

ton verbree <tonverbree@gmail.com>

2-10-2020 13:09

Fwd: versnelde_studiefase_zanddijk.pdf

Aan poldertrace.nl <info@poldertrace.nl>

Begin doorgestuurd bericht:

Van: Adriaan Rijk <adriaan.rijk@rijk.eu>

Onderwerp: versnelde_studiefase_zanddijk.pdf

Datum: 6 november 2018 om 19:00:36 CET

Aan: Ton Verbree <tonverbree@gmail.com>, Wilco Sinke <ws@sinkegroep.nl>, "hburingh@smart-impact.nl" <hburingh@smart-impact.nl>

Sent from my iPhone

- versnelde_studiefase_zanddijk.pdf (297 KB)

OPENBAAR

documentnummer

18926873

Zaaknummer

verwijsnummer

**onderwerp**

versnelde studiefase N673 (Zanddijk – Molendijk) tussen Yerseke en Kruiningen

voorgesteld besluit

- opdracht vaststellen voor de versnelde studiefase voor het gehele tracé van de N673 (Zanddijk-Molendijk);

aanleiding

Het college heeft in de najaarsconferentie 2018 de opdracht gegeven om voorafgaand aan de voorjaarsnota 2019 een versnelde studie uit te voeren naar de opgaven die er liggen rond de Zanddijk/Molendijk (N673) tussen Yerseke en Kruiningen. De in voorbereiding zijnde eerste fase van de N673, een nieuwe verbinding vanaf de Molendijk naar de op te waarderen Olzendepolder(weg), is on hold gezet.

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

Inleiding

In het coalitieprogramma van uw college is de planvorming voor de N673 tussen Yerseke en Kruiningen opgenomen. De provinciale weg op de Zanddijk en Molendijk (N673) naar Yerseke kent in de huidige vorm knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid, vormgeving en onderhoud. Deze knelpunten zijn van dien aard, dat uw college in 2017 de Zanddijk/Molendijk in de top 3 heeft geplaatst van de Zeeuwse wegen die met voorrang moeten worden opgeknapt.

In 2014 is de voorbereiding daarvan ter hand genomen en is een vergelijkingsstudie uitgevoerd naar mogelijke nieuwe tracés. Tracés, waarmee de bestaande knelpunten opgelost worden en evenwicht gecreëerd wordt tussen functie, gebruik en vormgeving van de weg. Daarbij zijn ook meer integrale tracés ontwikkeld, met bredere (positieve) neveneffecten, maar ook hogere kosten.

Vanwege de (hoge) kosten van het totale project en het beperkt beschikbare budget in 2015 was realisatie van één van de onderzochte tracés op korte termijn niet mogelijk. Van 2015 tot 2017 is vervolgens onderzocht of een gefaseerde aanleg mogelijk is. In 2017 heeft het college een voorkeurstracé voor de eerste fase vastgesteld. Daarover heeft vervolgens een publieksconsultatie plaats gevonden en zijn aanpassingen aan het voorkeurstracé voorgesteld.

Doordat de uiteindelijk geraamde kosten voor de eerste fase aanmerkelijk hoger uitvielen dan aanvankelijk begroot, heeft uw college op 4 september 2018 tijdens de najaarsconferentie besloten om prioriteit te geven aan een verdiepende studie naar de oplossing voor het totale tracé vanaf de A58 tot aan de kern Yerseke. En in afwachting daarvan nog geen onomkeerbare besluiten te nemen.

Op 28 september is dit aan Provinciale Staten en aan alle betrokkenen, zoals gemeente, waterschap, belangenorganisaties en mensen in de streek bekend gemaakt. De reacties op het collegebesluit zijn verdeeld. Naast begrip en steun (vanwege het bekijken van meer integrale varianten) is ook zorg en ongerustheid uitgesproken over de termijn waarop tot een daadwerkelijke verbetering van de situatie zal worden gekomen.

