



# Stichting Dorpsraad Nieuwdorp

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

<http://www.dorpsraadnieuwdorp.nl>

e-mail : [reactie@dorpsraadnieuwdorp.nl](mailto:reactie@dorpsraadnieuwdorp.nl)

Postbank 337865

kvk nr: 22 05 85 41

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

Nieuwdorp, 8 oktober 2012

Geachte leden van de Raad van State,

In deze brief treft u onze reactie op een tweetal stukken van de provincie Zeeland die we eerder dit jaar via u ontvingen. In onze reactie verwoorden wij het gevoel van onrecht dat ons wordt aangedaan als de plannen van de provincie Zeeland ongewijzigd worden uitgevoerd. We leggen in deze brief uit wat aan deze gevoelens ten grondslag ligt. Helaas hebben we veel toezeggingen van de provincie niet zwart op wit maar door de stukken die in de loop der tijd over dit onderwerp zijn geschreven of in de media is behandeld kunt u afleiden dat deze wel degelijk zijn gemaakt. We constateren dat er op dit moment in de media (lokale nieuwsbladen) al dan niet gevoed door de provincie Zeeland veel aandacht aan de Sloeweg plannen wordt geschonken waarbij tijdsdruk nadrukkelijk als argument wordt gebruikt. Hiermee wordt het eigenlijke probleem onder het tapijt geveegd. Wij vinden dat tijd niet een bepalend argument mag zijn. Het kan toch niet zo zijn dat je nalatig kan zijn en je vervolgens gelijk krijgt omdat een bekend veronderstelde procedure een lange doorlooptijd heeft.

## **Vooraf**

Met de aanleg van de Sloeweg in de jaren 70 is Nieuwdorp afgesneden van het oostelijk deel van de gemeente Borsele. Dit werd niet zo gevoeld omdat het verkeer in die tijd veel minder intensief was en de weg op meerdere plaatsen relatief veilig kon kruisen (we spreken dan over een 5-tal plaatsen)

## **Punt 1: Fietsoversteek**

Na opening van de Westerschelde tunnel besloot de provincie Zeeland zonder overleg alle oversteek locaties op één na af te sluiten. Een werkwijze die volgens ons meer wordt gehanteerd door de provincie. Het lijkt er op dat de provincie op deze wijze een project binnen de begroting uitvoert en de kosten die daarna optreden ten laste brengt van een ander potje. Een wijze van werken die niet in het belang van de belastingbetaler is. *"Je bouwt ook niet eerst het huis om er vervolgens een fundering onder te zetten."*

Het traject rondom de Sloeweg borduurt voort op deze strategie. Eerst werd met de opening van de Westerschelde tunnel een verkeersinfarct gecreëerd. Vervolgens wordt met oplossingen als wegafsluitingen deze verkeersinfarct opgelost. Een oplossing die door de gebruikers van die weg wordt geaccepteerd maar een probleem voor de aan- en omwonenden oplevert. Hierna leveren de stoplichten en sluipverkeer een volgend probleem en dat wederom wordt opgepakt met het verbreden van de Sloeweg. Ondertussen is het probleem van de aan- en omwonende, het vinden van een acceptabele oplossing voor het sluiten van kruisingen, ineens niet meer van toepassing. Als men op de juiste manier had gewerkt had men al voor de opening van de Westerscheldetunnel geconstateerd dat de



kruisingen problemen zouden gaan opleveren. Dit had men bespreekbaar moeten maken en men zou men in overleg met belanghebbende een oplossing hebben gezocht. Er zou dan een discussie volgen over de niet geraamde kosten. Om deze discussies te voorkomen wordt het probleem weggeorganiseerd. De "Hans Kazan" goochelaar methode om een probleem kwijt te raken die de provincie Zeeland daarbij hanteert is een overheid onwaardig.

Door na de kritiek en het maatschappelijk onbegrip over het afsluiten van de wegen in 2004 een fietsbrug ter hoogte van de Vleugelhofweg aan te leggen heeft de provincie Zeeland laten zien dat het afsluiten van de overgangen een ondoordachte beslissing was. De afsluiting veroorzaakte een barrière werking die mede door de niet fietsvriendelijke fietsbrug nauwelijks werd verminderd.

Deze gekunstelde fietsbrug die feitelijk als fietsverkeer remmer werkte werd door de aanwonende en gebruikers "met pijn en moeite" geaccepteerd omdat er in gesprekken die onder meer met toenmalig gedeputeerde van Waveren en Poppelaars zij gevoerd steeds sprake was dat er met het verdubbelen van de Sloeweg in 2010 een echte oplossing zou komen.

