PROJECTPLAN

Project	:	Deltaweg
Bestuurlijk opdrachtgever	:	Dhr. A.J. van der Maas
Ambtelijk opdrachtgever	:	
Projectleider	:	
Budgethouder	:	
Activiteitennummer Unit4	:	30011 investeringskrediet Deltaweg
Programma	:	Grote projecten
Projectperiode	:	Q3 2024 – Q4 2033
Vastgesteld op	:	Versie definitiefase: GS-vergadering d.d. 28-10-2025 Versie ontwerpfase: GS-vergadering d.d. 27-10-2026

I. PROJECTBESCHRIJVING

I.1		**Inleiding en Probleemstelling**
		De Deltaweg (N256) is één van de belangrijkste verkeersaders van Zeeland. De Deltaweg is onderdeel van een van de hoofdaderen van Zeeland in de Noord-zuid verbinding. In de zomer zorgt het toeristenverkeer voor extra drukte. De Deltaweg is daarmee één van de drukste wegen in Zeeland na de A58 en N62. Op verschillende locaties doen zich onveilige situaties en incidenten voor, mede doordat de inrichting niet past bij het huidige verkeersbeeld, waardoor de kans op verkeersongevallen toeneemt. Dit zorgt voor een gevoel van onveiligheid bij weggebruikers. In het verleden zijn veel verschillende (kleinschalige) maatregelen getroffen aan de Deltaweg om de veiligheid te vergroten, maar enkele structurele knelpunten blijven bestaan. Daarnaast laat de doorstroming te wensen over. Met name de inrichting van de kruispunten zorgt tijdens de ochtend- en avondspits regelmatig voor vertragingen en opstoppingen, waardoor de bereikbaarheid van het gebied onder druk staat. Deze knelpunten hebben bovendien negatieve gevolgen voor de leefbaarheid en de economische ontwikkeling in de regio. Bovendien is de weg kwetsbaar bij calamiteiten. Wanneer een incident plaatsvindt, ontbreekt vaak een robuuste omleidings- of afwikkelingsmogelijkheid. Daarnaast laat de doorstroming voor hulpdiensten op dit moment te wensen over vanwege het ontbreken van vluchtstroken. De weg is niet toekomstbestendig; wanneer het verkeersaanbod groeit de komende jaren en er geen maatregelen getroffen worden, nemen de problemen met verkeersveiligheid, doorstroming en calamiteitenafwikkeling alleen maar toe. In 2021 en 2022 is onderzoek gedaan naar mogelijkheden om de verkeersveiligheid en doorstroming op deze weg te verbeteren. Dit resulteerde in verschillende oplossingsrichtingen, vastgelegd in Planstudie Deltaweg van Haskoning, die in juli 2022 ter informatie aan Provinciale Staten is verstuurd. In het coalitieakkoord “Met Zeeland, voor Zeeland” is de Deltaweg benoemd als groot project. Uitgangspunt voor de verdere uitwerking van het project is de startnotitie Deltaweg waarmee Provinciale Staten 5 juli 2024 heeft ingestemd. De startnotitie bevat het maatregelenpakket (oplossingsrichting B) uit de Planstudie Deltaweg. De nadruk ligt op het verbeteren van de verkeersveiligheid en het bevorderen van de doorstroming, met name op de kruispunten. Daarbij wordt rekening gehouden met een toekomstige verdubbeling (2x2), op basis van het

