

Inventarisatielijst behorende bij D25.038754

Documentnummer	Documentnaam	Soort document	Woo-weigeringsgrond
1.a	Advies Zeeland Borsele 240715 inkomend info Borsele (002)	e-mail	artikel 5.1, lid 2, onder e
1.b	VVA Borsele Zeeland (COMP)	adviesrapport	artikel 5.1, lid 2, onder e
2	2024 12 16 Mail RE TAM-omgevingsplan Randweg Hoedekenskerke	e-mail	artikel 5.1, lid 2, onder e
3.a	FW URGENT deelname tegen Plan-GGA - Randweg Hoedekenskerke	e-mail	artikel 5.1, lid 2, onder e
3.b	Bijlagen	bijlagen bij e-mail	artikel 5.1, lid 2, onder e
3.c	Zienswijze tegen Randweg Hoedekenskerke	bijlagen bij e-mail	artikel 5.1, lid 2, onder e
3.d	Machtiging bij zienswijze	bijlagen bij e-mail	artikel 5.1, lid 2, onder e

Van: [redacted] J
Aan: info@scheldestromen.nl; [Info Borsele](#)
Cc: [redacted] J [@vvn.nl](#)
Onderwerp: Advies Zeeland, Borsele, 240715
Datum: dinsdag 3 december 2024 14:46:26
Bijlagen: [Outlook-sq25vdro.png](#)
[VVA Borsele Zeeland \(COMP\).docx](#)

Deze e-mail is afkomstig van een externe afzender. Klik niet op links en open geen bijlagen, tenzij je de afzender herkent en weet dat de inhoud veilig is. Stuur verdachte e-mails als **BIJLAGE** door naar de **ServiceDesk**, ook als je twijfelt.

Goedemorgen,

Bijgaand stuur ik u toe het advies dat VVN heeft opgesteld naar aanleiding van een melding ontvangen bij het Participatiepunt. De melder is reeds in het bezit gesteld van het uitgebrachte advies.

Ik ga ervan uit u hierbij naar behoren te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

[redacted] J

[redacted] J

06- [redacted] J



Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

J Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen

Advies verkeersveiligheid

Naar aanleiding van een melding bij het VVN Participatiepunt (vvn.nl/participatiepunt).



Melding

Zeeland, Borsele, 240715

Locatie

Hoedekenskerke (gemeente Borsele) Zeeland

Datum uitgifte advies

20 november 2024



Iedereen veilig over straat

VEILIGVERKEER

Rol Veilig Verkeer Nederland

Veilig Verkeer Nederland (VVN) is een vereniging met als motto 'Iedereen veilig over straat'. Verkeersveiligheid is belangrijk voor een fijne leefomgeving. Soms worden buurtbewoners geconfronteerd met een verkeerssituatie die onveilig is (objectief) of voelt (subjectief). Dit kunnen zij melden bij het VVN Participatiepunt.

VVN Buurtacties en advies

Als melders van een onveilige situatie dat willen, ondersteunen wij bij het zoeken naar een oplossing. Dat doen we door het bieden van handvatten, zoals VVN Buurtacties (vvn.nl/buurtactie), waarmee melders of vrijwilligers zelf een actieve rol kunnen spelen in het verbeteren van de situatie. Deze acties zijn vooral gericht op beïnvloeding van het verkeersgedrag. Waar nodig bieden we uitgebreider of infrastructureel advies.

Samenwerking met de gemeente

Waar mogelijk wordt de gemeente bij het vinden van een oplossing betrokken. Veilig Verkeer Nederland vormt een neutrale schakel tussen buurtbewoners en gemeenten, met als doel buurten verkeersveiliger te maken. In het gesprek met gemeenten en andere betrokken kiezen wij daarom voor een bemiddelde rol.

Tot slot helpen wij gemeenten met maatwerktrajecten op aanvraag, waarbij we hen advies geven over verkeersgedrag en -inrichting.

Algemeen

- Veilig Verkeer Nederland beoordeelt situaties op verkeersveiligheidsaspecten. Alle andere factoren, zoals ruimtelijke ordening, financiën worden niet meegewogen, tenzij deze een directe invloed hebben op de verkeersveiligheid.
- Aan de adviezen die door Veilig Verkeer Nederland worden uitgebracht zijn geen kosten verbonden.
- Adviezen zijn onafhankelijk en onpartijdig. De enige toetsing is de algemene verkeersveiligheid.
- Uitgangspunt van de advisering vormt de verkeersveiligheidsvisie 'Duurzaam Veilig' en de daaruit volgende ontwerprichtlijnen. Ook sluiten we aan op de landelijk gestimuleerde risicogestuurde aanpak, zoals beschreven in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030).

Situatie

Het betreft hier een melding van een aantal voornamelijk 60km/h erftoegangs- c.q. gebiedsontsluitingswegen merendeels buiten de bebouwde kom binnen de gemeente Borsele en het Waterschap Scheldestromen te Zeeland en een deels nog aan te leggen z.g. randweg Hoedekenskerke. De bestaande wegen na de nieuwe aan te leggen randweg zijn z.g. polder- c.q. dijkwegen, die door de (moderne) tijd zijn achterhaald qua inrichting, onderhoud en verkeersaanbod. De toestand van bedoelde wegdekgedeelten is zeker op sommige gedeelten ronduit slecht en onveilig te noemen en zijn wat breedte en inrichting betreft niet geschikt voor het vele en zware (en nog extra te verwachten) vrachtverkeer.

Daarbij komt nog dat het kwetsbare verkeer zich in de huidige situatie binnen dezelfde verkeersstroom dient te mengen.

De bewuste bestaande wegen zijn: 's-Gravenpoldersestraat (deels), Nieuwe Veerweg (zeedijk), Kapuinhoekweg, Kerkepolderweg, Bakendorpseweg en de Zeedijk. Het totale traject van deze wegen is circa 5 km (**zie foto's 3 t/m 15**).

Probleemstelling

De buurtbewoners willen graag een onafhankelijk oordeel van VVN over de plannen van de gemeente Borsele om een route voor (zwaar) vrachtverkeer om te leiden. Het gaat volgens de melder thans om minimaal honderd grote vrachtwagens per dag met een verwachtingspatroon van minimaal het viervoudige in de eindfase (verdubbeling hoeveelheid en heen en weer rijden).

De huidige route via het buurtschap Langeweegje geeft veel overlast en derhalve is naar een alternatieve route gezocht (**zie foto 1**).



Foto 1: Overzichtssituatie Langeweegje te Langeweegje

De 16 huishoudens van Hoedekenskerke voelen zich benadeeld omdat het zware vrachtverkeer straks over de smalle (dijk)wegen o.a. Hoedekenskerke moet rijden richting een groot bedrijfsterrein. Het gaat om het bedrijf Crop Alliance B.V. Een bedrijf dat uien inmaakt. Verplaatsen van het bedrijf is onderzocht maar lijkt vooralsnog niet haalbaar. Dit zou namelijk in een klap het probleem oplossen! De melder geeft aan dat bij het passeren van een vrachtwagen fietsers straks niet kunnen uitwijken.

Omdat het om een bestemmingsplantraject gaat wil de bewonersgroep via een zienswijze of bezwaarschrift meer voor elkaar zien te krijgen bij de wegbeheerder. Het gaat daarbij mogelijk ook om planschade omdat de waarde van huizen zou kunnen dalen of dat bewoners te maken krijgen met meer geluidhinder en trillingen.

De (gemarkeerde) wegen zijn op diverse plaatsen in slechte tot zeer slechte staat.

De toplaag is beschadigd, er zijn verzakkingen, scheuren, zowel langs als dwars, kapotte weggangen, en de breedte is totaal niet geschikt voor het vele vrachtverkeer.

Na Hoedekenskerke hebben deze wegen geen vrijliggende fietspaden.

Het plan om hierover veel zwaar verkeer (vrachtwagens) te laten rijden is danook omstreden.

Het betreft hier de volgende wegen:

's-Gravenpoldersestraat
Nieuwe Veerweg (zeedijk)
Kapuinhoekweg
Kerkepolderweg
Bakendorpseweg
Zeedijk

Deze wegen hebben samen een afstand van ongeveer 5 km (**zie foto's 3 t/m 15**).

Naast de overlast in de vorm van uitlaatgassen, geluid, trillingen, Co2, is de veiligheid van deze route voor het zware verkeer, ver te zoeken. Daarbij is het erg kortzichtig om een jarenlange probleemroute, eenvoudig te verplaatsen naar andere wegen in dezelfde gemeente. Dat is geen oplossing.

Over deze situatie en met name het veiligheidsaspect, zouden de bewoners graag een onafhankelijk advies hebben.

VVN is daarom gevraagd om deze situatie ter plaatse te komen bekijken.