Een aantal jaren later blijkt dit dus niet het geval te zijn. Sterker nog, er wordt ondanks protesten van dorpsraden, fietsersbonden, organisaties als de VVV's en andere partijen teruggestapt naar een oversteek die Nieuwdorp in een isolement schuift en een negatieve invloed heeft op de ontsluiting van het gebied voor inwoners maar zeker ook recreatieve fietsers.

De provincie Zeeland gebruikt vervolgens als argumentatie voor haar verweer een beleidsplan dat in mei 2005 is vastgesteld en waarin duidelijk staat aangegeven dat het beleid nog moet worden getoetst. De afspraken die wij weliswaar mondeling hebben gemaakt en mee hebben ingestemd zijn veelal tijdens andere overleggen voor deze datum gemaakt. (zie bijlage 1) Daarom vinden wij dat dit document in deze niet als legitimering mag worden gebruikt.

In datzelfde beleidsplan duikt de term acceptabele omrij afstand op die sinds 2007 ineens in de discussie ingebracht word alsof dit al jaren een vanzelfsprekendheid is. De situatie van voor de opening van de tunnel is niet meer het startpunt maar de acceptabele omrij afstanden zijn ineens leidend. Omdat het dorp vrij dicht tegen de Sloeweg aan ligt is 500 meter omrijden zelfs al veel. Zeker als je bedenkt dat hierdoor recreanten het dorp volledig voorbij gaan rijden.

Wij vinden dat het beleidsplan niet gehanteerd mag worden om twee redenen;

Ten eerste spreek je niet eerst iets af om vervolgens de kaders te veranderen om er onderuit te komen. Dat heet volgens ons "onbetrouwbaar". Wij mochten er na de opening van de Westerscheldetunnel en na de gesprekken in 2004 en 2005 met toenmalig gedeputeerde van Waveren en Poppelaars vanuit gaan dat er een oplossing zou worden gevonden die niet getoetst zou worden aan het fietsbeleidplan, maar in overeenstemming was met de toezeggingen die in 2004 zijn gemaakt op een dorpsraad jaarvergadering. De toezegging is gemaakt dat de situatie voor de aanleg van de Westerscheldetunnel leidend was. Deze toezegging is nogmaals gemaakt tijdens een overleg over Sloepoort in het gemeentehuis van Borsele waarbij Nieuwdorp het bezwaar tegen Sloepoort zou laten vallen als we toezeggingen kregen over een aantal zaken die ons angst inboezemden en het gebied via de Driedijk of Stoofweg zou worden ontsloten. Bij deze bijeenkomst waren medewerkers van de provincie evenals Hans van der Hart de CEO van Zeeland Seaports aanwezig. (bijlage 2)

Ten tweede staat in het voornoemde fietsplan staat onomwonden vermeld dat het plan nog moet worden geëvalueerd en dat afwijkingen op de richtlijnen mogelijk zijn. Dit hebben we



in een eerdere brief al gemeld. Dit tweede punt zou echter niet van belang moeten zijn omdat het eerste al duidelijk genoeg is.

***Wij vinden dat op basis van de voorgeschiedenis na opening van de Westerschelde tunnel de in het fietsplan "Fietsen door Zeeland; Fietsbeleid op Maat: van infra naar beleving" genoemde afwegingskaders niet mag worden gebruikt. Het gaat in onze ogen om het herstellen van een probleem en niet om nieuwe fietspaden***

Ook maakt de Provincie Zeeland in haar verweer gebruik van tellingen die betwistbaar zijn. Ten eerste omdat ze in een niet representatieve periode zijn gemaakt en ten tweede omdat er geen representatieve tellingen zijn van het fietsverkeer voor opening van de tunnelweg. Door alleen tellingen te gebruiken uit een periode dat het gebruik afnam door de gekunstelde onveilige oplossingen zou deze telling niet gebruikt mogen worden. *De provincie Zeeland zorgt eerst dat een fietser niet kan oversteken, vervolgens doen ze er alles aan om de fietsers die de weg willen kruisen te ontmoedigen. Pas als dat gelukt is gaan ze op een tijdstip dat er nauwelijks verkeer is tellen welke fietsers er via de dan geldende paden oversteken. (Het is het is op zichzelf al knap dat er nog fietsers geteld zijn... omdat nog steeds vele fietsers de weg kruisen via de afgesloten kruisingen)*

### **Geen overleg**

Toen de wegen na het openen van de Westerscheldetunnel zonder overleg werden afgesloten zijn diverse partijen in het geweer gekomen waaronder de dorpsraad. We zijn gesust met een waardeloze fietsbrug en de opmerkingen dat er straks bij de verdubbeling van de Sloeweg een oplossing voor zou komen die ons tevreden zou stemmen. Met dit kluitje in het riet hebben we moeten leren leven. We hebben de afgelopen jaren via de daartoe geëigende wegen meermalen geprotesteerd tegen de richting die de provincie Zeeland insloeg. Ondanks onze bezwaren en die van anderen heeft de provincie nooit het initiatief genomen om de tellingenmethodiek tegen het licht te houden, te verwerpen of zelfs maar met ons te bespreken.

