Provinciale Staten

Financiële consequenties externe inhuur:
Kostensoort: Externe inhuur nvt
Bedrag: € 0,00

Financiële consequenties opdracht/uitbesteding:
Kostensoort: Uitbesteding nvt
Bedrag: € 0,00
Gedeputeerde belast met behandeling: dhr. A.J. van der Maas - Groot project Deltaweg

Vergadering PS: 11 december 2026
Nr:
Agenda nr:
Vergadering GS: 27 oktober 2026
Nr: 816482

Onderwerp: Afsluiten ontwerpfase Deltaweg

Aan de Provinciale Staten van Zeeland

Samenvatting:

De Deltaweg (N256) is één van de belangrijkste verkeersaders van Zeeland. De weg kampt al jaren met structurele knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en doorstroming, met name op de kruispunten en tijdens de spits. Met het project Deltaweg werken wij aan een toekomstbestendige inrichting die de bereikbaarheid en verkeersveiligheid verbetert en de weg geschikt maakt voor toekomstige ontwikkelingen.

Na de vaststelling van de Startnotitie voor het project Deltaweg door u is in de periode 2024-2025 de definitiefase doorlopen. In deze fase is een Voorlopig Ontwerp opgesteld, dat eind 2025 eveneens door u is vastgesteld. In 2026 hebben wij het Voorlopig Ontwerp verder uitgewerkt tot een Definitief Ontwerp. Daarbij zijn wij in gesprek gegaan met belanghebbenden om wensen en aandachtspunten waar mogelijk in het ontwerp te verwerken. Daarnaast hebben wij onderzoeken uitgevoerd, onder meer op het gebied van geluid, flora en fauna. Het resultaat hiervan is het Definitief Ontwerp dat wij nu ter besluitvorming aan u voorleggen.

Met dit voorstel vragen wij u in te stemmen met de voorgestelde scopewijziging, waarmee de meekoppelkansen voor de fietsonderdoorgangen, de faunapassage en de klimaatadaptieve maatregel onderdeel worden van de projectscope. Daarnaast vragen wij u het “Eindefasedocument ontwerpfase Deltaweg”, opgenomen als bijlage 2, goed te keuren en daarmee in te stemmen met het afronden van de ontwerpfase zodat de voorbereidingsfase van het project Deltaweg kan starten.

Wat willen we bereiken?

In het Toekomstbeeld Midden-Zeelandroute (MZR) is de Deltaweg aangemerkt als onderdeel van een robuuste tweede hoofdontsluiting van Zeeland. Deze route moet zorgen voor vlotte en betrouwbare reistijden en een hoog niveau van verkeersveiligheid. Daarnaast gaat het Toekomstbeeld MZR ervan uit dat, bij verdere groei van het aantal woningen en de economische ontwikkeling van Zeeland, na 2040 een uitbreiding naar een 2x2-profiel noodzakelijk is. Dit sluit aan bij de ambities uit het Toekomstperspectief Zeeland 2050.

Dit vraagt ook om nieuwe toekomstbestendige en functionele oeververbindingen (Zeelandbrug en Zandkreeksluis) in de MZR. Om deze Nieuwe Oosterschelde Oeververbinding (NOOV) verder te brengen is samenwerking met het Rijk gestart. In dat kader worden verschillende varianten voor de nieuwe oeververbinding(en) onderzocht.

De huidige knelpunten op de Deltaweg vragen echter om maatregelen op korte termijn.

statenstukken

Met het project Deltaweg verbeteren wij als eerste stap daarom de verkeersveiligheid op de Deltaweg en de doorstroming op de kruispunten. Gelijktijdig wordt de weg zo ingericht dat zo goed mogelijk wordt geanticipeerd op een toekomstige uitbreiding naar een 2x2-profiel. Zodra duidelijk is hoe de NOOV eruit komt te zien en wordt gerealiseerd, kan de Deltaweg worden verdubbeld. Daarmee vormt het project Deltaweg een belangrijke eerste stap in de ontwikkeling van de Midden-Zeelandroute als robuuste tweede hoofdontsluiting van Zeeland.

Deltaweg – eerste stap toekomstbeeld MZR
Het project Deltaweg richt zich als eerste stap op het verbeteren van de verkeersveiligheid en de doorstroming op de kruispunten. Door de rijrichtingen van elkaar te scheiden wordt het risico op ernstige ongevallen (frontale dan wel kop-staartaanrijdingen) aanzienlijk verkleind. Daarnaast wordt de weg ingericht volgens de geldende ontwerprichtlijnen, met voldoende ruimte, een veilige wegindeling en een robuuste parallelstructuur. Hierdoor worden de gevolgen van incidenten beperkt, neemt de verkeersveiligheid toe en blijft de weg beter berijdbaar bij calamiteiten. De doorstroming van het verkeer, met name op de kruispunten, wordt verbeterd zodat weggebruikers betrouwbaarder en vlotter kunnen reizen en de bereikbaarheid van de regio wordt vergroot.

Een belangrijk onderdeel van het project is de aanleg van een vrijliggend fietspad. Hiermee wordt een veilige, comfortabele en toekomstbestendige fietsverbinding gerealiseerd. Daarnaast wordt een nieuwe parallelstructuur aangelegd voor landbouwverkeer en bestemmingsverkeer. Deze parallelweg kan ook worden ingezet als omleidingsroute bij werkzaamheden of calamiteiten, waardoor de bereikbaarheid van de omgeving wordt vergroot. Ook wordt de doorstroming voor hulpdiensten verbeterd door naast de hoofdrijbaan voldoende ruimte te creëren, zodat hulpdiensten bij incidenten het verkeer veilig kunnen passeren.

