

Verdiepingsstudie: hoe kan Yerseke sneller en veiliger ontsloten worden?

PUBLIEKSSAMENVATTING

Goede verbindingen over de weg zijn erg belangrijk voor de bereikbaarheid van Zeeland. Naast de hoofdroutes (denk aan de snelweg A58, de Oosterscheldekering en de N62) gaat het daarbij ook over wegen als de N673, de provinciale weg naar Yerseke over de Zanddijk en de Molendijk. De Provincie Zeeland wil deze relatief gevaarlijke en drukke weg aanpakken. Daartoe onderzocht de Provincie vier alternatieve routes. In deze publiekssamenvatting leest u meer over de aanleiding en achtergronden van het onderzoek, de vier onderzochte alternatieven, en over de punten waarop het onderzoek zich richtte. De conclusies van het onderzoek en informatie over het vervolg vindt u aan het eind van deze samenvatting.



Aanleiding: waarom dit onderzoek?

N673: druk en relatief onveilig

De N673 is een relatief gevaarlijke weg; de rijbaan en de bermen zijn smal, de bochten zijn krap, en het talud is steil. Regelmatig vinden er ongelukken plaats. Niet voor niets gold al lange tijd op delen van het traject een adviessnelheid van 60 km/u (in plaats van de gebruikelijke 80 km/u) en is recent besloten voor het hele traject een maximale snelheid van 60 km/u in te voeren. De N673 is ook een drukke weg: per dag passeren er tussen de 6.800 en 9.580 motorvoertuigen, waaronder veel vrachtwagens. Verder is de weg niet overal meer in beste doen: op meerdere plekken is er sprake van scheuren in het wegdek en in de fundering.

Eerder onderzoek

Reden genoeg dus om in te grijpen. De Provincie Zeeland plaatste de N673 al in 2017 in de top 3 van Zeeuwse wegen die met voorrang moeten worden opgeknapt. Het doel: de veiligheid, bereikbaarheid en het onderhoud structureel verbeteren. Eerder al (in 2014) is een eerste tracéonderzoek uitgevoerd. Omdat op dat moment geen zicht was op financiering van een geheel nieuw tracé, is in 2017 bekeken of een gefaseerde aanleg mogelijk is. Daarbij werd voorgesteld om alvast een nieuwe ontsluiting tussen de Zanddijk en de Olzendepolder aan te leggen. De ontsluiting van het bedrijventerrein verbetert hierdoor, en de Molendijk wordt minder belast. Nadeel is dat het op de Zanddijk zelf niet echt veiliger wordt.

Visie op totaaloplossing

Gedeputeerde Staten hebben in het najaar van 2018 besloten om nog geen besluit over de eerste fase te nemen, maar eerst een visie te ontwikkelen op de totaaloplossing. Centrale vraag van deze zogenoemde verdiepingsstudie is: wat is de beste manier om Yerseke sneller en veiliger te ontsluiten en zo mogelijk ook andere belangen te dienen? Daarbij is ook gekeken naar de opties om het project te faseren en cofinanciering te krijgen.

Vier alternatieven

In totaal liet de Provincie vier mogelijke alternatieven onderzoeken, die elk hun eigen kleur meekregen.

Het eerste alternatief is **Roze-Zwart**. Dit tracé volgt de huidige Zanddijk vanaf de rotonde bij Nishoek, tot aan de Olzendedijk. Op die plek komt er een nieuwe verbinding tussen de Zanddijk en de Olzendorpolder.

In het tweede alternatief, **Bruin**, volgt het tracé de Zanddijk vanaf de rotonde bij Nishoek tot over de spoorkruising. Vanaf dat punt volgt het tracé een nieuwe weg, die afbuigt naar de Olzendorpolder. Ter hoogte van de Olzendedijk komt een rotonde.

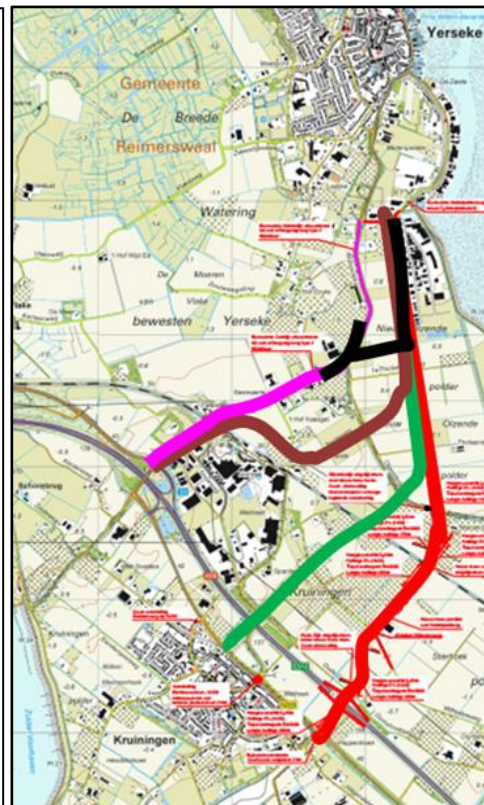
Bij tracé **Groen** komt er een nieuwe aansluiting op de A58, ter hoogte van het huidige viaduct (Goversweg). De bestaande aansluiting 33 (Zanddijk) komt daarmee te vervallen. Gevaarlijke stoffen worden in deze variant vervoerd via de N289 (de Oude Rijksweg) langs Kruiningen.

Ten slotte is er tracé **Rood**. Ook in dit alternatief komt er een nieuwe aansluiting op de A58, ter hoogte van de Sluisweg. De bestaande aansluiting 32 (Luchtenburg) komt te vervallen, evenals de Walcherse kant van aansluiting 33.

Even inzoomen

Zoomen we wat verder in op de vier alternatieven, dan zien we dat er daarbinnen op detailniveau ook weer allerlei keuzes mogelijk zijn. Daarbij gaat het bijvoorbeeld over de spoorwegovergang. Momenteel is er sprake van een gelijkvloerse spoorwegovergang. Een ongelijkvloerse spoorwegovergang, via een tunnel of viaduct, is veel veiliger en zorgt voor een betere doorstroming. Een viaduct blijkt daarbij veel goedkoper dan een tunnel. Uiteindelijk is daarom in alle ontwerpalternatieven rekening gehouden met een ongelijkvloerse spoorkruising met een viaduct.

Daarnaast zijn er op detailniveau meer keuzes gemaakt. Bijvoorbeeld als het gaat over het aantal rotondes of de wijze van kruising met de Olzendedijk. Ook is bij elk alternatief gekeken naar de verkeersveiligheid voor fietsers; ook zij moeten Yerseke veilig bereiken. Op enkele plekken komen daarom nieuwe fietspaden en -tunnels. Verder is er bijvoorbeeld gekeken naar mogelijkheden om woon- en werkverkeer te splitsen.



Bijlschrift: in totaal liet de Provincie vier mogelijke alternatieven onderzoeken.

De voor- en nadelen in kaart

De voor- en nadelen van de vier alternatieven zijn vervolgens uitgebreid in kaart gebracht. In hoeverre is het geschetste alternatief technisch haalbaar en uitvoerbaar? Zorgt de betreffende oplossing daadwerkelijk voor een betere bereikbaarheid en meer verkeersveiligheid? Hoe zit het met het maatschappelijk draagvlak? Deze en tal van andere vragen zijn in het onderzoek meegenomen.

Verkeersveiligheid

Alle onderzochte alternatieven zijn veilig, zo blijkt uit het onderzoek. Wel valt er een kanttekening te plaatsen bij het Roze-Zwarte alternatief. Bij dit alternatief blijft de Molendijk namelijk een relatief drukke weg.

Bereikbaarheid

Bij alle alternatieven wordt Yerseke beter bereikbaar. Ook is er bij alle vier de alternatieven nagedacht over een goede calamiteitenroute, voor het geval de hoofdroute niet gebruikt kan worden. Wel zijn er ook hier enkele kanttekeningen te plaatsen. Zo zal er bij de alternatieven Roze-Zwart en Bruin op termijn (rond 2030) een probleem ontstaan met de afwikkeling van het verkeer op de rotonde Nishoek. Die zal dus aangepast moeten worden. Ook zal bij alle alternatieven verder onderzoek nodig zijn naar de vormgeving van de splitsing tussen woon- en werkverkeer.

De bereikbaarheid van de kernen Waarde en Oostdijk gaat er bij alternatief Rood iets op achteruit. Verder neemt in de alternatieven Groen en Rood de bereikbaarheid van Nishoek-noord richting Walcheren iets af.

Verkeersverschuivingen / alternatieve routes

Het opheffen van een bestaande aansluiting op de A58 bij de alternatieven Groen en Rood leidt tot verkeersverschuivingen, die niet altijd gewenst zijn. Bij alternatief Rood zijn die ongewenste verschuivingen het grootst. De hoeveelheid verkeer via de Vlaktebrug en de Postbrug neemt toe. Ook de N289 langs Krabbendijke wordt drukker. Maar: er zijn ook plekken die door de nieuwe route minder belast worden. Zo neemt in de alternatieven Rood en Groen het verkeer op de N289 langs Kruiningen af.

Leefomgeving / natuur / klimaat

Uit eerder onderzoek bleek al dat de luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de plannen. Qua geluid blijken de wettelijke normen bij geen van de alternatieven te worden overschreden. Wél neemt de geluidsoverlast op sommige plekken toe, maar dit kan worden verholpen door geluidsarm asfalt en een geluidsscherm.

Ook de effecten op de 'ruimtelijke kwaliteit' zijn onderzocht. Denk dan aan zaken als het landschap, cultuurhistorie, bodem- en waterkwaliteit en soortenbescherming. Op dit punt scoren alle vier de alternatieven neutraal, al scoort alternatief Roze-Zwart op enkele deelaspecten iets beter.

Kijken we naar klimaatadaptatie en waterveiligheid, dan blijkt alternatief Roze-Zwart kansen te bieden voor een gecombineerde aanpak met dijkversterking en -verhoging. Qua CO₂-uitstoot (ingeschat op basis van het aantal autokilometers) scoren de vier alternatieven nagenoeg hetzelfde.

Uitvoerbaarheid: doorlooptijd en fasering

Uit het onderzoek blijkt dat de alternatieven Roze-Zwart en Bruin in respectievelijk zo'n zes en vijf jaar gerealiseerd kunnen worden. De doorlooptijd voor de alternatieven Rood en Groen komt waarschijnlijk uit op zo'n acht jaar. Verder blijkt dat de alternatieven Roze-Zwart en Bruin opgeknipt kunnen worden in meerdere fases; de varianten Groen en Rood lenen zich minder goed voor zo'n fasering.

Maatschappelijk draagvlak

Voor deze verdiepingsstudie werd een klankbordgroep samengesteld. Daarin waren onder meer bewoners, het bedrijfsleven en partijen als dorpsraden, de Fietsersbond en de politie vertegenwoordigd. De klankbordgroep sprak een voorkeur uit voor alternatief Rood. Alternatief Groen kwam als tweede uit de bus, alternatief Bruin als derde.

Meekoppelkansen: veiligheid en vestigingsklimaat

De Provincie is verantwoordelijk voor een duurzaam veilige route van de A58 naar Yerseke. Maar de nieuwe route biedt ook 'meekoppelkansen' aan andere partijen (zoals ProRail, Rijkswaterstaat en de gemeente Reimerswaal). Zo zorgt een nieuwe route mogelijk ook voor meer veiligheid op het spoor en op de A58. Bij de alternatieven Groen en Rood rijden er flink minder motorvoertuigen over de gelijkvloerse spoorwegovergang bij de Zanddijk. Ook verbeteren bij deze twee alternatieven de doorstroming en de verkeersveiligheid op de A58. Bij de alternatieven Roze-Zwart en Bruin wordt de huidige gelijkvloerse spoorovergang bij de Zanddijk geheel opgeheven.

Ook voor ruimtelijke ontwikkelingen biedt dit project kansen. Zo zorgen alle onderzochte varianten voor een betere bereikbaarheid van Yerseke, en daarmee voor een aantrekkelijker vestigingsklimaat en voor meer toeristische mogelijkheden. De alternatieven Groen en Rood bieden de beste mogelijkheden voor de ontsluiting van mogelijke toekomstige uitbreiding van het bedrijventerrein Nishoek.

Kosten

De verwachte totale *aanlegkosten* blijken het laagst bij alternatief Bruin: 40,5 miljoen euro. Het duurst is het rode alternatief: 73,7 miljoen euro. De alternatieven Roze-Zwart (48,5 miljoen) en Groen (67,5 miljoen) zitten daar tussenin. De jaarlijkse *onderhoudskosten* ontlopen elkaar naar verwachting niet veel voor de vier alternatieven. Bij alle alternatieven bestaat de mogelijkheid van cofinanciering door externe partijen (ProRail, Rijkswaterstaat, de gemeente Reimerswaal en Waterschap Scheldestromen); onder meer voor de aanleg van een spoorviaduct, een nieuwe aansluiting op de A58, gemeentewegen en een fietspad.

Conclusies en aanbevelingen

Van de vier uitgewerkte alternatieven blijken Bruin en Groen na een onderlinge vergelijking de beste. Bruin scoort goed als het gaat om de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en de tijd die aanleg zou kosten. Ook is dit alternatief veruit het goedkoopst. Alternatief Groen scoort goed op bereikbaarheid en veiligheid, ook op de A58, en biedt ook kansen voor de ontwikkeling van bedrijventerrein Nishoek. Maar: dit alternatief is wel aanzienlijk duurder.

Hoe nu verder?

Het nieuwe college van Gedeputeerde Staten van Zeeland bereidt een definitieve keuze voor en zal deze nog dit jaar voorleggen aan Provinciale Staten. Het project N673 Zanddijk-Molendijk doorloopt vervolgens nog verschillende stappen, voordat de eerste spade voor het gekozen voorkeursalternatief daadwerkelijk de grond in kan. Zo zal de (co)financiering geregeld moeten worden en moet het nu voorliggende schetsontwerp worden uitgewerkt tot een definitief ontwerp en een bestek. Ten slotte moeten gronden verworven worden en volgen er planologische en vergunningsprocedures. De Provincie betreft de omgeving en betrokken (belangen)partijen bij al deze stappen.

Meer weten?

Wilt u meer weten over deze verdiepingsstudie? Op de website van de Provincie kunt u het volledige eindrapport downloaden.