

OPENBAAR

documentnummer

Zaaknummer

verwijsnummer

19432130


onderwerp

Keuze voorkeursalternatief Zanddijk-Molendijk

voorgesteld besluit

- kennis nemen van de uitkomsten van het BO-MIRT van 20 november;
- bespreken van de tracé-alternatieven en kennis nemen van de verkeerskundige, financiële en maatschappelijke consequenties;
- opties Bruin en Roze-Zwart in nadere overweging nemen;
- tracéalternatief Bruin aanmerken als voorgenomen voorkeursalternatief;
- bij de verdere uitwerking van het ontwerp de capaciteitsvergroting van de rotonde Nishoek integreren;
- een inspraakronde beleggen over het voorgenomen voorkeursalternatief, waarbij iedereen gedurende 6 weken (tot 20 januari 2020) de mogelijkheid krijgt om de relevante stukken in te zien en daarop te reageren;
- in week 51 een inloopbijeenkomst beleggen in Yerseke;
- Provinciale Staten via inliggende brief informeren;
- op 9 december het GS-besluit toelichten aan Provinciale Staten op een GS-informatiebijeenkomst;

aanleiding

Op 3 september jl. heeft uw college besloten nog geen keuze te maken tussen de meest kansrijke alternatieven Bruin en Groen en eerst de financiële haalbaarheid van alternatief Groen nader te verkennen. Daarvoor is een formeel verzoek naar het ministerie van I&W uitgegaan, om de mogelijkheden van een rijksbijdrage op het DO-MIRT van 10 september te bespreken ter voorbereiding op het BO-MIRT. Het BO-MIRT heeft op 20 november plaats gevonden.

portefeuillehouder - portefeuille

A.J. van der Maas

Mobiliteit

paraaf afdelingshoofd

paraaf portefeuillehouder

paraaf secretaris voor agendering

datum GS vergadering (in te vullen door agendakamer)

besluit GS

paraaf secretaris voor uitvoering

overwegingen en advies

motivering besluit

Verkenning financiële haalbaarheid Groen

In uw vergadering van 3 september jl. heeft u geconcludeerd dat de alternatieven Groen en Bruin de voorkeur hebben boven de alternatieven Rood en Roze-Zwart. Omdat het duurdere alternatief Groen extra meekoppelkansen biedt, heeft u besloten de financiële haalbaarheid van Groen te verkennen. In de afgelopen periode is het Rijk en de gemeente Reimerswaal overlegd of en hoe dit alternatief financieel haalbaar gemaakt kan worden. Het overleg met de gemeente Reimerswaal heeft geresulteerd in een intentie, om als gemeente extra bij te dragen aan Groen vanuit de exploitatie van nieuw bedrijfsterrein. De orde van grootte daarvan is ca. € 1,0 mln.

Op 20 november jl. is in het BO-MIRT gesproken over een mogelijke Rijksbijdrage aan het project Zanddijk. Het daarover luidt: *“Zeeland heeft onderzoek gedaan naar de mogelijkheid de Zanddijk bij Yerseke te verbinden met de A58 via een nieuwe aansluiting. Zeeland vraagt de rijksoverheid bij te dragen aan de realisatie van de plannen. Op grond van NMCA is er vanuit de rijksoverheid echter geen grond om aan dat verzoek te voldoen. IenW zegt toe kennis te nemen van het onderzoek en in overleg met Zeeland een second opinion te vragen over de Rijksbelangen die eventueel gediend zouden kunnen worden door de uitvoering van het project Zanddijk. In maart 2020 zal een gesprek plaats vinden tussen Zeeland en ministerie IenW op basis van het oordeel van de plannen via de second opinion.”*

Het ministerie is dus van oordeel, dat er vanuit de rijksoverheid geen grond is voor de financiering van een nieuwe aansluiting op de A58. Via de second opinion blijft de regio (Provincie/RWS) met het ministerie in gesprek over de Zanddijk. Gelet op het voortraject is het zeer onwaarschijnlijk dat het rijk alsnog een nieuwe aansluiting op de A58 bij Groen zal financieren.

Maatschappelijke reacties

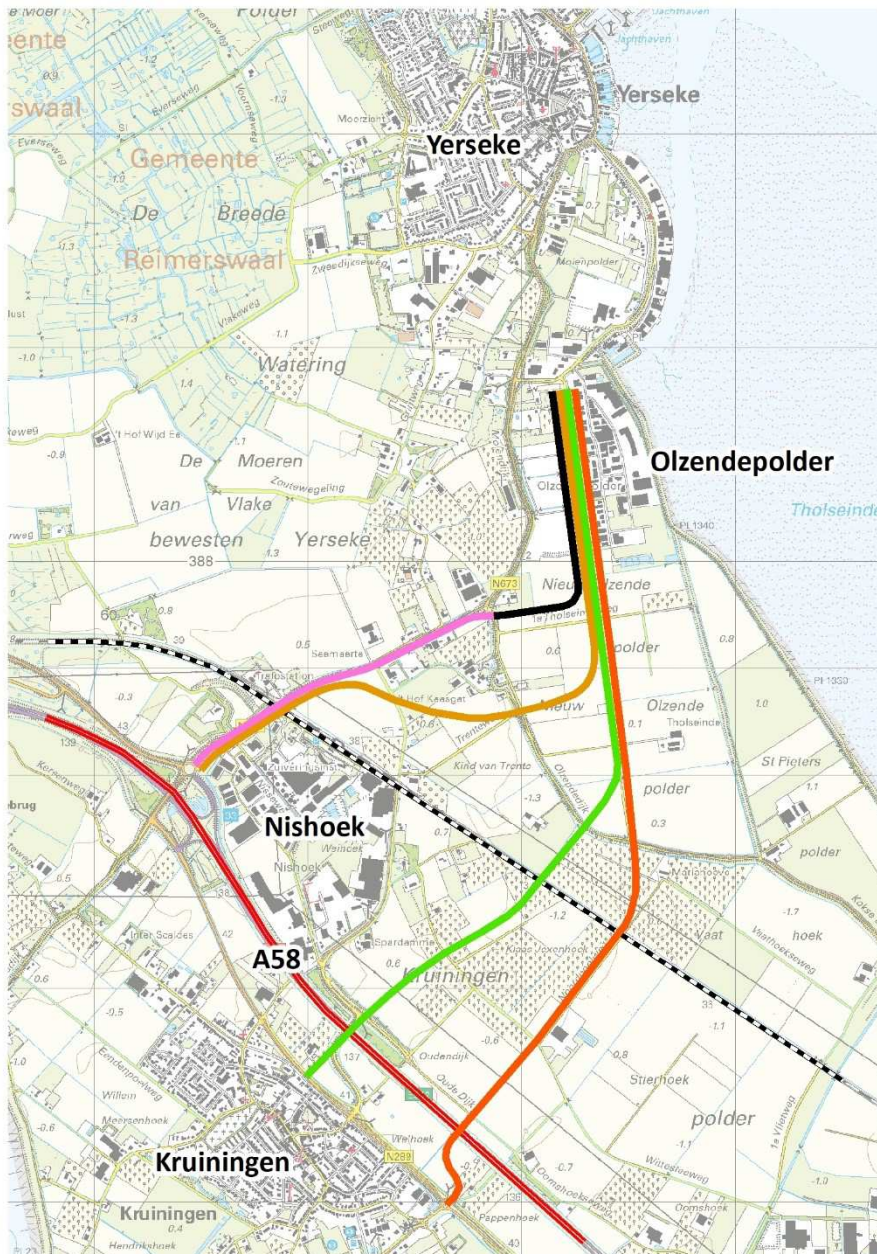
In de periode tot nu toe is vanuit de omgeving gereageerd op de voorliggende alternatieven voor Zanddijk/Molendijk. Een overzicht is als bijlage 1 opgenomen. Samenvattend:

