

PROJECTPLAN

Project : Deltaweg
Bestuurlijk opdrachtgever : Dhr. A.J. van der Maas
Ambtelijk opdrachtgever :
Projectleider :
Budgethouder :
Activiteitsnummer Unit4 : 30011 investeringskrediet Deltaweg
Programma : Grote projecten
Projectperiode : Q3 2024 – Q4 2033

Vastgesteld op : GS-vergadering d.d. 28-10-2025

I. PROJECTBESCHRIJVING

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

	wordt tevens rekening gehouden met een mogelijke toekomstige verdubbeling (2x2), conform het Toekomstbeeld Midden Zeelandroute (MZR) en in lijn met het Toekomstperspectief Zeeland 2050. In het Toekomstbeeld MZR wordt de MZR als een robuuste tweede hoofdontsluiting van Zeeland aangemerkt. Deze route zorgt voor vlotte en betrouwbare reistijden, beperkt het aantal incidenten en herstelt snel bij verstoringen. In het Toekomstbeeld MZR wordt uitgegaan van een 2x2 verbinding na 2040, indien de ambities uit Zeeland 2050 verwezenlijkt worden. Dit vraagt ook om nieuwe toekomstvast functionele oeververbindingen (Zeelandbrug en Zandkreeksluis) voor de MZR. Hiervoor moeten de onderzoeken zo snel mogelijk opgestart worden. De Deltaweg is een belangrijke schakel binnen de MZR. Daarom is het van belang om de voorgenomen herinrichting van de Deltaweg op korte termijn te realiseren en voor te sorteren op een mogelijke uitbreiding (2x2) na 2040.
I.2	Doelstellingen Hoofddoelstellingen De kern van het project is het realiseren van een veilige en toekomstbestendige weg. Het verbeteren van de verkeersveiligheid staat daarbij centraal: de weg wordt zo ingericht dat risicovolle situaties afnemen en de kans op en de ernst van ongevallen aanzienlijk vermindert. Daarnaast wordt de doorstroming op de kruispunten verbeterd, zodat verkeer vlotter en betrouwbaarder kan doorstromen en de bereikbaarheid van de regio toeneemt. Met de aanleg van een vrijliggend fietspad wordt parallel aan de Deltaweg een veilige fietsverbinding gerealiseerd. De parallelstructuur voor gemotoriseerd verkeer wordt bovendien zo ingericht dat deze ook kan functioneren als omleidingsroute. De hoofdrijbaan in combinatie met de parallellroute voorziet in de doorgang van calamiteitenverkeer. Tot slot wordt de weg zodanig ontworpen dat een eventuele toekomstige uitbreiding naar 2x2 rijstroken eenvoudig en kostenefficiënt kan worden uitgevoerd, waarmee ook in de toekomst voldoende capaciteit kan worden geboden en waardoor de doorstroming voor hulpdiensten nu al kan verbeteren. <u>Aanvullende meekoppelkansen</u> Naast de hoofddoelstellingen benutten wij dit project om bredere maatschappelijke ambities te realiseren. Zo wordt ruimte gereserveerd voor de aanleg van toekomstige kabels en leidingen, waardoor toekomstige ontwikkelingen efficiënt en zonder ingrijpende aanpassingen kunnen plaatsvinden. Verder passen wij klimaatadaptieve maatregelen toe, zodat het gebied beter bestand is tegen extreme weersomstandigheden (zoals extreme buien, droogte en hitte) en de leefomgeving veerkrachtiger en duurzamer wordt ingericht. Er zijn drie specifieke meekoppelkansen geïdentificeerd die in de definitiefase verder worden uitgewerkt: A. <u>Faunapassage bij natuurgebied De Schenge</u> Ter hoogte van natuurgebied De Schenge wordt een faunapassage voorgesteld (wegvak 2). Deze passage versterkt de ecologische verbinding tussen de twee natuurgebieden die momenteel door de Deltaweg worden gescheiden. De aanleg van de faunapassage draagt bij aan het herstel van de natuurverbinding, ondersteunt de biodiversiteit en verbetert de verkeersveiligheid door het risico op aanrijdingen met onder meer reeën te verkleinen. B. <u>Fietstunnels kruising Goes</u> Vanuit de omgeving is een sterke wens geuit om bij Goes, aanvullend op het voorkeursontwerp, meerdere fietstunnels te realiseren. Er is een eerste inschatting gemaakt van de mogelijke meerkosten. In de volgende fase wordt onderzocht wat de meest geschikte locatie is voor een eventuele fietstunnel en hoe deze kan aansluiten op het bestaande fietsnetwerk, in afstemming met de gemeente Goes. C. <u>Waterveiligheid</u> Om bij een overstroming de bereikbaarheid over de weg richting Noord-Beveland voor hulpdiensten - na 48 uur - te waarborgen, moet over een lengte van circa 750 meter

		de weg met ongeveer 1,5 meter worden opgehoogd (wegvak 6). Deze uitgangspunten zijn in de definitiefase vastgesteld op basis van onderzoek in het kader van klimaatadaptatie, maar vragen in de volgende fase nog verdere uitwerking om goede inschatting te kunnen maken van de effecten en consequenties van deze maatregel.
I.3		Beoogde resultaten
		Het beoogde projectresultaat is: • Verbeterde verkeersveiligheid: de weg is zo ingericht dat het aantal risicovolle situaties afneemt en de kans op en ernst van ongevallen vermindert. • Betere doorstroming op kruispunten: het verkeer kan vlotter en betrouwbaarder doorstromen, met minder vertragingen en een verbeterde bereikbaarheid. • Realisatie van een vrijliggend fietspad, waardoor fietsverkeer en landbouwverkeer op de parallelstructuur worden gescheiden. • De weg is zo ingericht dat er voldoende ruimte is voor calamiteitenverkeer op de hoofdrijbaan en de parallelstructuur kan functioneren als omleidingsroute. • Voorbereid op toekomstige uitbreiding naar 2x2 rijstroken: de weg is zo ontworpen dat een eventuele verbreding eenvoudig en kostenefficiënt kan worden gerealiseerd. • Er is voldoende ruimte gereserveerd voor toekomstige kabels en leidingen, waardoor toekomstige ontwikkelingen doelmatig en zonder ingrijpende aanpassingen kunnen worden gerealiseerd. • Toegepaste klimaatadaptieve maatregelen: het tracé is robuuster en beter bestand tegen de gevolgen van extreme weersomstandigheden. Meekoppelkansen zijn een aanvulling op het projectresultaat door: • Een versterkte faunapassage bij De Schenge: de natuurverbinding is verbeterd en de biodiversiteit wordt versterkt. • Een nog snellere en veiligere fietsverbinding bij Goes: de doorstroming voor fietsers wordt verder verbeterd en duurzame mobiliteit wordt gestimuleerd. • Een robuustere route voor hulpdiensten richting Noord-Beveland: de weg blijft ook na overstromingen bereikbaar (na 48 uur) voor hulpdiensten. Bijlage 1 bevat de managementsamenvatting waarin de processtappen en de overwegingen bij het voorlopig ontwerp (VO) zijn beschreven. Tijdens de definitiefase zijn verschillende ontwerptopties beoordeeld. Dit gebeurde door ze te scoren op functies zoals verkeersveiligheid, doorstroming, toekomstige capaciteitsuitbreiding, reistijd van het Openbaar Vervoer, aansluiting op het Zeeuwse fietsnetwerk, landschappelijke inpassing, afwikkeling van landbouwverkeer en milieueffecten bij ontwerp en realisatie. Daarnaast zijn de verwachte kosten meegenomen. Op basis hiervan en aanvullend onderzoek op met name de kruispunten is per wegvak de optie gekozen die de beste balans biedt tussen functionaliteit en kosten. Hieronder worden per wegvak de keuzes op hoofdlijnen toegelicht. <u>Wegvak 1: Kruising Goes – ongelijkvloers kruising, Deltaweg hoog</u> De keuze voor kruising Goes betreft een ontwerp waar de Deltaweg met een viaduct over de 's-Heer Hendrikskinderendijk/ N664 heen gaat. De 's-Heer Hendrikskinderendijk/ N664 blijft op het huidige niveau en de aansluiting op de verbindingswegen worden uitgevoerd met verkeersregelininstallaties. De fietspaden tussen 's-Heer Hendrikskinderen en Goes worden aan de noordzijde gesitueerd. <u>Wegvak 2, 4 en 6: Wegvak tussen Goes en Langeweg, wegvak tussen Langeweg en Zandkreeksluis en wegvak tussen Zandkreeksluis en de Oudedijk.</u> De keuze voor deze wegvakken is de basisplusvariant. Dit ontwerp houdt in dat de hoofdrijbaan wordt gescheiden door een middenberm met halfverharding langs de rijbaan. Hierdoor ontstaat voldoende ruimte om uit te wijken voor calamiteitenverkeer.

