

11e VOORTGANGSRAPPORTAGE WIND IN DE ZEILEN

1 DECEMBER 2025



Voortgangsrapportage Wind in de zeilen
1 december 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.

02

Inleiding

Het grootste (in geld en omvang) en meest ingewikkelde fiche Justitieel Complex Vlissingen (JCV) ligt op schema. Na een wat langzame start, is dat goed nieuws te noemen.

De 'kiezelstenen in mijn schoen' voor dit dossier zijn allemaal weg en we 'lopen nu lekker door'. Zo hebben we een oplossing gevonden voor stikstof. We hebben inmiddels een perspectief om samen met het waterschap de dijkversterking gelijk op te laten lopen met het verbreden van de ontsluitingsroute naar het JCV. En de regio is in overleg met de ondernemer voor alternatieven in plaats van een vergunningsaanvraag voor een geitenhouderij in dat gebied.

Het wegwerken van deze 'kiezelstenen' is tekenend hoe de samenwerking tussen rijk, provincie en Vlissingen verloopt. Door de korte lijnen, het vertrouwen in elkaar en de eerlijkheid onderling is het voor mij, als uitvoeringsregisseur, snel schakelen. Als onafhankelijke partij breng ik de overheden bij elkaar, kunnen we snel diagnose stellen en de uitdagingen aanpakken.

We gaan de 2e vijfjaarsperiode in en zien uit naar de verdere voortgang van onder meer de ontwikkelingen op de Kenniswerf en in het Stationsgebied. Fysieke en complexe projecten met grote uitstraling en impact, dat Vlissingen overstijgt.

Ook al lopen de fiches JCV, Kenniswerf en Stationsgebied ten op zichte van de aanvankelijke planning wat uit in de tijd, dit doet niets af aan de ambities. We zullen er alles aan doen, ondanks de inflatie, om de verkregen budgetten optimaal in te zetten voor de uitvoering van de fiches. En, als het nodig is, spannen we ons in om de budgetten te verhogen (via andere financieringsstromen), zodat de aangekondigde plannen in zijn geheel kunnen worden uitgevoerd.

Wat zijn de verwachte effecten van de activiteiten uit het investeringsprogramma Wind in de Zeilen? En in hoeverre zien we deze effecten in de praktijk ook terug? Deze vragen staat centraal in de monitor Wind in de Zeilen. We hebben een publieksversie laten opstellen, die beknopt inzicht geeft in de effecten tot nu toe. De publieksversie en de uitgebreide versie van de monitor zijn linksonder op deze pagina te vinden. De monitor is een samenwerking in met HZ|Kenniscentrum Zeeuwse Samenleving.

Publieksversie:

[klik hier](#)

Siebe Riedstra,
Uitvoeringsregisseur Wind in de zeilen
1 december 2025

Hoofdrapportage:

[klik hier](#)

03

Interview

Nieuwe fase Stationsgebied Vlissingen: "Het gaat ons om een blijde reiziger".

Door Conny den Heijer



Daan Klaase, Manager Planontwikkeling bij NS Stations houdt zich bezig met alle stations in heel Nederland.

Nu het station Vlissingen een nieuwe fase in gaat wil hij daar graag meer over vertellen: "Wij kijken naar het functioneren van het station, met de overstap- en verblijfsfuncties voor de reiziger en het voor- en na het transport. Het allerbelangrijkste is voor ons een blijde, tevreden reiziger. Want als een reiziger tevreden is over zijn in- of overstapplaats dan zal hij vaker gebruik maken van het OV."

De geschiedenis van het station op deze plek gaat terug tot 1872. Er werd in die tijd besloten om spoorwegen aan te leggen naar alle uithoeken van het land. Omdat de aanleg van het spoor voor commerciële partijen te kostbaar was, nam de Staat het initiatief en legde het spoor zelf aan. De aanleg van het spoor ging gelijk op met de nieuwe infrastructuur voor de havens. De voornaamste functie van het Vlissingse station was de overslag van goederen en de overstap van reizigers naar internationale bestemmingen zoals de boot naar Sheerness. Daardoor ontstond er veel bedrijvigheid rondom het stationsgebouw, dat in die tijd ook veel groter was dan het huidige stationsgebouw. Tijdens de oorlog is het station zwaar beschadigd waardoor het later afgebroken werd. Met de opkomst van de auto na de tweede wereldoorlog is de omgeving van het station vooral ingericht voor aanvoerwegen en opstel terreinen. Daarmee is het er voor de reiziger niet gezelliger op geworden. Wij vinden het heel fijn dat de gemeente nu het initiatief heeft genomen om de omgeving aan te pakken als verblijfsruimte en te kijken hoe je het station kunt gaan verbinden met het centrum."

"Het terrein voor het station dat wij in bezit hebben is niet meer nodig voor het opstellen van auto's en vrachtwagens, dus kunnen we er een andere functie aan geven. Daarvoor heeft de gemeente een plan uitgewerkt met verblijfsfuncties en vergroening, waarbij wij nauw betrokken zijn. De subsidie van Wind in de Zeilen helpt daar heel goed bij. Ondertussen kijken wij met ProRail naar de verbeteringen die nodig zijn voor het stationsgebouw. Het station is een Rijksmonument, verdient dus alle aandacht als het gaat om goed onderhoud. Daarnaast kijken we naar de fietsenstalling en aanpassing van de hellingbaan zodat het station goed bereikbaar blijft voor mensen met een beperking. Zeeland is een uitgestrekt gebied met relatief weinig treinstations. Dan is het begrijpelijk dat ook relatief veel mensen met de auto naar het station komen, of zich laten brengen en halen. Wij hechten daarom veel waarde aan een goede Parkeerplaats en Kiss+Ride op een overzichtelijke, in het oog springende plek met een prettige wachtruimte."

In 2027 staat de start van de herontwikkeling van het Stationsgebied gepland.

04

Interview

***HZ University of Applied Sciences:
"Het liefst gaan we bovenregionaal werken".
Door Conny den Heijer***

Hendrik Jan van Arentthals is sinds kort bestuurslid van de HZ. Vanuit die nieuwe functie spraken wij met hem:



"We zijn druk aan het evalueren hoe we er nu voor staan. Daar op willen we de juiste beslissingen nemen. De verkenningen zijn juist uitgevoerd, daar kan het nieuwe bestuur nu beslissingen over nemen. De samenwerking met onze partners als Scalda en Delta Climate Center (DCC) verloopt goed. We zorgen voor doorlopende leerlijnen waarbij leerdoelen, vaardigheden en kennis logisch op elkaar aansluiten, zodat leerlingen of studenten stap voor stap verder kunnen groeien zonder dat er hiaten of herhalingen ontstaan. Daarom zetten wij gezamenlijk onze faciliteiten in. Wat dat betreft zijn Middelburg en Vlissingen één stadsgewest. Eén stadsgewest, één campus waar je kunt leven, wonen, studeren en werken. We nemen onze verantwoordelijkheid in heel Zeeland want Scalda heeft haar grootste locatie in Goes, de HZ op Walcheren. Overal in de provincie zullen dus activiteiten van onze samenwerking zichtbaar moeten zijn."

Zeeland kan een hoofdrol spelen daar waar het gaat om het ontwikkelen van bestaande opleidingen. Zo is het nucleair dossier opgenomen in de doorontwikkeling van onze opleidingen. Het nucleair dossier is een verzamelnaam voor alle beleidsmatige en maatschappelijke aspecten van kernenergie en nucleaire technologie in Nederland, van kerncentrales en afvalopslag tot medische toepassingen en internationale samenwerking.

