsbewoners.

### *4.2 Regionale Impuls gemeente Hulst en gemeente Sluis*

De regionale impuls gemeente Sluis en Hulst zijn beide in 2023 afgerond.

### *4.3 Landschapspark Zwinstreek*

ZwinQuest is per 1 april 2026 van start gegaan. Inmiddels hebben de eerste projectstuurgroepen communicatie en onthaalplan plaatsgevonden. Op 23 september staat het openingsevent gepland. Dit wordt gehouden in Zeeland. De exacte locatie ligt nog niet vast, maar gekeken wordt naar een plek die aansluit bij de projecten in ZwinQuest.

Half juni is de omgevingsvergunning voor de pop-up Voedselhub Cadzand goedgekeurd. Op 15 juli is de locatie feestelijk geopend. De pop-up zal in de zomermaanden van 2026 en 2027 draaien. Deze input wordt gebruikt in een haalbaarheidsstudie voor een permanente Voedselhub in de regio.

Voor de herinrichting Veerplein is door Provincie Zeeland, in samenwerking met de andere partners, een aanbestedingstraject gestart voor de ontwerpfasen. Vijf ontwerp bureaus zijn uitgenodigd om een offerte in te dienen. Inschrijving staat open tot 27 augustus. Binnen Provincie Zeeland is een projectleider gevonden die plaats zal nemen in de beoordelingscommissie en zorg zal dragen voor een goede afstemming tussen de verschillende stakeholders rondom het veerplein, zowel intern als extern.

Met het event 'Smakelijke Zwinstreek' is op 22 juni de website van Landschapspark Zwinstreek officieel gelanceerd door Westtoer. Naast de opening van de website is tevens een pocketboekje uitgegeven met informatie en tips over het Landschapspark, diens Zwinspots en Zwinpoorten en een kennismaking met producenten, landbouwers en chefs uit de streek.

Stichting Landschapsbeheer Zeeland heeft eind mei als penvoerder een project ingediend bij LEADER Zeeland omtrent de Big five van de Zwinstreek. Verschillende collega's van Provincie Zeeland, van natuur tot soortenbeleid tot landschapspark, lazen mee en gaven input om de aanvraag aan te scherpen. Dit projectidee werd door verschillende partijen synchroon ingediend bij LEADER Zeeland, LEADER Noord-West-Vlaanderen en Leader Meetjesland. Door deze leaderaanvragen gezamenlijk als 1 grensoverschrijdend project uit te voeren onder de vleugels van BGTS Landschapspark Zwinstreek en Regionaal Landschap Houtland en Polders werken Vlaamse en Nederlandse natuurbeheerders samen aan een grensoverschrijdend soortenbeleid. Voor het eind van 2026 zou er uitsluitel moeten komen of het project is goedgekeurd. Na goedkeuring kan Landschapsbeheer Zeeland een subsidieverzoek indienen bij Provincie Zeeland voor maximaal 20% van de totale projectkosten.

Rond het thema erfgoed is een opdracht uitgezet over het Kasteel van Sluis. Dit betreft een literatuurstudie naar het groot-kasteel van Sluis. Een eerste presentatie over de bevindingen tot nu is eind juni door de onderzoeker gehouden bij Provincie Zeeland. Het onderzoek wordt deze zomer verder afgerond opdat de definitieve bevindingen eind oktober gedeeld zullen worden in een tweede presentatie.

Rondom het thema water lopen verschillende trajecten. Er wordt gekeken naar een grensoverstijgend meetnetwerk voor het zoutgehalte van het water, naar samenwerking rondom wateruitwisseling in het Krekengebied en naar een gebiedscoalitie rondom een Vlaamse Blue Deal aanvraag. Alle trajecten vragen na de zomer om afstemming tussen Vlaamse partijen, Waterschap en Provincie Zeeland.

#### *4.4 Landbouwflankerend beleid*

Eén van de nevenopgaven binnen NPW is het Landbouwflankerend Beleid. Hiervoor was een bedrag geraamd van € 13 miljoen, waarvan € 8,4 miljoen gereserveerd voor subsidiebijdragen en € 4,6 miljoen voor de Grondbank Zeeland in combinatie met kavelruil.

Eind 2025 is het landbouwflankerend beleid formeel afgerond, aangezien het convenant tussen ZLTO en Provincie liep tot en met 31-12-2025. Een aantal subsidieprojecten, gelegen in het Grenspark, wordt in 2026 afgerond.

Op 9 januari jl. zijn de resultaten, op bestuurlijk niveau met de ZLTO, besproken.

#### *5. Sociaaleconomische impulsen*

Inherent aan het Natuurpakket Westerschelde is de zorg voor sociaal-economische impulsen in de streek. Dit was geen aparte doelstelling vanuit het programma, maar is feitelijk ontstaan in de loop der tijd door de unieke aanpak. Samen met streekholders in het Grenspark Groot Saeftinghe en stakeholders in het Landschapspark Zwinstreek is van onderaf samengewerkt om allerlei initiatieven welke door de streek gewenst zijn tot stand gekomen. is in het Grenspark een eigen streekmerk (Saeftinghe Smaekt) opgezet, is samen met bewoners gewerkt aan Verstrekkende Scheldekust waarbij diverse dorpen met elkaar verbonden zijn. De waardering voor de aanpak blijkt ook uit de recente evaluatie in het Grenspark Groot Saeftinghe, waarin de wens is uitgesproken een vervolg te geven op de samenwerkingsovereenkomst en ontwikkelprogramma.

#### *6. Monitoring en beheer & onderhoud*

De projecten zitten nu in de nazorgfase, bestaande uit de destijds in de NB-wet vergunningvereiste monitoring. De resultaten van deze monitoring worden, per project, eenmaal per jaar besproken in een Stuurgroepvergadering.

Sinds 2015 loopt meetprogramma naar stijghoogte, grondwaterstand en zoutgehalte in en rond de Hedwigepolder, met als doel het volgen van effecten van de inrichting van de Hedwigepolder als getijdengebied. Hiervoor wordt gekeken naar de stijghoogten en grondwaterstand buiten het getijdengebied. Daarnaast wordt gekeken naar de zoet-zoutverdeling. Over de bevindingen wordt blijvend gecommuniceerd met belanghebbenden (landbouw, Vlaamse partners) om resultaten en eventuele effecten tijdig te delen en te betrekken bij ontwikkelingen, zoals de uitbreiding Dok Antwerpen en inrichting natuurgebied Prosperpolder Zuid in België. Er wordt hierbij nauw samengewerkt met het Waterschap en specialist Deltares, die de monitoring mede begeleiden. Vooralsnog blijken er nauwelijks effecten te zijn op de huidige landbouwfuncties van de nabijgelegen percelen.

Naast de monitoring wordt met eigenaren en pachters rond de Hedwigepolder tegelijkertijd ook het functioneren van het watersysteem tegen het licht gehouden. Hiervoor zijn aanvullende metingen verricht om het watersysteem mogelijk te kunne verbeteren. De eerstvolgende serie resultaten worden in het voorjaar 2026 gepresenteerd. De geïnventariseerde maatregelen worden door het Waterschap en de Provincie verder uitgewerkt.

**Zanddijk**

## Zanddijk

### Algemeen

|                                                          |                      |
|----------------------------------------------------------|----------------------|
| <b>Project:</b>                                          | N673 Zanddijk        |
| <b>Document:</b>                                         | Voortgangsrapportage |
| <b>Periode:</b>                                          | Mei, juni, juli 2026 |
| <b>Status:</b>                                           | Definitief           |
| <b>Datum:</b>                                            | 1-8-2026             |
| <b>Bestuurlijk opdrachtgever:</b> dhr. A.J. van der Maas |                      |

### Projectomschrijving

Het doel van project Zanddijk-Molendijk (N673) is het realiseren van een veilige en duurzame ontsluiting van de kern Yerseke en haar bedrijventerreinen (Havendijk, Burenpolder, Korringaweg, Olzendepolder) van en naar de A58. Hierin worden ook andere belangen zoals spoorveiligheid, fietsveiligheid, verbetering van de doorstroming en de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Reimerswaal meegenomen.

### Belangrijkste ontwikkelingen

#### Scope, onderdeel planning

In deze rapportage wordt op verschillende plaatsen ingegaan op de planning van het project. Als onderdeel van de scope hebben de ontwikkelingen van de afgelopen periode direct impact op de planning. Aan Zanddijk BV is gevraagd om op basis van de huidige stand van zaken enkele scenario's uit te werken hoe hiermee om te gaan. Op basis hiervan zal aan Provinciale Staten eind 2026 een voorstel worden voorgelegd voor aanpassing van de scope van het project. We nemen daarbij ook de gevolgen mee voor het benodigde projectbudget.

#### Spoorkruising en Afstemming met ProRail

Voor de uitwerking van de ongelijkvloerse spoorkruising is steeds nauw samengewerkt met een team van ProRail. Zoals in de vorige rapportage is aangegeven, stelt ProRail aanvullende eisen ten aanzien van het viaduct. Hier is de afgelopen periode een variantenstudie voor uitgevoerd. De studie wijst uit dat de door Zanddijk BV voorgestelde constructie passend is. De processen en procedures die doorlopen moeten worden hebben echter wel invloed op de planning en tijd voor het project. Dit heeft met name te maken met het doorlopen van procedures van ProRail, het inplannen van treinvrije perioden, die nodig zijn om werkzaamheden aan en naast het spoor uit te kunnen voeren.

Op basis van de huidige lopende gesprekken zullen door de Zanddijk BV scenario's worden opgesteld met de consequenties hiervan op de tijd en financiën. Wij zullen hierover apart bij Provinciale Staten terugkomen.

### Projectbesluit en vergunningen

Zoals in eerdere rapportages is opgenomen vraagt het werken onder de nieuwe Omgevingswet extra zorgvuldigheid. Het opstellen van de juiste motiveringen, de digitalisering en het borgen van een juiste aansluiting van de stukken vraagt daarom veel tijd en inzet.

De ontwikkelingen met ProRail hebben ook invloed op de voortgang van het Projectbesluit. De uitwerking van het viaduct moet worden meegenomen in de op te nemen functies van het omgevingsplan en de bijbehorende vergunning.

### Grondverwerving

Voor de grondverwerving geldt dat percelen die nodig zijn inmiddels zijn aangekocht of in juli de contracten zijn ondertekend.

### Kabels en Leidingen

Ook voor dit onderdeel geldt dat de ontwikkelingen met ProRail van invloed zijn op het mogelijk verleggen van kabels en leidingen en de positie waar deze kunnen liggen.

### Omgeving

Er hebben de afgelopen periode geen bijeenkomsten plaatsgevonden. Er zijn wel bezoeken aan afzonderlijke perceeleigenaren afgelegd in het kader van de grondverwerving en detailuitwerking ter plaatse van betreffende percelen.

### Status en voortgang

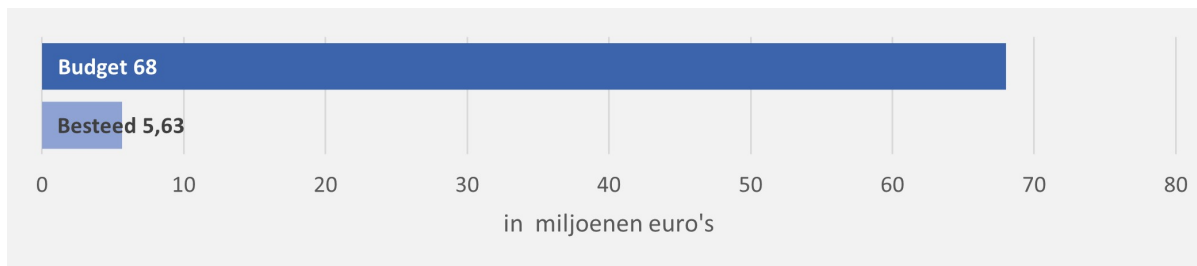
*Beheersaspect:*    *Kwaliteit*    *Geld*    *Tijd*    *Risico*    *Omgeving*

*Status:*                                    

*Voortgang:*                            

### Budget

\*bij 'Besteed' is nog geen rekening gehouden met vastgelegde bijdragen van derden, die we nog moeten ontvangen.



## Planning



**Huidige projectfase:** Voorbereidingsfase

**Percentage gereed:** 16%

## Voortgang algemeen

Zie tekst 'belangrijkste ontwikkelingen'.

Het belangrijkste onderdeel dat te maken heeft met de voortgang is de afstemming met ProRail. Deze is direct van invloed op de Procedure Projectbesluit en het opstellen van de aanbestedingsstukken, en heeft daarmee ook invloed op tijd en financiën.

Op basis van de huidige lopende gesprekken zullen door Zanddijk BV scenario's worden opgesteld met de consequenties hiervan op de tijd en financiën. Wij zullen hierover apart bij Provinciale Staten terugkomen.

## Kwaliteit

---

Status:



---

Voortgang:



---

Voor het bereiken van de gewenste kwaliteit wordt gekeken naar de doelstellingen van het project. Maatregelen worden hierop afgestemd. Het geoptimaliseerd ontwerp draagt nog steeds bij aan de doelstellingen van het project: Een veilige en vlotte verbinding naar Yerseke.

In verband met de optimalisaties en de nieuwe afspraken met de gemeente Reimerswaal en Waterschap wijzigen ook de grenzen van het plan dat Zanddijk BV in uitvoering moet brengen. Voor het Projectbesluit worden de reeds uitgevoerde onderzoeken hier ook op afgestemd. Vooralsnog worden hier geen knelpunten in verwacht. Met de gemeente Reimerswaal vindt afstemming plaats over de juiste locatie van de aansluiting van beide projecten.