De oplossing die de provincie zonder fatsoenlijk overleg met belanghebbenden heeft gekozen wordt door vele partijen bekritiseerd. Niet alleen is de aansluiting voor het autoverkeer twijfelachtig maar ook is de oplossing voor fietsers niet de oplossing die gewenst is. De gesprekken met bestuurders zijn steeds positief en steeds ziet men mogelijke lichtpuntjes. In de brieven die we vervolgens ontvangen zien we hier niets van terug. Het lijkt erop dat veel van onze communicatie niet verder komt dan het bureau van de behandelend ambtenaar. Wij hebben het gevoel dat we ons provinciebestuur op democratische wijze kiezen maar dat niet door ons gekozen ambtenaren bepalen wat er gebeurt.

### **Wel luisteren maar niet horen.**

We hebben in gesprekken met gemeentelijke en provinciale bestuurders dikwijls aangegeven dat we ons niet gehoord voelen. Wij hebben het idee dat het een prestige kwestie is geworden om niet toe te geven terwijl een maatschappelijk belang zeker bij een bestuurlijk orgaan hoger op de lijst zou moeten staan. De dorpsraad heeft een aantal ideeën geopperd aan de gedeputeerde. Hij zou laten voorrekenen wat een extra kruising ter hoogte van de Stoofweg of Driedijk zou kosten. Wederom geen overleg over de mogelijkheden met als resultaat een afwijzing op basis van een bedrag onder de streep zonder verdere argumentatie. We ergeren ons aan het feit dat er steeds over een tunnel gesproken wordt terwijl wij meerdere malen hebben aangegeven dat de plannen Nieuwdorp niet mogen isoleren en dat het ons om een oversteek gaat zonder kruisend autoverkeer. Dit kan inderdaad middels een tunnel bij de Stoofweg maar we hebben ook aangegeven dat een fietsbrug ter hoogte van de Driedijk kostentechnisch ook mogelijk is en naadloos aansluit op



bestaande infrastructuur (Een na opening van de Westerschelde tunnel afgesloten weg). Door gebruik te maken van het vrijgekomen tracé van de goederentrein is er zelfs zonder veel meerkosten een heel mooie ontsluiting van het gebied te maken. Onze gebiedskennis is niet meegenomen en er is zelfs niet eens gevraagd om mee te denken. De communicatie over het traject verloopt via brief, krant en nieuwsbrief terwijl een gesprek waarin men naar elkaars argumenten luistert veel meer zou opleveren.

Onze ideeën zorgen er echt niet voor dat de projectkosten onevenredig stijgen. Duur is een rekbaar begrip als je het in combinatie met veiligheid ziet. Het bedrag valt in het niet bij de totale projectkosten en de fietsers wordt een dienst bewezen. Deze argumentatie blijft er een van tweede categorie en valt in het niet bij het belangrijkste argument. De provincie Zeeland moet zijn afspraken nakomen.

In de laatste brief van de provincie die we via u ontvingen zien we alleen de berekening van een tunnel ter hoogte van de Stoofweg terwijl we uit kosten oogpunt zelf al hadden verwoord en voorgerekend dat een fietsbrug ter hoogte van de Driedijk voor ons acceptabel is en goedkoper zou zijn uitgevallen. De berekeningen van de kosten van die fietsbrug hebben ons nooit bereikt omdat de communicatie via omwegen verloopt. Door een aantal minimale investeringen kan worden voorkomen dat het een ongewenste barrière wordt en geeft het een impuls aan het (recreatieve) fietsverkeer.

