

# Startnotitie - Oplossen verkeersproblematiek Grijskerke

## Aanleiding startnotitie

### Inleiding

Tussen de rotonde op de rijksweg N57 ter hoogte van Serooskerke en de kustzone in het noordwesten van Walcheren ligt een doorgaande verkeersroute. Deze route heeft met de ingebruikname van de N57 in 2011 een prominente rol gekregen binnen de ontsluitingsstructuur van dit deel van de regio.

Beleidsmatig is dat op gemeentelijk niveau door de gemeente Veere in 2017 vastgelegd via het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan. Hierin is een voorkeursvariant uitgesproken hoe het gemotoriseerd verkeer het best van en naar de kustzone kan worden geleid, namelijk via het middengebied. Deze variant is overgenomen in de door alle besturen van de wegbeheerders op Walcheren vastgestelde Mobiliteitsvisie Walcheren 2019.

De voorkeursvariant loopt onder andere door de kern Grijskerke via de Hondegemsweg en Schuivlotstraat. Sinds de ingebruikname van de N57 zijn de verkeersintensiteiten op deze route jaar over jaar toegenomen. Aangenomen wordt dat de komende decennia die groei van verkeer zal doorzetten al dan niet autonoom en/of door ruimtelijke ontwikkelingen in de regio (recreatief/wonen/bedrijvigheid). De wegbeheerders op Walcheren werken daarom aan de actualisatie van een verkeersmodel. Eind 2021 wordt verwacht dat dit model gereed is. Op basis hiervan wordt het mogelijk de aannames met prognoses voor 2040 te kunnen staven.

### Probleemstelling

Inwoners van Grijskerke en de gemeente Veere zien de toename van verkeer door de kern als een grote punt van zorg<sup>1</sup>. Het heeft namelijk invloed op de leefbaarheid in het dorp, waar voornamelijk wordt gewoond. Ervaren wordt dan ook door inwoners dat het woongenot verslechterd. Dit uit zich bijvoorbeeld in ervaren verkeersdrukke, verslechtering van de oversteekbaarheid in de kern, verkeersonveilig gedrag van weggebruikers, geluidsoverlast, verslechtering van de luchtkwaliteit, verslechtering van lokale ontsluiting en kans op toename van ongevallen.

Aan de hand van verkeerstellingen is objectief inzichtelijk geworden dat de verkeersintensiteiten door Grijskerke over de Hondegemsweg en Schuivlotstraat inmiddels al over de grenswaarden zitten die beleidsmatig toegekend worden aan gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom (grenswaarde 8.000 mvt/etmaal). In de zomerperiode juli-augustus gaan die intensiteiten daar fors overheen. Daarnaast is in beeld gebracht dat de inrichting van deze wegen niet overal voldoet aan de basiskennmerken van wegontwerp volgens de principes van Duurzaam Veilig van het CROW. Verkeerskundig beschouwd zijn het profiel van de Hondegemsweg en Schuivlotstraat binnen de bebouwde kom niet geschikt om de huidige en zeker niet toekomstige verkeersintensiteiten te verwerken.

---

<sup>1</sup> Verslag Gebiedstafel Grijskerke in het kader van Omgevingsvisie Veere 2047, d.d. 24 september 2020 en artikel PZC 'Met al dat verkeer was het dit jaar een gekkenhuis in Grijskerke', d.d. 24 oktober 2020.

Het is dan ook een wens om te komen tot een oplossing<sup>2</sup>, zodanig dat op de lange termijn de leefbaarheid (terug) in balans kan worden gebracht. Het college van burgemeester & wethouders heeft bij besluit van 29 juni 2021 opdracht gegeven om een startnotitie op te stellen die het beginpunt markeert voor het verkennen en uitwerken van robuuste oplossingen voor de verkeersproblematiek in Grijpskerke.

Onderhavige startnotitie voorziet daar in. Daarvoor zal ten eerste onderzoek moeten plaatsvinden. Hiermee wordt het probleem geobjectiveerd en geanalyseerd. Vervolgens worden aan de hand van het onderzoek oplossingsrichtingen in beeld gebracht.