		Toekomstbeeld Midden Zeelandroute (afgekort: MZR) en in lijn met het Toekomstperspectief Zeeland 2050. In het Toekomstbeeld MZR wordt de MZR als een robuuste tweede hoofdontsluiting van Zeeland aangemerkt. Deze route zorgt voor vlotte en betrouwbare reistijden, beperkt het aantal incidenten en herstelt snel bij verstoringen. In het Toekomstbeeld MZR wordt uitgegaan van een 2x2 verbinding na 2040, als de ambities uit Zeeland 2050 verwezenlijkt worden. Dit vraagt ook om een Nieuwe Oosterschelde Oeververbinding (NOOV) voor de Zeelandbrug en Zandkreeksluis als MZR. De Deltaweg is een belangrijke schakel binnen de MZR. Daarom is het van belang om de voorgenomen herinrichting van de Deltaweg op korte termijn te realiseren en voor te sorteren op een mogelijke uitbreiding (2x2) na 2040.
I.2		**Doelstellingen**
		<u>Hoofddoelstellingen</u> De kern van het project is het realiseren van een veilige en toekomstbestendige weg. Het verbeteren van de verkeersveiligheid staat daarbij centraal: de weg wordt zo ingericht dat risicovolle situaties afnemen en de kans op en de ernst van ongevallen aanzienlijk vermindert. Daarnaast wordt de doorstroming op de kruispunten verbeterd, zodat verkeer vlotter en betrouwbaarder kan doorstromen en de bereikbaarheid van de regio toeneemt. Met de aanleg van een vrijliggend fietspad wordt parallel aan de Deltaweg een veilige fietsverbinding gerealiseerd. De parallelstructuur voor gemotoriseerd verkeer wordt bovendien zo ingericht dat deze ook kan functioneren als omleidingsroute. De hoofdrijbaan in combinatie met de parallelroute voorziet in de doorgang van calamiteitenverkeer. Tot slot wordt de weg zodanig ontworpen dat een eventuele toekomstige uitbreiding naar 2x2 rijstroken eenvoudig en kostenefficiënt kan worden uitgevoerd, waarmee ook in de toekomst voldoende capaciteit wordt geboden en de doorstroming voor hulpdiensten nu al verbeterd. <u>Meekoppelen van bredere maatschappelijke ambities</u> Naast de hoofddoelstellingen benutten wij dit project om bredere maatschappelijke ambities te realiseren. Zo wordt ruimte gereserveerd voor het verleggen bestaande K&L en/of aanleggen van toekomstige kabels en leidingen, waardoor toekomstige ontwikkelingen efficiënt kunnen plaatsvinden. Verder passen wij klimaatadaptieve maatregelen toe, zodat het gebied beter bestand is tegen extreme weersomstandigheden (zoals extreme buien, droogte en hitte) en de leefomgeving veerkrachtiger en duurzamer wordt ingericht. Het project kent drie specifieke meekoppelkansen die in de ontwerpfase verder zijn uitgewerkt: A. <u>Fietsonderdoorgangen kruising Goes</u> Vanuit de omgeving is een sterke wens geuit om bij Goes, aanvullend op het voorkeursontwerp, meerdere fietsonderdoorgangen te realiseren. De kosten van deze fietstunnels zijn berekend en de locaties van de fietstunnels zijn bepaald. Ook is, na afstemming met de gemeente Goes, bepaald hoe de fietstunnels kunnen aansluiten op het bestaande fietsnetwerk in en rondom Goes. B. <u>Faunapassage bij natuurgebied De Schenge</u> Ter hoogte van natuurgebied De Schenge wordt een faunapassage voorgesteld (wegvak 2). Deze passage versterkt de ecologische verbinding tussen de twee natuurgebieden die momenteel door de Deltaweg worden gescheiden. De aanleg van de faunapassage draagt bij aan het herstel van de natuurverbinding, ondersteunt de biodiversiteit en verbetert de verkeersveiligheid door het risico op aanrijdingen met onder meer reeën te verkleinen. C. <u>Klimaatadaptatie</u> In het kader van klimaatadaptatie en om bij een overstroming de bereikbaarheid over de weg richting Noord-Beveland voor hulpdiensten (na 48 uur) te waarborgen, moet over een lengte van circa 750 meter de weg met ongeveer 1,5 meter worden opgehoogd (wegvak 6). De effecten en consequenties van deze maatregel zijn vastgesteld en met de gemeente Noord-Beveland afgestemd.
I.3		**Beoogde resultaten**

Het beoogde projectresultaat is:

- Verbeterde verkeersveiligheid: de weg is zo ingericht dat het aantal risicovolle situaties afneemt en de kans op en ernst van ongevallen vermindert.
- Betere doorstroming op kruispunten: het verkeer kan vlotter en betrouwbaarder doorstromen, met minder vertragingen en een verbeterde bereikbaarheid.
- Realisatie van een vrijliggend fietspad, waardoor fietsverkeer en landbouwverkeer op de parallelstructuur worden gescheiden.
- De weg is zo ingericht dat er voldoende ruimte is voor calamiteitenverkeer op de hoofdrijbaan en de parallelstructuur kan functioneren als omleidingsroute.
- Voorbereid op toekomstige uitbreiding naar 2x2 rijstroken: de weg is zo ontworpen dat een eventuele verbreding eenvoudig en kostenefficiënt kan worden gerealiseerd.
- Er is voldoende ruimte gereserveerd voor toekomstige kabels en leidingen, waardoor toekomstige ontwikkelingen doelmatig en zonder ingrijpende aanpassingen kunnen worden gerealiseerd.
- Toegepaste klimaatadaptieve maatregelen: het tracé is robuuster en beter bestand tegen de gevolgen van extreme weersomstandigheden en hittestress.

Meekoppelkansen (zie hierboven bij I.2 Doelstellingen) zijn een aanvulling op het projectresultaat door:

- Een nog snellere en veiligere fietsverbinding bij Goes: de doorstroming voor fietsers wordt verder verbeterd en duurzame mobiliteit wordt gestimuleerd.
- Een versterkte faunapassage bij De Schenge: de natuurverbinding is verbeterd en de biodiversiteit wordt versterkt.
- Een robuustere route voor hulpdiensten richting Noord-Beveland: de weg blijft ook na overstromingen bereikbaar (na 48 uur) voor hulpdiensten en snelle wederopbouw van het gebied.

