WIND IN DE ZEILEN

TIENDE VOORTGANGSRAPPORTAGE

25 juni 2025



Voortgangsrapportage Wind in de zeilen
25 juni 2025

Uitvoeringsregisseur Wind in de zeilen
Siebe Riedstra

Programmateam Uitvoeringsregisseur
Rob uit de Bosch
Bart Pouwer

Fotografie: het fotomateriaal in deze rapportage is tot stand gekomen met toestemming van betrokkenen.

0 2

De uitvoeringsregisseur aan het woord

Inleiding

Terugblik op en reflectie en evaluatie

We zijn 5 jaar onderweg en dus is het tijd voor een terugblik, reflectie en evaluatie van deze unieke manier van samenwerken tussen regio en rijk.

In de afgelopen maanden heb ik alle betrokken bestuurders/directeuren gesproken over Wind in de zeilen. Een opdracht die bij mijn aanstelling al was aangekondigd (na 5 jaar een evaluatie van en doorkijk naar de governance tot en met 2030). Een opdracht die ik leuk vond om te doen. Het waren interessante gesprekken met bevlogen bestuurders /directeuren van het rijk, Zeeland en Vlissingen.

Voor de uitkomsten verwijs ik graag naar fiche L (in de 10e Voortgangsrapportage). U zult er vast niet van op kijken dat de drie samenwerkende overheden graag doorgaan (op een wat minder intensieve manier) met deze voor Nederland bijzonder vorm van rijk-regio samenwerking.

We zijn op de helft van de looptijd van het maatregelenpakket. De komende jaren tot en met 2030 wordt gekenmerkt door uitvoering van een aantal grote, complexe fiches. Ik noem dan met name het Justitieel Complex Vlissingen, de transformatie van de Kenniswerf in Vlissingen tot Hotspot voor Delta Innovatie en de metamorfose van het Stationsplein in Vlissingen.

We leggen ons meer en meer toe op het verzamelen van de resultaten en het meten van de effecten van dit maatregelenpakket. Daarom ben ik bij dat er een eerste monitoringsbeeld is opgesteld met de eerste metingen en bevindingen van indicatoren.

Deze informatie laat zien wat de impact is van de investeringen in Zeeland en Vlissingen. Het geeft straks ook duiding of de verwachte effecten wel of niet worden gehaald. Uiteindelijk streven we naar een beter woon-, werk- en leefklimaat in Zeeland en Vlissingen.

Dat wordt zichtbaar wanneer er bijvoorbeeld meer jongeren in Zeeland blijven om te werken en wonen, wanneer er steeds meer hoogwaardige banen te vinden zijn in Zeeland, wanneer door de snelle OV-verbinding naar de randstad het gemakkelijker is om in Zeeland te wonen en elders te werken en wanneer onze inwoners merken dat de zorgaanbieders steeds beter met elkaar samenwerken.

0 3

We houden de wind in de zeilen. We houden de lijnen strak. En ook al zien alle betrokkenen dat het glas van Wind in de zeilen nu (gelukkig) 'halfvol' is. Ik blijf als uitvoeringsregisseur toch waakzaam en alert op die 'windstiltes', die voor een forse koerswijziging kunnen zorgen. Ik blijft ook scherp op de onverwachte 'windstormen' die je juist stuurloos maken.

25 juni 2025
Siebe Riedstra, uitvoeringsregisseur Wind in de zeilen



0 4

Aanpak Monitoring Wind in de zeilen

Onderstaande figuur geeft een samenvatting van de beoogde monitor voor het WiZ-compensatiepakket. De onderste laag betreft de beoogde directe, korte termijn effecten (output) per fiche. De bovenste laag betreft beoogde middellange termijn effecten (outcome) van het investeringsprogramma. Met drie verschillende kleuren (groen, geel, oranje) is aangegeven in hoeverre voor de desbetreffende indicator reeds broninformatie voorhanden is.



05

Interview

Project BUIG: "Ik hoor je, weet je gehoord. Ik voel wat je bedoelt. Ik ben er voor jou."
Samen werken zij vanuit de Participatiewet met de Bundeling Uitkeringen Inkomensvoorzieningen Gemeenten, het project BUIG. Gülnaz Atmaca, Klantmanager Werk Statushouders bij Orionis en Mo Osman, Social Worker bij Buurtteams Vlissingen.

Sinds november 2024 helpen zij 84 statushouders die onder de oude Wet Inburgering vallen en een lange afstand hebben tot de arbeidsmarkt. Niet aan werk of een uitkering, zij doen veel méér dan dat.

Ze voeren gesprekken met mensen die aanvankelijk niet altijd soepel verlopen. Ze spreken niet alleen met de persoon om wie het gaat maar kijken verder, naar de gezinssituatie en de sociale omgeving. Conclusie: deze mensen hebben vaak hulp nodig op allerlei terreinen. Bij het lezen van een moeilijke brief, het rondkomen van een uitkering of het leren van de taal. "Ze lopen vast bij het lezen van een moeilijke brief, het rondkomen van een uitkering of het leren van de taal. Het gaat daarbij voor een groot deel om Syriërs tussen de 25 en 65 jaar die al jaren in Nederland wonen, maar ook andere statushouders kampen met deze problemen."

Gülnaz en Mo zijn bevlogen: "Heb je geen empathie voor deze mensen, stop er dan maar mee. Dan bereik je niets. Mensen willen gehoord worden en dat luisterend oor willen wij graag bieden." Mo vertelt: "Het is te triest voor woorden als ik hoor dat iemand iedere dag van 09.00 uur tot 17.00 uur in de bibliotheek gaat zitten om zijn buren de indruk te geven dat hij werkt. De buren zouden anders denken dat hij lui is en profiteert. Terwijl hij hoog opgeleid is maar nergens aangenomen wordt. Of de man die maar geen contact krijgt met zijn buurman terwijl hij hem iedere keer wéér gedag zegt."

Gülnaz: "Wij nodigen deze mensen uit voor een gesprek. Toen zij hier kwamen werd er niets voor hen gedaan. Het is schrijnend om te zien dat deze mensen niet verder komen in onze maatschappij terwijl ze bij wijze van spreken overal inzetbaar zouden kunnen zijn. De vooroordelen waar zij tegenaan lopen, vreselijk. De taalbarrière speelt hier ook een rol net als discriminatie. En dat verzin ik niet, het overkomt mij ook als ik vanuit mijn werk iemand bel, alleen vanwege mijn naam."

BUURTTEAMS
VLISSINGEN

06

Vaak nemen de statushouders iemand mee op gesprek. Niet om te tolken maar omdat die persoon zelf ook een vraag heeft. "Dan zeggen wij niet 'Ho stop' maar kijken we wat wij kunnen doen. Dat neemt stress weg bij degene die uitgenodigd was zodat die de ruimte krijgt voor zichzelf en zijn problemen wat van zich af kan zetten. En dan komt er ineens de vraag... ik wil heftruckchauffeur worden, hoe ga ik dat doen? Daar kunnen we bij helpen. Op die manier krijgen deze statushouders hun gevoel voor eigenwaarde terug, voelen zij zich gelijkwaardig en krijgen zij een eerlijke kans in de samenleving."

Het is nog een lange weg voor deze doelgroep. De bijdrage uit het compensatiepakket 'Wind in de Zeilen' is meer dan welkom omdat blijkt dat de inzet van Gülnaz, Mo en hun collega's succes heeft en zij hiermee de kans hebben gekregen om het breder aan te pakken "Werken met mensen kun je niet kaderen. Dat doe je met je hart, vanuit je inlevingsvermogen. Wij kunnen hen helpen zodat zij zich hier thuis en veilig voelen en mee kunnen doen. Zich weer mens kunnen voelen."



07

Stand van zaken per fiche

Fiche B1	Law Delta – Justitieel Complex Vlissingen	08
Fiche D	Fysieke ontwikkeling Kenniswerf Vlissingen	12
Fiche F1	Intercity Vlissingen-Randstad	18
Fiche F2	Ontwikkeling Stationsomgeving Vlissingen	24
Fiche F3	Living Lab Slimme Mobiliteit	32
Fiche F4	Rail Gent-Terneuzen	37
Fiche H1	Huisartsen en Physician Assistants	41
Fiche H3	Kerngezondcentra Vlissingen	46
Fiche I	Arbeidsmarkt: impuls werkzoekenden	52
Fiche L	Governance Wind in de zeilen	56
Bijlagen		59
Bijlage 1		60
Bijlage 2		61

0 8

Fiche B1 Law Delta – Justitieel Complex Vlissingen

Samenvatting

Er wordt een Justitieel Complex Vlissingen (JCV) gebouwd met de volgende functies:

1. Een hoog beveiligde zittingslocatie,
2. Een penitentiaire inrichting voor zwaardere doelgroepen met daarbij een extra beveiligde inrichting en een steunpunt van de Dienst Vervoer & Ondersteuning,
3. Een beveiligde faciliteit waar rechters, officieren van justitie en advocaten tijdens zittingsdagen kunnen overnachten en werken.

Het JCV wordt opgeleverd in 2029 en in gebruik genomen in 2030. Dienst Justitiële Inrichtingen (DJI) is trekker van dit fiche en werkt daarin samen met het Rijksvastgoedbedrijf, de Raad voor de Rechtspraak, het Openbaar Ministerie, Gemeente Vlissingen, Provincie Zeeland en het Waterschap Scheldestromen.

Doel, effect en resultaat van het fiche

Het doel van het JCV is uitbreiding van de extra beveiligde capaciteit voor berechting en detentie in Nederland. De combinatie van deze twee onderdelen van de strafrechtketen in één veilige omgeving verkleint de vervoersbewegingen en daarmee het risico op ontvluchting. Daarnaast kunnen justitiële processen efficiënter en veiliger verlopen hetgeen kostenbesparend gaat werken. Voor Vlissingen en de regio heeft de realisatie van het JCV als effect dat er extra werkgelegenheid ontstaat van 500 fte als de penitentiaire inrichting volledig operationeel is en dat er in het algemeen meer economische activiteit gaat ontstaan.
De belangrijkste mijlpalen die tot nu toe zijn gerealiseerd:

- Ondertekening anterieure samenwerkingsovereenkomst (2023)
- Vaststelling aanbestedingsstrategie JCV (2023)
- Bestemmingsplan JCV/stadlandgoed onherroepelijk (2023)
- Bovenlaag terrein JCV gesaneerd van Ontplofbare Oorlogsresten (2023)
- Ceremonie aanplant eerste boom van de groene kraag (2024)
- Ondertekening realisatieovereenkomst ontsluitingswegen (2024)
- Gunning opdracht ontwerp, bouw en onderhoud aan een bouwconsortium (2024)
- Aanplant groene kraag rondom het JCV (2025)
- Start werkzaamheden Visodeweg, Havenweg en landbouwontsluitingsweg (2025)

Tijdsplanning

Volgens de oorspronkelijke planning zou het fiche in 2026 opgeleverd worden. Door een langere benodigde doorlooptijd in de voorbereiding is de opleverdatum verschoven naar eind 2029, ingebruikname staat gepland medio 2030. De Tweede Kamer is hierover door de minister voor Rechtsbescherming geïnformeerd per brief op 7 december 2022. De oplevering van het fiche is nu voorzien in 2030.

09

Planning en realisatie

Planning	Onderwerp	Status
2021-2025	Voorbereiding, aanbesteding en realisatie voor het bouwrijp maken van de grond	loopt
2023-2024	Aanbestedingsprocedure voorhet ontwerp, de bouw en het onderhoud van het JCV	afgerond
2024	Realisatie groene kraag ten behoeve van het JCV	afgerond
2024-2026	Ontwerpfase JCV	loopt
2024-2030	Start voorbereiding, werving en selectie personeel/ inrichten organisatie.	loopt
2024-2029	Realisatie ontsluitingswegen ten behoeve van het JCV	loopt
eind 2026-2029	Realisatiefase JCV	
Eind 2029	Oplevering JCV	
Medio 2030	Ingebruikname JCV	

Financiële planning

Voor de financiering van de extra beveiligde zittingslocatie in Vlissingen met de beveiligde overnachtingsfaciliteit wordt structureel vanaf de operationalisatie van het JCV € 3,9 miljoen per jaar beschikbaar gesteld in de begroting van 2025 en verder. Met betrekking tot de extra beveiligde penitentiaire inrichting en het bijbehorende steunpunt van de Dienst Vervoer & Ondersteuning worden de uitgaven op structureel € 52 miljoen per jaar geraamd.

Na gunning van de opdracht voor het ontwerp, de bouw en onderhoud aan een marktpartij, ontstaat er zicht op de verhouding van kosten en het financiële kader voor de bouw van het Justitieel Complex Vlissingen in de begroting. Na de afronding van de ontwerpfase (eind 2026) wordt de definitieve prijs vastgesteld. De investeringskosten voor de realisatie van het JCV worden door het Rijksvastgoedbedrijf vanaf ingebruikname van het complex in 2030 in een jaarlijkse gebruiksvergoeding doorbelast aan DJI en de Raad voor de rechtspraak.





10

Terugblik, vooruitblik, borging en risico's

Terugblik

Het bouwconsortium Ithaka is volop bezig met het ontwerp van het JCV en het terrein. Het ontwerpproces loop op planning. Er wordt nauw samengewerkt door het bouwconsortium met het Rijksvastgoedbedrijf en de organisaties. Op de locatie wordt steeds zichtbaarder dat het JCV er komt. De groene kraag is aangeplant, er worden saneringswerkzaamheden uitgevoerd en de werkzaamheden voor de verbreding van de Visodeweg, Havenweg en de aanleg van de landbouwontsluitingsweg zijn opgestart. Hier zijn ook Zeeuwse bedrijven bij betrokken Daarnaast is is met het waterschap en betrokken partijen verkend of het haalbaar is om vóór ingebruikname van het JCV de geplande dijkversterking in combinatie uit te voeren met de benodigde aanpassing aan de Oostelijke Bermweg (hoofdontsluitingsweg JCV).

Afgesproken is om nog dit jaar (2025) in de Stuurgroep Wind in de zeilen een definitief besluit te nemen over wel of niet versterken van de dijk tijdens de bouw van de JCV. Dit besluit heeft geen gevolgen voor de planning van de aanpassing van de hoofdontsluitingsweg naar de JCV. Inmiddels (voorjaar 2025) is bekend geworden dat er extra geld beschikbaar is gesteld voor de projecten in het Hoogwaterbeschermingsprogramma. Na de zomer van 2025 wordt de prioritering van de projecten voor dijkversterking bekend. Eind 2025 wordt dan een besluit verwacht of de dijkversterking naar voren kan worden gehaald.

In september 2024 heeft de gemeente Vlissingen het voornemen tot weigeren van de aangevraagde vergunning voor het oprichten van een melkgeitenhouderij in Ritthem, in directe nabijheid van het JCV, verstuurd. Hierbij is de zienswijze van het rijk, inhoudende dat er gezondheidsrisico's aan nieuwvestiging van een geitenhouderij kleven, meegewogen. De provincie en de gemeente zijn momenteel nog in gesprek met de aanvrager om alternatieven in plaats van de vergunningaanvraag te onderzoeken..



11

Vooruitblik

Het komende halfjaar wordt verder gewerkt aan het ontwerp van het JCV en vervolg gegeven aan de werkzaamheden op de locatie, zoals de bouw van de eerste bruggen, afronding dieptedetectie in het kader van Opsporing Ontplofbare Oorlogsresten (OOO) en de verbreding van twee toegangswegen.

- 2024 - eind 2026: doorlopen van de ontwerpfase JCV met het bouwconsortium.
- 2025: afronding uitvoering van de werkzaamheden voor de diepte detectie ten behoeve van de opsporing van de ontplofbare oorlogsresten op locatie.
- 2025: besluitvorming over het al dan niet gecombineerd uitvoeren van de dijkversterking en de verbreding van de Oostelijke Bermweg (hoofdontsluitingsweg voor het JCV).
- 2025: uitvoerende werkzaamheden voor de ontsluitingswegen van het JCV. Het aanleggen van bruggen en de verbreding van de Havenweg, de Visodeweg en de aanleg van een landbouwontsluitingsweg.
- 2025-2030: activiteiten in het kader van werving & selectie door project Ingebruikname JCV.

Risico's

- In de afgelopen periode is gebleken dat ook het JCV te maken heeft met netcongestie. Er wordt onderzocht welke (tijdelijke) maatregelen genomen kunnen worden met als doel de tijdige ingebruikname van het complex.
- Onvoorziene issues in het bouwproces kunnen impact hebben op de planning en kosten;
- Krapte op de arbeidsmarkt kan impact hebben op de werving en selectie van het personeel van de penitentiaire inrichting in het JCV;
  Tijdige gereedheid van de verbreding van de ontsluitingswegen naar het JCV.

Vanuit het project worden risico's actief gemonitord en zijn beheersmaatregelen genomen om risico's te voorkomen of de gevolgen te beperken. Voorbeelden hiervan zijn het naar voren halen van werkzaamheden (zoals sanering en de aanpassing van de toegangswegen) in de planning en het tijdig opstarten van de werving en selectie van personeel.



1 2

Fiche D Fysieke ontwikkeling Kenniswerf Vlissingen

Samenvatting
De Kenniswerf Vlissingen heeft de ambitie en potentie om door te groeien naar een toonaangevende campus voor heel Zeeland. Om de fysieke ontwikkeling van de Kenniswerf te versnellen heeft het Rijk eenmalig € 15 miljoen beschikbaar gesteld voor de ontwikkeling en revitalisering van dit gebied en daarmee een versnelde vestiging van nieuwe bedrijven op de Kenniswerf mogelijk te maken. Met dit geld kan een specifiek benoemd aantal verouderde bedrijven worden opgekocht en gesloopt. De scope van deze revitalisering vraagt om een verruiming met de gronden en gebouwen van de HZ University of Applied Sciences. Deze gronden vragen namelijk ook om de realisatie van nieuwe openbare ruimte en het faciliteren van beoogde nieuwe voorzieningen. Hiertoe zijn aanvullende middelen nodig.

Mooi succes is dat in april 2024 het Delta Climate Center (DCC, fiche C) is gelanceerd op de Kenniswerf. Dit levert banen op en een instroom van studenten. Door dit gebied verder te ontwikkelen en te revitaliseren komen er meer vestigings-mogelijkheden voor kennisintensieve bedrijven zoals ontwikkel-, test- en demofaciliteiten en starters, al dan niet verbonden aan het DCC.

Doordat ook het vermogen van het Investeringsfonds Zeeland (fiche E) is vergroot, kunnen kennisintensieve bedrijven worden aangetrokken; dit fonds kan potentiële bedrijven een extra duwtje in de rug geven om zich op de Kenniswerf te vestigen. In de komende periode zal onderzocht worden hoe bedrijven geïnteresseerd kunnen worden voor de ontwikkeling van bedrijfskavels met middelen uit het investeringsfonds.

Aandachtspunt is dat deze middelen zich niet richten op de faciliteiten ten behoeve van deze bedrijven maar op de bedrijfsontwikkeling.
De gemeente Vlissingen is trekker van dit fiche en investeert zelf ook fors in de openbare ruimte van de Kenniswerf. De ontwikkeling van de nabijgelegen Stationsomgeving Vlissingen (fiche F2) als onthaallocatie op de Campus in Zeeland sluiten hier mooi bij aan.

In dit fiche wordt samengewerkt met vertegenwoordigers van het ministerie van BZK, de provincie Zeeland, Dockwize, Impuls en de kennisinstellingen (HZ University of Applied Sciences, Scalda en University College Roosevelt). Van belang is om de onderlinge samenhang tussen de fiches C, D, E, F2 en mogelijk ook met fiche B2 (in verband met het Strategisch Kenniscentrum Georganiseerde en Ondermijnende Criminaliteit (SKC) gevestigd in Vlissingen) te blijven bewaken.

13

Doel, effect en resultaat van het fiche

Het uiteindelijke doel is om de Kenniswerf uit te laten groeien tot een toonaangevende campus voor Zeeland met spin-off voor heel Zeeland. Binnen de Kenniswerf komen meer vestigingsmogelijkheden voor nieuwe ontwikkel-, test- en demofaciliteiten (zoals meegenomen in de plannen voor het Delta Climate Center), starters, scale-ups en R&D afdelingen.
In het kader van Wind in de zeilen is de output van de Kenniswerf tweeledig:

- Een sociaaleconomisch effect; het creëren van een groei- en landingsplaats voor ontwikkel- en testlocaties, demolocaties en innovatieve en ambitieuze bedrijven draagt sterk bij aan de ambitie om de Kenniswerf de innovatieve broedplaats te laten zijn.
- Een werkgelegenheidseffect; circa 380 voltijdbanen als gevolg van het landen van nieuwe bedrijven op de Kenniswerf en in de regio. Door op de Kenniswerf te werken met groeiformules wordt continu nieuwe werkgelegenheid gecreëerd en gestimuleerd.

Dit fiche richt zich op strategische grondverwerving ten behoeve van vestiging van nieuwe bedrijven die passen bij het profiel en de ambitie van de Kenniswerf.

Tijdsplanning

In juni 2024 heeft de gemeenteraad van Vlissingen de ontwikkelvisie Kenniswerf en de daarbij horende grondexploitatie Kenniswerf fase 5 vastgesteld. In de grondexploitatie Kenniswerf fase 5 is gepland dat de voor de herontwikkeling benodigde gronden in 2031 allen zijn verworven.

Oorspronkelijke planning en realisatie

Jaar	Oorspronkelijke planning	Gerealiseerd en meest actuele planning
2020-2021	Vaststellen ontwikkelplan	Gerealiseerd
2021	Uitbetaling SPUK	Gerealiseerd
2021	Vaststellen ontwikkelvisie, inclusief grondexploitatie	Gerealiseerd (juni 2024)
2021-2024	Aankoop percelen	Medio juni 2025 zijn 9 percelen aangekocht.

14

Punten van aandacht qua planning voor de komende periode:

- Grondverwervingen en verwervingsstrategie
- Toewerken naar een wijziging van het omgevingsplan voor de betreffende gronden. In eerste instantie door het opstellen van een gebiedsplan.
- De kern van het gebied en van de beoogde campus, betreft gronden en gebouwen in eigendom van Scalda en de HZ University of Applied Sciences (HZ)). Met de HZ is een intentieovereenkomst gesloten inzake hun herontwikkelopgave. Deze herontwikkeling en realisatie van nieuwbouw, waarmee geen rekening is gehouden in dit fiche, wordt cruciaal geacht voor de ontwikkeling van de gehele Kenniswerf. Opgave voor partijen is het vinden van voldoende middelen hiertoe, in een periode vol uitdagingen voor het hoger onderwijs.

Financiële planning

Voor de financiering van dit fiche is een SPUK beschikbaar gesteld van € 15 miljoen (inclusief btw): € 1 miljoen voor planvorming en € 14 miljoen voor de uitvoering. De afgelopen jaren is een deel van dit bedrag besteed aan planvorming en aankoop van percelen.

Met de vaststelling van de grondexploitatie Kenniswerf fase 5, vormen de financiële middelen (de SPUK) onderdeel van deze grondexploitatie. Hiermee is tevens geborgd dat de SPUK ingezet wordt voor het beoogde doel.
In de onderstaande tabel is te zien hoe de totale beschikbare middelen zijn begroot voor de verschillende onderdelen van het fiche.

Daarnaast is ook te zien hoe het staat met de reeds uitgegeven middelen. De planning van de toekomstige uitgaven volgt na besluitvorming over de ontwikkelvisie.

Begroting, realisatie en financiële planning

Jaar	Begroting Wind in de zeilen	Uitgaven (gedane en geplande onttrekking uit SPUK)
2021	€ 960.000 (exclusief btw) tbv planvorming	
2021-2023	Planvorming	€ 286.705
2021	€ 14 mln (inclusief btw) tbv uitvoering (m.n. aankopen percelen)	
2024	Aankopen percelen	€ 686.308
2025 (medio)	Aankoop percelen	€ 1.460.455
2025-2031	Aankoop percelen. Resterend deel SPUK opgenomen in grondexploitatie Kenniswerf fase 5.	

15

Terugblik, vooruitblik, borging en risico's

Terugblik

In juni 2024 heeft de gemeenteraad van Vlissingen de ontwikkelvisie Kenniswerf en de grondexploitatie Kenniswerf fase 5 vastgesteld.

Met de vaststelling van de visie door de gemeenteraad, zijn de lopende gesprekken om te komen tot minnelijke verwerving van de Voorkeursrecht omgevingswet-percelen, geïntensiveerd. De gemeente is inmiddels met alle eigenaren in gesprek.
In het afgelopen half jaar is voor 5 percelen de akte gepasseerd. Voor 6 percelen is een koopovereenkomst afgesloten.

Daarnaast is één locatie aangeboden aan de gemeente op grond van het Voorkeursrecht omgevingswet (voorheen Wvg) en is voor twee percelen een minnelijk bod gedaan door de gemeente.

Twee van de eerder aangekochte loodsen zijn gesloopt, waardoor de uitstraling van het gebied is verbeterd en een aantal gewenste doorzichten in het gebied zijn ontstaan. De overige aangekochte locaties worden tijdelijk beheerd.
Het grote perceel langs de kanaalzone, waar het gemeentelijke team stadsbeheer was gehuisvest, maakte geen deel uit van het fiche (want al in eigendom van de gemeente), maar is wel beeldbepalend in de totale ontwikkeling. Deze panden zijn recent gesloopt, waardoor zichtlijnen en doorzichten vanaf de andere zijde van het kanaal zijn ontstaan.

In algemene zin begint de Kenniswerf "tot leven te komen". We noemen als voorbeelden de ontwikkeling van extra faciliteiten bij de KAAP ten behoeve van food innovation en nieuwbouw voor bedrijven.



16

Vooruitblik

Ook de komende periode verwacht de gemeente Vlissingen koopovereenkomsten te kunnen sluiten en aantal aankopen te kunnen doen.

De voorbereidingen worden getroffen voor de sloop van een tweede loods in het gebied.

Met deze aankopen en sloopwerkzaamheden wordt ruimte gecreëerd om vestiging van kennisintensieve bedrijven, die bijv. ontstaan als spin-off van het DCC, op de Kenniswerf mogelijk te maken.

Er wordt onderzocht of er een (tijdelijke) creatieve ontmoetingsplek voor studenten en bedrijfsleven kan worden gecreëerd op de Kenniswerf.
In samenwerking met de HZ wordt een gebiedsplan opgesteld, wat zal dienen als input voor de wijziging van het omgevingsplan voor de campusontwikkeling Kenniswerf. Het gebiedsplan zal volgens planning in de zomer van 2025 afgerond worden.

Vervolgens wordt gestart met de wijziging van het omgevingsplan voor de campusontwikkeling Kenniswerf. Volgens planning is het omgevingsplan begin 2027 gewijzigd. Met deze wijziging wordt ook het gevestigde voorkeursrecht tijdig verlengd.

Het komende half jaar worden de scenario's onderzocht om te komen tot een verwervingsstrategie voor de komende jaren.

De uitvoering van zaken als de totale herontwikkeling van de Prins Hendrikweg, is gestart en wordt de komende periode uitgerold en afgerond. Dat is maar één voorbeeld van hoe het gebied steeds meer tot bloei en ontwikkeling komt.
De Kenniswerf biedt optimaal gelegenheid om de ambities uit het startdocument “Zeeland 2050” en de onderwijsagenda van Campus Zeeland te helpen faciliteren. Niet alleen voor Vlissingen, maar ten behoeve van de hele provincie en daarbuiten.

Borging

Met de vaststelling van de grondexploitatie Kenniswerf fase 5, vormen de financiële middelen uit fiche D (de SPUK) onderdeel van deze grondexploitatie. Hiermee is geborgd dat de SPUK ingezet wordt voor het beoogde doel en fiche D daadwerkelijk uitgevoerd wordt.

17

Risico's

Welke risico's worden voorzien voor een succesvolle realisatie van het fiche op het gebied van:

- **Planning:** ondanks dat de planning is bijgesteld, blijft dit een aandachtspunt. Het verwervingsproces is een complex proces dat niet zo gemakkelijk in een planning te vervatten is. Mede vanwege de afhankelijkheid van de wederpartij.

- **Financieel:** op dit moment is nog maar een beperkt deel van de verkregen € 15 miljoen besteed. Na vaststelling van de ontwikkelvisie Kenniswerf en de grondexploitatie Kenniswerf fase 5 zijn de lopende gesprekken om te komen tot minnelijke verwerving van de in dit fiche genoemde percelen geïntensiveerd. De verwachting is dat dit zal leiden tot meer aankopen.
- De middelen uit dit fiche zijn berekend op "kopen en slopen" (prijspeil 2020). Dat is maar een deel van de uitdaging. Aanvullende middelen (subsidies bv) zijn nodig om in het gewenste tempo de gewenste ambitie te realiseren.
- We zijn tot het inzicht gekomen dat herontwikkeling van gronden en gebouwen van de Hogeschool Zeeland van groot belang is. Hier liggen kansen waarvoor extra financiële middelen nodig zijn. We zullen de komende tijd in overleg treden (ook met mede-overheden) hoe deze uitdagingen te adresseren. Een goede en moderne onderwijshuisvesting voor de HZ is niet alleen van groot belang voor de Kenniswerf en Vlissingen, maar voor heel Zeeland.



18

Fiche F1 Intercity Vlissingen – Randstad

Samenvatting
Het verbeteren van de bereikbaarheid is een randvoorwaarde voor de sociaaleconomische structuurversterking in algemene zin en in het bijzonder voor de Law Delta (fiche B) en het Delta Climate Center (fiche C), dat is gestart in 2024. Dit fiche is gericht op het verbeteren van de spoorverbindingen van Zeeland en Vlissingen met de Randstad, Brabant en Vlaanderen.