In het eerste en tweede kwartaal van 2026 heeft een verdere uitwerking van de maatregelen plaatsgevonden. Zoals in de vorige rapportage al is aangegeven is de Procedure onder de nieuwe Omgevingswet voor velen nieuw en deze vraagt daarom de nodige aandacht, controles en zorgvuldigheid. Aangezien de vergunningen onderdeel uitmaken van het Projectbesluit hebben de ontwikkelingen met ProRail direct invloed op de voortgang van het afronden van het Ontwerp Projectbesluit.

## Geld

---

Status:



---

Voortgang:



---

ProRail heeft laten weten aanvullende eisen te hebben ten aanzien van de ongelijkvloerse spoorkruising. Ook kan geen garantie worden afgegeven over het moment in tijd voor de treinvrije periode (TVP) die nodig is om de werkzaamheden te kunnen uitvoeren. Dit gaat mogelijk invloed hebben op de financiën van het project. Dit is afhankelijk van het verdere projectverloop, waarvoor scenario's worden opgesteld.

## Tijd

---

Status:



---

Voortgang:



---

Ten aanzien van de scope is er op het onderdeel planning een aanpassing te voorzien.

Het project is in de voorbereidingsfase. Zoals eerder aangegeven hebben de ontwikkelingen met ProRail direct invloed op de voortgang en planning van de werkzaamheden, omdat de uitwerking van het spoorviaduct onderdeel is van het Omgevingsplan en de bijbehorende vergunningen.

- Planologie/Projectbesluit (PB): een nieuw viaduct moet in het omgevingsplan een plaats krijgen. Aangezien de omgevingsvergunning voor het bouwen ervan ook onderdeel uitmaakt van het PB moet hier eerst duidelijkheid over zijn;
- Kabels en Leidingen: de omvang, positie van fundaties van het kunstwerk moet duidelijk zijn om de impact op kabels en leidingen vast te kunnen stellen en eventuele verleggingen voor te bereiden;
- Contractvoorbereiding aannemer: In het contract moeten de uitgangspunten voor het te bouwen viaduct duidelijk worden opgenomen;
- Uitvoering:

ProRail heeft laten weten dat ze aanvullende eisen hebben ten aanzien van de ongelijkvloerse spoorkruising. Ook kunnen ze geen garantie afgeven over het moment in tijd voor de TreinVrije Periode (TVP) die nodig is om de werkzaamheden te kunnen uitvoeren. Dit gaat invloed hebben op de planning van het project.

Zoals al eerder in de voortgangsrapportage is gemeld zullen wij op basis van de huidige lopende gesprekken scenario's opstellen. Wij zullen hierover apart bij Provinciale Staten terugkomen.

## Risico

---

Status:



---

Voortgang:



---

Risicobeheersing vindt plaats aan de hand van risicoanalyses die minimaal iedere drie maanden worden uitgevoerd c.q. geactualiseerd. Met een risicoanalyse worden alle projectrisico's geactualiseerd, inclusief de beheersmaatregelen bij deze risico's. Naarmate het project vordert kunnen de onzekerheden afnemen, maar er kunnen nog steeds risico's optreden met gevolg voor de planning en fasering.

Een deel van de risico's in het dossier heeft betrekking op de realisatiefase. Zodra er meer duidelijkheid is over de uitwerking van de spoorkruising met ProRail en daarmee het Projectbesluit en de Contractstukken voor de uitvoering kan ook nader worden ingegaan op de specifieke risico's voor de uitvoering. Voor Zanddijk B.V. is de grootste prioriteit tijdens de uitvoering de bereikbaarheid van Yerseke en het bedrijventerrein. Hier wordt in de mogelijke fasering en in de voorwaarden voor de uitvoering al ruimschoots aandacht aan besteed.

De belangrijkste risico's die de Zanddijk B.V. identificeert zijn voor de Provincie Zeeland ook de belangrijkste risico's. Deze worden door de Provincie Zeeland afgedekt middels het provinciale weerstandsvermogen.

| Risico                                                                                                                                              | Beheersmaatregel                                                                                                                                                                                                                                                                         | Status     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| Bezwaar Omgevingsplan:<br>Bezwaren op het omgevingsplan blijven een risico, ondanks dat er wordt gewerkt aan een Projectbesluit.                    | Het verwerken van zienswijzen in het geoptimaliseerd ontwerp.<br>Goede communicatie naar stakeholders, beginnend bij gemeente Reimerswaal en Waterschap, daarnaast draagvlak creëren door individuele gesprekken, zoals Fietzersbond en ZLTO.                                            | Lopend     |
| Onbekendheid werkwijze en systematiek nieuwe Omgevingswet kan leiden tot vertraging.                                                                | Omdat de procedures in de nieuwe Omgevingswet en de bijbehorende (digitale) systematiek nog kinderziekten kent is het van belang dat er voldoende controle slagen plaatsvinden. Hiertoe wordt, waar nodig extern (juridisch) advies ingewonnen en voldoende controle momenten ingebouwd. | Lopend     |
| Planning en procedures ProRail in relatie tot afstemming over het ontwerp en gewenste realisatie.                                                   | Ondanks intensief overleg, een speciaal toegewezen projectteam en overleg met de Directie van ProRail is er nu vertraging in het werk. Dit zijn allemaal ProRail kwesties. Er zullen scenario's worden opgesteld voor de consequenties op tijd en financiën.                             | Lopend     |
| Onjuiste berichtgeving: het verspreiden van onjuiste berichten door derden die verstorend werken.                                                   | Zanddijk BV wil met een goede, eigen communicatie dit risico zo veel mogelijk wegnemen.                                                                                                                                                                                                  | Lopend     |
| Kabels en leidingen: het tijdig verleggen van kabels en leidingen is een belangrijk aandachtspunt om de overige werkzaamheden uit te kunnen voeren. | ZBV voert, waar mogelijk proefsleuven onderzoek uit om de juiste ligging van kabels en leidingen vast te stellen en de benodigde maatregelen tijdig te bespreken met de nutsbedrijven.                                                                                                   | Lopend     |
| Grondverwerving: het tijdig verwerven van percelen blijft een belangrijk aandachtspunt. Er is op een aantal dossiers overeenstemming                | De benodigde gronden zijn verworven.                                                                                                                                                                                                                                                     | afgesloten |

|                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                     |        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| Bodemgesteldheid: de milieutechnische staat van de bodem is een risico voor de uitvoeringsfase. Aangezien de Zanddijk BV delen van het tracé al in uitvoering wil brengen.                                                                   | Uitvoeren onderzoek op delen waar dit al mogelijk is. Daarnaast is door de optimalisatie de hoeveelheid grondwerk ook minder, waarmee dit risico ook kleiner wordt. | Lopend |
| Stikstofdepositie: Voor het project is en Aeries berekening gemaakt. Recente uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de RVS in zake Amercentrale en Rendac heeft gevolgen voor intern salderen, waardoor nader onderzoek nodig is. | Afstemming met vergunningverlening ten aanzien van te nemen maatregelen en benodigde onderbouwing.                                                                  | Lopend |

## Omgeving

Status:



Voortgang:



Waar mogelijk vindt overleg en afstemming plaats met de omgeving. Goed overleg met de omgeving resulteert ook in een aantal mooie stappen in de grondverwerving.

Het afgelopen kwartaal hebben er geen bijzondere bijeenkomsten plaatsgevonden, omdat hiertoe geen aanleiding was.

Uiteraard is in het kader van de grondverwerving wel gesproken met de verschillende grondeigenaren.

Daarnaast hebben verschillende gesprekken plaatsgevonden met grondeigenaren die niet direct nodig zijn maar door het verwerven van kleine stroken grond wel kunnen profiteren van kleine optimalisaties in het ontwerp.

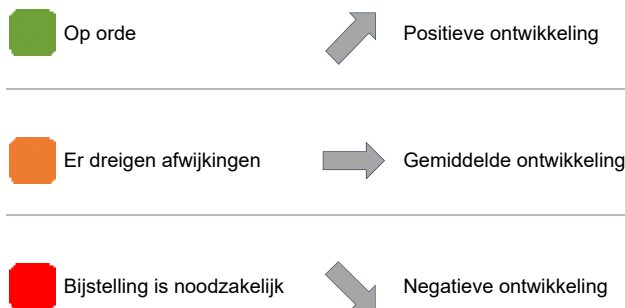
De kantoorlocatie op Molendijk 56 is door ZBV volledig ingericht en goed zichtbaar in het projectgebied. Omwonenden weten het kantoor steeds meer te vinden.

In het kader van het proces voor het Projectbesluit zal er na de publicatie van het ontwerp projectbesluit ook nog een inzage en periode voor indienen van zienswijzen zijn.

Voor nieuwsberichten en updates rondom het project maakt Zanddijk BV gebruik van de eigen website: [www.zanddijkbv.nl](http://www.zanddijkbv.nl)

De kantoorlocatie op Molendijk 56 is door Zanddijk BV volledig ingericht en goed zichtbaar in het projectgebied. Omwonenden weten het kantoor ook te vinden.

## Legenda status en voortgang



## Scopebeschrijving

- De realisatie van het traject Zanddijk tussen de rotonde Nishoek en de te maken rotonde Zanddijk-Molendijk-Olzendedijk.
- Realisatie van de nieuwe ontsluitingsweg tussen de rotonde Zanddijk en de rotonde Wulk.
- Inrichten van de Molendijk tussen de Molendijkseweg en de Zanddijk als een 60 km/u zone.
- Realisatie van een parallelweg aan de noordzijde van de Zanddijk, de te verleggen Grintweg, de aangepaste Kamperweg, de bestaande Parallelweg aan de zuidkant Zanddijk tussen de Olzendedijk en de Capelleweg en het bestaande fietspad langs de Molendijk tussen de Olzendedijk en de Molendijkseweg te verbeteren.
- Het gedeelte van het gedeelte van de Molendijk tussen de Molendijkseweg en de Welleweg, inclusief de bestaande Parallelweg aan de Zuidzijde te verbeteren.
- Realisatie van de benodigde aanpassingen ter hoogte van de rotonde Nishoek, waarbij de fietsverbindingen ongelijkvloers worden gemaakt.
- Realisatie van de kruising met het spoor door middel van een spoorviaduct.
- Realisatie van de benodigde aanpassingen van de Weihoek inclusief de nieuwe aansluiting van de Weihoek op de Stationsweg.

## Relevante besluiten

- |    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Principe definitief plan voor uitvoering van een eerste fase volgens tracé 3c is door GS op 27 september 2017 vastgesteld;</li> <li>• In 2018 heeft GS besloten fase 1 vooralsnog niet uit te voeren en eerst een verdiepende studie uit te voeren naar de mogelijkheden van een totaaloplossing.</li> </ul> |
| GS | <ul style="list-style-type: none"> <li>• De eindrapportage van deze verdiepingsstudie is door GS op 21 mei 2019 vastgesteld.</li> <li>• In september 2019 heeft GS besloten om nog geen voorkeur alternatief vast te stellen maar eerst in overleg te gaan met het ministerie van IenW over cofinanciering door het Rijk.</li> </ul>                  |

- 
- Op 3 december 2019 heeft GS besloten dat alternatief Bruin het voorgenomen voorkeursalternatief is en te starten met een informele inspraakprocedure.
  - Op 9 juni 2020 heeft GS besloten om aan PS een Startnotitie voor het tracé Roze-Zwart aan te bieden.
  - Op 9 november 2021 hebben GS aan PS per brief een update gegeven over de voortgang van het project. Hierin is onder andere aangegeven dat er is gekozen om toch voor 1 bestemmingsplanprocedure te gaan en dat partners in gesprek zijn om te zorgen dat de verkeersintensiteit op de Molendijk op een gewenst niveau komt. E.e.a. is tijdens een informatiebijeenkomst voor PS op 19 november 2021 nader toegelicht.
  - Op 14 juni 2022, hebben GS het projectplan vastgesteld en aangeboden aan de Staten.
  - Op 8 november 2022 hebben GS het Definitieve Ontwerp, inclusief Kredietaanvraag aangeboden aan PS.
  - Op 24 januari 2023 hebben GS de wensen- en bedenkingprocedure gestart, middels een brief aan PS.
  - Op 23 juni 2023 is de Zanddijk BV opgericht.
  - Op 17 juni 2025 hebben GS ingestemd met de nieuwe afspraken met de partners in het project.
  - Op 23 september 2025 hebben GS besloten de projectprocedure onder de Omgevingswet te starten met het voornemen tot het nemen van een projectbesluit en het daarvoor starten van de verkenning.
  - Op 16 december 2025 hebben GS de reacties op de Verkenningsfase beantwoord
- 

- Beschikbaarstelling voorbereidingskrediet van € 1,1 mln. (PS 10-11-17 € 800.000 en PS 8-6-18 aanvulling met € 300.000).
  - PS hebben op 3 jul 2020 een extra Commissie Economie gehouden, om met belanghebbenden in gesprek te gaan.
  - Het onderwerp is behandeld in de Commissie Economie van 4 september 2020 en 9 oktober 2020.
- PS
- Op 6 november 2020 is de Startnotitie voor het project vastgesteld en zijn vier moties aangenomen.
  - 5 februari 2021 hebben Provinciale Staten een voorbereidingskrediet beschikbaar gesteld voor de aankoop van vastgoed. De werkzaamheden hieromtrent zijn onderdeel van de voorbereidingsfase.
  - 20 mei 2022 hebben PS besloten € 0,4 miljoen van het krediet bestemd voor vastgoedaankopen "over te hevelen" naar het investeringskrediet bestemd voor voorbereidingskosten.
-

- Op 22 juli 2022 hebben PS besloten om over te gaan naar de volgende fase, die in december 2022 moet resulteren in het behandelen van een kredietaanvraag voor het project. Tevens zijn 3 moties aangenomen.
  - Op 16 december 2022 hebben PS ingestemd met de afronding van de definitie- en ontwerpfase van het project N673 Zanddijk-Molendijk en de start van de voorbereidingsfase middels goedkeuring van het eindfasedocument definitie- en ontwerpfase N673 Zanddijk-Molendijk inclusief de daarin opgenomen scope, looptijd en beheersaspecten (inclusief financiën) van het project.
  - Op 28 maart 2023 hebben PS hun Wensen en Bedenkingenbrief aan GS vastgesteld.
-

# Traverse Kapellebrug

## Traverse Kapellebrug

### Algemeen

|                                                          |                           |
|----------------------------------------------------------|---------------------------|
| <b>Project:</b>                                          | N290 Traverse Kapellebrug |
| <b>Document:</b>                                         | Voortgangsrapportage      |
| <b>Periode:</b>                                          | Mei, juni, juli 2026      |
| <b>Status:</b>                                           | Definitief                |
| <b>Datum:</b>                                            | 1-8-2026                  |
| <b>Bestuurlijk opdrachtgever:</b> dhr. A.J. van der Maas |                           |

### Projectomschrijving

De Provinciale weg N290 is een gebiedsontsluitingsweg in Oost-Zeeuws-Vlaanderen. Een gebiedsontsluitingsweg is een weg die de schakel vormt tussen woongebied en een hoofdweg. De N290 sluit aan op de N61 en N62 ten zuiden van Terneuzen. De weg leidt via Zaamslag en Hulst naar de Nederlands-Belgische grens bij Kapellebrug.

