



Stichting Dorpsraad Nieuwdorp

p/a Pr. Bernhardstraat 27, 4455 BA Nieuwdorp
tel. 0113 – 670095

<http://www.dorpsraadnieuworp.nl>

e-mail : reactie@dorpsraadnieuworp.nl

Postbank 337865

kvk nr: 22 05 85 41

Raad van State
Afdeling bestuursrechtspraak
Postbus 20019
2500 EA 's-Gravenhage

Onderwerp: *Beroep tegen het bestemmingsplan verdubbeling Sloeweg 2011;
En indien noodzakelijk een verzoek tot een voorlopige voorziening;*

Nieuwdorp, 28 augustus 2011

Geachte leden van de Raad van State,

Middels deze brief willen we beroep aantekenen tegen het bestemmingsplan verdubbeling Sloeweg 2011 dat gepubliceerd is in de Staatscourant 2011 nr. 13445 20 juli 2011. We gaan er vanuit dat gedurende deze beroepszaak geen uitvoerende werkzaamheden in het gebied waar dit bezwaar betrekking op heeft worden uitgevoerd. Indien dit niet het geval is dan willen we dat via een verzoek tot een voorlopige voorziening voorkomen.

Achtergrond

De Stichting dorpsraad Nieuwdorp is een uit vrijwilligers bestaande stichting die de leefbaarheid van Nieuwdorp wil behouden en waar mogelijk verbeteren. Hiertoe voeren we overleg met overheden, bedrijven en instellingen en proberen we doormiddel van overleg partijen op een lijn te krijgen. Het middel "Raad van State" is voor ons een uiterste stap die we door overleg proberen te vermijden. Helaas rest ons nu niets anders dan dit bestemmingsplan aan te vechten omdat wij van mening zijn dat in dit traject onze zienswijzen op verkeerde gronden zijn weggeschreven. De voorliggende vergunning vermindert de bereikbaarheid en daarmee de leefbaarheid van Nieuwdorp. De dorpsraad Nieuwdorp dient dit bezwaar in en ziet zich daarin gesteund door diverse andere partijen die ons dit mondeling en schriftelijk lieten weten. In bijlage 2 vindt u een aantal van deze reacties terug.

Bezwaargronden:

We werken de hieronder opgesomde argumentatie in dit bezwaarschrift uit:

- Barrière werking Sloeweg vereist een vrije oversteek;
- Wegaansluiting Molendijk is niet standaard wat de gevaarzetting verhoogd. Veiligheid van fietsers is op deze rotonde niet gewaarborgd;
- Oneigenlijke afwijsggronden op grond van het provinciale fietsplan;
- Niet integrale benadering (Recreatieve belangen niet voldoende meegewogen);
- Onnodig ruimtegebruik door brede middenberm is tevens een kostenpost;

