

Zanddijk

## Zanddijk

### Algemeen

<b>Project:</b>	Zanddijk
<b>Document:</b>	Voortgangsrapportage
<b>Periode:</b>	november-december-januari 2021/2022
<b>Status:</b>	Definitief
<b>Datum:</b>	15-2-2022
<b>Bestuurlijk opdrachtgever:</b>	dhr. A.J. van der Maas

### Korte omschrijving

Doel van het project is het realiseren van een duurzaam veilige en onderhoudsarme ontsluiting van de kern Yerseke en de bedrijven in Yerseke (Havendijk, Burenpolder, Koringaweg, Olzendepolder), waarbij zo mogelijk ook andere belangen (waaronder spoorveiligheid, verbetering doorstroming en veiligheid op U-route A58 en de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Reimerswaal) gediend worden.

### Achtergrond

De provinciale weg op de Zanddijk en Molendijk (N673) naar Yerseke kent ernstige knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid, bereikbaarheid en onderhoud. Daarom is deze door Gedeputeerde Staten in 2017 in de top 3 geplaatst van wegen die met voorrang moeten worden aangepakt. Na eerdere studies in 2014 en 2017 hebben Gedeputeerde Staten op 14 mei 2019 de eindrapportage van de eind 2018 gestarte verdiepingsstudie vastgesteld. Hieruit blijkt dat alle onderzochte alternatieven een goede oplossing bieden voor de problematiek op de N673.

### Voortgang algemeen

In deze rapportageperiode is het volgende gerealiseerd:

De definitiefase van het project en de ontwerpfase voor Fase 1a en 1b zijn verder gebracht.

Daarbij hoort o.a. het actualiseren van de projectraming en het opstellen van een samenwerkingsovereenkomst met de partners.

Tevens is gestart met het verwerven van het benodigde vastgoed. Daarbij is een eerste aankoop op vrijwillige basis gedaan.

Er wordt extra aandacht besteed aan de relatie met de omgeving, omdat, zoals bekend, het project gevoeligheden kent bij de omgeving.

Op 19 november 2021 zijn Provinciale Staten geïnformeerd over de laatste stand van zaken van het project. De omgeving is via nieuwsbrieven (in november en december) geïnformeerd. Er zijn presentaties verzorgd aan de dorpsraad Yerseke (22 november 2021) en de bewonersgroep Zanddijk (25 november 2021). Tot slot heeft de projectorganisatie diverse brieven en vragen ontvangen en beantwoord.

Er is gewerkt aan een Samenwerkingsovereenkomst tussen de drie partners (Provincie, Gemeente en Waterschap). Hierin worden de verdeling van verantwoordelijkheden in onder andere ontwerp, realisatie en beheer vastgelegd. Per eind januari is de SOK grotendeels opgesteld. Een laatste punt van bespreking is de verkeersafwikkeling Molendijk-Olzendepolder. Deze neemt meer tijd in beslag.

In het algemeen is er veel maatschappelijke spanning rondom dit project. De uiteenlopende voorkeuren uit zich op diverse wijzen en raken uiteindelijk ook de samenwerking tussen de projectpartijen. Daarmee is de samenwerkingsverhouding in de regio een belangrijk punt van aandacht.

Aanvraag LVO (spoorwegovergang Zanddijk) is definitief ingediend bij het Rijk.

## Relevante besluiten

---

- Principe definitief plan voor uitvoering van een eerste fase volgens tracé 3c is door GS op 27 september 2017 vastgesteld;  
 In 2018 heeft GS besloten fase 1 vooralsnog niet uit te voeren en eerst een verdiepende studie uit te voeren naar de mogelijkheden van een totaaloplossing.  
 De eindrapportage van deze verdiepingsstudie is door GS op 21 mei 2019 vastgesteld.  
 GS In september 2019 heeft GS besloten om nog geen voorkeur alternatief vast te stellen maar eerst in overleg te gaan met het ministerie van IenW over cofinanciering door het Rijk.  
 Op 3 december 2019 heeft GS besloten dat alternatief Bruin het voorgenomen voorkeursalternatief is en te starten met een informele inspraakprocedure.  
 Op 9 juni 2020 heeft GS besloten om aan PS een Startnotitie voor het tracé Roze-Zwart aan te bieden

- Beschikbaarstelling voorbereidingskrediet van € 1,1 mln. (PS 10-11-17 € 800.000 en PS 8-6-18 aanvulling met € 300.000)  
 PS hebben op 3 jul 2020 een extra Commissie Economie gehouden, om met belanghebbenden in gesprek te gaan.  
 Het onderwerp is behandeld in de Commissie Economie van 4 september 2020 en 9 oktober 2020.  
 PS Op 6 november 2020 is de Startnotitie voor het project vastgesteld en zijn vier moties aangenomen.  
 5 februari 2021 hebben Provinciale Staten een voorbereidingskrediet beschikbaar gesteld voor de aankoop van vastgoed. De werkzaamheden hieromtrent zijn onderdeel van de voorbereidingsfase.

## Voortgang per projectfase

Projectfase	% gereed	Begin	Eind
-------------	----------	-------	------

Initiatiefase	100		06-11-2020
Definitiefase	99	07-11-2020	30-06-2022
Ontwerpfase	70	07-11-2020	31-12-2022
Vorbereidingsfase	1	01-12-2021	30-09-2025
Realisatiefase	0	01-10-2025	31-10-2027
Nazorgfase	0	01-11-2027	31-12-2027

### Geld (huidige status)



### Geld (vorige status)



### Geld

Van het voorbereidingsbudget van € 1,1 mln. is nog circa €141.000 beschikbaar. Hiervan betalen we inhuur van expertise, de extra kosten voor het aanpassen van het Ontwerp en de bijhorende doorrekeningen en daarbij behorende adviezen. Het restant voorbereidingskrediet is krap en mogelijk niet helemaal voldoende voor de volledige definitie- en ontwerpfase. De voorbereidende werkzaamheden (planning bijhouden, risico-analyses opstellen) lopen door, ook wanneer besluitvorming opschuift.

Van het voorbereidingskrediet van €8 mln ten behoeve van vastgoed aankopen is nog €7,1 mln beschikbaar. Een eerste minnelijke verwerving is gerealiseerd.

Zoals vermeld in de brief van 9 november 2021 over de voortgang is de bandbreedte in de ramingen voor het totale project teruggebracht van ca. 40% naar ca. 20%. De raming van het benodigd realisatiebudget ligt op dit moment ca € 4 miljoen hoger dan de ramingen van vorig jaar, €50,2 mln (november 2021) versus €46,1 mln (november 2020). Er is meer zekerheid gekomen over de bandbreedte (deze is lager) en over het realisatiebudget. Voor een belangrijk deel wordt het verschil verklaard door opname van een fietstunnel bij de Grintweg in het ontwerp, nog geen zekerheid over de LVO bijdrage ongelijkvloerse spoorwegovergang, stijgende prijzen van grondstoffen en verschil in prijspeil van de ramingen. Op deze berekening wordt op dit moment nog een second opinion uitgevoerd.

### Organisatie (huidige status)



### **Organisatie (vorige status)**



### **Organisatie**

Bij de start van de definitiefase is de projectorganisatie opnieuw ingericht en afgestemd op de benodigde capaciteit, adequate rolverdeling en competenties voor de komende fases.

Bij de overgang naar de Voorbereidingsfase zal er apart aandacht zijn voor de governance van het project. In het Statenvoorstel dat hierbij hoort zal hiertoe een voorstel worden gedaan.

Vanuit het projectteam is een kwartiermaker/beoogd directeur ingeschakeld om de voorbereiding van de oprichting van een BV te ondersteunen en advies te geven over optimalisaties in het ontwerp.

### **Risico (huidige status)**



### **Risico (vorige status)**



### **Risico**

De belangrijkste risico's in het project in de rapportageperiode zijn

- Een langere doorlooptijd van het project als gevolg van:
  - Weerstand vanuit de omgeving wat kan leiden tot bezwaren en daarmee langere procedures
  - Vertraging in besluitvormingstrajecten van diverse betrokken overheden ( O.a. over bijdragen van derden aan het project)
  - Vertraging in de grondverwerving (planning dient nog geverifieerd te worden door de afdeling Vastgoed)
- Prijsstijgingen van goederen en diensten
- Milieukundige kwaliteit bodem
- Stikstof (voortoets)
- Geluid (voortoets)

- Natuurcompensatie (quick scan)

Bij de milieukundige risico's willen we weten in hoeverre er eventueel extra maatregelen nodig zijn om te voldoen aan normen. Met het oog hierop stellen we voorttoetsen op en een quick scan natuurcompensatie.

Doordat er is gekozen voor 1 bestemmingsplanprocedure is het risico op dat punt afgenomen.

Na het vaststellen van de Startnotitie is eind 2020 een risicosessie gehouden. Beheersmaatregelen zijn geformuleerd en worden uitgevoerd. De risicosessie van november 2021 liet zien dat het financieel risico groter is dan eerder ingeschat. Factoren daarbij zijn o.a. weerstand uit de omgeving en een langere doorlooptijd in de besluitvorming. De risicoreservering is daarom met € 2,7 mln verhoogd. Tegelijkertijd is de raming nauwkeuriger geworden. De totale kosten incl. de verhoogde risico reservering zijn nagenoeg gelijk gebleven, €59,1 mln (november 2020) versus €59,4 (november 2021).

#### **Kwaliteit (huidige status)**



#### **Kwaliteit (vorige status)**



#### **Kwaliteit**

Met het gekozen tracé worden de doelstellingen van het project, te weten verkeersveiligheid, bereikbaarheid en onderhoudsreductie, bereikt. Onderdeel hiervan is het werken aan een passende verdeling van verkeer over de Molendijk en Olzendepolder.

Tijdens de uitwerking van het tracé naar Definitieve Ontwerpen, zal blijken welke maatregelen er exact nodig zijn.

Voor fietsers is er bij de Grintweg sprake van een gevaarlijke oversteeek waarvoor nu een fietstunnel is voorzien. Deze maatregel is ter vervanging van de fietstunnel en vrijliggend fietspad Olzendedijk. Ook bij de rotonde Nishoek zijn verbeteringen voor de veiligheid van fietsers voorzien in de vorm van tunnels.

#### **Informatie (huidige status)**



#### **Informatie (vorige status)**



#### **Informatie**

PS hebben op 6 november 2020 de Startnotitie vastgesteld. En daarmee een go besluit genomen om door te gaan naar de Definitiefase voor het tracé Roze-Zwart. De andere tracés zijn afgefallen. De in die vergadering aangenomen moties en opmerkingen over o.a. fietstunnels, fietspaden, de zoetwaterbel en de financiële bandbreedte worden meegenomen in de uitwerking richting de volgende fase van het project.

Er zijn het afgelopen kwartaal voorbereidingen getroffen voor het Statenvoorstel voor de volgende fase.

Op 19 november 2021 zijn Provinciale Staten geïnformeerd over de laatste stand van zaken van het project. Daarnaast is de omgeving via nieuwsbrieven (in november en januari 2022) geïnformeerd en zijn presentaties verzorgd aan de dorpsraad Yerseke (22 november 2021) en de bewonersgroep

### Tijd (huidige status)



### Tijd (vorige status)



### Tijd

Het opstellen van en de besluitvorming over de SOK neemt meer tijd in beslag dan verwacht. Het hieraan gekoppelde consultatietraject daarom verplaatst naar de 2e helft van 2022. Het streven is om voor de zomer 2022 een voorstel in de Staten te brengen over het vervolg. Deze beperkte vertraging is op te vangen in de overall planning.

Eerder is er voor gekozen om één planologische procedure te doorlopen, in plaats van één voor elke fase. Daarmee zijn er minder risico's in dit traject. Dit betekent dat de Ontwerpfase eind 2022 afgerond wordt maar ook dat de uitvoering van de werkzaamheden start in lijn met de oorspronkelijke fase 2 (2025/2026). Behoudens vertraging vanwege bezwaar- en beroepsprocedures.

Van de diverse fasen wordt de start als besluit voorgelegd aan PS.

### Legenda beheersaspecten

		Geen indicatie
G	Groen	Volgens planning
O	Oranje	Dreigt te overschrijden
R	Rood	Planning overschreden

### Extra toelichting