

Financiële consequenties externe inhuur:

Kostensoort: ()
Bedrag: € 0,00

Financiële consequenties opdracht/uitbesteding:

Kostensoort: ()
Bedrag: € 0,00

Gedeputeerde
belast met
behandeling: dhr. A.J. van der Maas

Vergadering PS: 25 september 2020
Nr:
Agenda nr:
Vergadering GS: 9 juni 2020
Nr: 20017911

Onderwerp: N673 (Zanddijk)

Aan de Provinciale Staten van Zeeland

Samenvatting:

De provinciale weg Zanddijk- Molendijk (N673) naar Yerseke kent in de huidige vorm ernstige knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid, bereikbaarheid en onderhoud. Het vaststellen van de nu voorliggende Startnotitie is nodig om in dit meerjarige traject naar het oplossen van deze knelpunten de scope, de financiële gevolgen en de aanpak van het project vast te leggen. Met de uitvoering van dit project wordt een duurzame oplossing gerealiseerd voor een optimale bereikbaarheid en veiligheid voor Yerseke en omgeving.

Met het vaststellen van de voorliggende Startnotitie gaat het project over naar de Definitiefase, conform het Handboek Projecten.

Wat willen we bereiken?

De provinciale weg Zanddijk- Molendijk (N673) naar Yerseke kent in de huidige vorm ernstige knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid, bereikbaarheid en onderhoud.

We willen:

- een forse verbetering van de verkeersveiligheid, onder meer voor fietsers bereiken.
- een goede bereikbaarheid voor het bedrijventerrein Olzendepolder realiseren.
- een duurzame toegangsweg voor de vitale kern Yerseke realiseren.
- de onderhoudslast van de weg verminderen.

Met de uitvoering van het project N673 (Zanddijk-Molendijk) moeten deze zaken worden gerealiseerd en worden de knelpunten oplost.

Met het vaststellen van de voorliggende Startnotitie gaat het project over naar de Definitiefase, conform het handboek Projecten

Waarom kunnen we zien of alles bereikt is?

Het oplossen van de knelpunten zal pas na realisatie van het gehele traject behaald zijn. Voor die tijd zullen PS diverse keren beslissen over de stap naar de diverse volgende fasen die volgen na het vaststellen van de nu voorliggende Startnotitie.

Wat doen we daarvoor?

De eerste globale plannen voor reconstructie van de N673 dateren van 2009. Verschillende mogelijke tracés zijn aangedragen en in 2011 is er grondonderzoek in de dijk uitgevoerd. Een

aantal jaar later spraken bestuurders van de Provincie en de gemeente Reimerswaal af een vergelijkingsstudie uit te voeren naar vijf tracés. Deze effectstudie kwam eind 2014 gereed. Vier van de vijf tracés uit de effectstudie van 2014 zijn in 2019 opnieuw onderzocht op technische uitvoering, effecten, kosten en haalbaarheid. Voor elk alternatief is bekeken in hoeverre het tracé een bijdrage levert aan het primaire doel: verbeteren van de verkeersveiligheid op de Zanddijk en gerelateerde wegen en verbeteren van bereikbaarheid van Yerseke. Alle alternatieven scoorden positief op de verbetering van de verkeersveiligheid op de Zanddijk en gerelateerde wegen en de verbetering van de bereikbaarheid van Yerseke.

De in 2019 onderzochte alternatieven zijn hieronder in het kort weergegeven.

- Alternatief Roze-Zwart. Dit tracé volgt de huidige Zanddijk vanaf de rotonde bij Nishoek, tot aan de Olzendedijk. Op die plek komt er een nieuwe verbinding tussen de Zanddijk en de Olzendepolder. Kosteninschatting € 58,1 miljoen.
- Alternatief Bruin, volgt het tracé de Zanddijk vanaf de rotonde bij Nishoek tot over de spoorkruising. Vanaf dat punt volgt het tracé een nieuwe weg, die afbuigt naar de Olzendepolder. Ter hoogte van de Olzendedijk komt een rotonde. Kosteninschatting 50,8 miljoen
- Alternatief Groen. Hierbij komt er een nieuw wegtracé met nieuwe aansluiting op de A58, ter hoogte van het huidige viaduct (Goversweg). De bestaande aansluiting 33 (Zanddijk) komt daarmee te vervallen. Gevaarlijke stoffen worden in deze variant vervoerd via de N289 (de Oude Rijksweg) langs Kruiningen. Kosteninschatting 67,5 miljoen.
- Alternatief Rood. Ook in dit alternatief komt er een nieuwe aansluiting op de A58, ter hoogte van de Sluisweg. De bestaande aansluiting 32 (Luchtenburg) komt te vervallen, evenals de Walcherse kant van aansluiting 33. Kosteninschatting € 73,8 miljoen

In september 2019 hebben Gedeputeerde Staten u geïnformeerd over de resultaten van de verdiepingsstudie. De alternatieven Bruin en Groen zijn daarbij als beste naar voren gekomen. In die brief is aangegeven dat het college zich ging inspannen om cofinanciering te krijgen om alternatief Groen financieel haalbaar te krijgen. Het verplaatsen van afrit 33 naar een locatie verder van de Vlaketunnel zagen wij als een kans om tegelijkertijd met de aanleg van een nieuwe wegtracé de verkeersveiligheid op de A58 bij de Vlaketunnel te verbeteren. Rijkswaterstaat heeft dit belang onderschreven maar desondanks is, tot teleurstelling van ons college, door het Rijk in het MIRT 2019 negatief besloten over de rijksbijdrage. Wel is op verzoek van ons college een second opinion naar een analyse van de rijksbelangen bij de aanleg van tracé Groen of Bruin gestart. Uit deze second opinion is gebleken dat door het verplaatsen van afrit 33 weliswaar de verkeersveiligheid op de A58 wordt verbeterd, maar dat de investeringskosten aanzienlijk hoger zijn dan de (gemonetariseerde) maatschappelijke baten van de verkeersveiligheid op de A58. Om deze reden heeft het ministerie in de second opinion geen aanleiding gezien haar standpunt, om geen extra nieuwe op- en afrit toe te staan en geen rijksbijdrage toe te kennen voor het verplaatsen van afrit 33 bij tracé Groen, te wijzigen.

Op 3 december 2019 hebben Gedeputeerde Staten tracé Bruin benoemd als het voorgenomen voorkeursalternatief. In deze brief is verder aangegeven dat zonder financiële bijdragen van andere partijen voor de meerkosten van een poldertracé de alternatieven Groen en Rood afvallen. De alternatieven Roze-Zwart en Bruin bieden beide een goed oplossing voor de veiligheids- doorstromings- en onderhoudsproblematiek op de N673. Het voorkeursalternatief is gekozen op basis van kostenverschil met Roze-Zwart en de noodzakelijke forse aanpassingen aan Zanddijk en Molendijk.

Uit de informele inspraak over tracé Bruin kwam een meerderheid naar voren tegen de keuze voor het tracé Bruin. De argumenten die worden genoemd zijn de volgende:

Tracé Bruin:

- leidt tot een verslechtering van de plaatselijke omgevingskwaliteiten, aantasting van woongenot en aantasting van de uitoefening van de diverse vormen van bedrijfsvoering
- wordt niet beschouwd als een duurzame investering waar de regio behoefte aan heeft
- komt de lokale bereikbaarheid niet ten goede.
- creëert een verkeersonveilige situaties voor fietsers
- levert geen bijdrage aan toekomstige ontwikkelingen

Sommige bezwaren zijn volgens ons college inhoudelijk niet terecht en bovendien zou aan een aantal andere bezwaren tegemoet gekomen kunnen worden door aanpassingen in de definitieve uitwerking van de plannen.

In mei 2020 heeft de gemeente Reimerswaal formeel laten weten zich niet te kunnen vinden in het voorgenomen voorkeursalternatief tracé Bruin en de voorkeur te hebben voor het tracé Roze-Zwart. De aanvankelijke voorkeur van de gemeenteraad voor de rode variant heeft na interne informatievoorziening aan de gemeenteraad plaatsgemaakt voor een voorkeur voor de roze-zwartvariant. Deze variant wordt gezien als een toekomstbestendige en duurzaam verkeersveilige oplossing voor de verkeersproblemen op het tracé Zanddijk-Molendijk. De keuze van de gemeente is bovendien ingegeven door het feit dat de roze-zwartvariant de minste landschappelijke- en infrastructurele impact heeft en voorziet in een goede verkeersafwikkeling voor het bedrijventerrein Olzendepolder

De gemeente Reimerswaal is een belangrijke partner mede vanwege het feit dat ze als lokale overheid dicht bij de burgers en bedrijven staan en weten wat er leeft. Wij nemen daarom hun reactie zeer serieus. Wat ontbreekt in het verhaal van de gemeente is een toezegging over de financiën. Daarover gaan we graag met de gemeente in overleg.

We hebben met de formele reactie van B&W van Reimerswaal een duidelijke uitspraak over onze voorgenomen tracékeuze Bruin en de expliciete steun voor het tracé Roze-Zwart. Het tracé Roze-Zwart is echter wel duurder en gecompliceerder in de uitvoering. Ook uit de inspraakreacties is een duidelijk signaal tegen de tracékeuze voor Bruin gekomen.

In de consultatieronde bij belanghebbenden is vaak gewezen op de capaciteit van de rotonde Nishoek. Dit knelpunt nemen we ook mee in het project Zanddijk, door reconstructie van de rotonde in een turborotonde. Op deze wijze wordt het capaciteitsprobleem opgelost. Op 20 mei jl. heeft bestuurlijk overleg plaats gehad tussen ons college en het Ministerie van I&W over de second-opinion. Het rijk geeft aan dat de uitkomsten van deze analyse geen reden zijn om hun standpunt tijdens het MIRT-2019 te wijzigen en er dus geen middelen beschikbaar komen voor nieuwe op- en afritten. Wel heeft het Rijk aangegeven bij te willen dragen aan de door ons gewenste reconstructie van de rotonde Nishoek (€ 5 miljoen) en aan de verkeersregelininstallatie ca bij afrit 33 (€ 1,25 miljoen). Er is nog geen schriftelijke bevestiging hiervan.

De tracés Bruin en Roze-Zwart zijn voor ons college allebei acceptabel. De tracés Bruin en Roze-Zwart hebben beide steekhoudende argumenten, maar vanwege het (bestuurlijke) draagvlak in de regio kiest het college voor een uitwerking uitgaande van het bestaande tracé. Hierbij wordt nog eens opgemerkt dat een poldertracé financieel onhaalbaar is voor de Provincie, vanwege ontbrekende cofinanciering van rijkszijde. Dat uitgangspunt is niet gewijzigd ten opzichte van een jaar geleden. Ook is bij Bruin en Roze-Zwart de spoorveiligheid beter gediend.

Het project N673 is aangewezen als een Groot Project. Dat betekent dat conform het Handboek Projecten wordt gewerkt. De nu voorliggende Startnotitie is een van de vereisten uit het Handboek.

Met het vaststellen van de Startnotitie wordt overgegaan naar de Definitiefase. Deze fase is bedoeld om het resultaat en de aanpak van het project te definiëren. De ideeën uit de initiatieffase worden in deze fase aangescherpt en verder geconcretiseerd. Er dient inzicht te komen in de omvang van het project en duidelijkheid over de route om het gewenste resultaat te bereiken.

In de Ontwerpfase kan op basis van het programma van eisen worden gezocht naar passende oplossingen. De ontwerpfase wordt afgerond met een definitief ontwerp. Met het definitieve ontwerp aan het einde van de ontwerpfase is precies bekend hoe het resultaat eruit moet gaan zien.

Wij stellen u voor om de verbetering van de N673 gefaseerd aan te pakken. Hiermee willen wij bewerkstellingen dat er op een zo kort mogelijke termijn een oplossing is voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Olzendepolder en verbetering van de verkeersveiligheid op de Molendijk. Ook de reconstructie van de rotonde Nishoek kan dan worden aangepakt.

De aan te brengen fasering stelt de Provincie in staat om voor realisatie van fase 2 in gesprek te gaan met belanghebbenden, zoals omwonenden en de gemeente Reimerswaal. Zo kunnen wij optimalisaties aanbrengen, in zowel het ontwerp als de financiën, en een zo goed mogelijke oplossing creëren, rekening houdend met de gestelde kaders,

De fasering ziet er dan als volgt uit:

- Fase 1 behelst de aanpak van de 'uiteindes' van het tracé:
 - A) het tracé naar het bedrijventerrein Olzendepolder, inclusief een aanpak van de Molendijk

- B) de rotonde Nishoek.
- Fase 2 betreft het aanpakken van het 'middenstuk': de Zanddijk en het spoorviaduct.

Zowel de reconstructie van de rotonde Nishoek als de aanleg van het viaduct, worden gerealiseerd indien de verwachte rijksbijdragen definitief worden verstrekt.

Het bijbehorende tijdspad ziet er dan als volgt uit.

Fase 1 A:

- Definitiefase: oktober 2020 - maart 2021
- Ontwerpfase: oktober 2020 - maart 2021
- Voorbereidingsfase: april 2021 – december 2023 (zonder beroepsprocedures)
- Realisatiefase: januari 2024 – mei 2025
- Nazorgfase: juni 2025 – november 2025

Fase 1 B:

- Definitiefase: oktober 2020 - maart 2021
- Ontwerpfase: oktober 2020 - maart 2021
- Voorbereidingsfase: april 2021 – juni 2022 (zonder beroepsprocedures)
- Realisatiefase: juli 2022 – september 2023
- Nazorgfase: oktober 2023 – december 2023

Fase 2:

- Definitiefase: oktober 2020- februari 2021
- Ontwerpfase: maart 2021 – februari 2022
- Voorbereidingsfase: maart 2022 - juli 2025 (zonder beroepsprocedures)
- Realisatiefase: augustus 2025 – augustus 2027
- Nazorgfase: augustus 2027 – december 2027

Wij hebben voor fase 2 ruim de tijd genomen in de planning om met belanghebbenden, zoals aanwonenden, zorgvuldig in overleg te kunnen gaan voor een zo goed mogelijke oplossing. Met deze planning kan zo snel mogelijk de verkeersonveiligheid op een deel van het gehele tracé worden aangepakt, terwijl tegelijkertijd een zorgvuldig traject voor het 'middenstuk' wordt opgestart.

De bovenstaande planning is gebaseerd op reële uitgangspunten. Uiteraard wordt in de komende periode in de definitie- en ontwerpfase en in overleg met de gemeente Reimerswaal ingezet op het behalen van tijdswinst in deze planning. Ook is het tijdspad afhankelijk van wettelijke procedures, de benodigde grondverwerving en, in het bijzonder voor Fase 2, ook van het overleg met belanghebbenden. Verder zal ook worden bezien of de aanleg van het viaduct in tijd naar voren te halen is.

Wat zijn de klimaateffecten?

Het huidige besluit – het vaststellen van de Startnotitie – heeft geen enkel klimaateffect.

Voor de realisatie van het project N673 wordt dit meegenomen in de wettelijk vereiste procedures.

Wat mag het kosten?

Op dit moment is het al toegekende bedrag van 1,1 miljoen voldoende om de definitie- en ontwerpfase te doorlopen.

Ten aanzien van de financiering van het project hebben Gedeputeerde Staten in de doorkijk van de investeringsagenda € 8,3 miljoen opgenomen voor kosten die direct in de exploitatie verantwoord dienen te worden. Op basis van de huidige inzichten is deze doorkijk voldoende voor de direct te dekken kosten. De overige kosten dient de Provincie te activeren en in 35 jaar af te schrijven. Deze jaarlijkse afschrijvingslasten passen vanaf 2025 in de beschikbare meerjarige budgettaire ruimte. Met het voorbehoud van een onzekerheidsmarge van 40% op alle bedragen, leidt dat op basis van de genoemde netto last van € 46 miljoen in de startnotitie - met als uitgangspunt dat maximaal € 8,3 miljoen als directe last in de exploitatie wordt

opgenomen – in dat geval tot een indicatie van een jaarlijkse afschrijvingslast vanaf 2025 van ongeveer € 1,1 miljoen.

Aangetekend wordt dat zowel deze voornoemde middelen in de doorkijk van de investeringsagenda als in de budgettaire ruimte vanaf 2025 niet hard gereserveerd zijn. In de toekomstige afwegingen van financiële dekking op provinciale knelpunten en ambities binnen de totale provinciale begroting wordt dan ook steeds de totale vrije ruimte binnen de investeringsagenda en budgettaire ruimte voorgelegd.

De huidige kostenraming voor het tracé sluit op € 58,1 miljoen, exclusief ca. € 1 miljoen voor de aan te brengen fasering. Hierbij wordt aangetekend dat in deze fase van het project nog wordt gesproken over een bandbreedte van + en - 40% procent op het totale bedrag. Nadrukkelijk merken wij op dat het hiervoor gestelde een onzekerheid geeft naar de boven- en onderkant.

Zoals gebruikelijk zal in de definitie- en ontwerpfase bezien worden of door aanpassingen, optimalisaties en slimme oplossingen de huidige kostenraming hiervoor naar beneden kan worden bijgesteld.

| | Bruto investering = totaal benodigd budget | Bijdragen derden | Netto investering |
|------------|---|---------------------|-------------------|
| Bruin | € 50.800.000 | € 12.000.000 | € 38.800.000 |
| Roze-zwart | € 58.100.000 | € 12.000.000 | € 46.100.000 |
| Groen | € 67.500.000 | € 5.000.000 | € 62.500.000 |
| Rood | € 73.800.000 | € 5.000.000 | € 68.800.000 |

In de tabel ziet u in de laatste kolom de netto investering die de provincie zal moeten doen bij de verschillende tracés.

Er wordt nadrukkelijk op gewezen dat de gesprekken met derden over hun te leveren bijdragen positief verlopen, maar dat hierover nog geen formele (vastgelegde) afspraken met genoemde partijen zijn gemaakt.

Conform de werkwijze uit het handboek grote projecten zal aan het einde van de Ontwerpfase, wanneer de verplichtingen voor de uitvoering worden aangegaan, de projectramingen op basis van het definitief ontwerp, met een voorstel voor de dekking voor de direct te nemen kosten, als ook de ophoging van het krediet, nader uitgewerkt ter besluitvorming aan PS worden voorgelegd.

Financiële consequenties externe inhuur: geraamd op (kostensoort)

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

Gedeputeerde staten,

Drs. J.M.M. Polman, voorzitter

A.W. Smit, secretaris.

Ontwerp-besluit

De staten der provincie Zeeland,
gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten van 9 juni 2020, nr. 20017911 ;

besluiten:

Het huidige tracé, inclusief de aansluiting naar het bedrijventerrein Olzendepolder (Roze-Zwart) vast te stellen als
het nader uit te werken tracé voor het project N673

en

deze nadere uitwerking op te splitsen in 2 fasen: een voor de aansluiting naar het bedrijventerrein Olzendepolder
(inclusief herinrichting van de Molendijk) en de rotonde Nishoek, en een voor het deel op de Zanddijk (inclusief
viaduct)

en

de Startnotitie voor het project N673 (Zanddijk-Molendijk) vast te stellen.