

Visie

**dorpsraad
Nieuwdorp**

op de

Startnotitie MER

**Verbetering verkeersafwikkeling
Sloeweg (N62)**





DORPSRAAD NIEUWDORP

**Dorpsraad Nieuwdorp
september 2003**

Hans van Dam



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	3
1. Inleiding	4
2. Niet volledige integrale visie	5
2.1 Plan behelst een te eng gebied.....	5
2.2. Overlast in kernen onderbelicht.....	5
2.3 Te beperkt aantal keuzes uitgewerkt.....	5
2.4 Toekomstige ontsluiting Sloepoort ontbreekt.....	6
2.4 Inpassing openbaarvervoer	6
Inpassen gebied in het Groenplan (sloebos)	6
3 Andere alternatieven	7
3.1 Alternatief Bernhardweg in combinatie met de Sloelijn	7
3.2 Alternatief ontsluiting Sloepoort in plaats van Stoofweg.....	7
Dorpsraad variant Stoofweg.....	8
4. Consequenties van de trajectkeuzes.....	9
4.1 Geluidhinder.....	9
4.2 goede en veilige fietsverbindingen.....	9
4.3 Verkeersveiligheid ontsluitingswegen kernen.....	9
4.3 Knip bij 's-Heer Arendskerke ongewenst	9
5. Conclusie.....	10



1. Inleiding

Middels dit document willen wij als dorpsraad Nieuwdorp onze visie op de plannen m.b.t. de verbetering van de verkeersafwikkeling Sloeweg (N62) geven.

Voor de opening van de tunnel is door inwoners van Nieuwdorp verschillende keren aangegeven dat de capaciteit van de toe- en afvoerwegen problemen zou opleveren. Er werd ons verteld dat de verkeerstoename en hinder op de Bernhardweg marginaal zou zijn. Tijdens deze dorpsraad vergadering gaven diverse Nieuwdorpers reeds aan dat het onmogelijk was om alle verkeer via de N62 richting de A58 te routeren. Ten eerste was deze weg niet op de gigantische toename van verkeer voorbereid, en ten tweede gaan de forensen van en naar Walcheren uit vrije wil echt niet een langere route rijden. De vraag om geluidwerende maatregelen langs de Bernhardweg ter hoogte van Nieuwdorp werd afgedaan met de opmerking dat hier nog onderzoek naar zou volgen.

Dat er met meer zaken geen rekening was gehouden bleek uit het plotseling zonder overleg afsluiten van alle alternatieve ontsluitingswegen van Nieuwdorp die voornamelijk door fietsers en landbouwverkeer werd gebruikt. De toegang tot de oostelijke kant van de gemeente Borsele werd ineens bijna volledig van ons afgesneden. Fietsers konden de rustige wegen niet meer gebruiken wat wij ten zeerste betreuren

Hoewel de oorzaak en gevolgtrekkingen in de nu gepresenteerde plannen op zichzelf duidelijk is blijkt uit de geboden oplossing eens te meer het tunnelzicht van de betrokken instanties. Men focust zich teveel op het oplossen van één knelpunt zonder stil te staan bij de gevolgen die deze oplossing op andere plaatsen oplevert. Bij uitvoering van deze plannen bestaat daarnaast de kans dat vaak het budget niet toereikend te zijn om de 'gevolgschade' op een nette manier op te kunnen lossen. Omwonenden zijn dan vaak de dupe van deze vorm van probleem verschuiving.

Naast het capaciteitsprobleem kunnen we sinds de tunnelopening ook van het gevolg hiervan meegenieten. Hiermee doelen we op het geluid dat de constante stroom verkeer die door het sloegebied raast produceert. Was er voor de opening van de tunnel sprake van een verhoging van het verkeerslawaai gedurende piekmomenten. (spits en wisseling van de ploegen), nu zorgt een soms even afnemende stroom van motorvoertuigen voor een constant ongewenst geluidsniveau. Wij kunnen ons als dorpsraad vinden in de berekeningen waarin een verdrievoudiging van de verkeersintensiteit in 2020 wordt aangekondigd. Maar missen in de conclusie de geboden oplossingen. Toename van verkeer betekent in onze optiek toename van de overlast van het verkeer in de periode tot 2020, indien er nu geen passende maatregelen worden getroffen.

Wij willen de in de studie aangegeven punten in dit document van onze kanttekeningen voorzien en een aantal praktische ideeën aandragen om in de verdere planvorming mee te nemen. We proberen hierbij zo realistisch mogelijk te blijven, maar hebben hierbij het uitgangspunt om de verbreding van de Sloeweg zo gunstig mogelijk voor ons dorp te laten uitpakken.

Omdat wij de ingrepen in onze directe leefomgeving als zeer ingrijpend ervaren en de uitvoering van deze plannen nu en in de toekomst een zwaar stempel op ons dorp gaan drukken gaan wij er als dorp NIET zonder meer mee akkoord dat bedrijfseconomische motieven de doorslag geven bij de diverse te maken keuzes. Regeren is vooruitzien en wij als bewoners van Nieuwdorp kijken wat betreft de toekomst van ons dorp graag iets verder vooruit dan 2020.

We gaan er vanuit dat u onze inbreng serieus neemt, en verwachten niet anders dan dat u in het uiteindelijke plan de redenen van alle **niet** toegepaste voorstellen/ideeën gedegen gemotiveerd behandelt



2. Niet volledige integrale visie

Zoals uit de inleiding blijkt betreurt de dorpsraad Nieuwdorp het dat uit de studie geen integrale visie spreekt. De nadruk wordt gelegd op de doorstroming van één bepaalde route. Het lijkt erop dat door tijdsdruk of economische motieven een groot aantal mogelijke opties onderbelicht is gebleven.

- ❑ De studie behelst wat ons betreft een te eng gebied.
- ❑ Er worden geen mogelijke oplossingen besproken voor de overlast in de kernen, welke is toegenomen door de grote toename van het verkeer en het zonder overleg sluiten van wegen.
- ❑ De nadruk wordt op de Sloeweg(N62) gelegd terwijl een alternatief via de Bernhardweg volgens ons zeker ook in de planvorming moet worden opgenomen.
- ❑ Ontsluiting Sloepoort I/II kan worden ingepast in dit project en biedt een aantal mogelijkheden om het geheel beter in de omgeving in te passen.
- ❑ Het plan voorziet niet in inpassing openbaar vervoer
- ❑ Nieuwdorp kan en moet o.i. middels dit plan worden ingepast in het Groenplan (Sloebos)

2.1 Plan behelst een te eng gebied.

De oplossingen focust zich primair op het tunnelverkeer dat via de N62 van en naar de A58 zou rijden. Er wordt niet voldoende rekening gehouden met de forensen die naar Walcheren gaan of van Walcheren af komen. Deze grote stroom verkeer die via de voormalige veerpont naar hun werkgever op Walcheren of Zeeuws Vlaanderen gaan maakten tot de opening van de tunnel geen gebruik van de nu zwaar belaste infrastructuur. De verkeerstromen op de Bernhardweg waarop het verkeer zeer zeker ook is toegenomen moet volgens ons in het definitieve plan worden meegenomen. Tevens is deze herstructurering een goed moment om een aantal andere zaken op te pakken die de omgeving ten goede komen. Beter een keer een groot plan dan een paar halve plannen. Dit betekent in onze optiek dat het studiegebied moet worden uitgebreid richting Middelburg.

2.2. Overlast in kernen onderbelicht

Wij zien in de studie niets terug over de overlast in de kernen. Door aanpassingen zullen hoe dan ook verkeersstromen worden aangepast. Hiermee is in de studie geen rekening gehouden. Wij nemen aan dat er na afronding van het plan op een van de voorgestelde wijze hoogstwaarschijnlijk aanpassingen in de diverse kernen noodzakelijk zijn. Indien deze optie niet in het project wordt meegenomen zal uitvoering van deze dan noodzakelijke aanpassingen wel eens lang op zich kunnen laten wachten. Een realistische nul meting had voor de openstelling van de tunnel op alle aan en afvoerwegen van de omliggende kernen moeten worden uitgevoerd.

2.3 Te beperkt aantal keuzes uitgewerkt.

Doordat het studiegebied onrealistisch klein is ontbreekt de mogelijkheid om alternatieven voor de ontsluiting te bekijken. Door het studiegebied groter te maken kan ook het verder op in dit document door ons aangedragen alternatief, ontsluiting via de Bernhardweg/Sloelijn, worden meegenomen in de planvorming. Indien er meer keuzes in de eerste studie zouden zijn betrokken dan zou de planvorming door diverse aanwonende minder als een koude douche zijn ervaren. Indien deze plannen onder tijdsdruk snel zijn uitgewerkt dan zegt dit volgens ons iets over de sociale betrokkenheid van de planmakers, en dan vrezen we (waarschijnlijk terecht) dat economische motieven de doorslag gaan geven bij de definitieve keuzes.



2.4 Toekomstige ontsluiting Sloepoort ontbreekt

Wij zien in de plannen niets terug van de wijze waarop in de toekomst bedrijventerrein Sloepoort I/II zal worden ontsloten. Door de ontsluiting van het toekomstige bedrijven terrein niet mee te nemen in de planvorming blijven een aantal mogelijkheden onbenut. De ontsluiting Sloepoort in het plan zou er toe kunnen leiden dat bepaalde woningen gespaard kunnen blijven.

2.4 Inpassing openbaarvervoer

Dit plan biedt een mooie kapstok om het door de toegenomen verkeersintensiteit op de Sloeweg veroorzaakte openbaar vervoerprobleem in Nieuwdorp op te lossen. De dorpsraad heeft diverse malen aangedrongen op aanpassing van de busroute door het dorp. Door aan de Nieuwdorp kant van de N62 tegenover het toekomstige bedrijven terrein Sloepoort I/II een busstation te plaatsen kan het schijnbaar moeilijk te bereiken station bij het tolplein komen te vervallen. Eventueel is het geheel aan te kleden met een CARPOOL-parkeer terrein om deze oplossing nog passender te maken. Vanaf dit busstation kan Goes / Middelburg en Terneuzen probleemloos worden ontsloten zonder steeds het drukke tolplein te benaderen. Eventueel kunnen speciale busstroken de voorzieningen verder optimaliseren. Door het industriegebied en de kernen via fietspaden hierop aan te sluiten kan het fietsverkeer worden gestimuleerd. Voor plaatsing van zo'n busstation is het verstandig om de Stoofweg te verleggen en deze de N62 dichterbij de Bernhardweg b.v. ter hoogte van de driedijk over te laten steken via een viaduct of rotonde voor ontsluiting Sloepoort I/II. Dit maakt het mogelijk de nu hinderlijk in de weg liggende huizen ter hoogte van de kruising Stoofweg/N62 te ontzien.

2.5 Inpassen gebied in het Groenplan (sloebos)

Nieuwdorp is een van de dorpen die naast Borsele en 's-Heerenhoek de invloed van het Sloegebied van nabij ervaren. De dorpsraad betreurt het dat het plangebied voor het Sloebos ter hoogte van 's-Heerenhoek definitief lijkt te stoppen. De dorpsraad dacht altijd (klaarblijkelijk onterecht) dat dit bos na inpassing van bedrijven terrein Sloepoort I/II en de veranderingen in infrastructuur (Sloelijn en wegen) zou worden doorgetrokken. Door het Sloebos door te trekken naar de groengordel rondom Nieuwdorp ter hoogte van de Bernhardweg kan een groene corridor worden gelegd tussen het WCL en Walcherse fietsrijdommen. (Rammekens etc) Dit zou zeer veel jonge en oudere (toeristische) fietsers een groot plezier doen.

