

From: >
Sent: Sunday, December 15, 2019 19:32:44
To:

19435391

Cc:
Subject: Nadelen variant Bruin i.r.t. fietsveiligheid
Attachments: Fietsverkeer en varianten aanpak Zanddijk.pdf

Geachte statenleden,

Bij deze stuur ik u een afschrift van de door mij, samen met de fietsersbond, opgestelde brief waarin ik, samen met de Fietsersbond Zeeland, inzoom op de gevolgen van voorkeursvariant Bruin ten aanzien van de fietsinfrastructuur en fietsveiligheid. Hierbij uiteraard gespiegeld aan de poldertracés.

Afgelopen zaterdag waren er twee voorzitters van de Fietsersbond Zeeland () op bezoek in ons Kaasgat. Zij hadden contact opgenomen, omdat ook zij zich grote zorgen maken over de fietsveiligheid in samenhang met de voorkeursvariant Bruin voor 'Aanpak Zanddijk Yerseke'.

Ik dit gesprek zijn wij samen ingegaan op de huidige situatie, het fietsverkeer bij variant bruin en de fietsafwikkeling bij de poldertracés (groen/rood). Onze gezamenlijke conclusie was unaniem dat bij een poldertracé de fietsveiligheid veel beter gewaarborgd wordt en dat het behouden van de huidige fietsinfrastructuur en het scheiden van fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer optimaal is.

Het lijkt mij dan ook verstandig om als provincie met klem een beroep te doen op het rijk, nu onlangs door minister Van Nieuwenhuizen bekend is gemaakt dat er geld beschikbaar gesteld wordt voor projecten als Aanpak Zanddijk in samenhang met het verbeteren van de fietsveiligheid. De keuze voor een poldertracé sluit daarom in mijn ogen naadloos bij deze doelstelling aan en zou toch vrij eenvoudig moeten leiden tot co-financiering vanuit het Rijk.

In de bijlage treft u de besproken zaken, concreet en gespiegeld aan de werkelijkheid.

Wij willen u dan ook verzoeken om dit zeer belangrijke onderdeel (fietsveiligheid) zeker mee te nemen in uw overwegingen en eventuele besluitvorming.

Mochten er naar aanleiding van deze mail en/of de bijlage vragen zijn dan mag u uiteraard contact met mij of de Fietsersbond Zeeland opnemen.

Groet

Fietsverkeer en varianten 'Aanpak Zanddijk'

Nadelen variant Bruin:

Punten zoveel als mogelijk op volgorde van west naar Oost (A58 -> Yerseke)