	Daarnaast wordt binnen de parallelstructuur een apart fietspad aangelegd naast de parallelweg. De parallelweg is breed genoeg om bij omleidingen of werkzaamheden aan de hoofdrijbaan te gebruiken als omleidingsroute. <i>meekoppelkans faunapassage - wegvak 2:</i> ter hoogte van natuurgebied De Schenge wordt voorgesteld een faunapassage te realiseren. Deze passage versterkt de natuurlijke verbinding tussen beide gebieden en draagt bij aan de verkeersveiligheid doordat het aantal aanrijdingen met wild vermindert. <i>meekoppelkans waterveiligheid – wegvak 6:</i> Om bij overstroming na 48 uur bereikbaarheid over de weg (richting Noord-Beveland) voor de regio te waarborgen zal over 750 meter de weg met 1,5 meter moeten worden opgehoogd (wegvak 6). Deze uitgangspunten zijn in de definitiefase duidelijk geworden n.a.v. van onderzoek in het kader van klimaatadaptatie, maar vragen wel nog verdere uitwerking. Deze maatregel wordt meegenomen om in de ontwerpfase verder uit te werken. Uitgangspunt hierbij is wel dat de maatregel als koppelkans geen significante vertraging mag opleveren voor het project Deltaweg. De eerste inschatting is dat de kosten voor deze maatregel tussen de 2,4 en 5 miljoen liggen. <u>Wegvak 3: Kruising Langeweg - ongelijkvloers, Langeweg hoog</u> De keuze voor dit wegvak betreft een ontwerp waarbij de Langeweg middels een viaduct over de Deltaweg heen gaat. De Deltaweg blijft op het huidige niveau. De bushaltes worden gesitueerd op de toe- en afritten en er zal een carpoolplaats terugkomen met minimaal dezelfde capaciteit. Om het bedrijf aan de Deltaweg te ontsluiten komt er een aansluiting op de Langeweg. Dit ontwerp biedt optimale doorstroming en veiligheid op de hoofdrijbaan. <u>Wegvak 5: Zandkreeksluis</u> De keuze voor dit wegvak is een ontwerp dat optimaal gebruik maakt van de ruimte die beschikbaar is. Op de hoofdrijbaan worden de rijbanen zo ver als mogelijk uit elkaar gehouden, en worden langere extra rijstroken aangelegd die worden gebruikt voor de afslag naar de bypass. Ook wordt de signalering aangepast. De parallelweg en het fietspad worden zoveel als mogelijk uit elkaar gehouden. De bruggen over de sluis blijven een dwangpunt. <i>Aanvullende ambitie alle wegvakken:</i> in alle profielen wordt extra ruimte (circa 5 meter) gereserveerd voor toekomstige kabels en leidingen langs de Deltaweg. Ook wordt in het definitief ontwerp rekening gehouden met het toepassen van klimaatadaptieve maatregelen zoals bijvoorbeeld extra schaduwplekken voor fietsers (hittestress) en rekening houden met extreme buien in het wegontwerp. Ook hiervoor wordt extra ruimte gereserveerd. <i>Voorbereiding toekomstige uitbreiding 2x2:</i> Het ontwerp voorziet nu in een weg met 2x1 rijstroken voor 80 km/uur, maar biedt ruimte om deze later uit te breiden naar 2x2 (100 km/uur). De bermen worden direct breed genoeg ingericht en dienen in de huidige situatie als uitwijk- en bergingszone. Daardoor zijn bij een toekomstige verbreding geen ingrijpende werkzaamheden nodig. Ook de kunstwerken in het DO worden al berekend op een 2x2 hoofdrijbaan, zodat ze uitbreiding qua breedte en belasting aankunnen zonder aanpassingen.
I.4	Uitgangspunten en randvoorwaarden
	Voor het vervolg van het project worden de volgende uitgangspunten en randvoorwaarden gehanteerd: • Project wordt uitgevoerd als groot project, wat wil zeggen dat Provinciale Staten besluiten over faseovergangen en (aanpassingen van) scope, tijdspad en geld, en

		via de voortgangs- rapportages worden geïnformeerd over de voortgang van het project. • Het in de definitiefase opgestelde Voorlopig Ontwerp (VO) vormt het uitgangspunt voor de vervolgfase. De voorkeursontwerpen per wegvak, inclusief de daarbij behorende kostenramingen met een bandbreedte van 35%, zijn leidend bij de verdere uitwerking en besluitvorming. Voor de inhoudelijke onderbouwing en totstandkoming van dit VO wordt verwezen naar bijlage 1. • Bij de uitvoering wordt nadrukkelijk rekening gehouden met mogelijke lange termijn keuzes voor de Midden-Zeelandroute. • Op basis van de huidige kennis en beschikbare informatie is een eerste globale planning opgesteld waarin de onderscheiden projectfases zijn weergegeven (zie paragraaf 2.II). De verwachte uitvoeringsperiode loopt van Q4 2025 tot en met Q4 2033. Deze planning is nu nog op hoofdlijnen en heeft een indicatief karakter. Een meer gedetailleerde en definitieve planning kan worden opgesteld zodra het definitief ontwerp is afgerond en vastgesteld (einde ontwerpfase). • De uitvoering van het project dient te voldoen aan de geldende en toekomstige wet- en regelgeving ten aanzien van stikstofdepositie. Eventuele wijzigingen in regelgeving, beleidskaders of vergunningseisen gedurende de looptijd van het project kunnen directe gevolgen hebben voor de uitvoerbaarheid, de planning en de kosten. Het projectteam houdt bij de verdere uitwerking en realisatie nadrukkelijk rekening met deze veranderende juridische kaders en stelt waar nodig mitigerende maatregelen of aanpassingen voor (zie ook II.3 risico's). • Een goede samenwerking met de betrokken gemeenten (Goes en Noord-Beveland) is van groot belang. Hiertoe vindt regelmatig ambtelijk en bestuurlijk overleg plaats. Ook de betrokkenheid van andere belanghebbenden, waaronder Rijkswaterstaat, Waterschap Scheldestormen, omwonenden, dorpsraden en wijkverenigingen, de Veiligheidsregio en de netbeheerders, krijgt structureel aandacht. Het omgevingsmanagement wordt per projectfase geactualiseerd, conform de in bijlage 4 beschreven aanpak. • Voor de ontwerpfase is krediet beschikbaar. Voor vervolgfases zal opnieuw krediet worden aangevraagd. • Voor het wegontwerp wordt uitgegaan van de richtlijnen van het CROW: het Handboek wegontwerp buiten de bebouwde kom; de Ontwerpwijzer Fietsverkeer en het Wegontwerp voor Openbaar Vervoer. • Voor externe opdrachten wordt het provinciale inkoop- en aanbestedingsbeleid gevolgd. • De meekoppelkansen mogen de uitvoering van het project niet vertragen. Voor elk project is een aantal voorwaarden belangrijk. Er moet in elke fase genoeg capaciteit en kennis in het projectteam aanwezig zijn. Ook is er voldoende budget nodig, zowel voor de voorbereiding als voor de uitvoering van het project. Daarnaast zijn goede systemen nodig om het budget, de planning en de documenten bij te houden.
I.5		Afbakening (scope)
		Het projectgebied loopt van de N256 Deltaweg tussen het spoorviaduct bij Goes en het viaduct van de N255, Oost-Westweg op Noord-Beveland. Zie bijlage 2 voor een overzicht van het projectgebied en de indeling van de wegvakken. In bijlage 1 is het Voorlopig Ontwerp toegelicht wat correspondeert met het projectgebied aangegeven in de figuur van bijlage 2.

