

O

M

E

M



Registratienummer: 15.013340

Aan : Commissie Economie van de Provincie Zeeland;
Provinciale Staten

Afdeling :
Kopie aan :

Van : College van burgemeester en wethouders van Borsele

Steller : Jack Koolen

Datum : 26 juni 2015

Betreft : Statenvoorstel Verdubbeling Sloeweg (N62), Borsele varianten

Kennis genomen hebbende van het Statenvoorstel Extra krediet aanpassingen Sloeweg willen wij met betrekking tot de door ons, bij brief van 23 juni 2015, aangereikte 'Borsele varianten' het onderstaande onder uw aandacht brengen.

De door ons aangereikte varianten zijn verkeerskundig schetsontwerpen. Dat wil zeggen dat bij een uitwerking hiervan, daar waar nodig, optimalisaties kunnen en moeten worden aangebracht. Gezien de ruime bestemmingsplangrenzen / de riant toegekende bestemming Verkeer binnen het bestemmingsplan zijn wij van mening dat deze optimalisaties binnen de grenzen van het bestemmingsplan kunnen plaatsvinden, en is hiervoor geen grondaankoop en geen herziening van het bestemmingsplan nodig.

Voor de helderheid willen wij ons onderstaand, in lijn met het Statenvoorstel, beperken tot de 'Joure variant' en de 'Borsele variant' 2. Echter hetgeen hieronder is opgenomen over de 'Borsele variant' 2 is onverkort ook van toepassing op de 'Borsele variant' 3.

Verkeersveiligheidsaudit

In het kader van het door RoyalHaskoningDHV opgestelde rapport Verdubbeling Sloeweg (N62) is voor alle in deze rapportage opgenomen varianten een verkeersveiligheidsaudit uitgevoerd door RoyalHaskoningDHV.

Ondanks dat deze audit niet opgenomen is in de onderliggende stukken, genoemd bij het agendapunt Statenvoorstel Extra krediet en aanpassing Sloeweg voor de vergadering van de Commissie Economie op 29 juni 2015, nemen wij aan dat u bekend bent met deze audit. Deze audit wordt immers genoemd (onder par 3.2) in het rapport Verdubbeling Sloeweg (N62) van RoyalHaskoningDHV, en maakt derhalve integraal onderdeel uit van dat rapport.

'Joure-variant'

In de audit wordt afgeraden de 'Joure-variant' uit te voeren zoals voorgestaan door het Task Force Team Sloeweg. Door RoyalHaskoningDHV wordt aanbevolen om, als onverhoopt toch voor een rotonde wordt gekozen, deze te ontwerpen / aan te leggen als een turbo-sterrotonde.

'Borsele variant' 2

In de audit wordt gesteld dat de boog in de N62 (Sloeweg – Westerscheldetunnelweg) niet met 100 km/u bereden kan worden. Door RoyalHaskoningDHV wordt geconcludeerd dat, gezien het door de gemeente Borsele aangereikte schetsontwerp (hoogstraal N62 = 250 m), de boog relatief veilig met maximaal een snelheid van 70 á 80 km/uur gereden kan worden.

Statenvoorstel Verdubbeling Sloeweg (N62), Borsele varianten
Pagina 2 van 3

Deze veilige maximum snelheid moet, middels bebording, aan de weggebruikers gecommuniceerd worden. In Nederland zijn er, zowel op rijks- als op provinciale wegen, veel van deze situaties. Snelheidsborden geven dan de gewenste maximum snelheid aan.

Overigens is een afname van de snelheid aldaar niet anders dan in het oorspronkelijk ontwerp van het knooppunt (volledige ongelijkvloers) reeds werd voorgestaan. Bij het oorspronkelijk ontwerp is gewerkt met boogstralen die variëren tussen de 250 en 300 meter. De voorziene snelheid in dit volledige ongelijkvloerse knooppunt bedraagt maximaal 80 km/uur en in enkele richtingen zelfs 60 km/uur!

Het spreekt voor zich dat de snelheid richting en op een rotonde nog aanzienlijk lager ligt!

Indien een snelheid van 70 á 80 km/uur als te laag bevonden wordt, is een optie de boogstraal in de 'Borsele variant' 2, *blijvend binnen de grenzen van het bestemmingsplangebied*, te vergroten waardoor de bocht veilig met een snelheid van minimaal 80 km/uur gereden kan worden. Voor een verbindingsboog met een ontwerpsnelheid van 80 km/uur is een boogstraal nodig van 260 tot 320 m.

De boog in de Borsele variant 2 is, rekening houdend met de bestemmingsplangrenzen, te optimaliseren tot een boogstraal R in de N62 van 400 meter. Bijgaand is dit gevisualiseerd, waarbij de aanzet van de bocht (komende vanaf de A58) aansluit bij het ontwerp van de twee rijstroken in de Sloeweg komende van de A58. Het zandbed hiervan is reeds in het veld aangebracht.

Een hogere snelheid in de bocht is dus zonder meer mogelijk. Dit vergt geen aanpassing van het bestemmingsplan.

Op pagina 3 van het Statenvoorstel wordt door Gedeputeerde Staten gesteld dat zij ten aanzien van onze eerste variant een alternatief hebben ontwikkeld dat wel voldoet vanuit verkeerskundige optiek. Echter dat dit tot gevolg heeft dat hierdoor buiten de grenzen van het bestemmingsplan wordt getreden. In bijlage 2 bij het Statenvoorstel is onder "Alternatief 2 Borsele variant" getekend en is daarbij vermeld wat daarbij de gevolgen zijn voor de aspecten tijd(planning), geld (budget), planologie, ruimtebeslag, verkeersveiligheid en doorstroming.

Bezien wij deze variant/tekening (waarbij helaas verzuimd is om daarbij de grens van het bestemmingsplan op te nemen), afgezet tegen de bestemmingsplangrens (zie bijgaand de visualisatie van de 'Borsele variant 2' met optimalisatie boogstraal, waarop de bestemmingsplangrens wel is opgenomen) kunnen wij niet anders concluderen dan dat deze variant, in tegenstelling tot hetgeen Gedeputeerde Staten stelt in het Statenvoorstel wel degelijk past binnen de grenzen van het bestemmingsplan.

En dat hiervoor dus, in tegenstelling tot hetgeen in het Statenvoorstel gesuggereerd wordt, *geen* herziening van het bestemmingsplan nodig en *geen* grondaankoop. En dat daarmee dus tevens een verkeerde voorstelling van zaken wordt gegeven van de meerkosten en de planning/oplevering.

O

M

E

M



Statenvoorstel Verdubbeling Sloeweg (N62), Borsele varianten
Pagina 3 van 3

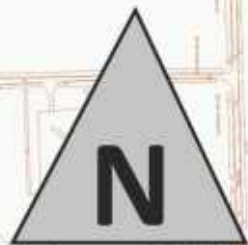
Ter afronding

Nogmaals gesteld, de door ons aangereikte Borsele varianten zijn,

- blijvend binnen de grenzen van het bestemmingsplan,
- zonder extra ruimtebeslag,
- zonder grondaankoop,

zodanig te optimaliseren dat de boog in de N 62 (Sloeweg – Westerscheldetunnelweg) genomen kan worden met een snelheid van minimaal 80 km/uur.

Borsele variant 2



N254

N62

R=250m

optimalisatie >>> R=400m

N62