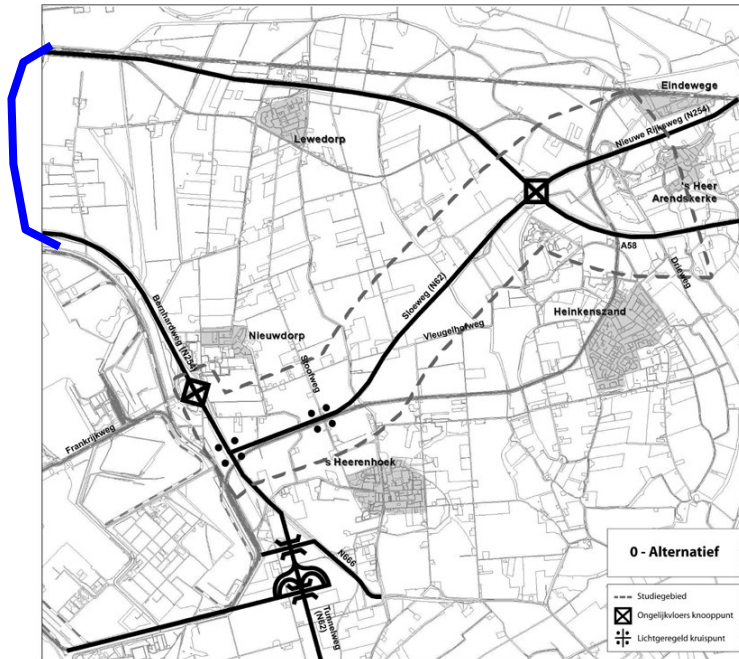




3 Andere alternatieven

In het korte tijdsbestek dat ons als dorpsraad was gegeven om op de plannen te reageren hebben we een paar mogelijke alternatieven kunnen verzinnen. In onze plannen spreekt naar onze mening meer betrokkenheid met de omgeving en bewoners. De huidige plannen kenmerken zich door alleen oplossingen voor nu bestaande problemen te schetsen maar gaan niet in op situaties die daardoor buiten het plangebied ontstaan.

3.1 Alternatief Bernhardweg in combinatie met de Sloelijn



Een ontbrekend alternatief is het hiernaast summier ingetekende alternatief Bernhardweg/Sloelijn

Bij de aanleg van de Sloelijn zou een weg parallel aan de spoorlijn door de Quarlespolder kunnen worden aangelegd.

Hierbij moet er voor worden gezorgd dat geluidsoverlast van beide voorzieningen (spoor en weg) middels geluidwerende maatregelen wordt beperkt.

Sowieso is het dan verstandig om de dijk tussen Frankrijkweg en Quarlespolder op te hogen om zo enige mate van geluidhinder te verlagen en ook

om van het storende zicht van vrachtverkeer achter de dijk verlost te zijn. De knik ter hoogte van de Sluisweg kan worden rechtgetrokken en in het vrijkomende gebied kan het door Sloelijn vervallende natuurgebiedje in het hoekje van de Bijleveldpolder aan de Dorpzijde worden gecompenseerd.

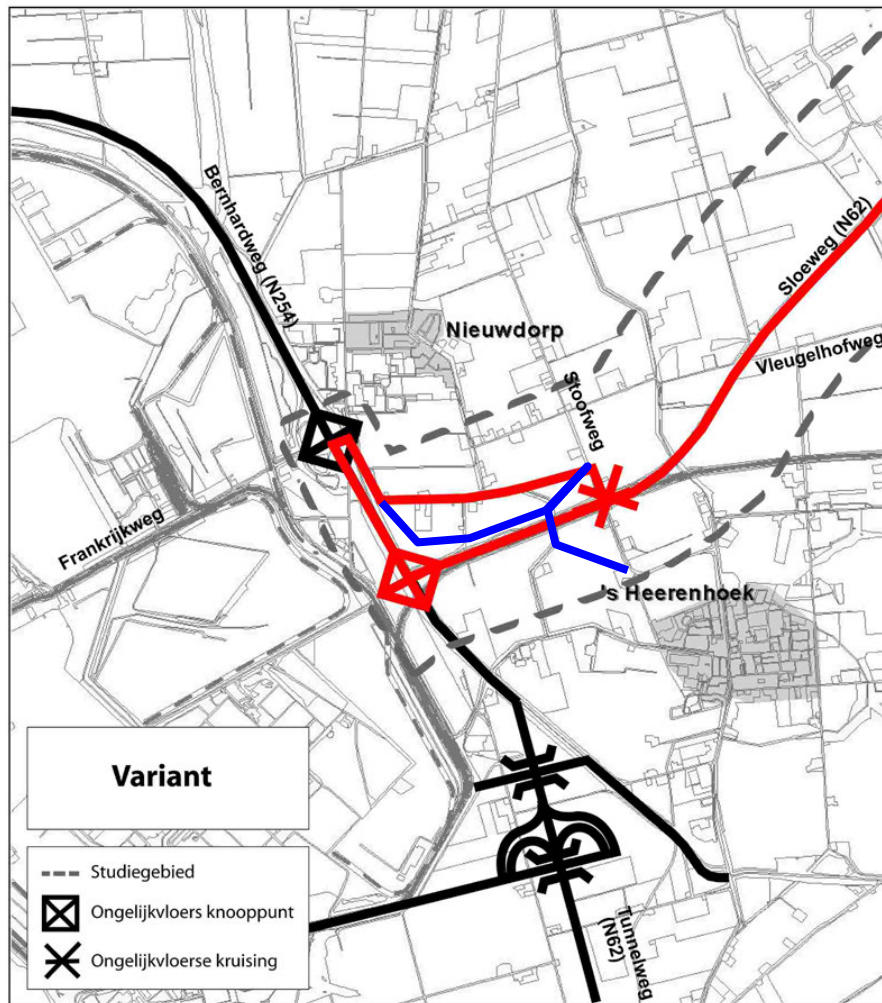
Door het eerste gedeelte van de Sloeweg (N62) tussen Bernhardweg en Stoofweg minder toegankelijk te maken voor vrachtverkeer middels stoplichten of andere vertragende maatregelen, of deze maatregel zelfs tot aan de aansluiting met de A58 door te trekken wordt deze route oninteressant voor doorgaand verkeer. Bestemmingsverkeer kan dan gebruik blijven maken van deze weg. Hierdoor hoeven de huidige aanwonende niet meer hinder van de N62 hoeven te ondervinden dan dat voor de tunnelopening het geval was. Tevens kan dan de voor ons ongewenste knip bij 's Heer Arendskerke vervallen. De ontsluiting voor Heinkenszand, om het sluipverkeer door de Poel te verminderen is op dat moment nog wel noodzakelijk

3.2 Alternatief ontsluiting Sloepoort in plaats van Stoofweg

Om de huizen bij de kruising Stoofweg te ontzien zouden we graag zien dat een overgang op deze plaats komt te vervallen. Door nu reeds de infrastructuur te realiseren voor het toekomstige bedrijventerrein sloepoort I en II zou de overgang meer in de richting van de driedijk kunnen worden gerealiseerd. Indien wordt gekozen voor alternatief Bernhardweg/Sloelijn kan de kruising gelijkvloers worden gehouden. Indien wordt gekozen voor een ander alternatief kan onder de nieuw aan te leggen infrastructuur worden gekruist. In de tekening staan beide mogelijkheden summier ingetekend op de tekening uit het plan



Dorpsraad variant Stoofweg



De variant stoofweg vinden wij zoals in het plan aangegeven geen goed alternatief. Met een aantal aanpassingen zou mogelijk een meer acceptabelere variant van kunnen worden gemaakt. Indien er een ongelijkvloerse kruising stoofweg noodzakelijk is het volgens ons mogelijk deze ter hoogte van de driedijk te situeren. Op deze manier kan er ter hoogte van de dan te vormen T-splitsing een busstation worden gemaakt waardoor de locatie bij het Tolterrein overbodig wordt. Op deze manier kan de hinderlijke route van de connexion bussen in Nieuwduin worden aangepast. Door de weg vervolgens parallel aan de verbrede Sloeweg te laten lopen kan de geluidsoverlast op een goedkopere manier worden verminderd. De woningen die bij het plaatsen van een viaduct zouden moeten verdwijnen kunnen middels geluidswerende maatregelen behouden blijven. Wij verwachten bij dit alternatief dat de stoofweg van een gescheiden fietspad wordt voorzien.



4. Consequenties van de trajectkeuzes

Wat voor traject er uiteindelijk ook gekozen wordt. Er zal bij de toewijzing van budgetten rekening gehouden moeten worden met de gevolgen van de gemaakte keuzen. Het kan en mag niet zo zijn dat er ongewenste situaties ontstaan door een verplaatsing van verkeersstromen.

Wij zien als potentiële knelpunten:

- geluidhinder
- goede en veilige fietsverbindingen
- verkeersveiligheid
- goede secundaire verbinding naar Goes noodzakelijk

4.1 Geluidhinder.

De wegen zullen moeten worden voorzien van asfalt welke een groot dempend vermogen heeft. Er zijn op dit moment onderzoeken gaande naar typen asfalt die de tussen de 5 en 15 decibel minder geluid afgeven. In Breda wordt dit soort asfalt schijnbaar al toegepast. Naast deze maatregelen bij de bron zijn er nog andere maatregelen nodig om er voor te zorgen dat Nieuwdorp een toename van geluidsoverlast bespaard blijft. Dit kan volgens ons door op de juiste locaties geluidwerende maatregelen te treffen. Deze geluidwerende maatregelen zouden o.i. moeten worden gecamoufleerd door groen wat dan goed in te passen is in het doortrekken van het Sloebos.

4.2 goede en veilige fietsverbindingen

Wij eisen dat voldoende aandacht wordt geschonken aan de fietsers. De variant Stoofweg en misschien andere alternatieven zorgen ervoor dat in ieder geval de Stoofweg intensiever zal worden gebruikt. Omdat er aan deze weg een sportveld, en toeristische attracties gelegen zijn zal een van de weg gescheiden fietspad noodzakelijk zijn om geen verkeersgevaarlijke situaties te creëren voor de jeugd die uit Nieuwdorp naar het sportveld fietsen, en voor de niet met de omgeving bekende voornamelijk toeristische senioren die de wijnmakerij bezoeken.

4.3 Verkeersveiligheid ontsluitingswegen kernen

Indien er sprake is van de 'knip' bij 's Heer Arendskerke zal alle verkeer vanuit Nieuwdorp naar locaties tussen 's-Heer Arendskerke en Goes waarschijnlijk door Lewedorp moeten rijden. Zonder knip zal het verkeer door de Herteweg in Nieuwdorp toenemen. De Herteweg staat op dit moment al als verkeersonveilig te boek in de ogen van de bewoners. Daarom zal de verkeersveiligheid op deze en misschien andere wegen binnen het project apart moeten worden meegenomen. De dorpsraad heeft overigens begin september 2003 met de gemeente afgesproken om de knelpunten in de infrastructuur van Nieuwdorp te gaan inventariseren.

4.3 Knip bij 's-Heer Arendskerke ongewenst

De dorpsraad Nieuwdorp heeft op vragen al meerdere malen te kennen gegeven niet voor een knip in de verbinding naar Goes te zijn. Door de slechte openbaarvervoer verbindingen zijn vele bewoners op eigen vervoer aangewezen om naar Goes te rijden. Wij vinden dat goede secundaire wegen beschikbaar moeten zijn en blijven. En willen niet dat alle verbindingen tussen ons dorp en Goes niet via de autosnelweg lopen.



5. Conclusie

De startnotitie die eind september 2003 aan de belanghebbende zijn getoond vormt zoals deze nu is geen goede start van dit traject. De dorpsraad Nieuwdorp is van mening dat de planmakers het geheel te eng hebben opgezet. Misschien door tijdsdruk of uit budget overwegingen.

De dorpsraad dringt er op aan om het plangebied uit te breiden zodat het in dit document aangedragen alternatief van ontsluiting parallel aan de nieuw aan te leggen Sloelijn tussen Arnemuiden en Lewedorp kan worden onderzocht. Daarnaast mist de dorpsraad in de plannen de ontsluiting van het industriegebied Sloepoort I/II welke, indien opgenomen in de planvorming, mooie perspectieven biedt voor de bewoners van de nu bedreigde woningen. Voorts zou de dorpsraad het fijn vinden dat er rekening wordt gehouden met de inpassing van openbaar vervoer voorzieningen en eventueel carpool plaatsen voor de forensen in het Sloegebied.

De dorpsraad ziet in het plan mogelijkheden om middels het doortrekken van het sloebos een betere fietsontsluitingen te realiseren voor het gebied aan de Nieuwdorp zijde van de N62.

In de notitie missen wij ook een visie op de gevolgen van, en oplossingen voor, de problemen die in de kernen en op de drukker wordende ontsluitingswegen zullen optreden. Aansluitend daarop wil de dorpsraad dat Nieuwdorp geen extra hinder door verkeerstoename, of verlegging van verkeersstromen zal oplopen, daarom worden geluidwerende maatregelen geëist welke ingepast kunnen worden in een uitbreiding van het Sloebos.

Hoewel het welhaast onmogelijk is om rekening te houden met alle eisen en aandachtspunten die door belanghebbende worden aangedragen, zouden wij u als dorpsraad met klem willen verzoeken alle ideeën serieus te beoordelen en niet door tijdsdruk of uit financiële overwegingen een keuze te maken die niet breed wordt gedragen. De dorpsraad zou graag als gesprekspartner in de 'nieuwe' planvorming worden opgenomen, temeer omdat de impact op het dorp immens is.

Nieuwdorp September 2003

Hans van Dam