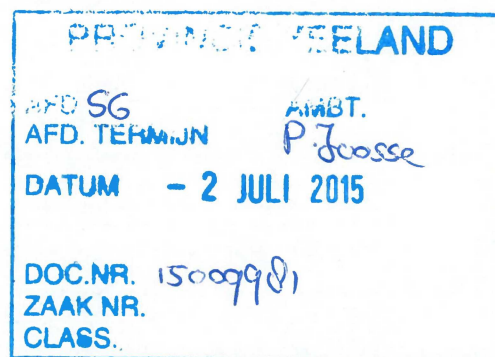




bericht op brief van: -
uw kenmerk: -
ons kenmerk: 15009979
afdeling: Strategie
bijlage(n):
behandeld door: E.H. Heringa
doorkiesnummer: 0118-631230
onderwerp: Sloeweg

De voorzitter van Provinciale Staten van Zeeland
p/a Statengriffie



verzonden: 2 JULI 2015

Middelburg, 30 juni 2015

Geachte voorzitter,

In het statenvoorstel dat wij u hebben voorgelegd inzake de voortzetting van het project Sloeweg hebben wij reeds geanticipeerd op de mogelijkheid dat uw Staten in meerderheid een voorkeur hebben voor het alsnog realiseren van een ongelijkvloerse aansluiting voor de aansluiting Sloeweg-Bernhardweg. Wij hebben u in ons voorstel in overweging gegeven om ook in dat geval de aanleg van een rotonde als tijdelijke maatregel te overwegen.

Op basis van de bespreking in de commissie Economie van maandag 29 juni 2015 constateren wij dat er instemming bestaat met het merendeel van onze voorstellen, maar dat er geen meerderheid zal zijn voor het realiseren van een Joure-oplossing, hetzij als tijdelijke, hetzij als definitieve oplossing.

Wij achten het van groot belang dat er op zeer korte termijn besluitvorming door uw staten plaatsvindt over het vervolgproces dat moet worden ingezet, om het onnodig oplopen van de kosten te vermijden.

Om te voorkomen dat ter vergadering een amendement moet worden ontwikkeld, bieden wij u hierbij een gewijzigd ontwerp-statenbesluit aan. De tekst van het voorstel is ongewijzigd en sluit derhalve niet meer aan op het gewijzigde dictum, zoals dat ook het geval is na een amendement. Deze brief moet daarom in onlosmakelijke samenhang met het nieuwe dictum gelezen worden en vormt de toelichting daarop.

Uitgangspunt is dat u besluit om niet een Joure-oplossing te realiseren, maar wel de noodzakelijke stappen zet om verder te kunnen gaan met het project en de onderdelen waarover geen discussie is uit te voeren (dus alle maatregelen vanaf de A58 tot aan de aansluiting met de Bernhardweg).

Daarnaast geeft u ons college nu opdracht om een proces in gang te zetten dat het mogelijk maakt om op een later moment een afweging te maken tussen enkele ongelijkvloerse varianten, namelijk zowel het oorspronkelijk ontwerp (dat nog kritisch zal worden doorgelicht op onvolkomenheden) als een nieuw te ontwikkelen variant die afgeleid is van de Borsele-varianten.

Nu niet meer wordt voorgesteld een rotonde te realiseren, is het dekkingsvoorstel met € 2 miljoen verminderd. Wij hebben dit in mindering gebracht op de voorgestelde dekking ten laste van de onderhoudsbudgetten. Voor wat betreft de bijdrage van het Rijk hebben wij ambtelijke signalen vanuit het ministerie van I&M ontvangen van de strekking dat uw besluitvorming ook een factor zal zijn in de afweging van het ministerie inzake het toekennen van een bijdrage.

Dat kan consequenties hebben voor de omvang, het tijdstip of voorwaarden waaronder een bijdrage wordt toegekend. Wanneer die bijdrage niet op korte termijn zeker wordt, zullen wij een voorstel voor alternatieve dekking doen.

Uitgaande van het scenario dat er een gedragen variant voor een dergelijke aansluiting te realiseren is binnen de begrenzing van het bestemmingsplan, moeten de volgende stappen worden gezet:

- het – in overleg met de stakeholders - bereiken van overeenstemming over de scope van het alternatief (al dan niet anticiperen op gehele of (voorlopig) gedeeltelijke ontsluiting van Sloepoort) en het contracteren van een bureau voor de uitwerking (2 maanden),
- het uitwerken van een schetsontwerp naar een voorlopig ontwerp (met zoveel mogelijk parallel eventuele milieu-effect studies) (4 a 5 maanden),
- en vanwege de bijzondere omstandigheid dat er al een contract is aangegaan met de aannemer het omzetten van het voorlopig ontwerp in een RAW-bestek en parallel het bereiken van overeenstemming met de aannemer over de kosten (3 maanden).

In dit hoofdsenario verwachten wij derhalve over 9 à 10 maanden (dus voorjaar 2016) een begroting te kunnen overleggen voor een alternatieve oplossing die voldoende is onderbouwd om daar een kredietaanvraag op te baseren. Een afweging tussen het oorspronkelijk ontwerp en het alternatief zal eerder kunnen plaatsvinden, namelijk na het voorlopig ontwerp.

Zoals gezegd is dit hoofdsenario gebaseerd op de aanname dat er een verkeerskundig goed ontwerp te realiseren is binnen de grenzen van het bestemmingsplan. Het is echter mogelijk dat andere scenario's gevolgd moeten gaan worden, die op dit moment niet allemaal in beeld gebracht zijn op hun consequenties voor het tijdpad. Wij zullen in ieder geval ook parallel aan deze stappen juridisch advies inwinnen over de beste handelswijze in verschillende scenario's.

Bijvoorbeeld: pas in de loop van het omzetten van het schetsontwerp naar een voorlopig ontwerp zal duidelijk worden of al dan niet een aanpassing van het bestemmingsplan en aanvullende grondaankoop noodzakelijk is.

Indien een wijziging van het bestemmingsplan toch noodzakelijk blijkt, zal een aanvullende procedure van 12-18 maanden doorlopen moeten worden. Dit zal in ieder geval kosten zich meebrengen in verband met de planning van de aannemer, waarover onderhandeld zal moeten worden. Mogelijk dat parallel aan het verder ontwikkelen van het voorlopig ontwerp ook deze onderhandelingen afgerond kunnen worden. Daarnaast volgen ook financiële onzekerheden rond de grondaankoop en eventuele kosten van inpassingseisen die door het bevoegd gezag worden gesteld. Een en ander betekent dat zich omstandigheden kunnen voordoen die het tijdpad, en het moment waarop een goede begroting opgesteld kan worden, verder beïnvloeden.

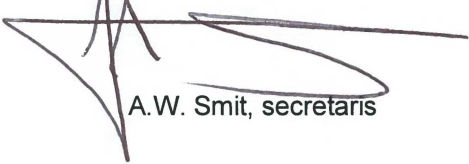
Wij verwachten hiermee in de geest van de bespreking in uw commissie behandeld te hebben.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten,



Drs. J.M.M. Polman, voorzitter



A.W. Smit, secretaris

Gedeputeerde
belast met
behandeling: Heukelom, G.R.J. van

Vergadering PS: 03-07-2015
Nr: STR-216
Agenda nr:
Vergadering GS: 23-06-2015
Nr: 15009980

Onderwerp: Project N62 Sloeweg: Vaststellen aangepast ontwerp
en instemmen met het dekkingsvoorstel voor de
meerkosten. **VOORSTEL**

Aan de Provinciale Staten van Zeeland

Samenvatting:

Het project N62 Sloeweg uitvoeren volgens het oorspronkelijke plan betekent een flinke overschrijding van de planning en het budget. GS hebben onderzoek laten doen naar de mogelijkheden om maximaal te bezuinigen op de uitvoering zonder daarbij voorbij te gaan aan de doelstellingen die ten grondslag liggen aan de verdubbeling. Op basis van de uitkomsten van het genoemde onderzoek hebben wij op 21 april 2015 besloten om aan de hand van de adviezen van het Taskforceteam Sloeweg (TFT Sloeweg) het proces op te starten om te komen tot optimalisatie van het ontwerp van de N62. Deze voorstellen zijn vervolgens verder uitgewerkt en besproken met de aannemer en de stakeholders. Ook bij het doorvoeren van de optimalisatiemaatregelen volgens het rapport van het TFT Sloeweg is er sprake van overschrijding van het budget van € 20,5 mln. Een aantal stakeholders heeft aangegeven het zeer gewenst te vinden dat op het kruispunt Sloeweg-Bernhardweg een ongelijkvloerse aansluiting gehandhaafd blijft. Vanuit financiële optiek zien wij daar echter zeker op korte termijn geen mogelijkheden voor.

Wat willen we bereiken?

De N62 Sloeweg verbindt Rijksweg A58 met de Westerscheldetunnelweg en is onderdeel van een belangrijke noord-zuidverbinding door Zeeland. Sinds de opening van de Westerscheldetunnel is het flink drukker geworden op de Sloeweg. Er is regelmatig sprake van file in de ochtend- en avondspits. Dat gebeurt met name bij de aansluiting van de Sloeweg op de Westerscheldetunnelweg bij Nieuwdorp, de aansluiting Sloeweg-Stoofweg bij 's-Heerenhoek en bij de afrit van Rijksweg A58 bij 's-Heer Arendskerke. Om de verkeersveiligheid en de doorstroming te bevorderen en tegelijkertijd het ongewenste sluipverkeer op het onderliggend wegennet te verminderen heeft de Provincie besloten om de Sloeweg te verdubbelen.

Nadat de verdubbeling van de Sloeweg planologisch is ingepast zijn de voorbereidingen op de uitvoering gestart. De aanbesteding van het werk heeft in maart 2014 plaatsgevonden waarna de aannemer in de tweede helft van 2014 is begonnen met de uitvoering. Als gevolg van dreigende overschrijdingen van de planning en het budget hebben wij het Taskforceteam Sloeweg (TFT Sloeweg) onderzoek laten doen naar mogelijke aanpassingen aan het project. Wij hebben u op 21 april 2015 geïnformeerd over de uitkomsten van dat onderzoek. Daarbij hebben wij gemeld dat wij van plan zijn om over te gaan tot het doorvoeren van wijzigingen in het ontwerp, conform de adviezen van de taskforce, met als doelstelling om de kostenoverschrijding te minimaliseren.

In uw Statencommissie Economie van 11 mei 2015 heeft u het rapport van het TFT Sloeweg besproken. In die vergadering, en naar aanleiding van de vragen die u over het rapport heeft gesteld, hebben wij toegezegd om met een voorstel te komen voor een vervolg van het project, dat ter besluitvorming aan uw staten wordt voorgelegd op 3 juli 2015. Als op die datum geen besluit wordt genomen over het vervolg dan zullen de kosten door deze vertraging nog verder oplopen.

Wij hebben u toegezegd in dit voorstel in ieder geval terug te komen op de positie van de stakeholders, de alternatieven (mede in het licht van verkeersprognoses), de projectorganisatie (al dan niet via een B.V.), en de dekking van de meerkosten.

Waarom kunnen we zien of alles bereikt is?

Het project Sloeweg wordt in aangepaste vorm uitgevoerd conform de adviezen van het TFT Sloeweg en medio 2016 opgeleverd waarna de weg kan worden opengesteld voor het verkeer.

Wat doen we daarvoor?

Inleiding/voorgeschiedenis

Op 13 maart 2014 is het bestek voor het project N62 Sloeweg aanbesteed. Bij de aanbesteding bleek dat het beschikbare budget niet voldoende was. U heeft in uw vergadering van 25 april 2014 besloten om een extra krediet beschikbaar te stellen van € 5.3 mln. Het totaal beschikbare budget voor de Sloeweg kwam daarmee op € 58 mln. Spoedig na de start van de uitvoering bleek dat er sprake was van tegenvallers. In eerste instantie was de verwachting dat deze lopende de uitvoering binnen de planning en het beschikbaar gestelde budget opgelost zouden kunnen worden.

Taskforceteam Sloeweg (TFT Sloeweg)

Op 18 april heeft het TFT Sloeweg zijn eindrapport opgeleverd. De conclusie is dat als er niet wordt ingegrepen er sprake zal zijn van een vertraging in de uitvoering van ca. één jaar. Daarnaast zal er sprake zijn van een overschrijding van het budget van naar verwachting € 30 (+/- € 5) mln. In zijn rapport heeft het TFT Sloeweg een aantal voorstellen gedaan om het project te optimaliseren. Deze staan beschreven in bijlage 1. Het TFT Sloeweg heeft berekend dat er ook met het uitvoeren van deze optimalisaties sprake zal zijn van een aanzienlijke overschrijding van het budget. Deze is op basis van een eerste schetsontwerp geraamd op € 19 (+/- € 4) mln. Als het project conform de voorstellen van het TFT Sloeweg wordt uitgevoerd is de verwachting dat de werkzaamheden conform de oorspronkelijke planning medio 2016 kunnen zijn afgerond.

In onze brief van 21 april 2015 hebben we u geïnformeerd over de uitkomsten van het onderzoek en gemeld dat wij voornemens zijn om het project N62 Sloeweg conform de adviezen van het TFT Sloeweg in aangepaste vorm uit te voeren en de voorbereidende acties daartoe alvast in gang zetten. In de genoemde brief hebben we reeds aangeven om in uw vergadering van 3 juli 2015 een voorstel in te brengen voor het vervolg van het project N62 Sloeweg.

Overleg met stakeholders

Nadat wij u hebben geïnformeerd over de stand van zaken en ons voornemen om het project N62 in aangepaste vorm uit te voeren hebben wij ook gesproken met de stakeholders. Wij streven uiteraard naar zoveel mogelijk draagvlak en overeenstemming met alle betrokkenen.

Het is begrijpelijk dat de stakeholders betreuren dat wij genooddaakt zijn de plannen aan te passen. Met name het bedrijfsleven (BZW/Portiz) en de gemeente Borsele hechten aan een ongelijkvloerse oplossing voor de aansluiting van de Sloeweg op de Bernhardweg. Men refereert hierbij onder meer aan gewekte verwachtingen bij het bedrijfsleven. De gemeente verwijst hierbij ook naar het MER. De gemeente Borsele en meer nog de dorpsraden pleiten daarnaast voor het alsnog realiseren van een fiets-tunnel ter hoogte van 's-Heerenhoek.

Rijkswaterstaat (RWS) en ook het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) hebben begrip getoond voor de situatie van de provincie en de noodzaak van andere oplossingen. Met RWS, de toekomstig beheerder van de N62, vindt overleg plaats over de nadere uitwerking van de aanpassingsvoorstellen. Dat verloopt constructief. RWS gaat akkoord met de aanpassingen op de aansluiting Sloeweg-Molendijk. Het overleg spitst zich met name toe op het gebruik van een aantal bestaande viaducten in Rijksweg A58 en de capaciteit van de voorgestelde gelijkvloerse aansluiting. Ten aanzien van het laatste heeft RWS aangegeven dat de oplossing voldoende capaciteit moet hebben zodat de doorstroming op de N62 ook voor de komende jaren gewaarborgd is. RWS heeft aangegeven akkoord te gaan met de voorgestelde technische aanpassingen. Wel is aangegeven dat men op het moment van overdracht van de Sloeweg wenst te bekijken of de aansluiting, zoals die op dat moment is ingericht, voldoet aan de normen voor doorstroming.

Naar aanleiding van het overleg met de stakeholders kan geconcludeerd worden dat de stakeholders in kunnen stemmen met de voorgestelde aanpassingen van het TFT Sloeweg, met de kanttekening dat een aantal van hen sterk hecht aan een ongelijkvloerse aansluiting op het kruispunt Sloeweg-Bernhardweg.

Varianten aansluiting Sloeweg-Bernhardweg

Wij hebben begrip voor de legitieme wensen die geuit zijn door de gemeente Borsele, de dorpsraden en BZW/Portiz. In het overleg met de stakeholders en naar aanleiding van de vergadering van de Statencommissie Economie van 11 mei 2015 zijn verschillende alternatieven aangedragen. Met name de gemeente Borsele heeft op diverse momenten in verschillende varianten oplossingen voorgesteld.

Voor zowel de eerste Borsele-variant, als voor de twee daaropvolgende varianten die u recent apart door de gemeente zijn toegezonden, geldt dat die wel binnen het bestemmingsplan passen, maar verkeerskundig onuitvoerbaar blijken te zijn, omdat de boogstralen te krap zijn en een verkeersonveilige situatie opleveren in een stroomweg. Naar aanleiding van de eerste oplossing van Borsele hebben wij een alternatief ontwikkeld, dat wel voldoet vanuit verkeerskundige optiek. Een goede verkeerskundige oplossing is echter onmogelijk binnen de grenzen van het bestemmingsplan. Onze variant op deze oplossing hebben wij nader uitgewerkt als "Alternatief 2 Borsele-variant".

Ten opzichte van het oorspronkelijke ontwerp en het voorstel van het TFT Sloeweg resteren derhalve twee verkeerskundig deugdelijke alternatieven, die wij in bijlage 2 nader beschrijven. Deze voorzien beiden in een ongelijkvloerse aansluiting op het kruispunt Sloeweg-Bernhardweg in plaats van de door het TFT Sloeweg voorgestelde grote rotonde met bypasses. Het betreft een trompetaansluiting (Alternatief 1) en onze (verbeterde) Borsele-variant (Alternatief 2).

In bijlage 2 is bij alle opties vermeld wat de gevolgen zijn voor de aspecten tijd (planning), geld (budget), planologie, ruimtebeslag, verkeersveiligheid en doorstroming.

Voor de Trompetaansluiting en de (verbeterde) Borsele variant is het noodzakelijk dat eerst een planologische procedure gevolgd wordt omdat de ontwerpgrenzen van deze oplossingen over de vigerende bestemmingsplangrenzen heen gaan. Deze procedure (inclusief voorbereidingen) neemt ongeveer 1,5 jaar in beslag, mits geen bezwaren komen vanuit de omgeving. Bij de grondverwerving is voor beide varianten medewerking van Zeeland Seaports nodig. Voor de Borsele-variant, zoals die nu in de bijlage is opgenomen, geldt daarnaast dat er nu een globaal ontwerp ligt. Er zijn nog uitwerkingsvarianten op mogelijk. Daarvoor zal nog een nadere detaillering en optimalisatie, en mogelijk een nadere doorrekening nodig zijn.

Wij hebben de toekomstvastheid van de oplossing van het TFT Sloeweg laten toetsen door Adviesbureau Tebodin en door RoyalHaskoning/DHV. Laatstgenoemde heeft ook de andere varianten doorgekeurd. De genoemde rapporten worden als bijlagen 3 en 4 van dit Statenvoorstel bij de Statengriffie ter inzage gelegd.

De berekeningen tonen aan dat de door het TFT Sloeweg voorgestelde rotonde, zeker als die dubbelstrooks wordt uitgevoerd, voldoet aan de eisen van toekomstvastheid die RWS stelt. Voor de vergelijking van de varianten is door RoyalHaskoning/DHV een model gebruikt dat 2030 als prognosejaar heeft. Op grond van de huidige verkeersmodellen en gerekend met de maximaal verwachte toename van de intensiteit (worstcase scenario), scoren alle varianten ruim voldoende. Eigen aanvullende berekeningen op basis van deze modelstudie geven aan dat er pas in 2038 mogelijk sprake zal zijn van enige (beginnende) congestie. Uit het oogpunt van capaciteit en doorstroming scoort het voorstel van het TFT Sloeweg weliswaar iets minder dan ongelijkvloerse oplossingen maar voldoet zeker 20 jaar aan de eisen voor doorstroming.

Onderwerp:
Project N62 Sloeweg: Vaststellen aangepast ontwerp en dekkingsvoorstel voor de meerkosten.

Schematisch ziet dat er als volgt uit:

	Besteksoplossing	Trompetoplossing	Variant gemeente Borsele	Voorstel TFT Sloeweg
Aspecten				
Meerkosten:	€ 34,4 mln.	€ 27,5 mln.	€ 25,5 mln.	€ 20,5 mln.
Planning gereed:	Medio 2017	≥ medio 2018	≥ medio 2018	Medio 2016
Planologie:	Geen wijziging bestemmingsplan	Wel wijziging bestemmingsplan	Wel wijziging bestemmingsplan	Geen wijziging bestemmingsplan
Grondaankoop:	Niet nodig	Wel nodig (6-7 ha)	Wel nodig (2-3 ha)	Niet nodig
Verkeersveiligheid:	Goed	Goed	Goed	Goed
Toekomstvastheid	Ruim na 2030	Ruim na 2030	Na 2030	Na 2030
Verliestijd (gem. tijds de spits in 2030)	2 seconden	3 seconden	5 seconden	10 seconden

Alles overziende constateren wij dat de grote rotonde verkeerskundig een prima oplossing is en dat er geen direct uitvoerbare ongelijkvloerse oplossing voorligt anders dan het oorspronkelijk ontwerp. Voor beide alternatieven (Trompetaansluiting en Borsele-variant) geldt dat – in overleg met de stakeholders - varianten moeten worden uitgewerkt om tot finetuning te komen, dat overeenstemming bereikt moet worden over grondaankopen en dat een planologische procedure gevolgd moet worden (inclusief mogelijkheden van inspraak en bezwaren), zodat de huidige situatie nog enkele jaren gehandhaafd zal moeten worden.

Daarnaast constateren wij dat het ons op dit moment ontbreekt aan de benodigde financiële middelen om nu te kiezen voor een ongelijkvloerse oplossing of aanvullende voorzieningen. Uit de berekeningen blijkt dat een ongelijkvloerse aansluiting tenminste € 5 mln. - € 14 mln. duurder is dan de oplossing die het TFT Sloeweg voorstelt.

Ook indien naar uw oordeel de eindoplossing toch een ongelijkvloerse variant dient te zijn, constateren wij dat die vanwege zowel praktische (procedures en detailuitwerking) als financiële redenen niet op korte termijn te realiseren is. Wij stellen voor om de rotonde dan als (eventueel) tijdelijke oplossing te accepteren. Daarmee is in ieder geval op korte termijn een goede oplossing gerealiseerd, waarmee het verkeer zeker gedurende 20 jaar probleemloos afgewikkeld kan worden. Dat geeft de ruimte om, rekening houdend met andere ontwikkelingen (bijvoorbeeld ontwikkeling Sloepoort, ontwikkeling verkeersintensiteiten) op een later moment tot een goede invulling voor een ongelijkvloerse oplossing te komen, en om financiering te zoeken. Realisatie van een ongelijkvloerse oplossing zou rond 2030, wanneer er ook zekerheid is over de financiële afwikkeling van de Westerscheldetunnel, kunnen plaatsvinden. In het slechtste scenario, wanneer de rotonde niet hergebruikt kan worden in het definitieve eindbeeld, betekent dit dat de realisatiekosten van de rotonde (ruim € 2 miljoen) over de tussenliggende periode als verlies genomen worden. Daarmee is dan wel gedurende die periode een goede oplossing gerealiseerd.

Op grond hiervan blijven wij bij ons voornemen om conform het advies van de TFT Sloeweg op de aansluiting Sloeweg-Bernhardweg een grote (dubbelstrooks) rotonde met bypasses aan te leggen.

Juridische aspecten.

In het aangepaste ontwerp voor de aansluiting Sloeweg-Molendijk zijn de viaducten iets anders gesitueerd dan in het oorspronkelijke ontwerp. Hiervoor is een wijziging van de omgevingsvergunning van de gemeente Borsele benodigd. Onderdeel van de toetsing is onder meer het beeldkwaliteitsplan van de gemeente. Wij zijn van mening dat de aanpassingen aan het ontwerp nog steeds voldoen aan het beeldkwaliteitsplan. Bovendien heeft de gemeente de mogelijkheid om af te wijken van het beeldkwaliteitsplan. Hierover vindt nog overleg plaats met de gemeente. Verwacht wordt dat dit geen problemen gaat opleveren. Het verschil in kosten tussen het oorspronkelijke ontwerp en het aangepaste ontwerp van de aansluiting Molendijk is beperkt. Daarom kan, wanneer vergunningverlening om welke reden dan ook toch niet mogelijk is, altijd nog terug worden gevallen op het oorspronkelijke ontwerp. Daarvoor is immers reeds een aanlegvergunning afgegeven. In het uiterste geval kan zelfs besloten worden om de huidige situatie (aansluiting met verkeerslichten bij de Stoofweg) te handhaven.

Onderwerp:

Project N62 Sloeweg: Vaststellen aangepast ontwerp en dekkingsvoorstel voor de meerkosten.

Voor de aansluiting Sloeweg-Bernhardweg is alleen een gewijzigde omgevingsvergunning nodig indien wordt besloten tot een andere ongelijkvloerse aansluiting dan het oorspronkelijke ontwerp. Voor een gelijkvloerse aansluiting zoals nu wordt voorgesteld is geen (andere) bouwvergunning nodig. De gemeente Borsele verwijst naar het MER, waarin de voorgestelde rotonde niet is onderzocht. Het MER is echter niet juridisch bindend, het is een hulpmiddel waarbij milieueffecten in beeld worden gebracht. Het bestemmingsplan (verbeelding en regels), is dat wel, en biedt ruimte voor de realisatie van verkeersdoeleinden, zonder dat daar uitvoeringstechnische voorwaarden aan zijn verbonden. Daarmee bieden het MER en het juridisch bindende bestemmingsplan geen belemmering tegen de realisatie van een rotonde.

Zoals hiervoor reeds is gemeld wordt er overlegd met RWS over het gebruik van een aantal bestaande viaducten en eventueel noodzakelijke aanpassingen daarvan. Hiervoor dient een vergunning te worden aangevraagd. Gelet op het verloop van het overleg met RWS is de verwachting dat de bedoelde vergunningen zonder problemen kunnen worden verkregen.

Structuur van de projectorganisatie

In onze vergaderingen van 26 mei en 9 juni hebben wij besluiten genomen in het kader van de inrichting van de projectorganisatie. Wij hebben onder andere besloten om één projectorganisatie samen te stellen voor de uitvoering van zowel de Sloe- als de Tractaatweg. Ook hebben wij de heer T. Vrijdag benoemd als projectdirecteur. Ten aanzien van de organisatievorm hebben wij aangegeven voor het project Sloeweg niet te kiezen voor een B.V. De redenen hiervoor zijn dat het oprichten van een B.V. relatief veel tijd kost en ook is het project reeds in uitvoering waardoor bij omzetting naar een B.V. alle overeenkomsten en opdrachten die de Provincie is aangegaan omgezet moeten worden. Voor meer informatie verwijzen wij naar onze brieven aan u van 2 en 9 juni 2015. Komend najaar zullen wij u informeren over ons onderzoek naar de mogelijkheden en consequenties van het oprichten van een B.V. voor het project Tractaatweg.

Overleg met de aannemer

Om het project in aangepaste vorm uit te kunnen voeren dient overeenstemming bereikt te worden met de aannemer. Het gaat daarbij om twee zaken. In de eerste plaats streven wij naar het maken van "schoon schip" met de aannemer via een vaststellingsovereenkomst. Dat wil zeggen dat partijen overeenkomen dat in één keer alle gemaakte (meer)kosten die tot nu toe zijn gemaakt worden afgerekend. Daarbij zegt de aannemer toe in de toekomst geen claims in te dienen met betrekking tot de werkzaamheden die onder deze overeenkomst vallen. Daarnaast vindt met de aannemer overleg plaats over de (financiële) voorwaarden waaronder men bereid is het project in aangepaste vorm verder uit te voeren. Aangezien het project op een aantal onderdelen aanzienlijk wijzigt zal de aannemer hiervoor opnieuw een prijsaanbieding moeten doen. Daar moet uiteraard eerst overeenstemming over worden bereikt. Op dit moment wordt hierover nog overlegd. Dit verloopt constructief. Verwacht wordt dat er medio september overeenstemming is met de aannemer.

Financiële consequenties

Hiervoor is reeds aangegeven dat er ook bij de voorgestelde aanpassingen van het project Sloeweg sprake zal zijn van een aanzienlijk financieel tekort. Dat is op grond van de eerste ontwerpen geraamd op € 19 (+/- € 4) mln. Op grond van nadere onderzoeken en overleggen met de aannemer en de stakeholders is dit bedrag nader geconcretiseerd. De laatste berekeningen geven aan dat de meerkosten van het aangepaste ontwerp € 20,5 mln. hoger uitvallen dan het beschikbare budget. Dat is € 1,5 mln. meer dan op basis van eerste ontwerpen werd verwacht, maar valt wel binnen de genoemde bandbreedte. De oorzaken van het verschil ten opzichte van het eerder genoemde bedrag zijn:

- Verstevigen van het viaduct bij de Stelledijk.
- Rtonde op Sloeweg-Bernhardweg dubbelstrooks uitvoeren.
- Versterken van de projectorganisatie.

De toename wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door de kosten die moeten worden gemaakt om het viaduct bij de Stelledijk te verstevigen.

Onderwerp:

Project N62 Sloeweg: Vaststellen aangepast ontwerp en dekkingsvoorstel voor de meerkosten.

Samenvattend

Over het merendeel van de voorstellen die het TFT Sloeweg adviseert bestaat overeenstemming met de stakeholders. Het grootste punt van discussie is de uitvoering van de aansluiting Sloeweg-Bernhardweg. Uit het oogpunt van toekomstvastheid stellen wij voor om de voorgestelde rotonde dubbelstrooks uit te voeren. Daarmee is de doorstroming in ieder geval voor 20 – 25 jaar probleemloos gewaarborgd. Gelet op de huidige financiële positie van de Provincie achten wij het niet verantwoord om nu te kiezen voor een ongelijkvloerse aansluiting. Indien u toch besluit tot een voorkeur voor een ongelijkvloerse aansluiting, dan zal dat als gevolg van de benodigde aanpassing van het bestemmingsplan pas op een later tijdstip uitgevoerd kunnen worden. Wanneer geen rotonde wordt gerealiseerd, zullen tot dat moment de bestaande verkeerslichten gehandhaafd blijven.

Wat mag het kosten?

Het beschikbare budget voor de N62 Sloeweg cf. het PS besluit van 25 april 2014 met nr. 14005738 is € 58 miljoen. Het aangepaste plan conform voorstel van het TFT Sloeweg kost € 78,5 mln. Dit betekent een tekort van € 20,5 mln.

In eerdere correspondentie hebben wij een aantal mogelijkheden aangegeven om het tekort te dekken. Wij hebben onder meer onderzocht of gebruik kan worden gemaakt van het budget voor de Tractaatweg van € 60 miljoen. Zoals eerder aangegeven laten wij een contra-expertise op de raming plaatsvinden. Hoewel deze nog niet is afgerond, zijn de eerste indicaties dat dit budget toereikend zou moeten zijn, maar dat daar zeker geen speling in zit. Voor dit moment hebben wij geconstateerd dat in dit budget in ieder geval geen oplossing voor de Sloeweg gevonden kan worden.

Wij komen daarmee tot het volgende dekkingsvoorstel:

Bestemmingsreserve Sluiskiltunnel (€ 10,8 mln.)

Op 5 november 2010 heeft u een krediet beschikbaar gesteld voor de realisatie van de Sluiskiltunnel van € 295,6 miljoen (prijspeil 2010). Daarbij is aangegeven dat het budget voor de BV KKS, conform de afspraken met de aannemer, jaarlijks geïndexeerd zou worden met de GWW-index. Er is voor gekozen om het krediet niet jaarlijks (via een voorstel aan uw staten) met de GWW-index op te hogen, maar te bezien in hoeverre de index binnen het project zelf opgevangen zou kunnen worden. Dat is gelukt. Hoewel het krediet dus formeel nog steeds € 295,6 miljoen bedraagt, was het geïndexeerde werkbudget van de B.V. KKS op 31 december 2014 € 307,8 miljoen.

De uiteindelijke werkelijke kosten van de Sluiskiltunnel zullen naar verwachting om en nabij de € 282 miljoen bedragen. Er is dus sprake van 2 factoren waardoor de kosten lager zijn geworden: in de eerste plaats heeft de ophoging van het krediet naar € 307,8 miljoen nooit hoeven plaats te vinden, wat minder beslag op de bestemmingsreserve van € 12,2 miljoen betekent. Bovendien zijn de daadwerkelijke kosten nog eens ca. € 14 miljoen lager dan het verleende krediet. In totaal zijn de werkelijke kosten van de Sluiskiltunnel dus ca. € 26 miljoen lager uitgevallen dan het geïndexeerde budget. Deze lagere kosten komen zowel aan het Rijk als aan de provincie ten goede. Omdat enkele aanvullende kosten die ten laste van de provincie komen in het project zijn ondergebracht, resteert voor de provincie een voordeel van € 10,8 miljoen ten opzichte van het provinciale deel van het geïndexeerde werkbudget.

De kosten van de Sluiskiltunnel worden gedekt uit het dividend van de N.V. Westerscheldetunnel, die jaarlijks aan de bestemmingsreserve Sluiskiltunnel worden toegevoegd (besluit PS 5 november 2010). Indien de Sluiskiltunnel exact binnen budget was gerealiseerd (dus voor € 307,8 miljoen), had een krediet ter hoogte van dat bedrag ten laste van de bestemmingsreserve Sluiskiltunnel moeten worden verleend. Hoewel onttrekkingen aan de bestemmingsreserve consequenties hebben voor de periode van de Westerscheldetunnel achten wij het reëel om de besparing ten opzichte van het geïndiceerde werkbudget geheel aan die bestemmingsreserve te onttrekken. Wij hebben hierover contact met de NV Westerscheldetunnel. Dat gaat dan zowel om de besparing ten opzichte van het verleende krediet, als om de besparing van de indexering die in de praktijk niet is toegepast. Normaal gesproken hadden wij u eerst een voorstel gedaan het budget Sluiskiltunnel op te hogen waarna wij u dan zouden voorstellen het overschot vervolgens in te zetten voor de Sloeweg. Middels dit voorstel stellen wij voor om het budget rechtstreeks toe te kennen.

Onderwerp:

Project N62 Sloeweg: Vaststellen aangepast ontwerp en dekkingsvoorstel voor de meerkosten.

Bijdrage ministerie I&M (€ 5 mln.)

De lagere kosten van de Sluiskiltunnel komen, zoals hierboven aangegeven, ook ten goede aan het Rijk. Met het oog daarop is door toenmalig ged. Van Beveren al het verzoek gedaan aan het Rijk om ook bij te dragen. Daarbij is gesproken over een bedrag van € 5 mln. Het ministerie heeft aangegeven dit te willen overwegen. Daarbij is als voorwaarde gesteld dat het aangepaste ontwerp akkoord bevonden dient te worden door RWS, de beoogd toekomstig beheerder. RWS heeft reeds in een bestuurlijk overleg aangegeven in te kunnen stemmen met het voorstel. Zoals hiervoor aangegeven heeft RWS aangegeven dat men op het moment van overdracht van de Sloeweg wenst te bezien of de inrichting op dat moment nog voldoet. Op grond van onze berekeningen gaan wij er vanuit dat dat het geval is, maar indien u zou kiezen voor het eindbeeld van een ongelijkvloerse oplossing voorafgaand aan overdracht (die voor de hand ligt rond 2033) zal dat zeker geen probleem zijn.

Op grond hiervan verwachten wij dat het Rijk deze bijdrage inderdaad zal toekennen. Op dit moment is daar nog geen zekerheid over. Wij gaan er van uit dat dat ten tijde van de bespreking van dit voorstel wel definitief het geval zal zijn. Vooruitlopend op de instemming van RWS hebben wij het ministerie van I&M in onze brief van 2 juni 2015 wel reeds formeel gevraagd om een bijdrage van € 5 mln.

Gebruik onderhoudsbudget (€ 4 mln.)

In onze brief aan uw staten van 21 april 2015 is aangegeven dat de kosten voor bewegwijzering, RVV-bebording en openbare verlichting (in totaal ca € 4 miljoen) bij de kredietaanvraag van april 2014 buiten het krediet zijn gebleven. Deze kosten maken nu wel onderdeel uit van het voorstel van het TFT Sloeweg.

Ten aanzien van deze kosten hebben wij reeds aangegeven dat deze kunnen worden gedekt uit extra middelen voor groot onderhoud. De in het onderhoudsbudget daarvoor gereserveerde bedragen kunnen nu ingezet worden als dekking. Dit ook omdat er in de eerste jaren weinig groot onderhoud nodig zal zijn.

Meerjarenprogramma Infrastructuur Zeeland (MIZ) (€ 0,675 mln.)

Het MIZ is de meerjarenprogrammering voor infrastructurele projecten op grond van het mobiliteitsbeleid. Vanuit het MIZ worden mobiliteits- en veiligheidsprojecten gefinancierd zoals rotondes, fietspaden en andere verbeteringen van infrastructuur. De programmering van het MIZ maakt onderdeel uit van het actieprogramma Provinciaal Verkeer en Vervoersplan (PVVP) en wordt gedekt vanuit BDU, provinciaal geld en co-financiering van andere overheden. Per 1 januari 2016 worden de BDU gelden toegevoegd aan het provinciefonds en daarmee dus een algemeen dekkingsmiddel. Vanaf 2018 is de globale omvang van het MIZ ca. 5 miljoen per jaar. Wij stellen voor om het resterende benodigde budget van € 675.000,- ten laste van het MIZ te brengen.

In 2014 is ervoor gekozen om de ophoging van het budget voor de Sloe- en Tractaatweg te dekken vanuit het MIZ. Het gaat daarbij om een afschrijvingslast van € 788.000,- per jaar.

Samenvattend ziet het dekkingsvoorstel er als volgt uit:

Dekking	Post	Bedrag (in €)
1	Bestemmingsreserve Sluiskiltunnel	10.825.000
2	Bijdrage ministerie I&M	5.000.000
3	Gebruik onderhoudsbudget	4.000.000
4	Bezuiniging op Meerjarenprogramma Infrastructuur Zeeland	675.000
	Totaal	20.5000.000

In 2014 is de ophoging van het budget voor Sloe- en Tractaatweg via de methodiek van activering gegaan. Wij stellen voor om deze werkwijze voort te zetten en de extra kosten voor de ophoging van het budget ook te activeren op de balans van de Provincie Zeeland. Dit betekent dat de extra kosten voor de Sloeweg als een vaste activa op de balans komt te staan en vervolgens over een periode van 15 jaar lineair zal worden afgeschreven.

Onderwerp:

Project N62 Sloeweg: Vaststellen aangepast ontwerp en dekkingsvoorstel voor de meerkosten.

Bij dit voorstel dient rekening te worden gehouden met de financiële verordening van de Provincie Zeeland. Onderstaande artikelen zijn hierin opgenomen:

Artikel 6 lid 8:

"Aankoop en vervaardiging van activa in de openbare ruimte met een meerjarig maatschappelijk nut worden, onder aftrek van bijdragen van derden, direct ten laste van de exploitatie gebracht.

Artikel 6 lid 9:

"Provinciale Staten kunnen besluiten af te wijken van het in het vorige lid bepaalde. Alsdan wordt het actief afgeschreven over de verwachte levensduur volgens de bij dat besluit vastgestelde methode.

Voorgesteld wordt om op basis van artikel 6 lid 9 de provinciale bijdrage van € 15,5 miljoen te activeren. Dit zijn de totale extra kosten minus de bijdrage van het ministerie. Om de jaarlijkse afschrijvingslasten te kunnen betalen worden bovengenoemde dekkingsposten ingezet.

Alternatieve dekking

Als de gevraagde bijdrage van het ministerie van I&M niet toegekend wordt, of wanneer een besluit genomen wordt met grotere financiële consequenties dan ons voorstel, zal er naar een alternatief gezocht moeten worden om het dan nog resterende tekort te dekken.

Het ligt voor de hand om dan te kijken naar de bestemmingsreserve Sluiskiltunnel. Om een aantal redenen achten wij dit niet wenselijk. In de eerste plaats gaat het hier om inkomsten die nog gerealiseerd moeten worden. Bij de huidige aannames (2% groei verkeer, 2% stijging tarieven, tolperiode tot 2033) ontstaat er in het rekenmodel ruimte in 2032. Echter, wanneer de ontwikkelingen anders verlopen dan aangenomen, kan het beeld drastisch wijzigen. Daarnaast zijn alle besluiten over verdere onttrekkingen impliciet ook besluiten over de duur van de tolperiode. Vanuit een oogpunt van governance heeft de provincie ook niet zonder meer de beschikking over de toekomstige toevoegingen aan deze reserve. Tenslotte maakt bijlage 5 duidelijk dat er een reëel risico bestaat dat de bestemmingsreserve Sluiskiltunnel onder nul zakt, wanneer de ontwikkelingen anders zijn dan volgens het rekenmodel.

Wij achten het niet gewenst eerder dan ca 2025-2030, wanneer redelijke zekerheid bestaat over de werkelijke financiële afwikkeling van de Westerscheldetunnel een verder beroep te doen op deze reserve.

Een voorstel om de toltarieven te verhogen - hetgeen wij u overigens niet voorstellen – zou theoretisch wel een optie kunnen zijn om een aanvullend beroep op de reserve Sluiskiltunnel te rechtvaardigen. Uitgaande van een **gemiddelde** stijging van 10 cent, ongeacht het soort voertuig, veel gebruiker of niet en rekening houdend met tolvrije dagen geeft dit jaarlijks ca. € 600.000,- extra dividend. Overigens wordt in de berekening van het dividend al rekening gehouden met een gemiddelde tariefstijging van 2%.

voorgesteld besluit (gewijzigd)

1. Een aanvullend budget (krediet) van **€ 18,5** mln. verlenen voor het realiseren van het project N62 Sloeweg **conform ons voorstel met uitzondering van de realisatie van een "Joueroplossing"**, waarbij het totaalbudget **thans** uitkomt op € 76,5 mln.
2. Instemmen met het volgende dekkingsvoorstel voor de geraamde meerkosten van **€ 18,5** mln.:
 - a. Bestemmingsreserve Sluiskiltunnel: € 10,825 mln.
 - b. Bijdrage ministerie I&M: € 5,0 mln.
 - c. Gebruik onderhoudsbudget: **€ 2,0 mln.**
 - d. Ten laste van Meerjarenprogramma Infrastructuur Zeeland (MIZ): € 0,675 mln.
3. De provinciale bijdrage hierin van € 15,5 mln. als investering te activeren en lineair af te schrijven, waarbij de afschrijvingskosten 15 jaar lang ten laste worden gebracht van de bij het dekkingsvoorstel opgenomen posten. (Besluit op basis van artikel 6 lid 9 van de financiële verordening Provincie Zeeland 2009 in afwijking van artikel 6 lid 8.)
4. Ons college opdracht geven om, indien de bijdrage van het ministerie van I&M niet **dan wel vooralsnog niet** ter beschikking komt, zo spoedig mogelijk met een voorstel voor alternatieve dekking te komen.
5. **Ons college opdracht geven om via een zorgvuldig proces een afweging mogelijk te maken tussen het oorspronkelijk ontwerp en een alternatieve oplossing voor een ongelijkvloerse aansluiting van de Sloeweg op de Bernhardweg/Tunnelweg.**