Zoals in het bestuursakkoord opgenomen wordt de verbinding Vlissingen-Rotterdam/Amsterdam in drie stappen verbeterd:

- Stap 1 (december 2021): introductie van een intercity Vlissingen-Rotterdam één keer per uur en een Sprinter Vlissingen-Roosendaal twee keer per uur (een sprinter eindigt in Roosendaal, de andere sprinter rijdt als IC door naar Rotterdam). Dit levert circa 20 minuten reistijdwinst op naar Rotterdam.
- Stap 2 (2023-2025): versnelling van de intercity door aansluiting van de Zeeuwse lijn op de Hogesnelheidslijn (HSL, Intercity Direct), in lijn met Toekomstbeeld OV 2040. Op deze manier ontstaat een reistijdwinst van 60 minuten richting Amsterdam. Rijk en regio hebben afgesproken dat deze stap is gewijzigd in:
  a) Een uur reistijdwinst tussen Vlissingen en Amsterdam te realiseren (met overstap) op de HSL Rotterdam Centraal.
  b) De snelle IC vanuit Vlissingen blijft in de komende jaren via Schiedam, Delft en Den Haag rijden in plaats van over de HSL, zoals oorspronkelijk als stap 2 in het pakket was voorzien.
  c) De sprinter Vlissingen – Roosendaal wordt vanaf dienstregeling 2026 – voor ten minste 3 jaar – gekoppeld aan de IC over de IJssellijn en wordt daarmee een directe trein tussen Vlissingen, Breda en verder naar Zwolle.
  d) De afwegingen over de directe HSL-trein en de verbinding met Breda en verder te betrekken bij het onderzoek voor de zogenoemde stap 3 Wind in de zeilen (naar mogelijke frequentieverhoging intercity van de Randstad naar Zeeland).
  e) Voor dekking het huidige budget voor Wind in de zeilen aan te wenden, waarbij een restant van € 5,6 miljoen blijft voor besluitvorming mobiliteits- ontwikkeling middellange termijn. De regio zal samen met IenW en BZK tot een voorstel komen in lijn met de doelstelling van het fiche F1.
- Stap 3 (uiterlijk 2030): het rijk, de regio en vervoerder onderzoeken of frequentie- verhoging van de intercity mogelijk is. Hiervoor worden in Wind in de zeilen drie voorwaarden gesteld:
  - Een gezonde businesscase,
  - Rekenschap nemen van de perifere ligging,
  - Een afspraak over een kosten-batenafweging.

Voor de uitvoering van dit fiche wordt samengewerkt met het Ministerie van IenW, de provincie Zeeland, de gemeente Vlissingen, de NS en ProRail.

19

Doel, effect en resultaat van het fiche

In het bestuursakkoord wordt een aantal te behalen resultaten onderscheiden:

- Reistijdwinst: bij de introductie van de intercity (stap 1) 20 minuten richting Rotterdam, bij verdere versnelling van de intercity (stap 2) 60 minuten richting Amsterdam.
- Reistijdbaten: de reistijdbaten worden becijferd op € 1 - € 3 miljoen voor reizigers op werkdagen tussen Zeeuwse economische centra en op € 5 - € 8 miljoen voor reizigers naar economische centra buiten Zeeland.
- Indirecte economische effecten.

Tijdsplanning

	Oorspronkelijke planning	Gerealiseerd en meest actuele planning
2021	December 2021: introductie van de extra en versnelde trein	Gerealiseerd december 2021
2023-2025	2023-2025: introductie van stap 2, een uur reistijdwinst tussen Vlissingen en Amsterdam door de doorkoppeling van de HSL naar Vlissingen	Deze stap wordt betrokken in onderzoek stap 3. Dit onderzoek is in 2025 opgestart. Uur reistijdwinst Vlissingen-Amsterdam met overstap op Rotterdam (zsm beoogd, maar afhankelijk van tijdelijke snelheidsbeperking HSL, planning onbekend). Sprinter Vlissingen-Roosendaal gekoppeld aan IC IJssellijn voor 3 jaar (beoogd december 2025). Het voorstel voor het restantbudget van €5,6 miljoen wordt in 2025 uitgewerkt.
Uiterlijk 2030	Uiterlijk 2030 stap 3: de uitvoering van het onderzoek naar een frequentieverhoging van de Intercity	Uiterlijk 2030 stap 3: de uitvoering van het onderzoek naar een frequentieverhoging van de Intercity

Financiële planning

Voor de financiering van dit fiche is structureel € 4,5 miljoen beschikbaar gesteld voor de exploitatie van de extra en versnelde trein uit stap 1. Incidenteel is € 45 miljoen beschikbaar voor de benodigde infrastructurele maatregelen. In 2022 is € 9 miljoen bijgedragen aan infrastructurele aanpassingen ten behoeve van stap 1. Met dit geld worden maatregelen aan de veertien kleinere overwegmaatregelen op de Zeeuwse lijn en studiekosten voor de saneringen van de twee overwegen bij Goes en Roosendaal betaald.

Door het verschuiven van de directe HSL-verbinding naar stap 3 valt er € 6 miljoen vrij. Hieruit wordt € 0,4 miljoen beschikbaar gesteld voor de exploitatie van de doorgekoppelde sprinter vanuit Vlissingen over de IJssellijn richting Zwolle tot eind 2028. De overige € 5,6 miljoen blijft beschikbaar voor besluitvorming mobiliteitsontwikkeling op de middellange termijn. De regio zal samen met IenW en BZK tot een voorstel komen in lijn met de doelstelling van het fiche F1.

In de onderstaande tabel is te zien hoe de totale beschikbare middelen zijn begroot voor de verschillende onderdelen van het fiche. Daarnaast is ook te zien hoe het staat met de reeds uitgegeven middelen en de planning van de toekomstige uitgaven.

Begroting, realisatie en financiële planning

	Begroot		**Uitgaven**	
	Structureel (exploitatie)	**Incidenteel (infra)**	**Structureel (exploitatie)**	**Incidenteel (infra)**
2022	€ 4,5	€ 10	€ 4,5	€ 10 verplicht
2023	€ 4,5		€ 4,5	
2024	€ 4,5		€ 4,5	
2025	€ 4,9	€ 5	€ 4,9	€ 5 verwacht
2026 en verder	€ 4,50	€ 30 (t.b.v. infrastructurele aanpassingen)	€ 4,5	€ 30 (t.b.v. infrastructurele aanpassingen)
		incl. optie € 5,6 regionaal pakket		incl. optie € 5,6 regionaal pakket

Bedragen x €1.000.000



2 1

Terugblik, vooruitblik, borging en risico's

Terugblik

Een directe verbinding tussen Vlissingen en Breda en verder richting Zwolle (en terug) wordt geïntroduceerd. De trein gaat per december 2025 rijden. Deze trein rijdt in plaats van de Sprinter Vlissingen – Roosendaal. De introductie van de trein is echter niet toekomstvast: in eerste instantie kan de trein tot december 2028 rijden. De verwachting is dat per dienstregeling 2029 een comfortabele overstap op Roosendaal gerealiseerd kan worden.

Parallel aan de voorbereidingen realisatie van stap 2 (Sprinter Vlissingen-Roosendaal gekoppeld aan IC IJssellijn voor 3 jaar) zijn het ministerie van IenW, provincie Zeeland, gemeente Vlissingen, ProRail en NS gestart met het onderzoek naar de doorontwikkeling die in stap 3 afgesproken is. In dit onderzoek wordt naast de frequentieverhoging van de intercity ook de doorkoppeling van de HSL betrokken als ook de mogelijkheid van verbeterde verbinding met Brabant.

De komende periode zetten we het onderzoek verder op en wordt bij ProRail capaciteit vrijgespeeld om dit onderzoek uit te voeren. Hiermee wordt tegemoetgekomen aan de toezegging die door de vorige staatssecretaris Jansen gedaan is in het commissiedebat Spoorveiligheid en ERTMS om in deze voortgangsrapportage een terugkoppeling te geven van het onderzoek voor stap 3.

In de eerste helft van 2025 is verder uitvoering gegeven aan de uitwerking van de overwegmaatregelen door de ontwerpen verder uit te werken en hierover af te stemmen met de betrokken gemeenten. De verdiepende Value Engineeringsstudie naar de overwegsanering Kloetingseweg is in samenwerking met de gemeente Goes uitgevoerd en afgerond. Het resultaat is dat er richting is gegeven aan de mogelijkheden en dat er een beeld is wat de orde grootte van de investeringskosten is. Het college van B&W en de gemeenteraad zijn geïnformeerd en akkoord met de opstart van een vervolgonderzoek. De omgeving is breed geïnformeerd via een informatiebrief en in de media over de afronding van de VE-studie. ProRail en de gemeente Goes zijn in gesprek met bedrijven en omwonenden in de omgeving van de overweg om hen vroegtijdig te betrekken bij het project. Met de gemeente Roosendaal is een start gemaakt met de verdiepende Value Engineeringsstudie naar de eventuele sanering van overweg de Kade. Hierbij wordt nadrukkelijk de omgeving in acht genomen.

2 2

Vooruitblik

De voorbereiding van de uitvoering van de overwegmaatregelen worden verder uitgevoerd. Hierbij werd gekoerst op een uitvoering van de maatregelen eind 2026 en eerste helft van 2027. ProRail schat op dit moment in dat de uitvoering van de maatregelen vertraagt naar eind 2027. Voor de saneringen in Goes en Roosendaal kunnen nog geen planningen gegeven worden. De huidige stand van zaken is dat voor Goes de VE- studie is afgerond. Nadat het Ministerie van IenW het projectplan van ProRail voor de verkenningsfase heeft goedgekeurd, start ProRail samen met de gemeente Goes met het vervolgonderzoek. Ook blijven ProRail en de gemeente Goes in gesprek met bewoners en bedrijven. Het Ministerie van IenW besluit als opdrachtgever of, en zo ja waar, en wanneer de onderdoorgang Kloetingseweg er komt.

Voor Roosendaal is de VE-studie opgestart en worden met de gemeente de mogelijke opties verder in beeld gebracht.

Tot slot wordt er naar aanleiding van het geplande proefbaanvak voor ERTMS op de Zeeuwse lijn in de komende periode verder gewerkt aan het uitwerken van de maatregelen voor hinderbeperking en het vergroten van de betrouwbaarheid. Naar de huidige inzichten zal er rond 2029 door het inrichten van een proefbaanvak voor ERTMS 3-4 maanden geen treinverkeer met reizigers of lading mogelijk zijn tussen Vlissingen en Goes. Vanwege de impact die dit heeft is een pakket met maatregelen overeengekomen tussen IenW en de Provincie Zeeland. Hierin zitten onder andere vervangend vervoer en het plaatsen van extra OV-fietsen. Ook wordt bijgedragen aan de aanpak van twee overwegen (de overweg Zanddijk in Yerseke en de overweg Nieuwe Kraaijertsedijk in Lewedorp). Belanghebbende partijen als gemeenten, onderwijsinstellingen, haven en bedrijven worden hierbij nauw betrokken. Dit is een parallel traject aan het pakket Wind in de Zeilen. Het raakvlak en de (negatieve) impact op de afspraken van Wind in de Zeilen worden bewaakt. Er wordt over de voorbereiding van het testen en beproeven en de verdere uitwerking van het maatregelpakket gerapporteerd via de reguliere halfjaarlijkse voortgangs-rapportages ERTMS, die in april en oktober naar de Tweede Kamer gestuurd worden.

Borging

De lijnvoering van stap 1 is binnen de nieuwe Hoofdrailnetconcessie opgenomen en daarmee structureel verankerd. Ook is de versnelling tussen Amsterdam en Vlissingen met overstap in Rotterdam (stap 2) onderdeel van de reguliere dienstregelingsontwikkeling van NS, realisatie is zo spoedig mogelijk beoogd maar afhankelijk van de snelheidsbeperking op de HSL. Door de snelheidsbeperking is een overstap nu net niet mogelijk.

23

Risico's

- Planning: zicht op realisatie van overwegmaatregelen die van belang zijn voor het rijden van de extra en versnelde trein. Tot nu toe is dit zicht er door de beschikbaarheid van financiering en blijvende voortgang van ProRail op het dossier.
- Afhankelijkheid HSL: de hogesnelheidslijn is een kwetsbaar onderdeel van het spoorsysteem vanwege de snelheidsbeperkingen en vertraging levering van nieuw materieel (ICNG) bij NS. Dit kan invloed hebben op de punctualiteit. Het Verbeterprogramma wordt beëindigd, maar in 2025 worden bestaande overleggen gebruikt om prestaties te monitoren en de volledige instroom van de ICNG op de HSL af te ronden.



2 4

Fiche F2 Ontwikkeling Stationsomgeving Vlissingen

Samenvatting

Dit fiche is gericht op het verbeteren van het stationsgebied Vlissingen. Het fiche heeft een directe relatie met fiche F1, dat gericht is op het verbeteren van de spoorverbindingen en met fiche F3 dat werkt aan slimme mobiliteit over land en de opgave van Westerschelde Ferry; elektrificatie en aanpassingen van de aanlandvoorzieningen. Deze 3 fiches werken gezamenlijk aan een verbeterde benutting van de economische kracht van Zeeland. Dit fiche werkt specifiek aan de doorontwikkeling van het stationsgebied Vlissingen als aankomst- en vertrekpunt van de verbeterde en slimmere mobiliteit.

Daarmee zal de ontwikkeling ook een impuls geven aan de bereikbaarheid van de gebieden dicht in de buurt: Kenniswerf met hierin fiche C (Oprichting Delta Kenniscentrum), fiche D (Fysieke ontwikkeling Kenniswerf Vlissingen) en fiche E (Vergroten vermogen Investeringsfonds Zeeland), Binnenhavens en binnenstad en ook verder weg als het gaat om de verbinding met Walcheren en Zeeuws-Vlaanderen. Uiteindelijk draagt de ontwikkeling bij aan de verbinding met de rest van Zeeland, West-Brabant, de Randstad en België.

Het doel van het fiche is concreet om het stationskwartier te ontwikkelen tot mobiliteitsknooppunt. Hiervoor is een traject gestart met stakeholders uit het bedrijfsleven, onderwijs en (semi-)overheden om duurzame, innovatieve mobiliteitsvormen te ontwikkelen en het stationsgebied te ontwikkelen tot dé mobiliteitshub in de regio. Hiervoor zullen huidige mobiliteitsvormen en het stationsgebied een kwaliteitsimpuls krijgen. Hiervoor zal de openbare ruimte opgewaardeerd worden waardoor de verblijfskwaliteit verhoogd wordt, en wordt de ruimtelijke relatie met omliggende gebieden vergroot. Daarnaast zullen nieuwe, slimme en duurzame mobiliteitsvormen worden toegevoegd.

Dit leidt ertoe dat de reiziger in de toekomst gebruiksvriendelijk, flexibel en comfortabel kan wisselen tussen bestaande en nieuwe mobiliteitsvormen. Met deelmobiliteit, aanvullende voorzieningen, duurzame mobiliteitsvormen en laadinfrastructuur gekoppeld aan de elementen wind, water en zon, wordt het stationsgebied dé mobiliteitshub in de regio en is de Zeeuwse beleving voor zowel inwoners als niet- inwoners compleet.

De uitvoeringspartijen van dit fiche zijn de gemeente Vlissingen, in samenwerking met de onder andere grondeigenaren NS, ProRail, Provincie Zeeland en stakeholders als Westerschelde Ferry.