- Zorgen vanuit bewoners en ondernemers aan het Kaasgat om het effect van alternatief Bruin op hun woon- en werkomgeving; gevreesd wordt voor geluid- en stofhinder, sluipverkeer, onveilige fietsroutes, waardedaling.
- Zorgen Kaasgat en Ondernemersvereniging Reimerswaal (OVR) voor overlast bij aanleg alternatief Bruin; pleidooi om de capaciteitsvergroting van rotonde Nishoek bij de aanleg van alternatief Bruin meteen mee te nemen;
- Naar aanleiding van de second opinion van de OVR is de kostenraming op enkele punten aangepast. De onderlinge verschillen tussen alternatieven zijn vrijwel ongewijzigd gebleven.
- Zorgen van dorpsraad Kruiningen voor een toename van de intensiteit op de N289 bij Kruiningen bij alternatief Groen en de route voor gevaarlijke stoffen;
- Pleidooi vanuit de OVR, dorpsraad Kruiningen en het Kaasgat voor tracéalternatief Rood;
- Steun van Evofenedex voor alle tracéalternatieven; bedrijven Yerseke pleiten voor snelle besluitvorming;
- Verschillende suggesties zijn gedaan voor kostenbesparing voor alternatief Roze-zwart, van afgraven of verleggen van de dijk tot optimalisatie binnen het huidige profiel van de dijk. Deze suggesties blijken niet haalbaar, niet tot kostenbesparing te leiden en/of niet te leiden tot de beoogde toekomstbestendige oplossing voor de route van en naar Yerseke. Het alternatief Roze-Zwart is dus naar aanleiding van de binnengekomen reacties niet aangepast.
- Aandachtspunten vanuit de ZLTO; deze punten zullen bij de verdere uitwerking van het ontwerp de vereiste aandacht krijgen.

Overwegingen bij keuze voorkeursalternatief (VKA)

Geadviseerd wordt het besluit over het VKA uiterlijk in december te nemen, zodat PS voor de zomer van 2020 een kaderstellend besluit kan nemen. Zowel met de omgeving als met Provinciale Staten is eerder gecommuniceerd dat uw college spoedig na het BO-MIRT van 20 november jl. een besluit zal nemen over het voorgenomen voorkeursalternatief.

De centrale overwegingen bij de bepaling van het VKA zijn de verkeerskundige effecten, het financiële aspect, het maatschappelijk draagvlak en de snelheid van de uitvoering.



Optie 1: keuze voor Bruin als voorkeursalternatief

In de verdiegingsstudie zijn voor de alternatieven Roze-Zwart, Bruin, Groen en Rood verschillende varianten uitgewerkt. De onderlinge vergelijking daarvan heeft geresulteerd in een trechtering tot de alternatieven Roze-Zwart B, Bruin B, Groen D en Rood D. Bijlage 2 bevat voor de vier alternatieven het samenvattende effectenoverzicht. Van deze alternatieven heeft u in het besluit van 3 september jl. Bruin en Groen als meest kansrijk aangemerkt.

Uit de verkenning naar de financiële haalbaarheid van alternatief Groen is gebleken, dat het Rijk en de gemeente Reimerswaal niet of slechts beperkt kunnen of willen bijdragen aan de dekking van de meerkosten van alternatief Groen. Bij dat kostenverschil van ca. € 17 mln. komt nog, dat de kansen op cofinanciering vanuit Prorail voor een poldertracé aanmerkelijk lager zijn dan voor een dijktracé, omdat dan de gelijkvloerse kruising met de Zanddijk geheel komt te vervallen en de spoorveiligheid het meest wordt gediend. Door dit grote kostenverschil valt alternatief Groen af. Alternatief Bruin blijft over.

Optie 2: keuze voor Roze-Zwart vanwege maatschappelijke weerstand tegen Bruin

Na de verdiegingsstudie, waarin alternatief Bruin en Groen als de meest kansrijke alternatieven zijn aangemerkt, hebben de bewoners/ondernemers aan het Kaasgat zich verenigd. Ze verwachten nadelen te ervaren als gevolg van tracé Bruin. In bijlage 1 wordt op hun zorgen en bezwaren nader ingegaan. In een

recent PZC-artikel hebben zij aangegeven zich tot het uiterste (via een beroep bij de Raad van State) tegen alternatief Bruin te verzetten. Met juridische procedures kan de realisatie van het project met ca. 2 jaar worden vertraagd. Het artikel maakt melding van 860 handtekeningen.

Vraag is welk gewicht aan de maatschappelijke weerstand moet worden toegekend. Het is een gegeven dat bij ieder alternatief de lusten en lasten niet gelijkelijk verdeeld zijn. Dat is inherent aan afwegingskwesaties als deze. De uiteindelijke keuze dient beargumenteerd, op basis van een afweging van de voor- en nadelen, maatschappelijk uitgelegd te kunnen worden.

Uit bijlage 2 en de effectenmatrix in de verdiepingsstudie volgen als belangrijkste verschillen tussen alternatieven Bruin en Roze-Zwart:

- Het verkeersmodel berekent bij alternatief Roze-Zwart in 2030 een intensiteit op de Molendijk van ca. 10.000 mvt/etm. Voor een veilige afwikkeling zal de Molendijk verbreed moeten worden. De extra kosten daarvan worden globaal op € 7 mln. geraamd. Voor alternatief Bruin zijn maatregelen nodig (zoals gesloten verklaringen en afremmende maatregelen) om sluisverkeer over de parallelroute en over de Trenteweg tegen te gaan en tot de beoogde verdeling van het verkeer over Molendijk en Olzendepolder te komen. De kosten van dit type maatregelen zijn beperkt (< € 1 mln.).
- Alternatief Roze-Zwart volgt het huidige tracé. De landschappelijke impact is daardoor beperkter dan bij alternatief Bruin. Ook is bij Roze-Zwart geen sprake van doorsnijding van landbouwpercelen.
- Binnen 50 m. van de bestaande Zanddijk ligt vanaf het spoor tot de Olzendedijk een 13-tal woningen. Deze woningen ondervinden nu al hinder van het wegverkeer en zullen in de toekomst als gevolg van alternatief Roze-Zwart meer hinder gaan ondervinden. Bij alternatief Bruin neemt de hinder voor de woningen langs de Zanddijk af, maar worden de woningen (ca. 10) aan het Kaasgat meer belast. Deze woningen liggen echter verder van de weg, op een afstand van 50 tot meer dan 200 meter.
- Voor de realisatie van alternatief Roze-Zwart (excl. verbreding Molendijk) zullen 5 woningen aangekocht en gesloopt moeten worden; voor realisatie van alternatief Bruin betreft dat één woning.
- Het kostenverschil tussen alternatieven Roze-Zwart en Bruin bedraagt op basis van de huidige ontwerpen € 7 mln. Als gevolg van de benodigde aanvullende maatregelen loopt dit verschil op tot € 13 mln.

Advies: alternatief Bruin aanmerken als voorkeursalternatief

Geadviseerd wordt om een keuze te maken voor Bruin als voorkeursalternatief en met dat voorkeursalternatief de inspraak in te gaan. Een eventuele keuze voor Roze-Zwart geeft geen garantie dat maatschappelijke bezwaren (en eventuele procedures en vertraging) voorkomen kunnen worden. Bij Roze-Zwart worden bewoners/ondernemers aan de Zanddijk en Molendijk in hun belangen geraakt. De bezwaren vanuit het Kaasgat zijn op zichzelf en in vergelijking met de effecten van alternatief Roze-Zwart echter niet van dien aard, dat aan alternatief Roze-Zwart de voorkeur gegeven moet worden.

Een respons op de belanghebbenden van het Kaasgat kan zijn om hen bij de verdere uitwerking en optimalisatie van het ontwerp actief te betrekken en waar mogelijk in hun zorgen en bezwaren tegemoet te komen.

In lijn met de wens vanuit de gemeenten Reimerswaal en Kapelle en de omgeving wordt geadviseerd de op termijn noodzakelijke aanpassing van de rotonde Nishoek als onderdeel van het project mee te nemen. De kosten daarvan zijn eerder¹ op ca. € 10,0 mln. geraamd. NB. Aanpassing van de rotonde is ook aan de orde, mocht voor Roze-Zwart gekozen worden.

Samenvatting onderbouwing voorkeursalternatief

De belangrijkste overwegingen bij de keuze van het voorkeursalternatief Bruin zijn:

1. De provincie draagt primair de verantwoordelijkheid voor de veiligheids-, doorstromings- en onderhoudsproblematiek op de N673, de provinciale route van en naar Yerseke. Voor die problematiek bieden alle vier alternatieven een goede oplossing.
2. De poldertracés (Groen of Rood) vallen af vanwege de geraamde meerkosten ten opzichte van een dijktracé (Bruin of Roze-Zwart). Onderkend wordt dat tegenover de meerkosten van een poldertracé ook extra meekoppelkansen op het gebied van verkeersveiligheid en doorstroming op de A58 en economisch-ruimtelijke ontwikkelingen in Reimerswaal staan. De daarvoor

¹ Verkeersonderzoek N289, quick scan verbeteren verkeersafwikkeling N289, RHDHV 2018

verantwoordelijke partijen, het Rijk en de gemeente Reimerswaal, kunnen of willen echter niet of slechts beperkt bijdragen in de dekking van de meerkosten.