In de definitiefase is per wegvak gekozen voor de variant die de beste balans biedt tussen functionaliteit en kosten. Hieronder worden per wegvak deze keuzes op hoofdlijnen toegelicht:

<u>Wegvak 1: Kruising Goes – ongelijkvloers kruising, Deltaweg hoog</u>
De keuze voor kruising Goes betreft een ontwerp waar de Deltaweg met een viaduct over de 's-Heer Hendrikskinderendijk/ N664 heen gaat. De 's-Heer Hendrikskinderendijk/ N664 blijft op het huidige niveau en de aansluiting op de verbindingswegen worden uitgevoerd met verkeersregelinstallaties.

<u>Wegvak 1 – meekoppelkans fietsonderdoorgangen</u>
Vanuit de omgeving is nadrukkelijk de wens geuit om bij de kruising Goes, aanvullend op het voorkeursontwerp, meerdere fietsonderdoorgangen te realiseren. Om invulling te geven aan deze wens zijn drie varianten uitgewerkt, waarvan één variant ter besluitvorming aan Gedeputeerde Staten is voorgelegd. De voorgestelde variant voorziet in fietsonderdoorgangen voor de verbindingen van zuid naar oost en van noord naar zuid. Om de meest logische ligging van de onderdoorgangen te bepalen, zijn in samenwerking met de gemeente Goes aanvullende fietstellingen uitgevoerd. Hieruit blijkt dat, gelet op de huidige en verwachte fietsstromen, een situering aan de zuidzijde van het kruispunt de meest passende oplossing is. In afstemming met de gemeente Goes is vervolgens bepaald hoe de fietsonderdoorgangen optimaal aansluiten op het bestaande en toekomstige fietsnetwerk in en rondom Goes.

<u>Wegvak 2, 4 en 6: Wegvak tussen Goes en Langeweg, wegvak tussen Langeweg en Zandkreeksluis en wegvak tussen Zandkreeksluis en de Oudedijk.</u>
De keuze voor deze wegvakken is de basisplusvariant. Dit ontwerp houdt in dat de hoofdrijbaan wordt gescheiden door een middenberm met halfverharding (of combinatie van halfverharding en asfalt) langs de buitenzijde van de rijbaan. Hierdoor ontstaat voldoende ruimte om uit te wijken voor calamiteitenverkeer. Daarnaast wordt binnen de parallelstructuur een apart fietspad aangelegd naast de parallelweg. De parallelweg is breed genoeg om bij omleidingen of werkzaamheden aan de hoofdrijbaan te gebruiken als omleidingsroute.

<u>Wegvak 2 - meekoppelkans faunapassage</u>

		Ter hoogte van natuurgebied De Schenge wordt een faunapassage gerealiseerd. Deze passage versterkt de natuurlijke verbinding tussen beide gebieden en draagt bij aan de verkeersveiligheid doordat het aantal aanrijdingen met wild vermindert. Wegvak 6 - meekoppelkans waterveiligheid Om bij overstroming ervoor te zorgen dat na 48 uur de weg voor de regio beschikbaar is wordt-richting Noord-Beveland- over een lengte van circa 750 meter de weg met ongeveer 1,5 meter opgehoogd. Wegvak 3: Kruising Langeweg - ongelijkvloers, Langeweg hoog De keuze voor dit wegvak betreft een ontwerp, waarbij de Langeweg middels een viaduct over de Deltaweg heen gaat. De Deltaweg blijft op het huidige niveau. De bushaltes worden gesitueerd op de toe- en afritten en er zal een carpoolplaats terugkomen met minimaal dezelfde capaciteit. Dit ontwerp biedt optimale doorstroming en veiligheid op de hoofdrijbaan. Wegvak 5: Zandkreeksluis De keuze voor dit wegvak is een ontwerp dat optimaal gebruik maakt van de ruimte die beschikbaar is. Op de hoofdrijbaan worden de rijbanen zo ver als mogelijk uit elkaar gehouden, en worden langere extra rijstroken aangelegd die worden gebruikt voor de afslag naar de bypass. Ook wordt de signalering aangepast. De parallelweg en het fietspad worden zoveel als mogelijk uit elkaar gehouden. De bruggen over de sluis blijven een dwangpunt. Wegvak 7: Parallelstructuur tot Oosthoekweg De parallelweg wordt aangepast om de veiligheid voor fietsers te verbeteren doormiddel van het toevoegen van fietsstroken; de hoofdrijbaan blijft hier ongewijzigd. ***Aanvullende ambitie alle wegvakken:*** In alle profielen wordt extra ruimte (circa 5 meter) gereserveerd voor toekomstige kabels en leidingen langs de Deltaweg. Ook wordt in het definitief ontwerp (DO) rekening gehouden met het toepassen van klimaatadaptieve maatregelen zoals bijvoorbeeld extra schaduwplekken voor fietsers (hittestress) en rekening houden met extreme buien in het wegontwerp. Ook hiervoor is extra ruimte gereserveerd. ***Voorbereiding toekomstige uitbreiding 2x2****:* In het ontwerp wordt uitgegaan van een weg met 2x1 rijstroken voor 80 km/uur, waarbij zo goed mogelijk wordt geanticipeerd op een toekomstige verbreding naar 2x2 rijstroken (100 km/uur), waar dit doelmatig is. Op deze wegvakken worden de bermen direct voldoende breed ingericht en dienen deze in de huidige situatie als uitwijk- en bergingszone. Hiermee wordt de noodzaak voor ingrijpende werkzaamheden bij een toekomstige verbreding zoveel mogelijk beperkt. Ook de kunstwerken in het Definitief Ontwerp zijn berekend op een 2x2 hoofdrijbaan, zodat deze een toekomstige uitbreiding qua breedte en belasting aankunnen zonder aanpassingen.
I.4		**Uitgangspunten en randvoorwaarden**
		De volgende uitgangspunten en randvoorwaarden worden gehanteerd: • Project wordt uitgevoerd als groot project, wat wil zeggen dat Provinciale Staten besluiten over faseovergangen en (aanpassingen van) scope, tijdpad en geld, en via de voortgangsrapportages worden geïnformeerd over de voortgang van het project. • Het in de ontwerpfase opgestelde DO vormt het uitgangspunt voor de voorbereidingsfase. – Het DO per wegvak, inclusief de daarbij behorende kostenramingen met een bandbreedte van 20%, zijn leidend bij de verdere uitwerking en besluitvorming. – Het ontwerp houdt rekening met de mogelijk lange termijn keuzes voor de midden zeeland route en heeft bijvoorbeeld voldoende ruimte voor uitbreiding naar 2x2. – Op basis van de huidige kennis en beschikbare informatie is een planning opgesteld waarin de onderscheiden projectfases zijn weergegeven (zie paragraaf 2.II). De verwachte uitvoeringsperiode loopt van Q4 2026 tot en met Q4 2033. *Deze planning op hoofdlijnen is als bijlage 3 bij dit projectplan opgenomen*.

		– De uitvoering van het project dient te voldoen aan de geldende en toekomstige wet- en regelgeving ten aanzien van stikstofdepositie. Eventuele wijzigingen in regelgeving, beleidskaders of vergunningseisen gedurende de looptijd van het project kunnen directe gevolgen hebben voor de uitvoerbaarheid, de planning en de kosten. Het projectteam houdt bij de verdere uitwerking en realisatie nadrukkelijk rekening met deze veranderende juridische kaders en stelt waar nodig mitigerende maatregelen of aanpassingen voor (zie ook II.3 risico's). – Een goede samenwerking met de betrokken gemeenten (Goes en Noord-Beveland) is van groot belang. Hiertoe vindt regelmatig ambtelijk en bestuurlijk overleg plaats. Ook de betrokkenheid van andere belanghebbenden, waaronder Rijkswaterstaat, Waterschap Scheldestormen, omwonenden, dorpsraden en wijkverenigingen, de Veiligheidsregio en de netbeheerders, krijgt structureel aandacht. Het omgevingsmanagement wordt per projectfase geactualiseerd, conform de in **bijlage 2** beschreven aanpak. – Er is vanuit de vorige fasen krediet beschikbaar; voor de voorbereidingsfase wordt aanvullend krediet gevraagd in 2027. – Voor het wegontwerp wordt uitgegaan van de richtlijnen van het CROW: het Handboek wegontwerp buiten de bebouwde kom; de Ontwerpwijzer Fietsverkeer en het Wegontwerp voor Openbaar Vervoer. – Voor de faunapassage is de 'Leidraad Faunavoorzieningen bij Infrastructuur 2021' van Rijkswaterstaat gebruikt. – Voor externe opdrachten wordt het provinciale inkoop- en aanbestedingsbeleid gevolgd.
I.5		**Afbakening (scope)**
		Het projectgebied loopt van de N256 Deltaweg tussen het spoorviaduct bij Goes en het viaduct van de N255, Oost-Westweg op Noord-Beveland. Zie bijlage 1 voor een overzicht van het projectgebied en de indeling van de wegvakken inclusief meekoppelkansen. Zaken die niet tot het project behoren, maar wel raakvlak hebben: • Ontsluitingsvisie Veerse Meer Zuid – Als het verkeer op de Deltaweg beter doorstroomt zal dit ook zorgen voor minder sluipverkeer via Wolphaartsdijk (Aardebolleweg en Kwistenburg). De gemeente Goes is trekker van de ontsluitingsvisie, de provincie is verantwoordelijk voor de aanpak van de Deltaweg en kruising Langeweg, niet het achterliggende wegennet. • Kwaliteitsnetwerk Landbouwverkeer Zeeland (KLZ) – de westelijke parallelweg langs de Deltaweg is onderdeel van dit netwerk. Binnen het KLZ is een lijst met prioritaire knelpunten opgenomen, waar de komende jaren aan gewerkt wordt om deze op te lossen. Verdere (wensen voor) aanpassingen of uitbreiding van dit landbouwnetwerk moeten opgepakt worden bij een herijking van het KLZ en zijn geen onderdeel van het project Deltaweg. • Op de N664 wordt de VRI bij 's-Heer Hendrikskinderen vervangen. De parallelweg tussen de Deltaweg en deze VRI wordt daarbij ook heringericht. Er zijn ook nog wensen vanuit het dorp om het gedeelte van de N664 tussen de VRI en de Deltaweg in te richten als 50 km/uur. Deze wensen zijn geen onderdeel van het project Deltaweg.
I.6		**Relatie met andere projecten**
		Het project Deltaweg heeft een relatie met het project Toekomstbeeld Midden-Zeelandroute. In juli 2025 is dit Toekomstbeeld door Gedeputeerde Staten, met de Deltaweg als belangrijke schakel, vastgesteld. In het Toekomstbeeld wordt rekening gehouden met een mogelijke toekomstige verdubbeling van de Deltaweg. Daarbij wordt tevens rekening gehouden met een mogelijke toekomstige verdubbeling (2x2), conform het Toekomstbeeld Midden Zeelandroute (MZR) en in lijn met het Toekomstperspectief Zeeland 2050. In het Toekomstbeeld MZR wordt de MZR als een robuuste tweede hoofdontsluiting van Zeeland aangemerkt. Deze route zorgt voor vlotte en betrouwbare reistijden, beperkt het aantal incidenten en herstelt snel bij verstoringen. In het Toekomstbeeld MZR wordt