Waaraan kunnen we zien of alles bereikt is?

Het succes van het project wordt uiteindelijk zichtbaar in een verkeersveiliger ingerichte Deltaweg, waarbij het aantal risicovolle verkeerssituaties en ongevallen aantoonbaar afneemt. Daarnaast is een betere doorstroming van het verkeer, met name op de kruispunten, een belangrijke graadmeter. Ook bij calamiteiten moet het verkeer zo veel mogelijk kunnen blijven doorstromen via de aangewezen calamiteitenroute, zodat de bereikbaarheid behouden blijft. Tot slot zorgen de aanleg van een vrijliggend fietspad en een parallelstructuur voor een duidelijke verbetering van de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid voor fietsers, landbouwverkeer en bestemmingsverkeer. Ook is een belangrijk resultaat dat bij de inrichting van de weg zo goed mogelijk wordt geanticipeerd op een toekomstige uitbreiding naar 2x2 rijstroken.

Wat doen we daarvoor?

Bij de faseovergang vorig jaar heeft u ingestemd met het Voorlopig Ontwerp, waarin voor elk van de zeven wegvakken een voorkeursontwerp is vastgesteld. Op basis hiervan hebben wij voor ieder wegvak een Definitief Ontwerp uitgewerkt.
Daarnaast heeft u ingestemd met de verdere uitwerking van drie meekoppelkansen: de fietsonderdoorgangen bij wegvak 1, de faunapassage bij wegvak 2 en de klimaatadaptieve maatregel bij wegvak 6. Het door u vastgestelde Voorlopig Ontwerp, inclusief deze meekoppelkansen, vormde het uitgangspunt voor de verdere uitwerking van het Definitief Ontwerp in 2026.



Waar in 2025 nog verschillende ontwerpvarianten per wegvak met belanghebbenden zijn besproken, stond in 2026 de verdere uitwerking van het door u vastgestelde Voorlopig Ontwerp centraal. Door de gemaakte keuzes in het Voorlopig Ontwerp vroeg deze fase om een andere aanpak van het omgevingsmanagement. Wij hebben niet langer gewerkt met een brede klankbordgroep, maar per wegvak of themabijeenkomsten georganiseerd met omwonenden en andere direct betrokkenen. Daarin lag de nadruk op de verdere uitwerking van het ontwerp en de gevolgen daarvan voor de directe omgeving.

Hieronder zijn de belangrijkste ontwerpstappen beschreven die zijn gezet van het Voorlopig Ontwerp naar het Definitief Ontwerp.

Van Voorlopig Ontwerp (VO) naar Definitief Ontwerp (DO)

In de ontwerpfase is het Voorlopig Ontwerp verder uitgewerkt tot een Definitief Ontwerp. Daarbij is onder meer:

- De maatvoering verder uitgewerkt, waaronder rijbaanbreedtes, boogstralen en afstanden conform de geldende CROW-ontwerprichtlijnen;
- De verkeerskundige inrichting verder geoptimaliseerd, waaronder opstelstroken, weefvakken en kruispunten, op basis van verkeerssimulaties;
- Het ontwerp verder ruimtelijk ingepast, met aandacht voor het ruimtebeslag en maatregelen om hinder voor de omgeving door zicht, licht en geluid zoveel mogelijk te beperken;
- Onderzoek naar geluid uitgevoerd en zijn de, conform de norm, benodigde geluidsmaatregelen verwerkt in het ontwerp en de kostenraming. Daarnaast wordt in de verdere uitwerking gekeken naar mogelijke optimalisaties die kunnen bijdragen aan een zo gunstig mogelijke geluidssituatie voor de omgeving;
- De inrichting van de Zandkreeksluis verder uitgewerkt en zijn de maatregelen verder uitgewerkt om de verkeersdoorstroming te verbeteren.

Daarnaast zijn diverse onderzoeken uitgevoerd of opgestart ter onderbouwing van het Definitief Ontwerp. Zo is een jaarrond flora- en faunaonderzoek gestart om effecten en eventuele mitigerende maatregelen tijdig in beeld te brengen. Ook is een geotechnisch onderzoek uitgevoerd om inzicht te verkrijgen in de bodemopbouw en de stabiliteit van de ondergrond en is onderzoek naar geluid uitgevoerd.

Daarnaast heeft afstemming plaatsgevonden met verschillende stakeholders over onderdelen die van invloed zijn op het Definitief Ontwerp. Hierbij gaat het onder meer om:

- Kabels en leidingen: verkennende afstemming met nutsbedrijven over de benodigde verleggingen, zodat zij na vaststelling van het Definitief Ontwerp tijdig kunnen starten met de verdere voorbereiding.
- Waterhuishouding: afstemming met Waterschap Scheldestromen over de inrichting van watergangen en duikers.

- Bereikbaarheid en hulpverlening: afstemming met de weginspecteurs van de provincie en de nood- en hulpdiensten over calamiteitendoorsteken, omleidingsroutes en de bereikbaarheid bij incidenten.

De uitkomsten zijn, waar mogelijk, verwerkt in het Definitief Ontwerp. Een beschrijving van het Definitief Ontwerp per wegvak is opgenomen in bijlage 1. Op www.zeeland.nl/deltaweg is daarnaast een digitale interactieve kaart beschikbaar met het Definitief Ontwerp van de Deltaweg. Met de kaart kan ook eenvoudig worden geschakeld tussen de huidige en toekomstige situatie om zo de beoogde wijzigingen zo goed mogelijk weer te geven. Op de kaart zijn de zeven wegvakken vervangen door drie deeltrajecten: Kruispunt Goes, Kruispunt Langeweg en Zandkreeksluis & Noord-Beveland. In de publiekscommunicatie spreken we in het vervolg ook over deze deeltrajecten en niet meer over de zeven wegvakken.

Participatie omgeving

Met de vaststelling van het Voorlopig Ontwerp in 2025 heeft u de hoofdkeuzes voor het project vastgesteld. Daarbij heeft u ons gevraagd de omgeving gedurende de ontwerpfase zorgvuldig te betrekken, zodat wensen, aandachtspunten en optimalisaties waar mogelijk konden worden verwerkt in het Definitief Ontwerp.

In de ontwerpfase is hier uitvoering aan gegeven. Er zijn gesprekken gevoerd met omwonenden, perceeleigenaren, bedrijven, dorps- en wijkraden, belangenorganisaties, gemeenten, het Waterschap Scheldestromen, Rijkswaterstaat, nutsbedrijven en nood- en hulpdiensten. Naast bijeenkomsten per wegvak en thema hebben ook individuele gesprekken met diverse belanghebbenden plaatsgevonden. De reacties en aandachtspunten uit de omgeving zijn vervolgens, samen met de gemeenten Goes en Noord-Beveland en Waterschap Scheldestromen, beoordeeld en afgewogen. De gemeenten en het waterschap hebben daarbij hun eigen inbreng geleverd en deelgenomen aan verschillende ontwerpsessies, waarin optimalisaties voor het Definitief Ontwerp zijn uitgewerkt.

De gesprekken hebben geleid tot diverse aanpassingen en verbeteringen in het Definitief Ontwerp. Voorbeelden hiervan zijn de landschappelijke inpassing, verbeteringen voor de fietsveiligheid, het toevoegen van rustpunten langs de fietsroute en diverse maatregelen voor de bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Niet alle ingebrachte wensen en opmerkingen zijn verwerkt in het ontwerp, onder meer vanwege eerder door Provinciale Staten gemaakte keuzes en geldende wettelijke kaders. Een overzicht van de belangrijkste aandachtspunten uit de participatie en de wijze waarop deze zijn verwerkt in het Definitief Ontwerp is opgenomen in bijlage 3 'Opbrengsten participatie en verwerking in het Definitief Ontwerp'.

Meekoppelkansen onderdeel van projectscope

Bij de vaststelling van het Voorlopig Ontwerp heeft u drie meekoppelkansen aangewezen voor verdere uitwerking in de ontwerpfase: fietsonderdoorgangen bij de kruising Goes, een faunapassage ter hoogte van natuurgebied De Schenge en een klimaatadaptieve ophoging van de Deltaweg op Noord-Beveland.
Deze maatregelen dragen bij aan de verkeersveiligheid, de ecologische kwaliteit en de klimaatbestendigheid van de Deltaweg. Door de meekoppelkansen gelijktijdig met de herinrichting van de Deltaweg te realiseren, kunnen maatschappelijke opgaven integraal worden opgepakt en worden toekomstige ingrepen aan de infrastructuur zoveel mogelijk voorkomen.
Daarnaast heeft u ons via een motie verzocht met derden in gesprek te gaan over een financiële bijdrage aan de meekoppelkansen. Hieraan hebben wij uitvoering gegeven door gesprekken te voeren met onder meer de gemeenten Goes en Noord-Beveland en andere betrokken partijen. Dit heeft tot resultaat geleid: Goes levert een financiële bijdrage van € 4 - € 4,5 miljoen en Noord-Beveland € 2,1 miljoen.

De bijdragen van de colleges Goes en Noord-Beveland zijn onder voorbehoud van goedkeuring door de gemeenteraden toegezegd. De financiële bijdragen van derden en de resterende financieringsopgave zijn opgenomen in de paragraaf 'Wat mag dit kosten'.

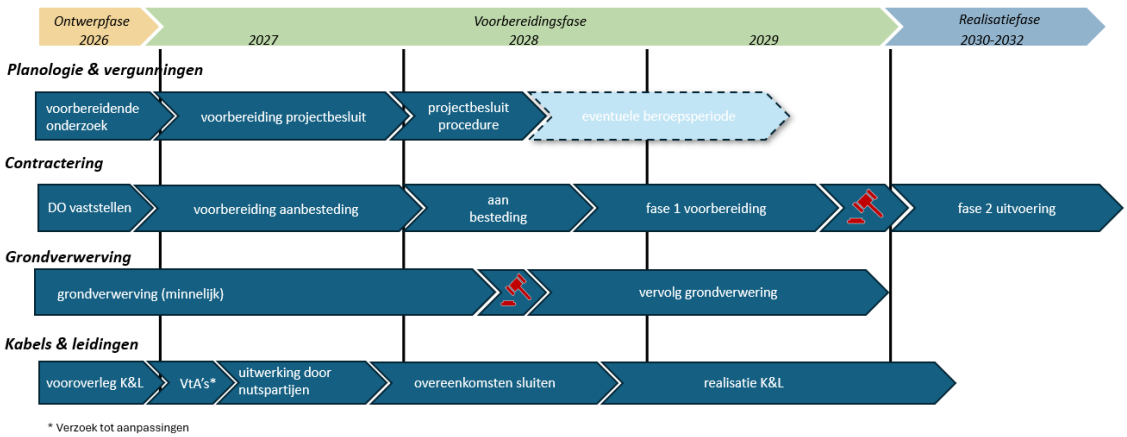
Met dit voorstel vragen wij u te besluiten de drie meekoppelkansen onderdeel te maken van de projectscope van de Deltaweg onder de voorwaarde dat de gemeenteraden instemmen met de door de colleges toegezegde bijdragen.

Projectplan en planning van de fasen

Dit statenvoorstel bevat het, ten opzichte van de definitiefase, geactualiseerde Projectplan Deltaweg, waarin de stand van zaken, doelstellingen en uitgangspunten van het project zijn beschreven. Het plan geeft een actueel inzicht in de besproken ontwerpen, de organisatie en fasering van het project, en de wijze waarop risico's, kwaliteit en omgevingsmanagement worden geborgd. Het document, opgenomen als bijlage 4, wordt ondersteund door drie bijlagen met toelichting op het projectgebied, de aanpak van omgevingsmanagement en de planning van de voorbereidingsfase op hoofdlijnen. Deze planning is opgesteld van de fasen na de ontwerpfase en is per fase als volgt:

Projectfase	Start	Einde
Voorbereidingsfase	Q1 2027	Q4 2029
Realisatiefase	Q4 2029	Q4 2032
Afrondingsfase	Q1 2033	Q4 2033

De voorbereidingsfase bestaat uit verschillende sporen die parallel lopen en elk een eigen dynamiek en doorlooptijd kennen. De sporen zijn echter onderling afhankelijk, waardoor vertraging in één spoor gevolgen kan hebben voor andere sporen en daarmee voor de integrale planning. Om eind 2029 de realisatiefase te kunnen starten, moeten alle benodigde stappen binnen de verschillende sporen tijdig zijn doorlopen. De onderstaande planning geeft daarom de huidige stand van zaken weer en is geen statisch eindbeeld. Deze planning is ook terug te vinden als bijlage 3 in het Projectplan.



Planologische procedure en vergunningen

Om het Definitief Ontwerp te realiseren moet de herstructurering van de Deltaweg ook planologisch en juridisch mogelijk worden gemaakt. De wijze waarop dit moet plaatsvinden is afgestemd met de gemeenten Goes en Noord-Beveland. De gemeenten hebben aangegeven dat een projectbesluit hiervoor het meest passende instrument is. Dit sluit aan bij de omvang en complexiteit van de opgave, het gemeentegrensoverschrijdende karakter van het project en de provinciale verantwoordelijkheid voor de Deltaweg. In de voorbereidingsfase wordt dan ook vanuit de Provincie een projectbesluit voorbereid.

Als start van dit proces wordt een vergunningenscan uitgevoerd, wordt de MER-beoordeling doorlopen en worden de benodigde documenten voor het projectbesluit samengesteld.

Contractering: aanbesteding en verdere uitwerking ontwerp
Het Definitief Ontwerp wordt via een twee-fasenaanbesteding samen met een marktpartij verder uitgewerkt tot een Uitvoeringsontwerp (UO). In dit proces is het nog mogelijk dat er optimalisaties in het ontwerp worden doorgevoerd. Deze optimalisaties hebben een beperkte impact op het ontwerp en leiden niet tot een scopewijziging. Als er door omstandigheden aanleiding is om het ontwerp zodanig aan te passen dat dit alsnog leidt tot een scopewijziging van het project, wordt dit voorgelegd aan u. Verder worden afspraken gemaakt over prijs, planning, risicoverdeling en uitvoerbaarheid. Na afronding van deze eerste fase is in 2029 een investeringsbesluit vereist van Provinciale Staten voor de uitvoering van het project. De tweede fase van de aanbesteding is daarmee onderdeel van de realisatiefase waarin het Uitvoeringsontwerp wordt gerealiseerd volgens de afspraken uit de eerste fase.

Grondverwerving
Voor de uitvoering van de reconstructie van de Deltaweg is op verschillende locaties meer ruimte nodig dan beschikbaar is binnen het huidige wegprofiel (provinciale eigendom). Het tijdig in handen hebben van deze ruimte/eigendom is een kritische randvoorwaarde voor het tijdig in uitvoering brengen van het project.

De provincie treedt tijdig in overleg met de betrokken grondeigenaren om de benodigde gronden op minnelijke basis tegen volledige schadeloosstelling te verwerven. Het uitgangspunt is daarbij om in goed overleg met partijen tot overeenstemming te komen. Er wordt ingezet op maatwerk, onder meer door rechtstreekse aankoop, vrijwillige kavelruil en, waar mogelijk, de inzet van de provinciale grondbank.

Om grondeigenaren bij de minnelijke verwerving volledige schadeloosstelling te kunnen bieden, is het noodzakelijk de mogelijkheid van onteigening formeel-juridisch te borgen. Dit wordt gedaan met voorliggend besluit. Deze borging is ook noodzakelijk voor het geval het, ondanks de inzet op minnelijke verwerving, niet mogelijk blijkt om met een grondeigenaar tot overeenstemming te komen. Daadwerkelijke onteigening geldt daarbij nadrukkelijk als uiterste middel. De praktijk leert dat in de meeste gevallen minnelijk overeenstemming wordt bereikt en dat slechts in een zeer beperkt aantal gevallen daadwerkelijk tot onteigening hoeft te worden overgegaan.

Voor grondeigenaren in en rond het gebied zijn verschillende bijeenkomsten georganiseerd, waarin zij zijn geïnformeerd over het proces en de te doorlopen stappen. Daarnaast zijn op verzoek individuele gesprekken gevoerd. De gesprekken verlopen tot nu toe constructief en hebben inmiddels geleid tot enkele aankopen.

Uit de gesprekken blijkt dat grondeigenaren behoefte hebben aan duidelijkheid over de totale grondbehoefte zodra de provincie met een concrete grondvraag komt. Hierbij wordt rekening gehouden met een toekomstige uitbreiding naar een 2x2-inrichting. De reden hiervoor is dat zoveel mogelijk zekerheid geboden wordt aan de grondeigenaren voor de langere termijn en voorkomen wordt dat zij op een relatief korte termijn met een aanvullende grondvraag worden geconfronteerd voor de Deltaweg.

Met voorliggend besluit worden het Definitief Ontwerp en de bijbehorende ruimtelijke kaders vastgesteld. Hiermee wordt duidelijkheid geboden over de grondbehoefte en ontstaat een duidelijk kader voor de verdere grondverwerving, waarbij minnelijke verwerving het uitgangspunt blijft. Het projectbesluit vormt de grondslag voor het onteigeningsproces.

Als het, ondanks de inzet op minnelijke verwerving, niet mogelijk blijkt om met één of meerdere grondeigenaren tot overeenstemming te komen, kunnen Provinciale Staten op een later moment een afzonderlijke onteigeningsbeschikking nemen.

Kabels en leidingen
Het verleggen van kabels en leidingen vormt een belangrijke randvoorwaarde en daarmee ook een risico voor de uitvoering van het project. Langs en onder de Deltaweg lopen veel kabels en leidingen die verlegd moeten worden voorafgaand aan de werkzaamheden. Na vaststelling van het Definitief Ontwerp worden met de betrokken netbeheerders afspraken gemaakt over het verleggen van kabels en leidingen en de bijhorende kostenverdeling.

Risico's en risicobeheersing
De voorbereidingsfase van het project Deltaweg kent verschillende risico's die gevolgen kunnen hebben voor de planning, kosten en uitvoerbaarheid van het project.

Het overkoepelende financiële risico is dat de uiteindelijke projectkosten hoger uitvallen dan het huidige geraamde kostenniveau, onder meer als gevolg van prijsstijgingen, vertragingen en andere onvoorziene omstandigheden. Bij het opstellen van de kostenraming is rekening gehouden met onzekerheden, de kans dat risico's optreden en de mogelijke financiële gevolgen daarvan. Daarnaast is een onafhankelijke second opinion uitgevoerd om de betrouwbaarheid en volledigheid van de kostenraming te toetsen. Ondanks deze zorgvuldige onderbouwing blijft het risico bestaan dat de uiteindelijke projectkosten hoger uitvallen dan geraamd.

Met name vertragingen bij de grondverwerving, het verleggen van kabels en leidingen, de planologische procedures en de aanbesteding kunnen gevolgen hebben voor de beoogde start van de realisatie eind 2029 en leiden tot hogere projectkosten. De belangrijkste risico's en bijbehorende beheersmaatregelen worden hieronder toegelicht:

- Grondverwerving: het tijdig beschikbaar krijgen van de benodigde eigendomen en gronden is een kritische randvoorwaarde voor de uitvoering. Dit risico wordt beheerst door tijdige grondverwerving, vroege afstemming met grondeigenaren en een integrale planning.
- Kabels en leidingen: het tijdig verleggen van kabels en leidingen is van belang voor de uitvoering van de reconstructie. Tijdige afstemming en overeenstemming met nutsbedrijven is essentieel. De beschikbaarheid van uitvoerende partijen kan zowel een financieel als planningsrisico vormen. Dit risico wordt beheerst door een tijdige afstemming met de kabel- en leidingbeheerders en het streven naar het beschikbaar hebben van benodigde gronden voor een eventuele verlegging.
- Technische uitvoerbaarheid. Onvoorziene bodemverontreiniging of een zettingsgevoelige ondergrond kunnen leiden tot aanvullende maatregelen, hogere kosten of vertraging. Door aanvullend bodem- en geotechnisch onderzoek worden deze risico's zoveel mogelijk vooraf in beeld gebracht en beheerst.
- Markt en aanbesteding. Beperkte marktinteresse, de benodigde tendervergoeding of het uitvallen van een opdrachtnemer kunnen gevolgen hebben voor de voortgang van het project. Door marktconsultaties, een passende aanbestedingsstrategie, een twee-fasenaanpak en contractuele beheersmaatregelen worden deze risico's beperkt.
- Planologische procedures. Bezwaar- en beroepsprocedures kunnen leiden tot vertraging van de besluitvorming en de start van de uitvoering. Dit risico wordt beheerst door een zorgvuldig doorlopen projectprocedure, een robuuste juridische onderbouwing en tijdige afstemming met betrokken overheden.

- Projectorganisatie. Een adequate personele bezetting en de beschikbaarheid van specialistische kennis zijn randvoorwaardelijk voor een succesvolle uitvoering van de voorbereidingsfase. De benodigde capaciteit wordt periodiek beoordeeld en waar nodig aangevuld met externe expertise.

