# Bijlage 1: Definitief Ontwerp (per wegvak)

## Algemeen

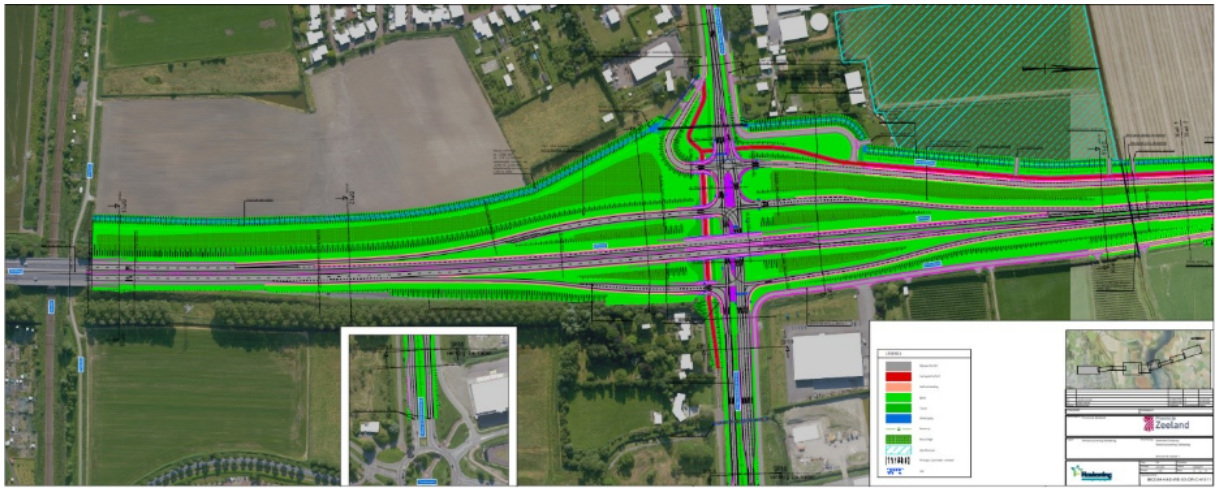
Het project Deltaweg (N256) is verdeeld in zeven wegvakken. Het Definitief Ontwerp (DO) is de uitwerking van het eerder vastgestelde voorkeursontwerp en het daarop gebaseerde Voorlopig Ontwerp. In het DO zijn de gekozen oplossingen, op basis van de CROW-richtlijnen voor wegontwerp, technisch verder uitgewerkt en ingepast in de bestaande omgeving. Het DO vormt de basis voor de besluitvorming over de verdere voorbereiding en realisatie van de herstructurering.




Het uitgangspunt voor het grootste deel van het tracé is een gebiedsontsluitingsweg met 2×1 rijstroken en een maximumsnelheid van 80 km/uur. Bij de uitwerking is rekening gehouden met verkeersveiligheid, doorstroming, bereikbaarheid voor hulpdiensten, fiets- en landbouwverkeer, bestaande kunstwerken en de ruimtelijke inpassing. In het ontwerp is zo goed mogelijk geanticipeerd op een eventuele toekomstige verbreding naar 2x2 rijstroken. Daarnaast is ruimte gereserveerd voor het planten van bomen (ook in het kader van hittestress), waterhuishouding en (te verleggen) kabels en leidingen. De figuren hieronder tonen het DO per wegvak; de toelichting benoemt de belangrijkste ontwerpkeuzes. Het vertrekpunt hiervoor vormt het in 2025 vastgestelde Voorlopig Ontwerp (VO), dat is toegelicht in bijlage 2.1, de managementsamenvatting die als bijlage bij het Statenvoorstel (781782) is gevoegd.

## Wegvak 1: Kruising Goes

Dit wegvak loopt vanaf het spoorwegviaduct tot voorbij de aansluiting met de ’s-Heer Hendrikskinderendijk en vormt de overgang van de bestaande 2×2-stroomweg naar de 2×1-gebiedsontsluitingsweg.



