

AAN

Provinciale Staten van
Zeeland.

Kruiningen, juni 2022
Onderwerp: Project Zanddijk

Geachte Staten,

In Uw vergadering van 22 juli a.s. zal U voorgesteld worden het projectplan N673 (Zanddijk-Molendijk) vast te stellen.

Wij hebben bemerkingen bij dit plan, waarvan we de belangrijkste hieronder weergeven.

A. De Zanddijk verandert van een karakteristieke landschappelijke Zuid Bevelandse dijk, in een brede verhoogde 80 km weg met aan weerszijden geluidsschermen van ca 1.5 meter hoog. Onderaan die verhoging vindt men dan aan de noordwestzijde een parallelweg met aan de ene kant landschappelijke bebouwing en open velden, maar ter hoogte van de bebouwing een dijktalud waarvan de eerste 1.5 meter bestaat uit damwand.
Dag landschappelijk karakter. Welkom industriële weg.

B. De geplande aanpassing aan de rotonde Nishoek, volgens de provincie eerder gemeld als noodzakelijk na 2030, is nu niet meer urgent nu er een bypass naar de A58 is aangelegd. De oorspronkelijke kosten van de aanpassing van de rotonde waren opgenomen in de projectkosten en waren geraamd op € 10 milj, waarvan € 5 miljoen betaald zou worden door Rijkswaterstaat. Wij nemen aan dat Rijkswaterstaat deze € 5 milj nu niet bijdraagt aan het project nu dit probleem op een andere wijze is opgelost en waar Rijkswaterstaat wel in bijgedragen heeft. Dit betekent dus dat de bijdrage van Rijkswaterstaat aan het project nu nihil is.

C. De verhoging van de Zanddijk met 0.40 meter naar deltahoogte is doorgeschoven. Dhr Keller , dagelijks bestuurder bij het Waterschap Scheldestromen laat bij het besluit van dat dagelijks bestuur om de Molendijk niet over te nemen, aantekenen dat deze dijkverhoging voor 2050 gerealiseerd moet worden, en dat de provincie dat nog niet noodzakelijk acht ondanks de door de gezamenlijke overheden vastgestelde Klimaat Adaptatie Strategie Zeeland (werk met werk maken). (Zie bijlage) Kosten globaal € 15 milj ? Dit betekent wel dat deze kosten op basis van de KASZ in de nabije toekomst op het bordje van de Provincie komt te liggen.
Zie daarnaast overigens ook het rapport FRAMES pilot A58 en rijkswegen in Zeeland, dd 2 mei 2019. Ook daarin wordt verhoging van de Zanddijk en Olzendepolderdijk aanbevolen.

D. De parallelweg langs de Zanddijk wordt in de meest gunstige variant maximaal 5.5 meter breed zonder vrijliggend fietspad. Volgens de beleidsnota "Kwaliteitsnet Landbouwverkeer Zeeland" is het uitgangspunt dat er bij een 80 km weg met meer dan 7000 mvt/etm een parallelweg van zes meter breed komt met vrijliggend fietspad. Dit geldt ook voor zgn gebiedsontsluitingswegen. In het Mobiliteitsplan Zeeland 2016-2019 wordt de Zanddijk als gebiedsontsluitingsweg opgenomen.
Vanwaar deze afwijking van bestaand beleid?

E. Het fietspad langs de Olzendedijk, dat oorspronkelijk in de plannen was doorgetrokken naar het kruispunt Olzendedijk/Molendijk/Zanddijk en daar een tunnelonderdoorgang zou krijgen naar het huidige fietspad langs de Molendijk, is geschrapt. Fietsers moeten nu door de polder naar De Wulk op het bedrijfsterrein Olzendepolder en daar gelijkvloers oversteken naar het fietspad naar de Molendijk. Tussen het vrachtverkeer.

F. Daarnaast is gekeken hoe de impact op de omgeving zo klein mogelijk kan blijven. Vanwege dit laatste is gekozen voor een minder breed profiel op de Zanddijk, waardoor minder gronden nodig zijn.

Dit klinkt aardig en sympathiek. Doch uit de bijbehorende stukken blijkt dat dit betekent dat er op sommige plaatsen een damwand geplaatst wordt om ruimte te winnen. Waardoor woningen kort op een drukke parallelweg met landbouw- en sluijverkeer komen te staan. Onder langs de Havendijk in Yerseke kunt U zien hoe dit uitpakt. Vanuit een landelijke omgeving gaan de bewoners naar een onveilige, drukke en industriële omgeving. Bijlage 3.7 bij het projectplan suggereert overigens dat deze aanpassing, of optimalisatie zoals het College dit noemt, eerder een bezuiniging is dan een reële oplossing.