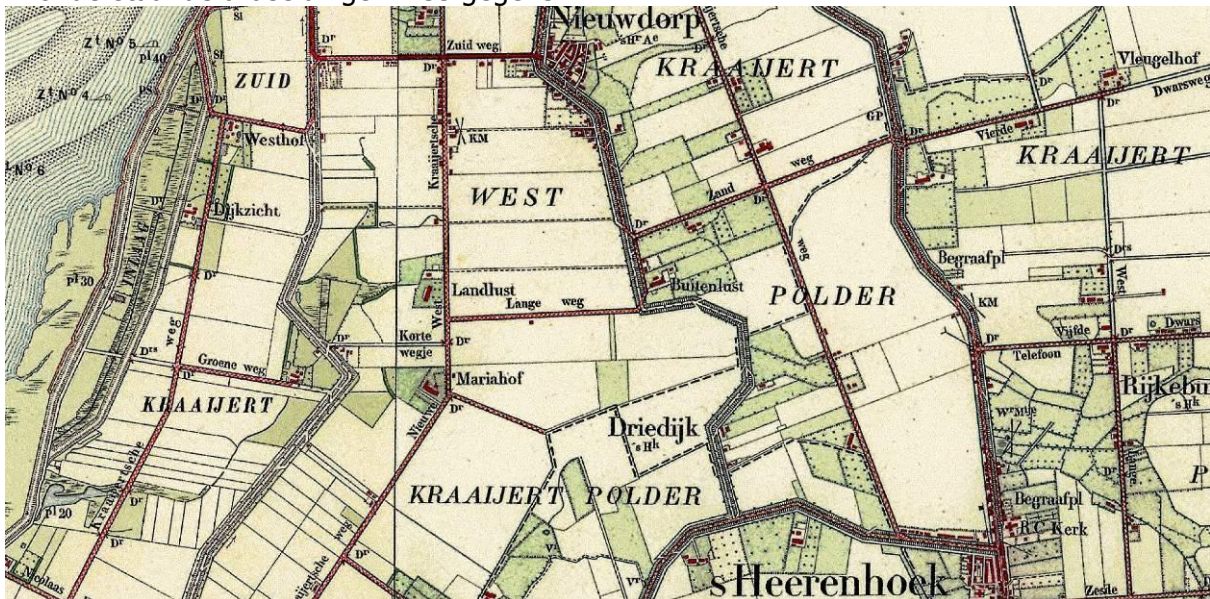
Eis

We eisen dat het bestemmingsplan voor het gebied grofweg, gelegen tussen Vleugelhofweg en de Driedijk, wordt herzien. In het gebied moet een van autoverkeer gevrijwaarde veilige oversteek voor fietsers en voetgangers worden gerealiseerd. Gekoppeld hieraan moet ook het gedeelte van het bestemmingsplan dat betrekking heeft op de aan- en afvoerstromen van het verkeer naar de nu in het plan geprojecteerde rotonde aan de Molendijk worden

herzien. Wij zijn van mening dat door het aanleggen van een gescheiden fietspad ook deze aan- en afvoerwegen moeten worden heroverwogen. Indien noodzakelijk dienen we een verzoek tot voorlopige voorziening in waardoor er tot dit bestemmingsplan is herzien en goedgekeurd er in eerder genoemd gebied geen uitvoerende werkzaamheden worden verricht die te maken hebben met dit project.

Inleiding

Sinds de overheid eind jaren 60 van de vorige eeuw besloot het Haven- en industriegebied beter bekend als het "Sloegebied" te ontwikkelen hebben we in Nieuwdorp te maken met overlast. Het gebied maar ook de wegen die van en naar het gebied leiden zorgen ervoor dat een deel van Nieuwdorp ten prooi viel aan het industriegebied en het dorp door de jaren heen steeds geïsoleerder is komen te liggen van de rest van de gemeente Borsele. Dit wordt in onderstaande afbeeldingen weergegeven.



Afb. 1) Kaart uit de jaren 50 waarbij het industriegebied nog niet was aangelegd en Nieuwdorp via vele wegen te bereiken is. Er is nog geen sprake van een N254 en N62;



Afb. 2) 2011, Nieuwdorp ligt in de oksel van de Sloeweg(N62) en Bernhardweg(N254) waarbij het aantal uitvalswegen voor fietsers steeds verder afneemt.

Nieuwdorp dat ten westen van de Sloeweg(N62) ligt was tot de aanleg van de Westerschelde tunnel door fietsers via meerdere routes te bereiken. De enorme toename van het verkeer op de Sloeweg(N62) na de opening van de Westerscheldetunnel leidde ertoe dat de overheid de meeste kruisingen van de één op de andere dag afsloot. Hierop volgde kritiek wat na veel gedoe leidde tot de aanleg van een fietsbrug ter hoogte van de

Vleugelhofweg. De uitvoering hiervan was echter zo ongelukkig dat die fietsbrug nauwelijks wordt gebruikt. (te steil en te gevaarlijk)



Afb. 3) De voor veel fietsers onneembare fietsbrug aan de Vleugelhof weg doet veel recreatieve fietsers besluiten om te keren en een andere route te kiezen.