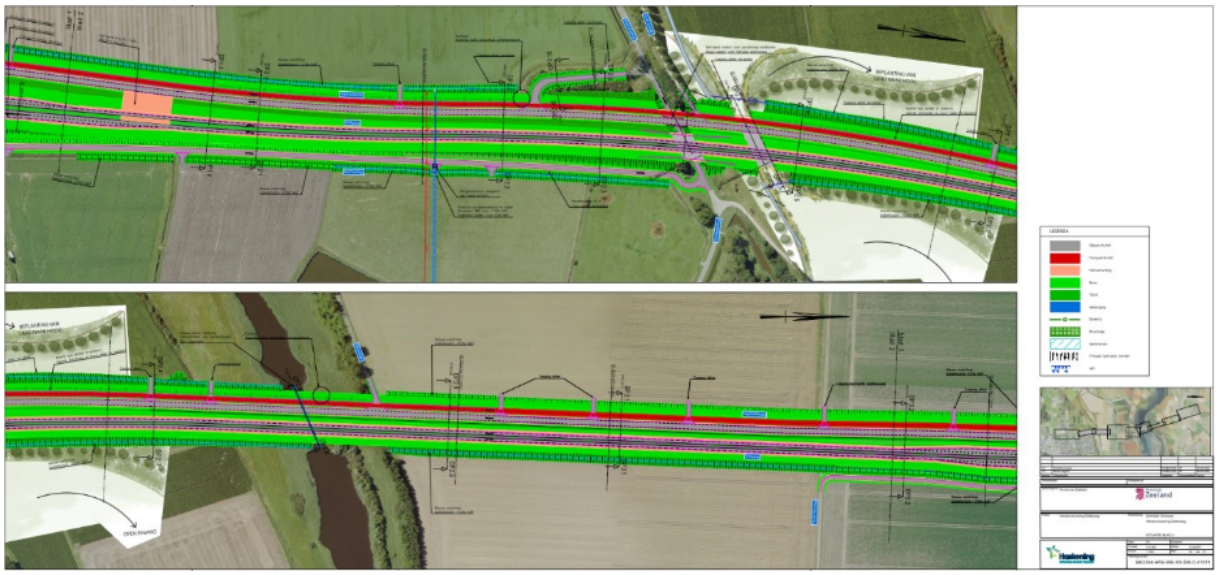

*Figuur 1 DO-tekening wegvak 1*

In het DO wordt de kruising met de ’s-Heer Hendrikskinderendijk ongelijkvloers uitgevoerd: de Deltaweg gaat over de lokale weg heen en de toe- en afritten sluiten met een verkeersregelinstallatie aan. De aansluiting is vormgegeven als een zogenaamde Haarlemmermeeraansluiting, wat inhoudt dat de in- en uitvoegstroken zoveel mogelijk parallel aan de hoofdrijbaan lopen, waarmee een ranke inrichting wordt gerealiseerd. Vanuit het zuiden blijven twee rijstroken beschikbaar tot op het nieuwe viaduct, waarna wordt samengevoegd naar één rijstrook; richting de A256 ontstaat vanaf de toerit juist een tweede rijstrook.

Het ontwerp biedt daarmee een duidelijke overgang tussen de maximumsnelheid van 100 km/uur op de A256 en de maximumsnelheid van 80 km/uur op de N256 en verbetert de verkeersveiligheid en doorstroming. Het nieuwe grondlichaam, benodigd voor de verhoging van de Deltaweg, ligt grotendeels naast de bestaande hoofdrijbaan, waardoor het verkeer tijdens de aanleg zoveel mogelijk over de bestaande weg kan blijven rijden. De in het DO ingepaste fietsonderdoorgangen zijn een meekoppelkans en maken, indien hierover positief wordt besloten door Provinciale Staten, een conflictvrije fietsroute mogelijk.

## Wegvak 2: Schenge

Wegvak 2 ligt tussen de ongelijkvloerse aansluitingen Goes en Langeweg.