Terzijde wordt opgemerkt dat de damwanden juist gesitueerd zijn op de plaats waar alle hoofdleidingen van gas en elektriciteit e.d. naar Yerseke ondergronds liggen. Is er bij de berekening van de kosten met de verplaatsing van deze leidingen rekening gehouden?

G. Uit de quickscan geluid blijkt dat er ter hoogte van de aanpalende woningen geluidswerende maatregelen getroffen moeten worden.

Geluidsschermen van 1.5 meter hoog op een dijklichaam. Hoezo landelijke inpassing van het project?

Merkwaardig genoeg staat deze niet ingetekend ter hoogte van de Kamperweg 2, terwijl dit wel genoemd wordt in de quickscan.

H. Op dit moment heeft het bedrijfsterrein Nishoek twee ontsluitingen richting Zanddijk, nl. één ter hoogte van de spoorwegovergang en één op de rotonde bij de Nishoek. Dat wordt er één. Nadat de verkeerstellingen zijn verricht waarvan op dit moment wordt uitgegaan, is en wordt Lamb Weston fors uitgebreid. Dit geldt voor meerdere bedrijven op de Nishoek. Dit betekent naar onze mening dat de gekozen oplossing van één ontsluiting bij de rotonde volstrekt onvoldoende zal zijn. Als gevolg hiervan zal het verkeer richting Bergen op Zoom naar de rotonde bij Kruiningen/De Uitkijk uitwijken. Volstrekt verwerpelijk.

I. De carpoolplaats bij de rotonde Nishoek verdwijnt. Gezien het huidige gebruik volstrekt onaanvaardbaar.

J. Eén van de heikele punten in het algemeen is dat Yerseke op dit moment geen tweede ontsluiting heeft, een zgn calamiteitenroute. Zo'n route is van groot belang voor het bedrijfsleven op de Olzendepolder. Die bedrijven kenmerken zich immers door een groot aantal transportbewegingen met bederfelijke waar. Meestal op just-in-time contracten.

Het College stelt dat de aan te leggen parallelweg aan de westzijde als calamiteitenroute kan dienen. Een weg van 5.5 meter breed bestemd voor landbouwverkeer en gemengd met fietsverkeer. En in de praktijk zal bij ongevallen e.d. niet alleen de Zanddijk worden afgesloten, maar wellicht ook de parallelwegen.

Tot slot:

Wij begrijpen dat het makkelijk is kritiek te leveren op ingediende plannen voor dit project en dat dit wellicht door Uw staten in meerderheid ook zo zal worden opgevat.

Vanaf het begin van het project hebben wij onze mening, gebaseerd op ingewonnen deskundige adviezen, niet onder stoelen of banken gestoken en hebben wij alternatieven aangedragen. Deze werden steeds op louter financiële motieven afgewezen.

Om uit de impasse te komen stellen wij voor voorlopig een tijdelijke ontsluiting te maken van de Olzendepolder naar de kruising Molendijk/Zanddijk/Olzendedijk volgens bijvoorbeeld bijgaand ontwerp. (Bijlage 2). Deze kan dan later eventueel ingepast worden in een definitieve toekomstbestendige gebiedsontsluiting. Voorkom kapitaalsvernietiging door de aanleg van een enorm verkeersplein. .

Ga in overleg met alle partijen en laat een onafhankelijk advies opstellen, niet alleen op basis van financiële overwegingen, maar ook op basis van duurzaamheid en verkeersveiligheid.

Nu wordt door het College voorgesteld om eerst een besluit te nemen en daarna in overleg te gaan met de omgeving. Dit betekent dat de bandbreedte van dat overleg bepaald wordt door Uw besluit.

Kortom alle kleuren kunnen dan nog worden gekozen, als het maar roze/zwart is.....

Anderzijds startte het project destijds met consultatie van de omgeving. De uitkomst was dat men unaniem koos voor variant rood.

Daarnaast willen wij U in overweging geven bij een eventuele aanbesteding van het projekt, partijen te vragen variant rood als alternatief uit te werken en een voorstel te doen tot realisering daarvan, uiteraard met een kostenplaatje.

Alsdan kan dan een reële kostenvergelijking worden gemaakt.

Met vriendelijke groeten,

█ namens
de Bewonersgroep Kaasgat,
de Bewonersgroep Zanddijk,
de Dorpsraad Kruiningen,
de Ondernemersvereniging Reimerswaal, en
een groep verontrustte inwoners van Yerseke o.l.v de heer █