Er is een groep gedupeerden van ongeveer 18 bewoners/families, die reeds een visie/zienswijze hebben ingediend bij de gemeente. Een goed onafhankelijk advies over dit plan zou daarbij zeer welkom zijn.

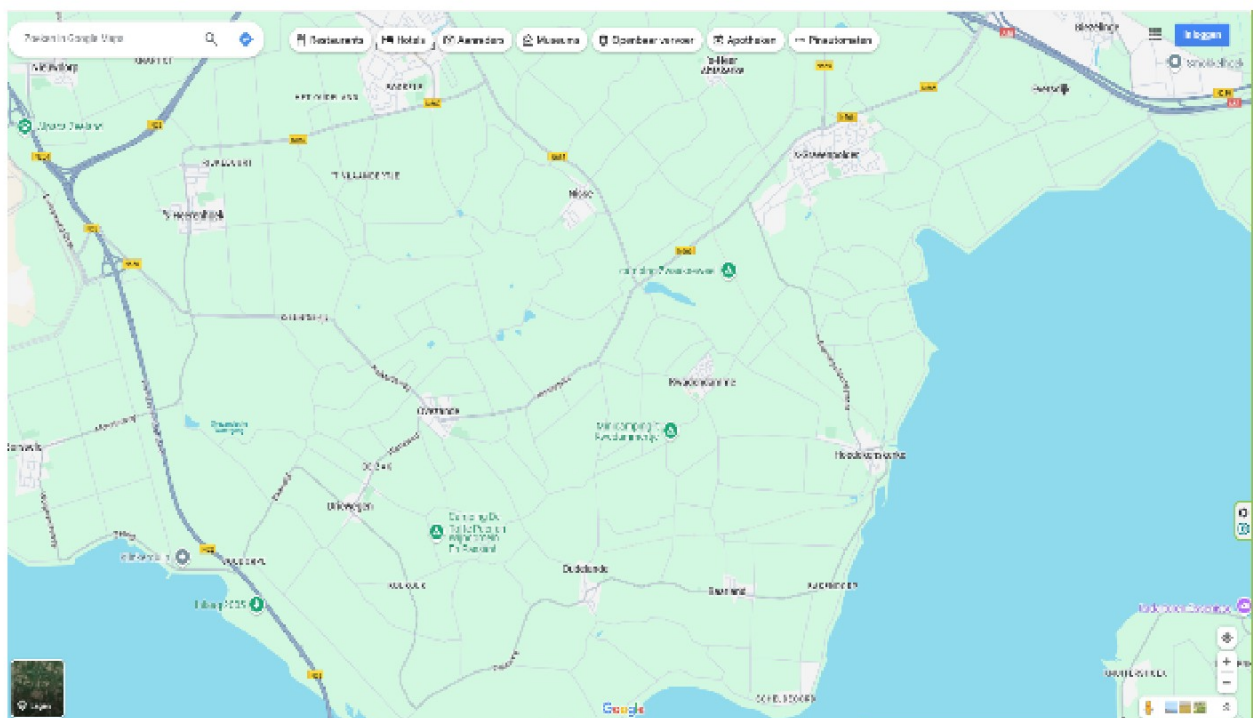


Foto 2: Overzichtssituatie tussen de rijksweg A58/N666 en camping Scheldeoord (zuidelijkste punt)

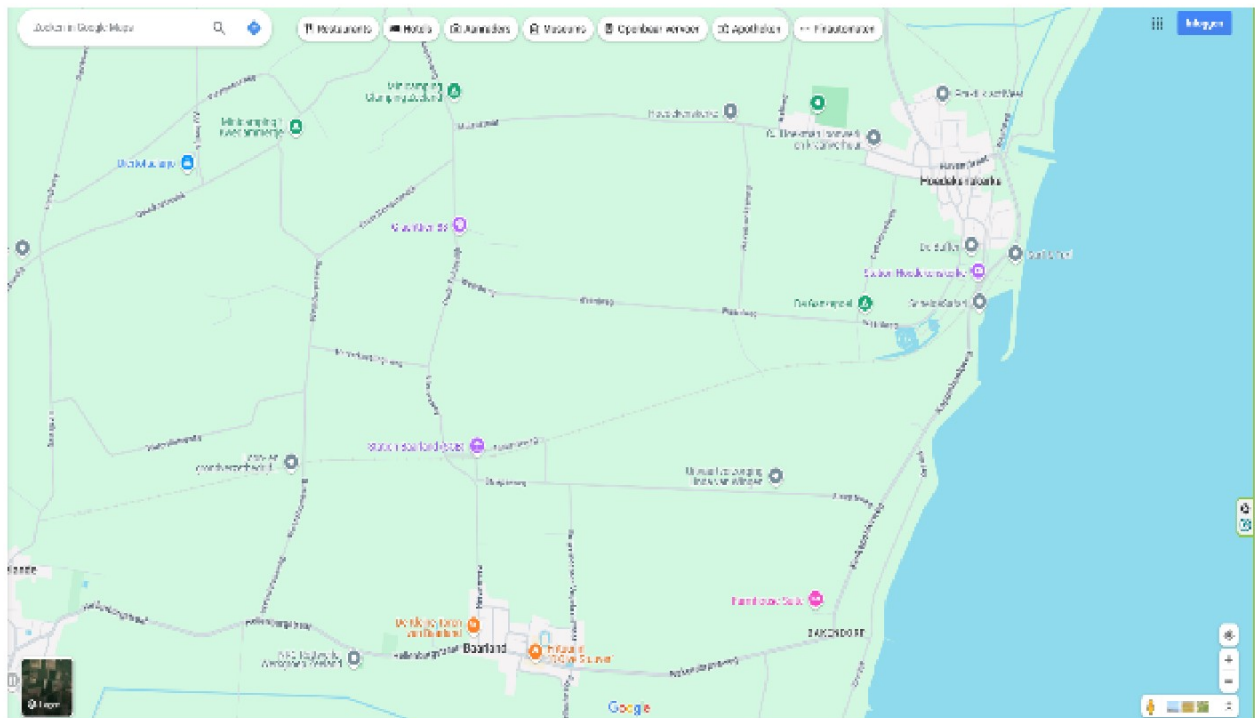


Foto 3: Overzichtssituatie wegnnet rondom Hoedekenskerke (ingezoomde versie van foto 2)



Foto 4: Overzichtssituatie 's-Gravenpoldersestraat met vrijliggend fietspad



Foto 5: Overzichtssituatie 's-Gravenpoldersestraat einde fietspad t.h.v. spoorwegovergang



Foto 6: Overzichtssituatie 's-Gravenpoldersestraat tegengestelde richting van foto 5



Foto 7: Overzichtssituatie 's-Gravenpoldersestraat in Hoedekenskerke



Foto 8: Overzichtssituatie Nieuwe Veerweg



Foto 9: Overzichtssituatie Nieuwe Veerweg (zeedijk)



Foto 10: Overzichtssituatie Kapuinhoekweg



Foto 11: Overzichtssituatie Kerkepolderweg



Foto 12: Overzichtssituatie Kerkepolderweg/Bakendorpseweg



Foto 13: Overzichtssituatie Bakendorpseweg/Oude Dierikpolderweg richting uienfabrieksterrein (noord/noordoost) en camping Scheldeoord



Foto 14: Overzichtssituatie ingang uienfabrieksterrein



Foto 15: Overzichtssituatie Zeedijk achterzijde uienfabrieksterrein

Standpunt wegbeheerders)

Op 23 oktober 2024 heb ik telefonisch contact gehad met de wegbeheerder van de Gemeente Borsele. Deze wist mij te vertellen dat er een nieuwe randweg Hoedekenskerke wordt aangelegd tussen de 's-Gravenpoldersestraat voorbij perceel 34 en de Nieuwe Veerweg. Op deze randweg wordt geen fietsverkeer toegestaan, waardoor er geen verkeersgevaarlijke situaties kunnen ontstaan voor kwetsbare verkeersdeelnemers.

Met betrekking tot het traject 's-Gravenpoldersestraat, Nieuwe Veerweg (zeedijk), Kapuinhoekweg, Kerkepolderweg, Bakendorpseweg en Zeedijk wordt in die hoedanigheid verwezen naar het Waterschap Scheldestromen, aangezien deze instantie verantwoordelijk is voor dit 60km/h-wegennet.

Vervolgens heb ik contact gezocht met het Waterschap Scheldestromen. Deze vertegenwoordiger kon mij vertellen dat reeds meerdere veiligheidsmaatregelen zijn genomen en nog genomen gaan worden op de diverse bestaande 60km/h-wegen, die geschikt gemaakt gaan worden voor aansluiting met de nieuwe randweg.