*Figuur 2 DO-tekening wegvak 2*

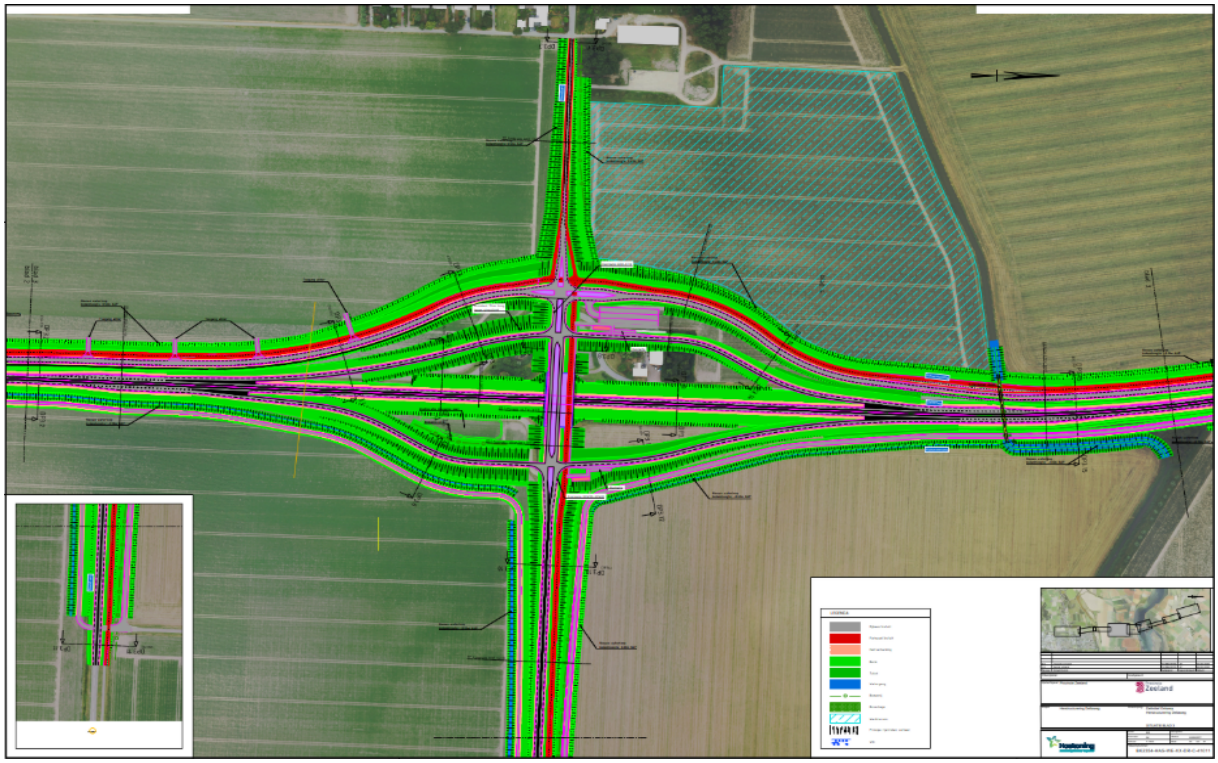
Het DO gaat uit van een profiel met 2×1 rijstroken, een parallelweg en een vrijliggend fietspad. De verharde berm biedt ruimte om bij incidenten uit te wijken voor nood- en hulpdiensten. Aan de oostzijde is in het wegprofiel ruimte opgenomen om een eventuele toekomstige verbreding naar 2×2 op hetzelfde tracé mogelijk te maken.

In het ontwerp is ook rekening gehouden met het behouden en inpassen van de verschillende toegangen naar landbouwpercelen en het aansluitende wegennet van de gemeente en het waterschap.

Ter hoogte van de Oude Zeedijk is een faunapassage als meekoppelkans in het DO ingepast. Deze kan de ecologische verbinding met Het Schenge versterken en vermindert het risico dat groter wild de parallelweg en de hoofdrijbaan oversteekt. De faunapassage is uitgewerkt op basis van de “Leidraad faunavoorzieningen bij infrastructuur 2021” van Rijkswaterstaat.

## Wegvak 3: Kruising Langeweg

Wegvak 3 omvat de ongelijkvloerse aansluiting van de Langeweg, inclusief de toe- en afritten.