### Scope van het onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied richt zich op de kern Grijpskerke en directe omgeving daarvan. Daarbij wordt niet uit het oog verloren dat Grijpskerke onderdeel is van de beleidsmatig vastgestelde doorgaande route tussen de N57 en het noordwesten van Walcheren. De huidige route loopt door de kern via de Hondegemsweg en Schuitvlotstraat. Deze wegen zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (GOW BIBEKO) waar maximaal 50 km/uur mag worden gereden.

Door deze brede scope is niet enkel de gemeente Veere als probleemeigenaar in beeld. Ook het waterschap Scheldestromen, momenteel nog eigenaar/wegbeheerder van de buitenkomse weginfrastructuur rondom Grijpskerke, en de provincie Zeeland als mogelijk toekomstig eigenaar/wegbeheerder.



*Uitsnede topografische kaart met weergave Grijpskerke en omgeving. De doorgaande route via de Hondegemsweg, Schuitvlotstraat richting Loodholsseweg vormt een knelpunt.*

<sup>2</sup> Kan ook een pakket aan maatregelen zijn bestaande uit meerdere typen oplossingen.

## Doel

De oplossing draagt in ieder geval bij aan het:

- (terug) in balans brengen van de leefbaarheid in Grijpskerke;
- verbeteren van de verkeersveiligheid in Grijpskerke;
- verbeteren van de omgevingskwaliteit in Grijpskerke en directe omgeving;
- verbeteren van de bereikbaarheid van het noordwesten van Walcheren.
- behoud en zo mogelijk versterken van landschappelijke waarden en natuurwaarden.

## Relevante beleidskaders en randvoorwaarden

De beleidsmatige grondslag voor dit project is verwerkt in ruimtelijk en bereikbaarheidsbeleid.

### Omgevingsvisie gemeente Veere 2047 (n.n.b.)

In de door het college van B&W in augustus 2021 vastgestelde notitie Hoofdlijnen Omgevingsvisie Veere 2047 zijn de beleidscontouren geschetst voor de toekomstige fysieke leefomgeving, zoals deze worden vevat in de definitieve door de raad vast te stellen Omgevingsvisie Veere 2047.

Voor verschillende thema's zijn ambities geformuleerd. Voor het thema bereikbaar Veere is het algemene uitgangspunt dat onder meer gestreefd wordt naar autoluwe kernen en geen doorgaande wegen door dorpen. De ontsluitingsstructuur van dorpen als Grijpskerke en Aagtekerke dient daarvoor te worden verbeterd.

### Structuurvisie Veere 2025 (2012)

In de structuurvisie uit 2012 stelt de gemeente dat voor kernen gestreefd wordt naar het verbeteren van de verblijfsfunctie en verblijfskwaliteit van de infrastructuur en openbare ruimte. De auto dicteert minder de inrichting van straten en wegen dan nu het geval is. De verblijfsfunctie geldt primair voor de kernen in het middengebied. Tegelijkertijd moet een goede doorstroming en bereikbaarheid van de gemeente gegarandeerd blijven. Hier zorgt de bestaande hoofdwegenstructuur voor. Uitgangspunt in de kernen is leefbaarheid en verkeersveiligheid. Daarnaast zijn de wegen zo ingericht dat het binnen de woonkernen prettig wonen en verblijven is. Het streven is om het landbouwverkeer zoveel mogelijk buiten de kernen te houden.

### GVVP Veere (2017)

In vervolg op de structuurvisie heeft de gemeente voor het sectorale onderwerp verkeer en vervoer een Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP) vastgesteld. In dit GVVP uit 2017 is voor het gehele gemeentelijk grondgebied een voorkeur uitgesproken voor een netwerkvariant. Die variant (bekend als variant II) ziet op het gebruik van bestaande wegen in het middengebied van Walcheren, zodat de bestaande kernen aan de kust worden ontlast. Met deze keuze worden op de lange termijn mogelijkheden gezien om de kernen aan de kust te ontlasten van huidige en toekomstige verkeersdruk. Voor kernen in het middengebied worden mitigerende maatregelen haalbaar geacht. Voor Grijpskerke wordt gedacht aan een mogelijke randweg (pagina 7, GVVP Veere).

### Mobiliteitsvisie Walcheren 2019 (2019)

De hiervoor beschreven netwerkvariant is verwerkt in de bestuurlijk vastgestelde Mobiliteitsvisie Walcheren 2019. Aan de totstandkoming van deze visie hebben alle wegbeheerders op Walcheren deelgenomen. Met deze visie is voor Walcheren een wegencategorisering vastgesteld met als doel een gewenste wegenstructuur in de regio tot stand te brengen die bijdraagt aan een vlotte en veilige manier van ontsluiting. Deze

visie en ook het GVVP Veere 2017 zijn beiden tot stand gekomen als opdracht uit de provinciale Mobiliteitsvisie Zeeland van 2016. Hierin is voor Zeeland in zijn geheel een wegencategorisering vastgesteld, waarbij voor Walcheren nog geen eindplaatje beschikbaar was.

De gewenste wegenstructuur via inprickers over het middengebied van Walcheren richting de kustzone houdt voor Grijpskerke waarschijnlijk in dat dit leidt tot een verdere toename van verkeersintensiteiten, waar aanvullende maatregelen moeten worden overwogen (pagina 7, Mobiliteitsvisie Walcheren 2019).

## Beoogd resultaat

Doel van dit project is te komen tot een breed georiënteerde oplossing om de leefbaarheid van Grijpskerke (terug) in balans te brengen, maar ook de bereikbaarheid van de kustzone in het noordwesten van Walcheren te verbeteren.

Voor de toekomstige verkeerskundige situatie van Grijpskerke kunnen diverse scenario's in beeld worden gebracht. Gedacht kan worden aan:

- Alternatief 0 (behoud huidige route en niks doen)
- Alternatief 0+ (behoud huidige route en lokaal verbeteringen doorvoeren)
- Alternatief 1 (nieuw wegtracé rondom kern en herinrichten huidige route)
- Alternatief 2 (nieuw wegtracé rondom kern en herinrichten huidige route)
- Alternatief 3 (andersoortige oplossingen die nu nog niet in beeld zijn)

## Proces en planning

Om te komen tot het beoogd resultaat is het gewenst om te werken binnen politiek vastgestelde kaders. Dit waarborgt het bestuurlijk en democratisch draagvlak. Voorgesteld wordt een proces te doorlopen dat hoort bij projectmanagement. Met het vaststellen van deze startnotitie door de raad kan de **initiatiefase** afgerond worden. In de **definitiefase** worden de kaders voor de verdere uitwerking opgesteld. Dit gebeurt in een projectplan met een programma van eisen (pve). Ook deze producten worden door de raad vastgesteld.

De volgende fase behelst de **ontwerpfase**. Op basis van het vastgestelde projectplan met pve wordt een planstudie uitgevoerd, waarin op basis van de verkeerskundige probleemanalyse diverse robuuste oplossingsrichtingen benoemd kunnen worden op niveau Schetsontwerp (SO). Voorzien zou kunnen worden in verschillende varianten. Bijvoorbeeld een eerste variant die het huidige tracé betreft zonder aanpassingen (variant 0), een variant 0+, betreffende het huidige tracé met enkel lokale aanpassingen en/of toepassing nieuwe technieken, tot varianten 1, 2, 3, etc. met nieuwe tracés (= nieuwe infrastructuur) die buiten de bebouwde kom om gaan. Van belang wordt geacht de effecten van de varianten op relevante planologische omgevingsfactoren in een zo vroeg mogelijk stadium te betrekken en af te wegen (omgevingseffectanalyse), zodat niet enkel een verkeerskundige afweging wordt gemaakt. De globale kosten van de varianten (40%-marge) worden ook in beeld gebracht. De raad stelt de planstudie vast en wijst een voorkeursalternatief (VKA) aan dat in een volgende fase nader uitgewerkt kan worden.

Na het aanwijzen van het voorkeursalternatief kan een aanvang worden genomen met de **voorbereidingsfase**. In deze fase vindt een nadere verdieping plaats van het VKA, met een verfijning van het Schetsontwerp tot een Voorlopig ontwerp en bij goedkeuring tot een Definitief ontwerp. Daarbij wordt ook de kostenraming steeds concreter gespecificeerd.