3. Alternatief Bruin heeft de voorkeur boven alternatief Roze-Zwart vanwege de lagere kosten (-€ 7.0 mln.), de ingrijpende extra aanpassingen op de Molendijk bij Roze-Zwart in verband met de verwachte hoge intensiteit (ca. 10.000 mvt/etm.) aldaar en het grotere aantal woningen dat voor Roze-Zwart aangekocht moet worden (5 tegenover 1 bij Bruin).
4. De bezwaren van bewoners/ondernemers aan het Kaasgat zijn begrijpelijk, aangezien zij te maken krijgen met een nieuwe weg op enige afstand van hun woningen. Gelet op de afstand (minimaal 50 meter) en mogelijke extra voorzieningen zal aan de normen voldaan kunnen worden. De aangedragen zorgen en aandachtspunten zullen bij de verdere uitwerking en optimalisatie van het voorkeursalternatief expliciet aandacht krijgen. Intentie is, om de bewoners en ondernemers aan het Kaasgat daarbij actief te betrekken en hen waar mogelijk in hun zorgen en bezwaren tegemoet te komen.

Afwijking t.o.v. provinciale doelstellingen en/of beleid

bestuurlijke planning en doorlooptijd

indien van toepassing

Uw college besluit op 3 december a.s. over het voorgenoemde voorkeursalternatief. Over dat besluit worden betrokken partijen en Provinciale Staten geïnformeerd (op 9 december) en wordt een inspraakronde gehouden. De resultaten daarvan zullen in een antwoordnota worden verwerkt, die in de tweede helft van februari aan u zal worden voorgelegd. Omdat het project Zanddijk zich kenmerkt als een Groot Project, is de definitieve vaststelling van de scope aan Provinciale Staten. Daartoe zal een statenvoorstel worden opgesteld, waarbij ook de nog op te stellen startnotitie van het project Zanddijk gevoegd zal worden. De startnotitie vormt het document op basis waarvan Provinciale Staten besluiten over de overgang van het project van de initiatieffase naar de definitiefase en over de voor die fase benodigde middelen.

Dit leidt tot het volgende tijdspad na het onderhavige voorgenoemde besluit:

- Telefonisch contact portefeuillehouder met portefeuillehouders Reimerswaal, Kapelle, waterschap, RWS: kort na 3 december
- GS-informatiebijeenkomst voor Provinciale Staten: 9 december
- Inspraak met inloopavond (17-12) in Yerseke: 9 december 2019 - 20 januari 2020
- Besluit GS over statenvoorstel m.b.t. keuze VKA en de startnotitie voor het vervolg: februari 2020
- Statenvoorstel in commissie Economie: 20 maart 2020
- PS-besluit over VKA en over de overgang van het project naar de definitiefase: 10 april 2020

consequenties besluit

financiële consequenties

Mocht het college kiezen voor het voorkeursalternatief Bruin (inclusief de capaciteitsvergroting van rotonde Nishoek), dan is daarmee een investering gemoeid van ca. € 36,8 - 50,8 mln., een en ander afhankelijk van de cofinanciering door andere partijen. Het betreft een voorlopige raming, prijspeil 2019, waarbij rekening is gehouden met niet-compensabele BTW en prijsindexering over de verwachte uitvoeringsperiode.

	kosten	bijdragen netto derden (max.)	direct als last (vanaf 2024)	meerjarig af te schrijven	
Totale kosten (incl. rotonde Nishoek)	€ 0.8 mln.	€ 14.0 mln.	€ 36.8 mln.	€ .1 mln. per jaar / 35 jaar	€ 31.7 mln. € 0,9 – 1,3 mln.

De raming is inclusief posten (project)onvoorzien, maar exclusief de onzekerheidsmarge van plus of min 40% van de geraamde kosten. De raming is recent op enkele onderdelen herzien naar aanleiding van de second opinion van de OVR en is dus enigszins gewijzigd ten opzichte van de raming die in september aan u is voorgelegd.

De maximale cofinanciering bestaat uit:

- 50% bijdrage RWS aan de kosten van aanpassing van rotonde Nishoek: € 5.0 mln.
- Bijdrage gemeente Reimerswaal op basis van toezegging 1^e fase: € 3.4 mln.
- 50% bijdrage Prorail aan de kosten van de spoorkruising: € 5.0 mln.
- Bijdrage waterschap Scheldestromen op basis van intentie bij 1^e fase: € 0.6 mln.

De voorlopige raming is opgesteld ten behoeve van de vergelijking en keuze van de tracéalternatieven. Deze raming dient nog niet voor het door Provinciale Staten te nemen investeringsbesluit. Daartoe zal in de ontwerpfase op basis van het definitieve ontwerp van het voorkeursalternatief een nieuwe gedetailleerde raming worden opgesteld, met een lagere onzekerheidsmarge (20%). Er zal dan ook meer duidelijkheid zijn over de omvang van de cofinanciering. En over de ambitie m.b.t. duurzaamheid en participatie (incl. eventuele meerkosten). In de definitieve raming zullen ook de eventuele extra onderhoudskosten worden opgenomen. Deze kosten zijn nu nog niet geraamd. Van het in totaal benodigde krediet is een deel, € 1,1 mln., al eerder als voorbereidingskrediet beschikbaar gesteld.

Het daadwerkelijke investeringsbesluit zal dus aan het eind van de ontwerpfase aan Provinciale Staten voorgelegd worden. Voor de provinciale investering dient dan ruimte gevonden te worden binnen de provinciale meerjarenbegroting (budgettaire ruimte, investeringsagenda en/of algemene reserve of combinatie van deze mogelijkheden). Op de zomerconferentie is als uitgangspunt daarbij aangegeven, dat de eenmalig te nemen kosten uit de investeringsagenda gedekt worden en de afschrijvingen ten laste komen van de budgettaire ruimte. Op basis van de huidige ramingen dient € 5,1 miljoen direct als last te worden verantwoord, zijnde de investeringen op onderdelen in het tracé die niet van de Provincie zijn. Uitgaande van een maximale cofinanciering bedraagt het meerjarig af te schrijven bedrag (in 35 jaar) jaarlijks ca € 900.000 (exclusief cofinanciering: ca. € 1,3 miljoen). Op basis van de huidige inzichten zal de budgettaire ruimte in de komende 35 jaar vanaf 2024 daarvoor toereikend zijn.

De tot nu toe gemaakte kosten, inclusief de uitvoering van de tijdelijke maatregelen van het 60 km-regime, zijn ten laste van het voorbereidingskrediet van € 1,1 mln. gebracht. Hierbinnen is nog ruimte (€ 0,7 mln.) om in de komende fasen (de definitie- en ontwerpfase) de benodigde verdiepende studies en/of onderzoeken uit te voeren. Tot eind 2020 is geen extra voorbereidingskrediet voorzien. In het investeringsprogramma zijn de verwachte uitgaven voor de komende jaren globaal geraamd op € 0,5 mln. (2020), € 1,5 mln. (2021), € 3,0 mln. (2022) en € 3,3 mln. (2023). In het plan van aanpak zal dit nader worden onderbouwd.

juridische consequenties

Geen; het betreft een informele inspraakronde. Formele inspraak is later, bij planologische procedure.

personele consequenties en inhuur

Er is geen externe inhuur nodig. voor een bedrag van € 0,00.

-

inkoop & aanbesteding

Inkoop is conform inkoopbeleid.

-

Gedeputeerde Staten**Voorzitter Provinciale Staten van Zeeland**Postbus 6001
4330 LA MIDDELBURG

onderwerp	kenmerk	behandeld door	verzonden
Voorkeursalternatief N673	19433315 		

Middelburg, 3 december 2019

Geachte voorzitter,

Graag informeren wij u over een belangrijke stap in de richting van realisatie van een optimale bereikbaarheid en veiligheid voor Yerseke en omgeving. Van de vier onderzochte alternatieven voor de provinciale weg N673 Zanddijk-Molendijk is in onze vergadering van 3 december jl. één alternatief overgebleven en als voorgenomen voorkeursalternatief aangemerkt.