*Figuur 3 DO-tekening wegvak 3*

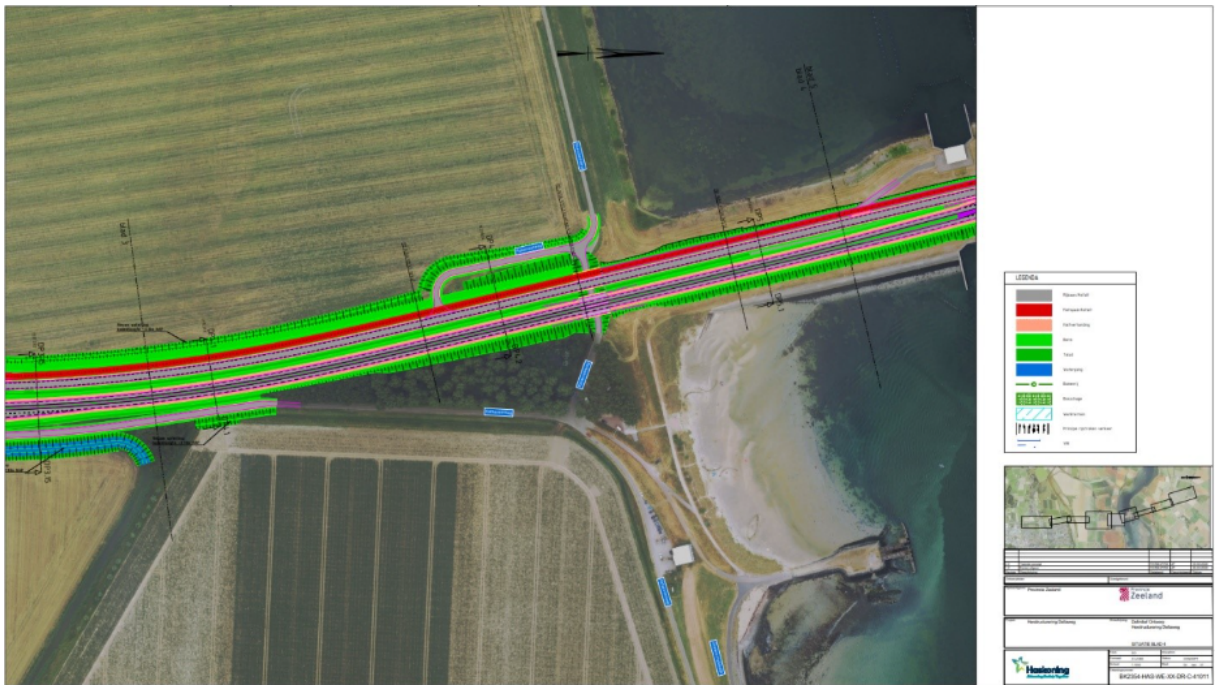
De Deltaweg blijft hier op maaiveldhoogte en loopt in een rechte lijn door; de Langeweg wordt over de Deltaweg heen geleid. Daarmee verdwijnen de gelijkvloerse conflictpunten en blijft de doorgaande verkeersstroom op de Deltaweg zoveel mogelijk ongestoord.

De toe- en afritten sluiten met voorrangskruispunten aan op de Langeweg. Aan de noordzijde zijn bushaltes, een vervangende carpoolplaats en fietsvoorzieningen ingepast. Ten zuiden van het viaduct is rekening gehouden met een mogelijke toekomstige verbreding naar 2×2; richting de Zandkreeksluis is dat niet gedaan, omdat niet zeker is of een toekomstige 2×2-oplossing hierop zal aansluiten.

De aanleg van de verhoogde Langeweg vereist in de uitvoeringsfase tijdelijke verkeersmaatregelen en een tijdelijke verlegging van de Langeweg.

## Wegvak 4: Klaphekkeweg

Wegvak 4 vormt het korte tracé tussen de aansluiting Langeweg en de Zandkreekdam en loopt richting de Zandkreeksluis.



*Figuur 4 DO-tekening wegvak 4*

Het DO gaat uit van een profiel met 2×1 rijstroken, een parallelweg en een vrijliggend fietspad. De hoofdrijbaan ligt in een bocht en stijgt van maaiveldhoogte naar het niveau van de Zandkreekdam. Voor dit wegvak is geen ruimtereservering voor 2×2 opgenomen, omdat een toekomstige verdubbeling naar verwachting samenhangt met een ongelijkvloerse passage van de Zandkreeksluis en daarmee mogelijk een ander tracé zal volgen dan over dit wegvak.

Bij de Katseveerweg wordt de onderdoorgang verbreed en de aansluiting op de parallelweg ruimer vormgegeven, zodat landbouwverkeer beter kan manoeuvreren en het zicht op kruisend fiets- en wegverkeer verbetert. De parallelweg, de doorfietsroute en de ontsluiting aan de oostzijde worden fysiek van de hoofdrijbaan gescheiden.

## Wegvak 5: Passage Zandkreeksluis

Wegvak 5 omvat de Zandkreekdam, de twee bruggen en de bypass rond de Zandkreeksluis. De beschikbare ruimte en de bestaande kunstwerken zijn hier bepalend voor de ontwerpkeuzes.



*Figuur 5: DO-tekening wegvak 5*

Het DO optimaliseert de bestaande passage in plaats van deze volledig te reconstrueren. De hoofdrijbaan verschuift op de waterkering enigszins naar het oosten om aan de westzijde ruimte te maken voor de parallelweg en het fietspad.

Rond de sluis worden extra in- en uitvoegstroken aangelegd en wordt de signalering uitgebreid, zodat verkeer bij brugopeningen duidelijker over de beschikbare brug of bypass wordt geleid. De bestaande twee bruggen en de bypass blijven daarmee functioneel onderdeel van de route.

