

INSPRAAK RENE REIJNGOUDT

Geachte Voorzitter, Raadsleden en overige aanwezigen,

Mijn naam is René Reijngoudt, woonachtig in het Kaasgat. Allereerst wil ik u meegeven dat wij als bewoners van het Kaasgat uiterst teleurgesteld zijn in de keuze voor Roze Zwart. Wij hadden als primair doel Geen Bruin, dat is gelukt echter was het nimmer de bedoeling om onze directe burens in een soortgelijke situatie te doen belanden. U zult begrijpen dat dit voor ons ongemakkelijk voelt.

Waarom sta ik hier? De combinatie van direct betrokkene, belanghebbende en mijn beroep in de infrastructuur heeft mij doen besluiten om mijn stem te laten horen in deze vergadering en mijn grote zorg te uiten aangaande tracé Roze Zwart. Mijn doel is om u te overtuigen dat een poldertracé de enige juiste beslissing is en u zich niet moet laten misleiden door de louter financiële beweegredenen van de provincie om voor Roze Zwart te kiezen. Als u inzoomt op de details van het ontwerp zult u inzien dat er als het ware enkel een lijntje op papier is gezet, waarbij enkel het strikt noodzakelijke gedaan is. Bij ontwerpen draait het juist om details en dient de ontwerper de omgeving te kennen of op z'n minst zichzelf hierin te verdiepen.

Er is de afgelopen jaren al veel gezegd, besproken en ogenschijnlijk onderzocht aangaande het dossier ontsluiting Yerseke of wellicht een betere benaming:

Ontsluiting bedrijventerrein Olzendepolder". Daar ligt naar mijn mening de kern van de huidige uitdaging waar wij als direct betrokkenen en u als volksvertegenwoordigers al jaren mee worstelen. Op dit punt wil ik u herinneren aan de lijfspreuk die wij allen delen: **Luctor et Emergo!** Om deze worsteling voor eens en voor altijd te beslechten op een gedragen, toekomstbestendige en bovenal veilige manier verzoek ik u vanavond te kiezen voor **Rood**. Ik zal u uitleggen waarom dit, afgezet tegen Roze-zwart, de beste keuze is:

- **Landbouwverkeer.** Bij Roze Zwart wordt het landbouwverkeer zeer slecht ontsloten. De Trenteweg en Capelleweg worden de voornaamste ontsluitingen en zijn hiervoor niet geschikt en aanpassingen zijn bovendien niet opgenomen in het ontwerp van Roze Zwart;
- **Fietsverkeer.** Bij Roze Zwart wordt het fietsverkeer tussen Kruiningen, Yerseke, Kapelle en Hansweert gedwongen om samen met het landbouwverkeer, veel meer dan in de huidige situatie, gebruik te maken van dezelfde wegen. Deze zijn vaak te smal en hier wordt geen rekening mee gehouden in het ontwerp van Roze Zwart. Wanneer we kiezen voor Roze Zwart betekent dit dat de fietsinfrastructuur compleet verstoort wordt

INSPRAAK RENE REIJNGOUDT

en er op vele fronten ingeleverd wordt op gebied van veiligheid;

- **Onveilig fietspad.** Het nieuwe fietspad bij Roze Zwart vanaf de rotonde Nishoek tot spoorwegovergang Capelleweg (langs Lamb Weston en het station) telt 12 in- en uitritten over en lengte van ca. 1 km. Dat betekent dus 12 nieuwe conflictpunten tussen fietsverkeer en vrachtverkeer. Je bent bij Roze Zwart per slot van rekening verplicht om via het bedrijventerrein te fietsen en dan komt het fietspad ook nog eens aan de verkeerde kant te liggen;
- **Station Kruiningen – Yerseke.** Het station Kruiningen – Yerseke wordt per fiets en auto slechter bereikbaar en belangrijker nog het wordt met de fiets minder veilig dan in de huidige situatie. Nu fietst men namelijk aan de kant van het station en straks dus aan de kant van de bedrijven met al die in- en uitritten;
- **Parallelweg.** Bij Roze Zwart heeft de provincie bedacht dat het landbouwverkeer via een nieuwe weg parallel langs het nieuwe Zanddijk tracé gaat rijden. Als een boer dus bijvoorbeeld met tarwe vanuit de Olzendepolder richting de CZAV in Wemeldinge moet, kruist hij straks eerst bij de rotonde Olzendedijk/Molendijk al het verkeer om vervolgens via een soort wormvormig aanhangsel aan te sluiten bij de rotonde Nishoek op de N289. Als u

eens zou inzoomen op dit punt hoeft u geen wegenbouwkundige te zijn om te beoordelen dat dat een bijzonder slecht idee is. Op 30 meter vanaf een extreem drukke rotonde oprijden met traag landbouwverkeer is vragen om ongelukken ;

- **Gedwongen samen.** Dezelfde landbouwroute die ik in mijn vorige punt aanhaalde is trouwens ook bedoeld als fietsroute, wandelroute, ontsluiting van aanwonende en aan- en afvoerroute voor bedrijven als Landbouwbedrijf Boot, Pluimveebedrijf Van der Gun en Tuincentrum Nieuwenhuijse. Deze parallelweg, die in het ontwerp van de provincie 4,50 meter breed is, zal naar mijn mening een nieuwe hit worden in de PZC. En dan bedoel ik uiteraard niet in positieve zin. Het is klaarblijkelijk dat de provincie zich op geen enkele wijze heeft verdiept in de omgeving en de diversiteit aan verkeerstromen en dat komt overduidelijk naar voren in haar ontwerp voor Roze Zwart;

INSPRAAK RENE REIJNGOUDT

- **Woon-werkverkeer.** Een ander punt waar Roze Zwart de spreekwoordelijke plank mis slaat is het feit dat er geen rekening is gehouden met woon-werkverkeer van mensen die in Yerseke wonen en bijvoorbeeld bij Lamb Weston, JWK, Sinke Groep of andere bedrijven op de Nishoek werken. Veel van deze mensen gaan met de fiets, brommer of auto minstens 2x of soms wel 4x per dag (als ze tussen de middag thuis gaan eten) heen en weer. Nu kan men bij het spoor gemakkelijk Nishoek bereiken, straks zal dit uitmonden in een enorme toename van sluipverkeer via Kaasgat, Capelleweg en de Trenteweg. Deze wegen zijn hier niet op berekend en dit zal leiden tot toename van overlast en meer verkeersonveilige situaties.
- **Milieustraat Reimerswaal.** Ik hoef u niet uit te leggen waar deze zich bevindt, maar de vraag is hoe komen we er straks als Roze Zwart er ligt? De bedoeling is om via de rotonde Nishoek te rijden en dan slinger de slinger via de Weihoek. De praktijk zal zijn via de Capelleweg of erger nog via het Kaasgat en de Trenteweg. Of gaat u als gemeente de milieustraat op kosten van de provincie verplaatsen als mitigerende maatregel? Weer een punt waarbij theorie en praktijk mijlen ver uit elkaar liggen en het bewijs dat de provincie alleen een lijntje op papier heeft gezet om bedrijventerrein Olzendepolder te ontsluiten.
- **Rotonde Nishoek.** Sinds de move van bruin naar Roze Zwart wordt door de provincie als een soort troef het vergroten van de rotonde Nishoek gebruikt. Wanneer de vraag gesteld wordt wat dit concreet inhoudt wordt er gezegd: turborotonde, vergroten en fietstunnels. Jammer van dit alles is dat deze toezeggingen nergens terug te vinden zijn in de vorm van een ontwerp. Waar alle varianten zijn vertaald naar enigszins leesbare tekeningen, is het de provincie schijnbaar nog niet gelukt om de aanpassingen aan de rotonde op papier te zetten. Ik mag aannemen dat u als raadsleden ook concreet wil weten hoe deze mooie beloftes er in de praktijk uit komen te zien, zodat u ook een onderbouwd oordeel kan vellen over de functionaliteit en mogelijk zelfs kan laten onderzoeken of deze beloftes ook de problematiek oplossen. Nu heb ik wat uitzoekwerk gedaan, alles is tegenwoordig te vinden, en hieruit komt naar voren dat er niet altijd een positief effect te koppelen is aan het vergroten of ombouwen naar een turborotonde. In het rapport *Prestatieanalyse turborotonde* komt bijvoorbeeld naar voren dat het vergroten van een rotonde de doorrijnsnelheid van het verkeer doet toenemen en op die manier de verkeersveiligheid negatief beïnvloed. Wanneer een rotonde te groot wordt, kan verkeer met meer van 50km/h de rotonde passeren en kan de verkeersveiligheid niet gewaarborgd worden. Dit lijkt

INSPRAAK RENE REIJNGOUDT

reeds aan de hand op de rotonde Nishoek. Deze feiten zouden er zomaar toe kunnen leiden dat de rotonde niet groter maar juist kleiner gemaakt moet worden en dan is maar de vraag of de vijf poten nog wel fatsoenlijk aangesloten kunnen worden. Er is destijds immers een grote rotonde aangelegd om de 5 poten aan te kunnen sluiten. Jammer dat er ook op dit punt weer open eindjes dreigen te ontstaan, waarbij de extra toegezegde miljoenen mogelijk gebaseerd kunnen zijn

op loze beloftes, omdat niet is onderzocht of die investering het gewenste resultaat zal

opleveren

- **Stikstof.** Onze gemeente en met name het gebied ten zuiden van Yerseke kenmerkt zich door een prachtig natura 2000 gebied, de Yerseke Moer. Hoe zit het eigenlijk met de invloed van projecten en aanleg van wegen op deze gebieden? Vrij simpel. Hoe dichterbij een natuurgebied ligt hoe groter de negatieve invloed van het project en alle activiteiten die nodig zijn voor de aanleg en onderhoud. En dan laat ik in dit verhaal het gebruik van verkeer en de jaarlijkse groei nog buiten beschouwing. De feiten zijn als volgt: ligging Roze Zwart tov Yerseke Moer 1,60 km en Rood 3,3 km.
- **De aanleg.** Hoe gaan we dit uitvoeren? Een vraag waar in dit stadium gemakshalve nog niet al te veel over nagedacht is. De realiteit? 1,5 tot 2 jaar ellende, gevaarlijke situaties en een verminderde doorstroming bij Roze Zwart of 1 tot 1,5 jaar aanleg in 'niemandsland' bij Rood. Hiermee bedoel ik uiteraard niet dat bij Rood het land van niemand is, maar het feit dat er gewerkt kan worden zonder de kans op verkeersinfarcten of langdurige onbereikbaarheid van Yerseke. U heeft het over fase 1 Zwart en 2 Roze, maar realiseer u dat er waarschijnlijk 5 of 6 subfases ontstaan binnen fase 2. Gevolg: extra kosten, extra tijd, extra overlast, extra klachten, extra onveilige situaties. En hoe garanderen we tijdens de aanleg de bereikbaarheid van Yerseke in geval van calamiteiten? Nog een punt waar Roze Zwart steken laat liggen ten opzichte van Rood. In dit licht wil ik u ook wijzen op het feit dat bij Roze Zwart er geen extra en deugdelijke ontsluitingsroute ontstaat voor calamiteiten, waar dit bij Rood wel het geval is. Ook op dit punt kunnen we 2 vliegen in 1 klap slaan en de ontsluiting van Yerseke beter toekomstbestendig en veilig maken.

INSPRAAK RENE REIJNGOUDT

- **Geld.** Dit punt heb ik op 6 dec. 2019 ook persoonlijk aan Dhr. Van der Maas voorgelegd. Maak gebruik van slimme en innovatieve marktwerking vanuit de infra branche. Zet het project vroegtijdig in de markt, stel **ROOD** als doel, spreek een budget af en u zult versted staan wat de mogelijkheden zijn. Mooi voorbeeld is het dijkversterkingsproject Hansweert wat als Bouwteam in de markt is gezet en waar een innovatieve vorm van samenwerking resulteert in het bereiken van vooraf vastgestelde doelen binnen de budgetten. Ik ben er van overtuigd dat **ROOD** op die manier dichterbij is dan u denkt.
- **Ongelijkmatige zettingen.** Roze zwart houdt in dat er als het ware een dijklichaam tegen de huidige Zanddijk wordt geplakt. We weten allemaal dat de huidige Zanddijk slecht is en er vaak onderhoud gepleegd moet worden om de verkeersveiligheid enigszins te waarborgen. Dit is veelal te wijten aan zettingen in de dijk en de mogelijk slechte ondergrond. Wat gebeurt er eigenlijk als je een grote bult grond tegen een bestaande bult grond legt? Dan ontstaan er zettingen in zowel de nieuwe als de oude bult. Als deze zettingen gelijkmatig plaatsvinden is er niet veel aan de hand, echter als deze ongelijkmatig zijn is het leed niet te overzien. Resultaat: de ellende van de huidige Zanddijk kan worden meegenomen naar de toekomst met als gevolg onnodig hoge onderhoudskosten, verkeershinder, verkeersonveiligheid en imagoschade voor gemeente en provincie. Laten we de Zanddijk in haar waarde laten en haar ontlasten, zij heeft haar functie en rol de afgelopen decennia met verve vervuld. Ze heeft Yerseke droog gehouden en heeft ons dagelijks naar onze bestemmingen gebracht. Het is tijd voor vernieuwing, toekomst en een betere veiligheid en die doelen worden allen verenigd in **ROOD!**

Dank u voor uw aandacht, kies wijs, ga voor **ROOD**.

René Reijngoudt