Het project is het deel van de N290 dat door Kapellebrug heen gaat. Dit deel heet de Gentsevaart. De Gentsevaart gaat door de bebouwde kom en noemen we daarom ook wel de Traverse Kapellebrug. De weg is aan het einde van zijn levensduur. Daarom pakken we de Gentsevaart volledig aan. Er komt een nieuwe weg op de bestaande plek. We richten de weg binnen de bebouwde kom van Kapellebrug ook meteen opnieuw in.

De Gentsevaart is een drukke weg door Kapellebrug met veel woningen en bedrijven aan beide kanten. Door de verkeersdrukke en het vrachtverkeer ervaren omwonenden regelmatig hinder. Er ontstaan ook onveilige situaties voor fietsers en voetgangers. Met een nieuw ontwerp van de weg verbeteren we de verkeersveiligheid. Ook beperken we de hinder zonder dat dit ten koste gaat van de doorstroming. Bovendien zullen deze verbeteringen een positieve bijdrage leveren aan de leefbaarheid in het dorp.

### Belangrijkste ontwikkelingen

De reconstructie van Traverse Kapellebrug (N290) is afgerond. Vanaf woensdag 17 juni 2026 is de Gentsevaart weer geopend voor personenverkeer en voor het vrachtverkeer vanaf 27 juni 2026. Vanwege het tragische ongeval op de N290 bij Terhole van medio juni is besloten om geen officiële openingshandeling te verrichten.

Vanaf 18 juni 2026 is de gebruikelijke onderhoudstermijn gestart. De duur van de onderhoudstermijn is zes maanden en gedurende deze periode voert de aannemer kleine afrondende werkzaamheden uit en herstelt kleine gebreken. Met het ingaan van de onderhoudstermijn is het project ook overgegaan van de realisatiefase naar de afrondingsfase. In de afrondingsfase wordt het project financieel afgerekend, vindt archivering plaats, wordt een overdrachtdossier opgesteld voor het beheer, wordt er geëvalueerd en tot slot wordt het projectteam opgeheven. De afronding van het project is voorzien eind december 2026.

## Status en voortgang

*Beheersaspect:*   *Kwaliteit*   *Geld*   *Tijd*   *Risico*   *Omgeving*

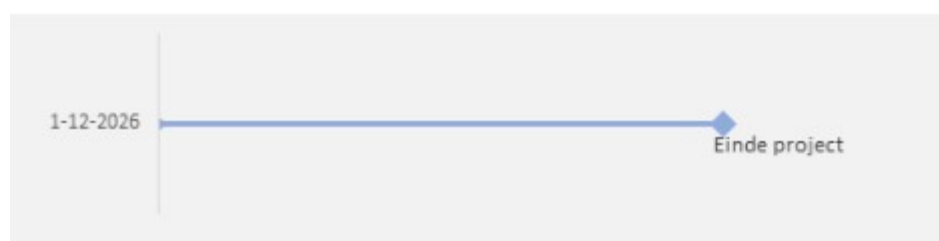
*Status:*               

*Voortgang:*               

## Budget



## Planning



**Huidige projectfase:**   Afrondingsfase

**Percentage gereed:**   15%

## Voortgang algemeen

Het project bevindt zich in de afrondingsfase. De aannemer Boskalis is klaar met het vernieuwen van de rijbaan in het eerste deel van de Gentsevaart, vanaf de Belgische grens tot aan de tankstations. De rotonde bij de Molenstraat is aangepakt en de riolering is aangelegd tussen de Roskamstraat en de Brouwerijstraat. In mei en juni waren er drie volledige afsluitingen:

- Op 5 en 6 mei is nieuw asfalt aangebracht tussen supermarkt Plus en de tankstations.
- Van 18 tot en met 22 mei is de fundering en de onder- en tussenlaag (inclusief druppels, uitvoegstrook en uitbuitingen) van de rijbaan gemaakt bij de supermarkt Plus.
- Op 16 en 17 juni is de volledige deklaag over de hele Gentsevaart aangebracht, inclusief wegmarkeringen.

Het werk van Boskalis is op 18 juni 2026 officieel opgeleverd en bevindt zich nu in de onderhoudstermijn. Deze loopt tot 18 december 2026.

## Kwaliteit

Status:



Voortgang:



De reconstructiewerkzaamheden zijn afgerond en het project voldoet aan de gestelde kwaliteitseisen. In de afrondingsfase worden de laatste opleverpunten afgehandeld en eventuele kleine herstelwerkzaamheden uitgevoerd. Na afronding hiervan wordt het project definitief opgeleverd. Er zijn op dit moment geen aanwijzingen dat de beoogde kwaliteit niet wordt behaald.

## Geld

Status:



Voortgang:



Het bepalen van de definitieve projectkosten kan pas na afloop van de onderhoudstermijn. De verwachting is dat het door PS toegekende investeringskrediet van € 9,9 miljoen benodigd is. Er wordt geen overschrijding verwacht.

De aanvulling in februari 2026 van het investeringskrediet is gedekt uit de stelpost voor afschrijvingslasten van vervangings- en renovatieprojecten. Een eventueel positief saldo wordt overgeheveld naar deze stelpost.

## Tijd

Status:



Voortgang:



De planning van het project kent nog één mijlpaal: **December 2026: Einde project**

## Risico

Status:



Voortgang:



In relatie tot de uitgevoerde werkzaamheden zijn er diverse financiële claims van meerdere omliggende bedrijven, de netbeheerder en de aannemer. Deze worden getoetst aan de vigerende regelgeving.

De behandeling en beoordeling van deze claims is in de meeste gevallen complex en naar verwachting niet afgerond voor de eindafrekening van het project. Het is op dit moment nog te vroeg om te bepalen of de claims daadwerkelijk tot kosten leiden. Conform de vastgestelde systematiek is dit risico opgenomen in de paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing zolang deze in behandeling zijn de uitkomst onzeker is.

## Omgeving

Status:



Voortgang:

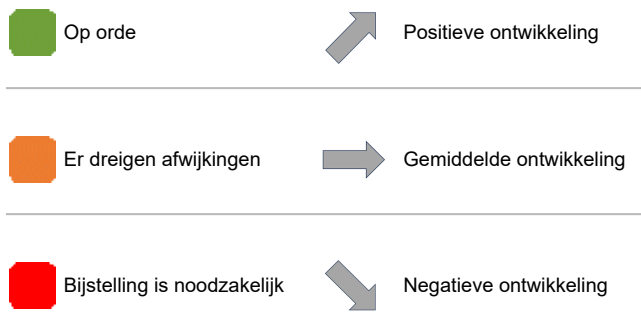


Gedurende de gehele uitvoering was het draagvlak in de omgeving groot. De grootste zorg van de omgeving was de bereikbaarheid van het lokale bedrijfsleven en het risico op sluiptverkeer tijdens de werkzaamheden. In mei en juni is de Gentsevaart driemaal een korte periode volledig afgesloten. Dit is in nauw overleg met de omgeving gebeurd.

Met regelmaat zijn nieuwsbrieven verspreid onder de bewoners en bedrijven rond de Gentsevaart. De laatste afrondende nieuwsbrief is in juli 2026 verspreid. Tijdens de werkzaamheden heeft de aannemer de omgeving ook via bewonersbrieven en via de Bouwapp geïnformeerd. Dit is telkens met de Provincie afgestemd. Ook werd de omgeving via de social mediakanalen van Provincie Zeeland en de website van de gemeente Hulst op de hoogte gehouden. Verder is de omgeving door de aannemer geïnformeerd. Daarnaast was het mogelijk om te mailen naar [kapellebrug@zeeland.nl](mailto:kapellebrug@zeeland.nl).

Vanuit de omgeving komen signalen dat de voertuigen nog steeds met hoge snelheid rijden. De Provincie Zeeland zal de snelheid gaan monitoren.

### Legenda status en voortgang



### Scopebeschrijving

De volgende onderdelen vormen de scope van het project:

- Reconstructie van de Gentsevaart inclusief verkeersremmende maatregelen en fietsoversteken met opstelplaatsen en aan weerszijden van de rijbaan een voet- en fietspad.
- Aanleg van een rotonde met aansluitingen op de Gentsevaart, Molenstraat, parallelweg Gentsevaart en Roskamstraat.
- Dempen van de watergang en realiseren van de aansluiting Roskamstraat op de nieuwe rotonde.
- Aanpassen van de openbare verlichting, bewegwijzering, bebording en beplanting en het realiseren van aansluitingen op bestaande wegen.
- Aanpassingen kadastrale grenzen en benodigde grondaankopen.
- De bijdrage aan een vijftal Duurzame Ontwikkelingsdoelen zoals opgenomen in de MVI-ambitie van dit project.

De volgende onderdelen komen niet voor rekening van het projectbudget, maar worden door de gemeente Hulst gefinancierd:

- Aanleg van een nieuw riool voor de afvoer van hemelwater met een uitstroomvoorziening op de watergang bij de Roskamstraat, inclusief voetpad.
- Vervangen en/of verplaatsen van de gemeentelijke verlichting.
- Vervangen van een deel van het bestaande riool.

Deze onderdelen zijn opgenomen in het uitvoeringscontract dat is gesloten met de aannemer voorafgaand aan de reconstructie.

## Relevante besluiten

---

- |    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| GS | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 18 mei 2021: Vaststellen startnotitie 'Reconstructie Traverse Kapellebrug N290' en verzenden aan PS.</li> <li>• 15 februari 2022: Informeren van PS over de uitkomsten van het onderzoek naar de mogelijkheden voor de aanleg van een fietstunnel in Kapellebrug.</li> <li>• 29 maart 2022: Goedkeuren definitief ontwerp, projectplan en eindfasedocument definitie- en ontwerpfase en aanbieden aan PS.</li> <li>• 19 december 2023: Overgang naar de realisatiefase, uitvoering conform het definitief ontwerp (inclusief kleine verbeteringen) en verhoging investeringskrediet met € 3 mln. Deze punten worden via een statenvoorstel voorgelegd aan PS ter besluitvorming.</li> <li>• 13 februari 2026: Aanvulling van de risicoreservering vanuit de stelpost afschrijvingslasten vervangings- en renovatieprojecten, het investeringskrediet wordt hiermee verhoogd met € 1,3 miljoen.</li> </ul> |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
- 

- |    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| PS | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 29 mei 2020: Vaststellen voorjaarsnota 2020 en daarmee project N290 Traverse Kapellebrug benoemen als groot project. Een krediet ter hoogte van € 5,6 miljoen beschikbaar stellen.</li> <li>• 23 juli 2021: Instemmen met de startnotitie 'Reconstructie Traverse Kapellebrug N290' en het gelijktijdig doorlopen van zowel de definitiefase als de ontwerpfase.</li> <li>• 11 maart 2022 (commissie Economie): GS heeft PS geïnformeerd dat een fietstunnel niet wordt opgenomen in het definitief ontwerp. Dit naar aanleiding van onderzoek naar de mogelijkheden voor de aanleg van een fietstunnel.</li> <li>• 20 mei 2022: Goedkeuren definitief ontwerp N290 Traverse Kapellebrug en instemmen met de afronding van de definitie- en ontwerpfase van het project. Daarnaast de start van de voorbereidingsfase door goedkeuring van het eindfasedocument "definitie- en ontwerpfase N290 Traverse Kapellebrug". In dat document zijn opgenomen: de scope, looptijd en beheeraspecten uit het Projectplan N290 Traverse Kapellebrug.</li> <li>• 11 november 2022: Instemmen met voorstel in Najaarsnota 2022 om € 1,45 miljoen te reserveren in de investeringsagenda voor de verhoging van het projectkrediet.</li> <li>• 9 februari 2024: Instemmen met:</li> </ul> |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
-

- 
- De afronding van de voorbereidingsfase van het project N290 Traverse Kapellebrug.
  - Start van de realisatiefase na goedkeuring van het eindfasedocument "voorbereidingsfase N290 Traverse Kapellebrug".
  - De voortzetting van het project volgens het definitieve ontwerp inclusief de daarin aangebrachte kleine verbeteringen.
  - Het beschikbaar stellen van het benodigde aanvullend projectkrediet van drie miljoen euro voor de realisatie van het project.
- 5 juni 2026: Instemmen met het voorstel in de Voorjaarsnota 2026 om het investeringskrediet te verhogen met € 1,3 miljoen.
- 

#### **Extra toelichting**

N.v.t.