De risico's worden gedurende de voorbereidingsfase continu gemonitord en waar nodig voorzien van aanvullende beheersmaatregelen. Via de reguliere voortgangsrapportages voor grote projecten worden Provinciale Staten geïnformeerd over de voortgang van het project en de ontwikkeling van de belangrijkste risico's.

Wat zijn de klimaateffecten?

Met de overgang van de ontwerpfase naar de voorbereidingsfase zijn er geen klimaateffecten. Bij de uitvoering van het project zijn deze er wel. Bij volgende faseovergangen worden de klimaateffecten en de wijze waarop duurzaamheid terugkomt in het project nader in beeld gebracht. Bij het Definitief Ontwerp houden we rekening met de toepassing van klimaatadaptieve maatregelen, zoals voorzieningen tegen wateroverlast en hittestress en de maatregel in wegvak 6 om de weg klimaatadaptief aan te leggen. Hiermee zijn de weg en de omgeving beter bestand tegen extreme weersomstandigheden en toekomstbestendig ingericht.

Wat mag het kosten?

De Deltaweg is een omvangrijk infrastructureel project dat een aanzienlijke investering vraagt. Met de verdere uitwerking van het ontwerp neemt het inzicht in de benodigde investering stap voor stap toe. De huidige projectraming is gebaseerd op het Definitief Ontwerp en geeft daarmee het meest actuele beeld van de verwachte kosten. Tegelijkertijd zijn de uiteindelijke kosten nog niet volledig voorspelbaar. Deze zijn afhankelijk van onder meer prijs- en marktontwikkelingen, wet- en regelgeving en de verdere uitwerking van het project.
De onzekerheid in de raming neemt naarmate het project vordert wel af. De bandbreedte van de raming is bij de overgang van het Voorlopig Ontwerp naar het Definitief Ontwerp teruggebracht van 35% naar 20%. Ook in de voorbereidingsfase wordt het inzicht verder vergroot. Om de financiële opgave inzichtelijk te maken, wordt hieronder eerst ingegaan op de verwachte projectkosten en de ontwikkeling daarvan. Vervolgens wordt de benodigde dekking van deze kosten beschreven, inclusief de beschikbare provinciale middelen en de verwachte bijdragen van het Rijk en gemeenten.

Verwachte projectkosten

De projectraming behorende bij het Definitief Ontwerp bedraagt afgerond € 209,0 miljoen (exclusief btw, prijspeil januari 2026) en heeft een bandbreedte van 20%. In de onderliggende tabel (bedrag in miljoenen euro's) wordt de vergelijking tussen het financiële beeld 2025 en het financiële beeld 2026 weergegeven. De verwachte kosten van het Voorlopig Ontwerp zijn in 2025 toegelicht in het Statenvoorstel “Afsluiten definitiefase Deltaweg” en is te raadplegen onder zaak 569587 (zaak GS: 749861).

	2025			2026
	Voorlopig Ontwerp			Definitief Ontwerp
Bandbreedte 35%, prijspeil 2025	153,7	A	**Bandbreedte 20%, Prijspeil 2026**	172,1
Meekoppelkansen	16,4	B	**Meekoppelkansen**	20,4
Zero emissie	21,6		**Zero emissie**	11,5
Kosten definitiefase en ontwerpfase	2,0		Kosten definitiefase en ontwerpfase en eerste grondaankopen	5,0
Totaalbeeld 2025	193,7		**Totaalbeeld 2026**	209,0

Het verschil tussen de raming uit 2025 en het huidige totaalbeeld 2026 bestaat uit twee elementen, zoals hierboven in de tabel weergegeven.

A. Verdere technische uitwerking van ontwerp en actualisatie huidig prijspeil.
B. Meekoppelkansen en zero emissie

A: Verdere technische uitwerking
Het verschil tussen de raming in 2025 en 2026 wordt voor een belangrijk deel verklaard door de verdere uitwerking en concretisering van het ontwerp. Kosten die in 2025 nog indicatief, globaal of beperkt waren meegenomen, kunnen op basis van het Definitief Ontwerp nauwkeuriger worden geraamd. Belangrijke verschillen zijn onder meer hogere kosten voor funderingslagen, grondwerk en grondbalans, kabels en leidingen, engineering en tijdelijke verkeers- en uitvoeringsmaatregelen. Ook is het prijspeil van de raming geactualiseerd van januari 2025 naar januari 2026.

B: (1)Meekoppelkansen en (2) zero emissie

1. Bij het vaststellen van het Voorlopig Ontwerp in 2025 zijn de verwachte kosten van de drie meekoppelkansen afzonderlijk aan u gemeld. De meekoppelkansen zijn geen nieuwe toevoegingen ten opzichte van het financiële beeld dat destijds is geschetst. Zij maakten toen echter nog geen onderdeel uit van de projectraming van € 153,7 miljoen. In de huidige raming zijn deze onderdelen verder uitgewerkt en worden zoals aan u voorgesteld opgenomen in de scope van het project. De kosten voor deze maatregelen worden nu ingeschat op totaal € 20,4 miljoen: fietsonderdoorgangen € 9,5 miljoen, faunapassage € 4,4 miljoen en klimaatadaptieve maatregel € 6,5 miljoen.
2. Ook is er in het Statenvoorstel van 12 december 2025 aangegeven dat in de raming rekening moet worden gehouden met extra kosten voor de inzet van zero-emissiematerieel. De verwachting was en blijft dat de inzet hiervan nodig is op grond van wet- en regelgeving, het bedrag is bijgesteld op basis van de verdere uitwerking van het Definitief Ontwerp.