De doorfietsroute loopt via de bypassbrug, zodat een oversteek van de parallelweg wordt vermeden. De kruin van de dam wordt plaatselijk verbreed, terwijl de onderberm behouden blijft; dit wordt ingepast met plaatselijk steilere taluds. De exacte ligging van onder meer afsluitbomen en de boogstralen van enkele rijstroken worden in de volgende fase verder geoptimaliseerd.

## Wegvak 6: Krukweg – Oudedijk

Wegvak 6 loopt vanaf de nieuwe onderdoorgang Krukweg tot het bestaande kunstwerk Oudedijk en sluit aan op de bestaande 2×2-inrichting richting de Oost-Westweg.



*Figuur 6: DO-tekening wegvak 6*

Het DO bestaat uit een 2×1-gebiedsontsluitingsweg met parallelweg en vrijliggend fietspad. Tussen Krukweg en Huisdijk is als meekoppelkans voorzien in de verhoging van de Deltaweg voor waterveiligheid, zodat het traject na een overstroming beter beschikbaar kan blijven voor hulpdiensten.

Op basis van de huidige uitwerking betreft dit circa 750 meter; de definitieve maatvoering wordt in een volgende fase bepaald op basis van lopende onderzoeken. Op dit verhoogde deel is geen reservering voor 2×2 opgenomen, omdat een toekomstige verdubbeling mogelijk samenhangt met een ander tracé bij de Zandkreeksluis. De Krukweg wordt verbreed en de bocht naar de parallelweg ruimer gemaakt, waarmee passeerbaarheid, zicht en verkeersveiligheid verbeteren. Richting de Oudedijk wordt aangesloten op de bestaande 2×2-weg.

## Wegvak 7: Emelissedijk / Oost-Westweg

Wegvak 7 betreft de parallelweg tussen Oudedijk en Oosthoekdijk. De hoofdrijbaan van de Deltaweg is hier 2×2 en blijft ongewijzigd.



*Figuur 7: DO-tekening wegvak 7*

In het DO wordt de parallelweg verbreed van circa 4,5 naar 6,0 meter en voorzien van twee fietsstroken van 1,7 meter met daartussen een rijloper van 2,6 meter. Hiermee krijgen fietsers een duidelijker eigen positie en ontstaat meer ruimte voor veilig medegebruik door het overige verkeer.

Zoals bij de toelichting op het VO reeds is aangegeven, is de beschikbare ruimte tussen de Oudedijk en de N255 en het gedeelte naar de Emelissedijk beperkt. Dwangpunten zijn hierbij:

- Het bestaande viaduct van de Oudedijk
- De 2x2 hoofdrijbaan aan de oostzijde
- De secundaire waterkering aan de westzijde tussen de Oudedijk en de N255
- De steunpunten van de viaducten van de N255
- De tunnel van de toe- en afrit van de N256 naar de N255

Door deze dwangpunten is het zonder heel grote en kostbare ingrepen niet mogelijk om het voorkeursprofiel in te passen. Een alternatieve ligging van het fietspad aan de westzijde van de waterkering zou een verslechtering van de sociale veiligheid betekenen. Daarom is op deze locatie gekozen voor een weginrichting, waarbij de parallelweg voor alle langzaam verkeer blijft. De parallelweg wordt verbreed naar 6,0 m (deze was ca. 4,5 m). De rijbaanindeling bestaat uit twee fietsstroken van 1,7 m en een rijloper van 2,6 m (incl. markering van 0,1 m). Hiermee wordt de weggebruiker duidelijk gewezen op het meervoudig gebruik. Met name in de bochten zal in de volgende fase worden gekeken naar maatregelen die attentieverhogend zijn en de verkeersveiligheid nog verder verbeteren.

De verbreding van de parallelweg zorgt ervoor dat de bermen rond de minimale gewenste breedte zitten. In de bermen zijn verder geen obstakels voorzien of de berm sluit direct aan op een talud van de dijk, waarmee nog steeds een veilige inrichting en voldoende uitwijkmogelijkheden aanwezig zijn.

Het bestaande viaduct (hoofdrijbaan en parallelweg) van de Oudedijk is technisch nog in goede staat en blijft behouden. De hoofdrijbaan behoudt hier de 2x2-inrichting en de hierboven genoemde inrichting van de parallelweg past op het huidige viaduct van de parallelweg.