25

Doel, effect en resultaat van het fiche

De doelstelling van dit fiche is een kwaliteitsimpuls geven aan het stationsgebied, waarmee de bereikbaarheid van het achterland wordt verhoogd en het stationsgebied functioneert als een motor voor economische groei. Door het verbeteren van de bereikbaarheid wordt de sociaaleconomische structuur van het gebied, Kenniswerf, Vlissingen, Walcheren, sterker. Deze kwaliteitsimpuls wordt geconcretiseerd op de onderdelen 'mobiliteit', 'duurzaamheid & energie', 'verblijfskwaliteit' en 'motor voor economische groei'.

Het stationsgebied kent in de bestaande situatie een aantal uitdagingen. Het ligt niet nabij het centrum, maar heeft een geïsoleerde ligging in een maritieme omgeving. Verder is de pleinruimte onsamenhangend vormgegeven door vele wijzigingen in de loop der jaren. Bovendien hebben door deze ligging weersinvloeden veel impact op het comfort en het gebruik van de pleinruimte. Dit heeft een negatieve uitstraling op de verblijfskwaliteit.

Het gebied heeft echter voldoende potentie voor de ontwikkeling tot een volwaardige regionale mobiliteitshub met hoge verblijfkwaliteit. Onder andere ligt naast het station de terminal van de Westerscheldeferry, waardoor er zeker in het toeristische seizoen veel mensen gebruik maken van deze plek. Door de huidige inrichting kan het stationsgebied onvoldoende gebruik maken van de potentie die het heeft om door te ontwikkelen tot regionale mobiliteitshub. Het stationsgebied maakt onderdeel uit van de Kenniswerf (zie Fiche D) en heeft relatie met de fiche C en E. De samenhang tussen deze fiches, zowel ruimtelijk als functioneel, maakt de totale ontwikkeling sterker. Daarnaast is de ontwikkeling passend binnen de strategische visie van de gemeente, Vlissingen 2040, waarbij stad en station via de Kenniswerf 'naar elkaar toegroeien'.

In dit fiche wordt een tweesporenbeleid ingezet om de doelstelling te bereiken:

- De ontwikkeling en uitvoering van een Masterplan stationsgebied Vlissingen, in samenhang met de andere fiches (C, D en E) en ontwikkelingen op de Kenniswerf, met alle benodigde infrastructurele maatregelen met alle benodigde infrastructurele maatregelen.
- Het faciliteren van pilots, in samenhang met fiche F3, die op korte termijn kunnen starten, passen in de huidige omgeving en het vliegwiel vormen voor de infrastructurele maatregelen in het stationsgebied.

Dit onderdeel 'Ontwikkeling stationsgebied Vlissingen' (fiche F2) heeft een nauwe samenhang met het onderdeel Living Lab Slimme Mobiliteit (fiche F3). De mobiliteits-pilots uit dit fiche vormen het vliegwiel voor de infrastructurele maatregelen en voorzieningen in het stationsgebied; de pilots die succesvol zijn, worden structureel ingepast in het stationsgebied.

26

Na de herinrichting van het gebied zijn vanuit de locaties van de verschillende mobiliteitsvormen de andere vervoersmiddelen direct zichtbaar of is er in een oogopslag te zien waar men naar toe moet: bestemmingen zijn aangegeven en routes zijn duidelijk. Het stationsplein is een prettige ruimte om te verblijven. Het is een plek die het karakter van Vlissingen uitdraagt. Het station in Vlissingen scoort hoger in de jaarlijkse Stationsbelevingsmonitor dan voorgaande jaren.
De succesvolle pilots hebben een definitieve plek gekregen op het nieuwe stationsplein en maken onderdeel uit van het mobiliteitsknooppunt.

Na de uitvoering is er op stationsplein ruimte voor:

- (Deel)Fietsenstallingen
- Lang en kort parkeren (kiss and ride) in de omgeving
- Verschillende vormen van OV
- Verschillende vormen van deelmobiliteit zoals deelfietsen en -auto's, shuttlebussen en taxi's
- Locatie(s) voor evenementen
- Locatie(s) om, prettig, te verblijven / te wachten
- Routes (incl. bewegwijzering) tussen de verschillende mobiliteitsvormen en van en naar het stationsgebied

Borging

Het stationsgebied is zodanig ingericht dat dit toekomstbestendig is, en er ruimte is voor aanpassingen en andere vormen van mobiliteiten. 'Geen spijt' oplossingen staan aan de basis van het ontwerp. Er worden geen aanpassingen aan de openbare ruimte gedaan tot de vaststelling van het masterplan.



Tijdsplanning

Volgens de oorspronkelijke planning zou het fiche in december 2025 opgeleverd worden. Vanwege de opgelopen uitloop, de nog benodigde afstemming met de stakeholders, de benodigde extra uitwerking en de vaststelling van het masterplan door de gemeenteraad wordt de oplevering pas voorzien in Q2 2028.

Oorspronkelijke planning en realisatie

Jaar	Oorspronkelijke planning (PVA)	Gerealiseerd en meest actuele planning
2021	Fase 1 'Opstart project' (jan – apr 2021)	Fase 1 'Opstart project' (jan – apr 2021)
2021-2022	Fase 2 'Inhoudelijke uitwerking & opstart pilots' (apr 2021 – jan 2022)	Fase 2 'Inhoudelijke uitwerking & opstart pilots' (apr 2021 – jan 2022)
2021-2022	Fase 3 'Ontwikkeling Masterplan Stationsgebied Vlissingen' (mei 2021 – dec 2022)	Fase 3 'Ontwikkeling Masterplan Stationsgebied Vlissingen' (mei 2021 – november 2024)
2022-2026	Fase 4 'Van succesvolle pilots naar permanente mobiliteitsoplossingen' (jan 2022 – dec 2025)	Fase 4 'Van succesvolle pilots naar permanente mobiliteitsoplossingen' (jan 2022 – Q2 2028)
2022-2028	Fase 5 'Uitvoering Masterplan Stationsgebied' (dec 2022 – dec 2025)	- Q3 2025 Vaststelling masterplan, programma van eisen en participatieplan door gemeenteraad en hoofdstakeholders - Q1 2026 Vaststelling voorlopig ontwerp en verkeersbesluit - Q2 2026 Concept realisatieovereenkomst en DO - Q3 2026 Vaststelling en ondertekening realisatieovereenkomst en DO - Q4 2026 Aanbesteding bouwteam DO naar UO – uitvoering - Q1 2027 Uitvoeringsontwerp - Q2 2027 – Q2 2028 Voorbereiding en realisatie

Financiële planning

Voor dit fiche is incidenteel € 4.132.232 beschikbaar gesteld via WiZ, ca. 850.000, euro uit de reguliere begroting en ca. 320.000 euro beschikbaar vanuit beheer t.b.v. eigen opgave. Totaal budget is hiermee ca. 5,3 miljoen. De raming op basis van het concept SO (marge +/- 25%) komt ook op ca. 5,3 miljoen. Dit is inclusief de voorbereiding (vanaf 2021).
Bij vaststelling van het Masterplan, Voorlopig Ontwerp (VO), Definitief Ontwerp (DO) en Uitvoering Ontwerp (UO) wordt er de raming herijkt. Op deze momenten wordt er bekeken of het budget en kostenraming nog in balans zijn. Op dit moment zijn er geen aanwijzingen dat het begroting niet op koers ligt.

Na het vaststellen van het Masterplan en de bijbehorende raming wordt er met de stakeholders intern en extern bekeken waar er nog bijdragen voor het budget mogelijk en nodig zijn. Enkele financieringsbronnen zijn: intern: opgave beheer wegen, groen en stedelijk water, kadernota/reguliere begroting en extern: ProRail (fietsenstalling), NS (aanpassing rondom gebouw), Westerschelde Ferry (informatievoorziening) en subsidiemogelijkheden overheden. Zie ook het risico t.a.v. de financiën in het hoofdstuk risico's.

Besteding: financiële planning middelen WiZ

In de onderstaande tabel is te zien hoe het staat met de reeds uitgegeven middelen en wat de planning is van de toekomstige middelen vanuit uit WiZ.

Begroting, realisatie en financiële planning

	Besteding WIZ (exclusief eigen middelen)	
2021	€ 7.862,-	(reeds uitgegeven)
2022	€ 167.553,-	(reeds uitgegeven)
2023	€ 123.730,-	(reeds uitgegeven)
2024	€ 125.394,-	(reeds uitgegeven)
2025	€ 0,-	
2026	€ 200.000,-	
2027	€ 1.800.000,-	
2028	€ 1.707.692,-	
Totaal	**€ 4.132.232,-**	

Geconcludeerd kan worden dat met de WiZ-gelden en eigen middelen op dit moment sprake is van voldoende dekking.

Terugblik

De opgave om de stationsomgeving te verbeteren gaat verder dan alleen een herinrichting van de openbare ruimte. Enerzijds vraagt de opgave om een soepele overgang tussen de diverse vervoersmodaliteiten: trein, bus, taxi, (deel)fiets, voetganger, (deel)auto en ferry. Daardoor zijn diverse stakeholders aangesloten bij het proces. Bovendien ligt het station in een complexe omgeving. Het ligt direct naast een sluizencomplex, dat de binnenhavens en het kanaal door Walcheren verbindt met de zee. Het onderhoud, dat vanaf de stationszijde plaatsvindt, moet uiteraard mogelijk blijven. Over dit complex loopt ook een belangrijke langzaamverkeersroute naar het centrum. Door de ligging nabij de zee moet tevens rekening gehouden worden met de zeewering, een primaire waterkering, met de daarbij behorende eisen t.a.v. waterveiligheid. Verder zijn in het gebied diverse ondernemers aanwezig én is er een afspraak met een bedrijf om (incidenteel) met zware transporten door het gebied te gaan. Er spelen dus veel belangen en er zijn veel stakeholders betrokken (direct en indirect). Meer dan 80% van het te ontwikkelen gebied is niet van de gemeente.

Om met de stakeholders (opnieuw) draagvlak te creëren voor de herinrichting van het stationsgebied / de mobiliteitshub is in 2024 gestart met het opstellen van een masterplan. Om inzicht te geven hoe de wensen van de stakeholders ruimtelijk ingepast kunnen worden is gekozen om het masterplan de vorm van een schetsontwerp uit te werken. Hiervoor is een adviesbureau betrokken dat vertrouwen heeft bij de NS en Prorail, de grootste grondbezitters in het gebied, en ervaring heeft met stationsgebieden.

Er zijn in 2024 twee stakeholdersessies geweest, diverse interviews gehouden met de stakeholders en er zijn meerdere digitale reviewrondes over het ontwerp plaatsgevonden. Dit heeft geleid tot een concept schetsontwerp, dat eind 2024 ter review is voorgelegd aan de stakeholders. Ook is met de stakeholders gewerkt aan een programma van eisen, op basis waarvan het schetsontwerp kan worden getoetst. Vanuit één van de hoofdstakeholders (grondeigenaren) zijn naar aanleiding van dit concept aanvullende eisen gesteld aan de herinrichting. Omdat dit tot een fundamentele wijziging leidde, was het nodig het schetsontwerp te herzien. Dit heeft geleid tot een nieuw schetsontwerp, waarin de essentie van het plan overeind gebleven is maar waarin wel invulling gegeven kon worden aan deze extra eis. Dit geactualiseerde schetsontwerp is in Q2 2025 voorgelegd aan de stakeholders voor een laagste review. Door de wijziging en het opnieuw reviewen van de stukken wordt het plan, ambtelijk pas in Q2 2025 opgeleverd.

Verder heeft het college in april besloten dat het schetsontwerp wordt vastgesteld door de gemeenteraad. Hierdoor wordt het bestuurlijk draagvlak voor het plan vergroot, wat garantie in het verdere proces speelt. De vaststelling van het schetsontwerp door de gemeenteraad staat geagendeerd voor 23 september 2025. Omdat over het masterplan / schetsontwerp nog bestuurlijke besluitvorming moet plaatsvinden, is het vooruitlopend daarop niet opportuun om in deze rapportage inhoudelijk op het plan in te gaan.

Vooruitblik

Door de hiervoor beschreven wijziging en het opnieuw reviewen van de stukken wordt het masterplan ambtelijk in Q2 2025 opgeleverd. Vervolgens wordt het ter vaststelling aangeboden aan de stakeholders. Zoals hierboven aangegeven heeft het college van B&W vanuit het oogpunt van zorgvuldigheid besloten om het masterplan te laten vaststellen door de gemeenteraad. Dit is geagendeerd voor de raadsvergadering van 23 september. In de vervolgfasen zal de gemeenteraad geïnformeerd worden over de voortgang via raadsinformatiebrieven en via voortgangsrapportages.

Het Voorlopig Ontwerp is de afrondende fase van het masterplan en wordt begin 2026 opgeleverd. Aansluitend wordt er gestart met het opstellen van het Definitief Ontwerp, dat eind 2026 wordt vastgesteld. De herinrichting wordt aan de hand van het Definitief Ontwerp aanbesteed en wordt in bouwteam verder uitgewerkt en uitgevoerd. De oplevering van het voorplein staat, onder voorbehoud van de huidige planning, gepland Q2 2028.

Aankomende besluiten: Vaststellen masterplan door de gemeenteraad en vaststellen Definitief Ontwerp door het college van B & W.

30

Punten van aandacht voor de komende periode:
We zien dat er extra tijd benodigd is tussen het masterplan en uitvoeringsontwerp om alle eisen van de stakeholders te borgen. Deze tijd is benodigd om het vertrouwen van de stakeholders per fase te behouden en uiteindelijk tot een gedegen ontwerp te komen. De huidige planning is opgesteld in overleg met de hoofdstakeholders, waarbij er rekening wordt gehouden met de processen en producten die benodigd zijn vanuit die partijen. T.o.v. van de 9e voortgangsrapportage wordt de oplevering van het plein voorzien in Q2 2028 in plaats van Q1 2026.

Daarnaast is er op een aantal onderdelen geen ruimte voor vertraging, zonder dat de deadline voor de uitvoering van het masterplan verder in het gedrang komt.

- Uitwerking van het masterplan tot en met DO met de stakeholders is cruciaal om een gedragen ontwerp rond te krijgen. Het plan en daarmee de planning is afhankelijk van de stakeholders (grondeigenaren en gebruikers).
- De planning tussen ontwerp en uitvoering is o.a. afhankelijk van de werkzaamheden van de NUTS partijen. Deze zijn reeds aangesloten maar hebben concrete plannen nodig voor verdere uitwering. De voorbereidingstijd voor de NUTS-partijen ligt normaliter tussen de 6 en 12 maanden. Er wordt gewerkt naar een gelijktijdig uitvoering, zowel voor de planning als de omgeving (niet twee keer hinder) is dit wenselijk. De NUTS tracés worden in de VO-fase, Q1 2026 vastgelegd.
- Aansluiting met de uitwerking van de mobiliteitshub, het super slimme laadplein en de beweging Publieke Mobiliteit. Ruimte houden voor nadere invulling, geen spijtoplossingen en discussiepunten creëren. Aangesloten blijven bij de ontwikkelingen en de partijen meenemen als stakeholders in de nadere uitwerking.