Wij vragen u dan ook:

**Om de provincie te verplichten de fietsverbindingen tussen Nieuwdorp en het Oostelijk gedeelte van de gemeente Borsele terug te brengen op het niveau van voor de opening van de Westerscheldetunnel en de afsluiting van de eerste wegen. Dit door het toepassen van een tunnel/brug ter hoogte van de Stoofweg en/of de Driedijk.**

**We gaan er vanuit dat u in uw afweging de situatie voor opening van de tunnelweg in ogenschouw neemt en de ramingen van de kosten van een fietsbrug die nu nog steeds niet bekend zijn laat toetsen door een onafhankelijke partij. Volgens ons geeft de discussie rondom de bouw van de fietsbrug in 2004 duidelijk aan wat het gewekte verwachtingspatroon van de omwonenden was.**

Omdat er zoveel tijd tussen de eerste ontwerpen en realisatie is gekomen moet er bij de aanleg van de fietspaden rekening worden gehouden met de bereikbaarheid van het bevrijdingsmuseum Zeeland, de wijnmakerij van Boonman en de koppeling aan bestaande fiets- en wandelpaden.

## **PUNT 2 Verkeersveiligheid**

Naast de discussie over de fietsbrug/tunnel maken we ons ook zorgen om de veiligheid van de automobilisten die vanuit de dorpen via de rotonde Molendijk straks de N62 (Sloeweg) op- en af willen rijden. Uit oogpunt van landschappelijke inpassing is besloten om de aan en afvoerwegen links te houden. Het in- en uitvoegen op een weg die voornamelijk door mensen die hier niet bekend zijn gebruikt gaat worden wordt hiermee een onnodig gevaarlijke onderneming. De provincie Zeeland stelt dat deze oplossing niet uniek is, maar kan nauwelijks voorbeelden opsommen. Wij kunnen niet in schatten waarom op andere plekken andere keuzes zijn gemaakt maar het lijkt ons een logische veronderstelling dat er op die plekken geen mogelijkheden waren voor een andere ontsluiting. Volgens ons bestaat de kans dat deze weg die nu vol trots wordt gepresenteerd het zelfde lot beschoren is als de Kantelweg die de provincie Zeeland in 1998 vol trots presenteerde maar uiteindelijk in 2006 werd afgevoerd omdat het toch niet voldeed aan de verwachtingen.



Wij stellen dat de gekozen oplossing zeker hier niet verstandig is. Wij vrezen dat het verkeer op een weg die voor doorstroming zal moeten zorgen door het links in- en uitvoegen onnodig in gevaarlijke situaties beland. De provincie verschuilt zich achter een rapport terwijl iedereen die een klein beetje gevoel voor verkeer heeft ons onomwonden kan vertellen dat de gekozen oplossing niet getuigt van wijsheid. Tussen papieren waarheid en de praktijk ligt een wereld van verschil. Op wegen die gebruikt worden als aanvoer weg voor een industriegebied en daarnaast recreatief vakantieverkeer moeten verwerken is het niet verstandig om af te wijken van wat men gewend is. Zeker als dit niet per se nodig is.

**Wij vragen u om de provincie opdracht te geven om breed geaccepteerde bewezen oplossing te creëren waarbij het verkeer op de normale wijze rechts in een uit kan voegen.**

**Conclusie:**

We denken dat we u met deze argumentatie voldoende hebben gemotiveerd dat de plannen van, en de reacties op onze zienswijzen door de provincie Zeeland gebouwd zijn op achteraf gecreëerde kaders en een sluitende begroting. De provincie Zeeland lijkt gedurende het traject niet of nauwelijks geïnteresseerd te zijn geweest in de mening of ideeën van omwonenden. Men wil nu een idee doordrukken omdat het "al zo lang duurt". Dit is een manier van werken die niet kan.

Overigens willen wij een oplossing die voortgang van de werkzaamheden niet of nauwelijks hoeft te vertragen en recht doet aan onze belangen. Een veilige oversteek en het voorkomen van een isolement van ons dorp door de Sloeweg barrière. Daarnaast geeft de oplossing die wij hebben aangedragen een impuls aan het recreatieve fietsen in een omgeving waar geïnvesteerd wordt in het toeristisch product. Er hoeven van ons geen 5 oversteken te komen. We kunnen onze eisen voor een tunnel aan de Stoofweg probleemloos opzij leggen als er ter hoogte van de Driedijk een brug wordt aangelegd waarvan de aansluiting parallel aan de nieuw te bouwen weg aansluit op het traject bij de Molendijk.

Met vriendelijke groeten,  
Namens de dorpsraad Nieuwdorp,

HWJ van Dam (Secretaris)  
P/A Pr. Bernhardstraat 27  
4455 BA Nieuwdorp  
T: 0113 670095

I.J. Labruijère (Voorzitter)  
Baconstraat 55  
4455BK Nieuwdorp

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



Bijlagen:

## **Krantenknipsels en andere teksten**

### **1) Informatiegebrek/Achterstand**

In het traject komst ook steeds naar voren dat de provincie (on)bewust belangrijke informatie niet altijd deelt. In de in 2008 vastgestelde richtlijnen voor de MER WCT ( zee0801550.pdf ) hebben we dit al eens eerder uitgesproken.