**Deltaweg**

## Deltaweg

### Algemeen

|                                                          |                      |
|----------------------------------------------------------|----------------------|
| <b>Project:</b>                                          | Deltaweg             |
| <b>Document:</b>                                         | Voortgangsrapportage |
| <b>Periode:</b>                                          | Mei, juni, juli 2026 |
| <b>Status:</b>                                           | Definitief           |
| <b>Datum:</b>                                            | 1-8-2026             |
| <b>Bestuurlijk opdrachtgever:</b> dhr. A.J. van der Maas |                      |

### Projectomschrijving

De Deltaweg (N256) is een van de belangrijkste verkeersaders van Zeeland en vormt een essentiële schakel in de noord-zuidverbinding binnen de Midden-Zeelandroute (MZR). Na de A58 en N62 is dit één van de drukste wegen van de provincie. Met name in de zomerperiode zorgt toeristisch verkeer voor extra drukte.

Op meerdere locaties langs de Deltaweg doen zich onveilige situaties en incidenten voor. De huidige weginrichting sluit onvoldoende aan bij het huidige verkeersbeeld, wat leidt tot een verhoogd risico op verkeersongevallen en een gevoel van onveiligheid bij weggebruikers. In het verleden zijn diverse kleinschalige maatregelen genomen, maar structurele knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en doorstroming blijven bestaan. Met name bij kruispunten ontstaan tijdens de ochtend- en avondspits regelmatig vertragingen en opstoppen, wat de bereikbaarheid, leefbaarheid en economische ontwikkeling in de regio onder druk zet.

Daarnaast is de Deltaweg kwetsbaar bij calamiteiten. Bij incidenten ontbreken robuuste omleidings- en afwikkelmogelijkheden en is de doorstroming voor hulpdiensten onvoldoende. Zonder maatregelen zullen deze knelpunten, bij een groeiend verkeersaanbod, verder toenemen en is de weg onvoldoende toekomstbestendig.

In 2021 en 2022 zijn in de Planstudie Deltaweg verschillende oplossingsrichtingen onderzocht. Op basis hiervan is in de startnotitie Deltaweg, waarmee Provinciale Staten (PS) op 5 juli 2024 hebben ingestemd, gekozen voor oplossingsrichting B. Deze oplossingsrichting richt zich op het verbeteren van de verkeersveiligheid en het bevorderen van de doorstroming, met nadruk op de kruispunten, en houdt rekening met een mogelijke toekomstige verdubbeling van de weg (2x2), in overeenstemming met het Toekomstbeeld MZR en het Toekomstperspectief Zeeland 2050.

### Belangrijkste ontwikkelingen

- De marktconsultatie heeft plaatsgevonden om marktpartijen vroegtijdig te betrekken bij de voorbereiding van de aanbesteding. De opgehaalde marktinput wordt benut voor de verdere uitwerking van de contractstrategie.

- Aan de gemeenten Goes en Noord-Beveland zijn brieven verzonden waarin is gevraagd naar mogelijkheden voor financiële ondersteuning voor het project Deltaweg en de meekoppelkansen. Daarnaast is voorgesteld om bestuurlijke afspraken te maken over de planologische procedure en de samenwerking in de vervolgfase. De gemeenten zijn gevraagd uiterlijk eind augustus 2026 te reageren, zodat deze reactie kan worden betrokken bij de besluitvorming over het definitief ontwerp.
- De tweede gespreksronde met belanghebbenden is afgerond. De opgehaalde aandachtspunten zijn betrokken bij de verdere uitwerking van het Definitief Ontwerp. In het Statenvoorstel bij de faseovergang naar de voorbereidingsfase geven wij inzicht in de ideeën die vanuit de omgeving zijn aangedragen en wordt toegelicht welke wel of niet zijn meegenomen in het Definitieve Ontwerp. Daarnaast is gericht overleg gevoerd met perceeleigenaren, nood- en hulpdiensten en kabel- en leidingbeheerders over onderwerpen die in de verdere voorbereiding van het project van belang zijn.
- Door het ingenieursbureau is een eerste concept van het Definitief Ontwerp opgesteld met diverse inhoudelijke deelrapportages.

### Status en voortgang

*Beheersaspect:    Kwaliteit    Geld    Tijd    Risico    Omgeving*

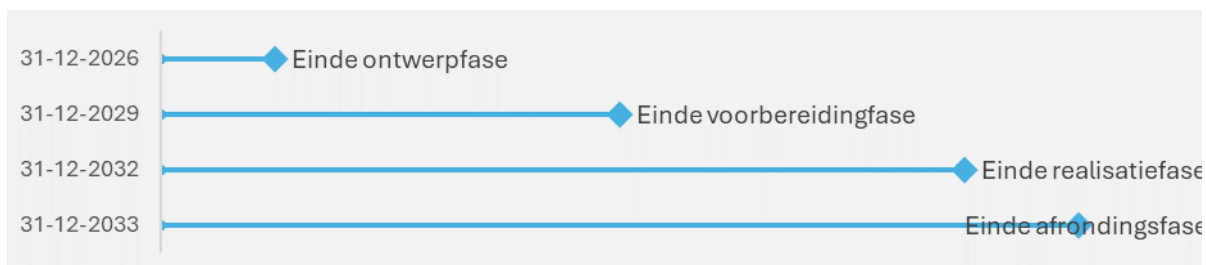
*Status:*                                                                                                              

*Voortgang:*                                                                                                              

### Budget



### Planning



**Huidige projectfase:** Ontwerpfase

**Percentage gereed:** 80 %

### Voortgang algemeen

In de afgelopen periode is het ontwerp van de Deltaweg verder uitgewerkt en besproken met betrokken belanghebbenden. Daarbij zijn ook de eerder opgehaalde wensen nader onderzocht en waar mogelijk betrokken bij de uitwerking. Specifieke aandacht is besteed aan meekoppelkansen en de landschappelijke inpassing. Daarnaast zijn samen met de gemeente Goes de eerste esthetische uitgangspunten voor de vormgeving van de kruisingen opgesteld.

Ook heeft een marktconsultatie plaatsgevonden. Met verschillende marktpartijen is gesproken over het project Deltaweg en zijn inzichten opgehaald die worden benut bij de verdere voorbereiding van het project.

### Kwaliteit

Status:



Voortgang:



Om de kwaliteit van dit grote project te waarborgen, is bij de start een IPM-team samengesteld. In dit team zijn de benodigde deskundigen voor deze fase van het project aanwezig. Bij de keuze voor het ingenieursbureau is bewust ingezet op continuïteit. Het bureau levert niet alleen technische expertise, maar kan ook flexibel worden ingezet en ondersteunende onderzoeken uitvoeren voor het DO.

Het project maakt gebruik van de kwaliteitsmanagementsystemen, beheerssoftware en technieken van het ingenieursbureau, naast de eigen methoden van de organisatie. Op die manier worden de kwaliteitsvereisten van het project geborgd. Ook is ervoor gezorgd dat de basisinformatie voor de ontwerpfase op orde is. In kwaliteit en kwantiteit is het projectteam op volledige sterkte. In de betreffende rapportageperiode is een tweede omgevingsmanager toegevoegd aan het projectteam.

## Geld

---

|            |                                                                                   |
|------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| Status:    |  |
| <hr/>      |                                                                                   |
| Voortgang: |  |
| <hr/>      |                                                                                   |

Provinciale Staten hebben een investeringskrediet van initieel € 2 miljoen beschikbaar gesteld voor de definitie- en ontwerpfase. Dit krediet is bij de Najaarsnota 2025 aangevuld met € 20 miljoen cofinanciering op een door het Rijk beschikbaar te stellen bijdrage van € 20 miljoen. Het Rijk heeft namelijk op 5 januari 2026 binnen het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) € 20 miljoen (inclusief btw) voor dit specifieke project gereserveerd. Om deze middelen te verkrijgen dient in 2027 een specifieke uitkering (SPUK) worden aangevraagd.

Tot en met medio juli 2026 is van het investeringskrediet -afgerond- € 3,9 mln. uitgegeven en voor € 1,0 mln. aan verplichtingen vastgelegd.

Doorlopend wordt verkend welke externe financieringsbronnen beschikbaar zijn en hoe het investeringskrediet kan worden gedekt. Het uiteindelijke krediet voor de uitvoering hangt af van de verdere uitwerking van de benodigde maatregelen. Zoals het kader Grote Projecten voorschrijft, wordt aan het einde van de voorbereidingsfase het voorstel voor het uitvoeringskrediet Deltaweg aan Provinciale Staten voorgelegd. In de meerjarenraming is er ruimte om de afschrijvingslasten van deze investering te dekken.

Tenslotte vindt overleg plaats met onze partners over hoe zij kunnen bijdragen in het project. Zo is overlegd op welke wijze de gemeenten Goes en Noord-Beveland een substantiële bijdrage kunnen leveren aan de realisatie van het project en in het bijzonder aan het mogelijk maken van de meekoppelkansen. Daarbij denken wij niet uitsluitend aan een financiële bijdrage, maar ook aan andere vormen van samenwerking en ondersteuning die bijdragen aan een efficiënte en integrale uitvoering van het project.

## Tijd

---

|         |                                                                                     |
|---------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| Status: |  |
| <hr/>   |                                                                                     |

---

**Voortgang:**



---

Bij de overgang van de definitiefase naar de ontwerpfase is een planning gemaakt van de volgende fasen. Gepland is dat de faseovergang van de huidige ontwerpfase naar de voorbereidingsfase in het laatste kwartaal van 2026 zal plaatsvinden.

De planning is op hoofdlijnen en is afhankelijk van keuzes die in de ontwerpfase gemaakt gaan worden. De planning zal bij iedere faseovergang verder aangescherpt worden. In veel projecten lopen gedurende de voorbereidingsfase ook al werkzaamheden, denk daarbij aan voorbelasting van gronden en het omleggen van kabels en leidingen. Kijkend naar de huidige planning is de verwachting dat in 2029 kan worden gestart met de eerste voorbereidende werkzaamheden.

## Risico

---

**Status:**



---

**Voortgang:**



---

De risico's van het project worden geregistreerd in het systeem Naris. Tijdens het hele project worden deze risico's steeds bijgewerkt en opnieuw bekeken. Dat gebeurt minimaal eens per drie maanden bij het maken van de voortgangsrapportages. De maatregelen om risico's te beperken komen op de actielijst van het projectteam. Het projectteam komt wekelijks bij elkaar en bespreekt de voortgang van de maatregelen.

De belangrijkste risico's die zouden kunnen ontstaan in de huidige ontwerpfase zijn:

- *Vertraging in de planning door aanvullende financiële afstemming*

Er bestaat een risico op vertraging in de planning doordat aanvullende afstemming nodig is om het ontwerp financieel uit te werken. Met name het verkennen en verwerven van externe financiering of bijdragen van derden kan extra tijd vragen, wat kan leiden tot uitloop van deze fase. Het centrale aandachtspunt is dat het financiële totaalbeeld tijdig en voldoende inzichtelijk wordt, zodat Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten een zorgvuldige afweging kunnen maken over de structurele (vaste) lasten voor de Provincie.

Om dit risico te beperken worden beheersmaatregelen ingezet. Zo wordt vroegtijdig verkend welke externe financieringsmogelijkheden beschikbaar zijn en worden afschrijvingstermijnen inzichtelijk gemaakt ten behoeve van de bestuurlijke afweging. Ook is er door een externe kostendeskundige meegekeken of de raming van de definitief ontwerp volledig is.

- *Het niet (volledig) kunnen realiseren van meekoppelkansen*

Bij de gemeenten Goes en Noord-Beveland wordt nagegaan op welke wijze deze gemeenten een substantiële bijdrage kunnen leveren aan de realisatie van het project en in het bijzonder aan het mogelijk maken van de meekoppelkansen. Als deze gemeenten niet (voldoende) bijdragen bestaat de mogelijkheid dat deze meekoppelkansen niet (volledig) kunnen worden uitgevoerd.

- *Onvoldoende betrokkenheid van omgeving en stakeholders*

Er bestaat een risico dat de omgeving en andere betrokken stakeholders onvoldoende worden betrokken bij het project. Wanneer belanghebbenden niet tijdig worden meegenomen, kan dit ertoe leiden dat het ontwerp in een later stadium moet worden aangepast. Dit kan leiden tot extra kosten of vertraging in de planning.

Om dit risico te beperken wordt in de ontwerpfase actief ingezet op het betrekken van de omgeving en relevante stakeholders. Het doel is dat het ontwerp tijdig bekend is bij belanghebbenden en op voldoende draagvlak kan rekenen.

- *Beperkte personele capaciteit binnen de projectorganisatie*

Er bestaat een risico op beperkte personele capaciteit binnen de projectorganisatie. De projectorganisatie Deltaweg bestaat uit medewerkers van de eigen organisatie en een extern ingenieursbureau. Als de beschikbare capaciteit onvoldoende is, kunnen werkzaamheden meer tijd vergen of kan de kwaliteit onder druk komen te staan. Om dit risico te beperken wordt gestuurd op voldoende capaciteit binnen de projectorganisatie. Zo wordt waar nodig extra ondersteuning ingezet en wordt bij personele wisselingen, zowel intern als extern, actief en met prioriteit nieuw personeel geworven.