3 1

Risico's

Vanuit het project worden risico's actief gemonitord en beheersmaatregelen genomen om risico's te voorkomen of de gevolgen te beperken. De top 5 risico's worden hieronder benoemd:

Risicogebeurtenis	Oorzaak	Gevolg	Maatregelen
Samenwerking NUTS-partijen	Onvoldoende afstemming en capaciteit derden (tijd en geld)	Uitloop in tijd of extra werk	Regelmatig overleg en opschalen waar nodig. Vroegtijdig betrekken: vanaf definitief SO in overleg treden over de opgave K&L. 6-wekelijks overleg op niveau boven de projectleiders met de hoofdstakeholders.
Onvoldoende budget	Te hoge ambitie, schaarste materiaal en mensen, gewijzigde regelgeving	Hogere kosten voor gemeente maar ook voor marktpartijen. Kwaliteit ontwerp te hoog ten opzichte van het budget.	Vroegtijdig anticiperen, afweging maken t.a.v. mogelijke extra financiering. Controle momenten business case : de oplevering van SO, VO, DO en UO. Ambities bijstellen indien nodig.
Het verliezen van het vertrouwen in het proces bij direct belanghebbenden.	Geen goede communicatie, geen goed onderling vertrouwen	Vertraging. Afhaken partijen. Uiteindelijk geen goede gebiedsontwikkeling	Het voeren van proactieve communicatie vanuit de gemeente over het verloop van het proces (participatieplan). Een zorgvuldige verslaglegging over alle stappen in het proces (projectondersteuning)
Onderbezetting projectteam	Onderbezetting gemeente breed Beschikbare capaciteit projectgroep leden Ziekte projectgroep leden Verlengen inhuurcontracten	Vertraging project Stakeholders verliezen vertrouwen.	Situatie onderbezetting organisatie terugleggen bij AOG Binnen project blijven communiceren om zo capaciteit van individuele leden op peil te houden
Uitloop door verschillende inzichten stakeholders	Verschillende belangen van de stakeholders	Geen ontwikkeling. Uitloopwerkzaam - heden	Middels diverse bijeenkomsten en het borgen van de belangen in de ontwerprapportage en daarmee het ontwerp. Oplossingen creëren die voor allen acceptabel zijn. Begrip creëren middels overleggen. Tijd nemen in het ontwerpproces voor het borgen van de eisen en wensen. Tussentijdse versies (SO, VO, DO en UP) door alle stakeholders laten vaststellen.

32

Fiche F3 Living Lab Slimme Mobiliteit

Samenvatting

Dit fiche is gericht op een betere personenmobiliteit in Zeeland met nadruk op Vlissingen, in samenwerking met fiche F1 (gericht op spoorverbindingen) en F2 (verbetering van stationsgebied). Deze fiches werken aan een verbeterde benutting van de economische kracht van Zeeland.

Voor de realisatie van dit fiche is een Living Lab Slimme Mobiliteit Zeeland ingericht. Het Living Lab dient als proefgebied voor mobiliteitsinnovaties. Vanuit het Living Lab wordt een programma van innovatieve projecten opgezet met als doel om deze innovaties later in Zeeland en mogelijk in de rest van Nederland uit te rollen. Vlissingen en omgeving is het focusgebied voor het Living Lab slimme mobiliteit, maar projecten in andere delen van Zeeland zijn ook mogelijk.

In dit fiche werken samen: Provincie Zeeland, Gemeente Vlissingen en het Ministerie van IenW.

Doel, effect en resultaat van het fiche

Het doel is om vanuit het Living Lab de volgende resultaten te realiseren:

- Minimaal twee meerjarig lopende pilotprojecten opzetten, waarbij tevens beoogd wordt de beschikbare middelen te koppelen aan Europese subsidie;
- Minimaal 10 kleinere direct uitvoerbare startprojecten, die op de korte termijn mobiliteitsoplossingen in Zeeland uitproberen;
- Uit bovenstaande komen minimaal vijf initiatieven, die na de pilot- en testfase over heel Zeeland uitgerold kunnen worden;
- Uit bovenstaande komen minimaal twee initiatieven, die na pilot- en testfase in de rest van Nederland benut kunnen worden. Hierdoor kan de reiziger (toerist, student, forens én inwoner) in Vlissingen en Zeeland gebruiksvriendelijk, flexibel en comfortabel wisselen tussen mobiliteits- vormen.

Tijdsplanning

Planning en realisatie

Jaar	Oorspronkelijke planning	Gerealiseerd en meest actuele planning
2020-2025	2 meerjarige Pilotprojecten opstarten en uitvoeren, en koppeling middelen aan Europese subsidies.	6 meerjarige pilotprojecten opgestart en in uitvoering. 1 project gekoppeld aan Europese subsidie (Interreg North Sea). 1 project kreeg geen EU-subsidie
2020-2025	10 direct uitvoerbare projecten starten	Er zijn meerdere projecten voorgesteld, 9 concreet gestart en afgerond, 4 projecten worden momenteel op haalbaarheid onderzocht.
2025-2027	5 initiatieven uitgerold over heel Zeeland	Doelstelling: 3 initiatieven uitrollen in Zeeland
2025-2027	2 initiatieven kunnen worden uitgerold in Nederland	2 initiatieven geschikt bevinden voor landelijke opschaling

Financiële planning

Voor de financiering van dit fiche is incidenteel € 5.000.000 inclusief BTW/€ 4.132.232,- excl. Btw beschikbaar gesteld. In de onderstaande tabel vind u de jaarlijkse besteding voor fiche F3.

Kosten	**Begroting**	**Realisatie**
2021	€ 147.791	€ 147.791
2022	€ 305.591	€ 305.591
2023	€ 594.985	€ 594.985
2024	€ 794.405	€ 794.405
2025	€ 862.000	
2026	€ 865.000	
2027	€ 562.460	
Totaal begroot/gerealiseerd	€4.132.232	€1.842.772

Restant/ nog te besteden dd. 01-01-2025: € 2.289.460
Begroot:

Projecten in beeld:	**Begroting**
School to walk:	€ 70.000
Mobyyou	€ 350.000
Gaiyo/Shuttle afronden MaaS	€ 200.000
FAST 2.1	€ 500.000
Nog niet bekend	€ 500.000
Totaal	€ 1.620.000

Terugblik, vooruitblik, borging en risico's

Terugblik

Sinds oktober 2024 is er weer structureel gewerkt aan het Living Lab. Een aantal projecten zijn afgesloten, de focus van het Living Lab is geherdefinieerd en er is een start gemaakt met zoeken naar nieuwe innovatieve pilots.
Door de inzet van de middelen van Wind in de zeilen in Zeeland worden slimme mobiliteitsoplossingen naar Zeeland gehaald en is uitgeprobeerd of deze werken in Zeeland. Verschillende bedrijven hebben kans gehad om hun innovatieve oplossingen te laten zien en te testen.

Pilots die zijn uitgevoerd:

- Fietsapp deelfietsen Tholen (niet succesvol),
- Haalbaarheidsonderzoek/voorbereiding Interreg-aanvraag Super Smart Charging Hubs Vlissingen (afgerond),
- MaaS router (afgerond en overgedragen aan vervoercentrale),
- Groeimodel autodelen Zeeland (afgerond),
- Verkenning autonoom personenvervoer (stopgezet),
- FAST 1.0 (autonoom varen; afgerond
- Schoolmobiliteitshubs/deelfietsen bij MBO scholen (stopgezet; geen haalbare businesscase)
- Nabogo (carpool-app, afgerond: voortzetten zonder structurele overheids-bijdrage niet mogelijk).

Via het Living Lab zijn de afgelopen jaren de eerste stappen met MaaS in Zeeland gezet. Via de uitvoering van de Regionale Mobiliteitsstrategie worden nu in samenwerking met het ministerie van IenW, gemeenten en Vervoercentrale Zeeland MaaS-apps in Zeeland uitgerold in samenhang met het bredere digitale systeem.

Ook de gerealiseerde pilots op deelmobiliteit zijn afgerond en op basis van het in het Living Lab geleerde lessen wordt tussen de Provincie Zeeland en de Zeeuwse gemeenten een gezamenlijke strategie voor deelmobiliteit ontwikkeld.

Naar de koppeling van slimme energie aan slimme mobiliteit in het pilotproject Superslimlaadplein in Vlissingen is een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd. Op basis van dit haalbaarheidsonderzoek is een Interreg-project toegekend. Het doel is minimaal 3 Super Smart Charging Hubs (SCCH) te realiseren in Europa, waarvan 1 in Vlissingen. Het Interreg Project SSCH (Super Smart Charging Hubs) wordt geleid door Provincie Zeeland en kent een looptijd tot en met 2027.

Vooruitblik

Projecten onderhanden:

- Het Interreg project Super Smart Charging Hubs loopt door tot en met 2027;
- Er wordt gewerkt aan een haalbaarheidsonderzoek voor een autonome fiets-veerpont (FAST 2.1). De subsidieaanvraag voor het project zelf wordt verwacht Q3/4 2025, waarbij toekenning - bij een goede projectaanvraag - van de subsidie eind 2025, begin 2026 wordt voorzien.
- De subsidieaanvraag en start van eerste pilot sCOOL2walk wordt verwacht in Q2 2025, start Q3 2025.
- Een pilot met Mobyyou over digitaal faciliteren van de reis in Flex en bus wordt onderzocht. Kan leiden tot een aanvraag in Q2, start uitvoering Q3 2025, looptijd tot eind 2026.

De komende periode wordt verder gewerkt aan het realiseren van bovengenoemde projecten. En wordt verder gekeken naar mogelijkheden voor verdere pilots in Vlissingen en Zeeland.

- SCOOL2walk is een sociale innovatie die beoogt basisschoolkinderen meer naar school te laten lopen, daarmee een gezondheidseffect te bereiken, meer veiligheid door minder (breng en haal-) autoverkeer rond de school en meer communityvorming rondom de school. Samen met de initiatiefnemers wordt gekeken naar scholen die deel willen nemen. Bij voldoende ondersteuning van scholen zal besluitvorming over dit initiatief plaatsvinden.
- Fieldlab Autonomous Sailing Technology (FAST 2.1, vanwege nieuwe partijen) heeft de intentie om een concreet project met een autonoom fiets- voetveer op te starten met een haalbare businesscase voor de langere termijn. Een voorstel vanuit bedrijven hiervoor, met stappenplan, wordt binnenkort verwacht, waarna een afweging over een bijdrage vanuit het living lab kan plaatsvinden.
- Mobyyou faciliteert de klantreis. Gemak bij inchecken en uitchecken. In Flex en OV-bus. We werken aan een pilot in Schouwen-Duiveland, waar de Flex (vraaggestuurd fijnmazig vervoer) in februari 2025 is geïntroduceerd. Gekeken wordt naar een volgende fase met een verbreding van het aanbod naar meer binnen Mobyyou gekoppelde diensten. Op dit moment wordt gewerkt aan een voorstel, waarop vervolgens afweging zal plaatsvinden

Borging van MaaS-initiatieven

De integratie van MaaS-applicaties wordt inmiddels geborgd, voortbouwend op de inzichten en resultaten van het Living Lab.

Borging van deelmobiliteit

Voor deelmobiliteit wordt, op basis van de opgedane ervaringen vanuit het Living Lab, gewerkt aan een toekomstgerichte strategie voor Zeeland, in samenwerking met de Zeeuwse gemeenten.

Risicoanalyse en Mitigatie

- Planning: Het realiseren van kwalitatief sterke pilotprojecten blijkt een uitdaging. Een belangrijk risico is dat kleinere initiatiefnemers in deze regio extra ondersteuning nodig hebben, zowel in de voorbereiding van robuuste projectvoorstellen als in het opstellen van goed onderbouwde subsidieaanvragen. Mitigatie: Er wordt ondersteuning geboden vanuit het Living Lab Slimme Mobiliteit, met de benodigde tijd en middelen om de projectvoorstellen te versterken.
- Blijvend Effect: In landelijke gebieden zoals Zeeland is het vaak lastig om projecten op te starten die na de pilotfase financieel haalbaar zijn en waar ondernemers hun betrokkenheid kunnen voortzetten.
  Mitigatie: Voor de opstart van pilotfasen worden strikte eisen gesteld aan de businesscase en wordt de participatie van ondernemers van tevoren veiliggesteld.

Financiën en Voortgang

De voorbereiding van de grotere projecten heeft meer tijd gevergd dan aanvankelijk was voorzien. Dit heeft geleid tot een vertraging in de besteding van het beschikbare budget binnen het programma Wind in de Zeilen. De Stuurgroep van Wind in de Zeilen heeft op 27 november 2024 goedkeuring verleend voor de verlenging van de looptijd van het Living Lab Slimme Mobiliteit, van 1 januari 2026 naar 1 januari 2028. Momenteel wordt er gewerkt aan projecten die na de pilotfase een robuuste businesscase moeten realiseren, terwijl ze binnen de doelstellingen en kaders van het Living Lab blijven.

Fiche F4 Rail Gent-Terneuzen

Samenvatting

Er is veel potentie om de regio rond Gent en Terneuzen te ontwikkelen tot een grensoverschrijdende economische regio (North Sea Port District). Er is steeds meer sprake van ambities voor een grensoverschrijdende arbeidsmarkt en woningmarkt. De grens speelt een steeds minder dominante rol. Er ontstaan kansen en er is potentie voor verdere groei van de economie en de haven. Voor het verzilveren van die kansen dienen wel de knelpunten in onder andere capaciteit en betrouwbaarheid van het (goederen)spoornetwerk in de Kanaalzone Gent-Terneuzen weggenomen te worden.

Om knelpunten in het (goederen)spoornetwerk in de Kanaalzone Gent-Terneuzen te verhelpen, is een proces uitgewerkt om op basis van een adaptief proces te besluiten welke infrastructurele werken benodigd zijn. Het Belgisch-Nederlandse pakket aan maatregelen bevindt zich in de voorbereidende fase van de verkenning, waarbij in ieder geval de volgende (mogelijke) oplossingen voor knelpunten worden betrokken: de noordelijke aansluiting Zandeken en de uitbreiding van de bundel Zandeken (A1), een zuidoost- boog bij de Sluiskilbrug (A3) en de spoorverbinding tussen Axel en Zelzate (A4).

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de Belgische Federale overheid fungeren als voornaamste financiers en opdrachtgevers voor het initiatief, waarbij ook ProRail, Infrabel, provincie Zeeland, North Sea Port en diverse andere Belgische overheden betrokken zijn.

Doel, effect en resultaat van het fiche

Het doel van dit fiche is het wegnemen van belemmeringen voor het verzilveren van kansen op economische groei door knelpunten in het (goederen)spoornetwerk Gent- Terneuzen te verhelpen.

Het structurele effect van dit fiche zal zijn een verbetering van de concurrentiepositie van North Sea Port en de logistieke sector, afname van verstoringen en inefficiëntie van logistieke processen. Daarnaast kan het netwerkgebruik door goederentransport geoptimaliseerd worden en ontstaat er extra hoogwaardige werkgelegenheid in North Sea Port.

De transportbaten van Rail Gent-Terneuzen zijn in een eerdere fase geschat op € 7 tot € 10 miljoen per jaar, de indirecte baten worden geraamd op 10 tot 15% van de jaarlijkse baten. Voor Rail Gent-Terneuzen komt dit neer op € 0,7 tot € 1,0 miljoen per jaar.

