



16017886

Gedeputeerde Staten

Provinciale Staten van Zeeland  
T.a.v. de Statengriffie

PROVINCIE ZEELAND	
AFD. SG	AMBT.
AFD. TERMIJN	Pb-sha
DATUM	10 NOV. 2016
DOC.NR.	
ZAAK NR.	
CLASS.	

10 NOV. 2016

**onderwerp**  
Project N62 Sloeweg:  
Aansluiting Sloeweg-  
Bernhardweg

**kenmerk**  
16017505

**ons kenmerk**  
-

**behandeld door**  
J.J.G. Steenbakker  
(0118) 631058

**verzonden**  
Middelburg,  
8 november 2016

Geachte voorzitter,

In onze brief van 14 juni 2016 (kenmerk 16008927) hebben wij u geïnformeerd over de voortgang van de besluitvorming met betrekking tot de uitkomst van de variantenstudie die in het kader van het project N62 Sloeweg is uitgevoerd voor de aansluiting Sloeweg-Bernhardweg. In die brief hebben wij aangegeven dat er op grond van een aantal ontwikkelingen nog nader onderzoek diende plaats te vinden voordat wij een goed afgewogen keuze kunnen maken. Dat onderzoek is onlangs afgerond.

In onze laatste afweging van de verschillende varianten, waarbij de keuze ging tussen de Halve Haarlemmermeer en de Stervariant, hebben wij rekening gehouden met de doelstelling van het project, de verhouding tussen prijs en kwaliteit alsmede de financiële situatie van de Provincie Zeeland. Wij stellen de Halve Haarlemmermeervariant voor, omdat bij die variant de doelstelling van het project, conflictvrij van Goes naar Gent, tegen de laagste kosten gerealiseerd kan worden. Gedeputeerde mevrouw Schönknecht heeft in het college van GS aangegeven een voorkeur te hebben voor de Stervariant.

Een uitvoerigere beschrijving van onze afweging vindt u in bijgaand Statenvoorstel. Daarin hebben wij ook het voorstel voor de financiële dekking opgenomen.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten,

Drs. J.M.M. Polman, voorzitter

A.W. Smit, secretaris

Bijlagen: Statenvoorstel.

Financiële consequenties externe inhuur:

Kostensoort:

Bedrag:

Financiële consequenties opdracht / uitbesteding:

Kostensoort:

Bedrag:

Gedeputeerde

belast met

behandeling:

A.J. van der Maas

Vergadering PS: 16 december 2016

Nr: DIO-107

Agenda nr:

Vergadering GS: 8 november 2016

Nr: 16017504

Onderwerp:

Project N62 Sloeweg:

Keuze voor aansluiting Sloeweg-Bernhardweg

VOORSTEL

Aan de Provinciale Staten van Zeeland

Samenvatting:

Begin maart 2015 is het project Sloeweg stilgelegd vanwege financiële problemen. Op 3 juli 2015 hebben Provinciale Staten besloten om de uitvoering van het eerste deel van het project weer op te pakken. Hiervoor is op dat moment ook extra budget beschikbaar gesteld. Voor het tweede deel, de aansluiting van de Bernhardweg op de N62, is besloten om eerst een variantenstudie op te stellen naar de verschillende mogelijkheden. Uit de variantenstudie zijn zes mogelijke kruispuntoplossingen naar voren gekomen. Op basis van toekomstvastheid valt het handhaven van de verkeerslichten en de aanleg van een rotonde af. De trompetvariant is om politiek-bestuurlijke redenen niet haalbaar.

Daarmee resteren drie varianten die aan alle gewenste en minimaal vereiste criteria voldoen. Dit zijn de Halve Haarlemmermeer, de Hele Haarlemmermeer en de Ster.

De Halve Haarlemmermeer is de variant waarbij de doelstelling van het project, conflictvrij van Goes naar Gent, tegen de laagste kosten gerealiseerd kan worden. De geschatte kosten hiervan bedragen € 15,9 miljoen.

### Wat willen we bereiken?

De Sloeweg verbindt de A58 met de Westerscheldetunnel. De weg is onderdeel van de N62, een belangrijke noord-zuidverbinding door Zeeland, waarvan het de bedoeling is dat die op termijn, na een wegenruil, in beheer komt bij het Rijk. In het kader van de Scheldeverdragen heeft het Rijk financiële middelen beschikbaar gesteld voor de verbetering van de N62 Tractaatweg en de N62 Sloeweg.

In de tweede helft van 2014 is gestart met de uitvoering van het project N62 Sloeweg. Het primair beschikbare budget (een bijdrage van het Rijk) is na de aanbesteding met € 5,3 miljoen opgehoogd tot € 58 miljoen. De opdracht voor de hele project is gegund aan Boskalis. In het voorjaar van 2015 dreigde het project zowel in termen van geld als van tijd onbeheersbaar te worden en is het werk grotendeels stilgelegd. Er is een taskforceteam ingesteld met als opdracht om bezuinigingsmogelijkheden in beeld te brengen en het project tegen zo laag mogelijke kosten, maar met behoud van de oorspronkelijke doelstellingen op goede wijze af te ronden. Op 3 juli 2015 heeft PS de adviezen overgenomen voor wat betreft het wegvak vanaf de A58 tot aan de aansluiting N62-Bernhardweg (in aangepaste vorm uitvoeren) en het niet verdubbelen van de Bernhardweg tussen de aansluitingen Sloeweg en Frankrijkweg. Hiervoor is een extra budget beschikbaar gesteld van € 18,5 miljoen. Medio 2016 is deze eerste fase volgens planning en (ruim) binnen het hiervoor totaal beschikbaar gestelde budget van € 76,5 miljoen opgeleverd.

Om het project N62 Sloeweg af te kunnen ronden moet ook de 2<sup>e</sup> fase, de aansluiting van de Sloeweg op de Bernhardweg, nog gerealiseerd worden. Als dit ook gereed is kan het verkeer vlot en veilig (conflictvrij) van Goes naar Gent rijden.

Het is van belang om te constateren dat de besluitvorming rondom dit project anders is dan normaal gesproken bij een infrastructureel werk. Normaal gesproken vindt besluitvorming over de wijze van uitvoering plaats voorafgaand aan de aanbesteding en uitvoering. Op dit moment is er echter nog steeds sprake van een lopend contract met de aannemer voor het uitvoeren van het gehele project Sloeweg, waarvan één onderdeel, het realiseren van de aansluiting, sinds maart 2015 "on hold" staat. Dat betekent dat bedragen in deze nota geen (onderhandelbare) offertes zijn, maar indicaties van de kosten van meerwerk binnen het bestaande RAW-contract met de aannemer.

### **Waarom kunnen we zien of alles bereikt is?**

Op dit moment staan er verkeerslichten (VRI) op het knooppunt van de Sloeweg met de Bernhardweg. Dit heeft met name in de spits tot gevolg dat er filevorming vanuit de Westerscheldetunnel naar de Sloeweg ontstaat en andersom. Door een nieuwe verbeterde aansluiting te maken kunnen automobilisten in één keer doorrijden en behoren files en bijbehorende risico's tot het verleden.

### **Wat doen we daarvoor?**

Bij de behandeling van het voorstel om extra budget beschikbaar te stellen voor de verdubbeling van de Sloeweg is afgesproken om een variantenstudie uit te voeren naar de verschillende mogelijke varianten voor de aansluiting van de Sloeweg op de Bernhardweg.

Begin maart 2016 is de variantenstudie opgeleverd waarna deze op een aantal punten verder is uitgewerkt. In de variantenstudie zijn zes mogelijke oplossingen voor de aansluiting Sloeweg-Bernhardweg beoordeeld op de aspecten doorstroming, verkeersveiligheid, toekomstvastheid, het effect op de omgeving en de kosten (wanneer er sprake zou zijn van een nieuwe aanbesteding). De onderzochte aansluitingsvarianten zijn:

- a) Handhaven van de huidige aansluiting (VRI)
- b) Sterrotonde
- c) Halve Haarlemmermeer aansluiting
- d) Hele Haarlemmermeeraansluiting
- e) Trompet
- f) Ster (verbeterde besteksoplossing).

De uitkomsten van de variantenstudie alsook andere achtergrondinformatie vindt u in bijlage 1. Het onderliggende rapport heeft u van ons ontvangen na de Zicht op Beleid bijeenkomst van 14 maart 2016.

#### Handhaven VRI & Sterrotonde

Naar aanleiding van de uitkomsten van de variantenstudie hebben wij geconcludeerd dat zowel het handhaven van de verkeerslichten (VRI) als het aanleggen van een rotonde niet voldoen als definitieve oplossing op grond van criteria als doorstroming, toekomstvastheid en verkeersveiligheid. Ook adviseren de landelijke richtlijnen voor de inrichting van aansluitingen van dit type wegen geen dergelijke oplossingen. Bovendien is het de bedoeling dat op termijn een wegenruil plaatsvindt waarbij de N62 wordt overgedragen aan het Rijk. Ook die heeft aangegeven dat de aansluiting aan de richtlijnen dient te voldoen en accepteert om die reden geen gelijkvloerse oplossing. Wij hebben u hierover al geïnformeerd via onze brief van 14 juni 2016 en de toelichting hierop in uw vergadering van 8 juli. In aanvulling hierop heeft de minister van Infrastructuur en Milieu in het BO MIRT van oktober 2016 aangegeven dat zij alleen bereid is de gevraagde bijdrage van € 5 miljoen te verstrekken, indien voor een gelijkvloerse oplossing wordt gekozen.

#### Trompet

De Trompet-aansluiting leek erg interessant, vanuit verkeerskundige optiek en de verhouding van kosten en baten. Tegelijkertijd kleven aan deze aansluiting een aantal belangrijke nadelen: realisatie zal nog enkele jaren op zich laten wachten, omdat eerst procedures moeten worden gevolgd voor grondaankoop en wijziging van het bestemmingsplan. Dat betekent dat de afronding van het huidige contract met Boskalis redelijkerwijs niet in stand kan blijven. Het lopende contract moet dan afgekocht worden en een nieuwe aanbesteding worden voorbereid. Tegelijkertijd is gebleken, ook na herhaald bestuurlijk overleg, dat zowel de huidige grondeigenaar (Zeeland Seaports) als het primaire bevoegde gezag voor het bestemmingsplan (gemeente Borsele) grote bezwaren heeft tegen deze variant, omdat die ten koste gaat van de plannen die Zeeland Seaports heeft voor het bedrijventerrein Sloepoort. Om deze redenen hebben wij geconstateerd dat de Trompetvariant vanuit bestuurlijke optiek niet realistisch en haalbaar is.

### Resterende varianten

Op basis van voorgaande analyse hebben wij geconstateerd dat van de zes oorspronkelijke varianten er drie bestuurlijk haalbaar en verkeerskundig-inhoudelijk van voldoende kwaliteit zijn, zodat de uiteindelijke oplossing binnen deze drie varianten gevonden moet worden. Dat zijn de Halve en de Hele Haarlemmermeer en de Ster. Alle drie kunnen ze binnen het huidige contract van Boskalis worden uitgevoerd. Bij alle drie kan een aanzienlijke hoeveelheid bodemas worden toegepast. Alle drie varianten zijn ook acceptabel voor Rijkswaterstaat die de beoogde toekomstige wegbeheerder is.

Zoals in onze brief van 14 juni aangegeven hebben wij aan Boskalis gevraagd om indicaties te geven van de meerkosten bij deze drie varianten, op basis van het lopende contract inclusief de bepalingen daarin over meer- en minderwerk.

Samen met de bijkomende kosten buiten het bestek (zoals bebording, verlichting, begeleiding etc) zou de Halve Haarlemmermeer leiden tot de laagste kosten (€ 15,9 miljoen), gevolgd door de Hele Haarlemmermeer (€ 16,4 miljoen) en de ster (€ 20,1 miljoen).

In een onderlinge afweging van de beide Haarlemmermeervarianten blijkt dat de Hele Haarlemmermeer duurder is en verkeerskundig lagere kwaliteit heeft (minder conflictvrije richtingen, lagere doorstroming), zodat de Halve Haarlemmermeer vanuit inhoudelijke overwegingen altijd een betere keuze is. De Hele Haarlemmermeer zou wel een extra aansluiting voor het beoogde bedrijventerrein Sloepoort mogelijk kunnen maken. Op grond van bestaande plannen is de ontsluiting van dit terrein voorzien via de Borssesdijk. De meest belanghebbende bij een extra aansluiting, Zeeland Seaports, heeft echter de Stervariant als eerste voorkeur. In die situatie is ook geen extra aansluiting op deze plaats mogelijk. Dat relativeert het belang van de mogelijke extra aansluiting, nog afgezien van de vraag of deze vanuit verkeerskundige en planologische optiek wel wenselijk is. Bij een keuze tussen alleen de Haarlemmermeervarianten zou de keuze dus altijd op de Halve Haarlemmermeer vallen.

Daarmee resteren nog twee varianten, namelijk de Stervariant en de Halve Haarlemmermeer. In de afgelopen periode is daarom nogmaals een review op deze beide varianten gemaakt, waarbij de onzekerheden zo klein mogelijk zijn gemaakt, is gekeken naar mogelijkheden van reductie van kosten door een andere verdeling van werkzaamheden en risico's, en een zo nauwkeurig mogelijke bepaling van een bovengrens. Deze review leidt niet tot wezenlijk andere inzichten. Zeker in de huidige situatie, waarbij wordt afgerekend op meer en minderwerk in een bestaand contract, blijft er een bandbreedte rondom de indicaties van kosten bestaan.

In alle scenario's blijft het verschil in kosten ca € 4,2 miljoen.

Voor de stervariant pleit dat deze verkeerskundig de hoogste kwaliteit heeft, en dat deze de voorkeur van de stakeholders heeft. Voor de Halve Haarlemmermeer pleit dat deze ruim € 4 miljoen lagere kosten kent, en nog steeds hogere verkeerskundige kwaliteit biedt dan gebruikelijk bij de aansluiting van een provinciale weg op een doorgaande Rijksweg. Voor zover dat voor uw afweging van belang is, zijn hieronder ook de hoeveelheden bodemas, die per variant kunnen worden toegepast in beeld gebracht.

Samengevat geeft dit het volgende beeld:

	Richtingen conflictvrij	Toepassen bodemas (ton)	Kosten (€ mln.)
Halve Haarlemmermeer	4	300.000	€ 15,9 miljoen
Ster	6	512.000	€ 20,1 miljoen

### **Voorstel**

In vergelijking met de Steroplossing kan € 4,2 miljoen worden bespaard door twee viaducten te vervangen door één rotonde. Vanuit die optiek, en gelet op de financiële positie van de provincie en de consistente lijn van ons college, ook in vergelijking met andere belangrijke dossiers, stellen wij u voor te kiezen voor de variant die tegen de laagste kosten voldoet aan de doelstellingen, namelijk de Halve Haarlemmermeer.

Tegelijkertijd is ons bekend dat de stakeholders een unanieme voorkeur hebben uitgesproken voor de Stervariant. Wij sluiten niet uit dat een deel van uw Staten het financiële verschil met de Stervariant overbrugbaar acht op grond van het verschil in kwaliteit, het unanieme standpunt van de stakeholders en het maximaal kunnen toepassen van bodemas. Indien u tot de Stervariant zou willen besluiten, maken wij u er op attent dat wij, gelet ook op ontwikkelingen op andere dossiers, geen andere dekking voor de meerkosten daarvan zien dan een beroep op toelinkomsten van de NV WST via de bestemmingsreserve Sluiskiltunnel. Er is een aanbod vanuit de NV WST gedaan voor een

Onderwerp:

---

bijdrage aan de Stervariant (zie bijlage 2), maar materieel is het de aandeelhouder van de NV (Provincie Zeeland) die daar het besluit over moet nemen.

#### Verdubbeling Bernhardweg

Onderdeel van uw besluit van 3 juli 2015 was het schrappen van de verdubbeling van de Bernhardweg vanaf de aansluiting met de Frankrijkweg tot de aansluiting met de Sloeweg. Naar aanleiding van de variantenstudie en de verdiepingsslag is nogmaals gekeken naar het nut en de noodzaak hiervan. De kosten voor de verdubbeling van dit deel van de Bernhardweg (inclusief tweede viaduct) worden geschat op € 3,7 mln. Berekeningen van toekomstige intensiteiten geven aan dat er op grond van de te verwachten verkeersontwikkelingen de komende 20 jaar zeker geen sprake zal zijn van congestie op dit wegvak. Er is dus geen enkele noodzaak om dat wegvak nu te verdubbelen. Wij zien derhalve geen aanleiding om dat besluit ter discussie te stellen. Wel merken wij op dat de aansluiting Sloeweg-Bernhardweg zo zal worden gebouwd dat in een later stadium altijd nog een verdubbeling kan worden uitgevoerd.

#### Uitvoering

In onze vergadering van 8 november hebben wij besloten om de voorbereiding en uitvoering van het werk onder te brengen bij de Tractaatweg B.V. Op die manier kan de voor beide projecten beschikbare en benodigde kennis en capaciteit op een zo efficiënt mogelijke manier worden ingezet. Bovendien is voor de aanleg van de Sluiskiltunnel ook gebruik gemaakt van een aparte BV die volledig gericht was op de uitvoering van het werk. Dit is een succesvolle formule gebleken waarbij er optimaal gestuurd kan worden op realisatie binnen tijd en budget. Na besluitvorming in uw Staten zullen in samenwerking met de Tractaatweg B.V. de benodigde administratieve stappen worden genomen om dit ook juridisch mogelijk te maken. Het gaat dan onder andere om het aanpassen van de overeenkomst van opdracht en de statuten. De directie en de Raad van Commissarissen van de Tractaatweg B.V. hebben desgevraagd reeds te kennen gegeven ook deze opdracht uit te kunnen en willen voeren.

#### **Wat mag het kosten?**

De investering voor fase 2 van het project dient te worden geactiveerd (verplicht vanaf 2017) en zal worden afgeschreven vanaf het moment van oplevering tot het moment van overdracht aan het Rijk. Dit is dezelfde werkwijze als opgenomen in uw besluit van 3 juli 2015 voor de meerkosten van het project N62 Sloeweg. Het verwachte moment van oplevering van het knooppunt Sloeweg-Bernhardweg is eind 2018/begin 2019. De afschrijvingstermijn tot en met 2033 bedraagt dan 15 jaar.

Wanneer wordt gewerkt met het systeem van activeren en afschrijven wordt conform provinciaal financieel beleid een bestemmingsreserve gevormd waaruit de jaarlijkse afschrijvingslasten worden gedekt. Voorgesteld wordt een bestemmingsreserve Sloeweg te vormen en die te vullen met de onderstaande middelen:

#### *Ruimte in huidig budget N62 Sloeweg (fase 1)*

De eerste fase van de Sloeweg is afgerond in juni 2016. Vanuit de projectdirectie is aangegeven dat die eerste fase aanzienlijk goedkoper is uitgevallen dan verwacht. In het budget blijft naar verwachting € 4 miljoen over. Daarnaast is door Boskalis aangegeven dat, wanneer ook fase 2 door de huidige aannemer wordt uitgevoerd, mogelijk synergievoordelen kunnen optreden, die nog niet zijn verwerkt in de kostenraming. Voorgesteld wordt daarom in ieder geval een bedrag van € 4 miljoen over te brengen naar de bestemmingsreserve Sloeweg.

#### *Stelpost grote projecten*

Met het vaststellen van de 10e begrotingswijziging 2016 heeft u besloten om € 9,7 miljoen te reserveren voor investeringen in grote projecten. Dit bedrag komt in de jaren 2016 t/m 2024 in delen beschikbaar vanuit de stelpost grote projecten.

#### *Overschot Sluiskiltunnel*

Vooruitlopend op de definitieve eindafrekening van het project heeft u in juli 2015 reeds € 10,8 miljoen beschikbaar gesteld voor het dekken van het tekort op het project N62 Sloeweg. Bij het opstellen van de eindafrekening bleek er aanvullend een overschot van ruim € 0,9 miljoen te bestaan. Conform ons voorstel heeft u in uw vergadering van 30 september besloten ook dit deel van het overschot in te zetten voor het project N62.

Voor de vulling van een bestemmingsreserve Sloeweg is daarmee op dit moment beschikbaar:

<b>Budgetopbouw fase 2 project N62 Sloeweg: aansluiting Sloeweg-Bernhardweg</b>	<b>Bedrag (€ mln)</b>	
Ruimte in huidig budget Sloeweg (verwacht restant fase 1)	4,0	
Stelpost grote projecten (gevormd op grond van 10 <sup>e</sup> begrotingswijziging 2016)	9,7	
Overschot Sluiskiltunnel (PS besluit van 30 september om dit in te zetten voor N62)	0,9	
<b>Totaal</b>	<b>14,6</b>	

#### *Dekking restant*

Ten opzichte van de hierboven aangegeven kostenraming is dan nog een bedrag van € 1,3 miljoen (€ 15,9 miljoen -/- € 14,6 miljoen) benodigd. Tegelijkertijd is op dit moment bekend dat er mogelijk nog synergievoordelen kunnen optreden en dat de projectdirectie sterk stuurt op kostenreductie - wat bij fase 1 zeer succesvol is gebleken -, zodat niet vaststaat dat deze € 1,3 miljoen ook daadwerkelijk (geheel) benodigd zal zijn. Wij stellen daarom voor om enerzijds nu te besluiten tot het formeel dekken van een bedrag van € 1,3 miljoen ten laste van de Algemene Reserve, en tegelijkertijd een taakstelling aan de projectdirectie op te leggen om het project te realiseren binnen de € 14,6 miljoen die via andere bronnen beschikbaar is. Wij gaan er derhalve vanuit dat uiteindelijk deze bijdrage uit de Algemene Reserve niet nodig zal blijken te zijn.

#### **Totale projectkosten N62 Sloeweg**

Door uw besluit van juli 2015 is het projectkrediet tot en met fase 1 vastgesteld op € 76,5 miljoen. Rekening houdend met de kosten van fase 2 (€ 15,9 miljoen) en het verwachte overschot op fase 1 (€ 4 miljoen) resteert dus nog een netto ophoging van het krediet van € 11,9 miljoen. Het totale projectkrediet komt daarmee op € 88,4 miljoen. De bijbehorende begrotingswijzigingen zijn bijgevoegd.

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig bijgevoegd ontwerp-besluit.

Gedeputeerde staten,

Drs. J.M.M. Polman, voorzitter

A.W. Smit, secretaris.

#### Ontwerp-besluit

De staten der provincie Zeeland,  
gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten van 8 november 2016, nr. 16017504;

#### besluiten:

1. De aansluiting van de Sloeweg op de Bernhardweg uit te voeren volgens de Halve Haarlemmermeer variant;
2. Voor de aanleg van de Halve Haarlemmermeer het totale krediet van het project N62 Sloeweg op te hogen met een bedrag van netto € 11,9 miljoen;
3. Een bestemmingsreserve Sloeweg in te stellen;
4. Deze bestemmingsreserve te vullen met een bedrag van € 15,9 miljoen, te dekken uit restant budget fase 1 (€ 4 miljoen), stelpost grote projecten (€ 9,7 miljoen), aanvullend overschot Sluiskiltunnel (€ 0,9 miljoen) en Algemene Reserve (€ 1,3 miljoen),
5. Kennis te nemen van de taakstelling van € 1,3 miljoen die aan de projectdirectie wordt opgelegd.

Bijlage 1: Uitgebreide beschrijving uitkomst variantenstudie

A. Variantenstudie

1. *De varianten*

Naar aanleiding van het PS besluit van juli 2015 is eind 2015<sup>1</sup> opdracht gegeven aan ingenieursbureau Witteveen+Bos om de variantenstudie uit te voeren. Daarbij zijn de volgende varianten onderzocht:

- a. *Verkeersregelinstallatie:*  
Bij deze variant wordt de huidige aansluiting met verkeersregelinstallatie (VRI) gehandhaafd. Wel wordt de installatie geoptimaliseerd. Eventuele andere optimalisaties zijn het aanbrengen van bypasses. Het verkeer kruist elkaar gelijkvloers.
- b. *Sterrotonde:*  
Ook bij de sterrotonde kruist het verkeer elkaar gelijkvloers. De rotonde kent drie stroken. (De sterrotonde is een andere rotondevorm dan de 'Joure-rotonde' die in 2015 is voorgesteld door het Taskforceteam).
- c. *Halve Haarlemmermeer:*  
Bij deze variant kruist het verkeer elkaar ongelijkvloers. De N62 Sloeweg is de doorgaande route en gaat onder de Bernhardweg door. De Bernhardweg sluit daar via één (1) rotonde op aan. Deze rotonde ligt aan de westkant van de aansluiting.
- d. *Hele Haarlemmermeer:*  
Bij deze variant kruist het verkeer elkaar ongelijkvloers. De N62 Sloeweg is de doorgaande route en gaat over de Bernhardweg heen. De Bernhardweg sluit daar via twee rotondes op aan. Deze rotondes liggen aan de oost- en westkant van de aansluiting.
- e. *Trompet:*  
De N62 Sloeweg is de doorgaande route en de Bernhardweg sluit hier ongelijkvloers op aan waarbij deze onder de Sloeweg door gaat. Dit is een gebruikelijke aansluitingsvorm van twee (regionale) stroomwegen of Rijkswegen.
- f. *Ster:*  
Deze variant is de verbeterde versie van de oorspronkelijke besteksoplossing. Alle richtingen zijn gelijkwaardig en worden ongelijkvloers op elkaar aangesloten.

De zes hiervoor genoemde varianten voor de aansluiting zijn beoordeeld op de aspecten doorstroming (kan het verkeer vlot doorrijden, hoe groot zijn de verliestijden), verkeersveiligheid (wat is de mate waarin conflictsituaties kunnen optreden), toekomstvastheid (hoelang kan de aansluiting mee voordat er sprake is van congestie en de weg de hoeveelheid verkeer niet meer aan kan), omgeving (wat zijn de consequenties ten aanzien van bestemmingsplan, grondaankoop en eventuele ontsluiting Facilitypark Sloepoort) en de investeringskosten (wat zijn de kosten van aanleg en toekomstig onderhoud).

2. *Uitkomst variantenstudie*

Begin maart heeft Witteveen+Bos de variantenstudie opgeleverd. De uitkomst hiervan was als volgt:

Variant	Aspecten					
	Doorstroming	Verkeersveiligheid	toekomstvastheid	Omgeving		Kosten <sup>2</sup>
a. Handhaven VRI	--	0	--	Bestemmingsplan	++	++ (€ 0,5 mln.)

<sup>1</sup> Omdat er prioriteit is gegeven aan de doorstart van het project heeft het uitvoeren van de variantenstudie enkele maanden op zich laten wachten.

<sup>2</sup> Betreft de kosten exclusief het toepassen van AEC bodemassen. Bedragen hebben een bandbreedte van + - 30%.

				Grondaankoop Facilitypark Sloepoort	++ --	
b. Sterrotonde	0	+	0	Bestemmingsplan Grondaankoop Facilitypark Sloepoort	++ ++ --	+ (€ 3,7 mln.)
c. Halve Haarlemmermeer	+	+	++	Bestemmingsplan Grondaankoop Facilitypark Sloepoort	++ ++ +-	0 (€ 14 mln.)
d. Hele Haarlemmermeer	+	+	++	Bestemmingsplan Grondaankoop Facilitypark Sloepoort	++ ++ ++	0 (€ 12 mln.)
e. Trompet	+	++	++	Bestemmingsplan Grondaankoop Facilitypark Sloepoort	-- -- --	0 (€ 13,3 mln.)
g. Ster	++	++	++	Bestemmingsplan Grondaankoop Facilitypark Sloepoort	++ ++ --	- (€ 22,5 mln.)

De uitkomsten van de variantenstudie zijn op 8 maart 2016 aan uw college gepresenteerd. Vervolgens zijn deze een week later op 14 maart 2015 in een zogeheten Zicht op Beleid bijeenkomst toegelicht aan PS.

### 3. Standpunt Stakeholders

Naast de Zicht op Beleid bijeenkomst zijn de uitkomsten van de variantenstudie ook op bestuurlijk niveau besproken met de stakeholders die in eerste instantie ook zijn betrokken bij de variantenstudie. Dit heeft het volgende beeld opgeleverd (zie ook eerder de GS nota van 31 mei 2016):

Stakeholder	1 <sup>e</sup> voorkeur	2 <sup>e</sup> voorkeur	Argumenten	Bijdrage
Gemeente Borsele	Ster	Volledige Haarlemmermeer	<ul style="list-style-type: none"> <li>Doorstroming (ster)</li> <li>Mogelijk ontsluiting Facilitypark Sloepoort (Haarlemmermeer)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bijdrage naar rato van legeskosten</li> <li>Lagere provinciale bijdrage aan 'Kwaliteitsimpuls Sloerland'</li> </ul>
Rijkswaterstaat	Ster	Trompet	Toekomstbestendig	Niet
NV Westerscheldetunnel	Ster	Trompet	<ul style="list-style-type: none"> <li>Doorstroming</li> <li>Toekomstbestendig</li> </ul>	Evt. via aandeelhouderstrategie
Zeeland Seaports	Ster	Volledige Haarlemmermeer	<ul style="list-style-type: none"> <li>Doorstroming</li> <li>Trompet grond nodig van beoogd Facilitypark Sloepoort</li> </ul>	Niet
Veiligheidsregio Zeeland	Ster	Trompet	<ul style="list-style-type: none"> <li>Doorstroming (rotondes niet gewenst voor vele vrachtverkeer)</li> <li>Verkeersveiligheid</li> <li>Alternatief voor A58</li> </ul>	Niet
BZW/Portiz	Ster	Geen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Doorstroming</li> <li>Toekomstbestendig</li> <li>Positief voor vestigingsklimaat</li> </ul>	Niet direct (wel meedenken over evt. langer tol WST voor vrachtverkeer)

De standpunten die in de bestuurlijke overleggen zijn opgetekend zijn op onderdelen genuanceerder dan de eerdere inventarisatie die in het rapport van de variantenstudie is weergegeven.



Provincie Zeeland  
Gedeputeerde A.J. van der Maas  
Postbus 6001  
4330 LA MIDDELBURG

Datum 2 juni 2016  
Onze referentie NVWST/2016.49947  
Onderwerp Bijdrage N.V. Westerscheldetunnel aan Stervariant knooppunt Sloeweg  
Behandeld door Harald Schoenmakers  
Telefoonnummer 088-9969120  
E-mailadres h.schoenmakers@westerscheldetunnel.nl

Geachte heer Van der Maas,

De Westerscheldetunnel verbindt sinds 2003 Zuid-Beveland met Zeeuws-Vlaanderen en maakt onderdeel uit van de N62 tussen Goes en Gent. In de afgelopen jaren is in de N62 stevig geïnvesteerd door de verdubbeling van de tunnelweg en de bouw van de Sluiskiltunnel. De verdubbeling van de Sloeweg wordt eind juni afgerond en de verdubbeling van de Tractaatweg staat op stapel.

Het knooppunt van de N62 en de N254 (richting de havens van Vlissingen en Middelburg) is de ontbrekende schakel in deze verbinding. De N.V. Westerscheldetunnel (WST) is van mening dat dit knooppunt van groot belang is voor de doorgaande route op de N62, maar tevens voor de verbinding met het Sloegebied en Walcheren. Ongeveer de helft van het verkeer naar de Westerscheldetunnel komt en gaat via de N254.

Om in de toekomst deze (groeierende) verkeerstromen goed af te kunnen wikkelen is naar het inzicht van de WST de toepassing van de zogenaamde Stervariant de beste keus voor Zeeland en de Zeeuwse economie. Gelet op dat belang en rekening houdend met het belang van de klanten van de WST zijn de directie en de Raad van Commissarissen van de WST bereid tot een bijdrage van € 5 mln. in de realisatie van de Stervariant. Wij gaan er daarbij wel vanuit dat niet tegelijkertijd voor de financiering van deze variant uit de bestemmingsreserve Sluiskiltunnel wordt geput.

Met vriendelijke groet,



drs. H.T.W.J.M. Schoenmakers MMO  
algemeen directeur



van	00200	4110		Bestemmingsreserve Sluiskiltunnel	-104	-104	-104	-104	-104	-104	-104	-104	-104											
naar	00990	9999		dummy sluitrekening balans	104	104	104	104	104	104	104	104	104											
van	00059	4020		Sluiskiltunnel	104	104	104	104	104	104	104	104	104											
naar	00990	9999		dummy sluitrekening balans	-104	-104	-104	-104	-104	-104	-104	-104	-104											

Inzet Algemene reserve om resterende benodigde dekking te krijgen, bij besluitvorming in december 2016 door PS in 2016 te verwerken.

	activiteit		doelstelling	omschrijving activiteit	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Van	00100	4110		Algemene reserve	1.223																			
naar	00990	9999		dummy sluitrekening balans	-1.223																			
naar	77917	1699		Mobiliteit alg res mutatie	-1.223																			
van	nieuw nummer aanmaken 7aaaa	0698		Sloeweg fase2	1.223																			
van	nieuw nummer aanmaken 0xxxx	8010		Bestemmingsreserve Sloeweg fase2	-1.223																			
naar	00990	9999		dummy sluitrekening balans	1.223																			

1.223.380

bedrag niet afronden, maar zodanig invullen dat precies op krediet van € 15,85 miljoen komt = € 1.223.380

deel fase 1 sloeweg inzetten voor fase 2, voorstel is om in 1 keer over te brengen. Dus € 4 miljoen overboeken van bestemmingsreserve sluiskiltunnel naar bestemmingsreserve sloeweg

	activiteit		doelstelling	omschrijving activiteit	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Van	00200	4110		Bestemmingsreserve Sluiskiltunnel	4000																			
naar	00990	9999		dummy sluitrekening balans	-4000																			
van	nieuw nummer aanmaken 7aaaa	0698		Sloeweg fase2	4000																			
naar	77900	1699		Bestemmingsreserve Sluiskiltunnel	-4000																			
Naar	nieuw nummer aanmaken 0xxxx	8010		Bestemmingsreserve Sloeweg fase2	-4000																			
naar	00990	9999		dummy sluitrekening balans	4000																			

4.000.000

raming van het krediet en de afschrijvingslasten 2e fase sloeweg  
 inschatting planning kosten realisatie 10 mln in 2017 en 5,8 mln in 2018, nog af te stemmen met projectorganisatie!!  
 € 15,85 miljoen / 15 jaar = 1.056.666,67 per jaar vanaf 2019 t/m 2033

	activiteit		doelstelling	omschrijving activiteit	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
van	nieuw nummer aanmaken 0yyyy	0240		Sloeweg fase 2		10.000	5.850																	
naar	00990	9999		dummy sluitrekening balans		-10.000	-5.850																	
van	nieuw nummer aanmaken 7zzzz	0601		Sloeweg fase 2 (afschrijving)				1.057	1.057	1.057	1.057	1.057	1.057	1.057	1.057	1.057	1.057	1.057	1.057	1.057	1.057	1.057	1.057	
naar	nieuw nummer aanmaken 7aaaa	1699		Sloeweg fase2				-1.057	-1.057	-1.057	-1.057	-1.057	-1.057	-1.057	-1.057	-1.057	-1.057	-1.057	-1.057	-1.057	-1.057	-1.057	-1.057	
van	nieuw nummer aanmaken 0xxxx	4110		Bestemmingsreserve Sloeweg fase2				1.057	1.057	1.057	1.057	1.057	1.057	1.057	1.057	1.057	1.057	1.057	1.057	1.057	1.057	1.057	1.057	

15.850.000

15.850.000