Dekking van de kosten
Voor het project Deltaweg zijn verschillende financiële middelen beschikbaar en zijn bijdragen van het Rijk en andere partijen voorzien. Daarnaast is onderzocht in hoeverre kosten voor onderdelen van de meekoppelkansen vanuit andere beleidsopgaven kunnen worden gedekt. Het huidige beeld is als volgt:

- In januari 2026 is vanuit het Bestuurlijk Overleg MIRT een rijksbijdrage van € 20,0 miljoen inclusief btw toegekend. De € 3,5 miljoen aan btw wordt gestort in het btw-compensatiefonds. Daarmee bedraagt de netto rijksbijdrage € 16,5 miljoen. De bijdrage wordt verstrekt via een specifieke uitkering (SPUK), waarvoor de aanvraag in 2027 zal worden ingediend.
- Via de Najaarsnota 2025 is vooruitlopend op de definitieve besluitvorming over het totale benodigde krediet, € 20,0 miljoen vrijgemaakt voor het project Deltaweg in de vorm van een investeringskrediet. Dit is cofinanciering op de rijksbijdrage vanuit het BO MIRT. Hierbij is voorgesteld deze middelen nu ook al waar mogelijk in te zetten voor grondaankopen.
- Door opgaven te koppelen, zoals de ontwikkeling van nieuwe natuur, kunnen de aankoop en inrichting van de gronden rondom de faunapassage vanuit deze opgave worden bekostigd. Hierdoor komen deze kosten niet ten laste van het budget van het project Deltaweg.
- Natuurmonumenten heeft zich bereid verklaard financieel en inhoudelijk bij te dragen aan de inrichting van de faunapassage en de directe omgeving, en mee te werken aan de benodigde grondinbreng, onder voorbehoud van goedkeuring door de landelijke directie.
- Ook hebben Gedeputeerde Staten de gemeenten Goes en Noord-Beveland verzocht een financiële bijdrage te leveren aan het project en met name de financiering van de meekoppelkansen. Dit verzoek is ingegeven door het feit dat de meekoppelkansen ook belangen van de gemeenten dienen.
    - Het college van de gemeente Noord-Beveland heeft aangegeven een bijdrage van € 2,1 miljoen te zullen bijdragen, onder voorbehoud van goedkeuring door de Raad.
    - Het college van de gemeente Goes heeft aangegeven een bijdrage van € 4 tot € 4,5 miljoen te zullen bijdragen, onder voorbehoud van goedkeuring door de gemeenteraad.

De bijdragen van het Rijk en de gemeenten, aangevuld met de provinciale middelen en de inzet vanuit andere beleidsopgaven, dragen bij aan de dekking van de financiële opgave. Op basis van de huidige stand van zaken is sprake van ruim € 22 miljoen aan rijks- en gemeentelijke bijdragen. De financiële inzet van Natuurmonumenten en de mogelijke dekking vanuit andere beleidsopgaven zijn hierin nog niet financieel gewaardeerd.

Huidige en toekomstige beschikbare investeringskrediet voor voorbereidingsfase
Het beschikbare investeringskrediet voor de definitie- en ontwerpfase van € 2 miljoen is nagenoeg benut. De € 20 miljoen cofinanciering voor de Rijksbijdrage uit het BO MIRT is beschikbaar gesteld als investeringskrediet. In de voorbereidingsfase worden de komende drie jaar aanzienlijke kosten gemaakt voor onder meer grondverwerving, aanbesteding, projectbesluit- en vergunningprocedures en ingenieursdiensten. Inschatting is dat circa € 40 miljoen nodig is voor de voorbereidingsfase. We zullen daarom medio 2027 via de Zomernota een aanvullend investeringskrediet van € 20 miljoen aan Provinciale Staten voorleggen voor dekking van de kosten in de voorbereidingsfase.

Verwachte prijsstijgingen (indexatie)
De actuele projectraming is gebaseerd op prijspeil januari 2026. Omdat de uitvoering naar verwachting vanaf 2029 over meerdere jaren plaatsvindt, moet rekening worden gehouden met de prijsontwikkeling gedurende de looptijd. Naar verwachting zal dit betekenen dat het huidige bedrag van € 209 miljoen met circa € 40 miljoen zal toenemen.

Dit bedrag aan indexering 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 over de afgelopen jaren.

Afschrijvingslasten
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 raming worden de structurele jaarlijkse afschrijvingslasten geraamd op circa € 4,8 miljoen. Bij de berekening van de afschrijvingslasten is gerekend met de projectkosten van € 209 miljoen, de verwachte indexering van € 40 miljoen en de bijdragen van derden. Dit bedrag wordt bij de verdere financiële uitwerking geactualiseerd op basis van de definitieve investeringsomvang en de van toepassing zijnde afschrijvingstermijnen: volgens de financiële verordening van de Provincie Zeeland: 35 jaar voor asfaltverharding en 80 jaar voor viaducten.

Verwachte kredietaanvraag 2029
Voor de voorbereidingsfase zal zoals aangegeven in 2027 een aanvullend investeringskrediet worden aangevraagd voor de dekking van de kosten in deze fase. Ook voor de start van de realisatiefase zal het investeringskrediet aangevuld moeten worden om de totale projectkosten te dekken. Met de huidige planning wordt deze kredietaanvraag in 2029 aan Provinciale Staten voorgelegd. De omvang van deze kredietaanvraag wordt nu berekend op ruim € 184,4 miljoen. Daarbij is gerekend met de totale projectkosten inclusief verwachte indexering, de bijdragen van derden, het reeds verstrekte investeringskrediet van € 22 miljoen en het in 2027 aan te vragen investeringskrediet van € 20 miljoen. Na afronding van het project wordt een toename van de beheer- en onderhoudskosten verwacht. Deze kosten worden zichtbaar in de begroting van het jaar voorafgaand aan de ingebruikname, naar verwachting 2032.