Tijdsplanning

Voordat formeel kan worden aangevangen met de MIRT-verkenning aan Nederlandse zijde, is het zaak dat er goede afspraken worden gemaakt met België als andere financier. Deze afspraken zien onder meer toe op de scope van de verkenning, de financiële verdeelsleutel tussen beide landen en uitgangspunten als de kostenramingssystematiek. Er wordt gewerkt deze afspraken vast te leggen in een convenant. Na het maken van projectafspraken, kunnen de verkenningen starten.

De afronding van deze verkenningsfase van het project wordt momenteel voorzien voor 2027, resulterend in een Nota Kansrijke Oplossingen (NKO). Daar- opvolgend kan aan Nederlandse zijde verdere afbakening plaatsvinden wat in afstemming met België zal resulteren in de keuze voor een voorkeursvariant. Dit wordt voorzien in 2027. Tenslotte wordt de start van de realisatiefase voorzien voor 2028, met oplevering eind 2032/begin 2033.

Oorspronkelijke planning en realisatie

jaar	Oorspronkelijke Planning	Gerealiseerd en meest actuele planning
2021 -2023	Opstarten project en voorbereiding Verkenningsfase	
2023 -2025	Verkenningsfase	Verwachte start Verkenning in 2025
2025 -2027	Planuitwerkingsfase en voorkeursbeslissing	Verwachte start planuitwerkingsfase en voorkeursbeslissing in 2027
2028 -2032	Realisatiefase	Verwachte einddatum eind 2032/begin 2033

Punten van aandacht qua planning voor de komende periode:

- Sluiten van bestuurlijke afspraken met de nieuwe Belgische Federale regering.
- Nemen van de startbeslissing voor de formele aanvang van de verkenningsfase.

Financiële planning

Voor de financiering van dit fiche is vanuit Wind in de Zeilen eenmalig € 15 miljoen beschikbaar gesteld, waarvan € 2,1 miljoen voor de Verkenningsfase. In de onderstaande tabel is te zien hoe de totale beschikbare middelen zijn begroot voor de verschillende onderdelen van het fiche.
Daarnaast is ook te zien hoe het staat met de reeds uitgegeven middelen en de planning van de toekomstige uitgaven.
Begroting, realisatie en financiële planning

	Begroting Wind in de Zeilen - Zuidoostboog	Uitgaven (reeds gedane en geplande uitgaven)
2022	(Voorbereiding op) verkenningsfase	€ 2,1 miljoen
2028-2032	Realisatie	€ 12,9 miljoen (bij benadering)



40

Terugblik, vooruitblik, borging en risico's

Terugblik

In december 2023 heeft het Nationaal Groeifonds aan Nederlandse zijde definitief middelen toegekend voor het gehele project. Voor dit project was oorspronkelijk € 105 miljoen voorwaardelijk toegekend en aan de voorwaarden is inmiddels voldaan. Een van deze voorwaarden was dat tussentijds toegekende Europese subsidies in mindering worden gebracht op de bijdrage uit het NGF. De toekenning komt daarmee uit op € 103,3 miljoen.

Hoewel de start van de MIRT-Verkenningsfase eerder was voorzien voor najaar 2023, zal de hiervoor benodigde startbeslissing vermoedelijk pas aan in 2025 worden genomen. Om de MIRT-Verkenningsfase te kunnen starten zijn er namelijk bestuurlijke afspraken nodig met de Belgische overheid over de aansturing en samenwerking. Deze afspraken zijn in concept uitgewerkt, maar vereisen instemming van een nieuwe federale regering in België. ProRail heeft eerder wel de opdracht gekregen om de aanbesteding van de Verkenning voor te bereiden, zodat er vrij snel na de startbeslissing een opdracht kan worden gegund aan een ingenieursbureau.

Vooruitblik

Er wordt aan beide zijden van de grens gewerkt om projectafspraken op bestuurlijk niveau vast te leggen.

Borging

De adaptieve aanpak is een belangrijk uitgangspunt van het project. Dit betekent dat gedurende en na de verkenningsfase wordt bezien welke variant(en) de meeste maatschappelijk-economische meerwaarde biedt. Dit kan van invloed zijn op de uiteindelijke infrastructurele werken.

Risico's

Risico's die mogelijk kunnen optreden bij dergelijke majeure spoorprojecten:

- Procedures rondom vergunningen en bezwaren duren langer dan gepland. Dit risico wordt hier beheerst door een breed opgezet participatietraject dat verder gaat dan de wettelijke verplichtingen.
- De financiën blijken onvoldoende te zijn door stijgende kosten en schaarste van materiaal/materieel/personeel. Op dit moment zijn er geen signalen dat dit risico zou kunnen optreden.

4 1

Fiche H1 Huisartsen en Physician Assistants

Samenvatting
De komende 10 jaar gaat de helft van de Zeeuwse huisartsen met pensioen, terwijl de schaarste nu al voelbaar is. Goede (huisartsen)zorg is een factor van betekenis om je te vestigen in Zeeland. Artsen blijven vaak wonen in de regio waar de opleiding is genoten. Door huisartsen de hele opleiding van 3 jaar te laten doorlopen in Zeeland wordt dit effect beoogd. Een Physician Assistant (PA) kan een groot deel van de taken van een huisarts overnemen. Om die reden maakt het opleiden van een extra aantal PA's ook deel uit van dit fiche.

De betrokken uitvoeringspartijen zijn het ministerie van VWS, samen met Huisartsopleiding Nederland, Erasmus MC, Nucleuszorg, de Zeeuwse Huisartsen Coöperatie en de Stichting Beroepsopleiding Huisartsen (SBOH). Voor het opleiden van PA's is ook de HAN University of Applied Sciences een betrokken partij.

Doel, effect en resultaat van het fiche
De pilot Zeeland is van start gegaan start met als doel om Huisartsen in Opleiding (HAIOS) de mogelijkheid te bieden hun opleiding tot huisarts in de regio te volgen met als belangrijke doelstelling dat een groot deel van de opgeleide huisartsen in de regio zou blijven werken



42

Het doel van dit fiche is de verbetering van de eerstelijnszorg door het structureel opleiden van huisartsen en PA's binnen Zeeland gedurende de gehele opleidingsduur (het praktijkdeel daarvan). De Huisartsopleiding Nederland en het Erasmus MC zijn gezamenlijk een pilot gestart per september 2020, waarbij HAIOS de hele opleiding in Zeeland doorlopen. Het terugkomonderwijs wordt georganiseerd in Rotterdam. Vier jaar later blijkt de pilot succesvol te zijn, met een blijvende impact op de huisartsenzorg en opleidingsmogelijkheden in Zeeland.

Huisartsen in opleiding (HAIO)

Het te behalen resultaat is het vergroten van het aantal opleidingsplaatsen dat in Zeeland beschikbaar wordt gesteld voor HAIOS die de opleiding geheel in Zeeland volgen. Het streven is om 36 plaatsen voor HAIOS in Zeeland ter beschikking te stellen.

Physician Assistants (PA)

Doelstelling is om 20 kandidaten een PA opleiding aan te bieden voor geheel Zeeland.

De kosten voor de opleiding PA zijn ongeveer €8.000 per student per maand. Per student bedragen de studiekosten €240.000,- voor de duur van de gehele opleiding (2,5 jaar). Vanuit Wind in de zeilen is er € 5 miljoen beschikbaar gesteld. Dat betekent dat er voor 20 studenten een opleidingsplaats kan worden gefinancierd.



4 3

Terugblik, vooruitblik, borging en risico's

Terugblik huisartsen in opleiding (HAIO)

Het laatste jaar is veel energie gestoken in de relatie met HAIOS en opleiders in de regio. Vanuit de Huisartsenconnectie (HC) is regelmatig overleg met de huisarts-opleiding van het Erasmus MC. Doel van dit overleg is onder meer de transitie van de pilot Zeeland naar opleidingslocatie Zeeland te bewerkstelligen. Daarbij spannen zij zich in voor aantrekkelijke voorwaarden, zoals het bieden van huisvesting in het eerste half jaar.

Hiervoor wordt door de Huisartsenconnectie een subsidie aanvraag voorbereid bij de provincie Zeeland. Deze inspanningen hebben er o.a. toe geleid dat zij, samen met vier andere Regionale Huisartsenorganisaties (RHO's) zijn geselecteerd om mee te draaien in een pilot van de huisartsopleiding van het Erasmus MC waar HAIOS i.p.v. een praktijkverbeterplan een regioverbeteringsplan maken waardoor er meer binding tussen de aankomend huisartsen met de RHO en de regio ontstaat.

Terugblik Physician Assistants

Van de inmiddels 7 geslaagde kandidaten zijn er 6 PA werkzaam gebleven in de huisartsenzorg en is er een PA overgestapt als PA binnen ADRZ. De derde groep is gestart in september 2023. De start was beoogd met 6 kandidaten, echter heeft één kandidaat zich kort voor de start van de opleiding teruggetrokken.
Hierdoor wordt afgeweken van het beoogde aantal van 20 PA's binnen dit fiche naar uiteindelijk 19 binnen dit pakket opgeleide PA's in Zeeland.

Vooruitblik en borging opleiding tot HAIO

Een belangrijke succesfactor is de structurele ondersteuning en begeleiding binnen het programma Continuïteit Huisartsenzorg van de Regionale Huisartsenorganisatie “De Huisartsenconnectie”.

Als vervolg op de pilot biedt "De Huisartsenconnectie" nu een regionale leergang praktijkhouderschap aan, gericht op waarnemers en HIDHA's (huisartsen in dienst bij een huisarts).
Voor deze leergang, die op 8 oktober 2024 is gestart, hebben zich 17 deelnemers aangemeld. Dit traject is een aanvulling op de inspanningen om continuïteit in de huisartsenzorg te waarborgen en de regionale binding verder te versterken.

Voor wat betreft het opleiden van huisartsen is in Wind in de zeilen afgesproken dat de pilot waarbij HAIOS de hele opleiding in Zeeland doorlopen structureel wordt gemaakt met 2 x 6 plekken per jaar. De transitie van de "Pilot Zeeland" naar een vaste opleidingslocatie is inmiddels voltooid. De pilot heeft aangetoond dat het opleiden van huisartsen in Zeeland succesvol is, met een hoge mate van regionale binding na afronding van de opleiding.

Ook na 2024 zal Zeeland als vast opleidingslocatie financieel worden geborgd via de reguliere subsidie van VWS aan de SBOH. VWS heeft afspraken gemaakt met de SBOH/HON, waarbij 4 tot 6 plaatsen specifiek worden geoormerkt voor Zeeland bij toewijzing van opleidingsplekken over het land.

	Pilot Zeeland 31 dec 2024
Totaal	*31*
In opleiding	*19 (plus 1 uitgestelde start in mrt 2025)*
Afgestudeerd ***In Zeeland gebleven***	*10 HAIOS*
Gestopt met opleiding	*1*

Vooruitblik en borging opleiding tot PA

De opleidingen van de laatst gestarte PA's lopen door tot april 2026.
De opleidingsplaatsen voor de opleiding tot PA worden landelijk beschikbaar gesteld door de ministeries van VWS en OCW. Deze ministeries maken hierbij gebruik van de adviezen van het Capaciteitsorgaan. De komende periode zal het aantal beschikbare plaatsen voor de opleidingen PA en verpleegkundig specialist (VS) in heel het land structureel worden opgehoogd, in navolging van het advies van het Capaciteitsorgaan. Hiermee blijven ook voor de regio Zeeland de komende periode opleidingsplaatsen beschikbaar.

Door de Huisartsenconnectie wordt in 2025 verder onderzocht of er mogelijkheden zijn om VS/PA collectief op te leiden. Gekeken wordt ook naar de opleidingsbehoefte VS/PA binnen het ziekenhuis en de VVT.

Ook wordt bekeken of een andere besteding mogelijk is voor het resterende opleidingsbudget van 1 PA dat niet is benut, dat past binnen de subsidievoorwaarden van VWS. Hierover vindt nog overleg plaats met betrokken partijen.



46

Fiche H3 Kerngezondcentra Vlissingen

Samenvatting

De demografische ontwikkelingen en de krapte op de arbeidsmarkt in de zorg in Vlissingen heeft effect op de discrepantie tussen de zorgbehoefte en het zorgaanbod. Dit betekent voor de professionals in het medische en het sociale domein meer patiënten en complexere zorgvragen. Om deze vragen en patiënten ook in de toekomst goed te kunnen behandelen is deskundige, multidisciplinaire zorg en ondersteuning noodzakelijk. Om deskundige, multidisciplinaire zorg te kunnen bieden zijn toekomstbestendige gezondheidscentra nodig. Hierin werken verschillende professionals uit het medisch en sociaal domein samen om in gezamenlijk zorg en ondersteuning te verlenen.

Daarom worden in Vlissingen drie integrale gezondheidscentra gerealiseerd. Omdat dit initiatief zich onderscheid van reguliere gezondheidscentra , wordt het concept 'Kerngezond' genoemd. De uitvoeringspartijen van het fiche Kerngezond in Vlissingen zijn de zorgaanbieders (huisartsen, VVT, GGZ, ziekenhuis, apotheken, paramedici) en het sociaal domein (Buurtteams, GGD/JGZ) . Zij doen dit samen met CZ, de gemeente Vlissingen, de provincie Zeeland en het ministerie van VWS.

Doel, effect en resultaat van het fiche

Het doel van dit fiche is het realiseren van drie Kerngezondcentra in Vlissingen. Zij dragen in nauwe samenwerking bij aan het oplossen van de huidige discrepantie tussen de zorgvraag en het zorgaanbod, oftewel het voorkomen van de zorgkloof. Deze drie Kerngezondcentra zijn in essentie hechte samenwerkingsverbanden van professionals in zorg en sociaal domein. Met elkaar nemen zij verantwoordelijkheid voor de gezondheid van de inwoners van Vlissingen. De centra werken wijkgericht. Het gaat hierbij om de brede interpretatie van het begrip 'gezondheid', zoals geduid in het begrip 'positieve gezondheid'. De gezondheid wordt bevorderd door intensieve, multidisciplinaire samenwerking rondom de inwoner en door het gezamenlijk organiseren van ondersteunende en preventieve programma's. De drie centra versterken daarmee de zorg en ondersteuning voor inwoners.

De ontwikkeling van het samenwerkingsconcept Kerngezond is op hoofdlijnen afgerond. Het project is in de volgende fase gekomen. Het accent ligt de komende jaren op implementatie, cultuurontwikkeling, borging en doorontwikkeling. Deze fase overschrijdt de periode waar het fiche oorspronkelijk vanuit gaat.

In deze fase wordt de toegevoegde waarde van Kerngezond voor inwoners nog sterker merkbaar. Door de intensievere multi disciplinaire samenwerking krijgen inwoners beter afgestemde zorg en ondersteuning dichtbij huis. Inwoners worden betrokken om te zorgen dat initiatieven aansluiten op hun behoefte. Te denken valt aan betrokkenheid bij thema's zoals valpreventie en digitalisering. Een van de leidende principes van Kerngezond is zelf- en samenredzaamheid. In mei 2024 is een publiekscampagne gestart die zich richt op bewustwording van inwoners. In deze campagne zijn verhalen en ervaringen van Vlissingers gedeeld . Op basis van de resultaten van de evaluatie eind 2024 is de publiekscampagne aangescherpt en deze wordt in 2025 voortgezet. Er is nu maandelijkse zichtbaarheid. Zo worden in de Vlissingse Bode verhalen en ervaringen gedeeld van inwoners die meer zelf -en samenredzaam zijn geworden met behulp van het Kerngezond principe.