Om de verwachtingen bij GS, PS, de andere betrokken partijen en de omgeving ten aanzien van het vervolgtraject voor de Zanddijk goed te kunnen beheersen, is een heldere opdracht vanuit GS voor de versnelde studie nodig. Voorgesteld wordt onderstaande opdracht als zodanig vast te stellen.

Opdracht versnelde studie Zanddijk

Doel

Doel van de versnelde studie, die nu in gang moet worden gezet, is om vóór het einde van de collegeperiode tot een concreet advies te komen over de aanpak van het gehele tracé van de N673 (Zanddijk/Molendijk), dat wil zeggen de keuze van het voorkeurstracé en de al dan niet gefaseerde uitvoeringsplanning.

Er is met de tracéstudie 2014 en de rapporten m.b.t. de eerste fase reeds veel informatie beschikbaar. Over een aantal zaken bestaat echter nog onvoldoende duidelijkheid:

- Welk budget is minimaal nodig, om tot een aanvaardbare oplossing voor Zanddijk/Molendijk te komen? Welke mogelijkheden zijn er voor optimalisatie/kostenreductie, zowel bij de eerste fase als bij de tracévarianten?
- Welke gevolgen heeft fasering (aanleg eerste fase) voor de variantenkeuze en (meer)kosten? Is de aanleg van de eerste fase bij alle tracévarianten een no-regret-maatregel?
- In hoeverre is er bij belanghebbende partijen bereidheid om mee te betalen, om een (duurdere) meer integrale oplossing haalbaar te maken?

De versnelde studie zal op bovenstaande vragen antwoord moeten geven.

Varianten

Op basis van het tot nu toe doorlopen onderzoekstraject wordt voorgesteld de studie toe te spitsen op de volgende varianten (zie kaartje):

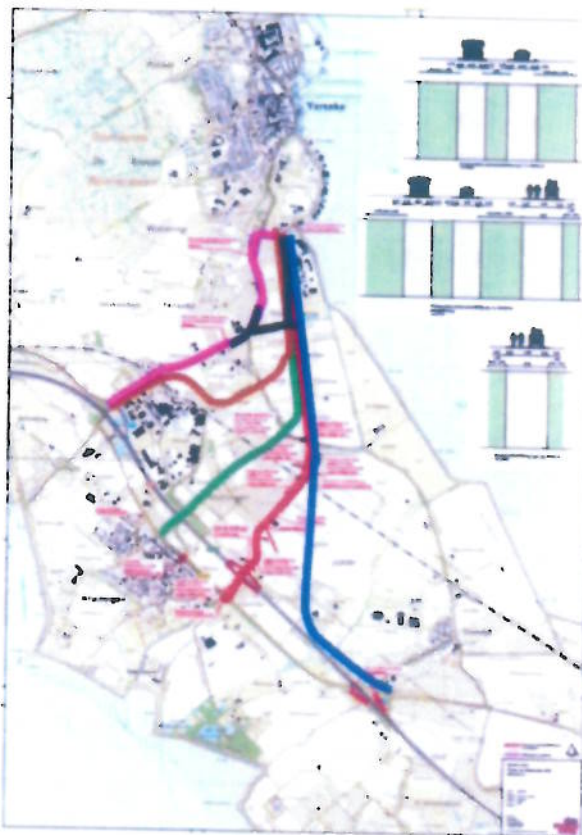
1. Roze/zwarte tracé;
2. Bruine tracé;
3. Groene tracé;
4. Rode tracé.

Voorgesteld wordt de blauwe tracévariant buiten beschouwing te laten. In het voortraject is gebleken, dat geen van de betrokken partijen dit tracé verkeerskundig een geschikte optie vindt.

