

## Contactgroep Verkeersoverlast Grijpskerke

### Algemeen

De bewoners van Grijpskerke en de gemeente Veere zijn verrast door de verkeersimpact van de aanleg van de N57 in combinatie met het toegenomen toerisme. Uit de door ons verrichte inventarisatie onder de bewoners blijkt veel frustratie, het geduld is op. Dat de verkeersintensiteit waarschijnlijk nog verder zal toenemen maakt dit alleen maar erger. Er is nu een algemeen gedeeld gevoel dat er nu echt iets moet gebeuren. Grijpskerke is te lang vergeten door de beleidsmakers.

### De klachten

Deze komen overeen met wat de gemeente al (letterlijk) in kaart heeft gebracht. Wij bevestigen dit en kunnen daar na onze eigen inventarisatie nog het volgende aan toevoegen.

Mariekerkseweg: trillingen. Luchtkwaliteit. Verder zijn er klachten over een gebrek aan voetgangersfaciliteiten (om te beginnen een trottoir dus) en parkeerhavens. Er is alleen een modderberm. Vanaf de oprit de weg opdraaien wordt als lastig ervaren, vooral door ouderen.

Schuitvlotstraat: trillingen. Geluidsoverlast. Luchtverontreiniging. Gevaarlijke situaties ter hoogte van de kruising /splitsing van de Schuitvlotstraat met de Dr. Beertastraat, Gasthuisstraat, de Mariekerkseweg en de Loodhalseweg.

Men kan vanuit opritten of vanaf de ventweg nauwelijks veilig de Schuitvlotstraat op draaien.

Overgang naar Hondegemsweg is gevaarlijk, met name voor fietsers.

Brommers en fietsers nemen vaak de verkeerde rijbaan (hoofdweg in plaats van ventweg of andersom), met als gevolg gevaarlijke situaties. Diverse klachten over onoverzichtelijkheid en gevaarlijke situaties. Verkeer draait met hoge snelheid de Schuitvlotstraat op. Bewoners hebben dit al eerder aangekaart, hier is niets mee gedaan.

### Wat zegt het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan Veere

Hierin is gekozen voor Variant II (kaartje op bladzijde 7): gemotoriseerd verkeer wordt via het middengebied over 80 km/uur wegen (Gebiedsontsluitingswegen oftewel GOW'n) naar de verblijfsgebieden geleid. Daarbij zijn infrastructurele maatregel zoals een randweg bij Aagtekerke en mogelijk ook Grijpskerke nodig om de verkeershinder te beperken.

Er is voor deze variant II gekozen omdat dit een goedkopere oplossing is dan een kilometerslange doorsnijding (van het middengebied wordt hier waarschijnlijk bedoeld).

### Aanvullend onderzoek

De ANWB routeplanner geeft aan dat het verkeer dat via Vrouwenpolder Walcheren binnen rijdt over Grijpskerke wordt gestuurd als het gaat om bijna de hele Zuidwestelijke kuststrook van Westkapelle tot Dishoek.

Verkeer dat via de A58 Walcheren binnenrijdt richting Domburg wordt over Grijpskerke geleid.

Verder is er het niet-toeristische verkeer binnen Walcheren zelf. Een groot deel hiervan zoekt eveneens zijn weg via Grijpskerke, het centrum van het eiland.

### Analyse

De inventarisatie onder de bewoners komt zoals gezegd op grote lijnen overeen met de knelpunten die de gemeente al heeft geconstateerd.

Het gaat om bijna alle vormen van overlast: verkeersintensiteit (aantallen), trillingen, snelheid, lawaai en onveiligheid. Dat kan ons inziens alleen worden aangepakt middels een integrale aanpak. De verkeersintensiteit moet omlaag via infrastructurele maatregelen én er moeten verkeer regulerende maatregelen worden genomen op alle knelpunten.

### Infrastructurele maatregelen

Het terugdringen van de verkeersintensiteit is alleen mogelijk door het verkeer om te leiden. Bewegwijzering helpt niet. Toeristen rijden op hun navigatie en de bewoners van Walcheren weten hun weg te vinden zonder bewegwijzering.

Een omleiding is mogelijk. Een voorbeeld: ten Noorden van Grijskerke vanuit de N57 gebruik maken van de bestaande wegen Zwanenburgseweg, Hoge Duvekotsweg, Baayenhovenseweg en dan een doorsteek / aansluiting naar de Mariekerkseweg, voldoende ver buiten de bebouwde kom. Ook een zuidelijke route, eveneens aansluitend op de Mariekerkseweg is denkbaar. Deze lijkt de voorkeur te hebben vanuit een oogpunt van bekorting van de routes van de N57 naar de Zuidwestelijke kuststrook.

Een omleiding moet in elk geval voorzien in een bekorting van de routes die nu door Grijskerke leiden en een dermate aantrekkelijk alternatief vormen voor de huidige route dat het verkeer hier ook echt voor kiest.

### Verkeer regulerende maatregelen

Voor de korte termijn zijn in elk geval regulerende maatregelen nodig. Die verschillen per straat omdat de problematiek per straat verschilt. Dit wordt hieronder uitgewerkt.

#### Hondegemsweg

Hier is op verschillende plekken van gevaarlijke situaties, met name voor overstekende fietsers. De oorzaak ligt in zowel de snelheid als de intensiteit van het verkeer. Omdat de verkeersintensiteit niet op korte termijn kan worden verminderd ligt het in de rede om de snelheid te beperken. Er is nu sprake van een 60 km/uur zone (die niet echt wordt gerespecteerd) tot bijna aan de kruising met de Jacob Catsweg waar dit overgaat in 50 km/uur. De drempel ter hoogte van die kruising remt het verkeer niet wezenlijk af. Bij de kruising met de Middelburgseweg is oversteken ook een drama, de situatie daar wordt als verwarrend ervaren.

Suggestie: de al bestaande 60 km zone afdwingen met een verkeerdrempel zodat deze niet langer kan worden genegeerd. Ter hoogte van de Jacob Catsweg een 30 km/uur zone instellen, afgedwongen door verkeer remmende maatregelen, zoals drempels en/of chicanes.

#### Schuitvlotstraat

Hier wordt door bewoners lawaai en, in de veelal oudere woningen, trillingen ervaren. Dit is een direct gevolg van het passeren van veel (tot meer dan 7000 per dag) en zwaar verkeer met soms hoge snelheid.

De snelheid kan hier worden teruggedrongen naar een aanvaardbaar maximum van 30 km/uur. Omdat trillingen een probleem zijn lijken drempels daarvoor niet handig. Hier kunnen bv. chicanes behulpzaam zijn.

Het moet voor de bewoners weer mogelijk zijn veilig de weg op te draaien vanuit oprit of ventweg.

De kruising met de Middelburgseweg/Hondegemsweg moet veiliger en meer begrijpelijk worden.

#### Mariekerkseweg

Ook hier trillingen en lawaai, dit laatste als gevolg van (inmiddels ook gemeten) hoge snelheden. Bijkomende problemen: het is een weg van betonplaten en er zijn geen parkeerhavens en geen trottoir. Bovendien staan de huizen veel dichterbij de weg dan aan de Hondegemseweg of Schuitvlotstraat. De aanwezige chicane werkt totaal niet.

Bezien moet worden of het betonnen wegdek wel adequaat is. Een geluiddempend wegdek kan eventueel uitkomst bieden.

De snelheid kan worden verminderd door ook hier een 60/30 km opzet te gebruiken: op de nadering van Grijpskerke vanuit het Zuidwesten eerst een 60 km/uur zone instellen (en afdwingen met een drempel) en binnen de bebouwde kom een 30 km/uur zone. Die moet dan niet met drempels worden ondersteund maar bv. met effectieve chicanes. De bewoners vinden drempels namelijk ongeschikt vanwege gevaar voor trillingen en omdat dan steeds moet worden geremd en opgetrokken op korte afstand van de gevels van de huizen.

In het te ontwikkelen plan kan de aanleg van een trottoir en parkeerhavens een rol spelen.