

Financiële consequenties externe inhuur:

Kostensoort: Externe inhuur
Bedrag: €

Financiële consequenties opdracht/uitbesteding:

Kostensoort: Uitbesteding
Bedrag: €

Gedeputeerde
belast met
behandeling: dhr. A.J. van der Maas - N673 Zanddijk

Vergadering PS: 22 juli 2022
Nr:
Agenda nr:
Vergadering GS: 20 juni 2022
Nr: 32276

Onderwerp: N673 Zanddijk-Molendijk - Projectplan - Gedeputeerde Staten

Aan de Provinciale Staten van Zeeland

Samenvatting:

Met onderliggend voorstel en bijgevoegde projectplan zal verder worden gewerkt aan de ontwerpfase van het Grote Project N673 (Zanddijk-Molendijk).

Het opgestelde projectplan hebben wij in onze vergadering van 14 juni jl. vastgesteld. Het projectplan is ter instemming bijgevoegd. De definitiefase van het project kan nu worden afgerond met uitzondering van het beheersaspect geld en de scope kan nog wijzigen naar aanleiding van de consultatie. Om die reden is er geen eindfase document nu bijgevoegd, dit komt bij het kredietvoorstel. Eind 2022 zal het kredietvoorstel worden voorgelegd, wat het resultaat is van de uitwerking van het voorliggende besluit.

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. De N673 is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg (1 rijstrook per rijrichting, 80km/u) en van groot belang voor de ontsluiting van Yerseke en de (groeiende) bedrijvigheid daar. De N673 heeft een aantal knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid, bereikbaarheid en onderhoud. De N673 is op dit moment niet ingericht volgens de Basiskennmerken 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. 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 2040 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. 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.

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.

Waarom kunnen we zien of alles bereikt is?

Het uiteindelijke resultaat van het project is een heringerichte en verkeersveilige Zanddijk-Molendijk met meer ruimte voor al het verkeer. Daarnaast wordt het verkeer aangemoedigd om zich aan de maximumsnelheid te houden, waardoor de leefbaarheid en verkeersveiligheid groter wordt.

Provinciale Staten hebben op 6 november 2020 de startnotitie voor het project N673 Zanddijk-Molendijk vastgesteld. Hiermee is aan het college van Gedeputeerde Staten de opdracht verstrekt deze startnotitie uit werken naar een definitief ontwerp. Inmiddels is de definitiefase afgerond, met uitzondering van het beheersaspect geld en kan worden overgegaan naar de ontwerpfase. Het beheersaspect geld zal bij de kredietaanvraag in december 2022 worden afgerond.

Bij het vaststellen van de startnotitie is besloten het huidige tracé, inclusief de aansluiting naar het bedrijventerrein Olzendepolder aan te wijzen als het nader uit te werken tracé voor het project N673 Zanddijk – Molendijk. Verder is besloten 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).

In overleg met de projectpartners en naar aanleiding van vragen hierover vanuit de omgeving, is vorig jaar besloten om fase 1a, 1b en 2 ineen te schuiven om zo één planologische procedure te kunnen doorlopen. De uitsplitsing in uitvoering in verschillende fasen is daardoor niet meer aan de orde en betekent dat de beide fasen tegelijkertijd in uitvoering kunnen.

In uw vergadering van 6 november 2020 is een aantal moties aangenomen. Deze zien vooral op de verkeersveiligheid van de fietsroutes - inclusief de mogelijkheid van het aanleggen van fietstunnels - , de bandbreedte van de ramingen terugbrengen naar 15% bij de kredietaanvraag en niet méér asfalt toevoegen aan het wegennet dan nodig is om de weg veilig te maken. Ook is in die vergadering gevraagd om te bezien of de impact op de omgeving zoveel mogelijk kan worden beperkt in de definitieve plannen.

Wij hebben, zoals door u gevraagd, extra aandacht besteed aan de fietsverkeersveiligheid in de plannen. Dit heeft erin geresulteerd dat er een verkeersveilig stelsel van fietsroutes is ontworpen. Onder de rotonde Nishoek zijn in de plannen twee fietstunnels gepland en ook bij de Grintweg is een extra fietstunnel gepland. Weliswaar zijn er voor de aan te leggen fietstunnels geen objectieve verkeerskundige redenen van ongevallencijfers of richtlijnen om de tunnels aan te leggen. Maar er is wel sprake van een subjectieve beleving van fietsonveiligheid in de nieuwe situatie, als de tunnels niet worden aangelegd. Vandaar dat het wij toch voorstellen deze tunnels aan te leggen.

Door de recente aanleg van de bypass van de rotonde Nishoek zien we een sterke verbetering van de verkeersafwikkeling. Verder is aan de hand van het verkeersmodel De Bevelanden gebleken dat de rotonde voldoende ruimte geeft aan de afwikkelingscapaciteit van de rotonde en dat deze daarmee ook toekomstbestendig is. Verdere aanpassingen zijn niet noodzakelijk.

Bij de totstandkoming van de plannen hebben we verder beoordeeld op welke wijze wij de impact op de omgeving zoveel als mogelijk kunnen beperken. Bij de uitwerking van de plannen staat de verkeersveiligheid uiteraard op de eerste plaats. Wij hebben ons bij de uitwerking gehouden aan de landelijke ontwerprichtlijnen voor een veilig ontwerp van de weg (CROW). De Zanddijk behoort volgens onze Mobiliteitsvisie tot het stelsel van gebiedsontsluitingswegen (GOW). Bij de vormgeving van deze wegen is het uitgangspunt dat op de weg een 80 km regime geldt. Dit hebben we in de plannen dan ook aangehouden. Door toepassing van dit profiel en gebruikmaken van damwanden (deels) en duikers is gebleken dat er minder gronden en percelen moeten worden verworven dan in de eerste instantie is aangenomen. Dit betekent dat er het ruimtebeslag van het plan met ca 11m-17m beperkt kan worden. De 17m is in dit geval door het toepassen van duikers ter hoogte van percelen met bebouwing. Dit biedt de mogelijkheid om naast het aankopen van hele percelen ook het aanbod te kunnen doen om delen van percelen te kopen indien de eigenaar hiertoe bereid is.

Langs de nieuwe Zanddijk is een parallelstructuur voorzien. Dit sluit aan bij de gewenste inrichting van gebiedsontsluitingswegen, waarbij het langzaamverkeer geen gebruik meer maakt van de hoofdrijbaan. Het bijkomend voordeel van deze parallelweg is dat er een alternatief beschikbaar is tijdens calamiteiten op de Zanddijk.

Wij hebben, mede gezien uw wens, in de voorbereiding van de plannen een kwartiermaker verzocht mogelijkheden aan te geven die de impact op de omgeving kunnen beperken. De kwartiermaker heeft hiertoe een rapport opgesteld, welke is bijgevoegd als bijlage.

De volgende opties zijn geïnventariseerd:

1. Aanpassing bermen
2. Aanpassing parallelweg
3. Aanbrengen keerwand in teen van het talud
4. ETW wordt fietspad in combinatie met bestemmingsverkeer
5. Op basis van optie 4, geen parallelstructuur
6. Vervallen spoor viaduct
7. Vervallen tunnels Nishoek

Verder heeft de kwartiermaker nog een aantal kansen gedefinieerd die de benodigde aankoop van grond van derden zouden kunnen verminderen en die daarnaast een kostenbesparing zouden kunnen opleveren:

1. Het aanpassen van ontwerp van het spoorviaduct naar 'koker' i.o.m. Prorail
2. Het verlagen van het spoorviaduct i.o.m. Prorail
3. Toepassen van duikers t.b.v. aan te kopen woningen

Zoals hierboven vermeld zijn de opties aanpassing bermen (profiel CROW) (optie 1), het aanbrengen van een keerwand (optie 3) en het toepassen van duikers (kans 3) door ons college in de plannen verwerkt. Verder is hierboven vermeld dat de optie vervallen tunnels Nishoek (optie 7) niet wordt doorgevoerd.

Opgemerkt wordt dat alle voorgestelde opties technisch uitvoerbaar zijn, maar een aantal zorgen niet voor een voldoende toename van de verkeersveiligheid. Dat laatste geldt niet voor de opties die wij hebben verwerkt.

Voorgesteld wordt de beschreven kansen in het rapport van de kwartiermaker met betrekking tot het spoorviaduct in overleg met ProRail te gaan onderzoeken en indien toepasbaar te verwerken in het ontwerp.

Niet gekozen is voor aanpassingen aan de parallelstructuur (optie 2, 4 en 5), omdat dit de bereikbaarheid en fietsverkeersveiligheid te zeer vermindert. Tevens kan de parallelstructuur dienen als calamiteitenweg. Ook kan de parallelstructuur dienen als ontsluitingsweg tijdens de werkzaamheden, zodat gehele afsluitingen tot een minimum beperkt kunnen blijven.

Het laten vervallen van het spoorviaduct (optie 6) is weliswaar een optie en een forse kostenbesparing, maar gezien de overleggen met Prorail en de intensiteit van de spoorsluitingen nu en in de toekomst (levensduur spoorviaduct 100 jaar) is het voorstel deze optie niet over te nemen, omdat hiermee wordt ingeboet op de doelstelling van de doorstroming. Indien het spoorviaduct nu wordt verwijderd uit de plannen, dan lijkt het er op dat de eerste decennia dit niet meer zal worden gerealiseerd, omdat de wegenstructuur dan wederom aangepast dient te worden.

In december 2022 komen wij op basis van de voorstellen met een kredietaanvraag. Deze kredietaanvraag zal een maximale bandbreedte van 15% bevatten. In de kredietaanvraag zal zo nodig ook de uitkomst van de consultatie zijn verwerkt.

Tevens is in de berekening van het benodigde krediet die in dit voorstel is opgenomen de doorrekening van de hierboven genoemde opties nog niet verwerkt. Dit gaat dan om de aanpassing van de bermen en het aanbrengen van de keerwand en duikers.

De Molendijk wordt als erftoegangs 60 km- tweerichting verkeer ingericht. Voor het vrachtverkeer wordt de Molendijk verboden. De Molendijk zal direct na afloop van het werk worden overgedragen aan de gemeente Reimerswaal. Zij zullen via monitoring in de gaten houden of het gewenste veiligheidsniveau wordt bereikt en zo nodig passende maatregelen treffen om de veiligheid te bereiken.

Er wordt gewerkt aan een Samenwerkingsovereenkomst tussen de drie partners (Provincie, Gemeente en Waterschap). Hierin worden de verdeling van verantwoordelijkheden in onder andere ontwerp, realisatie, beheer en financiering vastgelegd. Het vastleggen van de verkeersafwikkeling Molendijk-Olzendepolder moet daarin nog samen met de partners worden uitgewerkt en afgestemd. Het aangaan van de SOK ligt in de planning bij voorkeur bij vaststelling van het Definitieve Ontwerp en de kredietaanvraag.

Wat doen we daarvoor?

Het project N673 Zanddijk is aangemerkt als groot project. Er is tevens een investeringskrediet ter hoogte van € 9,1 miljoen ter beschikking gesteld tot en met de ontwerpfase. In het projectplan is de volgende inschatting van de doorlooptijd per projectfase opgenomen:

- Definitiefase: oktober 2020 - 22 juli 2022 (gereed)
- Ontwerpfase (incl. kredietaanvraag): oktober 2020 - 16 december 2022

- Voorbereidingsfase: december 2022 – 31 augustus 2025 (zonder bezwaar- en of beroepsprocedures)
- Realisatiefase 1 september 2025 – 1 oktober 2027
- Nazorgfase: 1 oktober 2027 – december 2027

De planning gaat uit van minnelijke verwerving van de benodigde gronden, alsmede uitvoering van het project na vaststelling van het bestemmingsplan (omgevingsplan/-vergunning) en is daarmee ambitieus.

Indien niet alle benodigde gronden op een zeker moment zijn verworven zal de formele ontgeigningsprocedure moeten worden opgestart.

GS hebben het voornemen voor de uitvoeringsfase van het project N673 Zanddijk - Molendijk een externe organisatie op afstand in te richten. De daadwerkelijke oprichting van de uitvoerings-BV zal plaatsvinden wanneer de uitvoering start, dus wanneer er zicht is op het afronden van de planologische procedure.

Provinciale Staten zal hiervoor tijdig een voorstel voor wensen en bedenkingen worden voorgelegd.

Wat zijn de klimaateffecten?

Het huidige voorstel heeft geen klimaateffect.

Voor de realisatie van het project N673 Zanddijk worden de klimaateffecten meegenomen in de wettelijk vereiste procedures.

Op 10 juni jl. heeft het Kabinet een de Startnotitie Nationaal Programma Landelijk Gebied aangeboden aan de Tweede Kamer. Welke maatregelen daarvoor in Zeeland moeten worden genomen is uiteraard nog niet uitgewerkt. Eventuele te nemen maatregelen zouden van invloed kunnen zijn op dit project. Zodra er meer bekend is over de maatregelen zullen de eventuele consequenties daarvan op dit project worden beoordeeld en zo nodig worden toegepast.

Wat mag het kosten?

Voor het project N673 Zanddijk is reeds een investeringskrediet van € 9,1 miljoen beschikbaar gesteld door Provinciale Staten tot en met de ontwerpfase, alsmede voor de verwerving van gronden.

Voor de daarop volgende fasen zal aan Provinciale Staten een aparte kredietaanvraag worden voorgelegd. Aanbieding hiervan aan Provinciale Staten is op dit moment voorzien voor november 2022, zodat Provinciale Staten daar in haar vergadering van 16 december 2022 een besluit over kan nemen.

De netto investering voor de Provincie komt uit op 58,5 mln. Dat is dan exclusief de kosten voor de externe uitvoeringsorganisatie. De kosten voor de projectorganisatie worden ingeschat op € 6,8 miljoen en belopen de uitvoeringsperiode januari 2025 tot en met april 2028 (inclusief administratieve afronding BV)

Er is sprake van een stijging van de kosten ten opzichte van de vorige raming. Toen gingen we nog uit van een netto investering van ca. € 50 mln.

De kostenstijgingen houden vooral verband met het herontwerp van fase 1a, de aanvullende kosten voor engineering en projectbegeleiding bij Prorail (ca. €1,25 miljoen), de aanpassing van het prijspeil van oktober 2021 naar april 2022 (sterk gestegen kosten van bouwstoffen, energie en lonen) (ca. € 4miljoen), de aanpassing van de percentages en tijdsduur van de indexering (ca. € 1,25 miljoen) en het opnemen van een post voor MVI en duurzaamheid en een post voor garantiebepalingen.

Er zijn risico-sessies gehouden om de risico's op het project in kaart te brengen. Het risicoprofiel is daarop geactualiseerd. Voor het afdekken van deze risico's is in de raming van

het krediet in de post onvoorzien rekening gehouden. Deze risico's dienen echter nog conform het provinciaal risico-managementbeleid te worden verwerkt in het provinciaal risicomanagementsysteem (Naris). De definitieve uitkomsten zullen worden betrokken in het uiteindelijk voor te leggen uitvoeringskrediet.

De bandbreedte op de raming is teruggebracht van 40% naar ca. 20%. Bij de kredietaanvraag zal de bandbreedte een maximale bandbreedte van 15% bevatten. Dit conform het kader grote projecten.

Bij het voorstel tot toekennen van het uitvoeringskrediet zal, op basis van de dan voorliggende bandbreedte, ook een voorstel worden gedaan hoe het risico van deze resterende bandbreedte zal worden afgedekt. In principe betekent dat dat óf de post onvoorzien in het uitvoeringskrediet wordt opgehoogd, of dat dit wordt betrokken in het provinciaal benodigd weerstandsvermogen.

Totaal projectraming*	€ 63,9
Af: Bijdragen derden c.q. uitvoering door derden	-€ 9,8
Bij: Reeds gemaakte en verplichte kosten	€ 3,3
Afkoopsom overdracht wegdelen	€ 1,1
Netto kosten voor de Provincie	€ 58,5
Mogelijke financiële opbrengsten n.a.v. doorrekening opties (€ 1,5 miljoen) en LVO-bijdrage (€ 4 miljoen)	€ 5,5
Netto kosten inclusief opbrengst opties en LVO- bijdrage	€ 53,0
Kosten voor uitvoeringsorganisatie (BV)	€ 6,8

*bedragen in miljoenen

In de raming hebben we nog geen rekening kunnen houden met de financiële doorrekening van de in het ontwerp opgenomen opties. De verwachting is dat het toepassen van de doorgevoerde opties een gunstig effect hebben op de raming van het krediet van ca. € 1 tot € 2 miljoen. Dit is exclusief de mogelijke besparingen op aankoop gronden. Bij de kredietaanvraag zal deze verwerking uiteraard plaats hebben gehad. Verder is er uiteraard nog geen rekening gehouden kunnen worden met de uitkomsten van de consultatie en de eventuele financiële vertaling van deze uitkomsten.

Een bijdrage vanuit de LVO-pot voor het aan te leggen spoorviaduct is eveneens nog niet verwerkt in de kostenopzet. We zijn in afwachting van een besluit hieromtrent van het Ministerie van I&W. Voor de volledigheid melden wij dat het volledige bedrag benodigd voor de aanleg nu is opgenomen in de netto investering voor de provincie. Een bijdrage vanuit de LVO-pot zou de investering voor de provincie met zo'n € 4 miljoen kunnen verlagen.

Opgemerkt dient te worden dat eventuele bezwaar- en/of beroepsprocedures hun weerslag zullen hebben op de financiën. Immers zal er ook over een langere periode geïndexeerd dienen te worden, wanneer het project vertraging oploopt.

Wij hebben eerder de lijn gevolgd om de kosten van het project te activeren in een investeringskrediet, waarbij de jaarlijkse afschrijvingslasten van het krediet ten laste van de budgettaire ruimte komen. De kosten voor derden – delen van het project die uiteindelijk in eigendom en beheer van de gemeente en waterschap komen – mogen in principe niet geactiveerd worden, waardoor deze kosten direct ten laste van de investeringsagenda zouden komen.

De investeringsagenda kent een overprogrammering. Om de overprogrammering in de investeringsagenda niet te groot te laten worden, is bekeken of er alternatieve dekkingsmogelijkheden zijn om de investeringsagenda te ontlasten. In afstemming met extern accountant (EY) is daarvoor een oplossing gevonden in artikel 61 van het BBV. Dat artikel geeft namelijk de mogelijkheid om de kosten die voor derden worden gemaakt ook in het investeringskrediet op te nemen (en dus jaarlijks af te schrijven) op het moment dat deze derden zich ook verplichten tot een bijdrage in het project, als ook dat zij hun bijdrage activeren en afschrijven. In het kader van de overeen te komen SOK met deze partijen wordt daaraan voldaan, zodat wij alle projectuitgaven kunnen activeren en afschrijven vanaf het moment dat het project is opgeleverd. Voorwaarde is wel dat voor de kosten voor derde worden afgeschreven in de afschrijvingstermijn die die derde in haar jaarrekening toepast. Over deze afschrijvingstermijnen worden nog nadere afspraken gemaakt. Dat kan overigens betekenen dat in de provinciale begroting het krediet in drie onderdelen wordt uitgesplitst.

Op basis van de nu voorliggende raming van mei 2022 komen de totale kosten voor het provinciale deel in het project uit op een bedrag van zo'n € 65 miljoen. Dit geeft een indicatie van een jaarlijkse afschrijvingslast vanaf 2029, uitgaande van de afschrijfstermijn van 35 jaar zoals benoemd in de provinciale financiële verordening, van ongeveer € 1,86 miljoen die ten laste van de budgettaire ruimte komt. Vooralsnog is deze ruimte beschikbaar in de meerjarenbegroting.

Om consistentie in de provinciale begroting te houden zullen wij voor toekomstige projecten waarbij ook derden zijn betrokken ook dit artikel van het BBV toepassen, mits de voorwaarden van de overeenkomst met deze derden daaraan voldoen.

Indien door omstandigheden het krediet ontoereikend dreigt te worden, dan worden Provinciale Staten hierover vroegtijdig geïnformeerd en zullen er, indien nodig, keuzes worden voorgelegd.

Financiële consequenties externe inhuur: geraamd op Externe inhuur (kostensoort)

Er wordt geen aanvullende externe inhuur gevraagd.

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

Gedeputeerde staten,

Drs. J.M.M. Polman, voorzitter

A.W. Smit, secretaris

Onderwerp:

Zanddijk - Projectplan - Gedeputeerde Staten

Ontwerpbesluit

De staten der provincie Zeeland,
gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten van 20 juni 2022, nr. 32276;

besluiten:

- In te stemmen met het Projectplan.
- De definitiefase af te sluiten, met uitzondering van het beheersaspect geld en de eventuele wijzigingen van de scope in verband met de consultatie
- Gedeputeerde Staten opdracht te geven het Definitief Ontwerp in december 2022 af te ronden met een kredietaanvraag, daarbij rekening houdend met de consultatie met de omgeving.