*Uit bovenstaande alinea blijkt dat ook een keiharde garantie niet voldoende is om ervoor te zorgen dat afspraken worden nagekomen. Daarom moeten toezeggingen eerst waar zijn gemaakt voordat we kunnen oordelen over hieraan gerelateerde initiatieven. Om aan te geven dat het niet één ervaring is die ons hiertoe heeft overgehaald roepen we het volgende in herinnering; Bij de opening van de Westerschelde tunnel zijn harde afspraken gemaakt over de ineens afgesloten oversteekplaatsen voor fietsen en landbouwvoertuigen. Deze harde toezeggingen blijken op basis van onderzoeken waarover niet met ons is gecommuniceerd nu ineens boterzacht. De provincie communiceert in dit zelfde Sloewegtraject gecamoufleerd - onder een dikke laag voor oningewijde niet te doorworstelen bergen papier - over een innovatieve brede middenberm. (Waarom wordt zoiets innovatiefs niet groots in de media geplaatst?)*

*Deze middenberm die veel weerstand oproept en niet breed gedragen wordt ligt er dan dus wel ineens, maar de toegezegde fietsoversteken worden gewoon geschrapt. Deze manier van handelen verdient geen schoonheidsprijs en is zeker geen goede manier om draagvlak te creëren voor deze en toekomstige plannen.*

<http://www.google.nl/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=5&ved=0CD4QFiAE&url=http%3A%2F%2Fwww.zeeland.nl%2Fdigitaalarchief%2Fzee0801550&ei=Y0l1UP2aIsqX0QWGoYH4Bg&usq=AFOjCNG4f1nqFdc4HX407pU96BWA MHdYQ>

### **2) Niet op papier vastgelegde afspraken omdat er geen discussiepunt was**

In het in 2007 vastgestelde plan mbt tot Sloepoort zien we in de onderbouwing van de reactie dat men er vanuit gaat dat ter hoogte van de Stoofweg een oversteek wordt gerealiseerd. In de gesprekken die we hierover voerde is de brug ter hoogte van de driedijk wel genoemd maar nooit verder uitgewerkt/opgenomen omdat alle partijen toen nog van oversteek ter hoogte van de Stoofweg uitgingen. Dit ter bevestiging van onze argumentatie dat niet alleen wij er vanuit gingen dat de discussie het met de fiets oversteken van de te verbreden Sloeweg nooit het stadium zou bereiken dat we ervoor naar Den Haag zouden moeten afreizen.

[http://www.biopark-terneuzen.com/cms/publish/content/downloadaddocument.asp?document\\_id=389](http://www.biopark-terneuzen.com/cms/publish/content/downloadaddocument.asp?document_id=389)

### **3) Kantelweg**

De provincie gebruikt in haar argumentatie voor het invoegen van op de Sloeweg vanaf de rotonde Molenweg het voorbeeld dat de oplossing elders wordt gebruikt en op papier veilig is. Wij willen deze redenering met onderstaand voorbeeld ontkrachten.

De Kantelweg bij Nieuwvliet is een voorbeeld van door de provincie Zeeland uitgevoerd infrastructureel project. Dit project werd ondanks de kritiek bijna een decennium geroemd en vond zelfs navolging kreeg in de gemeente Monster. Pas na 8 jaar werd toegegeven dat het idee wel snelheid remde maar het verkeer niet veiliger maakte. Wij menen uit dit traject een parallel te kunnen trekken met de Sloeweg plannen. Ook hier blijkt dat modellen en onderzoeken in het provinciehuis hoger worden gewaardeerd dan gezond boerenverstand. Een zoekactie via Google met de steekwoorden Kantelweg en Nieuwvliet levert een aanzienlijke hoeveelheid hits op over de weg die in 2006 weer werd aangepast. Hieruit blijkt volgens ons duidelijk dat een oplossing die elders is ingezet niet per definitie geslaagd hoeft te zijn.

Onderstaande link verwijst naar een rapportage van de provincie Zeeland over deze kantelweg in 2000

<http://www.google.nl/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=10&ved=0CGkQFiAJ&url=http%3A%2F%2Fwww.zeeland.nl%2Fdigitaalarchief%2FZEE000509&ei=EKJ1ULX7HaWx0QWdWYGICg&usq=AFOiCNHaPDLLXXK9vzKX1ZGIsXi259vFqg>