Er zijn overkoepelende thema's gevonden waarop binnen Kerngezond intensieve samenwerking gezocht wordt in 2025. Deze thema's zijn gekozen met behulp van data-analyses, inzichten van de participanten en kansrijke ideeën uit andere regio's. Het gaat daarbij steeds om het voorkomen of verminderen van zorgvragen en/of het slimmer organiseren van inzet van schaarse professionals. Voor ieder thema bedenkt een multidisciplinaire werkgroep een innovatieve manier om de zorgkloof te verkleinen. Deze aanpak wordt getest en als het nuttig blijkt, op basis van impact- en kosten/baten analyses, op grote schaal toegepast. Vervolgens wordt een volgend kansrijk thema opgepakt door het samenwerkingsverband.

Tussenevaluatie

In Q1 2025 heeft de regiegroep Kerngezond een extern bureau de opdracht gegeven om Kerngezond Vlissingen tussentijds te evalueren. De onderzoekers concludeerden dat:

- Kerngezond Vlissingen duidelijke doelstellingen heeft en een stevig fundament om op verder te bouwen.
- Er de komende jaren aandacht moet zijn voor monitoring en evaluatie.
- Er een duidelijke verdeling van taken en verantwoordelijkheden tussen betrokken partijen moet zijn.
- Meer inzicht in resultaten van projectinitiatieven de procesversnelling die Kerngezond beoogd kan ondersteunen.
- De borging van Kerngezond Vlissingen in de toekomst een urgent vraagstuk is.

De conclusies uit de tussenevaluatie zijn uitgewerkt in een plan van aanpak.

De realisatie van huisvesting valt buiten het fiche. Er is binnen het fiche wel een Kerngezond huisvestingsconcept ontwikkeld. Verbouw- en nieuwbouwplannen (met het huisvestingsconcept als uitgangspunt) zijn in ontwikkeling, zodat in 2028 alle drie de Kerngezond verzorgingsgebieden (wijken) over passende, samenwerking faciliterende huisvesting beschikken. Tot die tijd wordt er zo goed mogelijk gebruik gemaakt van bestaande huisvesting door deze bijvoorbeeld uit te breiden met tijdelijke extra ruimten. Zo bieden deze centra huisvesting aan de Kerngezond participanten.

Met de in Vlissingen ontwikkelde kennis en opgedane ervaringen, wordt Kerngezond inmiddels ook in de gemeenten Hulst, Terneuzen, Borsele, Sluis en Middelburg gerealiseerd. Het doel is om in de komende jaren op te schalen naar 10 gemeenten in Zeeland. Dit valt buiten het fiche en gebeurt onder regie van de Zeeuwse Zorg Coalitie.\

Overkoepelende projecten waaraan momenteel gewerkt wordt o.a.:

In verkenningsfase
Reablement kwetsbare ouderen
Zelfhulp mentale weerbaarheid
Optimalisering en integratie ouderenzorg-taken in de wijk
Integrale zorg en ondersteuning van inwoners met uitzonderlijk veel zorgvragen
In ontwerpfase
Innovatieve, passende structurele bekostiging Kerngezond samenwerking
Zelfmanagement bij hypertensie
Verkennend gesprek bij vermeende GGZ problematiek
In testfase
Efficiënte inrichting herhaalmedicatie
E-health zelfhulp voor ouders
Positieve gezondheid in de wijk
In implementatiefase
Welzijn op recept+
Digitaal netwerkplatform
Valpreventie voor ouderen
Digitaal eerst toegang tot zorg
In borgingsfase
Zorgpad atriumfibrilleren
Aanpak schuldenproblematiek
Stepped care artrose (evidence based programma GLA:D)
Zelf oogdruppelen door cliënten thuiszorg
Zelfstandig compressie therapie door cliënten thuiszorg

Tijdsplanning

Volgens de oorspronkelijke planning zou het fiche in 2024 opgeleverd worden. De Stuurgroep Wind in de zeilen heeft (in haar schriftelijke ronde van medio juli 2024) besloten het fiche door te laten lopen tot en met 2027. In deze periode wordt de ontwikkeling en borging van Kerngezond samenwerkingsverbanden en de realisatie van ondersteunende infrastructuur zoals huisvesting en digitalisering, verder ondersteund.

Oorspronkelijke planning en realisatie

Resultaat	Oorspronkelijke planning	Actuele planning
Opstarten samenwerkingsverbanden (bijeenkomsten, leergang leiderschap in netwerkzorg)	Q4 2021 – Q4 2023	Gerealiseerd
Basisscholing positieve gezondheid	Q2 2023 – Q2 2024	Gerealiseerd
Doorontwikkeling scholing positieve gezondheid	Q2 - Q3 2025	Loopt
Financiering ontwikkelen (waar nodig herontwerpen, ontschotten)	2023 - 2024	2023 - 2026
Beleid uitvoeren (overkoepelende vernieuwings thema's, verbetering in dagdagelijkse samenwerking, cultuurontwikkeling)	Vanaf Q4 2021	2021 - 2027 (doorlopend)
Onderbouwing van het concept, evaluatieaanpak en impactanalyse	Vanaf Q4 2022	2023 – 2026 Tussenevaluatie Q1 2025
Ontwikkelen roadmap digitalisering en vervolgens ontwikkelen digitale infrastructuur in diverse deelprojecten	2023 - 2025	2023 – 2027 Implementatie digitale toegang tot zorg en netwerkplatform Q4 2024 – Q4 2025
Huisvesting (laten) realiseren (valt buiten fiche, wel conceptbewaking door stuur groep)	Q3 2022 – 2025	2022 - 2028

Financiële planning

Voor de financiering van dit fiche is incidenteel € 5.000.000 beschikbaar gesteld. In de jaren 2021 – 2024 is daarvan € 3.043.964 besteed. Voor de verlengde projectperiode 2025 – 2027 is daardoor nog € 1.956.036 beschikbaar. Op basis van de ervaringen in 2021 – 2024 en de plannen voor de komende jaren is een meerjarenbegroting opgesteld. In de onderstaande tabel is voor de verlengde projectperiode de besteding van de middelen tot en met maart 2025 op hoofdlijnen weergegeven.

Besteding middelen Kerngezond Vlissingen verlengde projectperiode 2025 - 2027 t/m maart 2025	
Algemene programmakosten	€ 86.160
Projecten	€ 32.834
Cultuur- en transformatie interventies (w.o. bijeenkomsten, scholing positieve gezondheid)	€ 10.489
Randvoorwaarden (w.o. ontwikkeling bekostigingsmodel)	€ 69.316
Totaal	**€ 198.800**



5 1

Terugblik, vooruitblik, borging en risico's

Leren samenwerken in gezondheidscentra kost (meer) tijd

De realisatie van drie Kerngezond samenwerkingsverbanden is een meerjarige transitieopgave. Het gaat niet alleen over de inhoud, maar zeker ook om cultuur. De schotten tussen partijen verdwijnen zijn niet vanzelf. Samenwerken binnen het medisch en sociaal domein is een leerproces waarbij vooral, het ontwikkelen van de samenwerkingscultuur tijd kost.

Er zijn nog de nodige stappen te zetten voordat de transitie is voltooid. De betrokken partijen krijgen daarvoor in de verlengde projectperiode (2025 – 2027) ondersteuning. Ook na de projectfase blijft het faciliteren van samenwerking belangrijk.

Echter aan het einde van de projectfase, is een samenwerkingsverband gerealiseerd dat met een eigen governancestructuur, passende financiering en een hechte cultuur van 'intensief samen voortdurend verbeteren' toekomstbestendig is.

Risico's

- **Planning:** De groeiende zorgkloof in Vlissingen goed voelbaar. De werkdruk in het medisch en in het sociaal domein is hoog en wordt steeds hoger. Daardoor kunnen professionals steeds minder tijd vrijmaken om met elkaar verbeterinitiatieven uit te werken, te testen en te implementeren. Dit kan de ontwikkeling en daarmee het verkleinen van de zorgkloof vertragen.
- **Financiën:** Het ontbreken van structurele, ontschotte financiering staat op dit moment de realisatie van inhoudelijke doelstellingen in de weg. Participanten, financiers en experts werken aan een passend bekostigingsmodel.

5 2

Fiche I Arbeidsmarkt: impuls werkzoekenden

Inleiding

Enerzijds is in de regio Walcheren het beroep op uitkeringen vanuit de Participatiewet groter dan in de rest van Zeeland. Anderzijds is de krapte op de arbeidsmarkt (het tekort aan mensen om de vacatures in te kunnen vullen) in Zeeland (en de rest van Nederland) zo hoog dat ondernemers/bedrijven zich beperkt voelen om hun ambities te realiseren en de economie stagneert. Het is daarom zaak om 'alles op alles te zetten' om voldoende arbeidskrachten te vinden die in de vraag van werkgevers kunnen voorzien. Dat betekent dat iedereen die kan werken - al dan niet door middel van een traject - ingezet moet worden op de arbeidsmarkt. Waaronder zeker ook Statushouders. Aangezien de resultaten van het initiële plan achterbleven is het plan dan ook aangescherpt en uitgebreid met sociale activering en (re-)integratie van statushouders.

De doelgroep statushouders is afgebakend tot degenen die vallen onder de Wet inburgering 2013. Zij moesten hun inburgering zelf regelen. Gemeenten mochten Statushouders daarbij helpen (was geen wettelijke verplichting). In de praktijk zijn deze Statushouders in de regio Walcheren tussen wal en schip gevallen. En is gerichte actie nodig om deze Statushouders te socialiseren en re-integreren richting betaald werk. Bij Statushouders wet Inburgering 2021 hebben gemeenten wettelijke verplichtingen. Die verplichtingen zijn in het reguliere proces belegd bij Regisseurs Inburgering.

Uitvoeringspartij van dit fiche is de gemeente Vlissingen, in afstemming met het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW). De gemeente Vlissingen werkt hierin samen met Orionis Walcheren en de Buurtteams.

Doel, effect en resultaat van het fiche

Het fiche resulteert in een extra impuls voor het (om)scholen van inburgerende en werkzoekende statushouders Wet inburgering 2013 (Statushouders) in de regio. Het doel is om zoveel als mogelijk een match te realiseren tussen de ondersteunde inburgerende en (re-)integrerende Statushouders en de arbeidsmarkt. Daarmee daalt het aantal Walcherse inwoners met een uitkering vanuit de Participatiewet. En kunnen meer openstaande vacatures vervuld worden; Door regionale, capabele werknemers. Doel is 200 trajecten in te zetten. Met een uiteindelijk resultaat van 95 mensen die uit de uitkering uitgestroomd zijn naar de arbeidsmarkt.

Initieel was de doelstelling in 3 jaar (vanaf 2021) 230 bijstandsgerechtigden te begeleiden naar werk. Eind 2023 waren 17 bijstandsgerechtigde begeleid naar werk.

Nieuwe werkwijze

Door een sociaal werker van Buurtteams Vlissingen en een klantmanager re-integratie van Orionis Walcheren is een nieuwe werkwijze ontwikkeld voor de socialiserings- en re-integratietrajecten van Statushouders. De werkwijze heeft de volgende kenmerken:

- Gezamenlijke gesprekken: De trajecten starten met een gezamenlijk gesprek met Statushouders, hun gezinsleden, een sociaal werker van Buurtteams en een klantmanager re-integratie van Orionis Walcheren.
- Trajecten voor alle gezinsleden: De trajecten zijn gericht op socialisatie en de re-integratie van de Statushouders en hun gezinsleden. Aan de hand van het eerste gesprek wordt samen met betrokkenen bepaald of (in eerste instantie) de nadruk komt te liggen op socialisatie, re-integratie of een combinatie daarvan. De betrokkenen krijgen meteen vaste contactpersonen bij Buurtteams en/of Orionis Walcheren toebedeeld.
- Nabijheid van hulp- en dienstverlening: Het eerste gesprek vindt plaats in een buurthuis dicht bij het woonadres van de Statushouders en hun gezinsleden. De locatie van vervolggesprekken wordt in overleg met betrokkenen bepaald. Waarbij de voorkeur van de Statushouders en/of hun gezinsleden voorgaan.

Planning

Periode	Activiteit	Aanvang traject	Uitstroom (40%)[1]	Wie
2024	Statushouders socialiseren en re-integreren	20		Buurtteams en Orionis Walcheren
2025	Statushouders socialiseren en re-integreren	100		Buurtteams en Orionis Walcheren
2026	Statushouders socialiseren en re-integreren	55	8	Buurtteams en Orionis Walcheren
2027	Statushouders socialiseren en re-integreren		40	Buurtteams en Orionis Walcheren
2028	Statushouders socialiseren en re-integreren		22	Buurtteams en Orionis Walcheren
Subtotaal		**175**	**70**	
	Continuering sporen vorig[2] plan	25	25	Orionis Walcheren
Totaal		200	200	

[1] *Gebaseerd op landelijke percentages*
[2] *Uitgangspunt is no cure no pay*

Statushouders socialiseren en re-integreren

Na de voorbereidingsfase in het vierde kwartaal 2024 en de opstartfase in het eerste kwartaal 2025 begint het programma nu op stoom te raken. De verwachting is dat vanaf het einde van het tweede kwartaal een flinke inhaalslag gemaakt kan worden. Met name door uitbreiding van het team. Begin april 2025 liepen er 40 trajecten.

Tijdens de intake worden de statushouders geplot op de Participatieladder. De plaats op de Participatieladder bepaalt het traject. Tegelijkertijd met de intake begint het traject.

Het valt op dat de meeste Statushouders laag op de Participatieladder starten. 8 personen konden niet (meteen) geplot worden vanwege individuele omstandigheden en/of complexe trajecten.

Continuering sporen vorig plan

Alle plaatsingen op werk vanuit een uitkering zijn standaard verlopen en daarmee bekostigd vanuit reguliere budgetten. Daardoor is (nog) geen beroep gedaan op deze middelen van de fiche.

Tredebepaling	Intake	Huidige situatie
Geïsoleerd	3	2
Sociale contacten buitenshuis	23	20
Deelname georganiseerde activiteiten	6	7
Onbetaald werk		3
Betaald werk met ondersteuning		
Betaald werk		
Subtotaal	32	32
Nog niet geplot	8	8
Totaal	40	40

Financiële planning

Voor de financiering van dit fiche is een SPUK beschikbaar gesteld van € 1 miljoen (inclusief btw). In de onderstaande tabel is te zien hoe de totale beschikbare middelen zijn begroot voor de verschillende onderdelen van het fiche. Daarnaast is ook te zien hoe het staat met de reeds uitgegeven middelen en de planning van de toekomstige uitgaven.