Bij risico's ligt de nadruk op het verkrijgen van inzicht: hoe groot is de kans dat ze optreden en welke maatregelen kunnen we vooraf nemen. Het projectteam schat de kans op het optreden van deze risico's momenteel als laag in.

## Omgeving

---

Status:



---

Voortgang:



---

In de vorige rapportage is toegelicht dat in april de tweede gespreksronde met belanghebbenden is gestart. In deze gesprekken wordt teruggekoppeld wat met de eerder opgehaalde wensen en aandachtspunten is gedaan en hoe deze zijn betrokken bij de verdere uitwerking van het Voorlopig Ontwerp naar het Definitief Ontwerp. In mei is deze tweede gespreksronde afgerond met vervolgssessies met dorps- en wijkraden en met bewoners van wegvak 1 (kruispunt Goes) en wegvak 3 (kruispunt Langeweg).

Tijdens het overleg met de dorps- en wijkraden lag de nadruk onder meer op de landbouwroutes en de gevolgen daarvan voor de omliggende dorpen. De wens om de landbouwroute verder door te trekken valt buiten de scope van het project Deltaweg. De signalen hierover worden wel onder de aandacht gebracht bij de betrokken overheden. Daarnaast is gesproken over de toekomstige uitvoering, bereikbaarheid en afstemming met andere werkzaamheden in de omgeving.

Bij bewoners van wegvak 1 werd positief gereageerd op de verdere uitwerking van de fietsonderdoorgangen als meekoppelkansen. Tegelijkertijd bestaan er zorgen over de mogelijke gevolgen van de nieuwe inrichting voor geluid. Geluid is voor deze bewoners een belangrijk aandachtspunt. De geluidsberekeningen en mogelijke maatregelen worden verder uitgewerkt. In september wordt daarom een aanvullende bijeenkomst georganiseerd voor bewoners wegvak 1, specifiek over het onderwerp geluid. De resultaten van het geluidsonderzoek en het vervolg worden daarbij nader toegelicht.

De vervolgsessie met bewoners van wegvak 3 kende een beperkte opkomst. De aanwezige bewoners blijven zich nadrukkelijk uitspreken tegen de eerder gemaakte keuze voor een ongelijkvloerse kruising bij de Langeweg. Hoewel de sessie was gericht op de verdere uitwerking van het Voorlopig Ontwerp, waaronder de landschappelijke inpassing en verkeersveiligheid, lag de nadruk in het gesprek vooral op het proces en de totstandkoming van de gemaakte keuze. Hiervoor is tijdens de bijeenkomst ruimte geboden en de eerdere afwegingen en bestuurlijke besluitvorming zijn opnieuw toegelicht. De zorgen richten zich met name op de gevolgen voor uitzicht, landschap en woonomgeving. De aanwezige bewoners blijven hierover een andere opvatting houden.

Naast de bijeenkomsten zijn afzonderlijke gesprekken gevoerd met diverse percee-eigenaren over de benodigde gronden en het vervolgproces van de grondverwerving. Ook is met Tuincentrum Katseveer gesproken over het toekomstig ontwerp van wegvak 3. In afstemming met het tuincentrum is besloten om bij de verdere uitwerking van het ontwerp niet langer uit te gaan van behoud van het tuincentrum en de huidige ontsluiting. Hierdoor kan het ontwerp op deze locatie compacter worden uitgewerkt.

Met de Veiligheidsregio Zeeland, ambulancedienst en politie is nader gesproken over de bereikbaarheid voor calamiteitenverkeer op de nieuwe Deltaweg en de locaties en uitvoering van calamiteitendoorsteeken tussen de hoofdrijbaan en parallelweg. Op hoofdlijnen zijn hierover afspraken gemaakt. In de volgende fase worden deze technisch verder uitgewerkt en worden nadere procesafspraken gemaakt over het gebruik van de doorsteeken.

Ten slotte is overleg gevoerd met eigenaren en beheerders van kabels en leidingen. Het project heeft op meerdere locaties impact op bestaande kabels en leidingen. In september vindt hierover een vervolgoverleg plaats. De komende periode wordt samen met de betrokken nutsbedrijven verder gewerkt aan het zorgvuldig voorbereiden van de benodigde verleggingen en aanpassingen.

## Legenda status en voortgang



Op orde



Positieve ontwikkeling



Er dreigen afwijkingen



Gemiddelde ontwikkeling



Bijstelling is noodzakelijk



Negatieve ontwikkeling

## Scopebeschrijving

Het project Deltaweg omvat de herinrichting en aanpassing van de N256 en is opgebouwd uit zeven wegvakken. Het projectgebied loopt van de N256 Deltaweg tussen het spoorviaduct bij Goes en het viaduct van de N255, Oost-Westweg op Noord-Beveland. Voor elk wegvak is een voorkeursontwerp vastgesteld dat in de ontwerpfase verder wordt uitgewerkt. De zeven voorkeursontwerpen vormen gezamenlijk het Voorlopig Ontwerp.

In wegvak 1 (kruispunt Goes) wordt een ongelijkvloerse kruising met verkeersregelininstallatie gerealiseerd, waarbij de Deltaweg verhoogd over de 's-Heer Hendrikskinderdijk wordt geleid. In de wegvakken 2, 4 en 6 wordt een Basis Plus-profiel met 2x1 rijstroken toegepast, voorbereid op een mogelijke toekomstige uitbreiding naar 2x2 rijstroken. Voor wegvak 3 (kruispunt Langeweg) wordt een ongelijkvloerse kruising gerealiseerd waarbij de Langeweg verhoogd over de Deltaweg wordt geleid en de Deltaweg op maaiveldniveau blijft. In wegvak 5 (Zandkreeksluis) vindt verbreding plaats ten behoeve van een gecombineerde fiets- en landbouwroute, in combinatie met extra rijstroken met signalering op de Zandkreeksluis. In wegvak 7 (parallelstructuur tot Oosthoekweg) wordt de parallelweg verbreed om de veiligheid voor fietsers te verbeteren; de hoofdrijbaan blijft hier ongewijzigd.

Naast de hoofdscope worden binnen het project drie meekoppelkansen verkend: de aanleg van een faunapassage ter hoogte van natuurgebied De Schenge (wegvak 2), het realiseren van aanvullende fietstunnels bij de kruising Goes in aansluiting op het bestaande fietsnetwerk, en het ophogen van de Deltaweg over circa 750 meter (wegvak 6 tussen Zandkreeksluis en Oudedijk) ten behoeve van waterveiligheid en de bereikbaarheid voor hulpdiensten bij overstroming. De genoemde meekoppelkansen maken in de ontwerpfase nog geen formeel onderdeel uit van de projectscope.

Een uitgebreidere scope beschrijving en verbeelding van het projectgebied is terug te vinden in het Projectplan Deltaweg wat bij de behandeling van het Voorlopig Ontwerp op 12 december 2025 is vastgesteld. Een overzicht van het projectgebied is ook toegevoegd hieronder bij "Extra toelichting".

## Relevante besluiten

GS:

- 16 april 2024: Vaststellen Startnotitie Deltaweg en aanbieden aan Provinciale Staten.
- 28 oktober 2025: Goedkeuren van het Voorlopig Ontwerp, projectplan en Eindfasedocument Definitiefase. Instemmen met het aanbieden van het Statenvoorstel "Afsluiten definitiefase Deltaweg" aan Provinciale Staten en informeren van Waterschap Scheldestromen en een 4-tal betrokken gemeenten.

PS:

- 7 juni 2024: Vaststellen van de Voorjaarnota 2024 waarin voor de voorbereiding van het project een investeringskrediet is vastgesteld van € 2 mln.
- 5 juli 2024: Vaststellen Startnotitie Deltaweg zodat de definitiefase van het project kan starten. Het project is op basis van het adviesmodel Grote Projecten aangemerkt als groot project.
- 7 november 2025: Vaststellen van de Najaarsnota 2025 waarin voor het project € 20 mln. is vrijgemaakt in de vorm van een investeringskrediet.
- 12 december 2025:

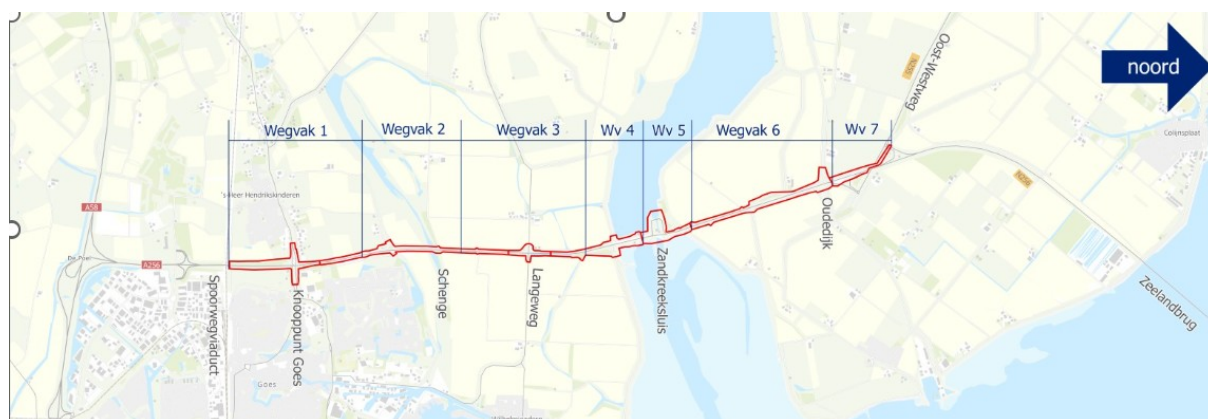
- Instemmen met het Voorlopig Ontwerp voor het project Deltaweg bestaande uit zeven voorkeursontwerpen ter verdere uitwerking naar een Definitief Ontwerp in de ontwerpfase.
- Instemmen met de afronding van de definitiefase van het project Deltaweg en de start van de ontwerpfase middels goedkeuring van het “Eindfasedocument definitiefase Deltaweg” inclusief de daarin opgenomen scope, looptijd en beheersaspecten uit het Projectplan Deltaweg.

### Extra toelichting

#### Overzicht projectgebied project Deltaweg:

De Deltaweg (N256) vormt de noord-zuidroute tussen Goes en Zierikzee. Het projectgebied van het project Deltaweg betreft het gedeelte tussen het spoorviaduct bij Goes en het viaduct van de N255 Oost-Westweg op Noord-Beveland. Het projectgebied is opgedeeld in 7 wegvakken:

- Wegvak 1: Kruispunt Goes
- wegvak 2: Wegvak tussen kruispunt Goes en kruispunt Langeweg
- wegvak 3: Kruispunt Langeweg
- wegvak 4: Wegvak tussen kruispunt Langeweg en Zandkreeksluis
- wegvak 5: Zandkreeksluis met kruispunten van de bypass,
- wegvak 6: Wegvak tussen Zandkreeksluis en Oudedijk
- wegvak 7: Parallelstructuur tot Oosthoekweg.





# Vervanging schepen Westerschelde Ferry

*Vervanging schepen Westerschelde Ferry*

**Projectdetails (klik in het onderstaande scherm voor meer detailinformatie)**

## Vervanging schepen Westerschelde Ferry

### Algemeen

|                                   |                        |
|-----------------------------------|------------------------|
| <b>Project:</b>                   | Vervanging schepen WSF |
| <b>Document:</b>                  | Voortgangsrapportage   |
| <b>Periode:</b>                   | Mei, juni, juli 2026   |
| <b>Status:</b>                    | Definitief             |
| <b>Datum:</b>                     | 1-8-2026               |
| <b>Bestuurlijk opdrachtgever:</b> | dhr. A.J. van der Maas |

### Projectomschrijving

De twee huidige schepen voor de fiets- en voetveerverbinding Vlissingen-Breskens naderen het einde van hun technische levensduur. Daardoor nemen de onderhoudskosten en het risico op uitval toe. Ook hebben het hoge dieselvebruik en de uitstoot een negatief effect op de exploitatie, het milieu en de stikstofruimte.

Het project heeft als doel om vóór 1 januari 2029 een nieuwe zero-emissievloot in gebruik te nemen. De nieuwe schepen, aanlandvoorzieningen en laadinfrastructuur moeten zorgen voor een betrouwbare, veilige, toekomstbestendige en financieel verantwoorde verbinding die beter aansluit op de behoeften van reizigers.

Het project is verdeeld in een drietal deelprojecten en omvat:

- De vervanging van de huidige schepen door een nieuwe vloot;
- De aanleg van (tijdelijke) aanlandingsvoorzieningen, inclusief laadinfrastructuur;
- Het herbestemmen van de huidige schepen.

