

Startnotitie		Versie 1.0 Datum: 3-6-2020
Naam Project	N673 (Zanddijk-Molendijk)	
Portefeuillehouder coördinerend	Harry v.d. Maas	
Beoogd AOG	Luuk Prevaes	
Beoogd AON/projectleider	Loek Schipper	
Budgetnummer	00079	
Budgethouder	Loek Schipper	
Naam opsteller	Gijs van Geffen	
Startdatum: oktober 2020	Beoogde einddatum: december 2027 (afron- ding nazorg)	
1. Wat is de inhoudelijke opgave		
<p><u>Inhoudelijke opgave</u></p> <p>De provinciale weg Zanddijk- Molendijk (N673) naar Yerseke kent in de huidige vorm ernstige knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid, bereikbaarheid en onderhoud. De N673 is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg (1 rijstrook per rijrichting, 80km/u) en van groot belang voor de ontsluiting van Yerseke en de (groeierende) bedrijvigheid daar.</p> <p>De N673 heeft een aantal knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid, bereikbaarheid en onderhoud. Op de Zanddijk-Molendijk tussen de rijksweg A58 en de rotonde in Yerseke hebben vanaf 2008 in totaal 72 ongevallen plaats gevonden, waarvan 1 met dodelijke afloop en 12 met letsel. De N673 is op dit moment niet ingericht volgens de Basiskenmerken Wegontwerp van het CROW en de ontwerprichtlijnen behorend bij die functie. De weg en bermen zijn te smal, bochten zijn te krap en op delen is sprake van een te steil talud. In verband met de (on)veiligheid is in september 2019 een maximumsnelheid van 60 km/h ingevoerd.</p> <p>De N673 is ook een drukke weg: per dag passeren 9.580 (Zanddijk) motorvoertuigen (op basis van de verkeersstromenkaart 2018), waaronder veel vrachtwagens (circa 15%). Volgens de verkeersprognose zal het verkeer tot 2030 groeien tot ca. 12.000 mvt/etm. Dit komt vooral voort uit een verdere uitbreiding van de bedrijventerreinen. Verder is de N673 niet overal meer in beste doen: op meerder plekken is sprake van scheuren in het wegdek en de fundering. Dit leidt tot hoge onderhoudskosten.</p> <p>De genoemde knelpunten zijn van dien aard, dat de N673 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.</p> <p><u>Stand van zaken</u></p> <p>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</p>		

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. Inschatting kosten: € 58,1 miljoen.
- Alternatief, Bruin, volgt het tracé de Zanddijk vanaf de rotonde bij Nishoek tot over de spookruising. Vanaf dat punt volgt het tracé een nieuwe weg, die afbuigt naar de Olzendepolder. Ter hoogte van de Olzendedijk komt een rotonde. Inschatting kosten: € 50,8 miljoen.
- Alternatief Groen. Hierbij komt er een 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. Inschatting kosten: 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 toegenafritten naar en van de richting Goes. . Inschatting kosten: € 73,8 miljoen.

Op 3 december 2019 hebben Gedeputeerde Staten tracé Bruin benoemd als het voorgenomen voorkeursalternatief. In mei 2020 heeft de gemeente Reimerswaal formeel laten weten zich niet te kunnen vinden in dit voorgenomen voorkeursalternatief en de voorkeur te hebben voor het tracé Roze-Zwart. Ook uit de informele inspraak over tracé Bruin kwam een meerderheid naar voren tegen de keuze voor het tracé Bruin

Na bestuurlijk overleg met de gemeente Reimerswaal in het 1^e kwartaal van 2020 is een aantal verdiepende studies naar tracé Roze-Zwart uitgevoerd en hebben Gedeputeerde Staten op 2 juni 2020 besloten om te kiezen voor dit tracé, waarbij de voorkeur uitgaat naar een gefaseerde aanleg van dit tracé. Dit om de aansluiting van het bedrijventerrein Olzendepolder op de Zanddijk, en dus de ontlasting van het vrachtverkeer van de Molendijk, eerder te realiseren.

Tevens hebben Gedeputeerde Staten zich ingespannen om via cofinanciering van belanghebbende partijen, waaronder met name het Rijk, alternatief Groen financieel haalbaar te krijgen. Uitkomst van het BO-MIRT was dat er vanuit de Rijksoverheid geen grond wordt gezien om financieel bij te dragen. Op dit oordeel is nog een second opinion gevraagd. De uitkomsten hiervan hebben bij het Rijk niet geleid tot het wijzigen van hun standpunt.