	Zaken die niet tot het project behoren, maar wel raakvlak hebben: - Ontsluitingsvisie Veerse Meer Zuid – Als het verkeer op de Deltaweg beter doorstroomt zal dit ook zorgen voor minder sluipverkeer via Wolphaartsdijk (Aardebolleweg en Kwistenburg). De gemeente Goes is trekker van de ontsluitingsvisie, de provincie is verantwoordelijk voor de aanpak van de Deltaweg en kruising Langeweg, niet het achterliggende wegennet. - Kwaliteitsnetwerk Landbouwverkeer Zeeland (KLZ) – de westelijke parallelweg langs de Deltaweg is onderdeel van dit netwerk. Binnen het KLZ is een lijst met prioritaire knelpunten opgenomen, waar de komende jaren aan gewerkt wordt om deze op te lossen. Verdere (wensen voor) aanpassingen of uitbreiding van dit landbouwnetwerk moeten opgepakt worden bij een herijking van het KLZ en zijn geen onderdeel van het project Deltaweg. - Op de N664 wordt de VRI bij 's-Heer Hendrikskinderen vervangen. De parallelweg tussen de Deltaweg en deze VRI wordt daarbij ook heringericht. Er zijn ook nog wensen vanuit het dorp om het gedeelte van de N664 tussen de VRI en de Deltaweg in te richten als 50 km/uur. Maar dat is geen onderdeel van project Deltaweg. De meekoppelkansen die benoemd zijn in het statenvoorstel en dit projectplan worden verder uitgewerkt in de ontwerpfase en daarmee nog geen formele aanpassing van de scope.
I.6	Relatie met andere projecten
	Het project Deltaweg heeft een relatie met het project Toekomstbeeld Midden-Zeelandroute. In juli 2025 is dit Toekomstbeeld door Gedeputeerde Staten, met de Deltaweg als belangrijke schakel, vastgesteld. In het Toekomstbeeld wordt rekening gehouden met een mogelijke toekomstige verdubbeling van de Deltaweg. Daarbij wordt tevens rekening gehouden met een mogelijke toekomstige verdubbeling (2x2), conform het Toekomstbeeld Midden Zeelandroute (MZR) en in lijn met het Toekomstperspectief Zeeland 2050. In het Toekomstbeeld MZR wordt de MZR als een robuuste tweede hoofdontsluiting van Zeeland aangemerkt. Deze route zorgt voor vlotte en betrouwbare reistijden, beperkt het aantal incidenten en herstelt snel bij verstoringen. In het Toekomstbeeld MZR wordt uitgegaan dat een 2x2 verbinding na 2040 noodzakelijk is, bij verdere groei van het aantal woningen en economische ontwikkelingen en in lijn met de ambities uit het Toekomstperspectief Zeeland 2050. Dit vraagt ook om nieuwe toekomstvaste functionele oeververbindingen (Zeelandbrug en Zandkreeksluis) voor de MZR. Om een nieuwe oeververbinding verder te brengen is samenwerking met het Rijk nodig en zullen varianten voor de nieuwe oeververbinding(en) en bijbehorende tracés moeten worden onderzocht. Gezien de huidige problematiek kan de voorgenomen herinrichting van de Deltaweg daar niet op wachten. Met het project Deltaweg wordt specifiek ruimte geboden een latere mogelijke uitbreiding naar 2x2.