Jaar	Begroting Wind in de Zeilen	Uitgaven (reeds gedane en geplande uitgaven)
2023	€ 885.000 (exclusief btw)	€ 85.000
2024		€ 27.000
2025 t/m 2026		€ 773.000

Terugblik, vooruitblik, borging en risico's

Op basis van de verkregen/verzamelde data en als gevolg van nieuwe inzichten bij het voorbereiden van de uitvoering van het plan, was bijstelling van het aantal trajecten in 2024 en het aantal jaren van uitstroom noodzakelijk. Veel aandacht is besteed aan maken van een nieuwe werkwijze door professionals. Met als uitgangspunten betrokkenheid van alle partijen en nabijheid van ondersteuning voor Statushouders.

Vooruitblik

Het programma begint op stoom te raken. De verwachting is dat vanaf het einde van het tweede kwartaal een flinke inhaalslag gemaakt gaat worden.

Borging

Er is een stuurgroep ingericht met projectleiding vanuit de gemeente Vlissingen en deelnemers van Orionis Walcheren en Buurtteams. De stuurgroep komt periodiek bij elkaar om zaken te monitoren en indien nodig bij te sturen.

Risico's

De volgende risico's worden voorzien voor een succesvolle realisatie van het fiche op het gebied van:

- Inhoud: Er zijn onvoldoende gerichte programma's en/of er is onvoldoende capaciteit om inburgeraars te begeleiden op de participatieladder richting betaald werk.
- Planning: Het bereiken van betreffende statushouders, omdat er weinig zicht is op deze doelgroep.
- Financiën: Als trajecten onvoldoende aanslaan wordt de businesscase niet behaald qua opbrengsten en blijft er als resultante mogelijk geld over vanuit het fiche.



Fiche L Governance Wind in de zeilen

Inleiding

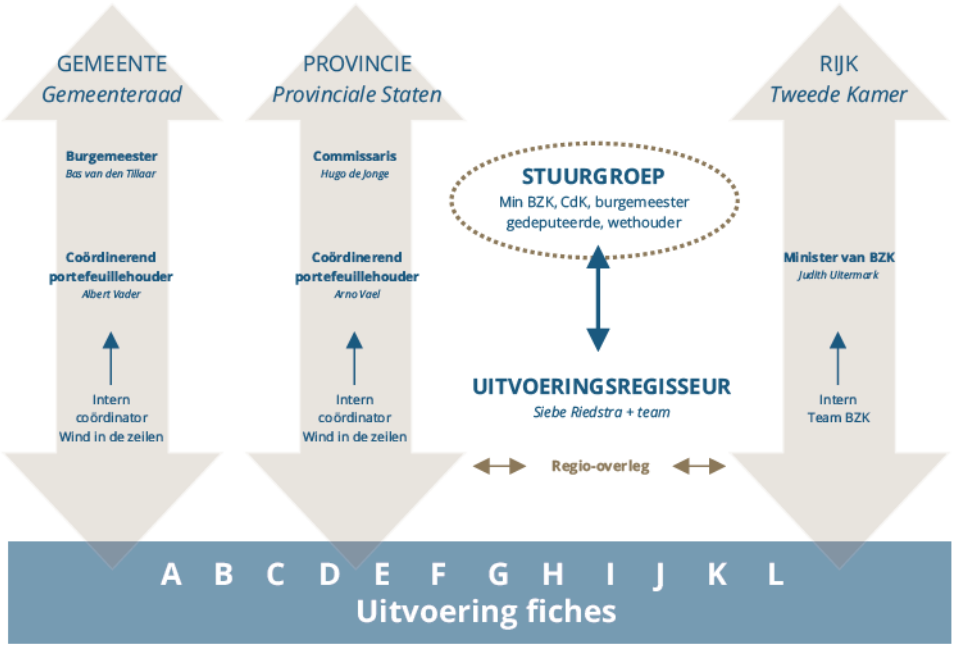
Aan de start van Wind in de Zeilen (juni 2020) is de volgende uitspraak gedaan:
"Voor de uitvoering van het pakket is een sterke governance nodig, waarbij de interbestuurlijke samenwerking centraal staat. Nauwe interbestuurlijke samenwerking en een goede governance zijn cruciaal om het pakket volledig uit te voeren en het vertrouwen van de regio in het rijk te herstellen."

De uitvoering van het WIZ pakket is gestart in 2020 en loopt volgens het Bestuursakkoord door tot 2030. Momenteel (juni 2025) staan we aan de vooravond om na te denken over de governance voor de periode na de eerste 5 jaar. Bij de start van de uitvoering van de fiches is afgesproken:

"Zowel de stuurgroep, de uitvoeringsregisseur en ondersteuningsteam (Team Riedstra) worden in ieder geval tot en met 2025 ingesteld. Voor afloop van die periode brengt de uitvoeringsregisseur in kaart welke acties na 2025 nog afgerond moeten worden en doet een voorstel voor de governance in het vervolg.

Beschrijving van de governance tot en met 2025

Hieronder is schematisch de governance van WIZ weergegeven, zoals overeengekomen in het Bestuursakkoord van 2020. De namen bij de diverse functies zijn zo actueel mogelijk.



5 7

In de praktijk komt de governance van Wind in de Zeilen neer op de onderstaande bijeenkomsten en producten:

- Twee keer per jaar wordt er onder leiding van de Uitvoeringsregisseur/team Riedstra een Voortgangsrapportage geproduceerd, waarin de voortgang per fiche wordt beschreven en wijzigingen ten opzichte van de oorspronkelijke financiële en tijdsplanning, inclusief de inhoudelijke wijzigingen worden aangegeven. Deze rapportage wordt na vaststelling door de Stuurgroep Wind in de Zeilen ter goedkeuring gestuurd naar de Tweede Kamer, de Provinciale Staten en de Gemeenteraad.
- Twee keer jaar vergadert de Stuurgroep Wind in de Zeilen, afwisselend in de regio (Middelburg) en in Den Haag, waarin de Voortgangsrapportage wordt vastgesteld en besluiten genomen worden over eventuele aanpassingen van de afzonderlijke fiches (inhoud, tijdsplanning, financiële planning). In de eerste drie jaar vergaderde de Stuurgroep frequenter dan twee maal per jaar, vaak ook in aanwezigheid van de betrokken inhoudelijke bestuurlijke portefeuillehouders.
- Er is driewekelijks ambtelijk overleg tussen rijk, provincie, Vlissingen en de Uitvoeringsregisseur /team Riedstra. In de eerste 4 jaar was de frequentie van dit overleg tweewekelijks.
- Er is driewekelijks ambtelijk overleg tussen rijk / BZK en de Uitvoeringsregisseur/ team Riedstra
- Per fiche zijn er regelmatig specifieke overleggen tussen provincie, gemeente, Rijk en andere betrokkenen
- Tweemaandelijks is er een overleg tussen de verschillende communicatiemedewerkers.

Conclusies voor de governance tot en met 2030

Uit de evaluatie van de governance en de gevoerde gesprekken worden de onderstaande conclusies getrokken:

1. De governance (samenwerking tussen Stuurgroep, Uitvoeringsregisseur, team Riedstra en ambtelijke ondersteuning) heeft naar het oordeel van alle betrokkenen goed gefunctioneerd. Daaronder worden de volgende interventies verstaan:
   a. Er is adequaat gestuurd
   b. Er is bewaakt dat de afspraken uit het bestuursakkoord werden nagekomen en uitgevoerd
   c. Er is besloten over de verdere voorstellen ter uitwerking van de fiches
   d. Er zijn hobbels in het tempo van uitvoering opgeruimd dan wel vastgesteld dat deze onontkoombaar waren
   e. Er is transparant verantwoording afgelegd in de vorm van halfjaarlijkse voortgangsrapportages.

2a. Gelet op de voortgang van de uitvoering kan de frequentie van bijeenkomen van de Stuurgroep Wind in de zeilen en het uitbrengen van het aantal voortgangsrapportages worden verlaagd. De Stuurgroep Wind in de zeilen blijft wel tot het einde van het bestuursakkoord in functie.

2b. Begin 2027 wordt de invulling van de rol van de Uitvoeringsregisseur opnieuw bezien.

3. Het besturingsmodel van Wind in de Zeilen is bruikbaar voor andere bestuursakkoorden (in Zeeland en elders). Daarnaast levert deze manier van samenwerking diverse positieve neveneffecten op.



Bijlagen

Bijlage 1

Fiche A **Vergoedingen van gemaakte kosten**
Nvt

Fiche B2 **Strategisch Kenniscentrum Georganiseerde Ondermijnende Criminaliteit**
SKC – Strijden tegen een complexe vijand

Fiche C **Oprichting Delta Climate Center**
Krachtenbundeling in de Zeeuwse delta | Delta Climate Center

Fiche E **Vergroten vermogen Investeringsfonds Zeeland**
Jaarverslagen Impuls Zeeland

Fiche G **Industrie en Haven**
Home | Smart Delta Resources

G. Industrie en haven (afgerond) | Wind in de Zeilen

Fiche H2 **Toekomstbestendige zorginfrastructuur**
Jaaroverzicht 2024 - Zeeuwse Zorg Coalitie

Fiche J **Aardgasvrije wijken**
Vlissingen op weg naar aardgasvrij | Gemeente Vlissingen

Fiche K **Ontvlechten Evides en PZEM**
Nvt

Bijlage 2

Nr.	Omschrijving	Begroting	Artikel	Instrument	Realisaties					Begroting	Verschil
					2020	2021	2022	2023	2.024	2024	2024
Totaal					**35.742**	**47.030**	**16.180**	**15.571**	**11.687**	**41.842**	**-30.155**
0)	**Compensatie gemaakte kosten**				**35.742**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
	Vergoeding directe schade	DEF (X)	6. Investeringen	Voorzien in infrastructuur	20.942	0	0	0	-	0	0
	OZB-achterstand	BZK (VII)	1. Openbaar bestuur en Democratie	Bijdrage aan medeoverheden	2.000	0	0	0	-	0	0
	Overdracht gronden	DEF (X)	6. Investeringen	Voorzien in infrastructuur	12.800	0	0	0	-	0	0
1)	**Law Delta**				**0**	**980**	**1.100**	**2.304**	**2.000**	**2.000**	**304**
	Extra beveiligde inrichting (EBI)	JenV (VI)	34. Straffen en Beschermen	Bijdrage aan agentschappen		0	0	0	-	0	0
	Hoogbeveiligde Zittingslocatie (HBZ)	JenV (VI)	32. Rechtspleging en rechtsbijstand	Bijdrage aan medeoverheden		0	0	0	-	0	0
	Beveiligde overnachtingslocatie	JenV (VI)	32. Rechtspleging en rechtsbijstand	Bijdrage aan medeoverheden		0	0	0	-	0	0
	Kenniscentrum ondermijning	JenV (VI)	32. Rechtspleging en rechtsbijstand	Bijdrage aan medeoverheden		980	1.100	2.304	-	2.000	304
2)	**Bereikbaarheid**				**0**	**10.000**	**0**	**0**	**0**	**6.500**	**-6.500**
	Aanpassing dienstregeling NS	IenW (MF)	11. Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte [1]	Reserveringen (Pakket Zeeland)		0	0	0	0	4.500	-4.500
	Verbetering bereikbaarheid	IenW (MF)	11. Verkenningen, reserveringen	Reserveringen (Pakket Zeeland)		0	0	0	0	1.000	-1.000
	Aanleg extra infrastructuur	IenW (MF)	en investeringsruimte [1]	Reserveringen (Pakket Zeeland)		0	0	0	0	0	0
	Ontwikkeling stationsgebied Vlissingen	BZK (VII)	1. Openbaar bestuur en Democratie	Bijdrage aan medeoverheden		5.000	0	0	0	0	0
	Slimme mobiliteit	BZK (VII)	1. Openbaar bestuur en Democratie	Bijdrage aan medeoverheden		5.000	0	0	0	0	0
	Rail Gent - Terneuzen	IenW (MF)	11. Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Reserveringen (Pakket Zeeland)		0	0	0	0	1.000	-1000
3)	**Delta Climate Center**				**0**	**283**	**63**	**800**	**4.012**	**26.942**	**-22.930**
	Delta Climate Center	OCW (VIII)/ LNV (XIV)	Nog te bepalen [3]	Nog te bepalen		0	0	800		0	800
	Kwartiermakersfase	OCW	16. Onderzoek en Wetenschapsbeleid	Opdrachten		283	63	0		0	0
	Delta Climate Center	OCW	16. Onderzoek en Wetenschapsbeleid	Subsidies (regelingen)		0	0	0	4.012	26.942	-22.930

Nr.	Omschrijving	Begroting	Artikel	Instrument	Realisaties					Begroting	Verschil
					2020	2021	2022	2023	2.024	2024	2024
Totaal					**35.742**	**47.030**	**16.180**	**15.571**	**11.687**	**41.842**	**-30.155**
4)	**Eerstelijnszorg**				**0**	**3.117**	**4.617**	**6.217**	**4.425**	**5.150**	**-725**
	Toekomstgerichte zorginfrastructuur	VWS (XVI)	3. Langdurige zorg en ondersteuning	Subsidies (regelingen)		1.067	1.067	1.067		1.067	0
	Huisartsen / Physical Assistant	VWS (XVI)	4. Zorgbreed beleid	Subsidies (regelingen)		800	2.300	3.900		3.900	0
	Gezondheidscentra Vlissingen	VWS (XVI)	3. Langdurige zorg en ondersteuning	Subsidies (regelingen)		1.250	1.250	1.250		1.250	0
5/6)	**Industrie en haven**				**0**	**400**	**150**	**0**		**0**	**0**
	Onderzoek industrie/haven	EZK	2. Bedrijvenbeleid: Innovatie en ondernemerschap voor duurzame welvaartsgroei	Subsidies (regelingen)		0	150	0		0	0
	Onderzoek industrie/haven	BZK (VII)	1. Openbaar bestuur en democratie	Bijdrage aan medeoverheden		400	0	0		0	0
7)	**Versterken Investeringsfonds Zeeland**				**0**	**10.000**	**5.000**	**5.000**	**0**	**0**	**0**
	Versterken Investeringsfonds Zeeland	EZK (VIII)	3. Toekomstfonds	Leningen		10.000	5.000	5.000		0	0
8)	**Kenniswerf**				**0**	**15.000**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
	Kenniswerf	BZK (VII)	5. Ruimtelijke Ordening en Omgevingswet	Bijdrage aan medeoverheden		15.000	0	0		0	0
9)	**Aardgasvrije wijken**				**0**	**0**	**4.000**	**0**	**0**	**0**	**0**
	Proeftuin aardgasvrije wijk	BZK (VII)	4. Energietransitie gebouwde omgeving en bouwkwaliteit	Bijdrage aan medeoverheden		0	4.000	0		0	0
10)	**Werkzoekenden naar werk in de regio**				**0**	**1.000**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
	Arbeidsmarktregio Zeeland	BZK (VII)	1. Openbaar bestuur en democratie	Bijdrage aan medeoverheden		1.000	0	0		0	0
11)	**Ontvlechten Evides en PZEM**				0	**6.250**	**1.250**	**1.250**	**1.250**	**1.250**	**0**
	Evides	BZK (VII)	1. Openbaar bestuur en democratie	Bijdrage aan medeoverheden		6.250	1.250	1.250	1.250	1.250	0