NOTITIE

Onderwerp: Zanddijk, besluitvorming gemeente Reimerswaal (brief 18 mei 2020 aan GS)

Opsteller:

Datum: 22 mei 2020

Het uitgangspunt waarop deze notitie is gebaseerd is de PowerPoint presentatie van de gemeente Reimerswaal waarin de voorkeur voor de Roze-Zwarte variant wordt toegelicht.

Opmerkingen

Algemeen: terug naar de vraag waarom een nieuw of aangepast tracé?
Een veilige en toekomsbestendige verkeersoplossing voor het tracé Zanddijk-Molendijk, daar gaat het om! Bij de door de gemeente Reimerswaal uitgesproken voorkeurs variant kan men zich de vraag stellen of dat nu wel het geval is.
In deze notitie wordt inhoudelijk ingegaan op de in de voornoemde PowerPoint presentatie argumenten en beweringen.

Nog los daarvan moet men zich realiseren dat het verbreden en aanpassen van de Zanddijk een ingrijpende klus is die zal moeten worden uitgevoerd zonder daarbij het frequente auto- en fietsverkeer te hinderen, een niet te onderschatten uitdaging, zowel op het gebied van verkeersveiligheid en hinder voor de omgeving.
N.B.: afgraven van de Zanddijk is geen serieuze optie, zie hiervoor ook het door de gedeputeerde dhr. H. van der Maas gestelde (bron: PZC 27 november 2019)

PowerPoint presentatie.

De in de presentatie vermeldde kosten van de diverse varianten heb ik niet nader beschouwd, dit is reeds gedaan in de Second Opinion van 1 november 2019 (m.u.v. Roze-Zwart).

P4. **Roze-Zwart**

Er worden een 5-tal punten genoemd die in wezen er niet voor pleiten om deze variant te kiezen;

- Het is een dure oplossing die in qua prijsniveau in de buurt komt van Groen en Rood,
- Landschappelijk effect beperkt maar is er wel degelijk,
- Aankoop/sloop woningen: gaat ten koste van maatschappelijk draagvlak,
- Weinig toekomstbestendig; dat moet men dan ook niet willen,
- Aanleg is te faseren: hierbij moet men zich bedenken dat faseren duurder is (men kan bijvoorbeeld geen werk met werk maken, extra mob.- en demob. kosten) en derhalve zit in de realisatietijd nagenoeg geen winst.

  Dat de aanleg grotendeels te realiseren is zonder hinder voor doorgaand verkeer is een faliekante misvatting, immers men werkt aan het bestaande tracé dat dagelijks intensieve verkeersstromen te verwerken heeft. Vergeleken met de andere tracés en dan vooral Groen en Rood is de hinder bij Roze-Zwart vele malen groter.

P6. **Bruin**

Bij deze variant kunnen we constateren dat de presentatie slechts op een 2-tal punten belangrijk afwijkt van Roze-Zwart, te weten:

- Belangrijk goedkoper, een verschil van € 14 miljoen,
- Het landschappelijk effect is inderdaad groot tgv de vele doorsnijdingen van percelen,

De andere 3 genoemde items komen nagenoeg overeen met die van Roze-Zwart en scoren dus alle 3 evenzo negatief!

P8. **Groen**

- Totale kosten inderdaad hoger dan Roze-Zwart en Bruin,
- Landschappelijk effecten inderdaad minder groot,

- Maatschappelijke weerstand vanuit Kruiningen kan men, in beperkte mate, verwachten tengevolge van toename verkeer en 'beleving', d.w.z. een grote rotonde in de directe nabijheid van het dorp. Hier kan men overigens veel aan doen d.m.v. vormgeving, beplanting enz. Maatschappelijke weerstand tgv routering gevaarlijke stoffen lijkt veel minder aannemelijk.
- Toekomstbestendig is 100% gegarandeerd,
- Aanleg is niet te faseren; dat is een voordeel! Realisatietijd minimaal 8-10 jaar is te ruim gerekend, maximaal 8 jaar rekenen is een veel meer reële optie.

P10. **Rood**

- Totale kosten inderdaad hoger dan Roze-Zwart en Bruin,
- Landschappelijk effect *iets* groter dan de Groene poldervariant,
- Geniet algemene voorkeur, *'m.i. ook van de Raad indien men zich niet zou laten leiden door oneigenlijke argumenten'.*
- Toekomstbestendig is 100% gegarandeerd,
- Aanleg is niet te faseren; dat is een voordeel! Realisatietijd minimaal 8-10 jaar is te ruim gerekend, maximaal 8 jaar rekenen is een veel meer reële optie.

P11. **Aandachtspunten**

Geen zaken die niet oplosbaar zijn, waarbij evenwel de fietsverbinding Yerseke-Kruiningen Ingeval van Roze-Zwart of Bruin nog wel een hekel punt is.

P12. **Samenvatting:**

- Verkeersveiligheid route naar Yerseke: geen opm.
- Bereikbaarheid Yerseke: geen opm.
- Voorkomen ongew. verkeersversch.: Rood-D oranje = idem Groen-D; het tracé is marginaal langer dan Groen, zeker in geval van gemotoriseerd verkeer gaat het om zeer beperkte tijdwinst of tijdverlies, maar net hoe je het bekijkt.
- Bereikbaarheid overige …. Rood-D oranje = idem Groen-D; aansluitende wegen aan de extra (rotonde) ontsluiting ten oosten van het industrieterrein Nishoek garanderen een goede bereikbaarheid.
- Effecten leefomgeving: geen opm.
- Bescherming ruimtelijke kwaliteit: Roze-Zwart oranje, net als de anderen, weet niet waarom beter zou zijn?
- Verbeteren spoorveiligheid: geen opm.
- Veiligheid/doorstroming A58: Rood voor Roze-Zwart en Bruin, zeker op lange termijn.
- Perspectief voor toek. ontw… geen opm.
- Realisatietijd (integr. oplossing): Groen-D en Rood-D scoren idem Bruin-B; dus ook groen; zoveel verschil is er niet. Roze-Zwart komt er duidelijk het slechts vanaf (zie ook Eindrapportage Verdiepende Studie Zanddijk-Molendijk versie 14 mei 2019, pag 17: *'Bij Roze-Zwart is daarbij de verwerving van opstallen en eventuele herbouw van woningen/bedrijven langs de Zanddijk complex en tijdrovend".*
- Faseerbaarheid: Is absoluut geen voordeel; alle varianten scoren gelijk.
- Maatschappelijk draagvlak: geen opm.

Kosten Correcties op basis van de second Opinion brengen geen grote verschillen aan het licht, Bruin zou dan wat omhoog moeten. Naar verwachting is het voor Roze-Zwart genoemde bedrag redelijk.

Cofinanciering Hierbij kan men zich de vraag stellen of RWS inderdaad € 5 mln zal bijdragen aan de vergroting van de rotonde Nishoek en mocht dat zo zijn, is er dan geen andere regeling met RWS mogelijk?

In feite zou men het dan zo moeten zien te regelen dat RWS dan € 5 mln bijdraagt aan de verbetering van het tracé, ongeacht welke variant dan ook gekozen wordt.

Niet in de Samenvatting opgenomen:

- Veiligheid tijdens de bouw: Roze-Zwart en Bruin scoren hier nadrukkelijk rood.
- Hinder voor de omgeving tijdens bouw: Roze-Zwart en Bruin scoren hier nadrukkelijk rood.
- Stikstofdepositie: Roze-Zwart is wat dat betreft het meest kwetsbaar en scoort derhalve minder goed. (zie ook Eindrapportage Verdiepende Studie Zanddijk-Molendijk versie 14 mei 2019, pag. 13 en 14) Tekst pag 14: *"Ten opzichte van de referentiesituatie is met de tracés Bruin, Groen en Rood zelfs sprake van een lagere bijdrage".*
- Ontsluitingsstructuur: Meer en betere opties, met name voor bedrijventerrein Nishoek, bij Groen en Rood.

P14. **Fasering**

- Totale kosten: Maakt het werk duurder (zie ook onder P6)
- Toekomstbestendig, geen scen… Een fasering kan alleen op basis van een integraal ontwerp wat geen ruimte laat voor andere scenario's.
- Aanleg is relatief snel op te starten: Klinkklare onzin; in alle gevallen moeten (contract) voorbereidingen plaatsvinden, grondaankopen, onteigeningen, vergunningen, archeologische- en NGE onderzoeken uitgevoerd worden enz. Dan volgt een Europese aanbesteding wat ook minstens een jaar kost.
- Woon-werkverkeer goed gesplitst: Voor mij niet duidelijk hoe men dit voor ogen heeft… Dit kan niet zonder ingrijpende maatregelen zoals extra werkwegen, omleidingen, een scala aan verkeersmaatregelen enz.
- Maatschappelijk minder impact: Waarom?

Conclusie:

De vraag rijst of bij de *'uitgebreide inhoudelijke beoordeling'* door de gemeente Reimerswaal alle aspecten in voldoende mate aan de orde gekomen zijn. In ieder geval ligt er nu een duidelijk standpunt, wat evenwel niet de beste en zeker niet de meest toekomstbestendige oplossing is.

Een gemiste kans.