		uitgegaan dat een 2x2 verbinding na 2040 noodzakelijk is, bij verdere groei van het aantal woningen en economische ontwikkelingen en in lijn met de ambities uit het Toekomstperspectief Zeeland 2050. Dit vraagt ook om nieuwe toekomstvaste functionele oeververbindingen (Zeelandbrug en Zandkreeksluis) voor de MZR. Om een nieuwe oeververbinding verder te brengen is samenwerking met het Rijk nodig en zullen varianten voor de nieuwe oeververbinding(en) en bijbehorende tracés moeten worden onderzocht. Gezien de huidige problematiek kan de voorgenomen herinrichting van de Deltaweg daar niet op wachten. Met het project Deltaweg wordt specifiek ruimte geboden aan een latere mogelijke uitbreiding naar 2x2.

II. PROJECTOPZET

II.1 Projectorganisatie

Voor dit project wordt uitgegaan van een (deels) intern projectteam met externe ondersteuning op onderdelen. Op basis van het Kader Grote Projecten wordt het Integraal Project Management (IPM)-model als standaard voor de projectorganisatie gehanteerd.

Voor elk project is een aantal voorwaarden belangrijk. Er moet in elke fase genoeg capaciteit en kennis in het projectteam aanwezig zijn. Daarnaast zijn goede systemen nodig om het budget, de planning en de documenten bij te houden.

Bij iedere faseovergang zal de samenstelling en inzet van het projectteam worden beoordeeld en indien nodig worden aangepast aan de, voor een nieuwe fase, benodigde capaciteit en expertise/competenties. In de aankomende voorbereidingsfase zal de samenstelling van het projectteam zijn:

Rollen in het project	**Capaciteit**
Projectleider	1,0 fte
Projectbeheerser	0,4 fte
Omgevingsmanager	1,2 fte
Technisch manager	0,5 fte
Contractmanager	0,5 fte
Projectsecretaris	1,0 te
Projectondersteuner	0,6 fte
Technisch adviseur kabels en leidingen	0,4 fte
Planner	0,4 fte
Financieel/ risico adviseur	0,4 fte
Senior grond adviseur	1,0 fte
Inzet van diverse collega's op het gebied van: milieu, stikstof, juridisch, veiligheid, financiën, ICT, communicatie, inkoop en grondzaken.	p.m.

Naast het projectteam zal in de voorbereidingsfase ook gebruik worden gemaakt van verschillende advies en ingenieursbureaus voor o.a. de begeleiding bij de totstandkoming van de contractstukken voor de twee-fasen aanpak, projectbesluit, en benodigde onderzoeken flora- en fauna.

II.2 Opzet/fasen

Het project volgt de fasering zoals voorgeschreven is in het Kader Grote Projecten.

Met de vaststelling van de startnotitie door Provinciale Staten op 5 juli 2024 is de initiatieffase afgesloten en is Deltaweg als groot project officieel begonnen. Het Voorlopig Ontwerp is vastgesteld op 12 december 2025 waarmee de definitiefase is afgesloten en de ontwerpfase gestart. Deze fase is doorlopen van het 4de kwartaal 2025 tot het 4de kwartaal 2026.