"Hierin willen wij een centrale rol spelen, altijd samen met onze Zeeuwse partners, zoals DCC of Scalda. We streven ernaar dat dit bovenregionaal en zelfs internationaal effect zal hebben. Met de bijdrage uit het compensatiepakket Wind in de Zeilen investeren wij in kennisontwikkeling, innovatie, onderwijs en samenwerking met partners. Onze projecten dragen direct bij aan de regionale economie en het vestigingsklimaat. Het gaat dus niet om losse investeringen, maar om een samenhangend pakket dat de regio aantrekkelijker maakt voor studenten, docenten, onderzoekers en bedrijven."

05

Stand van zaken per fiche

Fiche B1	Law Delta – Justitieel Complex Vlissingen	06
Fiche D	Fysieke ontwikkeling Kenniswerf Vlissingen	10
Fiche F1	Intercity Vlissingen-Randstad	16
Fiche F2	Ontwikkeling Stationsomgeving Vlissingen	22
Fiche F3	Living Lab Slimme Mobiliteit	29
Fiche F4	Rail Gent-Terneuzen	34
Fiche H1	Huisartsen en Physician Assistants	38
Fiche H3	Kerngezondcentra Vlissingen	40
Fiche I	Arbeidsmarkt: impuls werkzoekenden	46
Bijlagen		50
Bijlage 1		51
Bijlage 2		52

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 Ontploffbare 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)

07

Tijdsplanning

Volgens de oorspronkelijke planning zou het JCV 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 ingebruikname van het JCV is nu voorzien in 2030.

Planning	Onderwerp	Status
2021-2025	Voorbereiding, aanbesteding en realisatie voor het bouwrijp maken van de grond	loopt
2023-2024	Aanbestedingsprocedure voor het 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.



08

Terugblik, vooruitblik, borging en risico's

Terugblik

Het bouwconsortium Ithaka is volop bezig met het ontwerp van het JCV en het terrein. Het ontwerpproces verloopt volgens planning. Er wordt nauw samengewerkt door het bouwconsortium met het Rijksvastgoedbedrijf en de organisaties. In de afgelopen periode is het gelukt om een overeenkomst te sluiten met Stedin voor aansluiting en transport van elektriciteit voor het JCV. Dit betekent er capaciteit beschikbaar is voor het JCV en netcongestie geen issue meer is.

Op de locatie vinden werkzaamheden plaats voor de verbreding van de Visodeweg, Havenweg en de aanleg van de landbouwontsluitingsweg. Hier zijn ook Zeeuwse bedrijven bij betrokken. Eerder is al de oppervlakedetectie gedaan in het kader van Opsporing Ontploffbare Oorlogsresten.

Inmiddels is ook de dieptedetectie afgerond. Momenteel wordt aan de hand van de resultaten gezien of er sprake is van oorlogsresten die op diepte liggen en verwijderd moeten worden.

De samenwerking tussen rijk, gemeente en waterschap voor de gecombineerde uitvoering van de dijkversterking en de aanleg van de toegangsweg via de Oostelijke Bermweg naar het JCV loopt. Op basis van de eerste oplossingsrichtingen is het beeld dat een gecombineerde uitvoering voor de ingebruikname (2030) van het JCV haalbaar is. Ondertussen is het betreffende dijktracé op het ontwerp programma van het Hoogwaterbeschermingsprogramma gekomen. Eind november 2025 is het definitieve voorstel van het Hoogwaterbeschermingsprogramma 2027-2038 vastgesteld, die vervolgens in de rijksbegroting wordt meegenomen.

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 vergunning-aanvraag te onderzoeken.

Geen obstakel te hoog, het justitieel complex Vlissingen gaat in 2030 open

Nog voor er ook maar een steen is gelegd, staat de bouw van het Justitieel Complex Vlissingen (JCV) voor uitdagingen. De komst van geiten lijkt van de baan, maar dan duikt weer een nieuw obstakel op: krijgt de moderne en zwaar beveiligde gevangenis wel stroom? Arie van Vliet, programmadirecteur bouwproject JCV is ervan overtuigd dat het complex in 2030 open gaat.

„De noodzaak is ontzettend groot.”

(PZC, 22 oktober 2025)

09

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 en de verbreding van twee toegangswegen.

- 2024 - eind 2026: doorlopen van de ontwerpfase JCV met het bouwconsortium.
- Eind 2025: besluitvorming over het al dan niet gecombineerd uitvoeren van de dijkversterking en de verbreding van de Oostelijke Bermweg (hoofdontsluitingsweg voor het JCV).
- 2025-2026: 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

- 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.



10

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.

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 vestigingsmogelijkheden 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 fiche 1D 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 sluit hier mooi bij aan.

In dit fiche wordt samengewerkt met vertegenwoordigers van het ministerie van BZK, de provincie Zeeland, Dockwise, 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.

11

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 en faciliteiten 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
2021-2031	Aankoop percelen	Begin november 2025 zijn 9 percelen aangekocht.



12

Punten van aandacht qua planning voor de komende periode:

- Grondverwervingen en verwervingsstrategie
- Bestuurswisselingen bij de HZ University of Applied Sciences (HZ) en gemeenteraadsverkiezingen
- Toewerken naar een wijziging van het omgevingsplan voor de betreffende gronden. In eerste instantie door het opstellen van een gebiedsplan in samenwerking met de HZ.
- De kern van het gebied en van de beoogde campus, betreft gronden en gebouwen in eigendom van Scalda en de HZ. Met de HZ is een intentieovereenkomst gesloten inzake

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.

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	Aankoop percelen	€ 1.462.260
2026-2031	Aankoop percelen. Resterend deel SPUK opgenomen in grondexploitatie Kenniswerf fase 5.	

13

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 2 percelen is een koopovereenkomst afgesloten. Voor één perceel een minnelijk bod gedaan door de gemeente.

Om ook de komende jaren locaties te kunnen verwerven, zijn scenario's onderzocht om te komen tot een verwervingsstrategie. Deze verwervingsstrategie zal de komende periode met het bestuur worden besproken.

Een tweetal aangekochte loodsen langs het Kanaal en de locatie waar het gemeentelijk team stadsbeheer was gehuisvest, zijn gesloopt waardoor de uitstraling van het gebied is verbeterd en een aantal gewenste doorzichten in het gebied zijn ontstaan. De overige aangekochte panden worden tijdelijk beheerd.

In samenwerking met de HZ wordt gewerkt aan een gebiedsplan, wat dient als input voor de wijziging van het omgevingsplan voor de campusontwikkeling Kenniswerf. Ondanks dat in 2025 goede stappen zijn gezet, is het gebiedsplan niet volgens planning in de zomer van 2025 afgerond. Hieraan liggen verschillende oorzaken ten grondslag waaronder oorzaken buiten onze invloedssfeer.

Wel is een start gemaakt met de wijziging van het omgevingsplan voor de campusontwikkeling Kenniswerf. Dit om het gevestigde voorkeursrecht tijdig, uiterlijk maart 2027, te verlengen.

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.



14

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. Provincie Zeeland en gemeente Vlissingen hebben hiertoe gezamenlijk een kwartiermaker aangesteld.

