

Provinciale Statenleden van Zeeland  
Postbus 6001  
4330 LA Middelburg

Betreft: Besluitvorming Aanpak Zanddijk/Molendijk

Afschrift aan: Gedeputeerde Staten Provincie Zeeland,  
Gemeenteraad Reimerswaal,  
College van B&W Gemeente Reimerswaal  
Bestuur Waterschap Scheldestromen

Kruiningen, 30 juni 2022

Geachte Statenleden,

Graag neem ik u mee in het project Zanddijk/Molendijk, waarbij we zaken door een technische bril zullen bekijken. Ik wil graag inzoomen op het ontwerp van Roze Zwart en prominente risico's blootleggen. Deze zijn met feitelijke informatie onderbouwd en mijn jarenlange ervaring op gebied van infrastructurele projecten heb ik hierin uiteraard ook betrokken. Ik verzoek u om deze informatie in acht te nemen en op basis daarvan niet in te stemmen met het voorliggende projectplan als oplossing voor de Ontsluiting van Yerseke.

- De **Tekeningen** op de site Provincie Zeeland kloppen niet met elkaar. De totaal overzichtstekening is totaal anders dan de details (fasen) en het stuk rotonde Nishoek tot spoor ontbreekt zelfs. De dwarsprofielen corresponderen niet met elkaar, op de ene tekening wel de damwand/keerwand op de andere niet
  - **U kunt als Staten toch geen besluit nemen op basis van foutieve en/of incomplete informatieverstrekking?**
- **Bodemgesteldheid** - Zijn er reeds sonderingen en zettings- en stabiliteitsberekeningen (stabiliteit bestaande bodem) uitgevoerd en zijn de resultaten hiervan meegenomen in de begroting?
  - **Geotechnische risico's** zijn zeer waarschijnlijk niet beheerst en zullen leiden tot hoge onvoorziene kosten en kunnen zelfs leiden tot onmogelijke dan wel vertraagde uitvoering van het project met alle gevolgen van dien.

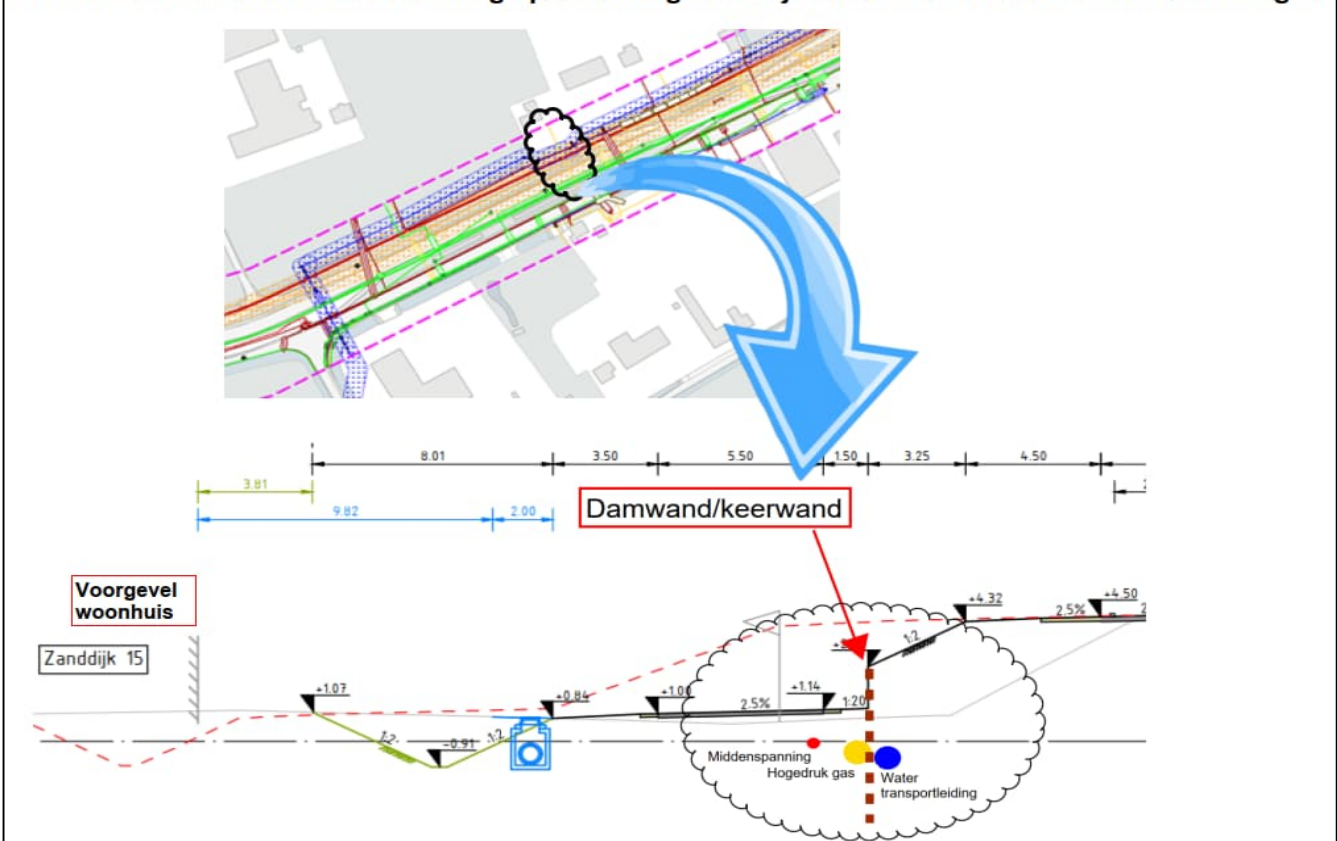
**Opmerkingen n.a.v. door provincie uitgewerkte optimalisaties van het ontwerp 2021 vs. 2022 (zie: [Uitwerking optimalisaties ontwerp Zanddijk \(zeeland.nl\)](https://www.zeeland.nl/uitwerking-optimalisaties-ontwerp-zanddijk))**