Totaalbeeld
Bovenstaande beschrijving resulteert in het volgende totaalbeeld (bedragen in miljoenen euro's):

Verwachte projectkosten prijspeil 2026	209,0
Bijdragen derden	
Bijdrage BO MIRT (na aftrek BTW)	-16,5
Verwachte bijdrage gemeenten	-6,1
Al beschikbaar/ gevraagd krediet	
Definitie en ontwerpfase	-2,0
Cofinanciering BO MIRT	-20,0
Kredietaanvraag 2027	
Aanvullend investeringskrediet voorbereidingsfase	- 20,0
Verwachte prijsstijging (indexatie)	40,0
Verwachte kredietaanvraag 2029	
Uitvoeringskrediet (najaar 2029) (na verwerking van alle bijdragen en beschikbaar gestelde kredieten)	184,4
Verwachte jaarlijkse afschrijvingskosten (na afronding project)	4,8

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

Er wordt geen aanvullende externe inhuur gevraagd.

Communicatieparagraaf
De Deltaweg (N256) is één van de belangrijkste verkeersaders van Zeeland. De weg is druk en kampt met knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en doorstroming. De Provincie Zeeland ontwerpt daarom een robuuste, toekomstbestendige inrichting van de Deltaweg.

De doelstellingen zijn het verbeteren van de verkeersveiligheid, het vergroten van de doorstroming op de kruispunten en het realiseren van een veilige fietsverbinding langs de weg. Ook wordt bij het ontwerp rekening gehouden met een mogelijke uitbreiding naar 2x2 rijstroken.

De ontwerpfase van het project is afgerond. Provinciale Staten besluiten nu over het Definitief Ontwerp en over de start van de voorbereidingsfase, waarin de voorbereidingen voor de uiteindelijke realisatie worden getroffen, zoals grondverwerving, de aanbesteding van de werken, het verleggen van kabels en leidingen en het doorlopen van planologische en vergunningprocedures.

Participatie

Participatie is gedurende het project Deltaweg afgestemd op de fase waarin het project zich bevindt. Volgens het door Provinciale Staten vastgestelde participatiebeleid is per projectfase bepaald welke ruimte er bestond voor invloed vanuit de omgeving en op welke wijze belanghebbenden daarbij zijn betrokken. Zo is voor alle betrokkenen vooraf duidelijk geweest waarover kon worden meegedacht en welke keuzes al bestuurlijk waren vastgesteld.

Tijdens de planstudie en definitiefase lag de nadruk op het ophalen van belangen, wensen en aandachtspunten als input voor de ontwikkeling en afweging van ontwerpvarianten. Nadat Provinciale Staten het Voorlopig Ontwerp hadden vastgesteld, zijn de hoofdkeuzes voor het project bepaald. In de ontwerpfase heeft participatie zich daarom gericht op de verdere uitwerking van het ontwerp en het waar mogelijk verwerken van wensen en aandachtspunten binnen de vastgestelde kaders.

Ook tijdens de voorbereidingsfase blijft participatie een belangrijk onderdeel van het project. De participatie richt zich dan op onderwerpen die in deze fase aan de orde zijn, zoals de planologische procedure, grondverwerving, vergunningen, de voorbereiding van de uitvoering en het beperken van hinder tijdens de werkzaamheden. De vorm van participatie wordt daarbij opnieuw afgestemd op de aard van deze opgaven en de ruimte die binnen deze fase bestaat voor invloed vanuit de omgeving.

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig bijgevoegd ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten,

H.M. de Jonge, voorzitter

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

Onderwerp:
Project Deltaweg - afsluiten ontwerpfase

Ontwerpbesluit

De staten der provincie Zeeland,
gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten van 27 oktober 2026, nr.816482,

besluiten:

- In te stemmen met het Definitief Ontwerp voor het project Deltaweg;
- De drie meekoppelkansen onderdeel te maken van de projectscope van de Deltaweg, onder de voorwaarde dat de gemeenteraden van Goes en Noord-Beveland instemmen met de door hun colleges toegezegde bijdragen;
- In te stemmen met de afronding van de ontwerpfase van het project Deltaweg en de start van de voorbereidingsfase middels goedkeuring van het “Eindefasedocument ontwerpfase Deltaweg” inclusief de daarin opgenomen scope, looptijd en beheersaspecten uit het Projectplan Deltaweg.
- In te stemmen met het inzetten van onteigening indien minnelijke verwerving op basis van volledige schadeloosstelling niet tijdig tot het gewenste resultaat leidt.

Bijlagen:

1. Definitief ontwerp per wegvak
2. Eindefasedocument ontwerpfase Deltaweg
3. Opbrengsten participatie en verwerking in het Definitief Ontwerp
4. Projectplan Deltaweg
5. Bijlage 1 bij Projectplan: Overzicht projectgebied project Deltaweg
6. Bijlage 2 bij Projectplan: Omgevingsmanagementplan
7. Bijlage 3 bij Projectplan: Planning voorbereidingsfase op hoofdlijnen

statenstukken