

College van Gedeputeerde  
Staten van Zeeland,  
Postbus 6001  
4330 LA Middelburg

Betreft: Ontsluiting Yerseke/Molendijk.

Goes, 18 januari 2020.

Geacht college,

In het afgelopen jaar hebben wij de planvorming “Aanpak verkeersproblemen Zanddijk Yerseke” middels een aantal, maar niet alle, hoorzittingen gevolgd. Hoewel wij aandacht hebben gevraagd voor de fiets is het voor de Fietsersbond teleurstellend te constateren dat er naar onze mening weinig aandacht is besteed aan het oplossen van de problematiek van de fietser. Meegedeeld werd dat dit nog niet opportuun was en dat dit in een later stadium allemaal opnieuw zou worden bekeken. Uiteraard stelt deze uitspraak ons niet gerust. Fietsers worden beschouwd als gewaardeerde weggebruikers, maar er wordt eerst gedacht aan een oplossing voor het autoverkeer en daarna wordt er ook nog eens nagedacht over een oplossing voor het fietsverkeer. Maar al te vaak ontstaat dan een soort compromis oplossing die voor fietsers niet optimaal is.

Nu we zijn aanbeland in een transitie periode waarin de fietsers een steeds belangrijker taak krijgen bij de reductie van het autoverkeer voor woon- werk doeleinden. Maar ook in een periode waarin het toeristische fietsverkeer een aanmerkelijk stijging laat zien is het hoogst noodzakelijk een hoge prioriteit toe te kennen aan het ontwerp van fietsvoorzieningen. De fiets verandert, de snelheid neemt toe en het gebruik is explosief gestegen. Het is om deze redenen dat wij juist extra aandacht vragen voor een fietsveilig ontwerp voor een alternatief Zanddijk.

Verder hebben wij geconstateerd dat met de variant “Bruin” een verre van optimale oplossing wordt gekozen. Onze bezwaren delen wij met de actiegroep “[REDACTED]”. Na overleg hebben wij de nadelen van variant “Bruin” gezamenlijk geïnventariseerd en als bijlage aan deze brief gehecht.

Natuurlijk erkennen wij de financiële problematiek van de andere varianten, maar wij zijn van mening dat niet te snel moet worden overgegaan tot een keuze. Nog recent is gebleken dat aanvankelijk nog onmogelijk lijkende infrastructurele oplossingen ineens wel tot mogelijkheden behoorden. De Yersenen zijn een nijver volkje en zullen gezien de ontwikkelingen van de afgelopen decennia ook in de toekomst doorgaan met een expansieve groei van de economische bedrijvigheid. Deze zal gepaard gaan met een sterke groei van het aantal verkeersbewegingen.

Kortom eerst maar eens alle beschikbare mogelijkheden onderzoeken. De problematiek van de fietsers bij de keuze van de “Bruine” variant kan daarbij ook een rol spelen. Immers “Bruin” is een volstrekt onlogische keuze gezien door de

bril van de toeristische fietser. Weer een mooi stukje Zeeland ten prooi aan het (snel)verkeer.

Concluderend stellen wij:

1. Variant “Bruin” is vanuit het oogpunt van de belangen van de fietser een dermate slechte oplossing dat wij deze integraal afwijzen.
2. Wanneer GS de “Bruine” oplossing daadwerkelijk tot uitvoering willen brengen zullen wij, vanwege de onvolledige belangen afweging tussen gemotoriseerd en fietsverkeer, bezwaar aantekenen tegen deze oplossing.
3. Wij verzoeken uw College in voorkomende gevallen van planvorming de belangen van het fietsverkeer prioriteit 1 te geven. Vanaf het begin de fietsbelangen prioriteren en daarna het autoverkeer.
4. Graag blijven wij intensief betrokken bij de planvorming van dit project, maar ook bij andere fiets gerelateerde projecten die in onze regio worden ontwikkeld.

Wij wensen u veel succes bij het oplossen van de ontsluiting van Yerseke

met vriendelijke groet,  
namens de Fietsersbond afdeling Beveland,

■■■■■■■■■■  
■■■■■■■■■■, (Secretaris)

Bijlage: brief Fietsersbond afdeling Beveland d.d. 18 januari 2020.

### **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 Olzendijk 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 Olzendepolder, 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.