

| Vragen Commissie Economie | Antwoorden | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|-------------------|-------------------|---------------|-------|-------|--------------|--------------|-------------|-----------------------|-----------------|-----------------|----------------|-----------|-----------|--|
| <p>Vragen n.a.v. teruggevraagde technische stukken schriftelijke afhandeling (Frank Kuijpers / CDA) over agendapunt 6.1. Statenvoorstel Startnotitie N673 Zanddijk/Molendijk Yerseke</p> | <p>Reg.nr. 20026700</p> | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>1. In de MKBA van Ecorys tussen de weging van de bruine variant en groene variant zijn de baten van de groene variant aanmerkelijk hoger. Deze scoort met name op verkeersveiligheid beter. Is er iets zinnigs te zeggen tussen de weging van de roze/zwarte variant en de groene variant. Moet daar een aparte MKBA voor gemaakt worden om tot een conclusie te komen?</p> <p>Tabel 14: Uitkomsten MKBA-light N673 Zanddijk bij spreiding investeringskosten in de tijd (NCW in mln. €)</p> <table border="1" data-bbox="159 970 1106 1198"> <thead> <tr> <th></th> <th>Alternatief Bruin</th> <th>Alternatief Groen</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Totale kosten</td> <td>€ -42</td> <td>€ -51</td> </tr> <tr> <td>Totale baten</td> <td>€ - 1 - € 18</td> <td>€ 17 – € 41</td> </tr> <tr> <td>Netto contante waarde</td> <td>€ - 43 – € - 24</td> <td>€ - 34 – € - 11</td> </tr> <tr> <td>B/K verhouding</td> <td>0,0 – 0,4</td> <td>0,3 – 0,8</td> </tr> </tbody> </table> | | Alternatief Bruin | Alternatief Groen | Totale kosten | € -42 | € -51 | Totale baten | € - 1 - € 18 | € 17 – € 41 | Netto contante waarde | € - 43 – € - 24 | € - 34 – € - 11 | B/K verhouding | 0,0 – 0,4 | 0,3 – 0,8 | <p>De MKBA is uitgevoerd in opdracht van het Rijk om te onderzoeken in hoeverre er rijksbelangen zijn die een financiële bijdrage van het Rijk aan het project zouden rechtvaardigen. De MKBA is uitgevoerd in het eerste kwartaal van 2020. Op dat moment waren de tracés Bruin en Groen door GS aangemerkt als voorgenomen voorkeurtracés. De Roze-Zwarte en de Rode variant zijn in de MKBA niet betrokken.</p> <p>Over de Baten-Kostenverhouding van de tracés Roze-Zwart is zonder uitbreiding van de MKBA met zekerheid niets te zeggen.</p> <p>Bij de variant Roze-Zwart rijdt het verkeer voor een belangrijk deel over de bestaande infrastructuur met weliswaar een verkeersveiliger profiel, maar worden weinig extra kilometers gemaakt. Vandaar dat de verkeersveiligheidsbaten naar verwachting lager zullen zijn dan bij de groene variant, maar het is nog steeds wel een verkeersveilige variant. Qua reistijd zal Roze-Zwart t.o.v. groen naar verwachting beter scoren dan de vergelijking met Bruin.</p> |
| | Alternatief Bruin | Alternatief Groen | | | | | | | | | | | | | | |
| Totale kosten | € -42 | € -51 | | | | | | | | | | | | | | |
| Totale baten | € - 1 - € 18 | € 17 – € 41 | | | | | | | | | | | | | | |
| Netto contante waarde | € - 43 – € - 24 | € - 34 – € - 11 | | | | | | | | | | | | | | |
| B/K verhouding | 0,0 – 0,4 | 0,3 – 0,8 | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>2. Nieuwe infrastructuur maken gaat nu eenmaal gepaard met overlast. Benieuwd ben ik hoe lang gaat het maken van het middenstuk duren bij de roze/zwarte variant en welke alternatieven routes zijn dan voorzien of wordt er een noodweg aangelegd? Natuurlijk is</p> | <p>Het maken van het middenstuk betreft het verbreden van de Zanddijk, het aanleggen van een nieuwe weg op de dijk en het bouwen van een viaduct over de spoorlijn met bijbehorende opritten.</p> | | | | | | | | | | | | | | | |

| Vragen Commissie Economie | Antwoorden |
|--|--|
| <p>Vragen n.a.v. teruggevraagde technische stukken schriftelijke afhandeling (Frank Kuijpers / CDA) over agendapunt 6.1. Statenvoorstel Startnotitie N673 Zanddijk/Molendijk Yerseke</p> | <p style="text-align: right;">Reg.nr. 20026700</p> |
| <p>dit een stuk uitvoering het gaat nu over een tracé keuze maar ik ben nu al benieuwd naar de mitigerende maatregels.</p> | <p>Omdat, vanwege de stabiliteit van de ondergrond, de ophogingen naar verwachting gefaseerd zullen moeten plaats vinden, schatten wij de totale uitvoeringsduur voor het middenstuk op ca 1,5 jaar. Het verkeer kan tijdens het grondwerk voor de verbreding van de Zanddijk gebruik blijven maken van de huidige weg. Het plan voor verbreden van de Zanddijk voorziet tevens in de aanleg van een parallelweg. Deze wordt eerst aangelegd zodat het verkeer daar gebruik van kan maken. De verwachting is niet dat langdurige afsluitingen nodig zullen zijn. Korte afsluitingen (een aantal weekenden) zullen wel nodig zijn. Het verkeer wordt dan omgeleid via de Oude Rijksweg, Kanaalweg en Postweg.</p> |
| <p>3. Als je over de Zanddijk rijdt is het een relatief bochtig parcours er staan overalschrikhekkende om de bestuurder te waarschuwen. Wat zijn de mogelijkheden om bochten minder scherp te maken binnen het tracé ?</p> | <p>Het is niet mogelijk om bij de bestaande Zanddijk (en Molendijk) de bochten te verruimen binnen de bestaande eigendomsgrenzen. Voor het verruimen van de bochten is aankoop van grond noodzakelijk. Overigens achten wij alleen het verruimen van de bochten niet voldoende om het verkeersveiligheidsprobleem op de Zanddijk voldoende op te lossen. De weg is te smal en dient breder te worden gemaakt. Daarnaast zijn de wegbermen te smal. Het geheel voldoet niet aan de huidige ontwerpnormen voor een veilige inrichting van de weg. Als de Zanddijk is verbreed kan een volwaardig wegprofiel worden aangelegd. Dit wegprofiel zal voldoen aan de Basiskenmerken Wegontwerp van het CROW. Deze basiskenmerken zijn ontworpen ter bevordering van de verkeersveiligheid. Tevens benadrukken wij dat de wegconstructie einde levensduur is en dat er door het zware verkeer veel schade aan de weg optreedt, waardoor frequent reparaties aan de weg moeten worden uitgevoerd.</p> |

| Vragen Commissie Economie | Antwoorden |
|---|--|
| <p>Vragen n.a.v. teruggevraagde technische stukken schriftelijke afhandeling (Frank Kuijpers / CDA) over agendapunt 6.1. Statenvoorstel Startnotitie N673 Zanddijk/Molendijk Yerseke</p> | <p style="text-align: right;">Reg.nr. 20026700</p> |
| | |
| <p>4 Welke mitigerende maatregelen worden er getroffen om de overlast voor het verkeer en omwonende te beperken bij de roze/ zwarte variant tijdens de bouwperiode? Immers er bestaan weinig alternatieve routes.</p> | <p>Het verkeer kan tijdens het grondwerk voor de verbreding van de Zanddijk gebruik blijven maken van de huidige weg. Het plan voor verbreden van de Zanddijk voorziet tevens in de aanleg van een parallelweg. Deze wordt eerst aangelegd zodat het verkeer daar gebruik van kan maken. De verwachting is niet dat langdurige afsluitingen nodig zullen zijn. Korte afsluitingen (een aantal weekenden) zullen wel nodig zijn. Het verkeer wordt dan omgeleid via de Oude Rijksweg, Kanaalweg en Postweg.</p> |
| <p>5 Er is een onzekerheid marge van 40% in de aanlegkosten van de verschillende varianten. Kunnen we dit wat scherper krijgen?</p> | <p>Conform het door PS vastgestelde Handboek Projecten en Programma's zal de onzekerheidsmarge in de Ontwerpfase verder worden aangescherpt.</p> |
| <p>6 Is er bij de variant rood over nagedacht of het bedrijfsleven uit de gemeente Reimerswaal die geraakt worden door dit project een bijdrage wil leveren bij variant rood. Daar gaat immers hun voorkeur naar uit. Maar bij de variant rood zijn de netto kosten ruim 20 miljoen hoger voor de provincie. Met dat geld kunnen we meer verkeersknelpunten oplossen in Zeeland. Is het bedrijfsleven bereid een bijdrage te leveren? We zouden dan het project in een publieke/private samenwerking kunnen gieten zodat we de btw kunnen terugvragen. Het netto verschil tussen de roze/zwarte variant en de rode variant zou dan zakken naar 7 miljoen exclusief de bijdrage van het bedrijfsleven. Of kan die constructie zo wie zo omdat ProRail een participant is in het project?</p> | <p>In de voorbereiding is met de Ondernemersvereniging Reimerswaal (OVR) over een bijdrage van het bedrijfsleven gesproken. Vanuit de OVR is toen aangegeven dat het bedrijfsleven niet mee zou betalen. Pas half juni dit jaar hebben de eerste berichten ons bereikt dat het bedrijfsleven wellicht mee zou willen betalen, alhoewel men toen niet concreet werd over de hoogte van een eventuele bijdrage. In de extra bijeenkomst van de commissie Economie is aan de inspreker, die namens de OVR het woord voerde, verzocht om met een concreet voorstel te komen. Tot op heden is daar nog geen antwoord op gekomen. Na de commissie van 3 juli jl. is contact geweest met de OVR en gevraagd naar een concreet voorstel. Ook hier is geen concreet voorstel van de OVR op gekomen.</p> |

| Vragen Commissie Economie | Antwoorden |
|--|--|
| <p>Vragen n.a.v. teruggevraagde technische stukken schriftelijke afhandeling (Frank Kuijpers / CDA) over agendapunt 6.1. Statenvoorstel Startnotitie N673 Zanddijk/Molendijk Yerseke</p> | <p>Reg.nr. 20026700</p> |
| | <p>De gedachte dat bij een PPS constructie een BTW voordeel is te behalen berust op een misverstand. In de projectraming is reeds rekening gehouden met compensatie van de BTW door de Provincie. De bedragen in de raming zijn exclusief de compensabele BTW.</p> |