- **Geen groene tussenberm/gescheiden rijbanen** – uit de optimalisaties is op te maken dat de tussenberm, die zorgt voor gescheiden rijbanen, in elke variant van Roze Zwart komt te vervallen. Ooit was dit één van de stokpaardjes om een veilige ontsluiting te borgen. Royal Haskoning DHV merkt terecht op dat hierdoor een groot risico in de hand gewerkt wordt: men biedt weggebruikers gewoon, net als in de huidige situatie, de mogelijkheid om in te halen. Met andere woorden: onveilig weggedrag wordt hiermee in de hand gewerkt. Deze bezuiniging draagt niet bij aan het reduceren van het aantal verkeersongevallen en/of slachtoffers.
- **Smallere bermen** – om ruimte (lees geld) te besparen worden de bermen versmalt van 6 naar 4,5 meter. Deze optimalisatie draagt eveneens op geen enkele wijze bij aan het optimaliseren van de verkeersveiligheid, noch aan het bijdragen aan een groene omgeving.
- **Taluds worden steiler** – wat draagt meer bij aan veiligheid een steil of een flauwer talud? Wat is duurder in onderhoud: een steil of flauw talud? Nog een bezuiniging die geen enkel vooraf beoogd doel zal dienen.

- **Kabels en leidingen** - Is er voldoende budget (getallen in de orde grootte met zes nullen) en tijd meegenomen om vooraf de **ondergrondse infrastructuur** (kabels en leidingen) te verleggen en is hiervoor ook voldoende ruimte gereserveerd (aankoop gronden)? En zijn de leidingbeheerders hierin gekend? Waar hebben we het dan concreet over?
  - Hogedruk gasleiding (Gasunie), watertransportleidingen (Evides asbest cement leiding), middenspanning (Stedin, 10.000 volt) liggen exact waar provincie de damwand/keerwand geprojecteerd heeft. Hiermee zullen de **leidingbeheerders** nimmer akkoord gaan. Dit zijn de hoofd transportleidingen naar Yerseke en voorzien alle huishoudens en bedrijven van gas, water en elektra. Het bouwen op of rondom dergelijke leidingen is uitgesloten.
  - Om deze complete leidingstraat te verleggen, wat hoogstwaarschijnlijk een voorwaarde zal worden vanuit de netbeheerders wanneer u instemt met dit plan, is een **extra strook van ca. 20 meter grond nodig**. Dit betekent dat de geschetste profielen absoluut niet de realiteit weergeven. De situatie heb ik voor u visueel gemaakt, zodat e.e.a. duidelijk te zien is. De informatie komt van Kabel en Leiding Informatie Centrum (KLIC) van het kadaster.

Visualisatie van de ondergrondse infra (KLIC-melding), leidingen waarheidsgetrouw geprojecteerd in het ontwerp t.h.v. Zanddijk 15

### Conflictsituatie stalen damwand langs parallelweg Zanddijk met hoofdnetwerk kabels en leidingen



- Er zullen **extra veiligheidsvoorzieningen** (vangrail) geplaatst moeten worden ter voorkoming dat voertuigen die in de berm raken letterlijk naar beneden vallen waar de keerwand/damwand getekend staat. Extra kostenpost en landschapsontsiering in de vorm van vangrail voor zwaar vrachtverkeer.
- In plaats van watergangen en/of sloten wil de provincie 'als kans' mogelijk zogenaamde duikers toepassen (zie figuur hierboven). Dat zijn betonnen buizen met putten in de grond die de functie van een sloot moeten vervullen. Deze toepassing is beleidstechnisch **tegen het zere been van het Waterschap** (lees ook opmerking Haskoning DHV in uitwerking optimalisaties) die zeggenschap heeft over de waterhuishouding in en rondom het gebied. Dit komt met name door hoge kosten voor aanleg, veel minder waterberging en veel hogere onderhoudskosten die jaarlijks terug komen. Deze toepassing is tevens niet te plaatsen wanneer we deze afzetten in het kader van **landschappelijke inpassing, behouden van groen en natuur en minimaliseren van milieu impact**. Het produceren van beton scoort namelijk zeer slecht als het gaat om de **impact op het milieu**. Tegenwoordig wordt dit bij infraprojecten uitgedrukt in Milieu-Kosten-Indicator (MKI) en gezien het feit dat u als provincie deze parameter altijd

laat meewegen in uw projecten past deze zogenaamde ‘kans’ absoluut niet bij uw doelstellingen op gebied van klimaatadaptatie en minimaliseren van de milieu impact van het project.

- Ten opzichte van het ontwerp van 2021 worden optimalisaties (document provincie, *Bijlage: uitwerking optimalisaties d.d. 20 mei 2022*) zonder enige vorm van overleg met omgeving, bedrijven en stakeholders op papier gezet en nader uitgewerkt. Deze optimalisaties, of beter gezegd bekniptingen op budget (lees citaat op pagina 14 *Uitwerking optimalisaties: “Alleen als kostenreductie zijn er ook nog mogelijkheden in het ontwerp van oktober 2021”*) en veiligheid, dragen op generlei wijze bij aan het behalen van de oorspronkelijke doelstellingen. Hiermee moet worden geconcludeerd dat het ontwerpproces naar uw eindstreep toe louter budget gestuurd is en de doelstellingen, zoals opgenomen in uw rapport *Eindrapportage verdiepende studie Zanddijk – Molendijk van 7 mei 2019* op gebied van **veiligheid, omgeving, landschappelijke inpassing, bereikbaarheid bedrijven, effecten op leefomgeving, bescherming ruimtelijke kwaliteit, perspectief voor ruimtelijke ontwikkelingen, bijdrage aan waterveiligheid, realisatietijd en maatschappelijk draagvlak** gaandeweg over boord gegooid zijn en bij een keuze voor Roze – Zwart nimmer behaald zullen worden. Dat kan toch niet de bedoeling zijn?
- **Waterveiligheid:** schijnbaar is in de afgelopen jaren de Zanddijk – Molendijk opgehoogd en/of verstevigd of zijn de normen voor waterkeringen minder zwaarwegend geworden. Echter zijn geen van beiden de realiteit, noch de waarheid. De realiteit is dat de Zanddijk – Molendijk nog steeds even laag en instabiel is (zie de jaarlijkse onderhoudskosten) en dat men vanuit landelijk beleid tegenwoordig moet rekenen met extreme weersomstandigheden (kans op overstroming) die 1 x per 10.000 jaar voor kan komen. Als we dan terug gaan in de tijd en het rapport *Eindrapportage verdiepende studie Zanddijk – Molendijk van 7 mei 2019* er weer even bij pakken staat daar het volgende beschreven:

*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 evacuatie route 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).***

Ligging Zanddijk - Molendijk



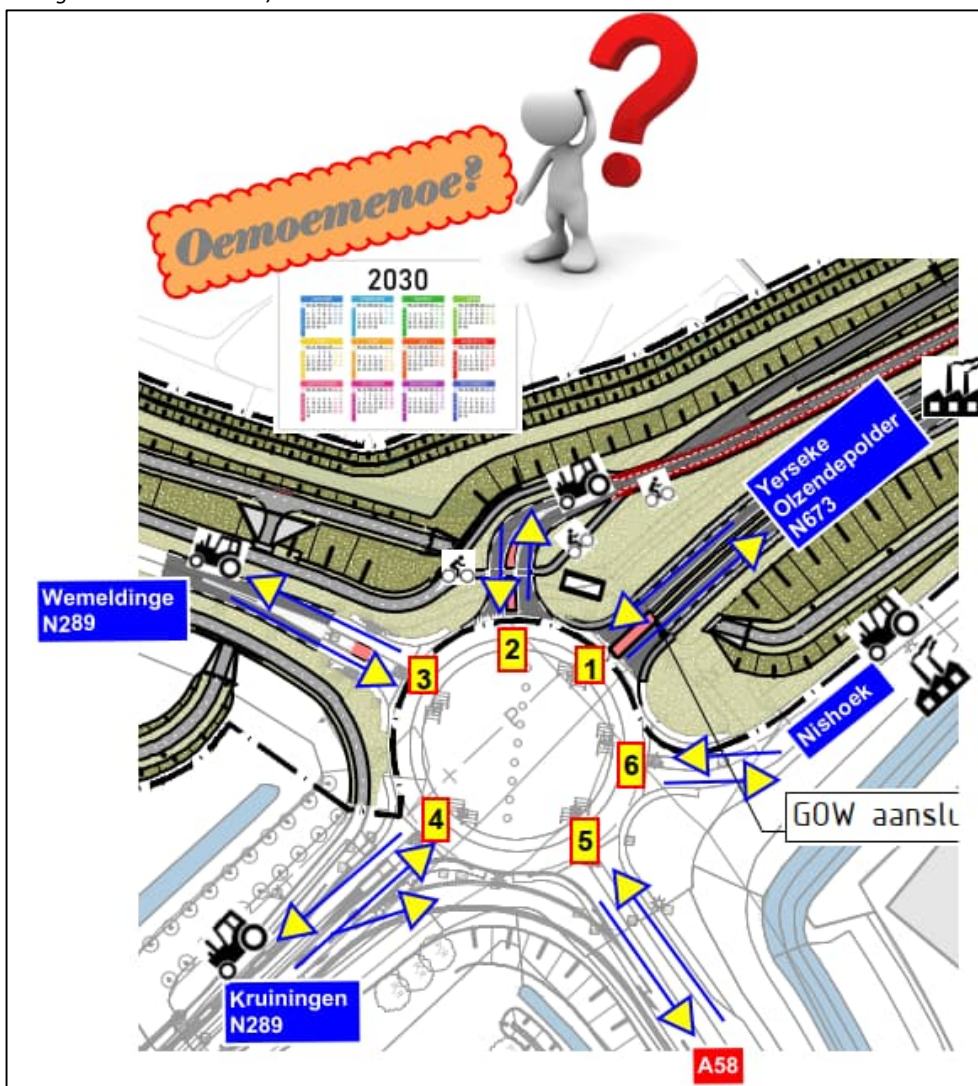
Stappen we hier nu zo overheen? Of telt de waterveiligheid voor Yerseke en omgeving niet voldoende? Of wijken we af van rekenmethodes? Weet u het nog? Het Waterschap denkt hier in ieder geval anders over en stelt dat de Zanddijk/Molendijk voor 2050 minimaal 40cm moet worden opgehoogd. Dit risico kunnen we toch niet verschuiven naar de nabije toekomst en dan te laat concluderen dat het over 20 jaar alsnog gedaan moet worden?

- **Rotonde Nishoek/Weihoek/A58** – in het ontwerp krijgt de rotonde Nishoek/A58 letterlijk de functie van ‘spin in het web’ of beter gezegd een ‘wespennest’. Belangrijke info die u hierbij in ogenschouw moet houden is het feit dat in uw rapport **Eindrapportage verdiepende studie Zanddijk-Molendijk Versie 7 mei 2019** de volgende passage is opgenomen:

*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.*

Het onderzoek van destijds was gebaseerd op de rotonde Nishoek met 5 aansluitingen, echter nu blijkt dat er zelfs een zesde volwaardige tak op papier staat. Met de wetenschap vanuit 2019 en de prognoses voor 2030 e.v. behoeft het geen nadere studie om te concluderen dat dit een onmogelijke oplossing is om het verkeer veilig af te wikkelen naar de toekomst. Overigens kan ik ook nergens in Nederland een rotonde met 6 volwaardige aansluitingen vinden die ongeveer 10.000 tot 15.000 voertuigen per etmaal moet verwerken. De zesde aansluiting is ook nog eens onderdeel van het regionale netwerk landbouwroutes en ook fietsers moeten hier kruisen. Deze combinatie van locatie, samenvoeging van landbouwverkeer met vrachtverkeer en hoge snelheden van personenauto's zal zorgen voor onveilige situaties en ik hoef u niet uit te leggen wat de gevolgen zijn als er op de rotonde een ongeval plaatsvindt.

Weergave rotonde Nishoek/A58 – 6 taks rotonde





- **De aanleg** – Rest ons samen te bedenken, en in de praktijk zal dit bij de aannemer op het bordje gelegd worden, hoe het tracé Roze Zwart überhaupt gerealiseerd kan worden, zonder dat er continu verkeersinfarcten ontstaan en de nodige ongevallen gebeuren. Als iemand die al ruim 20 jaar werkzaam is in de infrastructuur kan ik niet anders concluderen dan dit letterlijk een geval zal worden van **kiezen voor de weg met de meeste weerstand!** Zeker door het doorvoeren van al de zogenaamde optimalisaties (bezuinigingen) is het uitvoeringstechnisch extreem complex en op bepaalde punten onmogelijk geworden.

Ter illustratie:

*De nieuwe rijbanen komen grotendeels op de huidige rijbanen van de Zanddijk te liggen. Dit komt door het wegbezuinigen van de tussenberm en het versmallen van de bermen. Dit betekent dat de huidige rijbanen eerst volledig opgebroken en afgegraven moet worden, alvorens daar de nieuwe rijbanen aangelegd kunnen worden. De vraag die dan naar voren komt: Waar laten we voor een lange periode die 10.000 voertuigen, alle fietsers en landbouwvoertuigen rijden? Onderlangs? TE SMAL! 2x éénrichtingsverkeer? KAN NIET, WANT DAN KAN DE AANNEMER NIET VEILIG WERKEN? Al het verkeer omleiden via Kanaalweg, Postweg en Havendijk? ONMOGELIJK, WANT DE HAVENDIJK KAN DIT VERKEER NIMMER VERWERKEN. Een ander aspect is het feit dat we moeten beseffen dat de huidige Zanddijk/Molendijk, gezien haar slechte conditie eerst grotendeels afgegraven zal moeten worden, alvorens we hier een nieuw en stabiel geheel van kunnen maken. Dit ziet u niet op de ontwerptekeningen maar is wel degelijk de praktijk.*

*Vergelijk de huidige Zanddijk/Molendijk met een +kozijn wat tijdens het schuren rot blijkt te zijn.....*

## **CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN**

Trekt u als staten zelf de conclusie met deze feiten en wetenschap in uw achterhoofd en bedenk goed welke gevolgen een verkeerde of te voorbarige beslissing op basis van incomplete informatie of onzorgvuldige voorbereiding kan betekenen en op welke wijze u als provincie dan later nog kan spreken van een succesvol project waarbij alle doelen zowel vooraf, tijdens als na de uitvoering geborgd en behaald zijn!

Laten we samen gaan werken aan een oplossing die **WEL** alle doelen dient: **Zwart** als snelle en veilige ontsluiting bedrijventerrein Olzendepolder (aanleggen in 2023/2024) en in aansluiting hierop een **poldertracé** als toekomstbestendige totaaloplossing voor de komende 50 tot 100 jaar.

**Laten we, nu het nog kan, ECHT samen gaan optrekken en alle bagage die we de afgelopen jaren hebben verzameld gaan inzetten om tot een oplossing te komen die de boeken in zal gaan als een succes! Als omgeving, stakeholders, dorpsraden en overige belanghebbenden staan we inmiddels op 1 lijn en we vragen u om naast ons te komen staan.**

Bedankt voor uw aandacht.

Namens Actiegroep Zanddijk