Variaties binnen varianten

In het voortraject is gebleken, dat binnen de vier varianten verschillende variaties mogelijk zijn, die in de versnelde studie zullen worden betrokken:

- a. Binnen de roze/zwarte en de bruine varianten is een aanmerkelijke kostenbesparing mogelijk als de huidige spoorwegovergang benut blijft worden (en dus geen ongelijkvloerse overgang wordt aangelegd).
- b. Variaties zijn er ook met betrekking tot de afwikkeling van het verkeer bij de kern Yerseke. In de studie van 2014 lopen de tracés tot aan de bebouwde komgrens van Yerseke. Aanvullende maatregelen blijken echter nodig om het woon- en bedrijfsverkeer te scheiden en zo tot een veilige verkeersafwikkeling in Yerseke zelf te kunnen komen. Als eerste fase van het project zijn daarvoor verschillende varianten voor een verbindingsweg met de Olzendepolder(weg) uitgewerkt (zwarte tak). Ook andere maatregelen zijn denkbaar, zoals een kruispuntverbetering aan het einde van de Olzendepolder(weg) met aantakking op de rotonde Molendijk-Langeville.
- c. De door de Ondernemingsvereniging Reimerswaal (OVR) ontwikkelde variant is als een variatie binnen de rode variant te beschouwen.



Aanpak

De tracéstudie uit 2014 bevat al veel informatie, maar dient op een aantal punten gereviewd/aangevuld te worden: op verkeersgegevens en -prognoses; op kostenkengetallen (waaronder ook grond en/of opstalaankopen) en op de gehanteerde uitgangspunten.

Daarnaast worden de volgende zaken nader bekeken:

- Uitwerken en effectbeschrijving (incl. kosten) van benoemde variaties op de varianten;
- Technische uitvoerbaarheid van de varianten, waaronder de aansluiting op bestaande wegen (A58 en plattelandswegen) en dijk- en spoorpassages;
- Besparingsmogelijkheden binnen de varianten, waaronder het aanleggen van een viaduct in plaats van een tunnel onder het spoor.

Deze werkzaamheden worden deels in eigen beheer, deels via inschakeling van een extern bureau uitgevoerd.

Ten aanzien van de totale (uitvoerings)kosten van het project, is het in de beschikbare tijd niet mogelijk om te komen tot ramingen met een kleinere onzekerheidsmarge. Voor reductie van de onzekerheidsmarges zijn meer gedetailleerde trajectuitwerkingen nodig, waarvoor meer tijd benodigd is dan beschikbaar. De onzekerheidsmarge rond de ramingen van de varianten blijft dus op +/- 40%. De ramingen geven wel inzicht in de relatieve kosten en zijn daarmee bruikbaar voor de onderlinge vergelijking van de varianten.

Verkenning meekoppelkansen en (co)financiering

Parallel aan de review/aanvulling van de tracéstudie zal in samenwerking met betrokken belanghebbende partijen verkend worden welke nevendoeleinen de denkbare oplossingen voor de knelpunten van Zanddijk/Molendijk hebben, c.q. welk belang betrokken partijen hebben bij de keuze van (een) bepaalde variant(en). Daarbij wordt in ieder geval gedacht aan Rijkswaterstaat (i.v.m. de doorstroming op de A58 ter hoogte van de Vlaketunnel), Prorail (i.v.m. de spoorveiligheid) en de gemeente Reimerswaal (i.v.m. de ontsluiting van bestaande bedrijventerreinen en toekomstige

ruimtelijke ontwikkelingen). Ook andere eigenaren/beheerders van (weg)infrastructuur in het gebied (waterschap Scheldestromen, Tennet) zouden belangen kunnen hebben bij (een) bepaalde variant(en). Deze belangen zullen inzichtelijk worden gemaakt, in de zin van voor- en nadelen van de verschillende varianten voor de betreffende nevendoele. Dit inzicht vormt de basis voor bilateraal overleg, (eerst ambtelijk, later bestuurlijk) met betrokken partijen over de voorkeursvariant(en) en de mogelijkheden van cofinanciering. Gestreefd wordt naar het vastleggen van intenties/toezeggingen in bestuurlijk overleg met de portefeuillehouder. Voor de benodigde (resterende) financiële bijdrage vanuit de provincie zullen dekkingsvoorstellen worden uitgewerkt. Er zal ook een verkenning worden uitgevoerd naar mogelijkheden voor Europese subsidiëring.

Resultaten

De versnelde studie resulteert in:

1. Werkdocumenten m.b.t. de review en aanvulling van eerdere studies;
2. Een handzaam overzicht van de voor- en nadelen en onzekerheden van de beschouwde varianten/varianties en faseringsopties en de onderlinge samenhang daartussen;
3. Een met betrokken partijen afgestemd voorstel voor de tracékeuze, voor het al dan niet gefaseerd uitvoeren daarvan en voor de wijze van financiering;
4. Concept intentieovereenkomsten met betrokken partijen over financiële bijdragen;
5. Een concept startnotitie voor het vervolgtraject, inclusief het resultaat van de toetsing aan het adviesmodel van het Kader Grote Projecten.

Budget

Voor de voorbereiding van fase 1 van de Zanddijk/Molendijk is een krediet beschikbaar gesteld ad € 1,1 miljoen. Voorgesteld wordt om deze middelen (gedeeltelijk) in te zetten voor de versnelde studie. De kosten voor review/aanvulling van de tracéstudie, communicatie en overleg worden globaal geraamd op € 100.000,-.

Planning

De resultaten van de verdiepingsstudie zullen eind februari 2019 beschikbaar moeten zijn. Onderstaande (krappe) planning van de verdiepingsstudie is afgestemd op de datum van 22 februari 2019, toezending stukken aan GS.

Onderzoekstraject	wk 43-6 (2019)
Offertetraject	wk 43-44
Oplevering concept onderzoeksresultaten	wk 4
Definitieve oplevering onderzoeksresultaten	wk 6
Verkenning meekoppelkansen en cofinanciering	wk 43-8
Ambtelijke verkenningen en overleg	wk 43-4
Bestuurlijk overleg	wk 4-8
Opstellen concept intentieovereenkomsten	wk 4-8
Vorbereiding besluitvorming	wk 4-8
Samenvatting/overzicht (scenario's, dilemma's)	wk 4-6
Opstellen van en overleg over advies	wk 6-8
Opstellen concept-startnotitie	wk 6-8

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

-

bestuurlijke planning en doorlooptijd

In de termen van een groot project bevindt het project zich nu in de initiatieffase, waarin verkend wordt wat het (uitvoerings)project zal gaan behelzen. De studie zal leiden tot een concept-startnotitie, op basis waarvan het nieuw te vormen college in het kader van de voorjaarsnota 2019 een besluit kan nemen voor de volgende projectfase, de definitiefase. In de definitiefase zal voor de gekozen variant een gedetailleerde tracéuitwerking moeten worden gemaakt, inclusief een meer gedetailleerde kostenraming (met een kleinere onzekerheidsmarge).

Vooralsnog wordt er vanuit gegaan, dat sprake zal zijn van een groot project. De toetsing aan het adviesmodel van het Kader Grote Projecten zal onderdeel uitmaken van de startnotitie. Kwalificeert het project zich als groot project, dan zal de startnotitie (en daaropvolgende faseovergangen) aan Provinciale Staten worden voorgelegd. Provinciale Staten zullen via kwartaalrapportages op de hoogte worden gehouden.

consequenties besluit

financiële consequenties

Het benodigde onderzoeksbudget wordt geraamd op ca. € 100.000,- en kan worden gedekt uit het voorbereidingskrediet van € 1,1 miljoen.

juridische consequenties

-

personele consequenties en inhuur

Naast de inzet vanuit het projectteam (waarbij ook gemeente en waterschap nadrukkelijk zijn aangehaakt) is externe deskundigheid nodig om de gewenste onderzoeksresultaten tijdig te kunnen leveren. Naar verwachting blijft de opdrachtsom van de gewenste review en aanvulling op de eerdere studies onder de € 50.000 en is het dus niet noodzakelijk om meer dan één offerte aan te vragen.

inkoop & aanbesteding

Inkoop is conform inkoopbeleid.