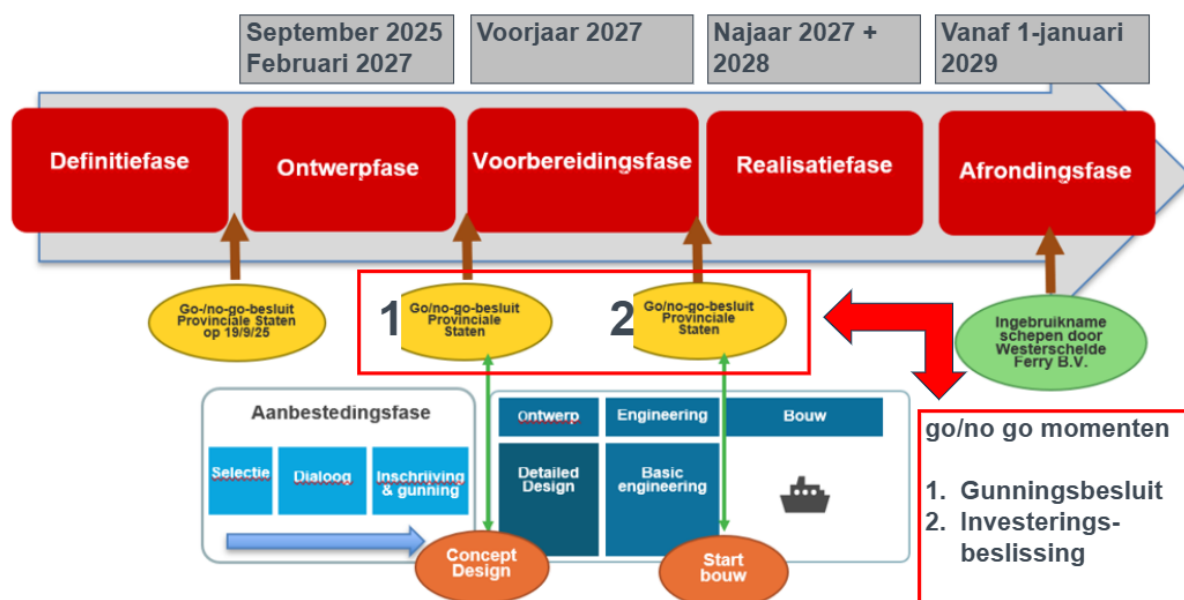
## Belangrijkste ontwikkelingen

### Aanbesteding vloot

De selectieleidraad is op 11 maart gepubliceerd. Vier partijen hebben zich aangemeld, waarvan er drie zijn geselecteerd voor de dialoofase. Vanwege de vertrouwelijkheid van de procedure kunnen de namen van de werven niet openbaar worden gemaakt.

Aanvullende verduidelijkingsvragen in de selectiefase hebben tot vertraging geleid. Hierdoor is de faseovergang verschoven naar februari 2027. Deze vragen en de beoordeling van de antwoorden waren noodzakelijk voor een zorgvuldige beoordeling en juridische toetsing van het selectiebesluit. De dialoogleidraad is op 17 juni gepubliceerd. Direct daarna zijn met de drie geselecteerde werven de startgesprekken en eerste dialooggesprekken gevoerd. De conclusie van de eerste dialooggesprekken is dat de opdracht door de werven goed wordt begrepen, maar de planning naar het projectresultaat als krap wordt ervaren.

Voor de volledigheid zijn de processtappen hieronder schematisch weergegeven.



### (Tijdelijke) aanlandvoorzieningen

De (tijdelijke) aanlandvoorzieningen, de aansluiting op het elektriciteitsnet en de herbestemming van de huidige vloot zijn ondergebracht in afzonderlijke deelprojecten. Zij maken geen deel uit van de aanbesteding voor de vloot.

Een gespecialiseerd ingenieursbureau heeft voor beide locaties drie kansrijke varianten voor de aanlandvoorzieningen uitgewerkt. De varianten zijn beoordeeld op haalbaarheid en voorzien van een globale kostenraming en vergunningsscan. Ook wordt een tijdelijke voorziening onderzocht om de veerdienst tijdens de realisatie van de nieuwe aanlandvoorzieningen in stand te houden. Daarbij wordt onder meer beoordeeld of de voormalige PSD-fuiken geschikt kunnen worden gemaakt.

Zodra de omvang en samenstelling van de nieuwe vloot bekend zijn, wordt de best passende variant door uitgewerkt tot een voorlopig ontwerp.

De aanbesteding is gestart voor:

- Een aannemer voor de realisatie van de (tijdelijke) aanlandvoorzieningen;
- Een technisch adviseur voor de begeleiding van het ontwerp- en bouwproces.

Een extern ingehuurd bureau begeleidt beide aanbestedingen.

#### Laadinfrastructuur

De aanbesteding voor de realisatie van de transformatorhuizen is gestart. Provinciale Staten hebben hiervoor op 10 juli, via de achtste begrotingswijziging, € 0,6 miljoen beschikbaar gesteld. De locatie in Breskens is in overleg met de betrokken partijen bepaald; de afstemming over de locatie in Vlissingen bevindt zich in een afrondende fase.

Stedin heeft al eerder opdracht gekregen voor het leggen van de kabels en het realiseren van de netaansluitingen. Volgens de huidige planning is de complete laadinfrastructuur uiterlijk op 1 juli 2028 gereed.

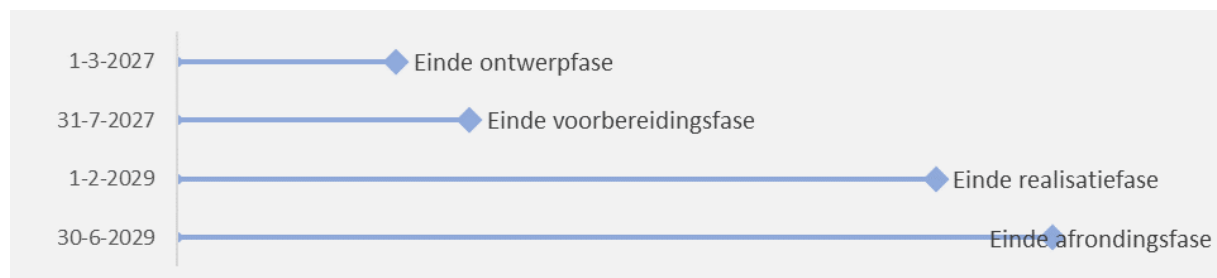
Begin 2026 is maatschappelijke prioriteit toegekend. Op 15 juni heeft netbeheerder Stedin de volledig aangevraagde transportcapaciteit (stroom) voor zowel Vlissingen als Breskens toegekend. Hiermee is een belangrijk projectrisico komen te vervallen.

#### Status en voortgang

*Beheersaspect:*      *Kwaliteit*      *Geld*      *Tijd*      *Risico*      *Omgeving*

*Status:*                                              

*Voortgang:*                                              



**Huidige projectfase:**

Ontwerpfase

**Percentage gereed:** 70%

## Status en voortgang

### Kwaliteit

Status:



Voortgang:



Een zorgvuldig doorlopen selectiefase heeft geleid tot deelname van drie gerenommeerde scheepswerven aan de concurrentiegerichtte dialoog. Hiermee is brede kennis en ervaring uit de markt bij het project betrokken.

Uit de eerste dialooggesprekken blijkt dat de geselecteerde werven de opdracht en de gestelde kaders goed begrijpen. Het kader van beperkte technische en vervoerskundige eisen bieden voldoende ontwerpvrijheid voor eigen ideeën en innovatieve oplossingen, onder meer voor de relatief nieuwe accu-elektrische aandrijftechniek.

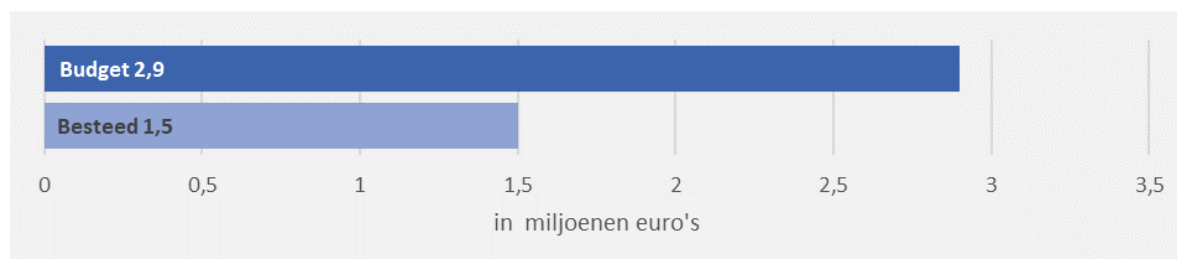
De inschrijvingen worden beoordeeld op prijs en kwaliteit in een verhouding van 30/70. Daarmee weegt kwaliteit zwaar mee in de gunning.

### Geld

Status:



Voortgang:



Provinciale Staten hebben uit het ZEH-dividend een bestemmingsreserve van € 9,4 miljoen gevormd voor het project 'Zero Emissie Schepen WSF'. Daarvan is € 2,3 miljoen beschikbaar gesteld als voorbereidingskrediet voor de definitie- en ontwerpfase.

Op 10 juli 2026 hebben Provinciale Staten via de achtste begrotingswijziging een afzonderlijk investeringskrediet van € 0,6 miljoen beschikbaar gesteld voor twee transformatorhuizen. Dit bedrag verhoogt het voorbereidingskrediet tot € 2,9 miljoen. De aanbesteding van de transformatorhuizen is gestart.

Verwacht wordt dat het huidige budget van € 2,9 miljoen toereikend is om de vertraagde ontwerpfase af te ronden. Mocht dit door onvoorziene omstandigheden niet het geval zijn, dan zal middels een begrotingswijziging beargumenteerd extra voorbereidingskrediet aangevraagd worden.

## Tijd

Status ontwerpfase:



Voortgang:



De dialoogleidraad is op 17 juni gepubliceerd. Direct daarna zijn met de drie geselecteerde werven startgesprekken en eerste dialooggesprekken gevoerd. Hieruit blijkt dat de werven de opdracht goed begrijpen. Zij ervaren de planning echter als krap, mede door de uitloop van de selectiefase.

Vanwege deze uitloop is de uiterste inschrijfdatum verschoven naar 16 oktober.

Eind augustus vinden de tweede dialooggesprekken plaats, gevolgd door afzonderlijke technische en juridische sessies. Tijdens deze gesprekken wordt nadrukkelijk en opnieuw getoetst of de planning voor de werven haalbaar is. Zo nodig wordt deze bijgesteld. Hiermee wordt het risico verkleind dat werven uiteindelijk niet inschrijven en wordt de kans op kwalitatief goede en financieel passende inschrijvingen vergroot. Provinciale Staten worden afzonderlijk geïnformeerd over een eventuele bijstelling van de planning en de gevolgen daarvan.

Als een verdere verschuiving van de uiterste inschrijfdatum noodzakelijk blijkt, wordt ook de opleveringsplanning daarop aangepast om de noodzakelijke bouwtijd voor de werven te behouden.

## Risico

Status:



Voortgang:



Door de toekenning van voldoende transportcapaciteit (stroom) voor beide locaties door netbeheerder Stedin is een belangrijk (financieel) risico vervallen. De overige risico's zijn ongewijzigd.

De belangrijkste risico's in deze fase van het project hebben allemaal betrekking op de doorlooptijd. Vertragingen kunnen ertoe leiden dat de aanbestedingsprocedure langer duurt en de (volledige) vloot voorbij de uitgestelde herkeuring datum van de huidige vloot in gebruik kan worden genomen

❖ **Beperkte capaciteit of animo bij scheepswerven (deelnemers concurrentiegericht dialoge)**

Maatregelen:

- Door een inkoopstrategie te hanteren die gericht is op het vergroten van de interesse van een brede markt, kunnen we dit risico beperken. Dit geldt eveneens voor de beschikbaarheid van technisch personeel bij scheepswerven, aangezien deze capaciteit daarin is inbegrepen.
- Door de uitvraag van de besteding niet te gedetailleerd te specificeren, een ontwerpvergoeding te geven, een marktconsultatie te houden, reële selectiecriteria te hanteren en uit te gaan van de functionele eisen (zoals vastgelegd in de nota van uitgangspunten, aangevuld met duidelijke (technische) kaders), kan de belangstelling vanuit de markt worden vergroot en daarmee de concurrentie worden bevorderd.
- Een goed ingericht extern aanbestedingsteam met ruime kennis en ervaring is een belangrijke randvoorwaarde. Daarnaast is het essentieel om blijvend het financiële kader aan de markt te communiceren.
- Gebruik maken van een bij de markt bekend standaardcontract met een gebalanceerde verdeling van risico's tussen scheepswerf en Provincie Zeeland.

Drie partijen nemen deel aan de dialoofase. Zij tonen serieuze interesse, waardoor inschrijvingen worden verwacht.

❖ **Beperkingen in de interne capaciteit binnen de provinciale organisatie.**

Maatregelen:

- Externe inhuur van expertise, waaronder binnen het aanbestedingsteam, kan helpen dit risico te beperken. Dit geldt eveneens voor technisch personeel.
- ❖ **Wijzigingen in wet- en regelgeving tijdens het ontwerpproces die kunnen leiden tot het doorvoeren van noodzakelijke alternatieve oplossingsrichtingen.**

❖ **Juridische procedures tijdens de aanbestedingsfase**

Maatregelen

Dit risico wordt beperkt met transparante aanbestedingsdocumenten, voorafgaande juridische toetsing, zorgvuldige dossiervorming en een objectieve beoordelingsmethodiek.

Gezien de strakke planning is geen tijd gepland voor eventueel bezwaar door werven op besluiten in de aanbestedingsprocedure.

Daarnaast is het volgende algemene projectrisico actueel:

- ❖ **Stijgende prijzen en verlaagde of vertraagde beschikbaarheid van de benodigde materialen en grondstoffen als gevolg van de geopolitieke situatie in de wereld.**

### **Herkeuring van de huidige vloot begin 2029**

De herkeuring van de huidige vloot in 2029 zet druk op de planning. Om daarna aan ES-TRIN te blijven voldoen, is naar raming € 0,35 miljoen tot € 0,8 miljoen per schip nodig.

Daarnaast kan onherstelbare motorschade tot vervroegde vervanging leiden. Omdat ES-TRIN het één-op-één vervangen van een bestaande motor niet toestaat, kan een investering van circa € 1,8 miljoen tot € 3,1 miljoen per schip nodig zijn. In dat geval moet ook de herkeuring eerder plaatsvinden.