Denk daarbij aan: (kant)verstevinging, verbreding van het wegdek (maximaal 6 meter), waardoor vrachtverkeer elkaar beter kan passeren, zij het met geringe snelheid. Te brede wegen zouden alleen maar risicoverhogend werken (hogere snelheden bij het passeren). Als voordeel geldt daarbij dat meer ruimte ontstaat voor de z.g. kwetsbare verkeersdeelnemer(s). De lagere passeersnelheden maken dit veiliger voor met name het fietsverkeer.

Meer gescheiden (vrijliggende) fietspaden liggen vooralsnog niet in de planning met betrekking tot deze 60km/h-wegen na de nieuw aan te leggen randweg.

Wel zal een en ander nauwkeurig gemonitord worden door de wegbeheerder na realisering van het gehele nieuwe omleidingstraject en zonodig zullen correcties/aanpassingen worden doorgevoerd.

Een zwaarwegend argument om dit traject te ontwerpen is om zwaar vrachtverkeer van en naar een aanwezig fabrieksterrein (uienfabriek) ten zuiden van Hoedekenskerke beter te reguleren en de dorpskernen/buurtschappen, zoals die van Langeweegje te onttrekken van dit (zware) vrachtverkeer. Dit veroorzaakt thans veel verkeersoverlast.

In de nabije omgeving van het fabrieksterrein ligt aan de zuidkant ook nog de camping Scheldeoord, wat veel recreatieverkeer met zich meebrengt.

Probleemanalyse

Op vrijdag 23 augustus 2024 circa 11.00 uur is door mij samen met de melder een uitgebreide schouw uitgevoerd op het bewuste traject van de Gemeente Borsele en Waterschap Scheldestromen tussen de rijksweg A58, provincialeweg N666, Langeweegje, Hoedekenskerke e.o. inclusief de omgeving van het fabrieksterrein van de uienfabriek Crop Alliance B.V. en camping Scheldeoord te Bakendorp.

Ik wil daarbij een tweedeling maken, t.w. vanaf de Provincialeweg N666, Baarlandsezandweg, 's-Gravenpoldersestraat t/m perceel 34 (einde fietspad c.q. aansluiting nieuwe randweg) en het gedeelte vanaf het eind van de nieuwe randweg t.w. Nieuwe Veerweg tot aan de uienfabriek.

Het eerste gedeelte zal qua verkeersveiligheid nagenoeg geen problemen en overlast opleveren. De nieuw aan te leggen randweg eveneens niet.

Echter daarna (tweede gedeelte) is het traject Nieuwe Veerweg tot aan de uienfabriek te bestempelen als zeer onveilig en ongewenst in deze huidige vorm, maar ook in de aangepaste vorm, met gemengd (zwaar) verkeer enerzijds en kwetsbare verkeersdeelnemers anderzijds.

Mijn bevindingen daarbij waren dan ook met name in het tweede gedeelte, dat er met grote regelmaat op de z.g. 60km/h-wegen (zeer) zwaar vracht- en landbouwverkeer was waar te nemen, in een en dezelfde verkeersstroom met de nodige personenauto's en met name onbeschermd kwetsbare verkeersdeelnemers. Uitwijkmogelijkheden waren (nagenoeg) niet aanwezig!

Deugdelijke fiets- en/of trottoirvoorzieningen ontbreken vanaf de 's-Gravenpoldersestraat ter hoogte van perceel 34 merendeels. Indien zich een onverwachte situatie voordoet, is het op tijd het voertuig tot stilstand kunnen brengen niet aan de orde. Bij 60 km/h is de stopafstand circa 35 meter (= inclusief reactietijd). Kinderen en fietsers kunnen namelijk onvoorspelbare c.q. onverwachte handelingen verrichten. Uitwijkmogelijkheden met een maximale wegbreedte van 6 meter (eindfase) zijn daar ter plaatse nagenoeg nihil, zonder het risico van het in gevaar brengen van medeweggebruikers (b.v. tegenliggers). Het is dus zaak snel te kunnen stoppen!

Met snelheden van rond de 60 km/h per uur op een weg, die deels in de voorrang ligt, met elkaar passerend en inhalend (!) vracht- en landbouwverkeer, waarbij toch wel raketings langs een aantal woningen wordt gereden, met mogelijk daartussen fietsverkeer en voetgangers is dat ronduit gevaarlijk. Om dit risico aanzienlijk kleiner te maken is het dan ook zeer wenselijk en noodzakelijk minimaal snelheidsbeperkende maatregelen te nemen ter hoogte van de soms toch wel dicht aan de weg, maar ook onder aan een dijkweg, zonder enige bescherming, grenzende woningen en kruisingen. Inclusief de soms aanwezige begroeiing maakt het, dat de verkeerssituatie ter plaatse (soms) onoverzichtelijk is.

Het risico, dat door bijvoorbeeld een woningverlatende bewoner, of kind met fiets, etc. het tot een schrikreactie komt, is aanwezig. Daardoor kunnen dan levensgevaarlijke situaties ontstaan. Dat het tot nu toe niet zover is gekomen en/of is geëscaleerd, geeft totaal geen garantie voor de toekomst.

Ook is over het gehele traject op diverse plaatsen sprake van achterstallig onderhoud aan het wegdek, wat het extra gevaarlijk maakt (scheuren, gaten, ontbreken kantbelijning, afgebrokkeld bermasfalt, e.d.). Daarnaast zijn de her en der aanwezige passeerstroken niet echt bruikbaar, omdat ze te klein van stuk zijn.

Conclusies en aanbevelingen

Aan de hand van het door mij ingestelde onderzoek, t.w. een schouw ter plaatse, de hoeveelheid aangeleverde informatie van de melder, het standpunt van de wegbeheerders, het raadplegen van internet, waaronder omgevingsonderzoek via Google Maps en gelet op de te verwachten extra verkeersdruk van met name zwaar vrachtverkeer, wordt door mij het volgende geconcludeerd en aanbevolen.

Uit de mij beschikbaar gestelde stukken van de melder(s) blijkt meermaals, dat een verhuizing van het uienbedrijf in een keer alle verkeersonveilige problemen binnen het buurtschap Langeweegje en het dorp Hoedekenskerke zou oplossen.

In hoeverre dit wel of niet klopt en/of mogelijk is, is door VVN niet nader onderzocht, aangezien zij niet hierover gaat. Er is uitgegaan van de bestaande en geplande fysieke verkeerssituatie en daarover wordt een advies uitgebracht.

Wel kan in alle redelijkheid gezegd worden, indien (zwaar) vrachtverkeer niet aanwezig is op deze categorie wegen, de verkeersveiligheid zeker in gunstige zin zal toenemen.

Ik kom dan ook met de volgende conclusies en aanbevelingen:

Conclusies:

In hoeverre de nieuwe door de wegbeheerder(s) uitgewerkte situatie succesvoller zal zijn dan de oude situatie via Langeweegje is op voorhand niet in te schatten. Beide situaties zijn verre van optimaal te noemen en zorgen en zullen blijven zorgen voor verkeersgevaarlijke situaties, met name voor de kwetsbare verkeersdeelnemers, gewoonweg door de te verwachten intensiteit van het (zware) vrachtverkeer van en naar de uienfabriek.

Met de door de wegbeheerders toegezegde aanpassingen, verbeteringen op diverse punten, zullen slechts een "speldenprik" zijn op het totale traject, waaraan, volgens de planning, uiteindelijk niet heel veel zal veranderen, met uitzondering van de circa 900 meter nieuw aan te leggen randweg. Dit is en blijft dan ook een zorgelijke situatie voor de kwetsbare verkeersdeelnemers, met name op het traject Nieuwe Veerweg tot aan de uienfabriek.

Aan de 60km/h-wegen, die straks in het verlengde van de z.g. nieuwe randweg Hoedekenskerke (gebiedsontsluitingsweg) deel gaan uitmaken t.w. de reeds bestaande wegen 's-Gravenpoldersestraat (vanaf perceel 34 c.q. aansluiting nieuwe randweg), Nieuwe Veerweg (zeedijk), Kapuinhoekweg, Kerkepolderweg, Bakendorpseweg en de Zeedijk met een grote hoeveelheid gemengd verkeer, kleeft namelijk een zeer hoog verkeersveiligheidsrisico.

Van de wegbeheerder heb ik begrepen dat op de nieuwe randweg geen fietsverkeer is toegestaan!

