

Provinciale Staten van Zeeland
t.a.v. de statengriffier

Onderwerp	Zaaknummer	Behandeld door	Verzonden
Investeringsbeslissing Philipsdam	28285		

Middelburg, 20 april 2021

Geachte voorzitter,

Bij de begrotingsbehandeling afgelopen najaar is voorgesteld de N257 Philipsdam voor een deel te rehabiliteren (de weg inclusief fundering wordt dan opnieuw gelegd) en voor het overige groot onderhoud (in de vorm van nieuwe deklagen) uit te voeren. Tevens waren in het plan enkele verbeteringen vanwege de verkeersveiligheid opgenomen, waaronder een rotonde en een veilige fietsoversteek. Om een veilige weg te creëren is er tegelijkertijd met het groot onderhoud voor gekozen de weg in te richten als een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 80 km/uur.

Tijdens de behandeling van dit voorstel op 13 november 2020 is door Provinciale Staten de volgende motie aangenomen waarbij GS verzocht wordt:

- Geen onomkeerbare besluiten te nemen, met name wat betreft het voorliggende voorstel tot het verlagen van de snelheid naar 80 kilometer per uur en de inrichting van de Philipsdam als gebiedsontsluitingsweg.
- In gesprek te gaan met alle belanghebbenden (zoals de gemeente Tholen, Schouwen-Duiveland en Connexxion) bij de Philipsdam.
- De uitkomsten van de gesprekken te bespreken in de commissie Economie en vervolgens een afzonderlijk voorstel aan te bieden aan Provinciale Staten.

Op grond van deze motie is een uitgebreid onderzoek gedaan. Er is een afwegingsnota opgesteld met argumenten pro en contra voor een drietal varianten (zie bijlage). Kostenramingen zijn opgesteld, visualisaties gemaakt en er is overleg geweest met meest betrokken partijen zoals de gemeenten Tholen en Schouwen-Duiveland, Rijkswaterstaat en Connexxion. Daaruit kan worden geconcludeerd dat partijen in de eerste plaats een veilige oplossing wensen. Daarnaast heeft Connexxion nog aandacht gevraagd voor de doorstroming in verband met de geplande rotonde. Rijkswaterstaat ziet vanuit haar verantwoordelijkheid voor het hoofdwegennet geen beletsel de Philipsdam in te richten als een 80 km/u weg. De gemeente Schouwen Duiveland is in mindere mate belanghebbend dan de gemeente Tholen en heeft begrip voor een eventuele afwaardering gelet op de te maken kosten. De gemeente Tholen blijft van mening dat een 100 km/uur weg de voorkeur verdient.

De onderzochte inrichtingsvormen zijn:

1. Gebiedsontsluitingsweg (80 km/uur) 1x2 volgens de minimale inrichtingseisen; Dit is in feite het uitvoeren van het groot onderhoud aangevuld met het aanleggen van een rotonde en het aanpassen van een fietsoversteek. Deze variant is geraamd op 3,6 miljoen (2,8 miljoen onderhoud en 0,8 miljoen aanvullende maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid);
2. Gebiedsontsluitingsweg (80 km/uur) 2x1 volgens de optimale inrichtingseisen; Dit is een weg met rijbanen die door een middenberm worden gescheiden. Deze variant is geraamd op 9,6 miljoen.
3. Regionale stroomweg (100 km/uur) 2x1 volgens de minimale inrichtingseisen. Eveneens een weg met gescheiden rijbanen, aangevuld met geleiderail in midden- en buitenbermen. Deze variant is geraamd op 14,2 miljoen.

Variant 1 is de variant waartoe in feite afgelopen najaar is besloten, behoudens uitvoering van de motie. Bij variant 3 wordt de wens van de gemeente Tholen gevolgd en tevens voldoet deze variant aan de strekking van de motie van Provinciale Staten. Variant 2 is ingericht als 80 km/uur weg, maar dan volgens het ideale en meest verkeersveilige profiel.

In het onderzoek zijn de varianten op een groot aantal aspecten beoordeeld. Daaruit is een aantal conclusies te trekken:

- Inrichting van de Philipsdam als Stroomweg volgens de huidige richtlijnen waarbij de 100 km/u kan worden gehandhaafd leidt tot een aanzienlijk hoger investeringsbedrag.
- Verlaging van de maximale snelheid leidt niet tot een reële of substantiële aantasting van de bereikbaarheid, maar is vooral gevoelsmatig een achteruitgang voor sommige partijen.
- Afwaardering naar een gebiedsontsluitingsweg van de N257 Philipsdam is in strijd met de wegcategorisering waartoe Provinciale Staten in 2016 hebben besloten. Het past echter nog steeds bij de uitgangspunten of de bedoeling van de wegcategorisering en de provinciale Mobiliteitsvisie. Bovendien sluit dit weggedeelte dan qua snelheid aan bij het Brabantse deel van de N257 (naar Steenberg).
- Handhaving van de huidige 100 km/uur met het huidige wegprofiel betekent een reëel verkeersveiligheidsrisico en is bestuurlijk, maar ook juridisch niet te verantwoorden (niet veilig genoeg).
- Specifiek op de locatie van de Philipsdam leidt een verlaging van het snelheidsregime naar 80 km/uur tot een significant lagere stikstofuitstoot in een gebied met stikstofgevoelige habitats.
- Inrichting volgens het zogeheten minimale profiel (dus zonder gescheiden rijbanen etc., maar met de belijning die hoort bij een 80 km weg) gecombineerd met de lagere snelheid is op basis van de huidige verkeersveiligheidsnormen acceptabel (veilig genoeg), mits er handhaving van de snelheid plaats vindt. Trajectcontrole zou ideaal zijn, maar het Openbaar Ministerie werkt daar inmiddels op N-wegen niet meer aan mee. Alleen flitspalen zijn dan nog een optie
- Variant 2 is weliswaar veiliger en veel duurder dan variant 1, maar voldoet niet aan de breed gevoelde wens de 100 km/uur te handhaven én vereist nog steeds 6 miljoen extra.

Gelet op de door uw Staten aangenomen motie ligt een keuze tussen variant 1 en variant 3 voor de hand.

Het relatief kleine verlies aan bereikbaarheid weegt wat ons betreft minder zwaar dan de fors lagere kosten en de gunstige effecten op verkeersveiligheid en milieu. Op grond van bovenstaande overwegingen is onze slotconclusie dat ons oorspronkelijke voorstel, zijnde variant 1, de meest logische keuze blijft.

Hiermee hebben wij uitvoering gegeven aan de motie.

Met vriendelijke groet,

Gedeputeerde Staten,

Drs. J.M.M. Polman, voorzitter

A.W. Smit, secretaris

Bijlagen: Variantenanalyse herinrichting N257 Philipsdam

U wordt verzocht om in uw correspondentie steeds het zaaknummer te vermelden.