- Als de op- en afritten (afslag 33) behouden blijven, blijft hiermee een conflictpunten tussen fietsers en gemotoriseerd / (vracht)verkeer. Geen verbetering en met jaarlijks toenemende verkeersintensiteiten zal de onveiligheid en kans op ongevallen ook toenemen.
- Fietsers moeten bij de rotonde Nishoek (aansluiting A58 met N289 Oude Rijksweg) 3x oversteken. Dit is in de huidige situatie het geval en zal blijven.
- Als de provincie de rotonde Nishoek wil aanpakken (meenemen in het project Zanddijk) zullen gedurende een periode van 2 jaar gevaarlijke (tijdelijke) situaties ontstaan tijdens de bouw. De rotonde is cruciaal voor doorgaande fietsroutes tussen o.a. Yerseke, Kruiningen, Hansweert, Schore, Kapelle en Goes. Er zijn geen goede omleidingsroutes, waardoor de kans zeer groot is dat fietsers de dupe worden van de werkzaamheden;
- De fietsers moeten in de nieuwe situatie gebruik maken van de route rotonde Nishoek – Stationsweg. Hierbij rijden ze langs een industrieterrein waarbij op een stuk van 1 kilometer 11 gevaarlijke in- en uitritten van bedrijven als Lamb Weston, parkeerterrein station Kruiningen-Yerseke, Wiskerke Onions etc.
- Fietsers tussen rotonde Nishoek en Yerseke vice versa moeten gebruik gaan maken van de huidige Zanddijk. Op dit deel tot aansluiting Olzendedijk is dit volstrekt onveilig. Dit komt doordat er nog altijd diverse bedrijven (b.v. Agrarisch bedrijf Boot, Tuincentrum Nieuwenhuijse, Kippenfokkerij Van der Gun en Kippenfokkerij De Groot en Transportbedrijf Dingemans) gesitueerd zijn, alsmede er ook nog aanwonende zijn langs dit deel. Er blijft dus altijd vrachtverkeer en autoverkeer plaatsvinden. Ook wordt dit de landbouwroute, waardoor ook grote landbouwmachines gebruik zullen maken van dit deel. Deze combinatie van verkeersstromen maakt het volstrekt onveilig om ook fietsers hier toe te laten. Dit zal ook niet bijdragen aan het reduceren van ongevallen met fietsers, sterker nog, de kans op ongevallen met fietsers zal fors toenemen;
- De momenteel veilige fietsinfrastructuur wordt de dupe en wordt door de aanleg van tracé bruin zwaar ondergeschikt en onderbelicht;
- Bij aanleg variant bruin wordt de Capelleweg ter hoogte van aansluiting Kaasgat afgesloten (beide richtingen doodlopend). Deze weg is in haar huidige vorm een van de breedste wegen en hiermee de meest geschikte weg om fietsers en overig verkeer veilig af te wikkelen. Ook is deze weg een belangrijke fietsroute tussen Yerseke, Kaasgat en Kruiningen (fietsknooppunten). Door deze weg af te sluiten worden de verkeersstromen als het ware verplicht om andere, minder geschikte, routes te kiezen. Dit heeft tot gevolg dat de veiligheid van met name fietsers sterk zal afnemen door deze verkeersverschuivingen.
- Fietsers tussen Yerseke en station Kruiningen – Yerseke moeten gebruik gaan maken van de Trenteweg. Deze weg is slechts 3m1 breed en wordt ook een nieuwe belangrijke landbouwroute. Deze combinatie is onmogelijk en zeer gevaarlijk op deze weg;
- Fietsers die vanuit Kruiningen naar Yerseke of Kaasgat willen moeten eveneens gebruik maken van de Trenteweg (3m1), ook dit geeft onveilige situaties in combinatie met zwaar landbouwverkeer en (sluip)verkeer.

- Bij de nieuwe rotonde Olzendedijk worden geen veilige voorzieningen getroffen voor fietsers die vanuit Kruiningen naar het Kaasgat willen. De fietsers worden verplicht om 1,3 km om te rijden, waardoor de kans groot is dat fietsers bijvoorbeeld De Landwinkel minder gaan bezoeken. Dit geeft dus een forse verslechtering dan ten opzichte van de huidige fietsroutes.
- De kans dat fietsers toch ter hoogte van de Trenteweg bij de nieuwe rotonde Olzenedijk gaan oversteken (scheelt 1,3 km!!) naar het Kaasgat is vrij groot. Als fietsers dit doen, ontstaat hier een zeer gevaarlijke situatie. Het betekent simpelweg dat fietsers gaan oversteken waar dus ca. 10.000 voertuigen rijden en waarvan er ca. 2.000 vrachtauto's zijn;
- Bij bruin wordt de fietsroute voor scholieren tussen Yerseke en Krabbendijke slechts ten dele 100% compleet gemaakt. De scholieren moeten voor een deel gebruik blijven maken van de landbouwroutes door de Olzendorpolder, waardoor er conflictsituaties blijven bestaan tussen fietsers en zwaar landbouwverkeer.

Conclusie:

Bruin is geen totaaloplossing, waarbij de doelstellingen slechts ten dele worden behaald en er zowel tijdens de uitwerking van het definitieve ontwerp, tijdens de bouw en tijdens de eerste gebruiksfase zal blijken dat er behoorlijk extra geïnvesteerd moet worden om bruin toch nog enige kans van slagen te geven. De poldertracés (groen/rood) daarentegen zijn wel totaaloplossingen en geven als garantie dat de scheiding tussen fietsverkeer en overig gemotoriseerd verkeer optimaal zal zijn. Een beter uitgangspunt dan dat kan men niet krijgen en hiermee wordt, met name op gebied van fietsveiligheid, onomstotelijk bewezen dat bruin geen goede oplossing is!

Belangrijk hierbij te vermelden is dat bij een keuze voor een poldertracé (groen/rood) de bestaande fietsinfrastructuur nagenoeg geheel behouden kan blijven en op heel veel punten zelfs sterk verbeterd. Hiermee behaalt men dus, bij keuze voor een poldertracé, een absolute 'win-win'situatie als het gaat om een optimale en veilige balans tussen fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer.