

Second Opinion Tracé Roze-Zwart N673 Zanddijk - Molendijk

Yerseke

Opdrachtgever	Overlegroep Reimerswaal
Projectnummer	
Status	Definitief
Rapportdatum	22 januari 2021

Ing. F.W.J. van de Linde

INHOUDSOPGAVE

1 INLEIDING 1

2 VRAAGSTELLING EN UITGANGSPUNTEN 2

3 KOSTENRAMING SYSTEMATIEK 3

4 KOSTENRAMING ROZE - ZWART 4

5 INDEXERING 6

6 RISICO'S 7

7 CONCLUSIE 8

8 BIJLAGEN 9

Titel: Second Opinion Tracévariant Roze-Zwart N673 Zanddijk – Molendijk Yerseke

---

1 INLEIDING

In het afgelopen jaar heeft dan uiteindelijk de definitieve besluitvorming tussen de diverse tracévarianten plaatsgevonden. Een voor eenieder totaal onverwachte keuze voor de variant Roze-Zwart is veelal met gemengde gevoelens ontvangen.

Naast de bezorgdheid die er al was, en ook gerapporteerd is in de second-opinion van 1 november 2019, zijn er nu in wezen nog een aantal belangrijke (technische) zorgpunten bijgekomen, zoals bijvoorbeeld:

- De (turbo)rotonde, hoe gaat het definitief ontwerp eruit zien?
- Veiligheid tijdens de bouw: mede als gevolg van de door de Provincie voorgestelde faseringen gedurende meerdere jaren een scala aan tijdelijke verkeersmaatregelen, in combinatie met ook nog eens een verwachte toename van het verkeer.
- Mogelijk mitigerende maatregelen op het gebied van milieu (bijvoorbeeld tengevolge van stikstofdepositie).

Dit alles, met het bijbehorende kostenplaatje (raming Provincie € 58,1 + € 1,0 = € 59,1 miljoen), vraagt om een nadere beschouwing: hoeveel geld wordt nu feitelijk uitgegeven en wat krijgt men daarvoor terug?

Weliswaar wordt Yerseke met alle bedrijvigheid ontsloten, maar er zijn veel meer belanghebbenden in de directe omgeving die er niet op vooruit gaan.

Vanuit die omgeving ontstond de nadrukkelijke wens om alle van belang zijnde items op het gebied van kosten, veiligheid, uitvoeringstechnische aspecten enz. tegen het licht te houden, met als doel opmerkelijke zaken, omissies e.d. te signaleren en bij bevoegde instanties aan te kaarten.

2 VRAAGSTELLING EN UITGANGSPUNTEN

Het uitvoeren van een second opinion op de kostenraming van de Provincie op de tracévariant Roze-Zwart.

Belangrijke uitgangspunten voor het uitvoeren van de second opinion zijn:

- Tracé Roze-Zwart Variant B: Tekening BG4137-101-100-TE-SO-2242.
- Hoeveelhedenboek N673-v17-20190225.
- Kabels en Leidingen, doc. LP-200118249-1
- Kabels en Leidingen, tekeningen LP-200118249-1
- Startnotitie Provincie, versie 1.0 – 7 mei 2020.
- Statenvoorstel startnotitie, vergadering GS: 9 juni 2020.
- Brief Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, datum: 11 augustus 2020.
- Notitie ZLTO aangaande beslissing ontsluiting Yerseke van woensdag 7 oktober 2020.
- Verslag overleg SRY-OY-DY-PZ inzake project N673 Yerseke.
- Vragen Commissie Economie 9 oktober 2020 (Pro Zeeland) over de benodigde aan te kopen grondpercelen.
- Document N673 (Zanddijk-Molendijk) - budget grondaankopen. Vergadering GS: 15 december 2020 tbv vergadering PS 5 februari 2021.
- Vragen Commissie Economie 15 januari 2021 over Statenvoorstel N673 (Zanddijk-Molendijk), budget grondaankopen.

Voornoemde documenten bevatten relevante informatie voor het bepalen van hoeveelheden, faseringen en doorlooptijden, alsmede een aantal uitvoeringstechnische aspecten zoals o.a. de aanwezigheid van een kreekrug in het onderhavige gebied en het volledig ontgraven van de fundering van de Zanddijk.

Tevens wordt inzicht verkregen in benodigde financiële middelen voor de Provincie om de noodzakelijk grondaankopen te kunnen doen.

3 KOSTENRAMING SYSTEMATIEK

De gehanteerde raming systematiek is de Standaardsystematiek voor Kostenramingen (SSK 2018), deze wordt gebruikt voor het maken van kostenramingen in de GWW sector, hierdoor zijn de ramingen inzichtelijk en beter onderling vergelijkbaar.

Grondverwerving maakt een belangrijk onderdeel uit van de totale investeringskosten. In het kader van deze second opinion is door een onafhankelijk en deskundig taxatieburo een raming gemaakt van de kosten van verwerving van gronden en opstallen, alsmede de schadeloosstelling van eigenaren en belanghebbenden. Een en ander op basis van volledige schadeloosstelling conform de bepalingen van de Onteigeningswet.

Uitgangspunt voor de ramingen is verder dat het contract via een UAV GC contract in de markt wordt gezet en dat het projectmanagement, ontwerpdetaillering, werkvoorbereiding en aanbesteding door een externe partij (dus niet de Provincie) worden uitgevoerd.
De kosten daarvan zijn in de raming opgenomen onder de post Engineering/Projectorganisatie.

Percentages onvoorzien per projectfase zijn ingeschat op basis van eigen ervaringen.

Onderzoeken geotechniek, milieukwaliteit bodem, archeologie en NGE moeten nog plaatsvinden.

Planschades/nadeelcompensatie zijn niet geraamd (onderdeel risicoreservering).

Risico PAS maatregelen (stikstof depositie)niet geraamd.

Risico extra eisen stakeholders niet separaat geraamd (opgenomen in onvoorzien).

Ambitie duurzaamheid niet in de raming opgenomen.

Raakvlakken met de nieuwe hoogspanningslijn van Tennet zijn in de raming opgenomen.

ProRail: een % meegenomen voor controle en begeleiding tijdens de bouw.

De ramingen zijn tot stand gekomen in samenwerking met dhr. T. Van Rinssum (NIMAS), specialist kostenramingen grootschalige GWW werken.

De onzekerheidsmarge rond de kosten bedraagt +/- 20%, ervan uitgaande dat in het schetsontwerp geen wijzigingen komen bij nadere uitwerking naar het definitieve ontwerp (DO).

Het prijspeil van de kostenramingen is 2020.

4 KOSTENRAMING ALTERNATIEF ROZE – ZWART

4.1 Algemeen

In deze kostenraming zijn bedragen opgenomen voor een gefaseerde uitvoering van de werkzaamheden, zoals omschreven in de Startnotitie van de provincie Zeeland t.b.v. vergadering PS: 25 september 2020. De voorgenomen faseringen 1A, 1B en 2 hebben een sterk kostenverhogend effect, omdat er extra (tijdelijke) wegaansluitingen, omleidingen, verkeersinstallaties, verkeersregelaars enz. noodzakelijk zijn gedurende een vrij lange periode.

Dit alles zijn uitvoeringstechnische zaken die door een goed management van opdrachtgevers- en opdrachtnemerszijde zijn op te lossen en in redelijke mate beheersbaar zijn.

Het grote zorgpunt is hier de weggebruiker; automobilisten en fietsers worden geconfronteerd met wisselende/tijdelijke verkeerssituaties. De ervaring leert dat niet alle weggebruikers daar even goed mee om (kunnen) gaan. De kans op ongevallen is gedurende geruime tijd nadrukkelijk aanwezig.

Het is aannemelijk, dat mede tengevolge daarvan, weggebruikers tijdens de uitvoeringsperiode op zoek gaan naar alternatieve routes zoals bijvoorbeeld via de Postweg richting Kapelle naar het kruispunt Vierwegen. Door middel van mitigerende maatregelen kan men proberen om dit zoveel als mogelijk tegen te gaan. Kosten voor mitigerende maatregelen zijn niet in de raming opgenomen.

Uitgangspunt voor de bouw van het viaduct over het spoor is een bouwmethode waarbij voor de overspanning gebruik gemaakt wordt van geprefabriceerde betonnen liggers. Het voordeel hiervan is dat het aantal buitendienststellingen beperkt blijft (2 stuks), maar het viaduct komt dan wat hoger te liggen dan in geval van de traditionele bouwmethode met bekisting in het werk. Dat heeft dan weer tot gevolg dat het aansluitende grondwerk van de toeritten ook wat hoger komt. In de raming is hiermee rekening gehouden.
Tevens moet ter plaatse van het viaduct de functie van de Zanddijk als secundaire waterkering ten allen tijde gewaarborgd zijn, de kosten voor een voorziening hiervoor (idem voorziening die er nu is) zijn opgenomen in het bedrag wat voor het viaduct geraamd is.

Kabels en leidingen in het projectgebied zijn talrijk, in de kostenraming zijn voor het verleggen en/of beschermen ervan richtbedragen opgenomen.

Het definitieve ontwerp van de (turbo)rotonde Nishoek is nog niet vastgesteld, het in de kostenraming opgenomen bedrag is gebaseerd op het gestelde in de “Eindrapportage Verdiepende Studie versie 14 mei 2019” en communicatie van de Provincie hierover in de afgelopen maanden.
Omdat er nog geen definitief ontwerp van de aanpassingen van de bestaande rotonde is, lijkt het hier het meest zuiver om geen bedrag impliciet in de raming op te nemen, omdat er dan volgens de systematiek tal van opslagen overheen komen, waarvan het niet duidelijk is of die wel of niet in het door de Provincie gecommuniceerde bedrag zitten.
Het bedrag is daarom opgeteld bij het subtotaal van de investeringskosten. Overigens is dit bedrag hetzelfde als genoemd voor de variant Bruin in de Second Opinion Tracévarianten van 1 nov. 2019.

Sinds kort is er ook sprake van een mogelijke fietstunnel ter hoogte van de Grintweg onder de Zanddijk door, hiervan zijn de investeringskosten eveneens geraamd. Van belang hierbij is dat er een waterkerende functie in deze tunnel moet worden voorzien, in de kostenraming is rekening gehouden met een schuifconstructie die men op afstand kan bedienen.

4.2 Grondverwerving

Bij het maken van de kostenraming is aanvankelijk uitgegaan van een bedrag tussen de 7 en 10 miljoen euro voor de verwerving van gronden opstallen, e.e.a. conform een benadering als bij de second opinion van de eerdere tracévarianten.
Gevoelsmatig was deze onzekerheidsmarge in voornoemde bedragen dusdanig groot en dientengevolge de impact op de kostenraming zodanig, dat besloten is om een expert in te schakelen om een zo nauwkeurig mogelijke taxatie van de schadeloosstellingen te maken.

Achteraf blijkt dit een juist besluit te zijn geweest, omdat het verschil met de eerste aannames substantieel is; een aanzienlijk hoger bedrag wat een enorme invloed heeft op het totaal van de investeringskosten.

Mede omdat de Provincie voornemens is om al op korte termijn een eerste tranche van 8 miljoen euro uit te trekken voor de aankoop van gronden en opstallen lijkt het niet correct om (evenals bij de rotonde) dit bedrag impliciet onderdeel te laten uitmaken van de kostenraming, maar op te tellen bij het subtotaal van de investeringskosten.
Op deze manier worden opslagen die men conform de systematiek door zou moeten rekenen weggelaten, maar moet er dan natuurlijk wel een indexering worden gerekend omdat al het geld niet direct in één keer wordt uitgegeven. Met andere woorden, de ververwerving zal enige jaren tijd in beslag nemen.

4.3 Gebaseerd op aannames

- Kabels en Leidingen : ca. € 1,8 miljoen
- Verkeersmaatregelen : ca. € 1,4 miljoen

4.4 Verwerving van gronden en opstallen, alsmede schadeloosstelling

- Conform taxatierapport : € 14.375.000,00 miljoen
- Indexering 5% : € 0.718.750,00 miljoen

4.5 Totaal investeringskosten Roze-Zwart (excl. extra fietstunnel)

- Subtotaal investeringskosten : € 47,4 miljoen
- Rotonde Nishoek : € 5,0 miljoen
- Gronden en opstallen : € 15,1 miljoen

Totaal investeringskosten : € 67,5 miljoen

4.6 Totaal investeringskosten Roze-Zwart (incl. extra fietstunnel)

- Subtotaal investeringskosten : € 48,9 miljoen
- Rotonde Nishoek : € 5,0 miljoen
- Gronden en opstallen : € 15,1 miljoen

Totaal investeringskosten € 69,0 miljoen

5 INDEXERING

Door de *te verwachten* indexering door te rekenen naar het einde van de *geschatte* uitvoeringstermijn komt het totaal benodigd budget in beeld en daarmee de bruto investering voor de Provincie.

Fase 1 A : ontsluiting Olzendepolder incl. aanpak Molendijk.

Fase 1 B : rotonde Nishoek

Fase 2 : middenstuk Zanddijk en spoorviaduct

Voor het berekenen van de indexering is een analyse gemaakt van de ontwikkelingen over de afgelopen 8 jaar en op basis daarvan een prognose voor de komende 7 à 8 jaar.

5.1 Toelichting berekening Indexering.

Indexering is gebaseerd op de gemiddelde index van vergelijkbaar project waar NIMAS bij betrokken is.

GWW-index
Het gemiddelde vanaf eind 2015 tot heden (oktober 2020) is een gemiddelde van nauwelijks 2% per jaar. Voor de komende jaren zal het niet veel beter worden en is de inschatting dan ook niet hoger dan de afgelopen 4 jaar.

Vastgoed
De waarde van vastgoed is de afgelopen jaren gemiddeld 4 tot 5% per jaar gestegen, conform de index. Daarmee is het ook het uitgangspunt voor de komende jaren. Inschatting is dat het niet te hard gaat stijgen, zelfs stagneren. Vandaar de voorzichtige aanname van gemiddeld 3,5%.
Omdat in afwijking van voorgaande de kosten voor vastgoed niet impliciet in de kostenraming zijn opgenomen, maar op het eind bij het subtotaal zijn opgeteld, is er rekening gehouden met een indexering over een periode van 4 jaar van in totaal 5%.

Engineering
Afgelopen jaren is de engineeringsindex wel wat gestegen, iets meer dan de GWW-index.
Verwachting voor de komende jaren is dat deze zal stagneren of minder hard zal gaan stijgen (nu gemiddeld 2,4% genomen).

6 RISICO'S

De grootste risico's doen zich voor tijdens de uitvoering van het project en met name de voorziene fasering is hier in belangrijke mate debet aan.

Daarnaast zijn er nog een aantal project specifieke risico's, naast de te verwachten problemen op het gebied van grondverwerving en eventueel onteigening spelen ook nog zaken zoals:

- Het verkrijgen van de omgevingsvergunning.
- Fasering met als gevolg extra verkeersoverlast.
- Veiligheid van de automobilist en zeker ook de fietser.
- Ongewenste verkeerssituaties bij ovonde Kruiningen als gevolg van sluipverkeer tijdens de uitvoering.
- Bereikbaarheid bedrijventerreinen en woningen gedurende de uitvoering van het werk zal tengevolge van de vele (tijdelijke) wegomleggingen en aansluitingen problematisch zijn.
- Kabels en leidingen: afwijkingen locaties, onverwachte K en L enz.
- Stikstofdepositie problematiek, mogelijk mitigerende maatregelen.
- Milieutechnische problemen zoals bodemverontreiniging .
- Garanderen van de functie van de Zanddijk als secundaire waterkering tijdens uitvoeringswerkzaamheden in winterperiode.
- Voldoen aan de wettelijke grenswaarde van de geluidsbelasting door toepassen van geluidsarm asfalt en plaatsing van geluidsschermen.
- Zoetwatervoorziening: het handhaven van de huidige infiltratie van het hemelwater ter plaatse van de kreekrug omdat de verbreding van de Zanddijk over een groot deel van de bestaande kreekrug komt.
- Extra voorzieningen t.b.v. aanwonenden (bijv. damwandconstructie, geluidsschermen e.d.)
- Aanpassingen aan de 5-taks rotonde lossen de problemen in onvoldoende mate op, er zijn extra maatregelen nodig. (Zie ook rapport Goudappel Coffeng: Samenvattende conclusies, hoofdstuk 6.3 (Kp4, N289 - Zanddijk).
- T-aansluiting vanuit bedrijventerrein Nishoek op Zanddijk wordt een serieus knelpunt
- Enz.

Dit overzicht van enkele van de toprisico's van het project stelt allerminst gerust en vraagt de hoogste aandacht van alle betrokkenen!

7 CONCLUSIE

De kostenramingen van het tracé Roze-Zwart komen hoger uit dan de kostenraming van de Provincie, het is niet mogelijk om te traceren waar de verschillen in zitten, omdat er geen inzage is verkregen in de kostenraming van de Provincie.

Een aantal zaken zijn wellicht verklaarbaar, omdat de Provincie o.a. geen rekening gehouden heeft met faseringen, immers het bedrag van € 58,1 miljoen wat men hanteert dateert al van voor dat er sprake was van een gefaseerde uitvoering.
Naderhand heeft de Provincie dan wel aangegeven dat men 'voorzichtigheidshalve' de extra kosten voor een gefaseerde uitvoering raamt op € 1 miljoen (zie startnotitie Versie 1.0 – 7 mei 2020).

Naast een aantal technische aspecten zoals extra wegaansluitingen/omleggingen enz. zijn er ook nadrukkelijk veel meer verkeersmaatregelen nodig gedurende lange periodes; de 'voorzichtige' raming van € 1 miljoen van de Provincie lijkt dan ook aan de lage kant.

Onzekerheden over de aanleg van tijdelijke wegen, waar komen die precies te liggen en afhankelijk van de locatie: hoe moet de funderingsopbouw en wegconstructie eruit zien?

De ligging van kabels en leidingen en het noodzakelijk verleggen ervan wordt in veel gevallen onderschat, in deze second opinion zijn mede op basis van ervaring, de kosten van noodzakelijke verleggingen en/of beschermingsconstructies zo reëel mogelijk geraamd, maar ook hier kunnen al snel redelijk grote verschillen ontstaan.

Hoe wordt het nieuwe viaduct ontworpen, brugdek in situ of toepassen van geprefabriceerde betonnen liggers? Kan zomaar € 0,5 miljoen schelen.

Verwerving van percelen en opstallen is sterk van invloed op het totaal van de kostenramingen en zeker hoe deze post in de ramingen wordt opgenomen (ivm opslagen/percentages), zie hiervoor hoofdstuk 4.

Gelet op de second opinion op de overige tracévarianten van 1 november 2019 waar bij enkele varianten de kostenramingen (Rood en Groen) van de provincie en ondergetekende, heel dicht bij elkaar lagen en uiteindelijk Bruin ook niet zoveel afweek mag men ervan uitgaan dat deze second opinion (op dezelfde manier opgezet en uitgevoerd) een alleszins betrouwbare uitkomst geeft van de totale kosten van het project te weten:

Second Opinion: kostenramingen tracé Roze - Zwart

- *Vigerend ontwerp : € 67,5 miljoen*
- *Vigerend ontwerp met extra fietstunnel : € 69 miljoen*

Provincie Zeeland: kostenraming tracé Roze - Zwart

- *€ 58,1 + 1,0 (extra verkeersmaatregelen) : € 59,1 miljoen*

8 BIJLAGEN

8.1 Kostenraming Roze - Zwart (exclusief extra fietstunnel)

8.2 Kostenraming Roze - Zwart (inclusief extra fietstunnel)