Zoals aangegeven in onze brief van 11 september jl. hebben wij ons in de afgelopen periode ingespannen om via cofinanciering van belanghebbende partijen alternatief Groen financieel haalbaar te krijgen. Uit het bestuurlijk overleg met de gemeente Reimerswaal en het BO-MIRT van 20 november is duidelijk geworden, dat de gemeente Reimerswaal en het Rijk niet of slechts beperkt kunnen of willen bijdragen aan de dekking van de meerkosten van een zogenaamd poldertracé. Het Rijk ziet geen nut en noodzaak voor het doen van een grote investering in de A58. In het BO-MIRT is een nadere analyse afgesproken over de Rijksbelangen die eventueel gediend zouden kunnen worden door de uitvoering van het project Zanddijk. Op basis daarvan zal in maart 2020 met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gesproken worden over een mogelijke Rijksbijdrage aan de uitvoering van het voorkeursalternatief.

Zonder dekking voor de meerkosten van een poldertracé vallen de alternatieven Groen en Rood af. De alternatieven Roze-Zwart en Bruin bieden beide een goede oplossing voor de veiligheids-, doorstromings- en onderhoudsproblematiek op de N673. Eerder, in onze brief van 11 september jl., hebben we reeds aangegeven, dat alternatief Bruin onze voorkeur heeft boven alternatief Roze-Zwart. De redenen daarvoor zijn onder andere:

- Het kostenverschil tussen alternatieven Roze-Zwart en Bruin bedraagt op basis van de huidige ontwerpen € 7 mln.
 - Bij alternatief Roze-Zwart zijn ingrijpende extra aanpassingen op de Molendijk nodig in verband met de berekende (hoge) intensiteit aldaar.
 - Alternatief Roze-Zwart heeft door de benodigde verbreding van de dijk tot gevolg dat verscheidene woningen langs de Zanddijk aangekocht moeten worden; bij alternatief Bruin betreft dat één woning.
- Op 3 december jl. hebben wij daarom het alternatief Bruin als voorgenomen voorkeursalternatief aangemerkt.

Van bewoners/ondernemers aan het Kaasgat hebben wij vernomen dat zij bezwaren hebben tegen het voorgenomen tracé, dat op enige afstand van hun woningen komt. Verschillende zorgen en aandachtspunten zijn aangedragen, waaronder de afwikkeling van het fietsverkeer, het tegengaan van sluipverkeer, doorsnijding landbouwpercelen en waardevermindering van de woningen. In de komende maanden blijven wij in gesprek met alle belanghebbenden. De door hen naar voren gebrachte zaken zullen bij de verdere uitwerking en optimalisatie van het voorkeursalternatief expliciete aandacht krijgen.

Onze intentie is om de belanghebbenden daarbij actief te betrekken en zoveel mogelijk individueel maatwerk te bieden, om aan hun bezwaren tegemoet te komen.

Op de GS-informatiebijeenkomst op 9 december, waarvoor u via de Statengriffie een uitnodiging heeft ontvangen, willen wij ons besluit en het vervolgproces nader toelichten. Vanaf 9 december tot en met 20 januari ligt ons besluit ter inzage en is daarop inspraak mogelijk. De inspraakreacties zullen wij betrekken bij de voorbereiding van het statenvoorstel, op basis waarvan u definitief kunt besluiten over het voorkeursalternatief en de opdracht tot vervolg van het project (conform het Kader Grote Projecten). Wij hopen dat statenvoorstel eind februari of begin maart aan u voor te kunnen leggen.

Met vriendelijke groet,

gedeputeerde staten,

Drs. J.M.M. Polman, voorzitter

A.W. Smit, secretaris

Bijlage: GS nota Keuze voorkeursalternatief Zanddijk-Molendijk inclusief bijbehorende bijlagen 1 en 2

Bijlage 1. Overzicht reacties op tracéalternatieven Zanddijk/Molendijk

Dorpsraad Kruijningen, via klankbordgroepbijeenkomst mei 2019 (nr. 19430411)

Bezwaren tegen tracé Bruin

Bewoners van Kaasgat en oostzijde Zanddijk hebben moeite met dit tracé. Ontsluiting van Nishoek gaat er op achteruit, tenzij er een nieuwe ontsluitingsweg richting rotonde Zanddijk komt. Verwacht wordt dat de route langs Kruijningen naar aansluiting Luchtenburg zal toenemen met meer geluidsoverlast en fijnstof tot gevolg. Twee knelpunten zijn niet in de kostenraming meegenomen: de op termijn noodzakelijke aanpassing van rotonde Zanddijk en een oplossing voor de filevorming op de A58 vanuit de Vlaketunnel richting Kruijningen/Yerseke.

Reactie:

Voor bezwaren Kaasgat: zie elders. De ontsluiting van Nishoek richting A58 blijft gehandhaafd via een nieuwe weg van de Stationsweg naar de Weihoek en vervolgens naar de rotonde Nishoek. Uit de verkeersmodelberekeningen blijkt geen toename van de intensiteit op de route langs Kruijningen naar aansluiting Luchtenburg. Rotonde Nishoek zal inderdaad (op termijn) in capaciteit vergroot moeten worden. Bij de te maken afweging zal met die kosten rekening gehouden worden. Gezamenlijk met Rijkswaterstaat wordt al een oplossing uitgewerkt voor het probleem bij afrit 33 komende vanuit de tunnel. Gelet op de lange realisatietermijn van het nieuwe tracé zal deze maatregel bij alle alternatieven (als tijdelijke maatregel) nodig zijn.

Bezwaren tegen tracé Groen

Schrappen (vanwege bezuiniging) van de extra verbinding voor Gevaarlijke Stoffen is verontrustend. De passage in de eindrapportage over de aanpassing van de rotonde aan de zuidzijde van de nieuwe aansluiting i.v.m. normen en richtlijnen wordt onduidelijk gevonden. Het vele (vracht)verkeer vanuit Yerseke en Nishoek richting Bergen op Zoom en richting Goes via de oude Rijksweg zal voor veel geluidsoverlast en fijnstof zorgen. Zorgen over fietsroute van Kruijningen naar het station.

Reactie:

Een aparte weg als route voor Gevaarlijke Stoffen blijkt niet nodig om aan de wettelijke normen te voldoen. De maatgevende woningen vallen buiten de voor die route geldende risicoafstanden. In bedoelde passage gaat het over de normen en richtlijnen met betrekking tot de wegaanleg: bochtstralen, hellingshoeken etc. Het ontwerp in de tracéstudie uit 2014 voldeed daar niet aan. Om die reden is het ontwerp van de aansluitende wegen en de rotonde aan de zuidzijde van de A58 aangepast. In de huidige situatie maakt verkeer tussen Nishoek en Bergen op Zoom deels gebruik van de N289 voorlangs Kruijningen. Bij alternatief Groen zal dat niet meer het geval zijn. Voor de ontsluiting van Nishoek naar de A58 is ter hoogte van de Wittesteeweg een aansluiting op tracé Groen voorzien. Verkeer van en naar Yerseke maakt zowel in de huidige situatie als bij alternatief Groen geen gebruik van de N289. Per saldo zal daarom de hoeveelheid verkeer op de N289 bij Kruijningen bij alternatief Groen wat afnemen, zo blijkt ook uit de verkeersmodelberekeningen. Alleen ter plaatse van de vijftaksrotonde ten zuiden van de A58 zal de verkeersintensiteit hoger zijn. De rotonde ligt op ca. 200 meter van de dichtstbijzijnde woningen in Kruijningen. Zo nodig zou beplanting al dan niet in combinatie met een scherm ten zuiden van de rotonde aangebracht kunnen worden ter visuele afscherming en om geluidsoverlast en fijnstof tegen te gaan. Fietsers kunnen vanuit Kruijningen naar het station via een vrijliggend fietspad naar het bestaande fietspad langs de Stationsweg rijden. Daarbij moet ter plaatse van de rotonde wel de N289 en de toe- en afrit naar de A58 worden overgestoken. Omdat deze oversteken ter plaatse van de rotonde zijn gesitueerd, achten wij ze voldoende veilig.

Voorkeur voor tracé Rood

Dit tracé lost veel problemen op: gevaarlijke stoffen, filevorming vanuit de Vlaketunnel, verkeersdrukte bij de "voordeur" van Kruijningen, ontsluiting Nishoek naar Bergen op Zoom blijft mogelijk via aansluiting 33. Van ongewenste verkeersverschuivingen zal geen sprake zijn; verkeer Hansweert en Wemeldinge blijft gebruik maken van aansluiting 33. Verkeersverschuiving bij Krabbendijke zal nihil zijn.

Reactie:

Inderdaad kent tracé Rood enkele voordelen. Overigens vormt de route voor gevaarlijke stoffen ook bij Groen geen probleem. Er wordt daarmee voldaan aan de wettelijke normen. Ook is noch bij Groen noch bij Bruin sprake van een probleem met de ontsluiting van Nishoek in de richting van Bergen op Zoom. In deze beide alternatieven is een goede route vanaf Nishoek naar de A58 voorzien. Van verschuivingen van verkeer voor de richtingen Wemeldinge en Hansweert is geen sprake. Uit de verkeersberekeningen blijkt sprake van ongewenste verkeersverschuivingen via de N289 naar Kapelle/Vierwegen en langs Krabbendijke. Dit vindt zijn oorzaak in verkeer uit Yerseke naar de A58 richting Goes of Walcheren dat deels kiest voor een kortere route via de Zanddijk of de Postweg en door verkeer vanaf Nishoek (noord) in de richting Goes en Walcheren. Verkeer vanuit Waarde en Oostdijk richting Brabant zal gedeeltelijk kiezen voor de N289 in plaats van omrijden (4 km) naar de nieuwe aansluiting bij de Sluisweg.

ZLTO, via brief 26-8-19 (nr. 19423319)

Aandachtspunten vanuit de ZLTO bij de tracékeuze en verdere uitwerking

Voor de volgende zaken vraagt de ZLTO aandacht:

- Inschakeling kavelruilbureau en voldoende ruilgrond

- Goede verbindingen voor landbouwverkeer (landbouwroutes) zonder menging met fietsverkeer
- Waarborgen bereikbaarheid landbouwpercelen en agrarische bedrijven, tijdens en na aanleg
- Vermijden onnodige overhoekse en schuine doorsnijdingen van landbouwpercelen
- Voorkomen omrijshade
- Waterhuishoudingsmaatregelen in goed overleg met grondgebruikers, ook met oog op toekomstig onderhoud

Reactie:

Aan bovenstaande punten zal expliciet aandacht geschonken worden bij de verdere uitwerking van het schetsontwerp en voorbereiding van de aanleg.

Evofenedex, via mail 31-8-19 (nr. 19430408)

Steun voor aanpakken Zanddijk en ontwikkelde alternatieven

Leden van Evofenedex zijn zeer positief dat de Zanddijk wordt aangepakt. Alle alternatieven worden in beginsel geschikt geacht.

Zorgen om/opmerkingen bij de verschillende alternatieven

Roze/zwart: Zorgen over oversteek fietsers bij begin van het zwarte deel; pleidooi voor een fietstunnel.

Bruin: Zorgen om gevolgen voor de bewoners aan het Kaasgat en dientengevolge weerstand en vertraging.

Groen: Enige zorg omtrent het (vele) verkeer van Lamb Weston via de Stationsweg en de bereikbaarheid van andere percelen op Nishoek en de bereikbaarheid van het treinstation.

Rood: Beseft wordt dat dit de duurste variant is met de meeste impact op het landschap.

Reactie:

Na keuze van het voorkeursalternatief zullen de genoemde zorgpunten bij het betreffende alternatief bij de verdere uitwerking van het schetsontwerp worden meegenomen.

Bedrijven Yerseke, via brief 11-9-2019 (nr. 19430412)

Pleidooi voor snelle besluitvorming

GS worden gevraagd het uiterste te doen om tot een snelle besluitvorming te komen, teneinde de onveilige situatie definitief en structureel op te lossen.

Door diverse personen naar voren gebracht, via gesprekken of mails (nr. 19429410)

Voorstel voor afgraven Zanddijk

Reactie:

Afgraven van de Zanddijk is geen reële optie vanwege het belang dat de regionale waterkeringen in Reimerswaal, waaronder de Zanddijk, hebben voor de waterveiligheid van de inwoners van Reimerswaal. Uit de berekeningen van het project Normering regionale waterkeringen (NRW) en de door Rijkswaterstaat uitgevoerde pilot FRAMES Reimerswaal 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- en hulpverleningsroute naar de N289 richting Vlakebrug en via Lavendeldijk/Kadijk richting Oostdijk.

Voorstel voor verleggen waterkering

Reactie:

Verleggen van de waterkering (zodat de nieuwe weg op het bestaande tracé van de Zanddijk/Molendijk kan komen) is geen reële optie vanwege het verdwijnen van de weg op de dijk, die als evacuatie- en hulpverleningsroute voor de meerlaagse veiligheid van belang is. Tevens brengt het verleggen van de waterkering onevenredig hoge kosten met zich mee en leidt het tot vertraging als gevolg van de te doorlopen procedures

Voorstel voor verbreding Zanddijk met een damwandconstructie

Reactie:

Een dubbele damwand met daartussen een hoog gelegen weg zou in beginsel passen binnen de waterkerende functie. Het plaatsen van rechte wanden aan weerszijden van de dijk tast de landschappelijke, ecologische en cultuurhistorische kwaliteit van de dijk (oudste bedijking van Zuid Beveland) echter in ernstige mate aan. Ondanks de lagere kosten voor grondaankoop zullen de kosten van een dergelijke kistdam met een bovenbreedte van ca. 19 m voor een weg met middenberm en geleiderail bovendien naar verwachting aanmerkelijk hoger uitkomen dan de aanleg van een nieuw tracé.

Een oplossing met een stalen kistdam is ook aanmerkelijk minder duurzaam dan een nieuw tracé. Duizenden tonnen staal heeft een heel ander energie- en CO2-profiel dan grondwerk. Conservering van staal is duur. En de levensduur is begrensd, terwijl grondwerk een onbeperkte levensduur heeft. Aanpassing van het bestaande tracé leidt ook tot aanzienlijk meer verkeershinder tussen Yerseke en de A58 tijdens de bouw, omdat geen goede tijdelijke vervangingsroute beschikbaar is.

LambWeston, via gesprek op 29-10-19

Stikstofruimte

LambWeston pleit voor een tracé, waarmee stikstofruimte beschikbaar komt voor toekomstige bedrijfsuitbreidingen.

Reactie:

Uit berekeningen met de Aerius Calculator 2019 en het overleg met de provinciale stikstofdeskundigen blijkt, dat de ligging van het nieuwe N673-tracé geen effect heeft op de mogelijke stikstofruimte voor toekomstige bedrijfsuitbreidingen. Eventuele bedrijfsuitbreidingen dienen afzonderlijk beoordeeld te worden op het onderdeel stikstofemissie/-depositie.

Afstemming met zonnepark- en landgoedontwikkeling ten westen van de Zanddijk

In het gesprek met LambWeston is melding gemaakt van een voorgenomen ontwikkeling van een landgoed en een zonnepark in het gebied ten noorden van de A58 en ten westen van de Zanddijk. Er zou sprake kunnen zijn van overlap met het tracé voor Bruin (en Roze-zwart).

Reactie:

Het voor Bruin en Roze-zwart geplande tracé blijkt inderdaad voor een beperkt deel te overlappen met de landgoedontwikkeling. In overleg met de gemeente Reimerswaal en de ontwikkelaars/grondeigenaren zal hiervoor een oplossing worden uitgewerkt.

OVR, via gesprek op 4-11-19 en in opdracht van OVR opgestelde second opinion (nr.19430410)

Verskil met provinciale ramingen

In de second opinion worden de kosten voor Bruin op € 54,6 mln. geraamd, inclusief de kosten voor de benodigde aanpassing van rotonde Nishoek. De kosten voor Groen en Rood worden op respectievelijk € 69,9 mln. en € 72,3 mln. geraamd. De raming voor Rood kan € 2 mln. lager uitvallen als de verbindende wegen naar Oostdijk en Nishoek niet in het kader van project Zanddijk, maar bij de latere uitbreiding van Nishoek worden aangelegd.

Reactie:

Hoewel de exacte cijfers wel iets afwijken, kan de rapportage van de OVR als een steun in de rug worden beschouwd. Op hoofdlijnen zijn de systematiek en de resultaten van de provinciale kostenraming bevestigd. Op de verschilpunten tussen beide ramingen is de provinciale raming nog eens kritisch doorgenomen. Enkele besteksposten blijken bij nader inzien onderschat te zijn en zijn opgehoogd. Enkele andere zijn verlaagd. De provinciale raming komt daarmee uit op: Bruin - € 50,8 (inclusief aanpassing rotonde), Groen - € 67,5 mln. en Rood - € 73,8 mln.

Afweging alternatieven

Constatering in de second opinion is dat er een 2-tal goede, duurzame en toekomstbestendige oplossingen voorhanden zijn tegenover een variant die maar weinig goedkoper is, maar bij lange na niet kan voldoen aan de wensen van omgeving, bedrijven enz.

Reactie:

De provincie draagt primair de verantwoordelijkheid voor de problematiek op de N673, de provinciale route naar Yerseke. Voor die problematiek bieden de alternatieven Bruin en Groen beide een goede oplossing, waarbij Groen extra meekoppelkansen heeft op het gebied van verkeersveiligheid en doorstroming op de A58 en economisch-ruimtelijke ontwikkelingen in Reimerswaal. Alternatief Rood is afgefallen vanwege de grote negatieve verkeersverschuivingen. Deze worden in de second opinion betwijfeld, maar zijn bevestigd in het in opdracht van de provincie uitgevoerde verkeerskundige onderzoek.

Tussen de totale kosten van de alternatieven Bruin en Groen zit een verschil van € 15,3 mln (raming second opinion) tot € 16,7 mln (provinciale raming. De benodigde extra provinciale investering bij keuze voor Groen zal afhangen van de cofinanciering bij de verschillende alternatieven. Voor alternatief Bruin wordt uitgegaan van een 50%-bijdrage van RWS aan de aanpassing van de rotonde en een 50%-bijdrage vanuit het Landelijke Verbeterprogramma Overwegen voor de ongelijkvloerse spoorkruising. Resultaat van het gevoerde MIRT- overleg met het ministerie is, dat het rijk niet bijdraagt aan de kosten van een nieuwe aansluiting op de A58 bij Groen. Wel kan voor Groen sprake zijn van een (beperkte; max.ca € 1 mln.) extra gemeentelijke bijdrage vanuit de exploitatie van de uitbreiding van bedrijventerrein Nishoek. De mogelijke bijdrage vanuit het LVO-programma (maximaal € 5,2-6,7 mln.) wordt op grond van het lopende overleg met Prorail voor Groen veel minder kansrijk geschat dan voor Bruin. Dit omdat bij Bruin de gelijkvloerse kruising met het spoor geheel wordt opgeheven. De uiteindelijk benodigde extra provinciale investering bij Groen kan daardoor oplopen tot ca. € 25 mln.

Kaasgat, via gesprek op 4-11-19 en mail en brief met bezwaarpunten (nr. 19430413/19431628)

Onvoldoende betrokkenheid bewoners Kaasgat bij aanpassing alternatief Bruin

Variant Bruin is drastisch gewijzigd tussen 2014 en 2019 zonder de direct belanghebbenden van het Kaasgat hierin te betrekken. Bruin is voor hun gevoel zomaar op papier gezet om een goedkopere variant te hebben.

Reactie

Het tracé van alternatief Bruin is in de verdiepingsstudie vanwege de technische vereisten (bochtstralen en (toekomstige) hoogspanningsverbindingen van Tennenet) iets gewijzigd ten opzichte van het ontwerp in 2014. Het tracé is hierdoor iets dichterbij het Kaasgat toe gekomen. Bij de verdiepingsstudie is de omgeving in eerste instantie betrokken via de klankbordgroep met vertegenwoordigers van betrokken belangen, waaronder dorpsraad Yerseke en vertegenwoordigers Zanddijk/Grintweg. Bij de bijeenkomst in mei waren ook vertegenwoordigers van het Kaasgat aanwezig. Op de bijeenkomst zelf en aanvullend via een schriftelijke reactie is toen op hun bezwaren gereageerd. Vertegenwoordigers van het Kaasgat zullen ook voor het vervoltraject uitgenodigd worden.

Geen totaaloplossing; knelpunten blijven.

Knelpunten bij rotonde Nishoek (Weihoek) en aansluiting 33 blijven bestaan/nemen toe. En Bruin draagt niet bij aan de ontwikkeling van bedrijventerrein Nishoek. Ook blijft er maar 1 route naar Yerseke.

Reactie:

In de verdiepingsstudie is aangegeven, dat voor een adequate verkeersafwikkeling op termijn de rotonde bij de Nishoek aangepast zal moeten worden. Dat zal dan ook (op termijn of als onderdeel van het project) gebeuren. Voor het probleem met de afrit 33 na de Vlaketunnel is al i.s.m.

Rijkswaterstaat een oplossing via een extra opstelstrook en een VRI in voorbereiding. Er komt wel degelijk een calamiteitsroute beschikbaar, via de huidige Zanddijk-Molendijk.

Bij Rood en Groen minder overlast bij aanleg

Bij Bruin zal de bouw aanzienlijk meer overlast geven (veiligheid, bereikbaarheid) dan bij Groen of Rood.

Reactie:

Dat zal inderdaad het geval kunnen zijn. Door aanvullende maatregelen zal deze tijdelijke overlast zoveel mogelijk beperkt worden.

Doorkruising landbouwpercelen

Alle landbouwpercelen worden schuin doorkruist, dus kunnen niet meer fatsoenlijk (met GPS) bewerkt worden en worden waardeloos.

Reactie:

Onderkend wordt dat rechthoekige landbouwpercelen de voorkeur hebben boven percelen met een schuine zijde. Een schuine zijde maakt de percelen echter niet waardeloos. Voor de grondvererving zal het kavelruilbureau ingeschakeld worden. Met de betrokken grondeigenaren zullen zij overleggen over de beste wijze van verkaveling en toedeling van de resterende percelen. Waar sprake is van waardevermindering wordt die gecompenseerd.

Geluidhinder, slechte ontsluiting, afname klandizie/omzet, waardedaling

Percelen/gebouwen aan Kaasgat zullen door de aanleg van Bruin (met de nodige geluidsbelasting, stof en licht) in waarde dalen. De waardedaling zal moeten worden vergoed. Bewoners Kaasgat/Cappelleweg komen op een eiland te zitten. Klandizie, omzet, winst en ontwikkelingsmogelijkheden van Landwinkel De Plantage en andere winkels/bedrijven aan het Kaasgat zullen afnemen, omdat de bereikbaarheid verslechtert en de omgevingskwaliteit afneemt.

Reactie:

Voor een deel van de woningen aan het Kaasgat is de afstand tot het nieuwe tracé vergelijkbaar met die tot het huidige tracé (de Zanddijk). Voor andere woningen aan het Kaasgat en de Capelleweg zal de geluidsbelasting mogelijk groter worden. Aan de hand van geluidsonderzoek zal dit nader bepaald moeten worden. Waar nodig zullen aanvullende maatregelen (geluidsscherm, maatregelen m.b.t. stof en lichthinder) genomen worden, zodat minimaal aan de wettelijke normen wordt voldaan.

Kaasgat/Cappelleweg blijft zowel vanaf het tracé Bruin als vanaf de Zanddijk via de Olzendedijk goed bereikbaar. De fietsroute vanuit Yerseke verandert niet. Vanuit Kruiningen zal het Kaasgat voor fietsers bereikbaar worden via de Trenteweg en Olzendedijk. Hoe deze fietsverbinding eruit komt te zien, moet nog nader worden uitgewerkt (is op de tekening van alternatief Bruin nog niet goed aangegeven).

Situatie voor fietsers verslechtert

Fietsverkeer van Yerseke naar het station en naar Kruiningen (via Trenteweg) wordt onveiliger (sluipverkeer) en een stuk langer. Fietsverkeer vanuit Vlakebrug en Kruiningen richting Yerseke moet via Stationsweg en Trenteweg; is onveilig door veel kruisingen met inritten. De door de Provincie aangegeven fietsroute via de Zanddijk is tegen alle principes in en zal door samenvoegen van alle verschillende verkeerssoorten leiden tot onveilige situaties.

Het fietsknooppuntennetwerk dat langs de Landwinkel loopt wordt verstoord.

Reactie:

Fietsers vanuit Yerseke kunnen via de Molendijk, fietspad langs de Olzendedijk, de Trenteweg en een fietspad langs de Stationsweg naar Kruiningen en naar het station Kruiningen-Yerseke rijden. Het Bruine tracé wordt ter hoogte van de Olzendedijk met een fietstunnel gekruist. Fietsverkeer vanuit richting Kruiningen-Vlakebrug etc. kan gebruik maken van de Zanddijk, die (via een

<p><i>geslotenverklaring) verkeersluw wordt gemaakt en alleen bestemd wordt voor landbouwverkeer en fietsers. Het fietspad langs de Molendijk blijft.</i></p> <p><i>De knooppuntenroute zal worden aangepast. De route kan wel door het Kaasgat langs de Landwinkel blijven lopen.</i></p>
<p>Toename sluijverkeer</p> <p>Er zal veel verkeer langs Olzendedijk naar Zanddijk-Molendijk gaan (om Olzendepolder te vermijden). Ook de oude route vanaf rotonde Nishoek zal naar verwachting nog veel gebruikt gaan worden. Met hoge snelheden omdat daar dan geen vrachtwagens meer zitten. Bruin biedt zo geen oplossing voor een snellere en veiliger route vanaf A58 naar Yerseke.</p> <p>Er zal ook sluijverkeer (tussen Yerseke en bedrijventerrein Nishoek) over de Trenteweg gaan. Door de smalte van deze weg en de combinatie met fietsers en landbouwverkeer wordt dat zeer gevaarlijk.</p> <p><i>Reactie:</i></p> <p><i>De oude Zanddijk blijft als parallelroute (voor langzaam verkeer en als calamiteitenroute) via het nieuwe viaduct aangesloten op de rotonde bij Nishoek. De laatste berekeningen met het verkeersmodel geven aan dat aanvullende maatregelen (geslotenverklaring) nodig zijn om het verkeer de gewenste, nieuwe route te laten nemen. Aanvullende maatregelen zijn ook nodig, om te zorgen dat niet teveel verkeer via de Olzendedijk naar de Molendijk gaat en daar tot een onveilige situatie leidt. Die aanvullende maatregelen worden nader uitgewerkt en dan uiteraard ook genomen.</i></p> <p><i>Eventueel sluijverkeer over de Trenteweg is inderdaad ongewenst en zal tegengegaan worden, zodat alleen fietsers en landbouwverkeer vanaf de Olzendedijk de Trenteweg op kunnen gaan. Of door de fysieke inrichting of door een geslotenverklaring.</i></p>
<p>Zorgen om vrachtverkeer vanuit Nishoek</p> <p>Hoe gaat het vrachtverkeer vanaf bedrijventerrein Nishoek naar Yerseke rijden?</p> <p><i>Reactie:</i></p> <p><i>Vrachtverkeer vanuit Nishoek naar Yerseke zal via de rotonde Nishoek naar het nieuwe tracé rijden. De Trenteweg is ongeschikt voor vrachtverkeer. Hierbij kan opgemerkt worden, dat het aantal vrachtwagens tussen Nishoek en Yerseke beperkt is.</i></p>
<p>Afstemming met Tennet</p> <p>Hoe is rekening gehouden met de nieuwe verbinding van Tennet?</p> <p><i>Reactie:</i></p> <p><i>De ontwerphoogte van de weg (en viaducten) is met Tennet afgestemd op de bestaande en op de nieuw aan te leggen hoogspanningslijnen.</i></p>
<p>Routes voor landbouwverkeer</p> <p>In het gebied is sprake van veel landbouwverkeer. De bij Bruin voorziene rotondes zullen voor vertraging leiden.</p> <p><i>Reactie:</i></p> <p><i>Het ontwerp van de rotondes is erop gericht dat kruisend verkeer, waaronder landbouwverkeer, bij de verwachte intensiteiten zonder noemenswaardige vertraging afgewikkeld kan worden.</i></p>
<p>Bunker</p> <p>Stichting Bunkerbehoud moet op de hoogte worden gesteld van het laten vervallen van 1 van de twee historisch waardevolle bunkers.</p> <p><i>Reactie:</i></p> <p><i>De bunkers blijven beide gehandhaafd.</i></p>
<p>Watercompensatie</p> <p>Hoe wordt tussen rotonde Nishoek en het nieuwe spoorviaduct voldaan aan de watercompensatieopgave?</p> <p><i>Reactie:</i></p> <p><i>Aan de noordwestkant komt een nieuwe watergang, aan de zuidoostkant blijft de bestaande watergang gehandhaafd. Waterafvoer en –berging zijn hierdoor voldoende geborgd.</i></p>

Waterschap, via bestuurlijk overleg 7 november (nr. 19431625)

<p>Heroverweging aangepast tracé Roze-zwart</p> <p>Is Roze-zwart niet te (her)overwegen vanwege de weerstand vanuit het Kaasgat tegen tracé Bruin? Deze optie is in een eerder traject afgefallen vanwege de hogere kosten ten opzichte van Bruin. Maar binnen Roze-zwart zouden kosten bespaard kunnen worden door het gedeelte vanaf de A58 tot aan de zwarte tak binnen het huidige profiel te realiseren.</p> <p><i>Reactie:</i></p> <p><i>Met de voorgestelde aanpassing van tracéalternatief Roze-zwart is sprake van een suboptimale oplossing, waarmee de problemen op het gebied van bereikbaarheid, veiligheid en onderhoud niet afdoende en toekomstbestendig worden opgelost. De weg blijft te smal voor de beoogde vlotte en veilige afwikkeling van het vele(vracht)verkeer. Er kan dan niet voldaan worden aan de minimale</i></p>

inrichtingsprincipes van het CROW. En er is dan geen mogelijkheid voor een parallelle route voor langzaam verkeer en als calamiteitenontsluiting.

Bijlage 2. Effectenoverzicht alternatieven

	Alternatief Roze-zwart	Alternatief Bruin	Alternatief Groen	Alternatief Rood
Mate van doelbereik	<ul style="list-style-type: none"> Uit de modelberekeningen blijkt dat ingrijpende aanvullende maatregelen nodig zijn om de Molendijk te ontlasten of aan te passen aan de berekende intensiteit. Aanpassing van de rotonde bij Nishoek is nodig, om een capaciteitsprobleem op termijn te voorkomen; kosten € 10 mln. (incl. BTW en indexering). Over het gehele traject is een calamiteitenroute beschikbaar via de huidige Zanddijk. Rotonde Nishoek vormt voor beide routes (N673 en de 'oude' Zanddijk) het aansluitpunt op A58. 	<ul style="list-style-type: none"> Uit de modelberekeningen blijkt dat aanvullende maatregelen (gesloten verklaring voor doorgaand verkeer en aanpassing Olzendedijk) nodig zijn, om het nieuwe tracé voldoende te laten benutten. Aanpassing van de rotonde bij Nishoek is nodig, om een capaciteitsprobleem op termijn te voorkomen; kosten € 10 mln. (incl. BTW en indexering). Over het gehele traject is een calamiteitenroute beschikbaar via de huidige Zanddijk. Rotonde Nishoek vormt voor beide routes (N673 en de 'oude' Zanddijk) het aansluitpunt op A58. 	<ul style="list-style-type: none"> Problemen met veiligheid, doorstroming en onderhoud Zanddijk/Molendijk worden adequaat verholpen. Over het hele traject is een calamiteitenroute beschikbaar via huidige Zanddijk en N289, waardoor de A58 bereikbaar blijft, ook bij problemen op het aansluitpunt van de N673. 	<ul style="list-style-type: none"> Problemen met veiligheid, doorstroming en onderhoud Zanddijk/Molendijk worden adequaat verholpen. Over het hele traject is een calamiteitenroute beschikbaar via huidige Zanddijk en N289, waardoor de A58 bereikbaar is ook bij problemen op het aansluitpunt van de N673.
Bereikbaarheid bestemmingen in omgeving	<ul style="list-style-type: none"> Geen effecten op de bereikbaarheid van Waarde, Oostdijk en Kruiningen-west. Bereikbaarheid bedrijven Kaasgat, Grintweg en Zanddijk blijft goed. Bereikbaarheid Nishoek-west en Lamb Weston wijzigt vrijwel niet. Bereikbaarheid Station Kruiningen-Yerseke wordt vanuit Yerseke iets minder (via rotonde Nishoek en Weihoekweg). Geldt ook voor de buurtbus Yerseke-station Kr-Y, Hansweert-Kapelle. 	<ul style="list-style-type: none"> Geen effecten op de bereikbaarheid van Waarde, Oostdijk en Kruiningen-west. Bereikbaarheid bedrijven Kaasgat, Grintweg en Zanddijk blijft goed via nieuwe tracé en Olzendedijk. Is voor Grintweg wel iets omrijden. Bereikbaarheid Nishoek-west en Lamb Weston wijzigt vrijwel niet. Bereikbaarheid Station Kruiningen-Yerseke wordt vanuit Yerseke iets minder (via rotonde Nishoek en Weihoekweg). Geldt ook voor de buurtbus Yerseke-station Kr-Y, Hansweert-Kapelle. 	<ul style="list-style-type: none"> Bij behoud van aansluiting 32 zijn er geen nadelige effecten op de bereikbaarheid van Waarde en Oostdijk. Bereikbaarheid bedrijven Kaasgat, Grintweg en Zanddijk blijft goed via nieuwe tracé en Olzendedijk Opheffen aansluiting 33 leidt tot toename vrachtverkeer (van Nishoek- West en Lamb Weston) op de Stationsweg. Wemelding wordt bij Groen vanuit Bergen op Zoom iets slechter bereikbaar (meer km over 80 km weg). Benzinestation CZAV wordt slecht bereikbaar. Verplaatsing noodzakelijk (planschade, nadeelcompensatie niet in raming). 	<ul style="list-style-type: none"> Bereikbaarheid bedrijven Kaasgat, Grintweg en Zanddijk blijft goed via nieuwe tracé en Olzendedijk Door opheffen aansluiting 32 worden Waarde en Oostdijk naar/van Bergen op Zoom iets minder goed bereikbaar. Door gedeeltelijke opheffing aansluiting 33 wordt bereikbaarheid Kruiningen-west en Nishoek-west (vanuit Walcheren) iets minder direct. Benzinestation CZAV wordt slecht bereikbaar. Verplaatsing noodzakelijk (planschade, nadeelcompensatie niet in raming).
Nadelige consequenties en bezwaren	<ul style="list-style-type: none"> Huiskavels van woningen aan de westzijde van de Zanddijk worden kleiner; de parallelweg komt op kleinere afstand van de woning te liggen. Voor de zwarte tak is aankoop van een woning nodig. 	<ul style="list-style-type: none"> Het tracé loopt langs de woningen aan het Kaasgat met uitzichtbeperking en mogelijke overlast van geluid en stof tot gevolg. Zo nodig zullen afscherpende maatregelen (beplanting, geluidswal) getroffen moeten worden als mitigerende maatregel. 	<ul style="list-style-type: none"> Verkeersverschuivingen richting Kapelle (N670; +250) en Vierwegen (N289; +1500). Lokale toename van de verkeersintensiteit op de N289 in Kruiningen bij de oostelijke tak van de vijftaksrotonde. Mitigatie van nadelige effecten is mogelijk via afscherpende maatregelen. Eventueel opheffen aansluiting 32 leidt tot toename (10-15 %) van intensiteit op N289 bij Krabbendijke. 	<ul style="list-style-type: none"> Aanzienlijke verkeersverschuivingen richting Kapelle (+500) en Vierwegen (+2250). Mitigerende maatregel voor Kapelle is het (al voorgenomen) instellen van een 60 km-regime op de Postweg. Aanpassing Vierwegen (ook van belang als calamiteitenroute voor de tunnel) wordt als gevolg van de forse toename van de intensiteit urgenter. Opheffen van aansluiting 32 leidt tot toename (10-15%) van intensiteit op N289 bij Krabbendijke en sluipverkeer via Plasseweg.
Bereikte nevendoelen	<ul style="list-style-type: none"> Spoorveiligheid neemt toe door vervanging gelijkvloerse spoorovergang in Zanddijk door een ongelijkvloerse. 	<ul style="list-style-type: none"> Spoorveiligheid neemt toe door vervanging gelijkvloerse spoorovergang in Zanddijk door een ongelijkvloerse. 	<ul style="list-style-type: none"> Spoorveiligheid neemt toe door verlegging N673 naar tracé met ongelijkvloerse spoorovergang. Veiligheid en doorstroming op A58 verbetert door opheffen aansluiting 33; zou nog verder verbeteren door opheffen aansluiting 32, maar dit wordt niet geadviseerd gelet op ongewenste toename intensiteit op N289 bij Krabbendijke. Goede ontsluitingsmogelijkheden voor door OVR en gemeente beoogde uitbreiding van bedrijventerrein Nishoek. 	<ul style="list-style-type: none"> Spoorveiligheid neemt toe door verlegging N673 naar tracé met ongelijkvloerse spoorovergang. Veiligheid en doorstroming op A58 verbetert door opheffen aansluiting 32 en halve aansluiting 33. Goede ontsluitingsmogelijkheden voor door OVR en gemeente beoogde uitbreiding van bedrijventerrein Nishoek. Leefbaarheid Kruiningen verbetert door sterk verlaagde intensiteit op N289 voor het dorp.
Doorlooptijd	<ul style="list-style-type: none"> Doorlooptijd is in eindrapportage verdiegingsstudie geraamd op ca. 6 jaar. Dat wil zeggen oplevering van de nieuwe route voorjaar 2026. 	<ul style="list-style-type: none"> Doorlooptijd is in eindrapportage verdiegingsstudie geraamd op ca. 5 jaar. Dat wil zeggen oplevering van de nieuwe route voorjaar 2025. 	<ul style="list-style-type: none"> Oplevering zal naar verwachting nog ca. 8 jaar duren, dus tot voorjaar 2028. 	<ul style="list-style-type: none"> Oplevering zal naar verwachting nog ca. 8 jaar duren, dus tot voorjaar 2028.
Draagvlak	<ul style="list-style-type: none"> Vanuit eigenaren huiskavels/aan te kopen woning kunnen bezwaren worden verwacht. 	<ul style="list-style-type: none"> Bewoners/bedrijven Kaasgat hebben hun bezwaren tegen het tracé al kenbaar gemaakt. 	<ul style="list-style-type: none"> Vanuit dorp(sraad) Kruiningen kunnen bezwaren worden verwacht, m.n. vanwege hoge intensiteit op nieuwe aansluiting vijftaksrotonde voor het dorp. 	<ul style="list-style-type: none"> Sterk pleidooi vanuit omgeving (OVR, gemeente Reimerswaal, dorpsraad Kruiningen) voor Rood.
Kosten (voor provincie)	<ul style="list-style-type: none"> Totale kosten: € 47,8 mln. Totale kosten inclusief aanpassing rotonde Nishoek: € 57,8 mln. Maximale cofinanciering: ca. € 14,0 mln. Resteert (incl. rotonde Nishoek) € 43,8 mln. 	<ul style="list-style-type: none"> Totale kosten: € 40,8 mln. Totale kosten inclusief aanpassing rotonde Nishoek: € 50,8 mln. Maximale cofinanciering ca. € 14,0 mln. Resteert (incl. rotonde Nishoek) € 36,8 mln. 	<ul style="list-style-type: none"> Totale kosten: € 67,5 mln. Maximale cofinanciering (zonder rijksbijdrage vanuit MIRT maar incl. extra bijdrage van Reimersaal van € 1,0 mln. en LVO-bijdrage): ca. € 11,4 mln. NB. Kans op gehele LVO-bijdrage wordt op basis van het lopende LVO-overleg klein geschat. Resteert minimaal € 56,1 mln. 	<ul style="list-style-type: none"> Totale kosten: € 73,8 mln. Maximale cofinanciering (zonder rijksbijdrage vanuit MIRT maar incl. extra bijdrage van Reimersaal van € 1,0 mln. en LVO-bijdrage): ca. € 11,7 mln. NB. Kans op gehele LVO-bijdrage wordt op basis van het lopende LVO-overleg klein geschat. Resteert minimaal € 62,1 mln. NB. Aanvullende maatregelen bij Vierwegen zijn nodig; kosten hiervan zijn nog niet in de raming opgenomen.