Op basis van de huidige inzichten wordt de volgende planning van de verschillende projectfasen tot aan het einde van het project voorzien:

- In de **voorbereidingsfase** wordt het DO geschikt gemaakt voor realisatie. In deze fase worden onderzoeken uitgevoerd en vergunningen aangevraagd, alsmede de noodzakelijk planologische procedures doorlopen. Ook worden de benodigde gronden verworven. Het opstellen van een aanbestedingsgereed contract en gunning van het werk via een inkoop & aanbestedingsprocedure behoort ook tot deze fase. Aan het einde van de voorbereidingsfase wordt het benodigde projectbudget nauwkeurig ingeschat en voorgelegd aan PS.
  Planning: Gereed einde 4e kwartaal 2029. Het voorbehoud bij deze planning is dat er geen langdurige bezwaar- en beroepsprocedures optreden.

- In de **realisatiefase** wordt het ontwerp daadwerkelijk uitgevoerd en wordt er een fysieke weg opgeleverd. De optie bestaat om de werkzaamheden in verschillende fases uit te voeren. Wat de voor- en nadelen zijn van een dergelijke fasering zal tijdens de ontwerpfase nader worden uitgewerkt.
  Planning: Gereed einde 4e kwartaal 2032

- In de **afrondingsfase** gaat het vooral om het gebruik, beheer en onderhoud van het projectresultaat. In de afrondingsfase vindt er ook nog de nodige nazorg plaats. Zo kunnen er nog kleine afrondende (herstel)werkzaamheden worden verricht, maar ook nieuwe of lopende (juridische) procedures kunnen afgehandeld worden. Daarnaast moet de projectorganisatie worden opgeheven, vindt de finale afrekening van het project plaats en wordt er geëvalueerd.
  Planning: Gereed einde 4e kwartaal 2033.

In een tabel weergegeven:

Fase	**Geplande start fase**	**Gepland einde fase**	**Duur**
Voorbereiding	Q4 2026	Q4 2029	3 jaar
Realisatie	Q4 2029	Q4 2032	3 jaar
Afronding	Q1 2033	Q4 2033	1 jaar
			8 jaar

Op basis van het DO is meer duidelijkheid ontstaan over de toekomstige mijlpalen - de volgtijdelijkheid in werkzaamheden - en is een meer nauwkeuriger planning van de projectfasen opgesteld. Deze planning is op hoofdlijnen als bijlage 3 aan dit projectplan toegevoegd.

Om een volgende fase te starten is een besluit van Provinciale Staten vereist (Go/No-Go besluit). Uitzondering hierop is de faseovergang van realisatiefase naar afrondingsfase. Hiervoor is geen beslismoment voorzien voor PS aangezien het projectresultaat is gerealiseerd. Via het Kader Grote Projecten wordt voor het Go/No-Go-besluit het eindefasedocument gebruikt.

Er wordt driemaandelijks gerapporteerd via een voortgangsrapportage grote projecten. Een project is dynamisch en naarmate het project vordert kunnen de onzekerheden afnemen, maar er kunnen nog steeds risico's optreden met gevolg voor de planning en fasering en budget.

II.3 Risico's

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. Kijkend naar de aankomende voorbereidingsfase zijn momenteel dit de belangrijkste risico's:

		• **Kabel en leidingen, niet tijdige grondverwerving** – het risico dat benodigde gronden voor kabels en leidingen niet tijdig beschikbaar zijn, waardoor werkzaamheden vertragen en inefficiënt worden gefaseerd, met mogelijke claims. Beheersing via tijdige grondverwerving, afstemming met grondeigenaren en nutsbedrijven en integrale planning. • **Bodemverontreiniging bij verwerving,** ondanks onderzoek kan onverwachte bodemverontreiniging worden aangetroffen, wat leidt tot extra sanering, vertraging en kosten. Beheersing via historisch en verkennend onderzoek, risicogestuurde aanpak en afspraken over sanering en aansprakelijkheid. • **Hoge tendervergoeding**, bij complexe aanbestedingen kan een tendervergoeding nodig zijn om marktinteresse te borgen, met hogere kosten tot gevolg. Beheersing via marktconsultatie, beperking van het aantal partijen, efficiënte tenderprocedure en opnemen in de begroting. • **Kabel en leidinge**n – Beperkte capaciteit nutsbedrijven, beperkte capaciteit bij nutsbedrijven kan leiden tot latere start en langere doorlooptijd van werkzaamheden, met vertraging en stilstand tot gevolg. Beheersing via tijdige start, intensieve afstemming, slimme fasering en inzet van K&L-coördinatie. • **Slappe ondergrond**, zettingsgevoelige bodem kan extra funderingsmaatregelen vereisen en leiden tot hogere kosten en vertraging. Beheersing via aanvullend geotechnisch onderzoek en optimalisatie van het ontwerp. • **Faillissement aannemer**, het faillissement van de aannemer kan leiden tot stilstand, vertraging, heraanbesteding en extra kosten. Beheersing via wachtkamerregeling, financiële zekerheden en actieve monitoring. • **Beroepsprocedures projectbesluit**, zienswijzen en beroepen (o.a. stikstof/natuur) kunnen de onherroepelijkheid vertragen en de start van uitvoering uitstellen. Beheersing via robuust juridisch dossier, tijdige besluitvorming en afstemming met bevoegde gezagen. • **Organisatorische robuustheid**, onvoldoende capaciteit of expertise kan leiden tot inefficiënte uitvoering en hogere faalkosten. Beheersing via organisatiescan, inzet van externe expertise en heldere governance. • **Onvoldoende marktinteresse**, het risico op te weinig of ongeschikte inschrijvingen door marktomstandigheden of contractkeuzes, met vertraging of heraanbesteding tot gevolg. Beheersing via marktconsultatie, toetsing van de strategie en mogelijk tendervergoeding. 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.
II.4		**Communicatie en omgevingsmanagement**
		Het doel van omgevingsmanagement is het opbouwen van een duurzame en transparante relatie met de stakeholders en hen op passende wijze en actief betrekken bij het projectproces. Dit draagt bij aan breed gedragen besluitvorming en verhoogt het draagvlak in de regio. De basisstrategie is om stakeholders tijdig en regelmatig op de hoogte te houden van de voortgang. Zo blijven zij goed geïnformeerd, tonen we openheid en transparantie en behouden we het vertrouwen in een zorgvuldig proces. Waar keuzes impact hebben op de omgeving, lichten we deze toe en koppelen we terug wat er met de opgehaalde input is gedaan. Het omgevingsmanagementplan beschrijft de gehanteerde strategie, de doelen en eindresultaten van omgevingsmanagement en bevat een stakeholderanalyse met participatiestrategie. Ook wordt ingegaan op het inzetten van communicatie. Deze gestructureerde aanpak helpt om

		verwachtingen te managen en zorgt dat de juiste partijen op het juiste moment worden betrokken. Het omgevingsmanagementplan is bijgevoegd **als bijlage 2**.

III. BEHEERSASPECTEN

III.1		**Geld**
		De actuele projectraming op basis van het Definitief Ontwerp bedraagt € 209 miljoen exclusief btw (prijspeil januari 2026), met een bandbreedte van 20%. Met de verdere uitwerking van het ontwerp is het financiële beeld duidelijker geworden. In deze projectraming zijn ook de drie meekoppelkansen en de kosten voor zero-emissiematerieel integraal opgenomen. Omdat de uitvoering van het project naar verwachting duurt tot en met 2033, moet rekening worden gehouden met de prijsontwikkeling over de jaren na 2026. Voor de indexering van de projectraming is een bedrag berekend van € 40 miljoen. Dit is gebaseerd op de verwachte spreiding van de uitgaven volgens huidige planning (2027 –2033) en de ontwikkeling van relevante prijsindices voor onder meer lonen, grondstoffen en energie van over de afgelopen jaren. Voor de dekking van de projectkosten en de indexering zijn onder meer een rijksbijdrage van € 16,5 miljoen en een provinciale cofinanciering van € 20 miljoen beschikbaar gesteld. Er zijn tevens bijdragen van de gemeenten Goes en Noord-Beveland van gezamenlijk minimaal € 6,1 miljoen voorzien. Daarnaast wordt onderzocht in hoeverre onderdelen van de meekoppelkansen vanuit andere beleidsopgaven en door Natuurmonumenten kunnen worden gefinancierd. Voor de definitie- en ontwerpfase was een krediet verstrekt van € 2 miljoen en voor de voorbereidingsfase zal in 2027 nog een aanvullend investeringskrediet worden gevraagd van € 20 miljoen. Voor de start van de realisatiefase zal het investeringskrediet verder aangevuld moeten worden. Met de huidige planning wordt deze kredietaanvraag in 2029 aan Provinciale Staten voorgelegd en gaat het om een kredietaanvraag van € 184,4 miljoen. Uiteindelijk worden de totale gerealiseerde projectkosten vertaald naar jaarlijkse afschrijvingslasten. In de najaarsnota 2026 is aangegeven dat er in de provinciale meerjarenraming vanaf 2034 rekening wordt gehouden met de jaarlijkse afschrijvingslasten van de investering in de Deltaweg. Op basis van de huidige kostenraming inclusief indexering en rekening houdend met de verwachte bijdragen van derden worden de structurele jaarlijkse afschrijvingslasten geraamd op circa € 4,8 miljoen.
III.2		**Organisatie**
		Via het Kader Grote Projecten wordt het IPM-model gehanteerd als standaard voor de inrichting van de projectorganisatie. Binnen het projectteam wordt, waar nodig, overleg gevoerd over de benodigde capaciteit om de kwalitatieve en kwantitatieve inzet van de projectorganisatie te borgen. De projectleider voert binnen de organisatie het gesprek over de invulling van deze capaciteit en betrekt, indien noodzakelijk, aanvullende capaciteit extern.
III.3		**Risico's**
		Aan het begin van de ontwerpfase is een risico-inventarisatie uitgevoerd, gericht op het verkrijgen van inzicht in belangrijke aandachtspunten en potentiële obstakels binnen het project. Conform het Handboek Grote Projecten worden de geïdentificeerde risico’s elk kwartaal her-beoordeeld en waar nodig aangevuld. Alle risico’s en bijbehorende mitigerende maatregelen zijn vastgelegd in het risicomanagementsysteem Naris van de Provincie Zeeland. Gedurende de looptijd van het project worden deze voortdurend geactualiseerd en geëvalueerd. Dit gebeurt minimaal eenmaal per kwartaal bij het opstellen van de voortgangsrapportages. De mitigerende maatregelen worden opgenomen in de actielijst en besproken tijdens het projectteamoverleg om opvolging en bewaking te waarborgen.
III.4		**Kwaliteit**

		De borging van de kwaliteit van de interne processen vindt op meerdere niveaus en via verschillende werkwijzen plaats: • Toepassing van de procedures zoals beschreven in het Handboek Projectmanagement en het Kader Grote Projecten. • Inzet van het IPM-model met de bijbehorende rollen binnen het projectteam. • Regelmatige afstemming met zowel de ambtelijk als de bestuurlijk opdrachtgever. • Kwartaalgewijze toetsing op de voortgang en projectbeheersing door concerneenheid Concerncontrol. • Collegiale toetsing (peer review) van op te leveren projectdocumentatie bij faseovergangen. • Het zo nodig gebruik maken van externe expertise en/of de toepassing van second opinions. • De ambities van Maatschappelijk Verantwoord Opdrachtgeven en Inkopen (MVOI) zijn betrokken bij de kwaliteitseisen bij de aanbesteding van het contract in de voorbereidingsfase.
III.5		**Informatie**
		De projectadministratie en -documentatie wordt door de projectondersteuner en -secretaris beheerd en opgeslagen in een projectdossier binnen Microsoft Teams. Dit dossier is toegankelijk voor alle leden van het projectteam en provinciale collega's die ingezet worden binnen het project. Documenten die relevant zijn voor formele besluitvorming door Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten, evenals documenten voor externe communicatie, worden vastgelegd in het Zaaksysteem onder hoofdzaak 488171. Onder deze hoofdzaak vindt ook de archivering plaats van alle relevante documenten uit het projectdossier.
III.6		**Tijd**
		De factor tijd wordt beheerst met een projectplanning. Voor het bewaken van faseovergangen, kritieke paden en mijlpalen (zoals bovenin bij II.2 beschreven) wordt gebruikgemaakt van planningssoftware. Ook worden instrumenten ingezet zoals actielijsten, voortgangsrapportages en eventueel projectaudits ingezet. Het bewaken van de planning bestaat uit drie onderdelen: 1. **Operationele sturing** – de Planner zorgt voor invoer, samenhang en controle van de planning. 2. **Monitoring** – de Projectbeheerser bewaakt voortgang, resultaten en mijlpalen en relateert het aan het risicomanagement. 3. **Bijsturing** – de Projectleider neemt beslissingen als blijkt dat kritieke paden of mijlpalen niet op tijd worden gehaald, opdat deze wel gehaald gaan worden. Infrastructuurprojecten hebben veel technische onderdelen die afhankelijk zijn van elkaar. Vertraging bij één onderdeel kan het hele project beïnvloeden. Een planning zorgt ervoor dat onderlinge afhankelijkheden inzichtelijk zijn. Ook onzekerheid in vergunningen en regelgeving dienen te worden gepland. Vergunningen, milieueisen of wetgeving kunnen wijzigen, maar ook het weer, bodemgesteldheid of onverwachte problemen zoals archeologische vondsten kunnen impact hebben. Binnen het projectteam ligt naast flexibiliteit de focus op risicoanalyse en actieve bijsturing. In **bijlage 3** is een planning op hoofdlijnen opgenomen voor de volgende fase van het project.
III.7		**Scopemanagement**
		Het projectteam bewaakt actief of alle projectactiviteiten binnen de vastgestelde scope blijven. Er wordt gewaakt voor ongewenste uitbreiding van de scope. Om dit te voorkomen, wordt elke wijziging zorgvuldig getoetst op noodzaak, haalbaarheid en bestuurlijke afspraken. Alleen wijzigingen die formeel zijn goedgekeurd, zijn in het projectplan verwerkt.

		Verzoeken tot wijziging van de scope worden binnen het projectteam besproken en voorzien van een impactanalyse op tijd, kosten en kwaliteit. Deze worden vastgelegd in een wijzigingsvoorstel. Bij significante wijzigingen die de afgesproken scope overschrijden, is goedkeuring van Provinciale Staten vereist. Dergelijke wijzigingen worden doorgaans behandeld tijdens formele faseovergangen of, indien urgent, via een apart besluitvormingstraject.

Bijlagen:

1. **Overzicht projectgebied project Deltaweg**
2. **Omgevingsmanagementplan**
3. **Planning voorbereidingsfase op hoofdlijnen**