II. PROJECTOPZET

II.1																											
	Voor dit project wordt uitgegaan van een intern projectteam met externe ondersteuning op onderdelen. Conform het Kader Grote Projecten wordt het Integraal Project Management (IPM)-model als standaard voor de projectorganisatie gehanteerd. In de aankomende ontwerpfase zal de samenstelling van het projectteam zijn: <table border="1"> <thead> <tr> <th>Rollen in het project</th><th>Capaciteit</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Projectleider</td><td>1,0 fte</td></tr> <tr> <td>Projectbeheerser</td><td>0,3 fte</td></tr> <tr> <td>Omgevingsmanager</td><td>0,6 fte</td></tr> <tr> <td>Technisch manager</td><td>0,4 fte</td></tr> <tr> <td>Contractmanager</td><td>n.n.b.</td></tr> <tr> <td></td><td></td></tr> <tr> <td>Aangevuld met</td><td></td></tr> <tr> <td>Projectsecretaris</td><td>0,4 fte</td></tr> <tr> <td>Verkeerskundige</td><td>0,4 fte</td></tr> <tr> <td>Projectondersteuner</td><td>0,6 fte</td></tr> <tr> <td>Planner</td><td>0,2 fte</td></tr> <tr> <td>Inzet van diverse collega's op het gebied van: milieu, juridisch, veiligheid, financiën, ict, communicatie, inkoop en grondzaken.</td><td>p.m.</td></tr> </tbody> </table> Net als in de definitiefase wordt in de ontwerpfase verder gewerkt met een ingenieursbureau voor het opstellen van een definitief ontwerp, waarbij extra inzet mogelijk is voor afstemming met de omgeving en ondersteunende onderzoeken worden uitgevoerd. Bij iedere faseovergang zal de samenstelling en inzet van het projectteam worden beoordeeld en indien nodig worden aangepast aan de, voor een nieuwe fase, benodigde capaciteit en expertise/competenties.	Rollen in het project	Capaciteit	Projectleider	1,0 fte	Projectbeheerser	0,3 fte	Omgevingsmanager	0,6 fte	Technisch manager	0,4 fte	Contractmanager	n.n.b.			Aangevuld met		Projectsecretaris	0,4 fte	Verkeerskundige	0,4 fte	Projectondersteuner	0,6 fte	Planner	0,2 fte	Inzet van diverse collega's op het gebied van: milieu, juridisch, veiligheid, financiën, ict, communicatie, inkoop en grondzaken.	p.m.
Rollen in het project	Capaciteit																										
Projectleider	1,0 fte																										
Projectbeheerser	0,3 fte																										
Omgevingsmanager	0,6 fte																										
Technisch manager	0,4 fte																										
Contractmanager	n.n.b.																										
Aangevuld met																											
Projectsecretaris	0,4 fte																										
Verkeerskundige	0,4 fte																										
Projectondersteuner	0,6 fte																										
Planner	0,2 fte																										
Inzet van diverse collega's op het gebied van: milieu, juridisch, veiligheid, financiën, ict, communicatie, inkoop en grondzaken.	p.m.																										
	Het project volgt de fasering zoals voorgeschreven is in het Kader Grote Projecten. Met de vaststelling van de startnotitie door Provinciale Staten op 5 juli 2024, is de initiatiefase afgesloten en is Deltaweg als groot project officieel begonnen. De definitiefase duurde van het 3de kwartaal 2024 tot 4de kwartaal 2025. Op basis van de huidige inzichten wordt nu de volgende grove planning van de verschillende projectfasen tot aan het einde van het project voorzien: - In de ontwerpfase wordt het Voorlopig Ontwerp (VO) uitgewerkt tot een Definitief Ontwerp (DO). Ook wordt in deze fase een nieuwe raming van de investeringskosten opgesteld. <u>Planning:</u> Gereed einde 4e kwartaal 2026 - In de voorbereidingsfase wordt het definitief ontwerp geschikt gemaakt voor realisatie. In deze fase worden eventueel nog onderzoeken uitgevoerd en vergunningen aangevraagd, alsmede de noodzakelijk planologische procedures doorlopen. Ook worden de benodigde gronden verworven. Het opstellen van een aanbesteding gereed contract en gunning van het werk via																										

een inkoop & aanbestedingsprocedure behoort ook tot deze fase. Aan het einde van de voorbereidingsfase wordt het benodigde projectbudget nauwkeurig ingeschat en voorgelegd aan PS.

Planning: Gereed einde 4e kwartaal 2029. Het voorbehoud bij deze planning is dat er geen langdurige bezwaar- en beroepsprocedures optreden.

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

Planning: Gereed einde 4e kwartaal 2032

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

Planning: Gereed einde 4e kwartaal 2033.

In een tabel weergegeven:

Fase	Geplande start fase	Gepland einde fase	Duur
Ontwerp	Q1 2026	Q4 2026	1 jaar
Vorbereiding	Q1 2027	Q4 2029	3 jaar
Realisatie	Q4 2029	Q4 2032	3 jaar
Afronding	Q1 2033	Q4 2033	1 jaar
			8 jaar

De bovenstaande planning is een eerste inschatting. Op basis van het definitief ontwerp zal naar verwachting meer duidelijkheid ontstaan over de toekomstige mijlpalen - de volgtijdelijkheid in werkzaamheden - en is een meer nauwkeuriger planning van de projectfasen mogelijk.

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

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

De risico's van het project worden geregistreerd in het systeem Naris. Tijdens het hele project worden deze risico's steeds bijgewerkt en opnieuw bekeken. Dat gebeurt minimaal eens per drie maanden bij het maken van de voortgangsrapportages. Kijkend naar de aankomende ontwerp- en voorbereidingsfase zijn momenteel dit de belangrijkste risico's:

- Het halen van de planning (factor tijd): In de planning zijn er onderdelen die geen vertraging mogen oplopen. Denk aan het voldoen aan de voorwaarden voor rijksfinanciering (zoals MIRT- of WoKT-gelden) en het op tijd doen van de benodigde onderzoeken. Dit vraagt om strakke sturing. Daarom zet het projectteam een ervaren planner in, die samen met de projectbeheerser de planning bewaakt en aangeeft wanneer bijsturen nodig is om de doelen te halen.

	• <u>Capaciteit</u>: Het projectteam kan te weinig capaciteit hebben. Dit kan komen doordat sleutelposities (IPM-rollen) niet volledig zijn ingevuld of doordat er te weinig specialisten beschikbaar zijn. Ook kan het gebeuren dat andere projecten te veel beroep doen op dezelfde mensen. Daardoor kunnen vertragingen, lagere kwaliteit of hogere kosten ontstaan. Om dit te voorkomen zorgt het projectteam per fase voor een planning per functie en waar nodig wordt een vervanger (schaduwbezetting) geregeld. Ook is regelmatig overleg over prioriteiten en de inzet van externe specialisten. Als borging toetst projectbeheersing regelmatig of er genoeg mensen zijn en of zij de juiste kennis hebben. • <u>Stikstof</u>: de stikstofregels kunnen zorgen voor vertraging bij vergunningen of ervoor zorgen dat het moeilijk is om aan de gestelde voorwaarden te voldoen. Om dit te voorkomen maken we regelmatig Aerijs-berekeningen. Hiermee kijken we welke oplossingen mogelijk zijn, zoals het gebruik van elektrisch materieel (zero-emissie) tijdens de bouw. Ook kan extra advies en procesbegeleiding worden ingehuurd. • <u>Verwerving gronden</u>: als we de grond die nodig is voor de weg niet minnelijk kunnen verwerven, kan er een onteigeningsprocedure nodig zijn. Dat kost meer tijd en zorgt voor hogere proceskosten. Om dit te voorkomen bekijken we in een vroeg stadium welke grond nodig is en betrekken we de eigenaren op tijd bij het project en zetten we onze groundbank en Kavelruilbureau Zeeland maximaal in. • <u>Kabels en leidingen</u>: kabels en leidingen moeten op tijd worden verlegd door de nutsbedrijven, voordat de werkzaamheden kunnen beginnen. Als dat niet gebeurt, kan de bouw niet starten. Daarom overleggen we op tijd met de nutsbedrijven en maken we duidelijke afspraken. • <u>Bezwaren</u>: Tijdens het proces van vergunningverlening bestaat de mogelijkheid dat belanghebbenden bezwaar maken. Dit kan leiden tot vertraging. Om risico's te beperken wordt ingezet op zorgvuldig omgevingsmanagement: door tijdig in gesprek te blijven met belanghebbenden, verwachtingen te managen en waar nodig aanvullend onderzoek te doen (bijvoorbeeld naar geluid) zorgen we voor transparantie en beperken we de kans op bezwaarprocedures. • <u>Aanbesteding</u>: ondanks dat hier geen nadrukkelijke indicatie voor bestaat is er altijd de kans dat de aanbesteding de eerste keer niet lukt. Dan dient deze met aanpassingen opnieuw gedaan te worden. Dit geeft vertraging maar eventueel ook een hoger kostenniveau. Om de kans op succes groter te maken, zal er vooraf getoetst worden bij de markt. De maatregelen om risico's te beperken komen op de actielijst van het projectteam. Het projectteam komt wekelijks bij elkaar en bespreekt de voortgang van de maatregelen.
II.4	Communicatie en omgevingsmanagement
	Het doel van omgevingsmanagement is het opbouwen van een duurzame en transparante relatie met stakeholders en hen op passende wijze en actief betrekken bij het projectproces. Dit draagt bij aan breed gedragen besluitvorming en verhoogt het draagvlak in de regio. De basisstrategie is om stakeholders tijdig en regelmatig op de hoogte te houden van de voortgang. Zo blijven zij goed geïnformeerd, tonen we openheid en transparantie en

	behouden we het vertrouwen in een zorgvuldig proces. Waar keuzes impact hebben op de omgeving, lichten we deze toe en koppelen we terug wat er met de opgehaalde input is gedaan. Het omgevingsmanagementplan beschrijft de gehanteerde strategie, de doelen en eindresultaten van omgevingsmanagement en bevat een stakeholderanalyse met participatiestrategie. Ook wordt ingegaan op de communicatie-inzet. Deze gestructureerde aanpak helpt om verwachtingen te managen en zorgt dat de juiste partijen op het juiste moment worden betrokken. Het omgevingsmanagementplan is bijgevoegd als bijlage 4.
--	--

III. BEHEERSASPECTEN

III.1	Geld
	Provinciale Staten hebben in de Voorjaarsnota 2024 een voorbereidingskrediet van € 2 miljoen beschikbaar gesteld voor de definitie- en ontwerpfase. Tot en met september 2025 is hiervan afgerond € 508.000 uitgegeven en voor € 654.000 aan verplichtingen vastgelegd. Daarmee is er voor de ontwerpfase nog € 0,8 miljoen beschikbaar. <u>Eerste indicatie totale projectkosten (excl. BTW)</u> Een eerste raming van de projectkosten laat zien dat voor het Voorlopig Ontwerp de totale kosten naar verwachting € 154 miljoen zijn met een bandbreedte naar boven en beneden van 35%. Hierdoor komt de geraamde ondergrens voor de projectkosten op dit moment uit op € 99 miljoen en de geraamde bovengrens op € 207,5 miljoen. Daarnaast zijn er de kosten voor de meekoppelkansen die er nog bovenop komen: • Voor waterveiligheid wordt gerekend met een bedrag tussen € 2,4 en € 5 miljoen. • Voor een faunapassage liggen de geschatte kosten eveneens tussen € 2,4 en € 5 miljoen. Tot slot kan het zijn dat in de uitvoeringsfase extra kosten ontstaan door de inzet van zero-emissiematerieel. De verwachte meerkosten hiervan bedragen naar schatting tussen € 14 miljoen en € 29,1 miljoen. Het uiteindelijke krediet voor de voorbereiding en uitvoering hangt af van de verdere uitwerking van de benodigde maatregelen. Een officiële kredietaanvraag voor de werkzaamheden aan de weg wordt gedaan bij de overgang van de voorbereidingsfase naar de realisatiefase. <u>Eerste indicatie mogelijke projectbaten Rijk (incl. BTW)</u> In de aankomende ontwerpfase wordt verkend welke externe bronnen er zijn van waaruit cofinanciering kan plaatsvinden en op welke manier het investeringskrediet van het project kan worden gefinancierd en bekostigd. De start van de realisatie is afhankelijk van het vinden van voldoende middelen voor de realisatie van het project. Er zijn momenteel twee ontwikkelingen die voor het vinden van deze middelen relevant zijn: MIRT - Voor het verbeteren van het wegennet heeft het Rijk in de Voorjaarsnota een budget van € 280 miljoen vrijgemaakt binnen het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Dit bedrag wordt verdeeld over vijf MIRT-regio's, elk € 40 miljoen. Zeeland vormt samen met Zuid-Holland de regio Zuidwest-Nederland. Daarnaast is er een algemeen budget van € 80 miljoen beschikbaar, dat later wordt verdeeld. In het Bestuurlijk Overleg van het MIRT worden hier definitieve afspraken over gemaakt. In het BO Leefomgeving heeft het Rijk aangegeven dit project positief te beoordelen voor een bijdrage van € 20 miljoen, waarbij eenzelfde bedrag aan cofinanciering vanuit de Provincie Zeeland dient te worden vastgelegd. In de Najaarsnota 2025 is voorgesteld om, vooruitlopend op de definitieve besluitvorming over het totale benodigde krediet, € 20 miljoen vrij te maken voor project Deltaweg in de vorm van een investeringskrediet. Deze middelen kunnen benut worden voor grondaankopen, als zich kansen voordoen. Verwacht wordt dat besluitvorming over de rijksbijdrage in november 2025 in het BO MIRT plaatsvindt. WoKT - De Provincie Zeeland heeft samen met de gemeente Goes een propositie ingediend voor de landelijke regeling Woningbouw op Korte Termijn (WoKT). Dit om bovenplanse infrastructuur te realiseren ten behoeve van de ontsluiting van woningbouwlocaties in de gemeente Goes. Binnen deze propositie is een bijdrage voor het knooppunt Langeweg opgenomen. Verwacht wordt dat in het BO MIRT in november 2025 besluitvorming over de proposities zal plaatsvinden. <u>Overig</u>