De volgende maatregelen beperken deze risico's:

Maatregel A: sturen op tijdige ingebruikname. Dit beperkt alleen het risico van de herkeuring in 2029.

Het vervoersconcept, het ontwerp en de bouw zijn daarom als één gefaseerde opdracht in de markt gezet.

Maatregel B: tijdelijk uitstel van certificering en maatwerk met ILT. Dit beperkt beide risico's gedeeltelijk.

ILT heeft bevestigd dat de certificering op grond van artikel 3.18, vierde lid, van de Binnenvaartregeling eenmalig met zes maanden kan worden verlengd. Voor het gebruik van een ruilmotor wordt een maatwerkoplossing onderzocht; hierover is nog geen uitsluit.

Maatregel C: tijdelijke inzet van andere schepen. Dit beperkt beide risico's.

De markt wordt samen met een scheepstaxateur en -makelaar gevolgd. Tot nu toe zijn geen geschikte schepen beschikbaar.

Maatregel D: investeren in de huidige schepen, zodat zij aan ES-TRIN voldoen.

De investering bedraagt naar eerste inschatting € 0,35 miljoen tot € 0,8 miljoen per schip. Dit beperkt alleen het risico van de herkeuring.

### **Omgeving**

---

Status:



---

Voortgang:



---

Met de belangrijkste stakeholders vindt doorlopend overleg plaats. Doel van deze gesprekken is het geven van een actuele stand van zaken van het project en het toelichten van de gekozen uitgangspunten. Daarbij is ruimte voor het signaleren van aandachtspunten die relevant zijn voor de verdere uitwerking binnen de vastgestelde projectkaders.

Een belangrijk onderwerp in de omgevingsafstemming is de inpassing van de transformatorhuizen die nodig zijn voor de toekomstige laadinfrastructuur. In Breskens is in afstemming met Westerschelde Ferry B.V., Waterschap Scheldestromen, gemeente Sluis en het project Zwinquest/Veerplein Breskens overeenstemming bereikt over de locatie. In Vlissingen vindt hierover nog afstemming plaats met Westerschelde Ferry B.V., Waterschap Scheldestromen, gemeente Vlissingen, het projectteam Stationsplein Vlissingen en Dutch Offshore Contractors. Hierbij worden verschillende ruimtelijke en functionele belangen afgewogen om tot een passende locatie en inpassing te komen.

Daarnaast zijn gesprekken gevoerd over de vergunningen die voor de realisatie van de aanlandvoorzieningen nodig zijn. Daarbij is aandacht besteed aan de vereisten op het gebied van natuur en stikstof, met name in relatie tot de werkzaamheden aan de (tijdelijke) aanlandvoorzieningen en de laadinfrastructuur. De benodigde onderzoeken en vergunningprocedures worden in samenhang met de verdere technische uitwerking voorbereid.

Op 3 juli heeft een informatiesessie voor Provinciale Staten plaatsgevonden. Tijdens deze sessie zijn de Statenleden bijgepraat over de actuele stand van zaken van het project, waaronder de doelstellingen en fasering, het omgevingsmanagement en de financiering. Ook is ingegaan op de deelprojecten Aanlandvoorzieningen en Laadinfrastructuur en Herbestemming huidige vloot en op relevante aandachtspunten zoals netcongestie, planning en risico's. Aansluitend was er gelegenheid voor Statenleden om vragen te stellen.

### Legenda status en voortgang

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

### Scopebeschrijving

Het project richt zich op de vervanging van de huidige schepen en de realisatie van de bijbehorende (tijdelijke) aanlandvoorzieningen en laadinfrastructuur.

Belangrijke onderdelen binnen de scope zijn:

- het vaststellen van het gewenste veerconcept (aantal en type schepen) dat aansluit bij de behoeften van diverse doelgroepen;
- het formuleren van eisen voor de nieuwe schepen, met het oog op een toekomstbestendige, veilige en betrouwbare verbinding, inclusief vaar zekerheid bij wisselende bezoekersaantallen en rekening houdend met energietransitie, wetgeving en technologische ontwikkelingen;

- het opstellen van een kostenraming voor zowel kapitaalkosten (CAPEX) als operationele kosten (OPEX) van de nieuwe vloot;
- het uitwerken van het ontwerpproces van de schepen op basis van vastgestelde kaders en eisen;
- het bepalen van noodzakelijke aanpassingen aan de infrastructuur, waaronder aanlandvoorzieningen en laadinfrastructuur;
- het voorbereiden en uitvoeren van de aanbesteding van de schepen (conform inkoopstrategie);
- de realisatie van nieuwe aanlandvoorzieningen inclusief laadinfrastructuur;
- het onderzoek naar Europese subsidiemogelijkheden en
- de herbestemming van de huidige schepen.

Buiten de scope van dit project vallen:

- de aanpassingen van de organisatie en operatie van de deelneming Westerschelde Ferry B.V.;
- het herinrichten van de terminals en veerpleinen in Vlissingen en Breskens.

## Relevante besluiten

GS:

- 4 juli 2024: Brief van GS aan PS over Zero Emissie schepen, met voornemen groot project voor te bereiden en handhaving van de status als Dienst van Algemeen Economisch Belang voor de exploitatie.
- 9 juli 2024: Instemmen met 'Inzet ZEH dividend 2024' vastgesteld inclusief het instellen van een nieuwe bestemmingsreserve 'Zero emissie schepen WSF' en het toevoegen hieraan van het vrije deel van het ZEH-dividend van € 9,4 miljoen.
- 17 september 2024: Vaststellen Startnotitie "Vervanging schepen Westerschelde Ferry"; het Statenvoorstel "Vervanging schepen Westerschelde Ferry" verzenden naar Provinciale Staten om voor het project "Vervanging schepen Westerschelde Ferry" de Startnotitie vast te stellen en als Groot Project te benoemen.
- 1 juli 2025: Goedkeuring van het Projectplan Vervanging schepen Westerschelde Ferry en het eindfasedocument definitiefase groot project Vervanging schepen Westerschelde Ferry.
- 27 januari 2026: Vaststellen Statenvoorstel 4e begrotingswijziging 2026 waarbij € 0,8 mln. wordt onttrokken aan de bestemmingsreserve "Zero emissie schepen WSF" en toegevoegd aan de dekkingsreserve ZE-schepen als voorbereidingskrediet.
- 2 juni 2026: Vaststellen Statenvoorstel 8ste begrotingswijziging 2026 waarbij € 0,6 mln. wordt onttrokken aan de bestemmingsreserve "Zero emissie schepen WSF" en toegevoegd aan de dekkingsreserve ZE-schepen als investeringskrediet ten behoeve van het realiseren van twee transformatorhuizen.

PS:

- 27 september 2024: Statenvoorstel “Inzet ZEH dividend 2024” vastgesteld inclusief het instellen van een nieuwe bestemmingsreserve “Zero emissie schepen WSF” en het toevoegen hieraan van het vrije deel van het ZEH-dividend van € 9,4 mln.
- 15 november 2024: Vaststellen van de Startnotitie voor het project “Vervanging schepen WSF” zodat de Definitiefase van het project kan starten. Daarnaast is het project op basis van de uitkomsten van het adviesmodel grote projecten bestempeld als groot project en is € 1.5 mln. onttrokken aan de bestemmingsreserve “Zero emissie schepen WSF” en toegevoegd aan de nieuwe dekkingsreserve ZE-schepen als voorbereidingskrediet ten behoeve van de definitie- en ontwerpfase.
- 19 september 2025:
  - Instemming met de afronding van de definitiefase van het project Vervanging schepen Westerschelde Ferry en de start van de ontwerpfase middels goedkeuring van het “Einde fasedocument definitiefase Vervanging schepen Westerschelde Ferry” Inclusief de daarin opgenomen scope, looptijd en beheer aspecten uit het “Projectplan Vervanging schepen Westerschelde Ferry”.
  - Instemming met de Nota van uitgangspunten voor de (brom)fiets-/voetveer Veerdienst Vlissingen – Breskens.
- 10 maart 2026: Brief GS: Project Vervanging schepen Westerschelde Ferry – inkoopstrategie, financieel kader en proces & planning.
- 13 Maart 2026: Instemming met 4de begrotingswijziging 2026 waarbij € 0,8 mln. wordt onttrokken aan de bestemmingsreserve “Zero emissie schepen WSF” en toegevoegd aan de dekkingsreserve ZE-schepen als voorbereidingskrediet.
- 10 juli 2026: Instemming met de 8ste begrotingswijziging 2026 waarbij € 0,6 mln. wordt onttrokken aan de bestemmingsreserve “Zero emissie schepen WSF” en toegevoegd aan de dekkingsreserve ZE-schepen als investeringskrediet ten behoeve van het realiseren van twee transformatorhuizen.

#### **Extra toelichting**

n.v.t.

# Risicoparagraaf

Mei, juni en juli 2026

## Inleiding

Volgens het “Risicomanagementbeleid Provincie Zeeland” worden projectrisico’s verantwoord in de voortgangsrapportages grote projecten die aan Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten worden verstrekt.

Tegelijkertijd met de voortgangsrapportages wordt ook informatie verstrekt over de ontwikkeling van het provinciaal risicoprofiel en daarmee ook over andere provinciale risico’s.

## Risico’s

In het risicoprofiel van Zeeland zijn alle risico’s waaraan onze Provincie wordt blootgesteld opgenomen. Een aantal van deze risico’s heeft tevens een relatie met (voormalige) grote projecten. In onderstaand overzicht staan de risico’s op volgorde van invloed. Het gaat om risico’s met betrekking tot onderstaande onderwerpen zoals opgenomen in tabel 1:

Tabel 1 risico’s en klassen:

| Positie | Risico omschrijving                          | Kansklasse | kansinschatting dat risico zich voordoet | Maximale impact x € 1,0 miljoen |
|---------|----------------------------------------------|------------|------------------------------------------|---------------------------------|
| 1       | Project Zanddijk                             | 3          | 31% - 50%                                | 8,9                             |
| 2       | Nadeelcompensatie verkeersbesluit WST        | 3          | 31% - 50%                                | 10,0                            |
| 3       | Nadeelcompensatie Traverse Kapellebrug       | 3          | 31% - 50%                                | 1,5                             |
| 4       | Controle POP-3 en overige Europese projecten | 2          | 10% - 30%                                | 1,6                             |
| 5       | Garantstelling Hulst i.v.m. Perkpolder       | 2          | 10% - 30%                                | 3,3                             |
| 6       | Tekort in Faunafonds                         | 3          | 31% - 50%                                | 1,0                             |
| 7       | Westerschelde Ferry                          | 1          | < 10%                                    | 4,7                             |
| 8       | Cybercrime                                   | 2          | 10% - 30%                                | 2,0                             |
| 9       | Busconcessie PZ-EBS                          | 1          | < 10%                                    | 8,0                             |
| 10      | Garantstelling ZB                            | 1          | < 10%                                    | 0,8                             |
| 11      | Wijziging licentiestructuur                  | 2          | 10% - 30%                                | 0,2                             |

\*Indien een risico uit deelrisico’s bestaat wordt het gewogen gemiddelde van de kans berekend.

De maximale impact betekent de inschatting van de maximale financiële gevolgen van het risico door de inhoudelijk deskundige.

De risico’s met betrekking tot project Zanddijk en Nadeelcompensatie verkeersbesluit WST bepalen het grootste deel (72,8%) van het risicoprofiel van de provincie.

Ten opzichte van de vorige rapportage zijn er twee nieuw risico’s:

- 1. Busconcessie PZ – EBS.** Na de gunning van de busconcessie 2027 aan EBS is als risico opgenomen dat EBS de concessie tijdens de implementatie moet teruggeven door onvoorziene omstandigheden. Binnen de organisatie was dit risico al eerder in het risicodossier voor de implementatie van de busconcessie onderkend. Gezien de mogelijke impact is ervoor gekozen dit risico nu ook mee te nemen in het weerstandsvermogen. De kans op voordoen wordt klein geacht. Er zijn bij de aanbesteding verschillende zekerheden ingebouwd, waaronder een ontvangen bankgarantie en de mogelijkheid om een schadeclaim

bij EBS in te dienen. De implementatie van de busconcessie verloopt conform planning. De levering van de bussen en de inrichting van de remises en laadlocaties liggen op schema. Ook wordt naar verwachting voldoende personeel beschikbaar zijn. Daarom blijft de kans dat dit risico zich voordoet zeer klein.

2. **Nadeelcompensatie Traverse Kapellebrug:** Er zijn nadeelcompensatieclaims binnengekomen die voortvloeien uit het project Traverse Kapellebrug. Deze claims worden momenteel beoordeeld door externe specialisten. Op basis van deze beoordeling kan de omvang en inschatting van het risico in een latere rapportage nog wijzigen.

Deelrisico “**Het opnemen van financiële zekerheid in omgevingsvergunningen bij bedrijven bij inwerkingtreding van de Omgevingswet**” binnen het risico Wettelijke milieutaken is komen te vervallen omdat dit nu onderdeel uitmaakt van de jaarplannen van de omgevingsdiensten en daarmee gedekt zijn. Door het wegvallen van dit deelrisico bestaat het risico wettelijke milieutaken niet meer.

Het risico **Project Zanddijk** is licht gedaald ten opzichte van vorige kwartaalrapportage. Dit wordt veroorzaakt doordat de gronden nagenoeg volledig zijn verworven. De verwachting vooralsnog is dat de financiële gevolgen van de langere doorlooptijd in verband met de afstemming met ProRail over de spoorkruising binnen het huidige krediet opgevangen kunnen worden.