Afbeelding 2 toont een kaart uit *GoogleMaps* waarin de kruisingen met de Sloeweg(N62) zijn aangegeven. De nummers 1,2 en 4 markeren oversteken die in de periode na de opening van de Westerscheldetunnel van de één op andere dag werden afgesloten. De punten 3 en 5 markeren de nu nog bestaande kruising ter hoogte van de Stoofweg(3) en de fietsbrug bij de Vleugelhofweg(5).

Hierbij merken we op dat sinds de afsluiting van de wegen en door de gekunstelde fietsbrug oplossing het fietsverkeer andere routes is gaan gebruiken waardoor de kruisingen met de Sloeweg minder worden gebruikt¹. Wij verwachten dat een veilige oversteek een positieve impuls geeft aan het aantal gebruikers.

Tijdens een overleg over een ander bestemmingsplan "Bedrijventerrein Sloepoort" waarin wij met de provincie Zeeland en Zeeland Seaports om de tafel hebben gezeten heeft de provincie toegezegd dat de situatie zoals deze voor de opening van de tunnelweg was als startpunt zou dienen voor dit project. Deze mondelinge toezegging heeft voor ons niets aan waarde verloren terwijl dat bij de provincie klaarblijkelijk wel zo is. In hun argumentatie gaat men uit van de kruising Stoofweg(3) en Vleugelhofweg(5) als startpunt. Terwijl volgens ons ook de in 2003 zonder overleg afgesloten Driedijk(2) en Molendijk(4), en de eerder al afgesloten oversteek ter hoogte van het toenmalige benzinestation(1) waar een geluidwal werd geplaatst mee moeten wegen².

Barrière werking/vermindering aantal ontsluitingswegen.

De Stichting dorpsraad Nieuwdorp en vele andere partijen hebben, gedurende het gehele traject dat gelopen is, aangedrongen op voorkoming van barrière werking bij de verdubbeling van de Sloeweg. Hoe meer tijd verstreek na het debacle van de afsluitingen, des te minder positief de provincie tegen onze verzoeken aankeek. De provincie wijst onze verzoeken nu af met het argument omrijfactor. Dat terwijl men in 2004 wel een oversteek realiseerde in de vorm van een fietsbrug³. In het nu voorliggend bestemmingsplan vinden we de eerste "veilige" oversteek van de Sloeweg op het grondgebied van Zeeland Seaports waarbij men om het gebied heen rijdt, of veel verder weg ter hoogte van de A58 waar je via een tunnel in de buurt van Stelleplas de weg kan kruisen. Wij vinden het onrechtvaardig dat de situatie zoals deze voor de opening van de Westerschelde tunnel gold en toen de Sloeweg door fietsers op meerdere plaatsen probleemloos kon worden overgestoken nu wordt genegeerd.

¹ Wij beschikken echter niet over tellingen om dat te staven maar dit is door een simpele inventarisatie onder de inwoners van het gebied wel te bewijzen.

² Zelfs zonder deze mondelinge afspraak die voor ons reden was om een ander bezwaar in te trekken is het zonneklaar dat de situatie van voor de opening van de Westerschelde tunnel als basis moet worden genomen omdat deze aan- en afvoerwegen anders in dat project hadden moeten zijn meegenomen.

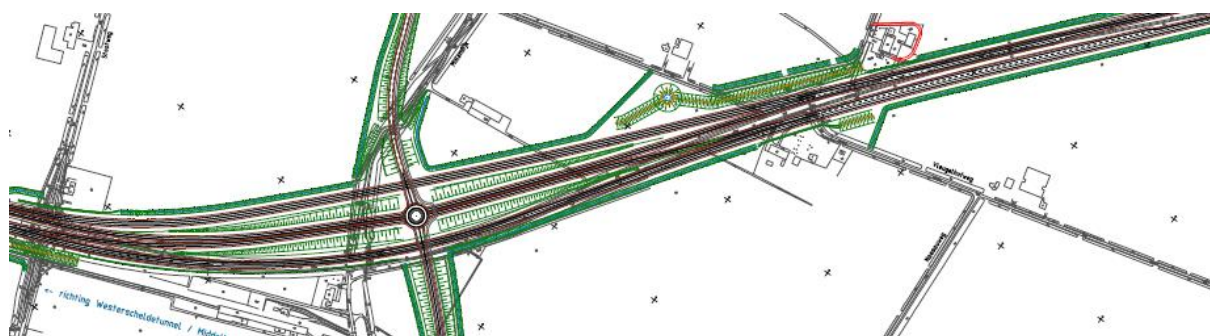
³ Hierbij werd toen nog wel uitgegaan van de situatie zoals deze voor de opening van de tunnelweg gold.

Het gaat in essentie om een vermindering van 5 naar 1 oversteeklocatie, waarbij rekening moet worden gehouden met de historische bereikbaarheid en beleving. Het argument omrijfactor mag niet worden gehanteerd maar juist de volgende voorwaarden moeten gelden:

- a) De oversteeklocatie moet het verlies van de andere oversteken compenseren;
- b) De oversteeklocatie moet verkeer aantrekken en niet afstoten;
- c) De locatie moet goed bereikbaar zijn en passen binnen recreatieve en reguliere fiets-/wandelmogelijkheden;
- d) De constructie van de oversteeklocatie mag niet leiden tot een verhoogde gevaarzetting;
- e) Belang voor toerisme/recreatie moet worden meegewogen;

Verhoogde gevaarzetting door de vorm van de aansluiting.

Een rotonde is in onze ogen per definitie niet een veilige manier om (vracht)auto's, fietsers en voetgangers elkaar te laten kruisen. Een rotonde is bij een reconstructie alleen indien er echt geen andere opties zijn een alternatief en die andere opties zijn er wel degelijk. De in dit plan geprojecteerde centraal gelegen verhoogde rotonde heeft ook nog eens een verhoogd risico doordat het autoverkeer links moet uit- en invoegen voor of nadat het de rotonde bereikt.



Afb. 4) Tekening van de aansluiting Molendijk. De centrale rotonde zorgt ervoor dat automobilisten de snelle baan moeten kruisen om tijdens het links uit- en invoegen. De hoofdrijbaan van de N62 ligt aan de zijkanten van deze centrale rotonde

Het uitvoegen, waarbij de door het snelle verkeer gebruikte linkerrijstrook moet worden gekruist, leidt er volgens ons toe dat sommige verkeersdeelnemers de rotonde met een te hoge snelheid naderen en daardoor fietsers over het hoofd zien. Het verkeer op de Sloeweg heeft tijdens de spits vaak te maken met een laaghangende zon. Wij denken dat dit vragen om moeilijkheden is. Door een aparte fiets-/voetgangers oversteek te maken wordt een veilige oplossing gecreëerd. Ook het verkeer dat via de gebiedsontsluitingswegen de Sloeweg(N62) wil oprijden zal de linkerrijstrook moeten kruisen, wat een onveilige situatie oplevert.

De overheid dient waar mogelijk wegen op een standaard manier aan te leggen. Het is voor ons dan ook onbegrijpelijk dat voor deze oplossing is gekozen. Een route moet zeker als deze ook veel door eenmalige passanten(toeristen) gaat worden gebruikt niet afwijken van de regel (rechts in- en uitvoegen). Eerder is al door de commissie voor de Milieueffectrapportage aangegeven dat de gekozen oplossing betwistbaar is. De commissie adviseerde om dit knooppunt anders in te richten. Wij zijn het roerend met het advies van deze commissie eens en vinden dat de provincie Zeeland met het oog op de verkeersveiligheid er alles aan moet doen om het verkeer via algemeen geaccepteerde oplossingen te reguleren.



De wegenverkeerswet biedt de mogelijkheid tot sancties voor overtreders maar kan geen ongelukken terugdraaien. Wij hanteren het standpunt *"Voorkomen is beter dan genezen/straffen"*. Hieronder volgen een paar passages uit het rapport van de commissie voor de Milieueffectrapportage dat is toegevoegd als bijlage 4

De Commissie voor de milieueffectrapportage raadt aan om de inrichting van de aansluiting ter hoogte van de Molendijk te heroverwegen en hierbij de aspecten veiligheid, beleving van het landschap, belangen van fietsers en geluidbelasting in acht te nemen. Ze geeft in §2.2 van de MER het volgende aan.

Rotonde ter hoogte van de Molendijk.

De Commissie adviseert om de inrichting van de aansluiting ter hoogte van de Molendijk nogmaals in overweging te nemen. Wanneer gekozen wordt voor de inrichting zoals deze in het MER is beschreven (een hooggelegen rotonde), wordt de weggebruiker geconfronteerd met een ongebruikelijke situatie waarbij links wordt in- en uitgevoerd. Het argument hiervoor in het MER is de landschappelijke beleving. Er wordt in het rapport op dit punt echter geen duidelijke afweging gemaakt tussen de aspecten verkeersveiligheid en beleving van het landschap. Er bestaan andere mogelijkheden voor de inrichting van de kruising, waarbij er sprake is van een meer gebruikelijke situatie vanuit veiligheidsoogpunt. Een andere inrichting hoeft vanuit landschappelijk oogpunt ook niet minder te zijn dan de voorgestelde inrichting en kan daarnaast gunstiger zijn voor fietsers, die in de voorgestelde inrichting omhoog en omlaag moeten fietsen. Bij de overweging dient de geluidbelasting in ogenschouw genomen te worden, omdat deze hoger kan uitvallen bij een andere inrichting (bijvoorbeeld als de hoofdbaan verhoogd aangelegd moet worden). De gegevens voor de verschillende varianten van deze kruising zijn in het MER beschikbaar. Het gaat dus om een kwalitatieve afweging.

■ *De Commissie adviseert de inrichting van de aansluiting ter hoogte van de Molendijk (in het voorstel een hooggelegen rotonde) te heroverwegen. Hierbij dienen de aspecten veiligheid, landschapsbeleving, geluidbelasting en de belangen van fietsers betrokken te worden.*

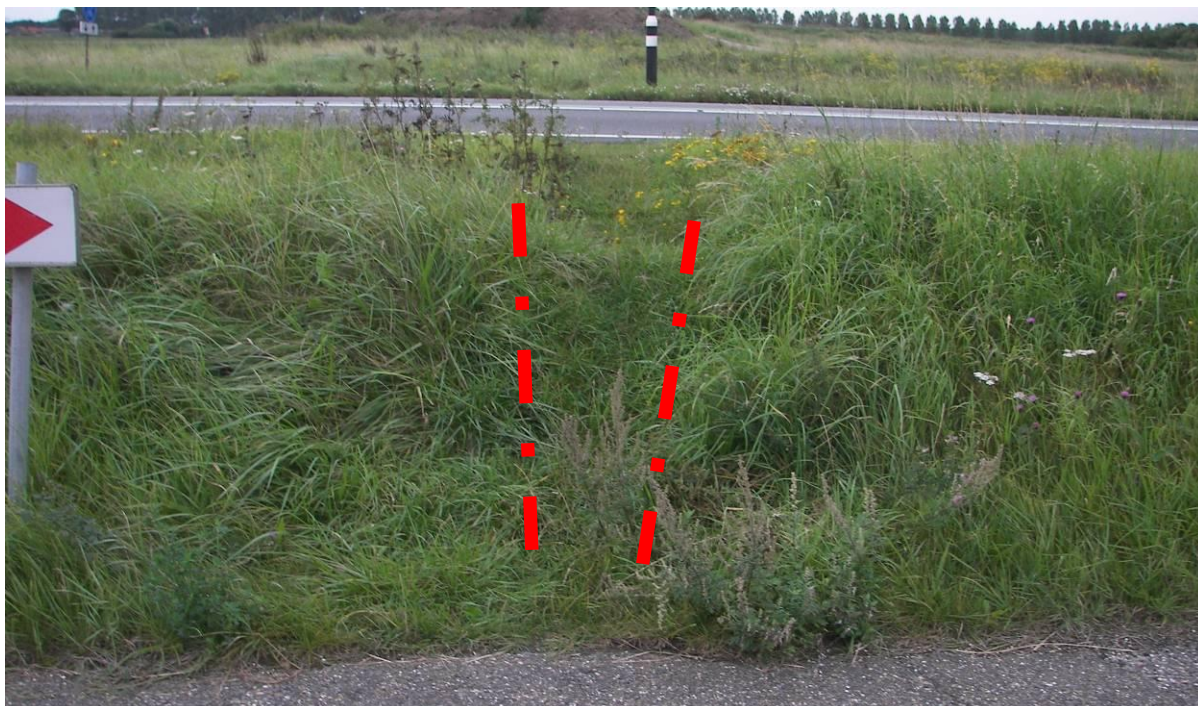
Onvoldoende integraliteit en oneigenlijke argumenten

Wij vinden dat de provincie onvoldoende integraal gehandeld heeft en zich doof heeft gehouden voor rede. In reacties op zienswijzen worden oneigenlijke argumenten gebruikt.

De provincie Zeeland hanteert in haar afwijzingen het fietsplan. Uit dit plan waarin wij diverse openingen zien om de door ons gewenste oplossing gerealiseerd te krijgen, gebruiken de provinciale plannenmakers een aantal indicatieve gegevens⁴, die vatbaar zijn voor discussie, als keiharde afwijzingsgrond. Hierdoor zijn een aantal steekhoudende argumenten van ons en andere partijen op "verkeerde" gronden afgewezen. Het verkeersstromen onderzoek kon door de gewijzigde situatie na de opening van de tunnelweg niet op adequate manier worden uitgevoerd zodat de getrokken conclusies niet als afwijzingsgrond mogen worden gebruikt. De tellingen die de provincie desondanks toch als motivatie hanteert zijn daarmee niet representatief. Ze bieden een onvolledig beeld van het gebruik van de kruisingen omdat veel mensen de kruising nog altijd via sluiptwegen passeren.

⁴ De afwegingskaders die in het plan worden genoemd zijn indicatief omdat ze nog niet zijn uitgekristalliseerd. In het plan kunnen we teruglezen dat kaders niet bindend hoeven zijn. (zie onderstaande passage uit het fietsplan dat als bijlage 3 is toegevoegd)

Fietsen door zeeland – Fietsbeleid op maat pagina 21(bijlage 3): *Overigens is dit afwegingskader nog niet toegepast op de praktijk, en is dus nog niet te zeggen wat de consequenties precies zullen zijn. Het ligt in de bedoeling om het beleid inzake barrièrewerking verder uit te werken, onder meer door het afwegingsmodel toe te passen op een aantal locaties en te beoordelen of de uitkomsten werkbaar zijn. In ieder geval zal voordat een besluit genomen wordt over hoe om te gaan met een fietsoversteek eerst onderzoek naar de omvang van de fietsstromen gedaan moeten worden.*



Afb. 5) Door fietsers nog steeds gebruikte oversteek ter hoogte van de Driedijk.

Integrale benadering

De insteek van het fietsplan dat door de Provincie Zeeland is vastgesteld is het verhogen van de veiligheid voor fietsers en Zeeland als fietsprovincie te promoten. In het plan staan diverse projecten genoemd die deze visie ondersteunen. Er wordt in het plan gehamerd op integraliteit.

Het gebied waarop ons bezwaar zich richt is onderdeel van diverse knooppunten routes en koppelt de recreatieve gebieden op Walcheren en de Zak van Zuid-Beveland aan elkaar. Het gebied ligt in het zoekgebied "Sloegroen" en in het gebied liggen diverse toeristische attracties zoals een wijnmakerij en het *Bevrijdingsmuseum Zeeland* die veel fietsende gasten trekken. De jaarlijks door *wijnmakerij Boonman* georganiseerde Zwarte-bessenroute trekt ieder jaar veel fietsers. Op die dag kruisen dan meer dan *duizend* fietsers de Sloeweg. Hiermee is de oversteek dus niet zomaar een kruisinkje maar een onmisbare schakel voor zowel woon- werkverkeer als voor het toeristisch aanbod. Veel van die recreatieve fietsers laten weten de Sloeweg een hinderlijk obstakel te vinden. (zie *brief Bevrijdingsmuseum Zeeland*)

Wij mogen verwachten dat als de provincie argumenten uit het fietsplan gebruikt ze daarbij;

- Een integrale oplossing bedenkt waarin de toeristische beleving een plaatst krijgt;
- Rekening houden met de mening en beleving van belanghebbenden en deze niet negeert.
- De handvaten die het plan biedt positief gebruikt.

Onnodig ruimte gebruik leidt tot hogere kosten.

Het grote ruimtebeslag voor o.a. rotonde en de brede middenberm die in het bestemmingsplan Sloeweg worden voorgesteld leiden ertoe dat er een grotere afstand moet worden overbrugd en de aan te leggen tunnel/brug aanzienlijke meer gaat kosten. Die kosten worden door de provincie als argument gebruikt. Zij stellen dat de kosten niet opwegen tegen het gebruik. De noodzaak van dit extra ruimtebeslag is echter niet aangetoond en moet dus als proef worden beschouwd.

Daarnaast is er sprake van een grote maatschappelijke weerstand tegen het onnodig grondgebruik die te maken heeft met:

- Het onnodig beslag op landbouwgrond. (Wat al nauwelijks via grondruil te verwerven is).
- Het feit dat deze brede middenberm dieren aantrekt die de weg oversteken;



Als de plannenmakers het nut en de noodzaak van dit ruimtebeslag niet voldoende kunnen motiveren en er zoals nu sprake blijft van een grootschalige maatschappelijke weerstand, dan moet men afzien van een dergelijke proef. De provincie is hier doof gebleken voor argumenten en wil blijkbaar koste wat kost een maatschappelijk ongewenste proef uitvoeren. Door af te zien van deze plannen kan de ruimte veel efficiënter worden gebruikt, maakt dit financiële ruimte vrij voor een tunnel/brug, zorgt het voor behoud van landbouwgrond en levert het volgens ons ook minder aangereden dieren op.

Tot slot:

Wij vinden dat fietsers en automobilisten elkaar niet moeten tegenkomen op een rotonde. Zeker niet op een rotonde waar een verhoogde gevaarzetting geldt. In een situatie zoals nu waarin we met een schone lei kunnen starten en er ruimte is voor diverse alternatieven kunnen we niet begrijpen dat voor deze oplossing is gekozen. Het lijkt erop dat de provincie de oplossingsvorm onderschikt maakt aan het projectbudget, wat in het verleden al vaker is gebeurd⁵.

Wij verwachten in dit bezwaar duidelijk aangegeven te hebben dat de provincie steken heeft laten vallen bij het maken van dit bestemmingsplan en denken dat we u met onze argumentatie voldoende motivatie hebben gegeven van het maatschappelijk nut en noodzaak deze vergunning op de aangeven onderdelen aan te passen. We wachten uw beslissing met veel interesse af. Mocht u nog aanvullende stukken nodig hebben dan horen wij dat graag. De meeste relevante stukken zijn terug te vinden op de website van de dorpsraad Nieuwdorp en op de site van de provincie Zeeland

- www.dorpsraadnieuwdorp.nl
- http://www.zeeland.nl/verkeer_vervoer/wegen/werkzaamheden/n62_sloeweg

Met vriendelijke groeten,
Namens de dorpsraad Nieuwdorp,

dhr. HWJ van Dam (Secretaris)

dhr. IJ. Labruijere (voorzitter)

P/A Pr. Bernhardstraat 27
4455 BA Nieuwdorp
T: 0113 670095

NB: Een afschrift van deze brief wordt gepubliceerd op onze website.

Bijlagen:

Bijlage 1) Uittreksel KVK

Bijlage 2) Adhesie betuigingen andere partijen

Bijlage 3) Fietsplan Provincie

Bijlage 4) Verbetering verkeersafwikkeling Sloeweg N62, Zeeland Toetsingsadvies over het milieueffectrapport - 22 januari 2008 / rapportnummer 1380-108

⁵ Het afsluiten van de kruisende wegen na opening van de Westerscheldetunnel is een voorbeeld van het niet anticiperen op de gevolgen van het project. Dit leidde weer tot een gekunstelde oplossing met de Vleugelhof fietsbrug.