

Gedeputeerde Staten**Voorzitter Provinciale Staten van Zeeland**Postbus 6001
4330 LA MIDDELBURG**onderwerp**

verdiepingsstudie Zanddijk-Molendijk

kenmerk

19013897

**behandeld door**

ir. E.A. Dekker

verzonden

Middelburg, 14 mei 2019

Geachte voorzitter,

Hierbij zenden wij u de door ons op 14 mei jl. vastgestelde eindrapportage van de verdiepingsstudie Zanddijk-Molendijk met daarin opgenomen de adviezen omtrent de keuze van een voorkeurstracé en fasering en aanbevelingen voor het vervolgtraject. Verdere stappen in de besluitvorming zullen in de nieuwe collegeperiode gezet worden.

In overleg met de statengriffie is inmiddels een korte GS-informatiebijeenkomst gepland op vrijdag 24 mei, van 12.00 tot 12.30 uur, in de voorhal van het statencomplex, om statenleden, burgercommissieleden en fractieondersteuners nader te informeren over de studieresultaten en de daarop gebaseerde adviezen en aanbevelingen. De uitnodiging daarvoor vindt u bijgevoegd. Gemeente Reimerswaal en waterschap Scheldestromen zullen in een gezamenlijke bijeenkomst in Kruiningen op 23 mei nader worden geïnformeerd. Op 27 mei vindt over de eindrapportage een bijeenkomst met de klankbordgroep plaats.

Met vriendelijke groet,

gedeputeerde staten,

Drs. J.M.M. Polman, voorzitter

A.W. Smit, secretaris

Bijlagen: Eindrapportage verdiepingsstudie Zanddijk-Molendijk en uitnodiging informatiebijeenkomst.

Eindrapportage verdiepende studie Zanddijk-Molendijk

Versie 7 mei 2019

1. Inleiding

Probleemstelling

Provincie Zeeland streeft naar sterke netwerken (Mobiliteitsvisie Zeeland 2028). Sterke netwerken worden in Zeeland gevormd door het hoofdwegennet en de overige wegen. Eén van deze overige wegen betreft de provinciale weg op de Zanddijk en Molendijk (N673) naar Yerseke. Deze weg kent in de huidige vorm ernstige knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid, bereikbaarheid en onderhoud. De knelpunten zijn van dien aard, dat de Zanddijk/Molendijk door Gedeputeerde Staten in 2017 in de top 3 is geplaatst van Zeeuwse wegen die met voorrang moeten worden opgeknapt, om veiligheid, bereikbaarheid en onderhoudssituatie structureel te verbeteren.

De N673 is beleidsmatig gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 80 km/h. De N673 is echter niet ingericht volgens de Basiskennmerken Wegontwerp van het CROW en de ontwerprichtingen passend bij die functie. De weg is daarvoor te smal, de bermen zijn te smal, enkele bochten zijn te krap, op delen is sprake van een te steil talud en op delen van het traject geldt een adviessnelheid van 60 km/h. De huidige verkeersintensiteit ligt tussen de 6.800 (Molendijk) en 9.580 (Zanddijk) mvt/etm (op basis van de verkeersstromenkaart 2018) en komt overeen met de functie als gebiedsontsluitingsweg. Het aandeel vrachtverkeer op de route tussen Yerseke en de A58 is met 15% tot 16% relatief hoog, met name ten opzichte van de huidige vormgeving. Op de N673 tussen de rijksweg A58 en de kern Yerseke hebben vanaf 2008 meer dan 50 ongevallen plaats gevonden. Het niet verlenen van voorrang is daarbij de meest voorkomende toedracht. Er wordt relatief hard gereden op de Zanddijk en Molendijk. Circa 10% van de gebruikers rijdt harder dan 90 km/h. De onderhoudsstaat van de Zanddijk en Molendijk laat te wensen over. Met name als gevolg van het zware gewicht van vrachtverkeer ontstaan scheuren in het wegdek. Ook in de fundering van de weg zitten scheuren, die mogelijk doorlopen tot in het dijklichaam. Het uitvoeren van onderhoud op de weg leidt tot verkeersonveilige situaties vanwege de smalle weg, smalle bermen en de hoge snelheid op het wegvak. Het tijdelijk afsluiten van de weg brengt de bereikbaarheid van Yerseke in het geding. De aantrekkende economie zorgt voor een toenemende ernst van de problematiek op de Zanddijk/Molendijk. Bedrijven breiden uit wat leidt tot een extra toename van het personen- en vrachtverkeer.

Onderzoekstraject vanaf 2014

In 2014 is een eerste vergelijkingsstudie uitgevoerd naar mogelijke nieuwe tracés voor de Zanddijk-Molendijk. In 2015 bleek dat realisatie van één van de onderzochte tracés op korte termijn niet mogelijk was binnen de (toen beperkt beschikbare) financiële ruimte van de provincie. Van 2015 tot 2017 is vervolgens onderzocht of een gefaseerde aanleg mogelijk is. In 2017 heeft het college een voorkeurstracé voor de eerste fase vastgesteld. Daarover heeft vervolgens een publieksconsultatie plaats gevonden en zijn aanpassingen aan het voorkeurstracé voorgesteld.

De uiteindelijk geraamde kosten voor de eerste fase waren aanmerkelijk hoger dan aanvankelijk begroot. Na 2017 is de financiële ruimte bij de provincie weer toegenomen. Tijdens de najaarsconferentie in 2018 hebben Gedeputeerde Staten dan ook besloten om nog geen besluit over de eerste fase te nemen, maar eerst een visie te ontwikkelen op de totaaloplossing. Besloten werd een verdiepende studie uit te laten voeren naar de oplossing voor het totale tracé vanaf de A58 tot

aan de kern Yerseke. Doel van de verdiepende studie is om de mogelijkheden te verkennen voor optimalisatie en kostenreductie, zowel bij de eerste fase als bij de tracéalternatieven, om inzicht te geven in de samenhang tussen een eventuele fasering en de tracéalternatieven, en om te verkennen in hoeverre belanghebbende partijen bij willen dragen aan een meer integrale oplossing.

Alternatieven en varianten

In de verdiepende studie zijn de volgende tracéalternatieven uit 2014 (zie kaartje) nader verkend:

Roze-zwart

Dit tracé volgt de huidige Zanddijk vanaf de rotonde bij Nishoek tot aan de Olzendedijk. Daar wordt een nieuwe verbinding gelegd tussen Zanddijk en de Olzendorpolder (de zwarte tak), waardoor de verkeersstromen gescheiden worden. Het woonverkeer gaat over de Molendijk verder; het werkverkeer gebruikt de zwarte tak.

Bruin

Dit tracé volgt de Zanddijk vanaf de rotonde bij Nishoek tot over de spoorkruising. Vervolgens wordt een nieuwe weg naar de Olzendorpolder gelegd, via een rotonde ter plaatse van de Olzendedijk.

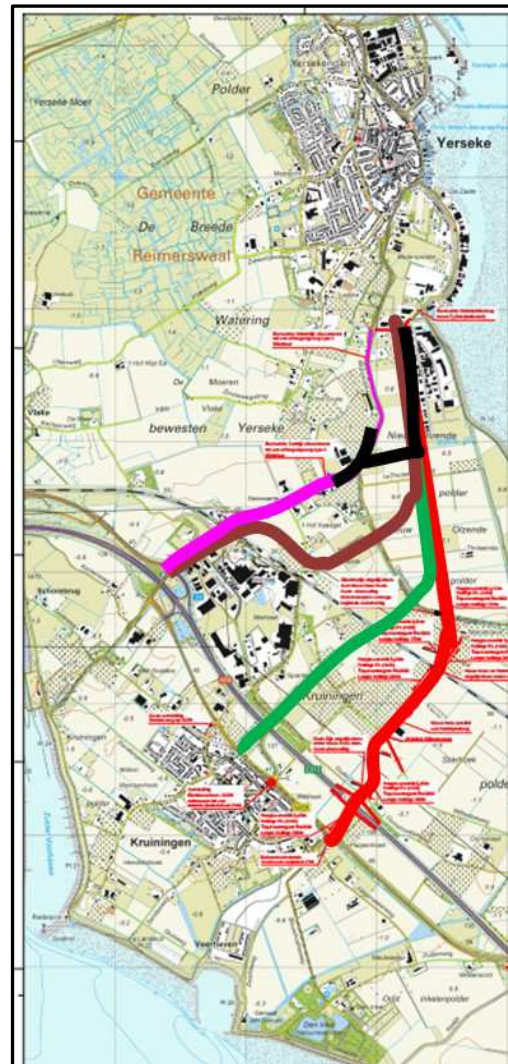
Groen

Dit tracé voorziet in een nieuwe aansluiting op de A58 ter hoogte van het huidige viaduct (Goversweg). De bestaande aansluiting 33 (Zanddijk) komt daarmee te vervallen. Voor het transport van gevaarlijke stoffen wordt de N289 (Oude Rijksweg) langs Kruijningen benut.

Rood

Dit tracé voorziet in een nieuwe aansluiting op de A58 bij de Sluisweg. De bestaande aansluiting 32 (Luchtenburg) komt te vervallen.

In bijlage 1 zijn de tracéalternatieven en de daarbij onderzochte varianten nader beschreven.



Opbouw eindrapportage

Deze eindrapportage, opgesteld door het interne kernteam in samenwerking met gemeente Reimerswaal en waterschap Scheldestromen, bevat de resultaten van de verdiepende studie. Na een beschrijving en onderlinge vergelijking van de onderzochte varianten (hoofdstuk 2) volgt de kern van de rapportage: de vergelijking van de tracéalternatieven (hoofdstuk 3). Hoofdstuk 4 geeft een nadere toelichting op de kosten en dekkingsmogelijkheden. Hoofdstuk 5 bevat de conclusies en aanbevelingen op basis van de verdiepende studie.

Als bijlagen zijn opgenomen:

1. een beschrijving van de onderzochte tracéalternatieven en varianten;
2. de kaartbeelden van de vergeleken tracéalternatieven;

3. een samenvatting van alle kostenramingen.

De ontwerpen, de ramingen (voor alle tracéalternatieven en varianten) met toelichting daarop en de rapportage over het aanvullende verkeerskundige onderzoek zijn achtergronddocumenten bij deze rapportage. Vanwege het detaillistische karakter van deze documenten zijn deze niet als bijlagen bijgevoegd.

2. Onderzochte varianten

Binnen de vier tracéalternatieven zijn verschillende varianten onderzocht in verband met de technische haalbaarheid, de effectiviteit en kostenbesparing. Onderstaand worden deze varianten nader toegelicht en wordt onderbouwd welke van de onderzochte varianten verwerkt zijn in de vier tracéalternatieven, zoals aangegeven op de kaarten in bijlagen 2.1 tot en met 2.4 en zoals in hoofdstuk 3 op hun effecten beschreven.

Viaduct in plaats van spoortunnel (bij alle alternatieven)

In alle alternatieven is uitgegaan van een ongelijkvloerse spoorwegovergang. Het behouden of realiseren van een nieuwe gelijkvloerse kruising op dit traject wordt zowel vanuit de gewenste doorstroming als vanuit verkeers- en spoorveiligheid onaanvaardbaar geacht. In de studie uit 2014 is uitgegaan van een spoortunnel. Met het vervangen van de tunnel door een viaduct over het spoor is een aanzienlijke kostenbesparing mogelijk. Afhankelijk van het alternatief gaat het om een kostenverschil van € 14 - € 22 mln. Op de functionaliteit als gebiedsontsluitingsweg heeft dit geen negatieve invloed. Voordeel van een viaduct is dat daarbij ook een route voor langzaam verkeer tegen aanvaardbare meerkosten mogelijk is. Wel heeft een viaduct een groter effect op landschap en geluid. Dit effect is acceptabel gelet op het ontbreken van bijzondere landschapswaarden en geluidsgevoelige bestemmingen rond de spoorkruising. De kostenbesparing weegt daar ruimschoots tegen op.

Conclusie/uitgangspunt: *In alle alternatieven is daarom een spoorkruising met een viaduct opgenomen.*

Deeloplossing (bij tracéalternatieven Roze-zwart en Bruin)

Voor de alternatieven Bruin en Roze-zwart is een variant ontwikkeld (C) waarbij de bestaande gelijkvloerse spoorwegkruising wordt gehandhaafd. Deze variant is niet volledig probleemoplossend. Deze variant zou wel kunnen functioneren als een eerste fase, waarbij de spoorkruising in een later stadium wordt aangepakt.

Conclusie/uitgangspunt: *Ook voor alternatieven Roze-zwart en Bruin is uitgegaan van een totaaloplossing.*

Kruising Olzendedijk (bij tracéalternatieven Groen en Rood)

In deze verdiepingsstudie is - anders dan in de studie uit 2014 - als uitgangspunt gehanteerd dat de Olzendedijk vanwege de waterkerende functie niet doorsneden wordt. Voor de tracéalternatieven Rood en Groen is daarom het ontwerp aangepast, waarbij het nieuwe tracé van de N673 met een viaduct over de dijk wordt gevoerd. Daarbij is tevens een variant onderzocht waarbij de Olzendedijk met een rotonde wordt aangesloten op het nieuwe tracé, waardoor de bereikbaarheid van bedrijven en woningen in de omgeving verbetert. De aanlegkosten van een rotonde zijn ca. € 1,3 mln. lager dan realisatie van een tracé over de dijk met een viaduct.

Conclusie/uitgangspunt: *op basis van de voor- en nadelen is voor de alternatieven Rood en Groen uitgegaan van een rotonde voor de kruising met de Olzendedijk.*

Aansluiting Nishoek (bij tracéalternatief Groen)

Omdat de bestaande aansluiting Zanddijk - A58 (nr. 33) bij dit alternatief komt te vervallen, moet de ontsluiting van het bedrijventerrein Nishoek worden aangepast. Het oorspronkelijk ontwerp uit 2014 voorziet in de aanleg van een 5-poots rotonde ten noorden van de A58 waarbij de rotonde voor de aansluiting op de A58 gecombineerd wordt met een extra aantakking naar het bedrijventerrein

Nishoek. De verbinding met het gebied zuidelijk van het tracé wordt gemaakt door ter plaatse van de Oudedijk een onderdoorgang te realiseren voor plaatselijk verkeer, landbouwers en fietsers. In de verdiepingsstudie is, naast deze oplossing, tevens een variant uitgewerkt waarbij Nishoek een meer directe ontsluiting krijgt via een andere (extra) rotonde meer noordelijk in de N673, die tevens een ontsluitingsmogelijkheid biedt voor eventuele latere uitbreidingen van bedrijventerrein Nishoek (variant Groen D).

Conclusie/uitgangspunt: op basis van de voor- en nadelen van beide varianten wordt in alternatief Groen uitgegaan van de variant met extra rotonde.

Afweging OVR variant (bij tracéalternatief Rood)

Alternatief Rood voorziet in een nieuw tracé tussen Yerseke en de A58. Ter plaatse van de Sluisweg (voormalige Veerhaven) wordt een nieuwe aansluiting op de A58 gemaakt. De bestaande aansluiting Luchtenburg (nr. 32) komt bij dit alternatief te vervallen. Aansluiting 33 (Zanddijk) blijft bij dit alternatief bestaan. Door de Ondernemersvereniging Reimerswaal (OVR) is een variant voorgesteld, waarbij naast het volledig afsluiten van aansluiting 32 tevens de toe- en afritten van- en naar Vlissingen van aansluiting 33 worden afgesloten. De toe- en afritten in de richting Bergen op Zoom van deze aansluiting blijven gehandhaafd.

Door in de aansluiting 33 de toe- en afritten richting Vlissingen af te sluiten ontstaat op de A58 verkeerskundig een betere situatie. De in- en uitvoegende bewegingen net voor en na de Vlaketunnel worden verplaatst naar de nieuwe aansluiting oostelijker en op grotere afstand van de tunnel. Dit leidt tot een substantieel voordeel voor de verkeersveiligheid en doorstroming op de A58, wat mogelijk kan leiden tot de bereidheid bij het Rijk om mee te financieren.

De OVR-variant voorziet tevens in een extra rotonde in het tracé van de N673 ter plaatse van de Wittesteeweg, waarop de nieuwe ontsluitingswegen naar Nishoek en Oostdijk zijn aangesloten. Deze rotonde vormt voor de doorstroming op de nieuwe route naar Yerseke wel een nadeel.

De geraamde kosten van de OVR-variant (Rood D) liggen ca. € 8 mln. hoger dan bij variant Rood C. Ten opzichte van variant Rood C heeft de OVR-variant ook verkeerskundige nadelen. Door het vervallen van de aansluiting 33 richting Vlissingen zullen verkeersverschuivingen via de route N289-Vlakebrug-Kapelle-Vierwegen en via de route Postweg gaan plaatsvinden, waardoor de bebouwde kom van Kapelle meer wordt belast. Keuze voor een andere variant van Rood dan de OVR-variant heeft echter tot gevolg dat er geen kans is op rijksfinanciering voor de nieuwe aansluiting op de A58, waardoor de aanleg daarvan niet haalbaar wordt geacht.

Conclusie/uitgangspunt: voor de vergelijking van alternatieven is in de verdiepingsstudie voor alternatief Rood uitgegaan van de OVR-variant.

Varianten m.b.t. splitsing stromen woon- en werkverkeer (bij Bruin, Groen en Rood)

In alle alternatieven wordt een splitsing van verkeersstromen naar/van Yerseke beoogd, waarbij het woon- en ook toeristisch verkeer via de Molendijk gaat en het werkverkeer via de Olzendepolder.

In de oorspronkelijke ontwerpen uit 2014 werd deze splitsing noordelijk voorzien ter plaatse van de Molendijkse weg. Hierop zijn later (bij het onderzoek naar een eerste fase) varianten ontwikkeld, waarbij het verkeer reeds aan de zuidzijde bij de Olzendedijk wordt gesplitst in bestemmingsverkeer voor de woonkern en verkeer voor de bedrijventerreinen, de zogenaamde zwarte tak.

Aanleg van deze zwarte tak leidt voor de alternatieven Bruin, Groen en Rood tot aanmerkelijke meerkosten. Bovendien blijkt uit aanvullende modelberekeningen (RHDVH, 2019 en Goudappel Coffeng, 2019) dat deze splitsing in de eindsituatie weinig effect sorteert. Het verkeer blijft in hoofdzaak via de Olzendepolder rijden. Alleen als een gehele knip in de Molendijkseweg wordt aangebracht is de zwarte tak in de definitieve situatie bij Bruin, Groen en Rood zinvol. Vanwege het

woon-werkverkeer vanuit Yerseke naar de Olzendepolder is het knippen van de Molendijkseweg echter niet mogelijk.

Splitsing van woon- en werkverkeer kan bij Bruin, Groen en Rood effectiever en tegen aanmerkelijk lagere kosten gerealiseerd worden door aanpassing van het kruispunt Molendijkseweg-Olzendepolder. Voordeel van een noordelijkere splitsing van verkeersstromen is ook dat de intensiteit op de Molendijk sterk afneemt en de verkeersveiligheid op deze smalle en bochtige weg toeneemt. Aan de hand van verkeerskundig onderzoek (RHDHV, 2019) is getoetst of de huidige kruispunten Olzendepolder-Molendijkseweg en Molendijkseweg-Molendijk voldoende capaciteit hebben om de gewijzigde verkeersstroom te kunnen verwerken. Gebleken is dat een reconstructie van deze kruispunten uit oogpunt van doorstroming niet noodzakelijk is. De bestaande kruispuntvormen hebben voldoende capaciteit. Wel is het wenselijk om bij een toename van het verkeer de verkeersveiligheid van deze kruispunten te verbeteren, met name voor de fietsers. Om die reden is bij de uitwerking van het tracé bij alternatief Bruin, Groen en Rood voorzien in de reconstructie van het kruispunt Olzendepolder-Molendijkseweg tot een rotonde en het aanpassen van de voorrangssituatie op het kruispunt Molendijkseweg-Molendijk, inclusief de aanleg van een fietstunnel op dit kruispunt. De kosten van de reconstructie van beide kruispunten bedragen ca. € 2,5 mln., tegenover de kosten voor een zwarte tak van ca. € 9,5 mln.

Voor de aanpassing van het kruispunt Molendijk-Molendijkseweg is nog een andere variant uitgedacht (zie gestippelde rode lijn in onderstaande afbeelding). De kosten en effecten van deze variant dienen nog nader te worden uitgewerkt.

Conclusie/uitgangspunt: de zwarte tak maakt geen deel uit van de alternatieven Bruin, Groen en Rood; uitgegaan is van reconstructie van de kruispunten Olzendepolder-Molendijkseweg en Molendijkseweg-Molendijk.

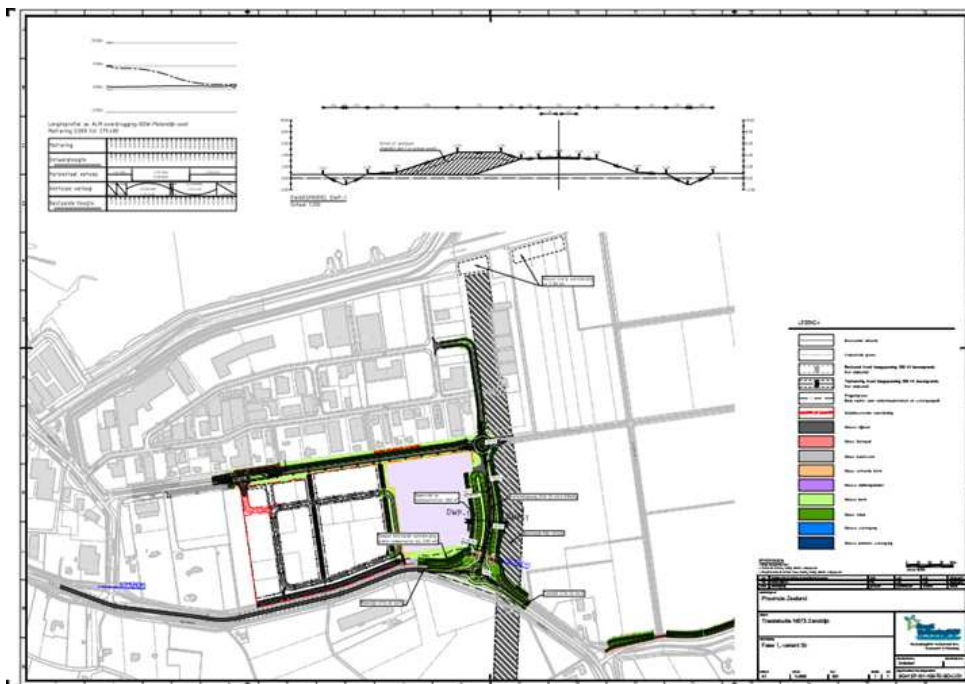


Variant oranje tak

Als variant op de zwarte tak is een (goedkopere) alternatieve verbinding tussen Olzendepolder en Molendijk uitgewerkt, de zogenaamde oranje tak. Een globaal ontwerp is op onderstaand kaartbeeld aangegeven. Deze verbindingsweg is meer noordelijk gesitueerd dan de zwarte tak en sluit aan op de Olzendepolder bij de rotonde Wulk. De aansluiting op de Molendijk wordt tevens uitgevoerd met een rotonde. Het fietspad wordt met een fietstunnel onder de nieuwe verbindingsweg weg gevoerd. De ter plaatse aanwezig waterberging wordt gedempt en op een andere locatie gerealiseerd. De bestaande aansluitingen van de Olzendedijk en de Grintweg blijven ongewijzigd. Langs de Olzendedijk wordt een nieuw fietspad aangelegd. Met deze oranje tak krijgt het bedrijventerrein een tweede ontsluiting op de Molendijk. Uitgegaan wordt dat de verkeersintensiteit op het gedeelte Molendijk vanaf deze aansluiting tot de Molendijkseweg afneemt en de oranje tak wordt ingericht als

60 km zone. Kosten van de oranje tak zijn op € 8,3 mln. geraamd, waarvan € 2,5 mln. additioneel. Aanvullend verkeerskundig onderzoek is uitgevoerd naar het effect van de verbinding tussen Molendijk en Olzendorpolder bij Bruin, Groen en Rood (RHDHV, 2019). Daaruit blijkt dat verkeer van en naar de A58 over het nieuwe tracé bij Bruin, Groen en Rood niet of nauwelijks gebruik gaat maken van de tak naar de Molendijk, noch van de zwarte tak noch van de oranje tak. Het beoogde doel van deze tak in de definitieve oplossing wordt hiermee niet bereikt (regret-maatregel). In de alternatieven Bruin, Groen en Rood is een dergelijke tak dan ook niet opgenomen. De oranje tak kan een kostenbesparende variant binnen het alternatief Roze-Zwart zijn. Omdat de Zanddijk dan wel over een langere lengte verbreed zal moeten worden en een andere oplossing voor een veilige fietsoversteek gevonden moet worden, zal de kostenbesparing lager zijn dan € 6,2 mln. (verschil tussen € 14,1 en € 8,3 mln.). Als eerste fase is de oranje tak daarnaast minder effectief dan de zwarte tak, omdat de kruispunten Olzendedijk en Grintweg niet worden aangepakt.

Conclusie/uitgangspunt: de oranje tak is in geen enkel alternatief meegenomen.



Mogelijkheden voor kostenbesparing bij de zwarte tak

In 2017 is een eerste fase uitgewerkt via de zwarte tak. Met deze fasering kan worden bereikt dat de verkeersveiligheid op de Molendijk, inclusief de kruispunten met de Olzendedijk en Grintweg wordt verbeterd en dat het bedrijventerrein Olzendorpolder een tweede aansluiting krijgt op de N673. De kosten voor deze zwarte tak zijn in totaal (provinciaal en gemeentelijk deel) nu geraamd op € 14,1 mln., waarvan € 7 mln. additioneel (als onderdeel van de totaaloplossing).

Bij aanleg van de zwarte tak als onderdeel van Roze-zwart is de rotonde in de Olzendorpolder niet nodig, wat een besparing met ca. € 0,8 mln. betekent. Besparingen zijn verder mogelijk door een andere ligging van de rotonde bij de Molendijk (ten zuiden van Molendijk 56 in plaats van er overheen) en door af te zien van de voorgestelde fietstunnel. De aanlegkosten voor de provincie kunnen hierdoor met ca. € 2,0 mln. verlaagd worden.

Conclusie/uitgangspunt: in het ontwerp en de kostenberekening van het alternatief Roze-zwart is vanwege de verkeerskundige kwaliteit en het maatschappelijk draagvlak vastgehouden aan het ontwerp, zoals eerder onderzocht en besproken bij de verkenning van fase 1 in 2017-2018.

3. Vergelijking alternatieven

Voor de vergelijking van de tracéalternatieven is op grond van de in het vorige hoofdstuk beschreven variantkeuzes uitgegaan van:

- Roze-zwart B, kruising van de spoorweg met een viaduct, landbouwverkeer via een parallelweg over het viaduct, fietsers via de Trenteweg.
- Bruin B, kruising van de spoorweg met een viaduct, landbouwverkeer via een parallelweg over het viaduct, fietsers via de Trenteweg.
- Groen D, kruising van de spoorweg met een viaduct, aansluiting van de Olzendedijk met een rotonde, met een extra rotonde in het tracé voor de aansluiting van bedrijventerrein Nishoek.
- Rood D (voorstel van de OVR), kruising van de spoorweg met een viaduct, aansluiting van de Olzendedijk met een rotonde, met een extra rotonde in het tracé voor aansluiting van het bedrijventerrein Nishoek en Oostdijk (met name uienbedrijven) en met gedeeltelijke opheffing van aansluiting 33 (van en naar Vlissingen).

Uit de variantenstudie 2014, de uitwerkingen rond fase 1, de opdracht voor de verdiepingsstudie en de maatschappelijke opgaven waar de provincie voor staat, zijn de volgende relevante kwalitatieve beoordelingscriteria af te leiden voor de keuze uit de tracé-alternatieven.

Hoofddoelstelling	Beoordelingscriteria
Bijdrage aan primaire doel	Verkeersveiligheid op de route naar Yerseke Verbeteren bereikbaarheid Yerseke
Voorkomen ongewenste externe effecten	Voorkomen ongewenste verkeersverschuivingen Bereikbaarheid van overige kernen en bedrijven Effecten op leefomgeving Bescherming van ruimtelijke kwaliteit
Meekoppelkansen	Spoorveiligheid Veiligheid en doorstroming op de A58 Perspectief voor ruimtelijke ontwikkelingen Bijdrage aan klimaatadaptatie en waterveiligheid Bijdrage aan energietransitie en CO2-vermindering
Uitvoerbaarheid	Realisatietijd Faseerbaarheid Maatschappelijk draagvlak

Onderstaand wordt per kwalitatief criterium beschreven hoe hieraan getoetst is en wordt het resultaat van de toetsing van de vier tracéalternatieven toegelicht. Los van de kwalitatieve beoordeling wordt in paragraaf 3.5 per alternatief een overzicht gegeven van de kosten en de mogelijkheid van cofinanciering door relevante stakeholders. Paragraaf 3.6 bevat het samenvattende (effect)overzicht.

Het resultaat van de toetsing is kwalitatief weergegeven, met scores in de kleuren wit (geen verandering ten opzichte van de huidige situatie), (licht)groen (verbetering), oranje en rood (verslechtering). De scores geven de onderlinge verhouding tussen de alternatieven en de verandering ten opzichte van de huidige situatie aan. Er zijn geen gewichten aan de criteria toegekend, omdat een (gewogen) multicriteria-analyse voor de uiteindelijk te maken (politiek-bestuurlijke) afweging naar verwachting geen toegevoegde waarde heeft.

3.1 Bijdrage aan primaire doel

Verkeersveiligheid op de route naar Yerseke

Voor de verkeersveiligheid op de route naar Yerseke is van belang dat de functie en inrichting van de weg (categorie gebiedsontsluitingsweg) afgestemd is op de intensiteiten van de weg. Een tweede aspect van belang is de mate waarop het fietsverkeer veilig kan worden afgewikkeld, onder andere door afname van of ontvlechting met gemotoriseerd verkeer. Alle tracéalternatieven zijn op basis van dezelfde uitgangspunten ontworpen (conform de Basiskenmerken Wegontwerp van het CROW) en zijn als veilig te beoordelen.

Daarbij moet nog wel een kanttekening worden geplaatst bij de situatie van de Molendijk in het alternatief Roze-Zwart. Uit het aanvullende verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng en RHDHV blijkt dat de afname van verkeersbewegingen over het tracé Molendijk tot en met de kern Yerseke ten opzichte van de referentiesituatie, beperkt is. Er blijft dus sprake van een (ongewenst) hoge intensiteit op de Molendijk, die niet past bij het profiel van de weg en het met het verkeersbesluit van 12 maart 2019 ingestelde en te handhaven 60 km-regime. Nader onderzoek is nodig naar de mogelijkheden (zoals een knip in de Molendijkseweg) om in het alternatief Roze-zwart tot een betere splitsing van verkeersstromen te komen, waardoor de intensiteit op de Molendijk tot een voor de huidige weg aanvaardbaar niveau zal afnemen.

In alle tracéalternatieven zijn voor het fietsverkeer de benodigde maatregelen genomen, om te komen tot een veilige afwikkeling daarvan. Zo is er een nieuw fietspad langs de Olzendedijk voorzien en enkele fietstunnels waar de belangrijkste fietsroutes de nieuwe tracés kruisen.

Criterion	Roze-zw. B	Bruin B	Groen D	Rood D
Verbeteren verkeersveiligheid route naar Yerseke				

Verbeteren bereikbaarheid Yerseke

Alle alternatieven leiden tot een verbeterde bereikbaarheid van Yerseke. Bij alle alternatieven is ook sprake van een calamiteitenroute, mocht de primaire route uitvallen. In de alternatieven Roze-zwart en Bruin is daarvoor een parallelroute langs de Zanddijk voorzien. In de alternatieven Groen en Rood fungeert de bestaande route over de Zanddijk als een calamiteitenroute.

Uit het verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng blijkt dat bij alternatief Roze-zwart en Bruin op termijn een probleem met de verkeersafwikkeling ontstaat ter hoogte van de 5-taks rotonde bij bedrijventerrein Nishoek. In de ochtendspits (prognosejaar 2030) is het verkeersaanbod dusdanig groot dat de huidige enkelstrooksrotonde dit aanbod niet kan verwerken. Met name vanaf het viaduct over de A58 ontstaan wachtrijen die verder terugslaan op de kruising N289/Zanddijk. Op termijn zijn lokale aanpassingen noodzakelijk om deze problematiek op te lossen. Daarbij dient rekening gehouden te worden met de veiligheid van overstekend fietsverkeer en de ligging van de rotonde op een regionale waterkering. De kosten voor deze benodigde aanpassingen (orde van grootte € 5 mln.) zijn in de kostenramingen voor Roze-zwart en Bruin niet opgenomen.

Bij alternatieven Bruin, Groen en Rood ontstaat op de t-aansluiting Olzendepolder-Molendijkseweg een toename aan verkeersbewegingen. Verkeer gaat dan linksaf naar de huidige Molendijk of rechtsaf naar de Molenpolderweg-Korringaweg. Uit onderzoek (RHDHV, 2019) blijkt dat in de ochtend- en avondspits er geen knelpunt inzake verkeersafwikkeling ontstaat. De I/C-verhouding blijft onder de 0,7 (= geen knelpunt). De t-splitsing Molendijk-Molendijkseweg wordt overigens door het bedrijfsleven in Yerseke in de huidige situatie wel als een knelpunt gezien. Met gerichte

maatregelen (bijvoorbeeld een VRI) zou de verkeersafwikkeling op dit punt verbeterd kunnen worden.

De beoogde splitsing in verkeersstromen naar/van Yerseke, in woon- en toeristisch verkeer via de Molendijk en werkverkeer via de Olzendepolder, vraagt in alle alternatieven nog om aandacht. Uit de modelberekeningen blijkt dat aanvullende maatregelen nodig zijn, om het verkeer in de gewenste richting te sturen. Hiernaar vindt vervolgonderzoek plaats.

In de kostenramingen is met bovenstaande aanvullende maatregelen nog geen rekening gehouden.

criterium	Roze-zw. B	Bruin B	Groen D	Rood D
Verbeteren bereikbaarheid Yerseke				

3.2 Voorkomen ongewenste externe effecten

Voorkomen ongewenste verkeersverschuivingen

Alle alternatieven leiden tot een verschuiving van verkeersbewegingen in het studiegebied, deels beoogd, deels echter ongewenst. Van ongewenste verschuivingen is vooral sprake bij de alternatieven Groen en Rood. Bij deze alternatieven verschuift verkeer van de huidige Zanddijk-Molendijk niet alleen naar de nieuwe route, maar ook naar de ten westen van Yerseke gelegen Postweg en naar de N289 richting Vlakebrug (tot 50% bij Rood). Dit wordt veroorzaakt door het (deels) afsluiten van aansluiting nr. 33 op de A58. Verkeer van/naar Walcheren kiest dan voor een route over het westelijk van Yerseke gelegen onderliggend wegennet via aansluiting nr. 35 (Vierwegen) op de A58. Bij alternatief Rood zijn deze verschuivingen groter dan bij alternatief Groen. Extra verkeer op de aansluiting Vierwegen is niet wenselijk. Deze aansluiting is op dit moment al zwaar belast. Extra verkeer vanaf de Postweg via de kern Kapelle is eveneens een niet gewenst effect. Bij Rood neemt ook het sluipverkeer via de Vlakeweg-Reeweg (door natuurgebied Yerseke Moer en de kern Vlake) aanzienlijk toe. Met een eventuele herinrichting van de aansluiting Vierwegen, aanvullende maatregelen in de bebouwde kom van Kapelle en op de Vlakeweg-Reeweg zouden de nadelige effecten wellicht kunnen worden gemitigeerd. De kosten voor deze maatregelen zijn niet in de kostenramingen meegenomen.

Als gevolg van de nieuwe aansluitingen op de A58 bij de alternatieven Groen en Rood neemt de verkeersintensiteit op de Elenbaasstraat in Kruiningen aanzienlijk toe (+ 70%). Ook de intensiteit op de Korringaweg in Yerseke zal toenemen (+ 40%). Dit is ook bij alternatief Bruin het geval.

Als gevolg van het opheffen van aansluiting 32 (Luchtenburg) bij alternatief Rood zal de intensiteit op de N289 ter hoogte van Krabbendijke toenemen. De route heeft daar veel kruispunten met het onderliggend wegennet, loopt gedeeltelijk door de bebouwde kom van Krabbendijke (met 6 verkeersplateaus) en heeft een gelijkvloerse (bewaakte) spoorwegovergang. Via een onoverzichtelijk kruispunt kan tenslotte de oprit naar de A58 richting Bergen op Zoom bereikt worden. Ook op de Plasseweg (Waarde-Gawege) wordt een toename verwacht. Toename van verkeer op deze routes is uit oogpunt van verkeersveiligheid niet gewenst.

Sprake is ook van positieve verkeersverschuivingen. Zo neemt het verkeer op de N289 langs Kruiningen af bij de alternatief Rood en – in mindere mate- ook bij alternatief Groen.

criterium	Roze-zw. B	Bruin B	Groen D	Rood D
Voorkomen ongewenste verkeersverschuivingen				

Bereikbaarheid van kernen en bedrijven(terreinen) in de omgeving

De bereikbaarheid van de kernen Waarde, Oostdijk en de bedrijven bij Oostdijk gaat er door het opheffen van de aansluiting Luchtenburg (in alternatief Rood) in de richting van Bergen op Zoom enigszins op achteruit. De extra rijafstand via de nieuwe aansluiting op de A58 is 3,5 – 4 km (reistijd ca. 3 min). Dit zal er toe leiden dat dit verkeer meer gebruik gaat maken van de N289 via Krabbendijke naar de aansluiting bij Rilland. Uit de modelberekening blijkt dat de intensiteit op deze route toeneemt met 900 mvt/etmaal. Deze route heeft voldoende capaciteit om deze toename op te vangen, maar ook op deze route zal de reistijd langer zijn dan nu (ca. 3 min). De bereikbaarheid van Nishoek-noord vanaf Walcheren neemt bij de alternatieven Groen en Rood iets af als gevolg van het (deels) opheffen van aansluiting 33 (Zanddijk).

criterium	Roze-zw. B	Bruin B	Groen D	Rood D
Instandhouding bereikbaarheid kernen en bedrijventerreinen				

Effecten op leefomgeving

Bij de effecten op de leefomgeving gaat het om de belasting die woningen langs het tracé ondervinden op het gebied van luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid.

Uit de studie in 2014 blijkt dat de luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor het uitvoeren van de plannen en dat het effect op de luchtkwaliteit niet onderscheidend is voor de verschillende alternatieven. Er zijn geen nieuwe ontwikkelingen t.o.v. de studie 2014 die aanleiding geven voor een andere conclusie op dit punt.

Voor externe veiligheid verschillen de tracéalternatieven voor wat betreft de route voor gevaarlijke stoffen. Bij de alternatieven Roze-Zwart, Bruin en Rood blijft die route ongewijzigd ten opzichte van de huidige situatie. Bij alternatief Groen kan voor de route gevaarlijke stoffen geen gebruik meer gemaakt worden van de op- en afritten bij aansluiting 33. Het transport van gevaarlijke stoffen van en naar de nieuwe aansluiting op de A58 wordt -iets gewijzigd ten opzichte van het tracé in 2014- over de bestaande N289 langs het westelijke gedeelte van Kruiningen geleid. Daarbij wordt voldaan aan de afstandsnormen als opgenomen in het Basisnet Vervoer gevaarlijke stoffen. Het effect van deze nieuwe route is daarmee dusdanig klein, dat de conclusie uit de studie van 2014 gehandhaafd kan blijven en dat het aspect externe veiligheid niet onderscheidend is.

Voor geluid is in de studie 2014 geconcludeerd dat de geluidsbelasting naar verwachting geen belemmering vormt voor het uitvoeren van de plannen. Wel is sprake van verschuiving van verkeersstromen, waarbij de Zanddijk-Molendijk bij de alternatieven Bruin, Groen en Rood ontlast wordt en de Olzendepolder/Korringaweg meer belast wordt. In het alternatief Roze-Zwart zal ook de geluidbelasting op woningen langs de Zanddijk toenemen door de verwachte (autonome) toename van het verkeer.

Bij de verkenning van fase 1 (de zwarte tak) is naar de belasting van Olzendepolder/Korringaweg nader akoestisch onderzoek op grond van de Wet geluidhinder gedaan. Op basis van dat onderzoek en de geactualiseerde verkeersgegevens van de verschillende alternatieven kan geconcludeerd

worden, dat alle alternatieven zonder aanvullende maatregelen tot een aanmerkelijke toename (tot ca. 7 d B(A)) van de geluidsbelasting bij de woningen aan de Kreeft leiden. Door toepassing van geluidsarm asfalt en plaatsing van een geluidsscherm zal de geluidsbelasting op de woningen naar verwachting van de RUD-geluidsexpert de wettelijke grenswaarde niet overschrijden. Na keuze van het voorkeursalternatief zal nader onderzoek nodig zijn om de benodigde maatregelen uit te werken en te bepalen voor welke woningen (eventueel) een hogere grenswaardeprocedure nodig zal zijn.

Criterion	Roze-zw. B	Bruin B	Groen D	Rood D
Beperken effecten leefomgeving				

Bescherming ruimtelijke kwaliteit

Binnen dit criterium worden alle effecten van de tracéalternatieven op landschap, cultuurhistorie, archeologie, water, bodem en natuur beschouwd. In de studie 2014 is uitgebreid ingegaan op deze effecten. Onderstaand worden de conclusies daaruit samengevat.

De impact op het landschap van de nieuwe weg is het kleinst als bestaande ruimtelijke structuren worden gevolgd (Nieuwe Olzendepolder) en de weg binnen het meer besloten landschap van de oeverwal ligt. Het alternatief Roze-zwart laat de bestaande structuren geheel in stand en laat daarom een neutraal effect zien. Van de nieuwe tracés scoren de alternatieven Groen en Rood per saldo het meest gunstig. Alternatief Bruin ligt in het open polderlandschap meer opvallend en afwijkend van de ruimtelijke hoofdstructuur. Dit is van negatieve invloed.

De impact op cultuurhistorie is in alle varianten beperkt. Bij het alternatief Roze-zwart vormen met name de historische boerderij langs de dijk, de dijk zelf en de twee bunkers daarin een aandachtspunt. In het uitgewerkte ontwerp zijn de boerderij en de bunkers gespaard gebleven. Wel wordt het historische profiel van de Zanddijk aangetast. Alle alternatieven doorsnijden gebieden met hoge archeologische verwachtingswaarden. De doorsnijding is bij het alternatief Roze-zwart het kortst.

Op het vlak van de bodemkwaliteit is er weinig onderscheid tussen de verschillende alternatieven.

Op het vlak van zettingen is het alternatief Roze-zwart het gunstigst omdat daar, gezien de voorgenomen werkzaamheden, minder zettingen worden verwacht. Daarnaast is de deklaag aan de westkant van Yerseke gemiddeld iets dikker. Alternatief Rood scoort relatief het slechtst, deze ligt in een meer zettingsgevoelig gebied.

Op het aspect waterkwaliteit en waterkwantiteit blijkt geen enkel alternatief onderscheidend. Op grond van de Keur van het waterschap dienen alle ingrepen in de watergang (of toename aan verhard oppervlak) gecompenseerd te worden. Hierdoor verslechtert de situatie in het plangebied niet ten opzichte van de autonome ontwikkeling.

Bij alle alternatieven zijn beperkte effecten te verwachten ten aanzien van soortenbescherming. Voor alle aanwezige soorten (flora en fauna) geldt dat er voldoende maatregelen te nemen zijn om de effecten weg te nemen, dan wel te mitigeren. Voor het voorkeursalternatief zal hiernaar nader onderzoek nodig zijn.

In het kader van natuurbescherming kan op basis van de studie 2014 geconcludeerd worden dat vanwege de grote afstand tussen de tracés en de Natura 2000-gebieden (Oosterschelde, Westerschelde en de Yerseke Moer) geen sprake is van directe aantasting of verstoring van die gebieden. Voor de stikstofdepositie is aanvullend op de studie in 2014 een berekening met de Aerius Calculator gemaakt. Daaruit kan vooralsnog (moment februari 2019; verkeersintensiteiten conform studie 2014) geconcludeerd worden dat de vier tracéalternatieven allen leiden tot een beperkte bijdrage aan de achtergronddepositie en de kritische depositiewaarde op de maatgevende Natura

2000-gebieden niet overschrijden. Ten opzichte van de referentiesituatie is met de tracés Bruin, Groen en Rood zelfs sprake van een lagere bijdrage. Dit komt doordat deze tracés op grotere afstand van het meest relevante stikstofgevoelige habitat van het Natura 2000-gebied Yerseke en Kapelse Moer zijn voorzien. Eindconclusie is dat het onderwerp stikstofdepositie momenteel niet leidt tot een significant negatief effect, ongeacht het te realiseren tracé. Op het moment dat een voorkeurstracé wordt uitgewerkt en een planologische procedure wordt doorlopen dient aan de hand van actuele verkeersgegevens een nieuwe berekening met de Aerius Calculator te worden uitgevoerd.

Uit het bovenstaande kan geconcludeerd worden, dat de alternatieven weinig onderscheidend zijn wat betreft het criterium ruimtelijke kwaliteit. Alternatief Roze-zwart scoort op enkele deelaspecten (landschap, archeologie, zetting) iets beter. Aan de andere alternatieven is eenzelfde, neutrale score toegekend.

Criterion	Roze-zw. B	Bruin B	Groen D	Rood D
Bescherming ruimtelijke kwaliteit				

3.3 Meekoppelkansen

Spoorveiligheid

Bij spoorveiligheid gaat het om het aantal gelijkvloerse spoorwegovergangen in het gebied en de intensiteit op die overgangen.

In de alternatieven Roze-zwart en Bruin vervalt de gelijkvloerse kruising ter hoogte van de Zanddijk. Al het doorgaande verkeer over de Zanddijk richting Yerseke (meer dan 10.000 mvt per etmaal) gaat dan gebruik maken van een ongelijkvloerse kruising. Dit is een positief effect. De verkeersbewegingen over de overige spoorwegovergangen nemen niet af. Desalniettemin zou verkend kunnen worden of opheffing van (een of meer van) deze kleinere overwegen mogelijk is.

In de alternatieven Groen en Rood neemt de intensiteit op de gelijkvloerse spoorkruising bij de Zanddijk aanzienlijk af. Bij Groen zelfs tot minder dan 1500 mvt/etmaal, waardoor mogelijk ook sprake kan zijn van cofinanciering door Prorail. De verkeersbewegingen over de overige spoorwegovergangen zouden door de verkeersaantrekkende werking van de nieuwe tracés kunnen afnemen, waardoor kansen ontstaan voor opheffing van één of meerdere van deze kleinere overwegen.

Criterion	Roze-zw. B	Bruin B	Groen D	Rood D
Spoorveiligheid				

Veiligheid en doorstroming op de A58

Er wordt op de A58 in Zeeland een toenemende filedruk waargenomen. Deze komt onder andere tot uiting ter hoogte van de afrit van aansluiting 33 ten oosten van de Vlaketunnel. Door de huidige aansluiting van de afrit op de provinciale weg N289 ontstaan op deze afrit met regelmaat wachtrijen, met als gevolg congestie en veiligheidsproblemen net achter de Vlaketunnel. De A58 vormt in Zeeland de enige snelle verbinding met de Randstad en de Brabantse stedenrij. Een goede doorstroming over deze weg heeft derhalve een hoge prioriteit. Het wegnemen van zogenaamde

'bottlenecks' kan daar aan bijdragen. De Vlaketunnel is, vooral bij veel toeristisch verkeer, een knelpunt. Voor alle alternatieven geldt dat de urgentie van dit knelpunt dermate groot is dat tijdelijke maatregelen (plaatsing van een verkeersregelininstallatie bij de afrit van aansluiting 33 vanuit de Vlaketunnel) zullen moeten worden genomen.

Bij de alternatieven Roze-zwart en Bruin blijft de huidige aansluiting nr. 33 in stand. Zonder aanvullende maatregelen zal de huidige bottleneck rondom de Vlaketunnel blijven bestaan en in de toekomst verder verergeren. De uitgevoerde verkeersberekeningen wijzen uit, dat ook bij de rotonde bij Nishoek de wachtrijvorming gaat toenemen. In de toekomst zullen hier aanvullende maatregelen nodig zijn (zie ook 'Verbeteren bereikbaarheid Yerseke').

Bij de alternatieven Groen en Rood is een nieuwe aansluiting oostelijk van aansluiting nr. 33 op de A58 voorzien. Het realiseren van een nieuwe aansluiting op de A58 zal gepaard gaan met de sanering van een of meer bestaande aansluiting(en). Door de nieuwe aansluiting zullen de doorstroming en de verkeersveiligheid op de A58 verbeteren, aangezien er meer (buffer)ruimte ontstaat vanaf de Vlaketunnel tot de nieuwe aansluiting. Van een toename van wachtrijvorming en terugslag bij de rotonde Nishoek zal bij deze alternatieven geen sprake meer zijn.

Criterion	Roze-zw. B	Bruin B	Groen D	Rood D
Veiligheid en doorstroming A58				

Perspectief voor ruimtelijke ontwikkelingen

Met een goede landschappelijke inpassing van het verbrede/nieuwe tracé kan de entree naar het dorp Yerseke aantrekkelijker worden gemaakt, waarmee het toeristisch-recreatieve potentieel (waaronder bijvoorbeeld de oesterboulevard) vergroot kan worden. Met alle alternatieven verbetert ook de bereikbaarheid van Yerseke en daarmee het vestigingsklimaat en de groeimogelijkheden voor (aquacultuur gerichte) bedrijvigheid aldaar.

Alle alternatieven zorgen daarnaast ook voor betere ontsluitingsmogelijkheden voor eventuele toekomstige uitbreidingen van bedrijventerreinen rond Yerseke. De alternatieven Groen en Rood geven betere ontsluitingsmogelijkheden voor een eventuele toekomstige ontwikkeling van het bedrijventerrein Nishoek.

Door Ondernemersvereniging Reimerswaal (OVR) is een visie opgesteld op de bedrijventerreinontwikkeling in de gemeente. Daarin is geconstateerd dat het aanbod aan bedrijfsgronden vrijwel geheel is uitgeput, maar de behoefte aan ontwikkelruimte groot is. Ruimtelijk gezien worden de grootschalige terreinen Olzendepolder en Nishoek (mits goed ontsloten, waarvoor de alternatieven Groen en Rood beide goede mogelijkheden bieden) het meest geschikt geacht voor toekomstige uitbreiding. De gemeente Reimerswaal zal de OVR-visie inbrengen bij de inmiddels voorgenomen herijking van de bedrijventerreinvisie van de Bevelanden, in welk kader ook een nadere behoefteverkenning zal worden uitgevoerd.

Criterion	Roze-zw. B	Bruin B	Groen D	Rood D
Perspectief ruimtelijke ontwikkelingen				

Bijdrage aan klimaatadaptatie en waterveiligheid

Om de tracéalternatieven te vergelijken op de bijdrage aan klimaatadaptatie en waterveiligheid is gebruik gemaakt van de resultaten van de in juni 2018 uitgevoerde klimaattest Reimerswaal, de nieuwste NRW-berekeningen (Normering regionale waterkeringen) voor Reimerswaal en het definitieve eindrapport van de pilot FRAMES Reimerswaal. Uit deze rapporten komt naar voren, dat er bij falen van de primaire waterkering in Reimerswaal grote knelpunten liggen op het vlak van overstromingen en functieverlies/uitval van infrastructuur (A58, elektriciteitsvoorziening, riolering). De regionale waterkeringen Zanddijk en Olzendedijk zijn van belang voor de gewenste compartimentering en vervullen bij een eventuele doorbraak van de Westerscheldedijk een belangrijke rol als evacuateroute naar de N289 richting Vlakebrug en via Lavendeldijk/Kadijk richting Oostdijk. Uit de NRW-berekeningen blijkt dat zowel de Zanddijk als de Olzendedijk daarvoor niet overal hoog en stabiel genoeg is (oranje bolletjes in afbeelding).

Alternatief Roze-Zwart biedt kansen voor een gecombineerde aanpak met de dijkversterking en –verhoging. De in dat alternatief beoogde weg- en dijkverbreding zal de stabiliteit van de dijk verbeteren. De voorziene rotonde bij de kruising met de Olzendedijk (bij de alternatieven Bruin, Groen en Rood) geeft kansen voor lokale versterking van die dijk. Hierbij moet opgemerkt worden dat vooralsnog geen sprake is van normaanpassing en een daarop geënt uitvoeringsprogramma. Naar verwachting komt daar pas in 2020 meer duidelijkheid over, mede op basis van een kosten-baten-analyse.



Criterion	Roze-zw. B	Bruin B	Groen D	Rood D
Bijdrage aan klimaatadaptatie en waterveiligheid				

Bijdrage aan energietransitie en CO2-vermindering

In de studie uit 2014 is voor alle tracéalternatieven met het verkeersmodel een doorrekening gemaakt van het aantal autokilometers, als maat voor de CO2-uitstoot. Bij alternatief Bruin is dat

totale aantal iets hoger (< 1%) dan bij de andere alternatieven, maar ligt het aantal op de autosnelweg gereden kilometers juist iets lager. De verschillen tussen de alternatieven qua CO2-uitstoot worden dan ook als marginaal beoordeeld.

Criterion	Roze-zw. B	Bruin B	Groen D	Rood D
Bijdrage aan energietransitie en CO2-vermindering				

3.4 Uitvoerbaarheid

Realisatietijd

Voor een ongefaseerde uitvoering van de alternatieven Roze-zwart en Bruin moet rekening gehouden worden met een doorlooptijd van ca. 6 resp. 5 jaar, vanaf het moment dat het besluit tot realisatie is genomen. Bij Roze-zwart is daarbij de verwerving van opstallen en eventuele herbouw van woningen/bedrijven langs de Zanddijk complex en tijdrovend. Bij Bruin is de grondverwerving minder complex. Hierdoor wordt een iets korter tijdsplan haalbaar geacht. De alternatieven Roze-zwart en Bruin hebben geen invloed op de A58. Dat maakt de uitvoering bij deze alternatieven wat eenvoudiger dan bij Rood en Groen. Wel moet rekening gehouden worden met het benodigd overleg met Prorail over de uitvoeringswijze en kostenverdeling van de spoorkruising.

Realisatietijd van de alternatieven Groen of Rood (zonder fasering) is sterk afhankelijk van het overleg met RWS, Prorail en de gemeente Reimerswaal. Er zal met alle partijen samen een gedegen projectovereenkomst moeten worden opgesteld, waarin de scope, de financiering, de risicoverdeling, de uitvoeringstaken en het beheer na realisatie zijn vastgelegd. De besluitvorming en daarmee de totale doorloop gaat dus (veel) langer duren dan bij een keuze voor Bruin of Roze-zwart. Op basis van de grote omvang van het werk en de complexiteit met de spoorkruising en de aansluiting op de A58 wordt de tijd voor realisatie op totaal 8 jaar geraamd: 2 jaar voor besluitvorming/financieringsmodel en 6 jaar voor procedures, voorbereiding en uitvoering. Op basis van het Besluit m.e.r., de Omgevingsverordening 2018 Zeeland en de resultaten van de berekeningen naar de stikstofdepositie wordt het doorlopen van een m.e.r.-procedure vooralsnog niet nodig geacht.

Voor een eerste fase via aanleg van de zwarte tak wordt uitgegaan van een realisatietijd van 4 jaar na het besluit tot aanleg. Voor de noodzakelijke bestemmingsplanprocedure van deze eerste fase zijn al wel verschillende benodigde onderzoeken beschikbaar. Deze zullen waar nodig geactualiseerd en aangevuld moeten worden. Ook de grondaankoop moet (opnieuw) worden opgestart en gerealiseerd. Uitgangspunt bij de termijn van 4 jaar is dat de planologische inpassing, de minnelijke grondverwerving, voorbereiding van de administratieve onteigening en de technische voorbereiding parallel lopen.

Criterion	Roze-zw. B	Bruin B	Groen D	Rood D
Realisatietijd (integrale oplossing)				

Faseerbaarheid

Fasering van de uitvoering is gewenst vanwege de urgente problematiek, de al lange voorbereidingstijd, verwachtingen in de regio en de lange realisatietijd voor de alternatieven.

De faseringsmogelijkheid binnen alternatief Roze-zwart vormt de aanleg van de zwarte tak, zoals in 2016-2017 reeds uitgewerkt. De meerkosten van fasering binnen dit alternatief zijn beperkt (< € 0,5 mln.), aangezien deze tak onderdeel uitmaakt van de definitieve totaaloplossing. De realisatietijd zal ca. 4 jaar in beslag nemen.

Zoals in hoofdstuk 2 aangegeven, is aanleg van de zwarte tak voor de alternatieven Bruin, Groen en Rood een regret-maatregel. De tak is niet zinvol als onderdeel van de definitieve totaaloplossing. Dit geldt eveneens voor een kortere, meer noordelijk gelegen verbinding tussen Zanddijk-Molendijk en Olzendepolder (de zogenaamde oranje tak). Onderzocht is of en hoe voor deze alternatieven een andere eerste fase mogelijk is.

Voor alternatief Bruin is fasering denkbaar via de Olzendedijk of via aanleg van het gehele noordelijke gedeelte vanaf de spookruising. Vanwege de lagere meerkosten, de vergelijkbare uitvoeringstermijn, het grotere effect op de ontlasting van de huidige Zanddijk en de grotere bijdrage aan de definitieve oplossing wordt de laatste faseringsoptie geadviseerd. De meerkosten hiervan zijn beperkt tot het opnieuw (hoger) aanleggen van het weggedeelte direct ten noorden van de spookruising bij aanleg van het viaduct over het spoor en worden geraamd op € 0,5 – 1,0 mln. Naar verwachting bedraagt de realisatietermijn van een dergelijke eerste fase ca. 3 jaar.

Voor de tracéalternatieven Groen en Rood zijn er, zonder aanzienlijke meerkosten en zonder no-regret maatregelen, geen zinvolle faseringsmogelijkheden.

Criterion	Roze-zw. B	Bruin B	Groen D	Rood D
Faseerbaarheid				

Maatschappelijk draagvlak

De omgeving en betrokkenen bij Zanddijk-Molendijk zijn nadrukkelijk bij de verdiepingsstudie betrokken. Er zijn twee bijeenkomsten geweest van de klankbordgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van omwonenden, dorpsraden, bedrijfsleven, Fietzersbond, ZLTO, Cumela, politie en veiligheidsregio. Bij de laatste bijeenkomst is nadrukkelijk stilgestaan bij de keuze van een voorkeursalternatief. Vanuit de klankbordgroep is unaniem gepleit voor aanleg van alternatief Rood D (OVR-variant). Belangrijkste argumenten daarbij waren het ontlasten van de Zanddijk-Molendijk, de toekomstbestendigheid in relatie tot nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en het (meer dan bij Groen al het geval is) ontlasten van het dorp Kruiningen van langskomend verkeer. Alternatief Groen werd als second best aangegeven. Wat betreft een Zanddijk-tracé wordt de voorkeur gegeven aan alternatief Bruin. Zorgen zijn geuit omtrent de realisatietermijn van alternatieven Groen en Rood. De klankbordgroep heeft aangedrongen op snelheid, zowel voor de besluitvorming als voor de daadwerkelijke uitvoering.

Criterion	Roze-zw. B	Bruin B	Groen D	Rood D
Maatschappelijk draagvlak				

3.5 Kosten tracéalternatieven

Kosten

Op basis van de uitgewerkte schetsontwerpen zijn voor alle tracéalternatieven de kosten voor grondverwerving, aanleg, engineering en onvoorzien geraamd. De totale kosten per alternatief zijn onderstaand aangegeven. De jaarlijkse onderhoudskosten zijn nog niet in beeld gebracht. Verwacht wordt dat deze kosten bij de verschillende alternatieven weinig onderscheidend zullen zijn. Een nadere toelichting op de kosten is in hoofdstuk 4 verwerkt.

	Roze-zw. B	Bruin B	Groen D	Rood D
Kosten (totale project) in € mln.	48,5	40,4	67,5	73,7

Cofinancieringsmogelijkheden

De vier tracéalternatieven zijn vooral onderscheidend voor wat betreft de mogelijkheden voor cofinanciering vanuit Prorail (bij Roze-zwart en Bruin) en vanuit Rijkswaterstaat (bij Groen en Rood). De bijdragen vanuit de gemeente Reimerswaal en het waterschap Scheldestromen zullen voor alle alternatieven (vrijwel) gelijk zijn en van ondergeschikt belang ten opzichte zijn van de bijdragen van Prorail en Rijkswaterstaat. De effectscores van de vier alternatieven zijn gebaseerd op de geraamde bijdragen van Prorail en Rijkswaterstaat. In hoofdstuk 4 wordt uitgebreider ingegaan op de cofinancieringsmogelijkheden.

	Roze-zw. B	Bruin B	Groen D	Rood D
Cofinanciering (onder voorbehoud) in € mln.	9,3	9,2	18,2	20,7

3.6 Samenvattend (effect)overzicht

Criteria	Roze-zw. B	Bruin B	Groen D	Rood D
Verkeersveiligheid route naar Yerseke				
Bereikbaarheid Yerseke				
Voorkomen ongewenste verkeersverschuivingen				
Bereikbaarheid overige kernen en bedrijven				
Effecten leefomgeving				
Bescherming ruimtelijke kwaliteit				
Verbeteren spoorveiligheid				
Veiligheid/doorstroming A58				
Perspectief voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen				
Bijdrage aan klimaatadaptatie en waterveiligheid				
Bijdrage aan energietransitie en CO2-reductie				
Realisatietijd (integrale oplossing)				
Faseerbaarheid				
Maatschappelijk draagvlak				
Kosten				
Kosten (totale project) in € mln.	48,5	40,5	67,5	73,7
Cofinanciering in € mln.	9,3	9,2	18,2	20,7

4. Nadere toelichting op kosten en dekkingsmogelijkheden

4.1 Kosten

De kosten zijn door RHDHV geraamd op basis van de door hen uitgewerkte schetsontwerpen, inclusief de medio 2019 uit te voeren 60 km/u-maatregelen conform het onherroepelijke verkeersbesluit. De grondverwervingskosten zijn intern geraamd op basis van de oppervlakten akkerbouw en boomgaarden binnen de contouren van de alternatieven en een globale taxatie van de daarin gelegen opstallen. De niet-compensabele BTW is in de raming als kostenpost opgenomen; de compensabele BTW zit niet in de raming. De raming is prijspeil 2019. In de kostenraming is rekening gehouden met een reservering voor toekomstige prijsstijgingen (indexeringskosten), bepaald op basis van meerjarige CBS indexcijfers voor bouwkosten en indexcijfers van het kadaster voor landbouwgrond in Zeeland en rekening houdend met de verwachte uitvoeringstermijnen. In de raming van de totale kosten is ook rekening gehouden met kosten voor de afkoop van het beheer bij overdracht van wegen aan andere wegbeheerders en met de al gemaakte kosten. Ook is rekening gehouden met extra kosten als gevolg van de benodigde afstemming met Tennet.

Onderstaande tabel geeft de kosten voor de vier vergeleken tracéalternatieven. Bijlage 3 bevat het kostenoverzicht voor alle varianten binnen de alternatieven.

Kosten (incl. niet-compensabele BTW; op basis van RHDHV-ramingen 3 mei)				
	Roze –zwart B	Bruin B	Groen D	Rood D
Totaal (in € mln.)	48,5	40,5	67,5	73,7
Jaarlijkse onderhoudskosten	pm	pm	pm	pm

De jaarlijkse onderhoudskosten zijn nog niet in beeld gebracht. Deze hangen in belangrijke mate samen met de lengte en het profiel van het tracé. Verwacht wordt dat deze kosten bij de verschillende alternatieven weinig onderscheidend zullen zijn.

De nu berekende kosten wijken af van de kostenramingen in 2014, onder andere als gevolg van het prijspeil, indexering, effecten van niet-compensabele BTW en ontwerpaanpassingen.

De onzekerheidsmarge rond de kosten bedraagt +/- 40%. De ramingen geven voldoende inzicht in de relatieve kosten en zijn daarmee bruikbaar voor de onderlinge vergelijking van de varianten. De marge rond de ramingen is nu nog te groot, om verantwoorde budgetbeslissingen te kunnen nemen. Daarvoor is een meer gedetailleerde trajectuitwerking van het voorkeursalternatief (voorontwerp) nodig.

4.2 Mogelijkheden voor cofinanciering

Een verkenning is uitgevoerd naar de mogelijkheden van cofinanciering vanuit de verschillende belanghebbende partijen. Daarbij zijn ook de mogelijkheden voor Europese cofinanciering verkend. Voor Europese cofinanciering wordt echter in de lopende programma's geen reële mogelijkheid gezien. In onderstaande tabel worden de resterende provinciale kosten aangegeven. Voor de cofinanciering door de belanghebbende partijen bij de verschillende alternatieven is voor de gemeente Reimerswaal en waterschap Scheldestromen uitgegaan van de toezeggingen uit 2017 op basis van de toen uitgewerkte eerste fase. Voor de bijdrage van Prorail is uitgegaan van (maximaal)

50% van de kosten van de nieuwe ongelijkvloerse kruising bij Roze-zwart en Bruin (op basis van het Landelijk verbeterprogramma Overwegen). De bijdrage van RWS aan de alternatieven Groen en Rood is voorlopig gesteld op 100% van de te maken kosten voor de vervanging van de bestaande aansluiting 33 op de A58 door een nieuwe aansluiting.

Kosten voor provincie na aftrek verwachte cofinanciering (onder voorbehoud) in € mln.				
	Roze-zwart B	Bruin B	Groen D	Rood D
Totale kosten	48,5	40,5	67,5	73,7
Bijdragen derden (onder voorbehoud)	9,3	9,2	18,2	20,7
Resterende kosten voor Provincie	39,2	31,3	49,3	53,0

Bijdrage Rijkswaterstaat

Bij alternatieven Groen D en Rood D komen de aansluitingen 32 en/of 33 te vervallen. Aansluiting 33 vervalt bij Groen D in zijn geheel en bij Rood D voor de helft, aangezien dan de af- en oprit vanuit/naar Bergen op Zoom nodig blijven vanwege vervoer van gevaarlijke stoffen en U-route. Het (in één richting) opheffen van aansluiting 33 en het verminderen van het aantal aansluitingen acht Rijkswaterstaat van belang voor de veiligheid (m.n. afrit vanuit en toerit naar tunnel) en de doorstroming op de A58.

Vanuit RWS is aangegeven dat vanwege het probleemoplossend vermogen van de alternatieven Rood D en Groen een rijksbijdrage aan die alternatieven – in de zin van de bekostiging van de nieuwe aansluiting op de A58 – denkbaar is, temeer omdat de regio zelf ook fors investeert. Rijkswaterstaat heeft in het overleg met de Gedeputeerde gezamenlijke inspanningen voor opname in het MIRT toegezegd. Als eerste stap daartoe heeft Rijkswaterstaat voor de besluitvorming binnen Rijkswaterstaat en het ministerie een businesscase opgesteld. Daarin wordt een voorkeur voor alternatief Groen uitgesproken, als meest toekomstbestendig alternatief. Aangegeven wordt echter ook dat de geconstateerde knelpunten bij aansluiting 33 ook op andere, voordeliger wijze, opgelost kunnen worden. Het ministerie zal -evenals de Provincie- moeten afwegen of de grotere toekomstwaarde van Groen opweegt tegen de meerkosten daarvan. Met het voorleggen van die afweging wil Rijkswaterstaat wachten op duidelijkheid over de provinciale inzet.

Bijdrage Prorail

Bij vervanging van een gelijkvloerse overweg door een ongelijkvloerse (alternatieven Roze-zwart en Bruin) is vanuit het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) een bijdrage van maximaal 50% van de kosten mogelijk. Mochten aantoonbare knelpunten (wachtrijvorming, ongevallen) ontbreken, dan zal de bijdrage vanuit ProRail (Ministerie I&W) naar verwachting lager uitvallen dan 50%. Een bijdrage vanuit LVO is ook mogelijk in het geval maatregelen genomen worden, waardoor de intensiteit op de spookruising via de Zanddijk tot < 1500 mvt/dag wordt teruggebracht. Bij het alternatief Groen is dat het geval blijkt uit verkeerskundig onderzoek. Bij alternatief Rood, variant OVR is de berekende intensiteit 1800 mvt/etm. Hoewel Prorail zeker wil meewerken aan een eventuele sanering van kleine overwegen, zal die sanering naar verwachting voor de oplossing Zanddijk-Molendijk geen extra bijdrage vanuit het LVO opleveren. Bij het LVO is inmiddels een aanvraag gedaan en in behandeling genomen.

Bijdrage gemeente Reimerswaal

In het traject m.b.t. de eerste fase zijn afspraken over gemeentelijke cofinanciering gemaakt. De gemeente heeft toegezegd onderdelen daaruit voor haar rekening te nemen. Het betreft het tracé

via de Olzendepolderweg, inclusief de kosten van de rotonde Wulk en de eventueel gewenste vergroting van de rotonde met oog op ontsluiting bedrijventerrein Olzendepolder. Over een gemeentelijke bijdrage aan een eventuele andere eerste fase en/of aan de integrale oplossing zijn nog geen bestuurlijke afspraken gemaakt. Gekoppeld aan eventuele nieuwe bedrijfsontwikkelingen en de betekenis van het voorkeursalternatief daarbij (vooral Rood en Groen) zou een extra gemeentelijke bijdrage (mede te dekken vanuit de uitgifteprijs/exploitatiebijdrage of andersoortige bijdrage vanuit het bedrijfsleven) denkbaar zijn.

De omvang van een mogelijke gemeentelijke bijdrage zal niet van dien aard zijn, dat de keuze van het voorkeurstracé daarvan zal afhangen. Voor het gemeentelijke standpunt inzake cofinanciering is duidelijkheid omtrent de definitieve oplossing van belang. Geadviseerd wordt dan ook pas na keuze van het voorkeurstracé met de gemeente nader te overleggen over welke kosten voor rekening van de gemeente kunnen komen.

Het Waterschap Scheldestromen

Het waterschap heeft eerder (in het BO op 11-6-2018) een bijdrage toegezegd voor de aanleg van het fietspad langs de Olzendedijk. Naar verwachting blijft het daarbij. Er is nog geen directe koppeling te leggen met een opgave van het waterschap op het gebied van regionale waterkeringen. Zanddijk/Molendijk en Olzendedijk voldoen aan de huidige normen.

4.3 Provinciale dekking

Nagegaan is of er enige dekking voor het project te vinden is vanuit eventuele lagere onderhoudskosten en/of het overdragen van de Zanddijk/Molendijk aan waterschap en gemeente. Dit blijkt niet het geval te zijn. Voor de overdracht van de Molendijk en de Zanddijk aan gemeente en waterschap is een overdrachtssom (afkoop beheer) verschuldigd. Deze overdrachtssom is in de raming opgenomen en wordt dan dus gedekt uit het krediet. Van lagere onderhoudskosten voor het nieuwe tracé zal geen sprake zijn. De hoeveelheid asfalt, kunstwerken, wegbermen neemt niet af, maar juist toe. Structureel benodigd budget voor onderhoud zal dus niet afnemen, maar toenemen.

Kosten voor provinciale wegen/kunstwerken kunnen geactiveerd worden (afschrijving in ca. 35 jaar) en de BTW daarop kan gecompenseerd worden. Kosten voor kunstwerken/wegen van derden (RWS, Prorail, waterschap, gemeente) kunnen in beginsel niet geactiveerd worden. De (na eventuele cofinanciering door betreffende derde resterende) kosten voor de provincie moeten dus in het boekjaar gedekt worden, waarin die kosten gemaakt worden. De BTW op die kunstwerken/wegen kan ook niet gecompenseerd worden, behalve voor werken die de Provincie overdraagt aan de gemeente. Bij overdracht aan de gemeente is (in overleg met de Belastingdienst) de BTW wel compensabel.

De investering in de Zanddijk/Molendijk zou volgens de huidige werkwijze van de investeringsagenda als nieuw wegenproject in eerste instantie worden gedekt vanuit de investeringsagenda. Het is nog onduidelijk of de investeringsagenda blijft bestaan in zijn huidige vorm en omvang. Dit zal van de nieuwe coalitie en het beschikbare provinciale budget afhangen. Onderstaande tabel bevat de budgettaire ruimte in de komende jaren (gebaseerd op de door PS op 7-12-2018 vastgestelde laatste begrotingswijziging, nr. 3-2019).

	Budgettaire ruimte	Nog beschikbaar saldo investeringsagenda
2019	€ 2.027.749	€ 2.964.500
2020	€ 7.173.602	€ 7.722.957
2021	€ 5.051.042	€ 8.515.000
2022	€ 8.367.303	€ 13.000.000
De algemene reserve bedraagt eind 2018 circa € 14,2 miljoen en loopt op naar circa € 20 miljoen eind 2022.		

Bij deze cijfers zijn enkele kanttekeningen te maken:

- Het financiële beeld kan via nieuwe begrotingswijzigingen 2019 e.v. en het jaarrekeningresultaat 2018 e.v. muteren, zowel in positieve als in negatieve zin. Het zijn geen statische gegevens, dus de voorstellen hierover in Provinciale Staten moeten kritisch gevolgd worden.
- De investeringsagenda en budgettaire ruimte kan ingezet worden voor alle beleidsdoelstellingen van de provincie. Inzet hiervan vindt plaats bij integrale afweging door het college, met name bij GS voor- en najaarsconferenties en worden vertaald in de Voor- en Najaarsnota voor PS.
- De budgettaire ruimte na 2022 laat ook saldi zien, zodat hier eventueel ook de afschrijvingslasten over een periode van 35 jaar uit gedekt kunnen worden.
- De algemene reserve is niet volledig inzetbaar, aangezien het beleid is dat de omvang van de algemene reserve minimaal gelijk is aan het benodigde weerstandsvermogen, volgend uit de risicoanalyse voor de provincie als geheel. Op dit moment betreft dit circa € 10 miljoen als benodigde buffer.

Onderstaande tabel bevat de consequenties van een oplossing voor Zanddijk/Molendijk bij de in de vergelijking meegenomen alternatieven op de provinciale begroting. Daarbij is uitgegaan van de provinciale kosten na aftrek van mogelijke bijdragen van derden (onder voorbehoud).

	Eenmalige afschrijving	Jaarlijkse afschrijving	Periode
Roze-zwart B	€ 6.981.079	€ 919.223	35 jaar
Bruin B	€ 5.044.037	€ 749.211	35 jaar
Groen D	€ 4.762.937	€ 1.271.846	35 jaar
Rood D	€ 8.824.135	€ 1.262.028	35 jaar

5. Conclusies en aanbevelingen

5.1 Conclusies m.b.t. keuze voorkeursalternatief

Bij de keuze van het voorkeursalternatief zijn allereerst de Zanddijktracés (Roze-zwart en Bruin) en de poldertracés (Groen en Rood) onderling vergeleken.

Vergelijking van de dijktracés Roze-zwart en Bruin laat het volgende beeld zien.

Tracéalternatief Roze-zwart scoort beter op:

- Bescherming ruimtelijke kwaliteit vanwege minder effect op landschap, archeologie en zetting;
- Bijdrage aan klimaatadaptatie en waterveiligheid vanwege de versterking (en mogelijke ophoging) van de Zanddijk.

Tracéalternatief Bruin scoort beter op:

- Verkeersveiligheid op route naar Yerseke vanwege de grotere afname van de intensiteit op de Molendijk;
- Effecten op leefomgeving vanwege een lager aantal door geluid gehinderde woningen;
- Realisatietijd vanwege naar verwachting een snellere grondverwerving (geen woningen/tuinen);
- Maatschappelijk draagvlak vanwege de effecten op woningen langs de Zanddijk/Molendijk en een snellere realisatie;
- Kosten: Bruin is ca. € 8 mln. goedkoper dan Roze-zwart.

Geadviseerd wordt om voor de Zanddijktracés Bruin (variant B) als voorkeurstracé aan te wijzen, op grond van vooral het aanzienlijke kostenverschil en de effecten op leefomgeving en maatschappelijk draagvlak. Aan het plangebied zijn geen bijzondere, te beschermen landschapswaarden toegekend. Aan het criterium 'ruimtelijke kwaliteit' (waarop Roze-zwart beter scoort) wordt daarom een minder zwaar gewicht toegekend. Van belang voor het criterium 'bijdrage aan klimaatadaptatie en waterveiligheid' (waarop Roze-zwart beter scoort) is dat voor de op termijn gewenste verhoging van de Zanddijk als compartimenteringsdijk en evacuatieleroute nog geen normering is vastgesteld en ook nog geen zicht is op financiering vanuit een eventueel uitvoeringsprogramma regionale waterkeringen. Dit maakt de uitvoerbaarheid van een combinatie van wegaanleg en dijkverhoging lastig, zo niet onmogelijk.

Vergelijking van de poldertracés Groen en Rood leidt tot het volgende overzicht.

Tracéalternatief Groen scoort beter op:

- Voorkomen ongewenste verkeerseffecten; bij Groen is in mindere mate sprake van ongewenste verschuivingen van het verkeer dan bij Rood;
- Bereikbaarheid overige kernen en bedrijven: Groen scoort hierop beter; bij Rood is voor de kernen/bedrijven Oostdijk en Waarde in de richting van/naar Bergen op Zoom sprake van enige omrijtijd als gevolg van de opheffing van aansluiting 32;
- Kosten: totale kosten van Groen liggen ca. € 6,2 mln. lager dan bij Rood.

Tracéalternatief Rood scoort beter op:

- Maatschappelijk draagvlak, m.n. vanwege het (meer dan bij Groen het geval is) ontlasten van het dorp Kruiningen van langskomend verkeer.

Geadviseerd wordt om voor de poldertracés Groen (variant D) als voorkeurstracé aan te wijzen, met name vanwege de minder optredende ongewenste verkeerseffecten en het kostenverschil.

Worden de alternatieven Bruin B (voorkeursalternatief van Zanddijktracés) en Groen D (voorkeursalternatief van poldertracé) onderling vergeleken, dan resulteert dat in onderstaand overzicht.

Tracéalternatief Bruin scoort beter op:

- Voorkomen ongewenste verkeersverschuivingen; van ongewenste verkeersverschuivingen is bij Bruin geen sprake;
- Bereikbaarheid van kernen en bedrijven(terreinen) in de omgeving, aangezien van omrijtijd als gevolg van opheffing van bestaande aansluitingen op de A58 geen sprake is;
- Spoorveiligheid vanwege de vervanging van de gelijkvloerse spoor kruising bij de Zanddijk door een ongelijkvloerse spoor kruising;
- Realisatietijd, omdat aangesloten kan worden op bestaande aansluiting op A58;
- Faseerbaarheid; voor Groen is geen no-regret eerste fase mogelijk.

Tracéalternatief Groen scoort beter op:

- Verbeteren bereikbaarheid Yerseke vanwege de toekomstgerichte dimensionering van de nieuwe aansluiting op de A58; bij Bruin zullen op termijn aanvullende investeringen gedaan moeten worden om problematiek bij aansluiting 33 op te lossen;
- Veiligheid en doorstroming op de A58 door de opheffing van de aansluiting 33 op de A58;
- Perspectief voor ruimtelijke ontwikkelingen vanwege betere ontsluitingsmogelijkheden voor uitbreidingen van Nishoek en bedrijven in Oostdijk;
- Maatschappelijk draagvlak vanwege de toekomstbestendigheid in relatie tot nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en het ontlasten van het dorp Kruiningen van langskomend verkeer;
- Kosten; in totale kosten is alternatief Bruin € 27 mln. goedkoper dan Groen; inclusief cofinanciering (van Rijkswaterstaat, Prorail, gemeente en waterschap) is het aandeel van de Provincie in de totale kosten bij Bruin ca. € 18 mln. lager dan bij Groen.

Beide alternatieven kwalificeren zich als goede alternatieven.

Wordt het kostenverschil buiten beschouwing gelaten, dan leidt de afweging van voor- en nadelen van Bruin en Groen tot een keuze voor alternatief Groen. Groen is een meer duurzame oplossing, heeft meer potentie voor de toekomst, zowel wat betreft de veiligheid en doorstroming op de A58 en de route naar Yerseke als voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen (uitbreiding Nishoek). Het kostenverschil met alternatief Bruin is echter aanzienlijk. Mocht de nieuwe aansluiting op de A58 bij Groen niet door het Rijk bekostigd worden, maar wel sprake zijn van een bijdrage van Prorail voor de nieuwe ongelijkvloerse spoor kruising bij Bruin, dan loopt het verschil zelfs op tot meer dan € 30 mln. Bij een dergelijk groot kostenverschil ligt een keuze voor Groen niet in de lijn der verwachting. Wordt de nieuwe aansluiting bij Groen wel door het rijk gefinancierd, dan is het aandeel van de Provincie in de totale kosten bij Groen ca. € 18 mln. hoger dan bij Bruin. De bestuurlijke afweging zal dan gemaakt moeten worden of de (langetermijn) voordelen van Groen voldoende opwegen tegen deze meerkosten voor de provincie.

5.2. Conclusies m.b.t. fasering

Een gefaseerde uitvoering, waarbij op korte termijn een eerste fase kan worden gerealiseerd, is gewenst vanwege de urgentie van de problematiek en de verwachtingen vanuit de regio op basis van het vanaf 2014 doorlopen traject. Fasering is echter geen doel op zich. Een eventuele eerste fase zal moeten passen in de uiteindelijke totaaloplossing, om regretkosten te voorkomen.

Uit dit verdiepingsonderzoek blijkt een gefaseerde aanleg zonder hoge meerkosten alleen mogelijk bij de tracéalternatieven Roze-zwart en Bruin. Fasering bij Groen en Rood gaat gepaard met

aanzienlijke extra kosten en de als eerste fase aangelegde werken hebben geen zinvolle functie in de definitieve situatie en dragen dus niet bij aan een betere eindsituatie (= regretmaatregel).

Als de voorkeur uitgaat naar alternatief Bruin, dan wordt geadviseerd als eerste fase het gedeelte vanaf de spookruising tot aan de Molendijkseweg/Molendijk aan te leggen.

Overwogen zou kunnen worden met deze eerste fase bij Bruin te volstaan (variant Bruin C; zie ook hoofdstuk 2). Daarmee zou ca. € 13 mln. kunnen worden bespaard. De noodzakelijke aanpak van de drukke, gelijkvloerse spookruising (LVO-prioriteit) wordt dan naar de toekomst verschoven. Omdat deze gelijkvloerse spookruising zowel voor de spoorveiligheid als voor de doorstroming op de N673 en de bereikbaarheid van Yerseke een probleem vormt, wordt geadviseerd niet te kiezen voor een deeloplossing, maar tracéalternatief Bruin in zijn geheel, al dan niet gefaseerd, aan te leggen.

Bij een keuze voor Groen, waarbij de aanleg van het nieuwe tracé niet gefaseerd kan worden, wordt geadviseerd als overbruggingsmaatregel (tot aan realisatie van het nieuwe tracé) de T-splitsing Molendijk-Molendijkseweg te verbeteren. Uit de door RHDHV uitgevoerde verkeerskundige beoordeling van dit punt blijkt dat op dit moment de noodzaak tot aanpassing van deze splitsing nog niet echt aanwezig is. Maatregelen worden naar verwachting wel noodzakelijk, wanneer de verkeersbewegingen toenemen bij de verdere ontwikkeling van bedrijventerrein Olzendepolder. Vanuit de klankbordgroep is gevraagd om een spoedige verbetering van de T-splitsing Molendijk-Molendijkseweg, waarbij de concrete suggestie gedaan is om de voorrangssituatie te wijzigen. Een dergelijke wijziging zal echter geen verbeterde doorstroming bewerkstelligen, aangezien de voordelen voor de richting vanuit de Molendijkseweg (bedrijventerreinen) ten koste gaan van de doorstroming en veiligheid op de Molendijk van en naar de kern Yerseke. Een verkeersregelinstallatie (VRI) zou de doorstroming en veiligheid wel kunnen verbeteren. De kosten hiervoor zijn niet opgenomen in de kostenraming, maar bedragen naar schatting € 1,0 mln.

5.3 Aanbevelingen voor vervolg

Vanuit de verdiepingsstudie wordt een aantal aanbevelingen voor vervolgcacties en vervolgonderzoek gedaan. Deze hebben betrekking op het overleg over cofinanciering, op het ontwerp, op kostenposten en op enkele gerelateerde projecten.

Cofinanciering

Duidelijkheid over de (omvang van de) al dan niet te verwachten rijksfinanciering voor een eventuele nieuwe aansluiting op A58 wacht op duidelijkheid over de beschikbare provinciale middelen. Pas als (in het kader van de nieuwe coalitievorming) daarover een besluit genomen is en in beginsel gekozen is voor Groen, zal het gezamenlijke overleg met het ministerie gevoerd kunnen worden.

Nadere (bestuurlijke) afspraken over cofinanciering zullen ook met Reimerswaal en het waterschap gemaakt moeten worden. Deze zijn echter niet bepalend voor de keuze van het voorkeursalternatief en kunnen naar verwachting beter wachten op duidelijkheid omtrent het voorkeursalternatief.

Het onderzoekstraject in het kader van de LVO-aanvraag loopt en zal doorlopen, ongeacht welk alternatief als voorkeursalternatief zal worden aangemerkt.

Ontwerp

Een expliciet aandachtspunt voor het vervolg ontwerptraject is de wijze, waarop tot de gewenste splitsing van verkeersstromen (woon- en toeristisch verkeer via Molendijk, werkverkeer via Olzendepolder) gekomen kan worden. Het tot nu toe gehanteerde verkeersmodel zal verder gedetailleerd worden, om eventuele nieuwe detailoplossingen, waaronder de locatie en wijze van

aansluiting van het tracé op de Molendijk goed op het effect en (aanvullende) kosten te kunnen doorrekenen.

Afstemming met hoogspanningslijnen Tennet

Bij het uitwerken van de alternatieven is gebleken, dat er een raakvlak is met de aanleg van de nieuwe hoogspanningslijn 380 kV Zuidwest en met de bestaande 380 kV lijn. Bij de verdere uitwerking van het voorkeurstracé zal rekening gehouden moeten worden met de masten en kabels van de bestaande en toekomstige hoogspanningslijnen.

Op basis van de door Tennet aangeleverde gegevens is inmiddels nagegaan welke aanpassingen (in het ontwerp dan wel in de masten van Tennet) nodig zijn. Aanpassingen blijken nodig bij de tracéalternatieven Groen en Rood. Met verschuivingen van de tracés (Groen 80 m. in oostelijke richting; Rood 150 m. in westelijke richting) zijn hoogteproblemen met de bestaande en nieuwe hoogspanningslijnen te voorkomen. Dit levert naar verwachting een kostenbesparing van ca. € 1,8 mln. op, voor zowel Groen als Rood. De aanlegkosten blijven namelijk ongeveer gelijk en de reservering voor evt. aanpassingen aan de masten zijn niet meer nodig. De nadere uitwerking hiervan in ontwerp en kostenraming dient nog plaats te vinden.

Normering regionale waterkeringen

De huidige schetsontwerpen en de kostenramingen zijn gebaseerd op de huidige normen voor regionale waterkeringen. Zoals aangegeven in paragraaf 3.2 is een nieuwe normering in ontwikkeling. Een eventuele normaanpassing vormt een risico voor de uitvoering van het project, in inhoud (omvang van de ontwerp-aanpassingen), in kosten en in tijd. Anticiperen op nieuwe (onzekere en nog niet vastgestelde) normering geeft juridische risico's bij het bestemmingsplan, de grondverwerving en eventuele onteigening. Naar verwachting komt in 2020 meer duidelijkheid over de omvang van de normaanpassing. Bij iedere ontwerpstep (van schetsontwerp naar voorontwerp en tenslotte naar definitief ontwerp) zal in overleg met het waterschap bekeken worden welke randvoorwaarden ten aanzien van de hoogte van de (kruising met de) dijk gehanteerd moeten worden.

Ambitieweb duurzame GWW

Binnen de Provincie wordt momenteel gewerkt aan een generiek ambitieweb voor duurzame grond-, weg- en waterbouw. In dit ambitieweb worden op drie ambitieniveaus en op een groot aantal thema's handvatten gegeven voor een duurzame voorbereiding en uitvoering van infrastructurele projecten. Voor de keuze van een tracéalternatief geeft het ambitieweb geen concrete handvatten. Handvatten zijn er wel voor wat betreft de detailuitwerking, het materiaalgebruik en aanvullende maatregelen. Na de keuze van het voorkeursalternatief zal hieraan bij de verdere uitwerking van voorontwerp en definitief ontwerp nader aandacht geschonken moeten worden. Per relevant thema zal het ambitieniveau bepaald moeten worden en vervolgens met concrete acties/maatregelen ingevuld moeten worden. Indien de ambities leiden tot substantiële aanpassingen van het ontwerp of het materiaalgebruik zal de kostenraming hierop moeten worden aangepast.

Onderhoudskosten

Bij een uitvoeringsbesluit zal naast een investeringsbudget tevens een onderhoudsbudget gereserveerd moeten worden. In de kostenraming zijn de onderhoudskosten voor het nieuwe tracé nog als pm aangegeven. Deze post zal in de komende tijd nader worden ingevuld. De onderhoudskosten zijn t.a.v. de tracékeuze niet onderscheidend.

Sanering kleine overgangen

Met Prorail is gesproken over de mogelijke sanering van kleine overwegen (overwegen met een lage verkeersintensiteit). Prorail heeft een beroep gedaan op de medeverantwoordelijkheid van de regionale/lokale overheid voor de spoorveiligheid. Prorail pleit voor een sanering op korte termijn van één van beide overwegen bij de Lapdijk. Aanbevolen wordt om in samenwerking met het waterschap en de gemeente een eventuele sanering van kleine overwegen nader te verkennen na definitieve keuze van het voorkeursalternatief. Om extra rijtijden door agrariërs tussen percelen aan weerszijden van het spoor te voorkomen, zullen dan ook de mogelijkheden voor vrijwillige kavelruil onderzocht worden. Deze kavelruil zou vervolgens in samenhang met de grondverwerving voor het nieuwe/verbrede tracé opgepakt kunnen worden.

5.4 Vervolgstappen in project Zanddijk-Molendijk

Na vaststelling van de eindrapportage door het huidige college van Gedeputeerde Staten op 14 mei zal de eindrapportage worden doorgeleid naar de formateur en de coalitie-onderhandelaars. Ook Provinciale Staten, college en raad van de gemeente Reimerswaal en het bestuur van het waterschap Scheldestromen zullen over de uitkomsten van de verdiepingsstudie worden geïnformeerd. Naar verwachting zal het nieuwe college van Gedeputeerde Staten kort na aantreden een besluit nemen over de keuze van het voorkeurstracé en het al dan niet faseren van de aanleg daarvan.

Afhankelijk van het besluit omtrent fasering bestaat het project Zanddijk/Molendijk uit één dan wel twee deelproject(en): de voorbereiding/uitvoering van de eerste fase en/of de verdere voorbereiding en uitvoering van de definitieve oplossing. Bij twee deelprojecten wordt geadviseerd deze in nauwe samenhang, dat wil zeggen binnen hetzelfde team, te laten uitvoeren.

Na keuze van het voorkeurstracé zal op basis van het adviesmodel van het Handboek projecten en programma's nagegaan worden of het project Zanddijk/Molendijk zich door omvang, complexiteit en bestuurlijke aandacht kwalificeert als een Groot Project. Mocht dat het geval zijn, dan zal de aanduiding als Groot Project door PS bekrachtigd moeten worden via het voorleggen van de Startnotitie voor het beoogde voorkeurstracé. De initiatieffase wordt daarmee afgesloten.

Vervolgfases in het project zijn:

- definitiefase; in de definitiefase zal een projectplan worden opgesteld, waarin scope, kosten en planning inzichtelijk worden gemaakt;
- ontwerpfase; tijdens de ontwerpfase wordt de scope uitgewerkt tot een definitief ontwerp met een nauwkeurige kostenraming;
- voorbereidingsfase; tijdens deze fase worden de voor het project benodigde planologische inpassing en vergunningen aangevraagd. De verwerving van de voor het project benodigde gronden vindt in deze fase plaats; ook wordt in deze fase het uitvoeringscontract voorbereid;
- uitvoeringsfase; in deze fase vindt de aanbesteding, de aanleg en de oplevering van het werk plaats.

Bovenstaande fasen zullen zowel voor het eerste deel van de oplossing (de eventuele eerste fase) als voor het tweede deel (de uitvoering van de definitieve oplossing) doorlopen worden. Daarbij zullen de twee deelprojecten een eigen tempo volgen, maar uiteraard wel zoveel mogelijk in samenhang worden beschouwd.

Bijlage 1 Beschrijving tracéalternatieven en onderzochte varianten

In deze verdiepingsstudie zijn de alternatieven uit de Tracéstudie N673 Yerseke-Kruiningen (Goudappel Coffeng, 29 oktober 2014) als uitgangsbasis beschouwd. Dat waren de zogenaamde tracéalternatieven blauw, rood, groen, bruin en nulplus. Uit de studie van 2014 bleek al dat tracé blauw weinig verkeerskundige voordelen had en bovendien de hoogste kostprijs had. Om deze reden is alternatief blauw niet verder in beschouwing genomen.

Alternatief Roze-zwart

Roze-Zwart is gebaseerd op het zgn. Nulplus-alternatief uit de tracéstudie 2014. Het Nulplus-alternatief gaat uit van de situatie waarbij de huidige weg op de Zanddijk en de Molendijk wordt aangepast naar een duurzaam veiliger profiel. Dit betekent dat een verbreding van de dijk nodig is. De weg sluit aan op de A58 via de bestaande aansluiting 33. Vanwege de ligging van diverse woningen en bedrijven langs de Zanddijk dienen beide parallelwegen te worden behouden. Ter hoogte van het spoor is voorzien in een ongelijkvloerse kruising.

Afwijkend van de oorspronkelijke tracéstudie is in de verdiepingsstudie de verbreding van de Molendijk niet toegepast, maar voert het tracé hier via de bestaande Olzenedepolderweg die verbreed wordt. De Olzenedijk en de Grintweg worden via een rotonde aangesloten op het tracé. De Molendijk wordt bij dit alternatief afgewaardeerd naar een erftoegangsweg met een maximum snelheid van 60 km/uur.

In de verdiepingsstudie zijn de volgende varianten onderzocht:

Roze-zwart A, kruising van de spoorweg met een ondertunneling, fietsers en landbouwverkeer via een opgewaardeerde Trenteweg

Roze-zwart B, kruising van de spoorweg met een viaduct, landbouwverkeer via een parallelweg over het viaduct, fietsers via de Trenteweg

Roze-zwart C, handhaven van de bestaande gelijkvloerse spoorwegovergang, landbouwverkeer via de Trenteweg, fietsers via de Trenteweg of parallel fietspad.

Alternatief Bruin

Alternatief Bruin gaat uit van een gedeeltelijk nieuw tracé ten oosten van de bestaande Zanddijk. Dit tracé sluit aan op de huidige aansluiting 33 Yerseke op de A58. De huidige gelijkvloerse spoorwegovergang wordt vervangen door een ongelijkvloerse. De Olzenedijk wordt met een rotonde aangesloten op het tracé. Langzaam verkeer en fietsers worden via een parallelle route afgewikkeld.

In de verdiepingsstudie zijn de volgende varianten onderzocht:

Bruin A, kruising van de spoorweg met een ondertunneling, fietsers en landbouwverkeer via een opgewaardeerde Trenteweg.

Bruin B, kruising van de spoorweg met een viaduct, fietsers via de Trenteweg, landbouwverkeer via een parallelweg over het viaduct.

Bruin C, handhaven van de bestaande gelijkvloerse spoorwegovergang, landbouwverkeer via de Trenteweg, fietsers via de Trenteweg.

Alternatief Groen

Alternatief Groen gaat uit van een nieuw tracé dat op de A58 aansluit ter hoogte van Kruiningen. Ter plaatse van het bestaande viaduct in de Goversweg wordt een nieuwe aansluiting op de A58 gemaakt. De bestaande aansluiting 33 (Yerseke) komt geheel te vervallen. Afrit 32 (Luchtenburg) blijft bestaan.

Voor een goede bereikbaarheid van en naar Kruiningen, Krabbendijke en Waarde wordt er een verbinding gelegd tussen de nieuwe aansluiting van het tracé op de A58 en de N289 bij Kruiningen.

De vorm van deze verbinding en de kruispunten met de Elenbaasstraat, de Brouwerijstraat en de Stationsweg zijn in het nieuwe ontwerp gewijzigd. Dit omdat het eerdere ontwerp niet voldeed aan de gangbare normen en richtlijnen.

In het oorspronkelijk ontwerp werd voor het transport van gevaarlijke stoffen een nieuwe weg aangelegd tussen Kruieningen en de Zanddijk. Tijdens deze verdiepingsstudie is dit ontwerp aangepast en worden gevaarlijke stoffen via de bestaande N289 geleid.

Het nieuwe tracé kruist de spoorlijn ongelijkvloers. De huidige spoorwegovergang in de N673 blijft bestaan maar wordt minder intensief gebruikt. De oorspronkelijk voorzien doorsnijding van de Olzendedijk is tijdens deze studie gewijzigd in een hoog gelegen kruising (viaduct). Het bedrijventerrein Nishoek wordt aangesloten op het nieuw wegtracé. De huidige Zanddijk en Molendijk worden in dit alternatief afgewaardeerd tot erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 60 km/h.

In de verdiepingsstudie zijn de volgende varianten onderzocht:

Groen A, kruising van de spoorweg met een ondertunneling, kruising van de Olzendedijk met een viaduct (zonder verkeersuitwisseling tussen het nieuwe tracé en de Olzendedijk).

Groen B, kruising van de spoorweg met een viaduct, kruising Olzendedijk met een viaduct.

Groen C, kruising van de spoorweg met een viaduct, aansluiting van de Olzendedijk met een rotonde.

Groen D, als C maar met een extra rotonde in het tracé voor de aansluiting van bedrijventerrein Nishoek en een eventuele latere uitbreiding daarvan.

Alternatief Rood

Alternatief Rood gaat uit van een nieuw tracé dat via een nieuwe aansluiting op de A58 aansluit aan de zuidoostkant van Kruieningen ter hoogte van de Sluisweg. De huidige aansluiting op de A58 (afrit 33 Yerseke) blijft in dit alternatief behouden (behoudens bij variant D). De bestaande afrit 32 (Luchtenburg) komt bij dit alternatief te vervallen. Voor een goede bereikbaarheid van en naar Kruieningen, Waarde en Krabbendijke wordt er een verbinding gelegd tussen de aansluiting van het nieuwe tracé op de A58 en de N289 bij Kruieningen. Het nieuwe tracé sluit hier aan op de rotonde Sluisweg richting de voormalige Veerhaven. Het nieuwe tracé kruist de spoorlijn ongelijkvloers. De huidige spoorwegovergang in de N673 blijft bestaan maar zal minder intensief worden gebruikt. De huidige Zanddijk en Molendijk worden bij dit alternatief afgewaardeerd tot erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 60 km/h. De kruising met de Olzendedijk was oorspronkelijk voorzien als een doorsnijding met een coupure. Vanwege de waterkerende functie van de dijk is dit tijdens deze studie herzien in een hoog gelegen kruising van de dijk (viaduct).

In de verdiepingsstudie zijn de volgende varianten onderzocht:

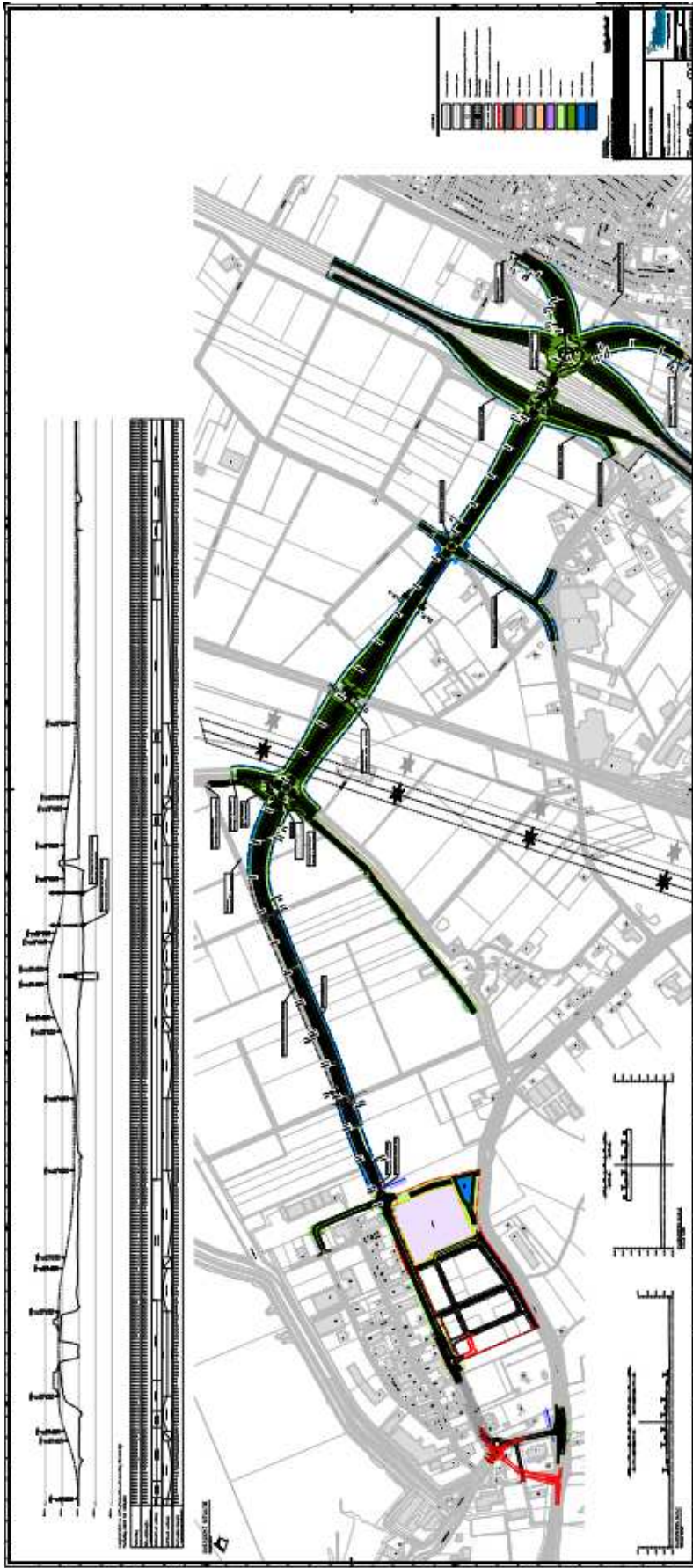
Rood A, kruising van de spoorweg met een ondertunneling, kruising van de Olzendedijk met een viaduct (zonder verkeersuitwisseling tussen het nieuwe tracé en de Olzendedijk).

Rood B, kruising van de spoorweg met een viaduct, kruising Olzendedijk met een viaduct

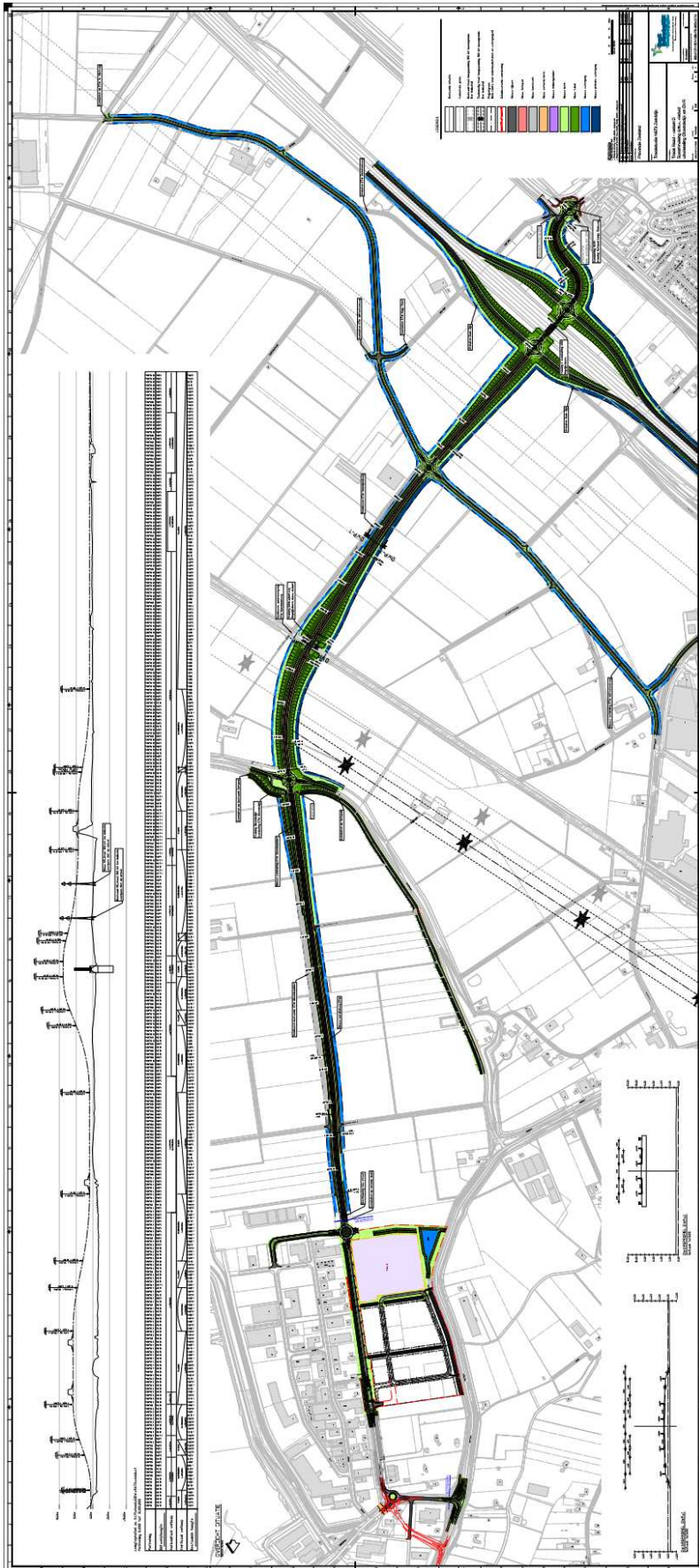
Rood C, kruising van de spoorweg met een viaduct, aansluiting van de Olzendedijk met een rotonde

Rood D, de zgn. OVR-variant, als rood C, echter met een extra rotonde in het tracé voor een aansluiting van het bedrijventerrein Nishoek, eventuele latere uitbreidingen daarvan en voor de uienbedrijven te Ostdijk. Bij deze variant wordt aansluiting 33 op de A58 deels (van- en naar Vlissingen) afgesloten voor het verkeer.

Bijlage 2.3 Kaartbeeld alternatief Groen - D



Bijlage 2.4 Kaartbeeld alternatief Rood – D



Bijlage 3. Samenvatting kostenramingen alternatieven en varianten

		Bruto investering = totaal benodigd budget	Bijdragen derden (onder voorbehoud)	Netto investering	Direct te dekken	Meerjarig af te schrijven	Jaarlijkse afschrijving (35 jaar)
Roze-zwart	a	€ 69.700.000	€ 17.095.007	€ 52.604.993	€ 7.999.315	€ 44.605.678	€ 1.274.448
	b	€ 48.500.000	€ 9.346.130	€ 39.153.870	€ 6.981.079	€ 32.172.791	€ 919.223
	c	€ 37.400.000	€ 4.623.677	€ 32.776.323	€ 7.986.760	€ 24.789.563	€ 708.273
Bruin	a	€ 62.200.000	€ 16.784.893	€ 45.415.107	€ 5.780.829	€ 39.634.278	€ 1.132.408
	b	€ 40.500.000	€ 9.233.566	€ 31.266.434	€ 5.044.037	€ 26.222.397	€ 749.211
	c	€ 28.800.000	€ 4.624.289	€ 24.175.711	€ 5.780.829	€ 18.394.882	€ 525.568
Groen	a	€ 84.200.000	€ 18.964.758	€ 65.235.242	€ 5.315.939	€ 59.919.303	€ 1.711.980
	b	€ 70.300.000	€ 18.964.758	€ 51.335.242	€ 5.315.939	€ 46.019.303	€ 1.314.837
	c	€ 69.000.000	€ 18.964.758	€ 50.035.242	€ 4.762.937	€ 45.272.306	€ 1.293.494
	d	€ 67.500.000	€ 18.222.456	€ 49.277.544	€ 4.762.937	€ 44.514.608	€ 1.271.846
Rood	a	€ 84.300.000	€ 20.003.522	€ 64.296.478	€ 5.419.077	€ 58.877.402	€ 1.682.211
	b	€ 67.000.000	€ 20.003.522	€ 46.996.478	€ 5.419.077	€ 41.577.402	€ 1.187.926
	c	€ 65.700.000	€ 20.003.522	€ 45.696.478	€ 4.769.357	€ 40.927.122	€ 1.169.346
	d	€ 73.700.000	€ 20.704.873	€ 52.995.127	€ 8.824.135	€ 44.170.992	€ 1.262.028

Roze-zwart: a - met spoortunnel; b - met spoorviaduct; c – gedeeltelijk, ten noorden van spoorkruising

Bruin: a - met spoortunnel; b - met spoorviaduct; c – gedeeltelijk, ten noorden van spoorkruising

Groen: a – met spoortunnel; b – met spoorviaduct; c – als b maar met rotonde Olzendedijk in plaats van viaduct; d – als c met extra rotonde naar Nishoek

Rood: a – met spoortunnel; b – met spoorviaduct; c – als b maar met rotonde Olzendedijk in plaats van viaduct; d – als c met OVR-aanpassingen

Programma GS-informatiebijeenkomst voor statenleden, burgercommissieleden en fractieondersteuners over de Zanddijk-Molendijk in Yerseke

Datum: Vrijdag 24 mei 2019
Tijd: 12.00 – 12.30 uur
Locatie: Voorhal Statencolplex, Abdij 10, Middelburg
Organisatie: Lies Dekker, Senior projectleider
Contactpersoon: Annemieke Lobik, commissiegriffier
e-mail: am.lobik@zeeland.nl
tel. (0118) – 631888

Doel: Informeren van statenleden/burgercommissieleden/fractieondersteuners over de resultaten van de verdiepingsstudie voor de Zanddijk-Molendijk in Yerseke

Programma:

12.00 uur Welkom door gedeputeerde Harry van der Maas

12.05 uur Korte presentatie door Lies Dekker (senior projectleider) van de belangrijkste resultaten van de verdiepingsstudie, c.q. de adviezen en aanbevelingen voor de keuze van het voorkeursalternatief, de wijze van fasering en het vervolgtraject.

Gelegenheid tot het stellen van vragen en discussie.

12.30 uur Afsluiting

Bijlage bij het programma:

De eindrapportage, zoals door GS vastgesteld op 14 mei 2019.