Het risico **Garantstelling Hulst i.v.m. Perkpolder** is gedaald omdat de kans dat dit risico zich voordoet lager is ingeschat (10% ipv 25%). De looptijd van de garantstelling is tot en met eind 2026, er zijn geen aanwijzingen dat een beroep wordt gedaan op deze garantstelling én er is op dit moment geen verzoek van de gemeente Hulst om deze garantie te verlengen.

Het risico **Garantstelling Zeeuwse Bibliotheek (ZB)** is licht gedaald omdat de jaarlijkse aflossing op de lening heeft plaatsgevonden in juli 2026.

Per saldo daalt de totaal benodigde risicobuffer ten opzichte van de vorige kwartaalrapportage.

### ***Project Zanddijk***

Op 16 december 2022 hebben Provinciale Staten een krediet voor project Zanddijk verstrekt van € 68 miljoen. Dit bedrag is gebaseerd op de kostennotitie van RHDHV van 28 oktober 2022 en de aanpassingen hierop, zoals opgenomen in het statenvoorstel kredietaanvraag en definitief ontwerp.

In het projectkrediet is op basis van een risicodossier een risicoreserve opgenomen. De raming waarop het krediet is bepaald, heeft een bandbreedte van 15%. Deze bandbreedte hangt samen met de detaillering van berekeningen, zoals de hoeveelheid aan materiaal dat nodig is om de bouw te realiseren. Het kan voorkomen dat de werkelijk benodigde hoeveelheden en prijzen hoger zijn dan hetgeen is opgenomen in de raming voor het projectkrediet. Er is daardoor een risico op het ontoereikend zijn van het projectkrediet. Daarnaast is er bij een infrastructuurproject, naast het optreden van risico's die leiden tot budgetoverschrijding ook het risico op een langere doorlooptijd van de planning aanwezig. Beide risico's zijn opgenomen in het risicoprofiel van de Provincie.

### ***Beheersmaatregelen:***

Door de verdere uitwerking en aanbesteding van het project wordt de bandbreedte op de raming kleiner en zal het risico afnemen.

### ***Nadeelcompensatie verkeersbesluit WST***

Tijdens de reparatie van de Oostbuis van de Westerscheldetunnel, die op 11 januari 2027 begint en vier maanden gaat duren, kan er 50 tot 80% minder verkeer door de Westerscheldetunnel. Er wordt een Verkeersbesluit genomen om te garanderen dat er ruimte is voor noodzakelijk verkeer. Door

goed te plannen en slim te spreiden ontstaat ruimte voor overige passages. Het openbaar vervoer wordt een betrouwbaar alternatief voor wie geen toegangsbewijs krijgt voor de tunnel. Voor schade groter dan het normale maatschappelijke risico of bedrijfsrisico kan worden gekozen nadeelcompensatie te claimen. Hiervoor geldt de provinciale verordening nadeelcompensatie. Omdat het gedurende de uitwerking moeilijk te voorzien is in welke gevallen nadeel boven normaal maatschappelijk risico of bedrijfsrisico uit kan komen, is hiervoor een risico-inschatting gemaakt.

### **Benodigde risicobuffer**

Op basis van de risicogegevens wordt door middel van een risicosimulatie de benodigde risicobuffer berekend. Dit is de buffer die nodig is om de financiële gevolgen van risico's op te kunnen vangen. Deze simulatie wordt toegepast, omdat het reserveren van het maximale bedrag in de "worst case" ongewenst en onnodig is. De risico's zullen immers niet allemaal tegelijk en in hun maximale omvang optreden. Bij de berekening van de risicosimulatie gaan we uit van het door Provinciale Staten vastgestelde zekerheidspercentage van 90%. Uit de risicosimulatie volgt dat met 90% zekerheid kan worden gesteld dat alle risico's zijn afgedekt met een bedrag van € 10,7 miljoen. Dit betreft een afname van € 0,3 miljoen ten opzichte van vorige rapportage.

### **Beschikbare risicobuffer**

De beschikbare risicobuffer bestaat uit het geheel aan middelen dat beschikbaar is om de risico's in financiële zin af te dekken.

(bedragen x € 1 miljoen)

#### **Beschikbare risicobuffer**

|                                            |             |
|--------------------------------------------|-------------|
| Algemene reserve (laagste stand 2026-2030) | 20,0        |
| *Vrij aanwendbare bestemmingsreserve       | 0,0         |
| Ruimte meerjarenbegroting                  | 3,8         |
| <b>Totaal</b>                              | <b>23,8</b> |

In bovenstaande opstelling is uitgegaan van de standen na verwerking van de 10<sup>e</sup> begrotingswijziging 2026.

\* De ontvangen middelen ZEH zijn toegevoegd aan de reserve ZEH. Hoewel deze reserve nog geen bestemming heeft, heeft Provinciale Staten een kader vastgesteld waarin is opgenomen dat de middelen in deze reserve (meerjarig) uitgezet worden voor het genereren van rendement. Deze middelen zijn inmiddels ook meerjarig uitgezet bij gemeenten en waterschappen, waardoor deze middelen niet direct inzetbaar zijn voor andere doelen.

De vrije belastingcapaciteit motorrijtuigenbelasting maakt geen onderdeel uit van de beschikbare risicobuffer. Hoewel deze ruimte niet meer wordt meegenomen in de beschikbare buffer, kunnen Provinciale Staten deze ruimte wel inzetten, jaarlijks per 1 januari. De opcenten gedurende het jaar aanpassen kan niet. De vrije belastingcapaciteit MRB bedraagt op dit moment € 37,5 miljoen per jaar.

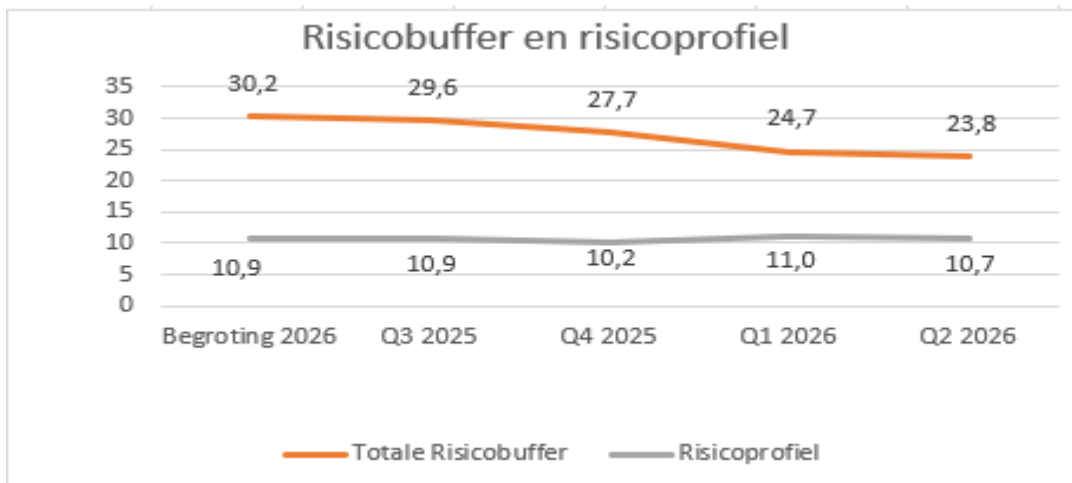
### **Ratio weerstandsvermogen**

Op basis van de ratio weerstandsvermogen wordt bepaald of het weerstandsvermogen van de provincie toereikend is bij het huidige risicoprofiel. Via het risicomangementbeleid hebben Provinciale Staten een ondergrens voor de ratio van het weerstandsvermogen vastgesteld van 1,2. Dit valt in de klasse voldoende.

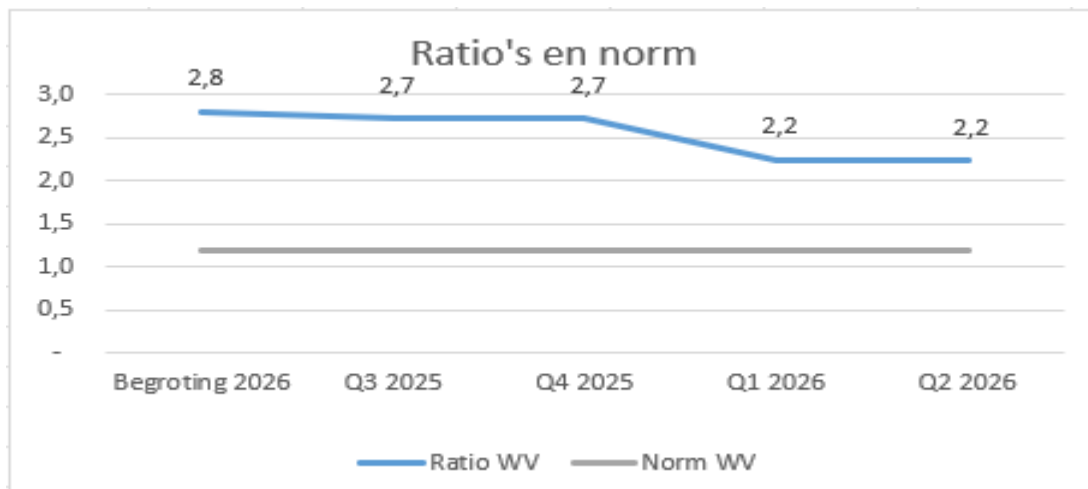
|                            |                                                                                                   |
|----------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Ratio weerstandsvermogen = | $\frac{\text{Beschikbare risicobuffer}}{\text{Benodigde risicobuffer}} = \frac{23,8}{10,7} = 2,2$ |
|----------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|

## Ontwikkeling weerstandsvermogen

Het weerstandsvermogen van de provincie is afhankelijk van meerdere factoren en wijzigt daardoor voortdurend. De ontwikkeling van het provinciaal weerstandsvermogen ziet er als volgt uit.



De beschikbare risicobuffer is ten opzichte van de 1<sup>e</sup> kwartaalrapportage gedaald en wordt voornamelijk veroorzaakt door een daling van de Algemene reserve. Het risicoprofiel is ook gedaald ten opzichte van de 1<sup>e</sup> kwartaalrapportage. Als het risicoprofiel daalt en de beschikbare risicobuffer daalt evenredig mee dan betekent dit dat de ratio weerstandsvermogen gelijk blijft. De ratio is gewaardeerd als uitstekend.



## Bevindingen kernteam 2<sup>e</sup> kwartaalrapportage risico's 2026

In het risicomanagementbeleid Provincie Zeeland 2025 is opgenomen dat het kernteam vaststelt dat alle risicokaarten per kwartaalrapportage actueel/geactualiseerd zijn. Daarom wordt periodiek aan alle budgethouders binnen de Provincie gevraagd om hun risico's te inventariseren en de bestaande risico's te actualiseren. Bij de grote projecten heeft de projectbeheerser de taak er op toe te zien dat de risicokaart actueel is. De bijgevoegde risico rapportage is tot stand gekomen op basis van de resultaten van deze uitvraag. Het versterken van het risicobewustzijn binnen onze organisatie is een continu proces.

Geconstateerd is dat alle kaarten afgelopen periode inhoudelijk en financieel geactualiseerd zijn door de inhoudelijk deskundigen.

Tabel 2: actualisatiedata risicokaarten

| Risicokaart<br>Naris | Positie | Risico omschrijving                             | Kansklasse | Kans in<br>procenten | Maximale<br>impact x<br>€ 1,0<br>miljoen | laatst<br>geactualiseerd |
|----------------------|---------|-------------------------------------------------|------------|----------------------|------------------------------------------|--------------------------|
| R648, R720           | 1       | Project Zanddijk                                | 3          | 31% - 50%            | 8,9                                      | 24-8-2026                |
| R1025                | 2       | Nadeelcompensatie<br>verkeersbesluit WST        | 3          | 31% - 50%            | 10,0                                     | 6-8-2026                 |
| R1088                | 3       | Nadeelcompensatie Traverse<br>Kapellebrug       | 3          | 31% - 50%            | 1,5                                      | 2-9-2026                 |
| R822,<br>R143, R28   | 4       | Controle POP-3 en overige<br>Europese projecten | 2          | 10% - 30%            | 1,6                                      | 17-7-2026                |
| R31                  | 5       | Garantstelling Hulst i.v.m.<br>Perkpolder       | 2          | 10% - 30%            | 3,3                                      | 24-8-2026                |
| R30                  | 6       | Tekort in Faunafonds                            | 3          | 31% - 50%            | 1,0                                      | 24-8-2026                |
| R475                 | 7       | Westerschelde Ferry                             | 1          | < 10%                | 4,7                                      | 23-6-2026                |
| R982                 | 8       | Cybercrime                                      | 2          | 10% - 30%            | 2,0                                      | 20-8-2026                |
| R926, R927           | 9       | Busconcessie PZ-EBS                             | 1          | < 10%                | 8,0                                      | 19-8-2026                |
| R121                 | 10      | Garantstelling ZB                               | 1          | < 10%                | 0,8                                      | 17-7-2026                |
| R33                  | 11      | Wijziging licentiestructuur                     | 2          | 10% - 30%            | 0,2                                      | 20-8-2026                |
| <b>Totaal*</b>       |         |                                                 |            |                      | <b>42,0</b>                              |                          |

\*Aan de hand van de financiële impact in combinatie met de risico-inschatting wordt een zogenaamde Monte-Carlosimulatie gedraaid. Uit deze simulatie volgt de benodigde risicobuffer van € 10,7 miljoen.

3-9-2026

Het kernteam risicomanagement