

BZZB reactie op PPT KBG GGA Borsele Oost 04-03-2020

Onderstaand vindt u de overwegingen van Stichting Behoud de Zak van Zuid- Beveland .

De BZZB vindt het interessant en zinvol om als lid van de Klankbordgroep gebiedsgerichte aanpak Borsele Oost bij te dragen aan de belangenafweging bij infrastructurele opgaven in ons gebied. Onze bijdrage richt zich met name op de natuurlijke en landschappelijke aspecten en voor zover van belang cultuurhistorische. Dat neemt niet weg dat voor de BZZB een duurzame passende oplossing en veiligheid voor de bewoners van ons gebied de Zak van Zuid- Beveland evenzeer telt. Immers wij zien graag dat bewoners en ook de toeristische gasten in alle rust en met veel genoegen in ons gebied kunnen vertoeven; een gezonde leefomgeving en een gebied om van te houden staat ons daarbij voor ogen. Door burgerparticipatie via klankbordgroep, informatiebijeenkomsten en dorpsraden is de randweg Hoedekenskerke in beeld gekomen. De prioriteitsstelling is hierdoor gewijzigd. De noodzaak van de maatregel Randweg Hoedekenskerke is afkomstig van specifieke bedrijven: het bedrijf Crop Alliance met zijn vrachtverkeer en van een andere orde, camping Scheldeoord met recreatieverkeer. Het hoogtepunt van dit intensieve weggebruik is beperkt in de tijd – de zomermaanden. Dat een veelheid aan wijzigingen en publieke investeringen in het wegennet de overlast in de dorpen moet verhelpen, ziet de BZZB als een tegemoetkoming aan een economisch belang. Zij vreest de impact op het landelijk gebied.

De landschapsbewuste verkeersvisie (2008) , een speciaal document voor Zuid-Beveland in gezamenlijkheid (waterschap, provincie, gemeente Borsele en ZMf) tot stand gebracht, vinden wij nog steeds boeiend als uitgangspunt. Dit onderzoek richtte zich op de praktische mogelijkheid om bij een veilige (her)inrichting van plattelandswegen in te spelen op het aangrenzende landschap en de cultuurhistorie van het gebied. We verwijzen hier weer met nadruk naar, omdat in de presentatie van dit moment de eigenlijke inrichting van de maatregelen nog niet meegenomen is. Wat betreft de kruising N666-N665 lag in 2018 bij de klankbordgroep een groene oplossing voor, maar dat plan is nu afgeblazen. Zelfs heeft de provincie bomen op de scheiding fietspad en autorijbaan Schoorkensandweg gekapt. Het autoluw maken van de frequent gebruikte sluiproute over de Zwaaksedijk is tot onze spijt als doel verlaten. Het versterken van de landschappelijke en recreatieve functie blijft nu achterwege. De relatie met de belangen van het langzaam verkeer, zoals de schoolroutes fietsverkeer, het recreatief fietsroutenetwerk, de wandelroutes Zeeuws wandelnetwerk en de wandel- en fietsroute Zwaakse Weel is onder gesneeuwd. Het Langeweegje zagen we in verbinding met het natuurgebied Zwaakse Weel uitgroeien tot een toevoeging in attractieve toeristische sfeer, een natuur- en landschapsboulevard ?

De andere prioriteitstelling in de plannen betekent uitstel herinrichting en verschraving van beveiliging van de kruising N665 – N666 Drieweg/ Schoorkensandweg. Daar zijn de verkeersintensiteiten 10 keer zo hoog als op routes van CROP en Scheldeoord. Er zijn geen veranderingen in de verkeersintensiteiten op die provinciale wegen door de nu voorgestelde aanpak. Toch is afschaling van de aanpassing van dit kruispunt het gevolg; zonder verklaring later in de tijdsvolgorde en niet langer rotonde maar gefaseerde oversteek. Dat vinden wij raar en jammer. Onze ervaring met de aanleg van voorzieningen van gefaseerde oversteek voor het langzame verkeer zijn slechts toenemend ruimtebeslag en het autoverkeer rijdt met de zelfde (of nog hogere) snelheid gewoon door. De wandelaar en fietser wordt een vluchtplek op het middeneiland geboden. De aanpak die wij voorstaan is natuurlijk het uitnodigen en bevorderen van een veiliger verkeersgedrag

van het snelverkeer, de automobilist. Dat past veel beter bij de aard en schaal, de identiteit van ons gebied. Zoals uitgebreid besproken en gemotiveerd in de landschapsbewuste verkeersvisie.

De gefaseerde oversteek voor fietsers en voetgangers met een middeneiland N666-N665 baart ons dus zorgen. De BZZB bepleitte het aantrekkelijk en inzichtelijk maken van deze cultuurhistorische oversteek voor fietsers en wandelaars (c.q. toeristen) Hier is immers de verbinding tussen Zwaakse Weel en Poelgebied ! Met de fietsersbond zijn wij het eens dat een verkeer remmende werking daarmee niet gegarandeerd is. Het huidige oversteekgedrag is als zorgwekkend besproken. De huidige situatie is op verschillende punten onoverzichtelijk ook voor het autoverkeer. De snelheid op de doorgaande weg N666 is hoog. Momenteel werkt de al jarenlange betonnen scheiding op de Drieweg N665 als beveiliging voor de fietsers. Hoe gaat deze belangrijke driesprong verkeersveilig en passend in de omgeving ingericht worden? Het autoluw maken van de Zwaaksedijk blijven we bepleiten, ook in samenhang met voorgestelde maatregelen op 't Langeweegje. De kruising Zwaaksedijk met de Schoorkenszandweg kan daarbij in onze ogen authentiek blijven. Het voorstel van de Fietsersbond voor een 30 km voorschrift en de mogelijkheid van (gedeeltelijke) ontharding van de Zwaaksedijk vinden we een interessante gedachte.

Voor het opheffen van de verbinding Schoorkenszandweg en N666 nabij het spoorlijntje heeft de BZZB begrip. We zijn het met de fietsersbond eens dat de doorgaande verbinding met het fietspad beschikbaar moet blijven, waarschijnlijk is dat wel de bedoeling. Het interessante overhoekje en berm verdient dan ons inziens meer landschappelijke aandacht.

Voor de voorgestelde rotonde N666- Baarlandsezandweg zien we kansen om de verkeersveiligheid te bevorderen en tevens het verloren landschappelijke uiterlijk van die omgeving enigszins terug te winnen. De Schoorkenszandweg en Bernardweg Oost liggen er langs 's-Gravenpolder heel mooi authentiek bij. De bedrijvigheid en dorpsse entree vragen een gepaste snelheid voor veiligheid en een meer groen. De rotonde lijkt in de bestaande ruimte inpasbaar. Het onthaasten van het woon-werkverkeer kan hier zijn aanvang vinden.

Het verschil in categorisering van de Baarlandsezandweg met het provinciale gebiedsontsluitende (GOW) en de 's-Gravenpoldersestraat met de gemeentelijke erfdoelwegen (ETW) typering heeft vast te maken met de verkeersintensiteit en de daarbij gevolgde inrichting. Deze weg, in de toekomst met twee gefaseerde oversteekplaatsen met middeneiland voor fietsers en voetgangers bij 's-Gravenpolder en Langeweegje, het GOW deel (80 km) vraagt om een grote oplettendheid bij alle weggebruikers. Er is nog bedrijvigheid (TOP) met afslaand verkeer over het fietspad, er kruisen historische dijken en er steken toeristische wandelroutes over vanuit natuurgebied met parkeervoorziening in de nabijheid. Het fietspad is niet doorgaand langs de hele weg, maar steekt over. De BZZB pleit vanwege veiligheid voor een gelijke snelheid van 60 km voor de gehele Baarlandsezandweg – 's-Gravenpolderseweg. Bij het verkeersmodel geven we vanzelfsprekend de voorkeur aan variant 4. Het landelijk/ natuurgebied vraagt om onthaasting. Het wordt door een landschapsbewuste inrichting genietbaar en inzichtelijk. Gebruik door gemengd verkeer wordt daardoor veiliger. Een groene afscheiding voor het fietspad zou daarbij helpen.

Het Langeweegje inrichten als 30-km weg zien we als een goede optie. Een veilige fietsbaan (of fietsstraat) met een beperking tot bestemmingsverkeer valt daarbij te overwegen. Ook moet nagedacht over goede oplossingen voor het parkeren bij toenemende bedrijvigheid. De participatie juichen wij toe.

Bij het kruispunt Baarlandsezandweg- Langeweegje geven we gelet op de huidige toegestane snelheid van 80 km. de voorkeur aan een rotonde, dan weliswaar landelijk mooi ingepast.

Hoewel de BZZB nieuw en meer asfalt als ongewenst beschouwt, kunnen we ons neerleggen bij de aanleg van de randweg Hoedekenskerke met een landelijk profiel. Brede of verbrede wegen dragen zichtbaar niet bij aan verbeterd rijgedrag van de weggebruiker. Diepe sporen langs de asfaltranden of doorgroeienden verraden dat snelheid leidend is en dat inhalen een gewoonte blijft. Smalle wegen met passeermogelijkheid, een plek die wij liever stop- of wachtplek noemen, kunnen een ander gedrag bevorderen of afdwingen. Deze stopplekken kunnen zo mogelijk op bestaande op- en afritten gerealiseerd. Dit zien wij ook graag in praktijk gebracht bij de te verbreden wegen ten zuiden van Hoedekenskerke. Een plek zoals bij de aansluiting Kerkepolderweg-Zeedijk met een breedte van meer dan 30 mtr. vinden wij niet acceptabel. De aanleg van de randweg Hoedekenskerke steunen we vanwege de betere routing Crop en de afname van het vrachtverkeer door Hoedekenskerke. Dat de Waanweg, Vrouwenweg en Striepseweg het zware verkeer gaan missen, is een reuze vooruitgang. Het knelpunt verlegt zich echter. Het voorstel van de Fietsersbond voor een fietspad langs de Zeedijk /Kapuinhoekweg kunnen we ons indenken. Het toeristisch en recreatieve aspect is in deze omgeving eveneens van belang. De BZZB ziet een uitgang van Crop bij de Zeedijk als beste oplossing en dan een rustig en veilig rijgedrag afdwingen door het (vracht)verkeer af en aan te voeren langs de Zeedijk. Kerkepolderweg, Oude Dierikpolderweg en Landingsweg kunnen dan dienen voor het fiets- en recreatieverkeer. Het rondje Bakendorp vindt de BZZB geen geslaagd plan. De Kapuinhoekweg en oversteek SGB station vragen om een creatieve oplossing in de sfeer van een landschapsbewuste recreatieve voorziening.

Wij willen nog zeggen een ongemakkelijk en vervelend gevoel te hebben van de bijna onmogelijke opdracht in dit project om met behoud van landschappelijke kwaliteiten plattelandswegen te moeten geschikt maken voor vrachtverkeer naar een bedrijf waarvan de locatie natuurlijk een enorme misser in de duurzame en veilige inrichting van de fysieke leefomgeving is.

met vriendelijke groet,

Maatje van der Stel, secr.

Stichting Behoud de Zak van Zuid-Beveland

Van der Poest Clementstraat 7

4443 AL Nisse

bzzb@hetnet.nl 0113-649536