	Daarnaast zijn er provinciale budgetten beschikbaar die ingezet zouden kunnen worden. Een voorbeeld hierbij is het aanleggen van een faunapassage als onderdeel van het project. Dit is een passage voor zowel zoogdieren als amfibieën onder de Deltaweg door. Onderzocht zal worden in hoeverre er budget (vanuit natuur) hiervoor kan worden ingezet.
III.2	Organisatie
	Conform het Kader Grote Projecten wordt het IPM-model gehanteerd als standaard voor de inrichting van de projectorganisatie. Binnen het projectteam wordt, waar nodig, overleg gevoerd over de benodigde capaciteit om de kwalitatieve en kwantitatieve inzet van de projectorganisatie te borgen. De projectleider voert binnen de organisatie het gesprek over de invulling van deze capaciteit en betreft, indien noodzakelijk, aanvullende capaciteit extern.
III.3	Risico's
	Aan het begin van de definitiefase is een risico-inventarisatie uitgevoerd, gericht op het verkrijgen van inzicht in belangrijke aandachtspunten en potentiële obstakels binnen het project. Conform het Handboek Grote Projecten worden de geïdentificeerde risico's elk kwartaal her-beoordeeld en waar nodig aangevuld. Alle risico's en bijbehorende mitigerende maatregelen zijn vastgelegd in het risicomanagementsysteem Naris van de Provincie Zeeland. Gedurende de looptijd van het project worden deze voortdurend geactualiseerd en geëvalueerd. Dit gebeurt minimaal eenmaal per kwartaal bij het opstellen van de voortgangsrapportages. De mitigerende maatregelen worden opgenomen in de actielijst en wekelijks besproken tijdens het projectteamoverleg om opvolging en bewaking te waarborgen.
III.4	Kwaliteit
	De borging van de kwaliteit van de interne processen vindt op meerdere niveaus en via verschillende werkwijzen plaats: • Toepassing van de procedures zoals beschreven in het Handboek Projectmanagement en het Kader Grote Projecten. • Inzet van het IPM-model met de bijbehorende rollen binnen het projectteam. • Regelmatige afstemming met zowel de ambtelijk als de bestuurlijk opdrachtgever. • Kwartaalgewijze toetsing van de projectkwaliteit door de afdeling Control. • Collegiale toetsing (peer review) van op te leveren projectdocumentatie bij faseovergangen. • Het zo nodig gebruik maken van externe expertise en/of de toepassing van second opinions. Ook de ambities van Maatschappelijk Verantwoord Opdrachtgeven en Inkopen (MVOI) zijn betrokken bij het bepalen van de kwaliteitseisen. De uitkomsten van een MVOI-analyse zijn opgenomen als ambitie en terug te vinden in bijlage 3.
III.5	Informatie
	De projectadministratie en -documentatie wordt door de projectondersteuner en -secretaris beheerd en opgeslagen in een projectdossier binnen Microsoft Teams. Dit dossier is toegankelijk voor alle leden van het projectteam.

	Documenten die relevant zijn voor formele besluitvorming door Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten, evenals documenten voor externe communicatie, worden vastgelegd in het Zaaksysteem onder hoofdzaak 488171. Onder deze hoofdzaak vindt tevens de archivering plaats van alle relevante documenten uit het projectdossier.
III.6	Tijd
	De factor tijd wordt beheerst met een projectplanning. Voor het bewaken van faseovergangen, kritieke paden en mijlpalen (zoals bovenin bij II.2 beschreven) wordt gebruikgemaakt van planningsoftware. Ook worden instrumenten ingezet zoals actielijsten, voortgangsrapportages en eventueel projectaudits ingezet. Het bewaken van de planning bestaat uit drie onderdelen: 1. Operationele sturing – de Planner zorgt voor invoer, samenhang en controle van de planning. 2. Monitoring – de Projectbeheerser bewaakt voortgang, resultaten en mijlpalen en relateert het aan het risicomanagement. 3. Bijsturing – de Projectleider neemt beslissingen als blijkt dat kritieke paden of mijlpalen niet op tijd worden gehaald, opdat deze wel gehaald gaan worden. Infrastructuurprojecten hebben veel technische onderdelen die afhankelijk zijn van elkaar. Vertraging bij één onderdeel kan het hele project beïnvloeden. Een planning zorgt ervoor dat onderlinge afhankelijkheden inzichtelijk zijn. Ook onzekerheid in vergunningen en regelgeving dienen te worden gepland. Vergunningen, milieu-eisen of wetgeving kunnen wijzigen, maar ook het weer, bodemgesteldheid of onverwachte problemen zoals archeologische vondsten kunnen impact hebben. Binnen het projectteam ligt naast flexibiliteit de focus op risicoanalyse en actieve bijsturing.
III.7	Scopemanagement
	Het projectteam bewaakt actief of alle projectactiviteiten binnen de vastgestelde scope blijven. Er wordt gewaakt voor ongewenste uitbreiding van de scope. Om dit te voorkomen, wordt elke wijziging zorgvuldig getoetst op noodzaak, haalbaarheid en bestuurlijke afspraken. Alleen wijzigingen die formeel zijn goedgekeurd, zijn in het projectplan verwerkt. Verzoeken tot wijziging van de scope worden binnen het projectteam besproken en voorzien van een impactanalyse op tijd, kosten en kwaliteit. Deze worden vastgelegd in een wijzigingsvoorstel. Bij significante wijzigingen die de afgesproken scope overschrijden, is goedkeuring van Provinciale Staten vereist. Dergelijke wijzigingen worden doorgaans behandeld tijdens formele faseovergangen of, indien urgent, via een apart besluitvormingstraject.

Bijlagen:

1. Managementsamenvatting Voorlopig Ontwerp Deltaweg
2. Overzicht projectgebied project Deltaweg
3. Ambitie Maatschappelijk Verantwoord Opdrachtgeven en Inkopen (MVOI)
4. Omgevingsmanagementplan