

Conclusies onderzoeksgroep impact verkeersbewegingen herontwikkeling Ocriet/Sterk-locatie

De 10 deelnemers in de onderzoeksgroep vinden het belangrijk dat:

- Er een veilige verkeerssituatie is voor zowel voetgangers, fietsers als autoverkeer;
- De leefbaarheid en het wooncomfort niet achteruitgaan door toename van verkeer;
- Er een oplossing komt die voor meerdere betrokken bevolkingsgroepen acceptabel is.

Bestaande infrastructuur: géén optie

“Als collectief zijn wij te allen tijde tegen meer verkeer via de bestaande infrastructuur.”

Argumenten:

- De leefbaarheid in de kern van Eembrugge gaat, zoals aangegeven in het rapport van Movares (pagina 35), een kritische grens over;
- De veiligheid verslechtert. Nu al is er sprake van onveilige situaties, zeker met het regelmatige grote (vracht)verkeer dat moeite heeft om te passeren. Vooral als er auto's langs de weg zijn geparkeerd. Dat zal toenemen.
- De breedte en de ruimte geven onvoldoende opties. De maatregelen die zijn voorgesteld door Movares zullen een verbetering geven, maar maken het geheel niet acceptabel.
- Er moet qua versmallingen rekening gehouden worden met de machines die voor het bewerken van het land over de weg moeten. De loonwerker die op het land komt om te oogsten (percelen achter de jachthaven, via de Kerkenweg) heeft een gemeentelijke ontheffing voor machines van 3,5 meter breed. De huidige machine is 3,3 meter breed.
- De financiële consequenties van maatregelen in het rapport voor de bestaande infrastructuur zijn volgens de onderzoeksgroep aanzienlijk, mogelijk vergelijkbaar met een nieuwe weg. Zeker omdat ook de fundering van de bestaande weg moet worden aangepast.

Variant ZUID: technisch de best passende oplossing volgens de onderzoeksgroep

Variant Zuid is de technisch meest goede ontsluiting voor extra verkeer in het gebied.

Dat houdt in dat de impact voor het totaal aan belanghebbenden het minst slecht is.

Argumenten:

- Variant Zuid raakt de minste omwonenden;
- De overlast in welke vorm dan ook is het minst;
- Met de keuze voor variant Zuid wordt, zoals aangegeven door Movares (pagina 36) recht gedaan aan de zorgen ten aanzien van de leefbaarheid vanuit de omgeving;
- Met deze variant houd je het verkeer uit de polder. Je ontziet het gebied tussen de Geerenweg en de Eemweg;
- Er is een mogelijkheid voor natuurcompensatie tussen de nieuwe Zuid-variant en gebied ten oosten daarvan (tot aan de percelen van de vijf eigenaren);
- Bij Zuid heb je de minste aanpassingen nodig op de wegen er omheen.

- Het huidige verkeer kent ook al een groot aantal verkeersbewegingen voor vrachtverkeer. Ook al zouden er geen extra verkeersbewegingen komen, dan nog zou Zuid een vooruitgang zijn voor de veiligheid.
- Ook voor fietsers en voetgangers is Zuid een veilige route. Veel jeugdleden van verenigingen moeten 's avonds door het gebied heen einde middag, begin van de avond. Alles met de Geerenweg in de smalle bocht met veel bomen is een onveilige hoek, juist ook voor fietsverkeer;
- De Zuid-variant sluit het best aan op het beleid voor het poldergebied voor de afgelopen jaren;
- De Zuid-variant zou qua ontsluiting een enorme verbetering zijn voor de toegankelijkheid van de haven en Ocriet-eiland;
- Vier deelnemers van de onderzoeksgroep wonen aan de Oostzijde van de Zuid-variant. Één deelnemer wil in de toekomst in het gebied wonen, en zal dan ook uitkijken op de nieuwe weg. Deze vijf deelnemers realiseren zich dat de impact voor hun persoonlijke situatie (uitzicht) groter is dan voor de andere deelnemers. Ze zijn het er echter wel mee eens dat, alles overwegende, de Zuid-variant technisch de oplossing kan zijn die over de breedte (impact op leefkwaliteit, wooncomfort, natuur, veiligheid etc) het best passend is. Daarom zijn zij bereid om constructief mee te werken aan deze variant.