Het Rijk heeft op dat moment wel aangegeven na te willen denken over een bijdrage aan de aanpassing van de rotonde bij Nishoek, omdat daar een rijksbelang aanwezig is (calamiteitenroute A58 bij stremming tunnel en gevaarlijke stoffen route). Inmiddels is duidelijk geworden in een Bestuurlijk Overleg op 20 mei jl. dat het Rijk € 5 miljoen bijdraagt aan de aanpassing van de rotonde Nishoek. Verder zal het rijk ook € 1,25 bijdragen aan de VRI installatie bij afrit 33. Ook wordt in het kader van de fietsveiligheid nog bezien of hier gebruik kan worden gemaakt van de landelijk beschikbare middelen. Tevens is er een reële mogelijkheid dat in het kader van de LVO het Rijk meebetaalt aan de aanleg van

<p>een viaduct over de spoorweg als vervanging van de gelijkvloerse spoorwegovergang. Over deze bijdragen bestaat nog geen definitieve zekerheid.</p>
<p>2. Waarom een project-aanpak? (uitkomst adviesmodel)</p>
<p>Voor alle infrastructurele projecten wordt een projectaanpak gevolgd, met het oog op een adequate bemensing, organisatie, beheersing en aansturing van het project. Het project wordt daartoe in verschillende fases opgedeeld, die elk met een expliciet besluit worden afgesloten. In alle fases is expliciete aandacht voor de beheeraspecten geld, organisatie, risico's, kwaliteit, informatie en tijd. Op deze aspecten wordt kwartaalmatig gerapporteerd.</p> <p>Als bijlage bij de startnotitie is het ingevulde adviesmodel, behorend bij het Handboek Projecten en Programma's, gevoegd. Het hieruit volgende advies is, dat het project als Groot Project aangemerkt moet worden, vanwege het budget, de lange doorlooptijd, de bestuurlijke gevoeligheid en de raakvlakken die het project heeft met waterschap, gemeente, RWS, Prorail/LVO en Tennet.</p>
<p>3. Doelstelling</p>
<p>Doel van het project is het verbeteren van de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid van Yerseke en het verminderen van de onderhoudsinspanning voor de N673. Daarnaast is het streven om waar mogelijk meekoppelkansen te benutten op het gebied van spoorveiligheid en door de omgeving aangedragen belangen.</p>
<p>4. Beoogd projectresultaat</p>
<p>Beoogd projectresultaat is een duurzaam veilige en onderhoudsarme ontsluiting van de kern Yerseke en de bedrijventerreinen aldaar. Inclusief de benodigde maatregelen om ongewenste effecten te voorkomen, beperken of compenseren en conform de onder 7. genoemde uitgangspunten.</p>
<p>5. Haalbaarheid en risico's</p>
<p>Met het projectteam van de initiatieffase, aangevuld met ervaring vanuit eerdere grote infrastructurele projecten (Tractaatweg), is een risicosessie gehouden, om de mogelijke obstakels en risico's voor het project te inventariseren. Ieder kwartaal zal de risicoanalyse in het projectteam worden geactualiseerd. Bij iedere faseovergang zal een uitgebreide risicosessie gehouden worden en worden de risico's toegesneden op de dan komende fase.</p> <p>De belangrijkste risico's in de definitie- en ontwerpfasen van het project zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Langdurige onzekerheid over of toekenning van een lagere (of geen) cofinanciering vanuit het LVO voor de ongelijkvloerse spoorkruising; • De berekende bijdragen van derden worden niet geëffectueerd. • Extra voorzieningen nodig voor kruising leidingenstraat en/of hoogspanningslijnen; • Onvoldoende capaciteit (kwantiteit en kwaliteit) bij projectteam. • Gebrek aan draagvlak in de omgeving, wat zich uit in weerstand tegen het project. <p>Als belangrijke risico's in de voorbereidings- en uitvoeringsfasen worden nu onderkend:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Onverwacht aantreffen van en/of schade aan archeologie, cultuurhistorische elementen. • natuur (stikstof/PAS), bodemwaarden, bodemverontreiniging (PFas, pesticiden), waterkeringen, kabels en leidingen; • Vertraging als gevolg van juridische procedures bij grondverwerving of in planologisch traject; • Meerwerkclaims
<p>6. Afbakening / Scope</p>
<p>Het bepalen van de scope is in de loop van het project steeds beter mogelijk. In de initiatieffase ligt er nog meer open dan in latere fasen. De scopebeschrijving zal daarom per fase aangescherpt worden. Zo</p>

zal in de definitiefase de ambitie m.b.t. duurzaamheid, bijdrage aan provinciale opgaven en participatie met de daarbij behorende capaciteit en budget bepaald moeten worden.

Het project behelst in de volgende fasen de verdere uitwerking van het in de verdiepingsstudie uitgewerkte schetsontwerp tot een definitief ontwerp en bestek.

Als onderdeel van het definitieve ontwerp zal ook de capaciteitsvergroting van rotonde Nishoek worden uitgewerkt. Uit het verkeerskundig onderzoek is gebleken, dat de huidige capaciteit op de iets langere termijn ontoereikend is. Vanuit de gemeenten Reimerswaal en Kapelle en vanuit de omgeving is aangedrongen op het nu direct meenemen van deze capaciteitsvergroting. Om zo de overlast voor de omgeving in belangrijke mate te beperken. Rijksbijdrage aan deze rotonde is van belang voor de realisatie van de aanpassing. Deze is inmiddels door het Rijk toegezegd.

Overige onderdelen van het project zijn het overleg met betrokken partijen en belanghebbenden, het voorbereiden van een intentieovereenkomst met Rijkswaterstaat, de gemeente Reimerswaal, gemeente Kapelle, waterschap Scheldestromen en zo nodig Prorail en Tennet. Hierin moet onder meer worden opgenomen de afspraken inzake cofinanciering, toekomstig beheer en onderhoud, activiteiten, planning en nazorg.

Verder worden zaken voorbereid als grondverwerving op basis van een aankoopstrategieplan, de planologische inpassing, de benodigde vergunningaanvragen en overeenkomsten met kabel- en leidingbeheerders, de contractkeuze en aanbestedingsvorm, de realisatie van de nieuwe route inclusief noodzakelijke mitigerings- en compensatiemaatregelen, en de nazorg.

De volgende projecten en ontwikkelingen hebben een relatie met het project Zanddijk, maar maken daarvan **geen** onderdeel uit van de scope van dit project:

- Aanleg VRI bij afslag van A58 vanuit de Vlaketunnel (wordt in 2020 gerealiseerd);
- Autoluw maken van Capelleweg;
- Ontwikkeling en beheer verkeersmodel Bevelanden;
- Gebiedsgerichte aanpak Bevelanden;
- Afsluiten drie kleine spoorwegoverwegen in het buitengebied Reimerswaal;

7. Uitgangspunten en randvoorwaarden

Bij het (uitwerken van het) vervolgtraject worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Het in de verdiepingsstudie uitgewerkte schetsontwerp (zie hiervoor bijlage 3) op basis van de principes van duurzaam veilig;
- De voor het schetsontwerp opgestelde kostenraming (met onzekerheidsmarge van 40%);
- Onderhoudsarm; dat wil zeggen een afweging op basis van LCC (lifecyclecosts);
- Een gefaseerde aanleg met voor elke fase een zo spoedig mogelijke realisering van het voorkeurstracé; dit betekent onder andere, dat de planologische inpassing, de minnelijke grondverwerving en de voorbereiding van de administratieve onteigening parallel kunnen lopen; hiervoor zal aan Gedeputeerde Staten een expliciet besluit over het aankoopstrategieplan worden voorgelegd;
- Rekening houden met de eisen en voorwaarden, die vanuit de cofinanciering en/of het toekomstige beheer betrokken partijen (waaronder Prorail/LVO, RWS, waterschap Scheldestromen en gemeente Reimerswaal) stellen aan het werk, de overdracht en de wijze van samenwerken binnen het project;

- Expliciete aandacht, mede op basis van het nader uit te werken ambitieweb duurzame GWW, voor de mogelijkheden voor en (financiële) consequenties van het leveren van bijdragen aan de grote provinciale opgaven.
- Met draagvlak bij en betrokkenheid van bewoners en bedrijven in Yerseke en omgeving. Er zal een open uitnodiging gedaan worden om—binnen de randvoorwaarden van geld en tijd- mee te denken met de verdere uitwerking van het ontwerp. Om eventuele bezwaren waar mogelijk te ondervangen en meekoppelkansen te benutten. Uitgangspunten daarbij: cocreatie, wederkerigheid en expliciete aandacht voor de relatie met de omgeving.

Randvoorwaarden voor ieder project zijn de beschikbaarheid van voldoende capaciteit en competenties binnen het projectteam in iedere projectfase (zie bij 9. Organisatie) en de beschikbaarheid van een toereikend budget voor de projectvoorbereidingen –uitvoering (zie bij 10. Financiering). Daarnaast zijn adequate ondersteunende systemen voor de beheersing van budget, planning en archivering noodzakelijk (conform de aanbeveling vanuit evaluatie project Tractaatweg).

8. Aanpak, fasering en rapportage

Met de vaststelling van het voorkeursalternatief door Provinciale Staten komt het project N673 van de initiatiefase in de definitiefase, waarin een concreet plan van aanpak voor het project, c.q. voor de verdere voorbereiding en uitvoering van de aanleg van het voorkeursalternatief zal worden opgesteld.

Het project wordt in 2 fasen opgepakt.

- 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.

Zo 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.

Het tijdsplan ziet er 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

Het parallel laten lopen van de Definitie- en Ontwerpfase wijkt af van het Handboek Projecten, maar is naar onze mening wel mogelijk en wenselijk. Hier is tijdswinst mee te boeken.

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

Deze fasering stelt ons in staat om voor 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.

In het nog te maken Projectplan zal deze planning nader worden gedetailleerd, conform het Handboek Projecten.

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 tijdsinstroom in deze planning. Ook is het tijdschied afhankelijk van wettelijke procedures, de benodigde grondverwerving en, in het bijzonder voor Fase 2, ook van het overleg met belanghebbenden

Verder zal ook worden gezien of de aanleg van het viaduct in tijd naar voren te halen is.

NB. Mocht er sprake zijn van beroepen en/of een onteigeningsprocedure, dan moet rekening gehouden worden met een vertraging van minimaal 2 jaar.

Over de voortgang van het project wordt kwartaalmatig via IPA gerapporteerd, aan ambtelijk opdrachtgever, aan Gedeputeerde Staten en aan Provinciale Staten.

9. Organisatie

In het nog op te stellen projectplan komt ook de organisatie van het project aan de orde. Wordt het project met een intern projectteam uitgevoerd? Waarvoor wordt externe deskundigheid en ervaring ingehuurd? Gaat het project op enig moment naar een BV-constructie over, overeenkomstig de aanleg van de Sluiskiltunnel en Tractaatweg? Of blijft het binnen de provinciale lijnorganisatie.

Voor de eerstkomende fasen, nodig om in samenwerking met het bestuur tot een juiste definitie van de scope van het project te komen, wordt uitgegaan van een intern projectteam, waar nodig extern ondersteund via gerichte opdrachten. In deze fasen zal ook advies uit worden gebracht over de organisatie in de vervolgfases.

Interne organisatie

Conform het Kader Grote Projecten wordt het IPM-model als standaard voor de organisatieopbouw gehanteerd. De kern van dit model is dat een verantwoordelijke (rolhouder) wordt benoemd voor vijf belangrijke projectaspecten: het overall projectmanagement; de omgeving waarbinnen het project gerealiseerd wordt; de technische oplossing of aanpak die het beste past; een goed en passend contract (en marktbenadering); de beheersing van het project.

Bij iedere faseovergang zal de samenstelling en inzet van het projectteam worden beoordeeld en zo nodig worden aangepast aan de voor de nieuwe fase benodigde capaciteit en expertise/competenties.

Voor de eerstkomende fasen (definitiefase, ontwerpfase) worden de volgende rollen /competenties nodig geacht:

- Algemeen projectmanagement
- Projectsecretaris
- Projectondersteuning
- Omgevingsmanagement (commun./particip)
- Milieuonderzoek, planologie en vergunningen
- Technisch manager
- Verkeerskundige
- Projectbeheersing
- Financieel consultant
- Grondaankoper
- Inkoopadvies
- Juridisch advies
- Inbreng vanuit wegbeheer

Het benoemen van een contractmanager wordt pas nodig geacht, als de voorbereiding van het uitvoeringscontract aan de orde is. Vooralsnog (vooruitlopend op de contractstrategie in het projectplan) wordt ervan uitgegaan dat dit pas na de ontwerpfase zal zijn. Op dit moment is het de verwachting dat, tot en met de uitvoeringsfase, een uitbreiding van het aantal FTE in vaste dienst van de provincie niet noodzakelijk is.

Tussen bestuurlijk opdrachtgever (BOG), ambtelijk opdrachtgever (AON) en ambtelijk opdrachtnemer (AON) vindt maandelijks voortgangsoverleg plaats.

Organisatie extern overleg

Met de gemeente Reimerswaal, gemeente Kapelle, waterschap Scheldestromen en Rijkswaterstaat vindt op ambtelijk niveau structureel overleg plaats. Afstemming met Prorail/LVO en Tennet vindt via bilaterale overleggen plaats.

Voor het Bestuurlijk overleg met Reimerswaal, Kapelle, Scheldestromen, Rijkswaterstaat wordt een stuurgroep ingesteld die periodiek over het project overlegt.

Het op te stellen communicatie/participatieplan zal nader ingaan op de momenten en de wijze waarop de betrokkenheid vanuit de omgeving en belanghebbenden wordt ingevuld. Daarbij wordt vooralsnog gedacht aan gerichte dialoogsessies met betrokkenen/geïnteresseerden.

10. Financiering project

Met de aanpak van de Zanddijk-Molendijk conform het voorgenomen voorkeursalternatief Roze-Zwart (opgeplust met de geraamde kosten voor capaciteitsvergroting rotonde Nishoek) is een investering gemoeid van ca. € 58,1 mln. (inclusief aanpassingen aan de Molendijk). De netto last voor de Provincie is afhankelijk van de cofinanciering door andere partijen (zie onderstaande tabel). Een gefaseerde uitvoering van het project zal naar verwachting ca. € 1 mln. extra kosten.

Het betreft een voorlopige raming, prijspeil 2019, waarbij rekening is gehouden met niet-compensabele BTW en prijsindexering over de verwachte uitvoeringsperiode. Nog geen rekening is gehouden met extra kosten als gevolg van de ambities ten aanzien van duurzaamheid en participatie of eventuele extra kosten die samenhangen met de keuze voor een specifieke organisatie-inrichting, zoals een B.V.

De raming uit de verdiepingsstudie is op enkele punten iets gewijzigd n.a.v. de in opdracht van de Ondernemersvereniging Reimerswaal uitgevoerde second opinion.

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 ontwerpfasen worden of door aanpassingen, optimalisaties en slimme oplossingen de huidige kostenraming hiervoor naar beneden kan worden bijgesteld.

Op grond van de BBV-regels dienen de intern bestede directe uren aan het project toegerekend te worden. Dit is een administratieve verwerking in de provinciale administratie en behoeft om die reden niet geraamd te worden in het projectbudget.

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. Deze kosten hebben voornamelijk betrekking op gemeentelijke en waterschapswegen. 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. 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.

Conform de werkwijze uit het Handboek Projecten zal aan het einde van de Ontwerpfase, wanneer wanneer het ontwerp vaststaat en er een meer nauwkeurige raming is opgesteld, opgesplitst naar de projectfasen en –onderdelen. , 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.

		Bijdragen derden		Netto kosten voor de Provincie
		Aandeel	Verwachting mei-20	
Provincie Zeeland		€27.355.000		€27.355.000
Provincie Zeeland	Rotonde Nishoek	€ 5.000.000		€ 5.000.000
Rijkswaterstaat	Rotonde Nishoek	€ 5.000.000	€ 5.000.000	€ -
Gemeente Reimerswaal		€10.143.000	€ 3.391.000	€ 6.752.000
Prorail		€ 9.868.000	€ 3.000.000	€ 6.868.000
Waterschap		€ 734.000	€ 646.000	€ 87.000
	Afgerond	€58.100.000	€12.000.000	€46.100.000

De extra kosten voor een gefaseerde uitvoering zijn niet opgenomen in het budget van € 58,1 miljoen. Voorzichtigheidshalve worden deze geraamd op € 1 miljoen.

Er wordt nadrukkelijk op gewezen dat de gesprekken met derden over hun te leveren bijdragen positief verlopen, maar dat hierover zijn nog geen formele (vastgelegde) afspraken met genoemde partijen zijn gemaakt. Het netto bedrag is inclusief de kosten die direct in de exploitatie verantwoord dienen te worden.

Van het door PS op 10-11-17 en 8-6-18 beschikbaar gestelde voorbereidingskrediet van € 1,1 mln. is in mei 2020 nog ca. € 670.000,- . over. Dat is naar verwachting toereikend voor de eerstkomende vervolgfase, de definitiefase.

Bijlagen:

1. Ingevuld adviesmodel
2. Schetsontwerp VKA
3. Brief Reimerswaal 18 mei 2020