Voor de ontwikkeling van de Kenniswerf tot innovatief kennis- en werkgebied (inclusief de HZ-gronden) hebben de provincie Zeeland en de gemeente Vlissingen een kwartiermaker aangesteld. Deze legt de basis voor een duurzame gebiedsontwikkeling waar onderwijs, onderzoek, bedrijfsleven, overheid en maatschappelijke organisaties samenkomen om innovatie en kennisdeling te stimuleren.

De ruimtelijke ontwikkeling krijgt daarbij een nadrukkelijke plek, waarin naast programmering ook wordt gekeken naar ruimtelijke inrichting, bereikbaarheid, levenskwaliteit en inpassing binnen stedelijke structuur. Ook worden mogelijkheden voor woningbouw in en rond het gebied verkend, afhankelijk van de provinciale woonopgave en de verplaatsing van bedrijvigheid.

Samen met partners werkt de kwartiermaker de contouren uit van een integrale gebiedsontwikkeling, waarin onderwijsinnovatie, economie, ruimtelijke kwaliteit en wonen elkaar versterken.

De kwartiermaker is gevraagd een gedragen ontwikkelagenda en toekomstbeeld op te stellen in combinatie met herontwikkeling, programmering en gewenste governance voor de Kenniswerf. Ook worden plannings- en financieringsopties uitgewerkt.

De kwartiermaker onderzoekt tevens kansen voor een kennispijler (bijvoorbeeld het kenniscentrum Kernenergie) die als motor kan fungeren voor de campusontwikkeling.

In mei/juni 2026 komt de kwartiermaker met zijn advies aan de gemeente Vlissingen, provincie Zeeland en overige stakeholders.

Vooruitblik

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

De aangekochte panden zullen worden gesloopt of tijdelijk in beheer gegeven. Met de sloopwerkzaamheden wordt ruimte gecreëerd om vestiging van kennisintensieve bedrijven, die bijv. ontstaan als spin-off van het DCC, en faciliteiten die passen bij het profiel en de ambitie van de Kenniswerf mogelijk te maken. Voor de tijdelijke in beheer te geven panden en gronden, wordt onderzocht of er een (tijdelijke) creatieve ontmoetingsplek voor studenten en bedrijfsleven kan worden gecreëerd op de Kenniswerf. Op deze wijze ontstaat de gewenste reuring binnen het gebied.

15

In samenwerking met de HZ wordt verder gewerkt aan het gebiedsplan. Dit gebiedsplan zal tegelijkertijd met het omgevingsplan, uiterlijk maart 2027, worden afgerond en vastgesteld.

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.

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, maar ook door bestuurlijke keuzes.
- **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 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.



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. Om dit mogelijk te maken, worden kleinere overwegmaatregelen getroffen op de Zeeuwse lijn en wordt een overweg in Goes en Roosendaal gesaneerd.
- 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 lenW 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 frequentieverhoging van de intercity mogelijk is. Vanuit Wind in de Zeilen is een gezonde businesscase van belang, rekening houdend met de perifere ligging, en op basis van een af te wegen een kosten-batenafweging.

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

17

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 gecijferd 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	Gewijzigd door bestuurlijke afspraken	Gerealiseerd en meest actuele planning
2021 (stap 1)	December 2021: introductie van de extra en versnelde trein. Om de trein te laten rijden worden veertien kleinere overwegmaatregelen getroffen en een overweg in Goes en Roosendaal gesaneerd. Hier werkt ProRail momenteel aan.		De extra en versnelde IC rijdt vanaf december 2021. PM wanneer worden kleinere overwegmaatregelen getroffen?
2023-2028 (stap 2)	2023-2025: introductie van stap 2, een uur reistijdwinst tussen Vlissingen en Amsterdam door de doorkoppeling van de HSL naar Vlissingen	In de stuurgroep van juni 2024 is stap 2 gewijzigd. Sprinter Vlissingen-Roosendaal wordt gekoppeld aan de IC IJssellijn vanaf december 2025 voor minimaal 3 jaar. Als dit nadien niet langer mogelijk is, wordt gezocht naar een goede overstap. De doorkoppeling van de HSL naar Vlissingen wordt in stap 3 onderzocht.	Het voorstel voor het restantbudget van €5,6 miljoen wordt in 2026 uitgewerkt.
Uiterlijk 2030 (stap 3)	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. Rijk en regio zijn gestart met het plan van aanpak en verwachten in 2026 te starten met het onderzoek. Een vlotte doorlooptijd van dit onderzoek is van belang.

18

Stap 1 kleine overwegmaatregelen

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 inclusief btw beschikbaar voor de benodigde infrastructurele maatregelen. Voor het eerste gedeelte van stap 1 verwacht ProRail nu € 9,6 miljoen inclusief btw nodig te hebben. 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 minimaal 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.

Financieel tekort infrastructurele maatregelen stap 1

ProRail heeft in oktober 2025 nogmaals geconstateerd dat het beschikbare budget voor de infrastructurele maatregelen ten behoeve van stap 1 niet allemaal gerealiseerd kunnen worden binnen de € 45 miljoen inclusief btw die hiervoor gereserveerd is. Dit heeft meerdere oorzaken. Ten eerste blijkt dat de inpassing van een ongelijkvloerse kruising in Goes een grotere ruimtelijke inpassingsopgave is dan eerder gedacht. Dit heeft te maken met de benodigde hellingshoek en kruisingen met andere wegen. Ten tweede was de aanname dat de onderdoorgang voor langzaam verkeer bij De Kade in Roosendaal voor een relatief klein bedrag te verbeteren was. Echter blijkt het ingewikkeld en kostbaarder dan eerder voorzien om de doorgang te verhogen, de hellingshoek te verkleinen en de sociale veiligheid te vergroten.

Uit bovenstaande concludeert ProRail dat er waarschijnlijk een aanvullend budget nodig is voor het totaal aan infrastructurele maatregelen voor stap 1. Gedurende de verkenning zal meer zekerheid ontstaan over het benodigde budget.

19

lenW kiest ervoor om ProRail door te laten werken en om te prioriteren. Als eerste geprioriteerd zijn de maatregelen aan 14 overwegen op de Zeeuwse lijn, waar ProRail volgens de huidige planning realisatie start per eind 2027. Dit is van belang om de extra treinen te kunnen blijven rijden. Voor de langere termijn zijn en blijven de overwegsaneringen te Goes en Roosendaal randvoorwaardelijk voor het laten rijden van de derde trein. In het licht van de huidige planningen van ProRail prioriteren we de maatregelen die uitgevoerd worden te Goes.

Door deze aanpak kan de contractvoorbereiding van de overwegmaatregelen en de verkenning van Goes na goedkeuring van de subsidieaanvraag optimaal verder. De afspraken, waar de overheden zich binnen het programma Wind in de Zeilen gecommitteerd hebben, staan niet ter discussie.

Komend half jaar zoekt Min lenW naar oplossingen om het budgettekort aanhangig te maken en bij voorkeur op te lossen. Het uitvoeren van de infrastructurele maatregelen is noodzakelijk, zodat de projectdoelen niet in gevaar komen.

	Begroot		Uitgaven	
	Structureel (exploitatie)	Incidenteel (infra)	Structureel (exploitatie)	Incidenteel (infra)
2022	€ 4,5	€ 10 voor kleinere inframaatregelen	€ 4,5	
2023	€ 4,5		€ 4,5	
2024	€ 4,5		€ 4,5	
2025	€ 4,9	€ 5	€ 4,9	€ 9,6 voor kleinere inframaatregelen (beschikking aan ProRail in 2025, realisatie in 2027)
2026	€ 4,5	€ 5,6 reeds te bestemmen als gevolg HSL		
2027	€ 4,5			
2028	€ 4,5			
2029	€ 4,5			
2030 en verder	€ 4,5	€ 35,4 (t.b.v. infrastructurele aanpassingen)		

Bedragen x € 1.000.000

20

Terugblik

Het Functioneel Integraal Systeemontwerp voor de kleinere overwegmaatregelen is gereed. Het team wacht op budgetaanvulling om de volgende stap (RVTO en aanbestedingsdossier) op te kunnen stellen. Voor Goes is de VE-sessie afgerond en kan na opdracht gestart worden met de volgende fase van het project (Verkenning). Voor Roosendaal is duidelijk geworden dat een onderdoorgang ter plaatste van de Kade niet realistisch is binnen het huidige budget (€6 miljoen volgens oorspronkelijke inschatting). Het voorstel is om hier een brede verkenning op te starten om naar alternatieve locaties voor de onderdoorgang in Roosendaal te zoeken.

Vooruitblik

ProRail treft vanaf eind 2027 op 14 overwegen maatregelen waarmee de veiligheid op deze overwegen aanzienlijk verbetert. Dit is onderdeel van de infrastructurele maatregelen die getroffen worden voor stap 1. Over het algemeen treft ProRail maatregelen aan de lay-out van de overwegen, het toevoegen of wijzigen van spoorbomen en waarschuwingsborden en -lampen.

ProRail vervangt en/of plaatst RGP's (red signal repeaters) bijvoorbeeld te Rilland Haltestraat, Krabbendijke Meiboom, Oostdijk Nieuwlande Binnendijk en Krui-ningen Capelleweg RGP's zijn de palen met rode lampen die enkel- of dubbelvoudig zijn uitgevoerd en waarschuwen als de spoorbomen sluiten en er een trein zal passeren.

Daarnaast verbetert en/of verbreedt ProRail bijvoorbeeld voetpaden en/of fietspaden te Rilland Haltestraat, Kapelle Biezelingsestraat, Kapelle Dijkwelsestraat, Arnemuiden Doleweg, Middelburg Nieuwlandseweg, Middelburg Schroeweg, Roosendaal Heerma van Vosstraat, Bergen op Zoom Wouwsestraatweg.

Daarnaast doet ProRail nog overige aanpassingen aan lay-out van de wegen, voetpaden en fietspaden bij meerdere overwegen of (ver)plaatst waarschuwings-lampen zodat weggebruikers beter gewaarschuwd worden.

ProRail stelt voor om de komende periode tezamen met Roosendaal een brede verkenning op te starten om naar alternatieve locaties voor een onderdoorgang van het spoor te zoeken. Hier voeren ProRail en gemeente Roosendaal nader het gesprek over.

ProRail start de komende periode na opdrachtverlening van het ministerie de Verkenning op voor de onderdoorgang Kloetingseweg. ProRail werkt dan tezamen met de gemeente Goes de onderdoorgang in meer detail uit.

Op 14 december 2025 gaat de nieuwe dienstregeling van NS in voor 2026. Belangrijke toevoeging die vanuit het pakket Wind in de Zeilen is afgesproken en gefinancierd is de koppeling van de sprinter Vlissingen-Rosendaal aan de IC IJssellijn.

21

Dit betekent dat er een directe treinverbinding ontstaat tussen Vlissingen en Zwolle via onder andere Breda, Tilburg, Den Bosch, Nijmegen, Arnhem en Zwolle. Op 15 december organiseert NS in samenwerking met de provincie Zeeland, gemeente Vlissingen, IenW en ProRail een feestelijke eerste rit.

Plan van aanpak stap 3:

ProRail en IenW starten voor eind 2025 het eerste deel van het onderzoek naar de vierde trein. Deze wordt voor het zomerreces van 2026 opgeleverd en wordt in de stuurgroep Wind in de Zeilen van juni/juli 2026 besproken. Het onderzoek van deel 2, waarin het voorkeursalternatief wordt uitgewerkt, hangt af van de uitkomsten van deel 1. Hiervoor starten Rijk en regio begin 2026 met het vormgeven van de opdrachtverlening voor deel 2. Zo kan deel 2 direct aansluitend op deel 1 opgestart worden.

Daarnaast starten Rijk en Regio begin 2026 met het vormgeven van een afweegkader dat gebruik wordt om de uitkomsten van het onderzoek naar de 4e trein te duiden. Daarvoor wordt een voorstel voorbereid waarop een gezonde business case, rekening houdend met de perifere ligging en een af te spreken kosten/baten afgewogen wordt. Dit wordt eveneens afgerond voor het zomerreces van 2026 en besproken in de stuurgroep van juni/juli 2026.

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 dienstregelings-ontwikkeling 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.

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 spoorstelsel 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. De herstelwerkzaamheden aan tien viaducten op de HSL zijn volgens de planning in 2031 afgerond. Tot die tijd gelden snelheidsbeperkingen.
- Budgetspanning infrastructurele maatregelen ten behoeve van stap 1: komend half jaar wordt gezocht naar een financiële oplossing om de doelen zoals voor het programma Wind in de Zeilen na te komen. Zie ook uitleg onder financiële planning.

22

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.

Daarnaast is de ontwikkeling passend binnen de strategische visie van de gemeente, Vlissingen 2040, waarbij stad en station via de Kenniswerf 'naar elkaar toegroeien'.

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.



23

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 onsamenvattend 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 verblijfskwaliteit. Onder andere ligt naast het station de terminal van de Westerschelde ferry, 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.



24

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 vliegwielen vormen voor de infrastructurele maatregelen in het stationsgebied.

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. Dit is in lijn met de nieuwe afspraken over de aangepaste planning zoals gemaakt in de vergadering van de Stuurgroep WIZ op 2 juli 2025.



25

Oorspronkelijke planning en realisatie

Jaar	Oorspronkelijke planning (PVA)	Gerealiseerd en meest actuele planning
2021	Fase 1 'Opstart project' (jan – apr 2021)	<i>Gerealiseerd: Fase 1 'Opstart project' (jan – apr 2021)</i>
2021-2022	Fase 2 'Inhoudelijke uitwerking & opstart pilots' (apr 2021 – jan 2022)	<i>Fase 2 'Inhoudelijke uitwerking & opstart pilots' (apr 2021 – jan 2022)</i>
2021-2022	Fase 3 'Ontwikkeling Masterplan Stationsgebied Vlissingen' (mei 2021 – dec 2022)	<i>Fase 3 'Ontwikkeling Masterplan Stationsgebied Vlissingen' (mei 2021 – november 2024)</i>
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)	- Gerealiseerd 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

Begroting, realisatie en financiële planning

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. Totaalbudget 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).

Met de vaststelling van het Masterplan is de raming herijkt, bij de vaststelling van het Voorlopig Ontwerp (VO), Definitief Ontwerp (DO) en Uitvoering Ontwerp (UO) wordt de herijking herhaald. Op deze momenten wordt er bekeken of het budget en kostenraming nog in balans zijn. Op dit moment, vastgesteld Masterplan, zijn er geen aanwijzingen dat het begroting niet op koers ligt.



26

Nu het Masterplan, en de bijbehorende raming, is vastgesteld wordt er met de stakeholders intern en extern bekeken waar er nog bijdragen voor het budget mogelijk en nodig zijn voor extra kwaliteit en aanvullende wensen. Zo wordt er op het moment overleg gevoerd over de entree van het Stationsgebouw (NS/ProRail), verbijzondering van de fietsenstalling (ProRail), verbinding binnenstad over de sluizen (Provincie) en toevoegen informatiepunt (NS/WSF/Provincie).

Mogelijke 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.

	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,-

Terugblik

Om met de stakeholders (opnieuw) draagvlak te creëren voor de herinrichting van het stationsgebied/de mobiliteitshub is in 2024 (opnieuw) gestart met het opstellen van een masterplan.

Er zijn in 2024 twee stakeholdersessies geweest, diverse interviews gehouden met de stakeholders en er hebben meerdere digitale reviewrondes over het ontwerp plaatsgevonden. Dit heeft geleid tot een concept schetsontwerp, dat eind 2024 ter review is voorgelegd aan de stakeholders. Vanuit één van de hoofdstakeholders (grondeigenaar) 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 eisen. Begin Q2 2025 is dit geactualiseerde schetsontwerp ambtelijk opgeleverd, de hoofdstakeholders (grondeigenaren) zijn akkoord.

27

Het college heeft vervolgens in april besloten dat het schetsontwerp wordt vastgesteld door de gemeenteraad. Hierdoor wordt het bestuurlijk draagvlak voor het plan vergroot, wat garanties geeft in het verdere proces. De vaststelling van door de gemeenteraad heeft plaatsgevonden op 23 september 2025. De gemeenteraad heeft op 1 oktober 2025 een motie aangenomen waarin de raad het college opdraagt om extra kort parkeervoorziening op te nemen in het plan.

Vooruitblik

Het Voorlopig Ontwerp is de volgende fase van de planvorming. Het concept ontwerp wordt op 1 december 2025 met de stakeholders besproken. Na een reviewperiode van 6 weken wordt het concept aangepast tot een definitief voorlopig ontwerp en 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:

- Inpassen aangenomen motie in voorlopig ontwerp door hoofdstakeholders (grondeigenaren);
- Vaststellen VO door hoofdstakeholders en ambtelijk opdrachtgever.



28

Punten van aandacht voor de komende periode:

Er is 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 VO 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 uitwerking. 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 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.

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
Samenwerking NUTS-partijen	Onvoldoende afstemming en capaciteit derden (tijd en geld)	Uitloop in tijd of extra werk
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.
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
Onderbezetting projectteam	Onderbezetting gemeente breed Beschikbare capaciteit projectgroep leden Ziekte projectgroep leden Verlengen inhuurcontracten	Vertraging project Stakeholders verliezen vertrouwen.
Uitloop door verschillende inzichten stakeholders	Verschillende belangen van de stakeholders	Geen ontwikkeling of uitloop werkzaamheden

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 mobiliteitsvormen.



30

Tijdsplanning

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 worden uitgerold over geheel Zeeland	Doelstelling: 3 initiatieven uitrollen in Zeeland
2025-2027	2 initiatieven 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	€ 315.989
2026	€ 865.000	
2027	€ 562.460	
Totaal begroot/gerealiseerd	€4.132.232	€2.158.761



31

Terugblik, vooruitblik, borging en risico's

Terugblik

Door de inzet van de middelen van Wind in de zeilen in Zeeland worden slimme mobiliteitsoplossingen naar Zeeland gehaald en is uitgetest 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 overheidsbijdrage 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 (SSCH) 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.

Er is gewerkt aan een haalbaarheidsonderzoek voor een autonome fiets-veerpont (FAST 2.1) als vervolg op de eerdere pilot FAST 1.0. Beeld is dat er momenteel geen ondernemers zijn die dit initiatief verder oppakken. Het Living Lab staat open voor initiatief op dit vlak, maar de verwachting is dat er geen subsidieaanvraag te verwachten is.

3 2

Vooruitblik

Projecten onderhanden:

- Het Interreg project Super Smart Charging Hubs loopt door tot en met 2027, zie bovenstaande;
- SCOOOL2walk is een sociale innovatie die beoogt basisschoolkinderen meer naar school te laten lopen of fietsen, 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. De kick-off van de sCOOL2bike variant zal plaatsvinden op 12 november 2025 in Veere. Voor de sCOOL2walk variant lopen de gesprekken nog in gemeente Vlissingen met een 2-tal basisscholen.
- Een pilot met Mobyyou over digitaal faciliteren van de reis in Flex en bus is onderzocht. Het bedrijf Mobyyou heeft eind augustus 2025 echter surseance van betaling aangevraagd, waarmee dit initiatief stil is komen te liggen.

De provincie Zeeland gaat in gesprek met lenW en de gemeente Vlissingen over een voorstel om voor het fiche Living Lab Slimme Mobiliteit een andere werkwijze te gaan verkennen.

De huidige werkwijze leidt niet voldoende tot resultaat. In het fiche is afgesproken dat Zeeland voorstellen voor pilots op gebied van slimme mobiliteit afwacht om deze via de proeftuin op te starten. Gedacht wordt aan een wijze waarop we meer vraaggericht innovatie op het gebied van slimme mobiliteit kunnen aanwakkeren. Er wordt dan ook beoordeeld of wijziging van het fiche benodigd is.

Borging van MaaS-initiatieven

Technisch is het geborgd dat MaaS providers en planners geïntegreerd kunnen worden op het Publieke Mobiliteit.

Borging van deelmobiliteit

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

33

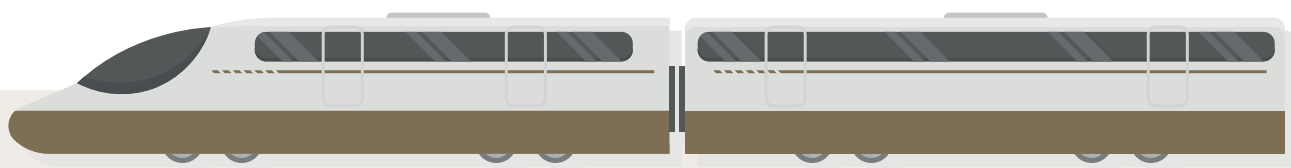
Risicoanalyse en verzachtende maatregelen

- **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.

Verzachtende maatregel: Met grotere mobiliteitsinitiatieven en ontwikkelaars in Zeeland wordt bekeken hoe het Living Lab kan worden benut.

- **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.

Verzachtende maatregel: Voor de opstart van pilotfasen worden strikte eisen gesteld aan de businesscase en wordt de participatie van ondernemers van tevoren veilig- gesteld.



34

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)spoor netwerk in de Kanaalzone Gent-Terneuzen weggenomen te worden.

Om knelpunten in het (goederen)spoor netwerk 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)spoor netwerk 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.

35

Tijdsplanning

In Wind in de Zeilen zijn de stappen voor de zuidoost-boog bij de Sluiskilbrug (A3) en voor onderzoeken in het kader van het totale project Rail Gent-Terneuzen opgenomen. In afwachting van het sluiten van bestuurlijke projectafspraken met België, zijn alvast de voorbereidingen voor de MIRT-verkenning van de zuidoost-boog bij de Sluiskilbrug (A3) opgestart. Tevens worden alvast voorbereidende onderzoeken gestart voor de spoorverbinding tussen Axel en Zelzate (A4). Het is zaak dat de afspraken worden gemaakt met België hiervoor als andere financier. Deze afspraken zien onder meer toe op de scope van gezamenlijke onderzoeken in het kader van de verkenning, de financiële verdeelsleutel tussen beide landen en uitgangspunten als de kostenramingssystematiek. Er wordt gewerkt om deze afspraken bestuurlijk vast te leggen.

De MIRT-verkenning en onderzoeken worden voorzien voor 2026 met daaropvolgend de keuze voor een voorkeursvariant. Deze keuze wordt voorzien 2028. Tenslotte wordt de start van de realisatiefase voorzien voor 2028, met oplevering eind 2033/begin 2034.

Oorspronkelijke planning en realisatie

Jaar	Oorspronkelijke planning	Gerealiseerden meest actuele planning
2021 -2023	Opstarten project en voorbereiding Verkenningsfase	
2023 -2025	Verkenningsfase	Verwachte start Verkenning eind 2025/begin 2026
2025 -2027	Planuitwerkingsfase en voorkeursbeslissing	Verwachte start planuitwerkingsfase en voorkeursbeslissing in 2028
2028 -2032	Realisatiefase	Verwachte einddatum eind 2033/begin 2034

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.

36

Begroting, realisatie en financiële planning

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

Terugblik, vooruitblik, borging en risico's

Terugblik

In december 2023 heeft het Nationaal Groeifonds aan Nederlandse zijde definitief aanvullende middelen toegekend voor het gehele project op de middelen die vanuit Wind in de Zeilen beschikbaar zijn. Voor dit project was oorspronkelijk € 105 miljoen voorwaardelijk toegekend uit het Nationaal Groeifonds 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.

De start van de MIRT-Verkenningfase voor het gehele project was eerder voorzien voor najaar 2023. Start van de gehele MIRT-verkenning is afhankelijk van het akkoord met België. In oktober 2025 is de startbeslissing voor de zuidoost-boog bij de Sluiskilbrug (A3) genomen. Vooruitlopend op bestuurlijke afspraken met België worden voor de spoorverbinding tussen Axel en Zelzate (A4) aan Nederlandse zijde alvast diverse onderzoeken opgestart.

Vooruitblik

De startbeslissing voor de MIRT-verkenning zuidoost-boog bij de Sluiskilbrug (A3) wordt na de voorbereidingen z.s.m. genomen. De verwachting is eind 2025/begin 2026. In 2026 wordt ernaar gestreefd om te starten met de MIRT-verkenning voor de spoorverbinding tussen Axel en Zelzate (A4). Er wordt aan beide zijden van de grens gewerkt om projectafspraken op bestuurlijk niveau vast te leggen.

Borging

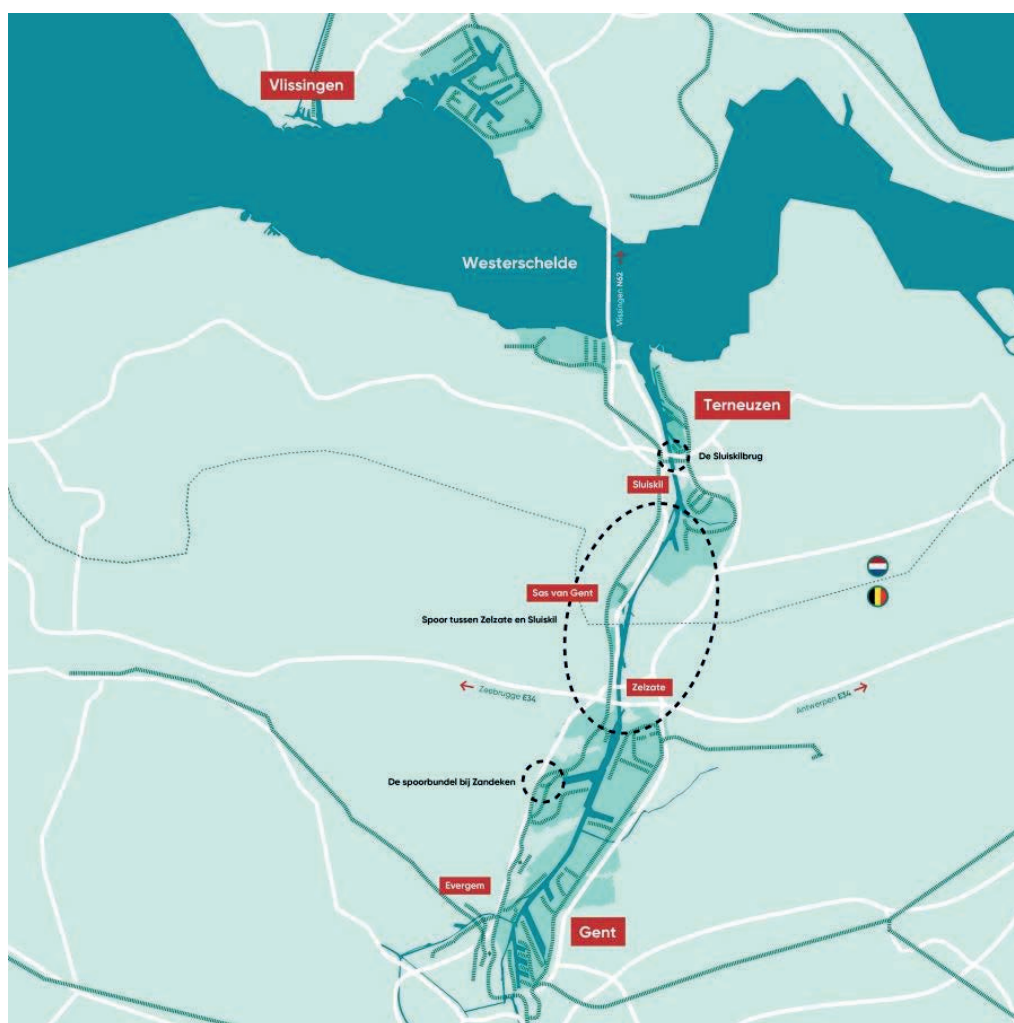
De adaptieve aanpak is een belangrijk uitgangspunt van het project. Dit betekent dat gedurende en na de verkenningfase wordt gezien welke variant(en) de meeste maatschappelijk-economische meerwaarde biedt. Dit kan van invloed zijn op de uiteindelijke infrastructurele werken.

37

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.



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 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.

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.



39

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".

Voor wat betreft het opleiden van huisartsen is in Wind in de zeilen afgesproken dat de pilot waarbij HAIO's 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 geormerkt voor Zeeland bij toewijzing van opleidingsplekken over het land. Er hebben uiteindelijk 31 HAIO's de opleiding gestart, 10 AIO's zijn afgestudeerd en werkzaam in Zeeland. Er is 1 HAIO gestopt. De overige 20 zijn nog bezig met hun opleiding.

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 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 (Verpleeg- en Verzorgingshuizen en Thuiszorg). Inmiddels werkt de Huisartsenconnectie, in overleg met MinVWS, de provincie Zeeland en andere stakeholders aan een bestedingsplan. Dit betreft de besteding van het resterende opleidingsbudget van 1 PA, dat niet is benut. Er zijn 19 PA's in opleiding gegaan en er was budget voor 20 personen.

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 gezamenlijk de juiste zorg en ondersteuning op de juiste plek te verlenen, zowel voor patiënt als voor professional.

Daarom worden in Vlissingen drie integrale gezondheidscentra gerealiseerd. Omdat dit initiatief zich onderscheidt 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 gedefinieerd 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.

41

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 realisatie van huisvesting valt buiten het fice. Er is binnen het fice 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.

42

Op grond van de tussentijdse evaluatie in Q1-Q2 2025 maken we een scherper onderscheid in kwalitatieve en kwantitatieve impact van Kernegezond.

Onder de kwalitatieve impact scharen we met name de cultuuraspecten en samenwerkingsinitiatieven zoals professionals in de wijken die elkaar beter leren kennen en elkaar weten te vinden in de keten, intensivering van samenwerking tussen zorg en sociaal domein, denk daarbij onder andere aan de rol van buurtteams. Ook een veranderende attitude ten opzichte van integrale zorg en positieve gezondheid spelen hierbij een belangrijke rol.

De kwantitatieve impact van Kernegezond zien we als een optelsom van projecten en lokale interventies. Dit zijn voornamelijk zorg en welzijn projecten. Denk daarbij onder andere aan valpreventie voor ouderen, compressietherapie verzelfstandigen en oogdruppelen door de patiënt zelf. Maar ook aan projecten met een digitale impact zoals "digital first" en een digitaal netwerkplatform. Deze projecten en interventies gaan we de komende periode meer op elkaar afstemmen, concretiseren en de impact ervan meetbaar maken. Daarbij toetsen we dit ook aan het belang van de inwoners van Vlissingen.

Tot slot positioneren we Kernegezond Vlissingen nog meer als een implementatie-vehikel waarbij uniformeren, standaardiseren en van elkaar leren belangrijke uitgangspunten zijn met als opkomend voordeel dat we ook andere gemeentes in Zeeland kunnen enthousiasmeren en wederzijds kennis en ervaringen delen.

Met de in Vlissingen ontwikkelde kennis en opgedane ervaringen, wordt Kernegezond 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 fische en gebeurt onder regie van de Zeeuwse Zorg Coalitie. Vlissingen kiest nadrukkelijker de insteek om de samenwerking te zoeken en trajecten die de schaal van Vlissingen overstijgen Zeeuws op te pakken.



43

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	Doorlopend 2025- 2026
Financiering ontwikkelen (waar nodig herontwerpen, ontschotten). Vlissingen pakt dit op in samenwerking met de Zeeuwse Zorg Coalitie	2023 - 2024	2023 - 2027
Beleid uitvoeren (overkoepelende vernieuwings thema's, verbetering in dagdagelijkse samenwerking, cultuurontwikkeling)	Vanaf Q4 2021	Doorlopend 2021 - 2027
Onderbouwing van het concept, evaluatieaanpak en impactanalyse	Vanaf Q4 2022	2023 – 2026 Tussenevaluatie Q1 2025 gerealiseerd
Ontwikkelen roadmap digitalisering en vervolgens ontwikkelen digitale infrastructuur in diverse deelprojecten. Vlissingen pakt dit op in samenwerking met de Zeeuwse Zorg Coalitie.	2023 - 2025	2023 – 2027 Implementatie digitale toegang tot zorg en netwerkplatform.
Huisvesting (laten) realiseren (valt buiten fiche, wel conceptbewaking door stuur groep)	Q3 2022 – 2025	2022 – 2027
Transformatie concept o.b.v. aanbevelingen tussenevaluatie	Q3 2025 - 2026	Loopt

4 4

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 voor de tussenevaluatie een meerjarenbegroting opgesteld. In de onderstaande tabel is voor de verlengde projectperiode de besteding van de middelen tot en met augustus 2025 op hoofdlijnen weergegeven. De bestede middelen bevinden zich binnen de begrote middelen van de gerapporteerde periode.

Besteding middelen tot en met augustus 2025	
Kerngezond Vlissingen (verlengde projectperiode 2025 – 2027)	
Algemene programmakosten	€ 172.900
Projecten	€ 54.742
Cultuur- en transformatie interventies (w.o. bijeenkomsten, scholing positieve gezondheid)	€ 21.055
Randvoorwaarden (w.o. ontwikkeling bekostigingsmodel)	€ 118.988
Totaal	€ 367.685



45

Terugblik, vooruitblik, borging en risico's

Terugblik

In 2025 is de besteding van de middelen iets minder geweest dan de jaren ervoor en de jaren die we nog te gaan hebben.

Het voorbije halfjaar is de programmamanager gestopt. Dat heeft ertoe geleid dat er in de tweede helft van 2025 minder projecten zijn opgestart. Inmiddels is een nieuwe programmamanager aan de slag gegaan.

Vooruitblik

In 2026 en 2027 wordt de uitvoering van projecten weer opgepakt en is de verwachting dat de resterende gelden worden ingezet. Er gaat veel tijd en energie naar het opzetten van een aantal nieuwe projecten, de samenwerkingsverbanden in het sociale domein en de borging voor de toekomst.

Er wordt eind 2025 een herijkt jaarplan en begroting voor de komende jaren opgesteld.

Leren samenwerken in gezondheidscentra kost (meer) tijd

De inzet om te komen tot 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 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. De betrokken partijen krijgen daarvoor in de verlengde projectperiode (2025 – 2027) ondersteuning. Door een scherpere definiëring van enerzijds samenwerkingsinitiatieven en anderzijds zorg en welzijn projecten verwachten we een versnelling en meer resultaatgerichte transformatie te kunnen bewerkstelligen.

Belangrijke vraag is of er aan het einde van de projectfase (2027) een eigen, door Vlissingen beïnvloedbare governancestructuur moet komen met een daarbij passende financiering.

Risico's

- **Planning:** De groeiende zorgkloof in Vlissingen is goed voelbaar. De werkdruk in het medisch en in het sociaal domein is hoog en neemt nog steeds toe. Mede 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 (een samenwerking tussen Kerngezond Vlissingen en de Zeeuwse Zorg Coalitie).

46

Fiche I Arbeidsmarkt: impuls werkzoekenden

Samenvatting

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 het bevorderen van de maatschappelijke participatie en het werkfit maken 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 (meer) maatschappelijk te laten participeren en werkfit te maken 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.s.

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 gebruik te maken van talenten van statushouders. Doel is 200 trajecten in te zetten. Met een uiteindelijk resultaat van 95 mensen die uit de uitkering uitgestroomd zijn naar de arbeidsmarkt.

47

Nieuwe werkwijze

Door een sociaal werker van Buurtteams Vlissingen en een klantmanager re-integratie van Orionis Walcheren is een nieuwe werkwijze ontwikkeld voor het bevorderen van de maatschappelijke participatie en het werkfit maken 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 de maatschappelijk participatie en het werkfit maken 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 maatschappelijke participatie, het werkfit maken 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 sociaal werker en de klantmanager besteden veel aandacht aan een veilige omgeving. Ze kennen de cultuur en de achtergrond van de statushouders. En spreken Arabisch. De locatie van vervolggesprekken wordt in overleg met betrokkenen bepaald. Waarbij de voorkeur van statushouders en/of hun gezinsleden voorgaan.

Periode	Activiteit	Aanvang traject	Uitstroom (40%) ¹	Wie
2024	Maatschappelijke participatie statushouders bevorderen en hun werkfit maken	20		Buurtteams en Orionis Walcheren
2025	Maatschappelijke participatie statushouders bevorderen en hun werkfit maken	100		Buurtteams en Orionis Walcheren
2026	Maatschappelijke participatie statushouders bevorderen en hun werkfit maken	55	8	Buurtteams en Orionis Walcheren
2027	Maatschappelijke participatie statushouders bevorderen en hun werkfit maken		40	Buurtteams en Orionis Walcheren
2028	Maatschappelijke participatie statushouders bevorderen en hun werkfit maken		22	Buurtteams en Orionis Walcheren
Subtotaal		175	70	
	Continuering sporen vorig ² plan	25	25	Orionis Walcheren
Totaal		200	95	

48

Statushouders socialiseren en re-integreren

Na de voorbereidingsfase in het vierde kwartaal 2024 en de opstartfase in het eerste kwartaal 2025 is het programma op stoom voor wat betreft de Statushouders die in Vlissingen wonen. Begin oktober 2025 liepen er in de gemeente Vlissingen bij 52 huishoudens trajecten. In een huishouden kunnen meerdere trajecten lopen. Als duiding: In de gemeente Vlissingen wonen 84 huishoudens die onder de doelgroep vallen.

De uitbreiding van het programma met Statushouders die in Middelburg en Veere wonen heeft door capaciteitsproblemen bij de welzijnsorganisatie van die gemeenten nog niet plaatsgevonden. De verwachting is dat in het vierde kwartaal van dit jaar de problemen zijn opgelost, de uitbreiding heeft plaatsgevonden en met de inhaalslag gestart kan worden.

Tijdens de intake wordt bij de statushouders de begintrede op de Participatieladder bepaald. De plaats op de Participatieladder bepaalt het traject. Tegelijkertijd met de intake begint het traject.

Veel statushouders starten laag op de participatieladder, maar maken vervolgens snel stappen omhoog. Inmiddels hebben zes statushouders betaald werk gevonden — een jaar eerder dan oorspronkelijk gepland. Twee personen konden nog niet worden gepositioneerd op de ladder vanwege individuele omstandigheden en/of complexe trajecten. Hun begintrede wordt op een later tijdstip bepaald.

Participatieladder per oktober 2025

Tredebepaling	Intake	Huidige situatie okt 25
1. Geïsoleerd	3	1
2. Sociale contacten buitenshuis	31	20
3. Deelname georganiseerde activiteiten	17	22
4. Onbetaald werk	1	3
5. Betaald werk met ondersteuning	0	3
6. Betaald werk	0	3
Totaal	52	52

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.

49

Jaar	Begroting Wind in de Zeilen	Uitgaven (reeds gedane en geplande uitgaven)
2023	€ 885.000 (excl. btw)	€ 85.000
2024		€ 27.000
2025		€ 200.000
2026		€ 573.000

Terugblik, vooruitblik, borging en risico's

Terugblik

Het programma is op stoom voor wat betreft de Statushouders die in Vlissingen wonen. 6 Statushouders doen inmiddels betaald werk waardoor ze uit de uitkering zijn gestroomd. Dit is een jaar eerder dan gepland

Vooruitblik

De verwachting is dat in het vierde kwartaal van dit jaar de problemen bij de welzijnsorganisatie van de gemeenten Middelburg en Veere zijn opgelost, de uitbreiding heeft plaatsgevonden en met een inhaalslag gestart kan worden.

Met het Maritiem Museum Zeeland wordt een samenwerking gestart. Een deel van de (intake)gesprekken met statushouders, die in Vlissingen wonen, vinden in het museum plaats.

De statushouders krijgen ook een rondleiding door het Museum om kennis te maken met maritieme geschiedenis en cultuur van de regio.

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. Netwerkpartners worden via de gemeente, Orionis Walcheren of Buurtteams aangehaakt.

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.
Verzachtende maatregel: Indien nodig worden netwerkpartners van Buurtteams of Orionis Walcheren ingeschakeld.
- Financiën: De beschikbare middelen worden niet doelmatig ingezet, waardoor ze niet terechtkomen op de plekken of bij de doelgroepen waar ze het meeste maatschappelijke effect sorteren. Verzachtende maatregel: voldoende aandacht voor planning & control en tijdig bijsturen.

50

Bijlagen

Bijlage 1

Fiche A	Vergoedingen van gemaakte kosten Nvt
Fiche B2	Strategisch Kenniscentrum Georganiseerde Ondernijende Criminaliteit <u>SKC – Strijden tegen een complexe vijand</u>
Fiche C	Oprichting Delta Climate Center <u>Krachtenbundeling in de Zeeuwse delta Delta Climate Center</u>
Fiche E	Vergroten vermogen Investeringsfonds Zeeland <u>Jaarverslagen Impuls Zeeland</u>
Fiche G	Industrie en Haven <u>Home Smart Delta Resources</u> <u>G. Industrie en haven (afgerond) Wind in de Zeilen</u>
Fiche H2	Toekomstbestendige zorginfrastructuur <u>Jaaroverzicht 2024 - Zeeuwse Zorg Coalitie</u>
Fiche J	Aardgasvrije wijken <u>Vlissingen op weg naar aardgasvrij Gemeente Vlissingen</u>
Fiche K	Ontvlechten Evides en PZEM Nvt

Bijlage 2

Overzicht Rijksuitgaven pakket 'Wind in de Zeilen'										
								bedragen x € 1.000		
Omschrijving	Begroting	Artikel	Instrument	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Totaal				11.687	14.098	16.481	30.256	23.505	25.321	81.972
1. Law Delta				2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	57.870
Extra beveiligde inrichting (EBI)	JenV (VI)	34. Straffen en Beschermen	Bijdrage aan agentschappen	0	0	0	0	0	0	52.000
Hoogbeveiligde Zittingslocatie (HBZ)	JenV (VI)	32. Rechtspleging en rechtsbijstand	Bijdrage aan medeoverheden	0	0	0	0	0	0	3.760
Beveiligde overnachtingslocatie	JenV (VI)	32. Rechtspleging en rechtsbijstand	Bijdrage aan medeoverheden	0	0	0	0	0	0	110
Strategisch Kenniscentrum	JenV (VI)	33. Veiligheid en criminaliteitsbestrijding	Bijdrage aan medeoverheden	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
2. Bereikbaarheid				0	0	0	12.211	7.263	10.263	8.763
Aanpassing dienstregeling NS	IenW (MF)	11. Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Reserveringen (Pakket Zeeland)	0	0	0	0	0	0	0
Verbetering bereikbaarheid	IenW (MF)	11. Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Reserveringen (Pakket Zeeland)	0	0	0	12.211	7.263	10.263	8.763
Rail Gent - Terneuzen	IenW (MF)	11. Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Reserveringen (Pakket Zeeland)	0	0	0	0	0	0	0
3. Delta Kenniscentrum				4.012	8.198	10.581	11.520	10.342	9.158	11.439
Delta Kenniscentrum	OCW (VIII)/ LVVN (XIV)	16. Onderzoek en Wetenschapsbeleid	Subsidies (regelingen)	4.012	8.198	10.581	11.520	10.342	9.158	11.439
4. Eerstelijnszorg				4.425	3.900	3.900	4.525	3.900	3.900	3.900
Huisartsen / Physical Assistant	VWS (XVI)	4. Zorgbreed beleid	Subsidies (regelingen)	3.800	3.900	3.900	3.900	3.900	3.900	3.900
Gezondheidscentrum Vlissingen/Walcheren	VWS (XVI)	3. Langdurige zorg en ondersteuning	Subsidies (regelingen)	625	0	0	625	0	0	0
11. Ontvlechten Evides en PZEM				1.250	0	0	0	0	0	0
Evides	BZK (VII)	1. Openbaar bestuur en democratie	Bijdrage aan medeoverheden	1.250	0	0	0	0	0	0