Daarnaast is het huidige traject vanaf 's-Gravenpoldersestraat perceel 34 (aansluiting nieuwe randweg), richting Hoedekenskerke, ook onveilig en gevaarlijk in deze huidige functie en vorm! Ook deze situatie dient dan ook zeer ingrijpend te veranderen qua functie en snelheid, vooral ten gunste van de kwetsbare verkeersdeelnemers en het steeds meer veranderende moderne, zwaardere en snellere verkeer! Dit traject dient dan ook zonder meer op korte termijn in aanmerking te komen voor een aanpassing c.q. afschaling naar een 30km/h gebied en op sommige kritieke punten mogelijk zelfs naar 15km/h gebied, met name daar waar kwetsbare verkeersdeelnemers (zeer) dichtbij zwaar vrachtverkeer rijden en een conflictsituatie dreigt te ontstaan (b.v. bestemmingsverkeer).

De aanpassingen die de wegbeheerders voorstaan zijn te beperkt en niet afdoende om de totale verkeersveiligheid te garanderen op het gehele traject vanaf de Provincialeweg N666 tot aan de uienfabriek.

Met name de wegen na de nieuwe randweg zullen, zoals het er thans uitziet, geen zodanige ingrijpende verandering ondergaan dat gevaar en hinder zullen worden weggenomen (b.v. vrijliggende fietspaden). Het gebruik ervan zal danook ingrijpend veranderen, maar is en blijft niet in overeenstemming met de inrichting van dit traject!

De gehele Zeedijk (niet zijnde de Nieuwe Veerweg) lijkt mij daarentegen ongeschikt voor zwaar vrachtverkeer. Ook indien het eenrichtingsverkeer wordt, komende vanaf de uienfabriek, temeer daar mogelijk in de toekomst praktische problemen zullen c.q. kunnen ontstaan als gevolg van de alsnog uit te voeren dijkverzwaring (ophoging/verbreding).

Ook is het een ongewenste situatie in verband met het aanwezige recreatieverkeer met o.a. bestemming camping Scheldeoord en voor het overige recreatieve fiets-/voetgangersverkeer.

Aanbevelingen:

Korte termijn:

Op korte termijn, zolang het nieuwe traject niet is gerealiseerd en het achterstallige onderhoud niet is uitgevoerd, is het raadzaam het totale traject in het belang van de verkeersveiligheid in zijn huidige vorm af te schalen van 60km/h naar 30km/h. Dit kan in eerste instantie zonder al te grote ingrepen en/of aanpassingen. Plaatsing van bebording 30km/h zal doorgaans sowieso een rustiger en dus veiliger verkeersbeeld geven.

Het zwaarwegende argument is dat zeer zwaar vrachtverkeer komende van en gaande richting uienfabriek veelal op dit traject veel te dicht in de nabijheid komen van kwetsbare verkeersdeelnemers op plaatsen alwaar geen vrijliggende fietspaden zijn aangebracht en alwaar geen (veilige) uitwijkmogelijkheden zijn.

Een snelheid van 60km/h is dan ook veel te hoog en dus zeer onverantwoord!

Lange(re) termijn:

Het gehele traject tussen de Provincialeweg N666 en de uienfabriek aan de Oude Dierikpolderweg dient in de te realiseren nieuwe situatie, zoals die er thans ligt bij de wegbeheerder(s), formeel ingericht te worden als een 60km/h gebiedsontsluitingweg conform de inrichtingseisen en richtlijnen van het CROW.

Dit zal de verkeersveiligheid zonder meer ten goede komen, zeker voor de kwetsbare verkeersdeelnemers (o.m. vrijliggende fietspaden).

In de huidige verkeerssituatie is deze categorie min of meer vogelvrij verklaard. Hierbij dient zeker rekening gehouden te worden met het moderne (fiets)verkeer.

Concreet is het advies om na perceel 's-Gravenpoldersestraat 34 ter hoogte van de spoorlijn (aanvang nieuw aan te leggen randweg) de 's-Gravenpoldersestraat richting het dorp Hoedekenskerke in te richten als fietsstraat 30km/h. Deze situatie geldt tot aan de Havenstraat.

Aan het einde van de nieuwe aan te leggen randweg, die niet toegankelijk is voor fietsverkeer, start het vervolgtraject via de reeds bestaande Nieuwe Veerweg/ Waanweg.

Dit gedeelte kan fietsvrij gemaakt worden, door het fietsverkeer via het dorp Hoedekenskerke te geleiden.

Vervolgens komt men een eind verderop via de Boeierweg/Veerweg alsnog op de Nieuwe Veerweg. Dit is ongewenst!

Deze route (hoofddrijbaan) dient tot aan de Kapuinhoekweg afgeschaald te worden naar 30km/h in verband met gevaarstellingen en overlast, aangezien het vrachtverkeer via dit weggedeelte dient te blijven rijden en er geen andere reële optie voorhanden is (beperkte wegbreedte en laagliggend woongebied). Tevens dient dit laatstgenoemde weggedeelte te worden voorzien van een vrijliggend fietspad in beide richtingen aan een zijde van de spoorlijn in het verlengde van de Veerweg.

Vangrails naast het wegdek is een sterke aanbeveling ter hoogte van de onderaan de dijk gelegen woningen (**zie foto 16**).

Vanaf de Kerkepolderweg wordt deze route opnieuw fietsvrij, aangezien er uitgeweken kan worden naar de aan de overzijde gelegen Zeedijk. Dit kan tot aan de camping Scheldeoord (**zie foto 17**).



Foto 16: Situatie Veerweg t.h.v. station Hoedekenskerke

Vanaf de Kerkepolderweg/Bakendorpseweg richting Oude Dierikpolderweg (uienfabriek) en Bakendorp dient een vrijliggend fietspad aangelegd te worden in verband met het zware vrachtverkeer. Tevens een afschaling van 60km/h naar een snelheid van 30km/h (woon- en verblijfsgebied).

De Oude Dierikpolderweg zelf is dan weer fietsvrij, aangezien het fietsverkeer gebruik maakt van de Zeedijk. Vanaf de Striepseweg kan een doorsteek gerealiseerd worden voor het fietsverkeer richting de Zeedijk.

Het advies is dan ook de Zeedijk niet toegankelijk te maken voor het vrachtverkeer, aangezien deze daarvoor ongeschikt is, maar vooral om de kwetsbare deelnemers te beschermen tegen deze categorie verkeersdeelnemers.

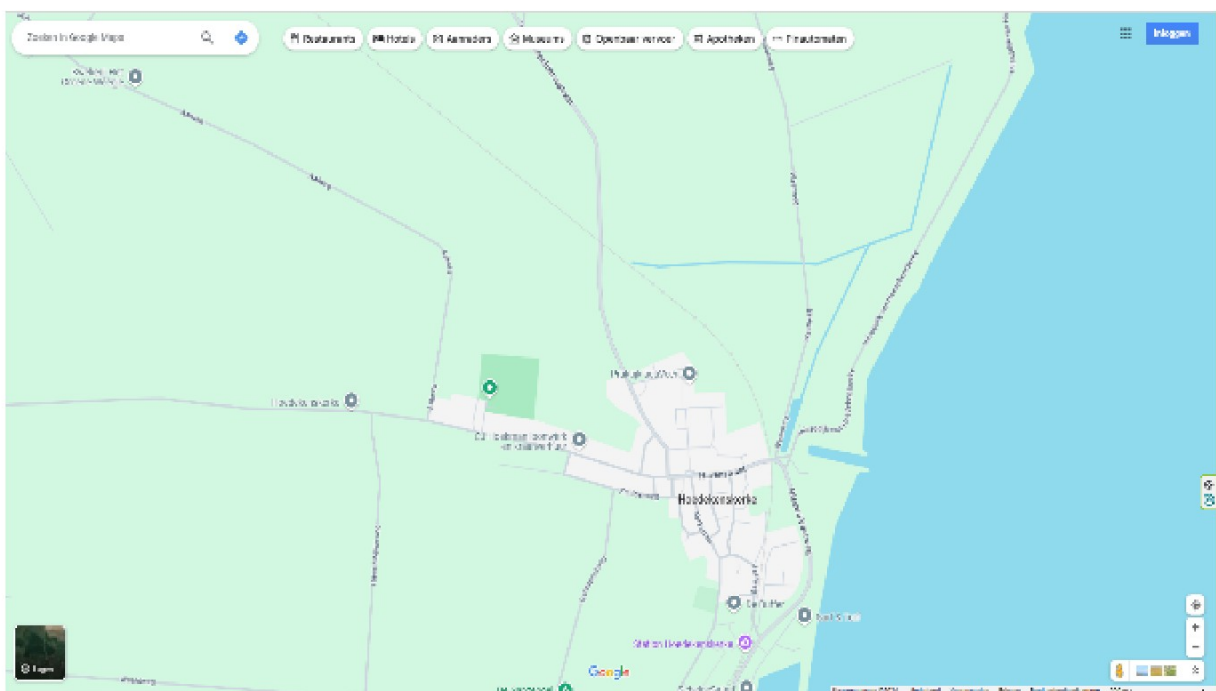


Foto 17: Overzichtssituatie Zeedijk richting camping Scheldeoord

“Recreatieverdeelweg”:

De **N652** is een niet-autosnelweg en provinciale weg in Nederland, gelegen in de provincie Zeeland. De weg vormt een verbinding tussen Scharendijke en Burgh-Haamstede en is 8 kilometer lang. De weg staat bekend als de **Recreatieverdeelweg**.

Hoewel de terminologie in de verkeerskunde niet bestaat is een z.g. “recreatieverdeelweg” zoals bij Burg-Haamstede-Scharendijke is ontwikkeld, gelet op de onderhavige situatie, uit verkeersveiligheidsoogpunt een reële optie, die zeker serieus bekeken en onderzocht zou moeten worden door de wegbeheerders.

Het fiets- en/of recreatieverkeer vanaf de diverse campings, vakantieparken, etc. dienen zoveel mogelijk verschoond te blijven van hachelijke situaties op de 60km/h-wegen, alwaar men geconfronteerd wordt met zwaar vracht-/landbouwverkeer, etc.

Daarom is het advies de kwetsbare verkeersdeelnemers en het recreatieverkeer van en naar campings, vakantieparken, etc. uit het reguliere verkeersbeeld van het gemotoriseerde (zware) verkeer te onttrekken, waardoor een verkeersveilig alternatief wordt geboden voor deze categorieën verkeersdeelnemers.

Hierdoor zal met een aantal “simpele” verkeersmaatregelen de overlast in het algemeen gereduceerd kunnen worden naar een acceptabel niveau, waarbij met name de verkeersveiligheid is gediend.

Daarnaast mag zeker het woongenot van de buurtbewoners niet onderschat worden, indien men te maken krijgt met een verdubbeling in viervoud van het zware vrachtverkeer komende en gaande van en naar de uienfabriek ten zuiden van Hoedekenskerke, zoals schade aan woningen door b.v. trillingen, maar ook langsscherend vrachtverkeer op onbeschermd dijkwegen met onder aan de dijk gesitueerde woningen.

Een optie zou kunnen zijn:

Bij de kruising (samenkomst) van de N665/N666 (Zwaakse Weel) via de Kruiningenpolderweg tot aan Nissestelle. Vervolgens naast de Dierikweg en via en door de weilanden een randweg (recreatieverdeelweg) aanleggen. Daarna deze weg laten vervolgen naast het kanaal (blauwe lijn) in oostelijke richting en doortrekken naar deze uienfabriek (**zie foto 18, route 1**).

Hierdoor blijft dan de huidige situatie ongewijzigd, dus ook zonder nieuwe randweg.

Uiteraard zijn ook andere alternatieven mogelijk c.q. denkbaar (**b.v. route 2**).

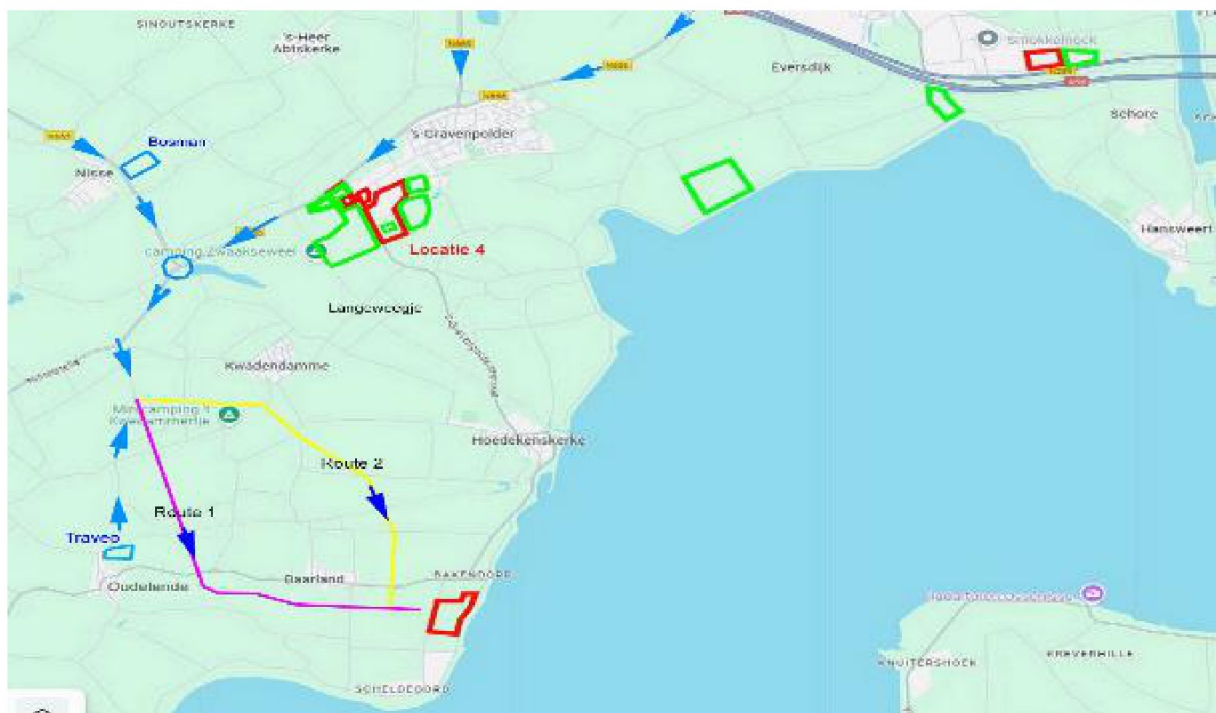


Foto 18: suggestie(s) “recreatieverdeelweg”

Fotoreportage:

Eigen bijdrage: foto 1
Google Maps : foto's 2 t/m 18

Tot slot:

Mocht het toch zo zijn, dat andere belangen, b.v. die van de hulpdiensten en/of openbaar vervoer een zodanig hoge(re) prioriteit genieten, waardoor het gehele huidige traject niet afgeschaald zou kunnen worden naar een 30km/h-gebied naar mening van de wegbeheerder en zodoende een lagere prioriteit gegeven wordt aan de huidige onveilige onacceptabele verkeerssituatie, of andere keuzes worden gemaakt, dan is het desondanks met betrekking tot de thans geldende richtlijnen van het CROW strikt noodzakelijk, dat er aan dit gebiedsontsluitingstraject vrijliggende fietspaden (in beide richtingen) worden aangelegd.

Of daarvoor voldoende ruimte aanwezig is c.q. gecreëerd kan worden, is ter beoordeling aan de wegbeheerder. De huidige situatie handhaven is geen reële en verantwoorde optie meer, gelet op het steeds meer veranderende en intensievere verkeer, uit oogpunt van verkeersveiligheid!

Totstandkoming advies

Dit advies is namens Veilig Verkeer Nederland opgesteld door [J], [J] bij Veilig Verkeer Nederland.

Vragen of opmerkingen

Voor vragen of opmerkingen over dit onderzoek kun je het beste contact opnemen met het kantoor van Veilig Verkeer Nederland in jouw regio. Zie vvn.nl/contact. Onze algemene contactgegevens zijn:

Veilig Verkeer Nederland
Stationsstraat 79a
3811 MH Amersfoort

088 524 88 00 (maandag t/m vrijdag van 8.30-17.00 uur)

info@vvn.nl
www.vvn.nl

Help mee

Voor gratis adviezen als deze is Veilig Verkeer Nederland behalve van vrijwilligers ook voor een groot deel afhankelijk van financiële bijdragen van derden. Help daarom mee deze dienst in stand te houden, bijvoorbeeld als [vrijwilliger](#). Met jouw steun maken we buurten veiliger. Je kunt Veilig Verkeer Nederland ook steunen als [donateur](#), [lid](#) of [bedrijfspartner](#). Bekijk voor alle mogelijkheden vvn.nl/aandeslag.

Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

J Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen

Van: [redacted] J
Aan: Arno Witkam; [redacted] J
Onderwerp: RE: TAM-omgevingsplan Randweg Hoedekenskerke
Datum: maandag 16 december 2024 13:27:47
Bijlagen: [image001.png](#)

Arno,

Nog nooit gezien, alleen dat eerdere A4'tje als bijlage bij een zienswijze.

Met vriendelijke groet,

[redacted] J
[redacted] J
T. +31 113 238 [redacted] J

[80 jaar Slag om de Schelde](#)



Bezoekadres Stenevate 10, 4451 KB Heinkenszand
Postadres Postbus 1, 4450 AA Heinkenszand
Telefoon 0113 - 23 83 83
Email info@borsele.nl
Internet www.borsele.nl
X [@gemeenteborsele](#)

Denkt u aan het milieu voordat u deze e-mail print?

Van: Arno Witkam <[redacted] J @Borsele.nl>

Verzonden: vrijdag 13 december 2024 21:32

Aan: [redacted] J; [redacted] J

Onderwerp: Fwd: TAM-omgevingsplan Randweg Hoedekenskerke

Hoi [redacted] J en [redacted] J,

Ik heb dit rapport nooit onder ogen gekregen behalve in een kort A4tje. Is dit eerder naar jullie toegestuurd? De dorpsraad spreekt nl in onderstaande mail dat ze dit nog een keer onder onze aandacht brengen.

Ik heb het rapport zoals dat nu is opgestuurd nimmer gezien!

Mijn vraag is eindelijk, is dit jullie bekend voordat ik een reactie richting de dorpsraad geef?

Mvg Arno

Begin doorgestuurd bericht:

Van: Arno Witkam <[redacted]@borsele.nl>

Datum: 13 december 2024 om 20:39:52 CET

Aan: [redacted] <[redacted]@borsele.nl>

Onderwerp: Doorst: TAM-omgevingsplan Randweg Hoedekenskerke

Begin doorgestuurd bericht:

Van: Voorzitter Dorpsraad Hoedekenskerke

[redacted] <[redacted]@gmail.com>

Datum: 13 december 2024 om 17:39:00 CET

Aan: [redacted] <[redacted]@borsele.nl>, Raadslid Peter van 't Westeinde

<[redacted]@borsele.nl>, Raadslid Laura

Stroosnijder <[redacted]@borsele.nl>,

[redacted] <[redacted]@telfort.nl>, [redacted] <[redacted]@d66borsele.nl>,

info@vvdborsele.nl

Kopie: Arno Witkam <[redacted]@borsele.nl>

Onderwerp: TAM-omgevingsplan Randweg Hoedekenskerke

Deze e-mail is afkomstig van een externe afzender. Klik niet op links en open geen bijlagen, tenzij je de afzender herkent en weet dat de inhoud veilig is. Stuur verdachte e-mails als **BIJLAGE** door naar de **ServiceDesk**, ook als je twijfelt.

Geachte dames en heren,

Gisteravond is tijdens de raadsvergadering het 'TAM-omgevingsplan Randweg Hoedekenskerke' behandeld. De secretaris van de dorpsraad Hoedekenskerke heeft namens de dorpsraad gebruikgemaakt van de inspraakmogelijkheid. Dit is in navolging van onze zienswijze en de toelichting die tijdens de hoorzitting is gegeven. Gisteravond heeft de dorpsraad getracht opnieuw onze zorgen onder de aandacht te brengen. Deze zorgen gaan onder andere over de veiligheid op bepaalde punten in het traject direct na de nieuw aan te leggen randweg tot aan Crop/camping Scheldeoord.

Tijdens de diverse inbrengen is het rapport van Veilig Verkeer Nederland een aantal keer genoemd. In dit rapport wordt een advies uitgebracht door [REDACTED] J, [REDACTED] J bij Veilig Verkeer Nederland. Om mogelijke verwarring te voorkomen, stuur ik u in de bijlage het volledige rapport toe.

Het rapport van [REDACTED] J bevestigt dat onze zorgen terecht zijn. Wij betreuren het dat er, ons inziens, onvoldoende aandacht is voor de bevindingen die in het rapport worden gedeeld. Hoewel de gemeenteraad al goedkeuring heeft gegeven aan het plan, willen we het rapport via deze weg toch nog een keer onder uw aandacht brengen.

Hartelijke groet,

Miranda Oreel

Voorzitter dorpsraad Hoedekenskerke

Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

J Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen

[REDACTED] J

Van: Arno Witkam
Verzonden: maandag 27 januari 2025 12:05
Aan: [REDACTED] J
Onderwerp: FW: URGENT: deelname tegen Plan-GGA - Randweg Hoedekenskerke?
Bijlagen: image001.jpg; image002.gif; image003.gif; image004.gif; image001.jpg; image002.gif; image003.gif; image004.gif; Bijlage 1 en 2.pdf; Brief aan belanghebbenden.pdf; Machtiging.pdf

[REDACTED] J,

De eerste keer dat we kennis hebben kunnen nemen van de A4 van VVN is via [REDACTED] J die deze naar mij heeft doorgestuurd op 8 oktober 2024

Met vriendelijke groet,

Arno Witkam

Wethouder

T. 0113 - 23 8 [REDACTED] J



Bezoekadres Stenevate 10, 4451 KB Heinkenszand
Postadres Postbus 1, 4450 AA Heinkenszand
Telefoon 0113 - 23 83 83
Email info@borsele.nl
Internet www.borsele.nl
X [@gemeenteborsele](#)

Denkt u aan het milieu voordat u deze e-mail print?

Van: [REDACTED] J
Verzonden: dinsdag 8 oktober 2024 21:27
Aan: Stichting NuRecht <info@nurecht.nl>
CC: Arno Witkam <[REDACTED] J@Borsele.nl>; [REDACTED] J
Onderwerp: Re: URGENT: deelname tegen Plan-GGA - Randweg Hoedekenskerke?

Deze e-mail is afkomstig van een externe afzender. Klik niet op links en open geen bijlagen, tenzij je de afzender herkent en weet dat de inhoud veilig is. Stuur verdachte e-mails als **BIJLAGE** door naar de **ServiceDesk**, ook als je twijfelt.

Goedenavond,

Dank voor uw mail .

Is het niet beter , dat u in gesprek gaat met bijvoorbeeld de wethouder ?
En waarom zijn jullie zo laat ? Dit is al 2 jaar of langer bekend .

Zelf heb ik op enkele punten ook vraagtekens, die ook open en eerlijk besproken met belanghebbenden en daar komt mogelijk op termijn actie op .

Die punten zijn :

- veiligheid voor fietsers tussen Bakendorp en Hoedekenskerke .
Als het drukker wordt , wordt het niet veiliger
- wens : verkeersluw maken bakendorpseweg tussen 17 en 23 .
Verboden maken voor vrachtwagens , en alleen bestemmingsverkeer .

Zomaar tegen een plan zijn is wel makkelijk , ik zou liever zien dat jullie met goede verbeterende suggesties komen .

Wij zijn er van overtuigd, dat het plan wat er nu ligt , hoofdzakelijk verbeteringen zal brengen tov nu , maar idd , moet er altijd naar nog beter gezocht worden .

 J

Met vriendelijke groet,

Geachte [REDACTED] J,

Verschillende belanghebbenden sta ik bij omtrent de gemeentelijke plannen: "Gebiedsgerichte aanpak Borsele-Oost": Plan-GGA.

Het plan is daartoe dat een Randweg in Hoedekenskerke wordt aangelegd. Met de randweg wordt mede een alternatieve route voor (intensief) vrachtverkeer mogelijk (met name voor uienbedrijf "Crop Alliance"). De landelijke wegen in deze alternatieve route worden dan een *drukke industrieweg* naar dit bedrijf.

De belanghebbenden die ik bij sta, zijn hier tegen. Van hen heb ik vernomen dat u mogelijk soortgelijke belangen hebt.

Indien u eveneens belang hebt bij deze plannen, dan verwijs ik naar de bijgesloten brief aan u (Brief aan belanghebbenden), waarin ik alles uitleg.

BELANGRIJK: er is een korte termijn, namelijk **tot en met komende donderdag**.

Als u wilt meedoen, dan kunt u dat dus uiterlijk tot en met donderdag laten weten.

Deelname is gratis en vrijblijvend.

Ik verwijs inhoudelijk naar de bijgesloten brief.

Met vriendelijke groet,

Stichting NuRecht

[REDACTED] J

Pelsterstraat 2 C
9711 KL Groningen

info@nurecht.nl

www.nurecht.nl

DISCLAIMER

NuRecht werkt vooral met vrijwilligers, tijdens hun rechtenstudie. Het is altijd mogelijk dat iemand een fout maakt. Advocaten zijn tegen eigen fouten verzekerd, maar NuRecht niet. Maak je gebruik van de diensten van NuRecht, dan moet je dus goed weten dat er altijd een (klein) risico bestaat. Wij geven advies, en het is ieders eigen keuze om dit advies al dan niet op te volgen. NuRecht aanvaardt nimmer aansprakelijkheid voor door haar gegeven adviezen of verleende rechtshulp.

Stichting NuRecht - Fiscaal nummer: 8500 00 373 - KvK: 51411938 - Bank: NL21 INGB 0006 0112 17

Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

J Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen

BIJLAGE 1

Voorlopige beoordeling Veilig Verkeer Nederland

Bij Veilig Verkeer Nederland is op 3 juli 2024 melding gedaan met betrekking tot een (te verwachten) verkeers(on)veilige situatie van een aan te wijzen omleidingsroute voor (zwaar) vrachtverkeer via de 's-Gravenpoldersestraat, Nieuwe Veerweg (zeedijk), Kapuinhoekweg, Kerkepolderweg, Bakendorpseweg en de Zeedijk in de gemeente Borsele. Dit als vervanging van de huidige route via het gehucht Langeweegje.

Ikzelf heb op 15 juli 2024 het verzoek gehad deze casus te onderzoeken en hierover een advies uit te brengen.

Op 4 oktober a.s. is er een deadline voor de bewoners met betrekking tot het indienen van een zienswijze van dit voornemen bij de Gemeente Borsele. Gelet op het feit, dat ik nog niet alle informatie voorhanden heb en nog niet iedereen heb gesproken (o.a. een cruciale wegbeheerder), kan ik helaas nog geen volledig onderbouwd advies uitbrengen. Ik vraag hiervoor dan ook begrip.

Het enige concrete wat ik op voorhand kan aangeven is, dat naar aanleiding van de door mij uitgevoerde uitgebreide omgevingsschouw op cruciale punten in de nieuw aan te wijzen route zonder meer een hoog veiligheidsrisico is waar te nemen en dat de aan te wijzen nieuwe omleidingsroute voor o.a. het vrachtverkeer in deze huidige vorm bij gemengd verkeer sowieso afgeschaald dient te worden naar 30km/h en mogelijk zelfs naar 15km/h op sommige kritieke punten, conform de inrichtingseisen van het CROW. Dit alles ter bescherming van de kwetsbare verkeersdeelnemers, aangezien op deze (nieuwe) route een zeer hoog veiligheidsrisico wordt gelopen. Dit dient te allen tijde te worden voorkomen! De omgeving is aan te merken als zeer onveilig en gevaarlijk in deze huidige vorm, o.m. slecht wegdek en geen merendeels geen vrijliggende fietspaden. Deze situatie dient dan ook zeer ingrijpend te veranderen dan wel te worden voorkomen bij een eventuele definitieve toewijzing, vooral ten gunste van deze kwetsbare verkeersdeelnemers!

Door VVN wordt nog onderzocht in hoeverre een recreatieverdeelweg zoals bij Burg-Haamstede-Renese op Schouwen-Duiveland vanaf de Brouwersdam eventueel als alternatieve oplossing kan worden toegepast c.q. aangemerkt.

In het door VVN uit te brengen advies, zal een en ander nog nader en uitgebreider worden toegelicht.

Ik ga ervan uit je thans voldoende te hebben geïnformeerd met betrekking tot een voorlopige indicatie van VVN-zijde aangaande de verkeers(on)veiligheid van het aan te wijzen omleidingstraject. Dit in afwachting van het definitief uit te brengen advies.

Met vriendelijke groet,

 J

BIJLAGE 2

Onderwerpen voor zienswijzen

1. Leefomgeving:

- **Gezondheidseffecten:** Invloed op de gezondheid van bewoners (luchtvervuiling, geluidsvervuiling, stof).
- **Hinder en overlast:** Verwachte overlast door bouwactiviteiten, verkeersdruk of toenemende bedrijvigheid.
- **Privacy en uitzicht:** Negatieve impact op het woongenot door bouwplannen die privacy verminderen of het uitzicht verstoren.

2. Ruimtelijke Ordening en Bestemmingsplannen:

- **Onverenigbaarheid met bestaand bestemmingsplan:** Als het ontwerpplan niet aansluit op het geldende bestemmingsplan, kan dit als bezwaar dienen.
- **Gebiedsfunctie:** Het plan kan bijvoorbeeld afwijken van de historische of huidige functie van een gebied (bijv. landbouw naar industrie).
- **Verkeerseffecten:** Verwacht verkeerstoename, verkeersonveiligheid, en onvoldoende verkeersinfrastructuur kan als bezwaar worden ingebracht.
- **Landschappelijke inpassing:** Het ontwerp kan niet in overeenstemming zijn met de bestaande landschappelijke en visuele waarden van het gebied.

3. Milieueffecten:

- **Luchtkwaliteit:** Vervuiling door verkeer, industriële activiteiten of veranderingen in de luchtkwaliteit kan een bezwaar vormen.
- **Waterbeheer:** Impact op waterlopen, riolering of grondwater kan een sterke basis voor een zienswijze zijn.
- **Geluids- en trillingseffecten:** Verwachte toename van geluidsniveaus of trillingen, vooral nabij woongebieden, zijn veel voorkomende argumenten.
- **Bodemkwaliteit:** Potentiële bodemverontreiniging of het niet uitvoeren van een bodemonderzoek.
- **Natuurwaarden:** Verstoring van beschermde gebieden of soorten door het plan (bijvoorbeeld Natura 2000).

4. Bestuurlijke aspecten:

- **Inconsistentie met beleidsdoelen:** Het plan kan afwijken van regionale of landelijke beleidsdoelen, zoals klimaatbeleid of woningbouwstrategieën.
- **Procedurale fouten:** Fouten in de procedure, zoals het niet juist informeren van belanghebbenden of het niet volgen van formele stappen, kunnen een sterk bezwaar vormen.
- **Maatschappelijk draagvlak:** Aantonen dat er weinig tot geen draagvlak is in de omgeving.

Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

J Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen



Betreft: Zienswijzen tegen Randweg Hoedekenskerke

Dossiernummer: 690124

Dossier: Gebiedsgerichte aanpak Borsele-Oost

Datum: 8 oktober 2014

Beste lezer,

Namens enkele belanghebbenden richt ik mij tot u over het gemeentelijke plan: "Gebiedsgerichte aanpak Borsele-Oost": Plan-GGA.

Waarom deze brief?

Op dit moment wordt door de gemeente (B&W) een wijziging van het omgevingsplan voorbereid zodat er een randweg kan komen ten noorden van Hoedekenskerke. Hiervoor is vorige week al een vergunning verleend door Waterschap Scheldestromen, maar daar kan *bezwaar* tegen worden gemaakt.

Indien deze randweg er (ongewijzigd) komt, dan zal dat vermoedelijk veel *hinder, overlast, waardevermindering van de woningen* etc. voor omwonenden opleveren. Met de randweg wordt mede een alternatieve route voor (intensief) vrachtverkeer mogelijk (met name voor uienbedrijf "Crop Alliance"). De landelijke wegen in deze alternatieve route worden dan een *drukke industrieweg* naar dit bedrijf.

Daarnaast zijn ook andere gevolgen voor mens, natuur en verkeer naar verwachting groot. Zo is Veilig verkeer Nederland (VVN) op verzoek van belanghebbenden langsgekomen, met een eerste **vernietigende conclusie over de verkeersveiligheid** (zie bijlage). Dat wordt nog nader door VVN in een rapport uitgewerkt. Ook is de Randweg gelegen naast een Natura 2000 gebied.

Komende donderdag zal ik namens de belanghebbenden die ik vertegenwoordig zienswijzen tegen de plannen indienen. Omdat ik uitstel heb gekregen, kan dat tot en met uiterlijk donderdag 10 oktober 2024. **Wilt u meedoen? Reageer dan dus zo snel mogelijk!**



Iedereen die belanghebbende is kan later in beginsel bezwaar maken tegen de plannen. In 'bezwaar' kijkt de gemeente zélf nog een keer of de besluitvorming juist is. Máár, wil je als belanghebbende daarna de besluitvorming aan de *onafhankelijke rechter* (kunnen) voorleggen, dan is het vereist dat óók zienswijzen zijn ingediend.¹ Wie geen zienswijzen indient, kan later niet naar de rechter.

Zienswijzen vormen zo de **sleutel**, maar de termijn is altijd kort om ze in te kunnen dienen...

¹ Art. 6:13 Awb, zie ook: Kamerstukken II 2018/19, 35 218, nr. 3.



Doet u mee?

Er zijn meerdere belanghebbenden namens wie ik de zienswijzen zal indienen. Deze belanghebbenden wonen (net als u) direct aan- of langs de nieuwe alternatieve route voor het zware verkeer en maken zich ernstig zorgen om hun leefomgeving “in de zak van Zuid-Beveland”. Die personen kunnen dus ook – mocht dat nodig zijn – de plannen door de bestuursrechter laten toetsen. Wie geen zienswijzen heeft ingediend, kan alleen bezwaar maken bij de gemeente, die dan zélf nog een keer de besluitvorming toetst...

Samen sterk!

Als u wilt meedoen, dan is het dus zaak om zoveel mogelijk belanghebbenden bij elkaar te krijgen om de zienswijzen in te dienen.² Samen sta je sterk.

Wat is de impact van zienswijzen?

Na de zienswijzen neemt de gemeente (B&W) daarna het besluit, waarbij het gelet op de wet (artikel 3:46 Awb), zal moeten reageren op de zienswijzen. Het bestuursorgaan kan er ook van afzien een besluit te nemen en besluiten alles bij het oude laten...

Gratis en vrijblijvend

Wanneer u de groep wilt ondersteunen, dan is dat voor de zienswijzen zonder kosten: 100% gratis. U krijgt dan zonder kosten de mogelijkheid om – als dat nodig is – later een oordeel te vragen aan de rechter. Maar eerst zal de gemeente (B&W) dan op basis van de zienswijzen het uiteindelijke besluit moeten nemen.

Hoe daarna verder?

Als het uiteindelijke plan van de gemeente tóch niet in overeenstemming met de ingediende zienswijzen is, dan kan daartegen bezwaar worden gemaakt. Dan zal met de groep belanghebbenden onderling worden gekeken wie bezwaar wil maken en eventueel daarna naar de rechter wil gaan. Hoe meer mensen er zijn, des te meer kunnen de juridische kosten onderling gedeeld worden. Uiteraard komen er in bezwaar of beroep wél juridische kosten. Maar óf u ook daarin wilt meedoen, dat kunt u eigenlijk pas bepalen als de gemeente met het besluit is gekomen op basis van de zienswijzen.

Stel dat de gemeente als gevolg van de zienswijzen zou besluiten: “De randweg en/of de alternatieve route voor het zware vrachtverkeer komt te vervallen, vanwege de te verwachte hinder voor omwonenden”. In dat geval is het natuurlijk ook niet meer nodig om bezwaar in te stellen of zelfs naar de rechter te gaan. Na de zienswijzen zal dus eerst worden gekeken wát de gemeente oordeelt én wat met de zienswijzen is gedaan.

² Als een belanghebbende tijdens de zienswijzenprocedure niet duidelijk en volledig zijn standpunten naar voren heeft gebracht, bestaat de kans dat het bestuursorgaan deze niet meer hoeft te behandelen, en dat de bestuursrechter deze later niet meer in behandeling zal nemen.



Daarna zal binnen de groep worden gekeken wie eventueel wel – en wie eventueel niet bezwaar wil maken. Wilt u wél zienswijzen indienen, maar bent u tevreden met het uiteindelijke besluit of wilt u geen bezwaar maken (ook vanwege eventueel kosten), dan kan dat. Dan hebt u alleen gratis zienswijzen ingediend en bent u ook niets verplicht. Geheel vrijblijvend.

De verleende vergunning door het waterschap

Omdat de gemeente óók een vergunning nodig heeft om de plannen te kunnen uitvoeren van het Waterschap, zijn er op dit moment dus “eigenlijk” 2 dingen die spelen:

1. De zienswijzen over het omgevingsplan, en
2. De verleende vergunning door het Waterschap.

Het omgevingsplan (1) is dus nog in ‘ontwerp’, maar de vergunning van het Waterschap (2) ‘is al een feit’, *tenzij* bezwaar wordt gemaakt.

Om 4 weken extra de tijd te krijgen om te kunnen zien of bezwaar uiteindelijk echt nodig is, willen de belanghebbenden alvast ‘voor de vorm’ (pro forma) bezwaar maken: alleen dán krijg je namelijk die 4 weken extra tijd. Doe je dat niet, dan is de termijn na 6 weken voorbij en is niets meer mogelijk.

Kosten - Rechtsbijstandverzekering

Van sommige belanghebbenden heb ik vernomen dat zij een rechtsbijstandverzekering hebben. Mogelijk u ook? Hoe meer kosten eventueel uit de verzekering gedekt kunnen worden, des te minder hebben óók belanghebbenden zonder verzekering eventueel te betalen. Samen sterk!

Afhankelijk van hoeveel belanghebbenden er:

- 1) In de groep zijn,
- 2) Die zienswijzen hebben ingediend (en/of bezwaar voor 4 weken extra tijd), en
- 3) Die een rechtsbijstandverzekering hebben die hierin wil/ moet bijdragen, kan dan voor de gehele groep een kostenplaatje worden gemaakt. Pas dan is inzichtelijk te maken wat de kosten eventueel zullen zijn. Eerst voor bezwaar, eventueel daarna voor beroep etc.

Moet ik zelf zienswijzen gaan schrijven?

Nee, dat *hoeft* niet, maar *mág* uiteraard wel. Tegen de plannen worden door mij als gemachtigde al zo breed mogelijk zienswijzen ingediend.

Wat kan ik eventueel zelf als zienswijzen aandragen?

Bij zienswijzen gaat het – zoals het woord al zegt – om heel breed te laten weten wát u van de plannen vindt. Als u het eens bent met de plannen, dan kunt u dat laten weten. Maar vreest u voor andere gevolgen, dan zijn die onder te verdelen tot verschillende onderwerpen. Zie daarvoor de bijgesloten lijst “Onderwerpen voor zienswijzen”.

Algemeen gaat het om alles wat u eventueel persoonlijk van het plan vindt. Hoe meer redenen of gronden u kunt aandragen om uw eigen verhaal kracht bij te zetten, hoe sterker dat uiteraard kan zijn. Dan denk ik aan verkeersveiligheid, trillingen van zwaar vrachtverkeer, geluidsoverlast, uitstoot, beschermde diersoorten (rode lijst), waardevermindering van de woning etc. Alles kunt u in principe aandragen.



Participatie: ik wil meedoen!

Indien u wilt meedoen, dan vraag ik u om **uiterlijk donderdag 19:00 uur** (vanwege de termijn) de machtiging bij deze e-mail terug te sturen. Dat is kosteloos en u kunt natuurlijk ook nadien besluiten om niet verder te gaan. Kruist u ook aan of u bezwaar voor 4 weken extra tijd over de verleende waterschapsvergunning wilt krijgen?

Hebt u tijd om zelf ook nog uw eigen zienswijzen voor donderdag 19:00 uur toe te voegen, zodat ik die aan de algehele zienswijzen kan voegen als bijlage, dan zou dat natuurlijk alleen maar NOG beter zijn. De gemeente moet dan ook die zienswijzen van u meenemen in de besluitvorming.

Waar vind ik het plan?

Het plan kunt u [hier](#) vinden³. De toelichting met regels staat [hier](#)⁴.

Besluit

De groep belanghebbenden hoopt op uw steun te mogen rekenen, in ieder geval bij het indienen van de zienswijzen (en 4 weken extra tijd). Dat opent mogelijk deuren voor later, mocht dat nodig zijn. En komt de gemeente geheel aan de zienswijzen tegemoet (omdat het een grote groep belanghebbenden is), dan is dat natuurlijk nog veel beter.

De zienswijzen zijn tégen de plannen. Als u de zienswijzen eerst wilt zien voor verzending door mij, dan kunt u dat laten weten bij het terugsturen van de machtiging. Anders krijgt u de ingediende zienswijzen toegezonden. Omdat de termijn nadert is er helaas niet veel tijd voor verder overleg: gevraagd was om 14 dagen verlening van de termijn, maar de gemeente gaf helaas maar 3 dagen extra... Tot en met overmorgen.

Wilt u niet participeren, dan verzoeken wij u om dat te laten weten via een antwoord op dit bericht. Dan zult u niet opnieuw worden benaderd.

Hoogachtend,



Stichting NuRecht



Pelsterstraat 2 c
9711 KL Groningen
06-4395376

Over de jurist: .html">https://www.nurecht.nl/juristen-.html

³ <https://omgevingswet.overheid.nl/regels-op-de-kaart/documenten/NL-IMRO-0654-TAMOPHKRW2024-0001-1/regels>

⁴ https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0654.TAMOPHKRW2024-0001/t_NL.IMRO.0654.TAMOPHKRW2024-0001.html# 1.1_DoelvanditTAM-omgevingsplan

Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

J Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen



MACHTIGING

(evt. 2^e persoon)

Naam: En:

Adres:
.....
.....

Machtigt:

-  van Stichting www.NuRecht.nl,

Voor (aanvinken/ kruisje zetten):

- ☐ **Het indienen van zienswijzen**
(ontwerp besluit Omgevingsplan Borsele - "TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22b
Randweg Hoedekenskerke")

En/of:

- ☐ **Het indienen van bezwaar** (eerst om 4 weken extra tijd te krijgen)
tegen de Verleende vergunning voor het aanleggen van een randweg (VTH1104).

Dit is een machtiging zoals die nodig is in het bestuursrecht (ex artikel 2:1 lid 2 Awb).

Datum:

Handtekening:

Datum:

Handtekening:

(Het indienen van de zienswijzen en het bezwaar voor 4 weken extra tijd, is kosteloos en vrijblijvend)

Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

J Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen