



18926334

Gedeputeerde Staten

Provinciale Staten van Zeeland
t.a.v. de statengriffier

onderwerp
Stand van zaken grote wegenprojecten

kenmerk
18926046



behandeld door
drs. W.A. Kant
+31 118 631382

verzonden

- 1 NOV. 2018

Middelburg, 30 oktober 2018

Geachte voorzitter,

Op 15 juni en 31 augustus dit jaar is de investeringsstrategie wegen van de Provincie Zeeland in de commissie Economie uitgebreid besproken. Doel van de investeringsstrategie is om te komen tot een objectieve en integrale weging van investeringen in ons wegennet en deze vervolgens te prioriteren. Daarmee wordt een optimaal effect op de doelstellingen verkeersveiligheid en bereikbaarheid gerealiseerd. Ingevolge deze investeringsstrategie hebben wij toegezegd om jaarlijks een geactualiseerd Meerjarenprogramma Infrastructuur Zeeland (MIZ) aan u voor te leggen. Via de voor- en najaarsnota worden hieruit concrete investeringsvoorstellen ter goedkeuring aan uw Staten voorgelegd.

Aanleiding

Tijdens laatst genoemde commissievergadering zijn door diverse fracties vragen gesteld over de grotere infrastructurele knelpunten in onze Provincie, waar wij zowel met een bereikbaarheids- als een verkeersveiligheidsvraagstuk te maken hebben. Vragen zijn gesteld over de eventuele verdubbeling van de Bernhardweg, de Midden-Zeeland Route en de Zanddijk. Wij hebben toegezegd u hierover nader te informeren op het moment dat de studies en onderzoeken gereed zijn. Graag refereren wij in dit verband naar het coalitieprogramma "Krachten bundelen". Daarin hebben wij, ingegeven door onze financiële positie van dat moment, nadrukkelijk aangegeven enkel de voorbereiding te starten voor de aanpak van een aantal belangrijke knelpunten in onze provincie, namelijk:

- de reconstructie van de N290 (Terneuzen-Terhole) en de Zanddijk (N673 Yerseke-Kruiningen)
- de N256 tussen Goes en Zierikzee met betrekking tot de doorstroming en verkeersveiligheid
- de doorstroming en verkeersveiligheid op het traject Zierikzee - Hellegatsplein (N59) (in samenwerking met Zuid-Holland) en in het bijzonder op het Zeeuwse deel daarvan.

Inmiddels zijn enkele (voor)onderzoeken gereed, waarvan wij nu de uitkomsten met u willen delen. In deze brief gaan wij name in op de grotere wegenprojecten met een forse investeringsopgave, zoals benoemd in het MIZ, maar ook in het huidige coalitieprogramma.

Stand van zaken

Nu, richting het eind van deze collegeperiode, geven wij de stand van zaken in de voorbereiding en uitvoering van de grotere prioritaire infrastructurele projecten. Dit betreft in de eerste plaats de projecten waarbij we op grond van het coalitieprogramma met de voorbereiding zijn gestart. Daarnaast geven we kort de stand van zaken t.a.v. de N62 weer en doen we verslag van het onderzoek verricht naar de verdubbeling van de N254 tussen de aansluitingen met de Engelandweg en het knooppunt Sloeweg.

Midden Zeeland route

De Midden Zeeland route omvat wegen in beheer bij de Provincie Zeeland (A256/N256) en bij Rijkswaterstaat Zee en Delta (N59). Een deel van de N59 ligt op het grondgebied van de provincie Zuid Holland.

Op het tracé Hellegatsplein – Bruinisse (N59) is iedere dag sprake van congestie. Zeeuwse bedrijven en forensen ondervinden op deze weg van Rijkswaterstaat dagelijks problemen. Wij zijn samen met de provincie Zuid Holland en betrokken gemeenten opgetrokken richting Rijk om verbeteringen tot stand te brengen. Onze meerjarige lobby heeft uiteindelijk een resultaat opgeleverd dat is neergelegd in de bestuursovereenkomst genaamd 'Energy Highway'. Onderdeel hiervan is een maatregelenpakket ter waarde van € 16 mln. ten behoeve van de verbetering van de doorstroming, verkeersveiligheid en de duurzaamheid. Deze maatregelen zullen in de periode 2019 – 2022 worden gerealiseerd.

Op het Zeeuwse deel van de N59 tussen Bruinisse en Burgh Haamstede is door Rijkswaterstaat geïnvesteerd in verkeersveiligheid (Nieuwerkerk en Oosterland) en zijn nieuwe investeringen voorzien tussen Zierikzee en Serooskerke. Niettemin kent deze weg nog vele tekortkomingen. Onze ambities reiken daarom verder en op korte termijn gaan wij over dit deel van de N59 verder in gesprek met de wegbeheerder.

Een verkennend onderzoek naar investeringskansen op de Midden Zeeland route tussen Goes en Zierikzee is recent uitgevoerd. Deze route is na de A58 de drukste van heel Zeeland en kent dagelijks doorstromingsproblemen op spitsmomenten. Forensen, scholieren, bedrijvigheid en ook toeristen ondervinden hierdoor structureel reistijdverlies. Het ongevallenbeeld wijkt niet significant af van vergelijkbare wegen. Wel zijn de mogelijkheden voor calamiteitenroutes afwezig, waardoor oplossingen bij stremmingen niet adequaat kunnen worden georganiseerd.

Als we het ambitieniveau van het mobiliteitsplan onverkort uitvoeren (realiseren stroomweg met 2x2 en eventueel ongelijkvloerse kruisingen tussen kruispunt Goes en de aansluiting met de N255) dan is een investering van tientallen miljoenen nodig.

Om het doel, betere doorstroming en meer veiligheid, dichterbij te brengen zijn zogeheten no-regret maatregelen mogelijk, terwijl deze toekomstige maatregelen niet uitsluiten. Daarvan zijn er al een aantal via zogeheten Quick Wins uitgevoerd. Voorbeelden hiervan uit het recente verleden zijn de verplaatsing van tankstations, sanering van een horecagelegenheid met parkeerplaats, verwijderen aanliggende bushaltes, verlening van rechtsafer bij Goes en maatregelen die de doorstroming bij de Zandkreeksluis bevorderen.

Wij bereiden nu planvorming voor om parallelvoorzieningen te verbeteren ten behoeve van calamiteitenroutes en fietsveiligheid. Tevens werken we een plan uit voor toepassing van slimme verkeerslichten en aanpassing van de kruispunten bij Goes en Wilhelminadorp ter verbetering van de doorstroming. Uitkomsten van deze studie in de vorm van nieuwe investeringen en eventuele nadere afweging betrekken wij in de keuzes die we aan u voorleggen in het kader van het MIZ.

Zanddijk

Ter voorbereiding van de Zanddijk (1e fase) heeft u eerder een krediet ter beschikking gesteld van € 1,1 miljoen. Gelet op de hogere kostenraming voor de ontwikkelde deeloplossing dan eerder verwacht hebben wij in de najaarsnota voorgesteld om nog geen beslissing over uitvoering van die deeloplossing te nemen maar eerst het totale vraagstuk rondom de Zanddijk en mogelijke oplossingen in kaart te brengen. Het project in zijn geheel uitvoeren biedt wellicht mogelijkheden voor cofinanciering en kostenbesparing. De zogeheten poldervarianten zullen in de afweging worden betrokken, waarbij de ontsluiting van Yerseke en haar bedrijventerreinen in een ruimere context wordt beschouwd. Ook aspecten als spoorveiligheid en de doorstroming op de A58 nabij de Vlaketunnel zullen aan de orde komen. Wij verwachten de analyse in februari 2019 afgerond te hebben, op basis waarvan wij dan een voorstel aan u voor kunnen leggen.

N290 Terneuzen – Terhole

Op twee delen van de N290 namelijk tussen Terneuzen en Zaamslag en tussen Rapenburg Tol en Terhole rijdt landbouwverkeer nog op de hoofdrijbaan. Ook zijn de hoofdrijbaan, het vrij liggende fietspad en berm vanuit verkeersveiligheid gezien veel te smal. Grote delen van de N290 moeten op termijn gereconstrueerd. Op grond van onze kwaliteitseisen voor Zeeuwse hoofdwegen, landbouwverkeer en goederenvervoer dient te worden heringericht en voorzien van een adequate parallelstructuur. De reconstructie van het deel Terneuzen - Zaamslag (fase I) is inmiddels nauwkeurig in beeld gebracht.

Een eerste stap wordt in 2019 gezet, doordat wij dan samen met de gemeente Terneuzen in 2019 een rotonde aan leggen ter ontsluiting van de wijk Othene. Voor Rapenburg Tol-Terhole (fase II) verwachten we de resultaten van het onderzoek in het eerste kwartaal van 2019.

N62

De N62 is voor Zeeland een economische 'slagader' en na voltooiing van de verdubbeling van de Tractaatweg en het knooppunt "drie Klaauwen" zal in 2019 vlot en veilig van Goes naar Gent gereden kunnen worden. De Tractaatweg wordt november 2018, vooruitlopend op de officiële oplevering in februari 2019, open gesteld voor het verkeer. Het gedeelte Sloeweg zal medio 2019 zal zijn voltooid. Verbetering van de aansluitende wegen aan Vlaamse zijde heeft nu stevig de aandacht. Maar ook daar is de planvorming inmiddels ver gevorderd en wij hebben de verwachting dat spoedig tot uitvoering over kan worden gegaan. Extra dimensie en belang daarbij is de havenfusie tot North Sea Port die uitstekende multimodale verbindingen binnen het totale havengebied noodzakelijk maakt. Vermeld dient dat de dikste verkeersstromen nog altijd binnen Zeeland zijn gelegen en niet grensoverschrijdend. Op termijn verwachten wij bij een verdere ontwikkeling wel een groei en dient ook de grensoverschrijdende infrastructuur aangepakt te worden.

N254 Bernhardweg

Gelet op het verzoek uit uw Staten bij de behandeling van de voorjaarsnota en onze toezegging in de commissie Economie van 31 augustus 2018 komen wij graag terug op de Bernhardweg. Wij hebben recent een onderzoek laten doen naar de verkeerskundige voor- en nadelen (in de zin van nut én noodzaak) van volledige verdubbeling van de Bernhardweg – West en de indicatieve kosten daarvan. Onderzoek is gedaan naar verdubbeling van het traject vanaf het knooppunt Sloeweg tot het viaduct over de Frankrijkweg en van daaruit tot de aansluiting met de Engelandweg. Eerder is een klein gedeelte van dit traject, namelijk tussen het knooppunt Sloeweg en de Frankrijkweg in de beschouwing genomen in het kader van het knooppunt Sloeweg. Op advies van het Taskforce Team dat destijds heeft gezocht naar besparings- en versoberings-mogelijkheden binnen het project heeft GS dit onderdeel geschrapt. In de najaarsnota hebben wij aangegeven u op een later moment van informatie te voorzien. Inmiddels is het rapport gereed en kunnen wij u in hoofdlijnen informeren.

Het rapport trekt conclusies ten aanzien van de verkeersveiligheid en de doorstroming. Wat betreft de verkeersafwikkeling is de conclusie dat wanneer het huidige 2x1-wegprofiel van de Bernhardweg-West gehandhaafd blijft er bij het groeiscenario 'hoog' in het verkeersmodel NRM enige filevorming pas te verwachten is in het prognosejaar 2040. Dit is een zuiver kwantitatieve conclusie.

Vanuit een verkeersveiligheidsoogpunt is een 2x2 autoweg altijd te prefereren boven de huidige verbinding met twee rijstroken in verschillende richtingen met het risico op gevaarlijke inhaal manoeuvres. Overigens is de Bernhardweg hier niet uniek in, omdat Zeeland meer 100 km-wegen kent met tegengesteld verkeer. Op deze wegen is geen sprake van significant hogere ongevallenstatistieken. Het onderzoeksrapport geeft aan dat een zogeheten harde midden scheiding (bijvoorbeeld via een geleiderail) over het gehele tracé gewenst is. Op het eerste deel van de weg, nu al 2x2 met een brede tussenberm, zou geleiderail geplaatst moeten worden. Op het tweede deel van de weg (2x1) is er in het huidige wegprofiel geen ruimte voor een tussenberm met een geleiderail. De weg kan alleen veiliger gemaakt worden door het wegprofiel te verbreden inclusief het aanbrengen van een tussenberm met midden geleider.

De Bernhardweg kent in de investeringsstrategie een lagere prioriteit en is daarom nog niet meegenomen in het MIZ.

Wij vertrouwen erop u voor dit moment voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

gedeputeerde staten,

Drs. J.M.M. Polman, voorzitter

A.W. Smit, secretaris