Tevens kunnen in deze fase de juridisch-planologische procedures worden opgestart evenals de noodzakelijke grondaankopen. De raad is hierin weer het bevoegd gezag. Een go-/no go-moment voor de gemeenteraad wordt voorzien bij de oplevering van een definitief uitgewerkt VKA.

Als laatste komt de **realisatiefase**. Hierin vindt de aanbesteding en de uitvoering plaats.

De planning is globaal als volgt:



Fase	Product	Bevoegdheid	Planning <sup>3</sup>
Initiatiefase	Startnotitie incl. Participatie- en Inspraakplan	Raad	Q4 2021
Definitiefase	Projectplan en programma van eisen	Raad	Q1 / Q2 2022
Ontwerpfase	Planstudie (bestaande uit variantenstudie op niveau SO en omgevingseffectanalyse)	Raad	2022 / 2023
Vorbereidingsfase	Uitwerken voorkeursvariant tot VO / DO met bijbehorende kostenraming Planologie en grondverwerving	Raad	2024
Realisatiefase	Aanbesteding en uitvoering	College / Raad	Vanaf 2025

## Draagvlak en omgeving

Het wordt van groot belang geacht om een participatie- en/of consultatieproces op te zetten parallel aan de hiervoor beschreven fasen. De (in)direct belanghebbenden (lees stakeholders) moeten in een vroeg stadium geïnformeerd en betrokken worden. Mede op basis van deze inbreng kunnen keuzes gemaakt worden voor een scenario. Daarbij moet duidelijk en transparant gecommuniceerd worden over het proces. Daarvoor wordt een Participatie- en Inspraakplan (PIP) opgesteld.

In de initiatiefase kan de participatie bestaan uit het raadplegen en informeren van de stakeholders. Zij worden actief over het proces geïnformeerd door middel van een informatieavond georganiseerd door de gemeente Veere.

De volgende onderwerpen kunnen daarbij aan de orde komen:

- Objectiveren van de problematiek in Grijpskerke;
- Onderzoeken hoe de kern ontlast kan worden met verkeersdrukte;
- Het belang van leefbaarheid bespreken;
- Aangeven hoe de ruimtelijke kwaliteit van Grijpskerke verbeterd kan worden.
- Effecten op natuur en landschap waarden,
- Effecten op de bedrijfsvoering bedrijven omgeving

<sup>3</sup> Bovenstaande planning is nog zeer grofmazig, waarbij diverse beïnvloedende factoren nog tot wijzigingen kunnen leiden.



Er heeft reeds een verkennend gesprek plaats gevonden met de dorpsraad Grijskerke. Zij hebben daarbij hun zorg uitgesproken over de toename van de verkeersdruk. We ontvingen overigens ook al signalen van andere inwoners die zich ongerust maken over het behoud van landschappelijke waarden.

In alle fasen blijven stakeholders conform het PIP betrokken bij het project.

## Projectorganisatie

Er wordt voorgesteld te werken met een ambtelijke projectgroep en bestuurlijke stuurgroep. In de ambtelijke projectgroep worden met in- en externe specialisten de producten en bestuurlijke adviezen voorbereid. Aan de bestuurlijke stuurgroep worden voorstellen voorgelegd om verder te brengen ter besluitvorming bij de betrokken colleges en dagelijks bestuur.

### Ambtelijke projectgroep

Bevoegd gezag: gemeente Veere

Ambtelijk opdrachtgever: afdelingshoofd gemeente Veere

Projectleider: ambtelijk opdrachtnemer gemeente Veere

Projectgroep onder leiding van ambtelijk opdrachtnemer: bestaande uit een kerngroep waarin verkeerskundige ambtenaren van de gemeente Veere, waterschap Scheldestromen en provincie Zeeland deelnemen. Per fase kan deze kerngroep aangevuld worden met in- en/of externe specialisten. Bijvoorbeeld specialisten op het gebied ruimtelijke ordening, landschap en natuur, grondzaken, milieu en communicatie.

### Bestuurlijke stuurgroep

Gemeente Veere: wethouder tevens voorzitter. De ambtelijk opdrachtnemer wordt als secretaris aangewezen.

Waterschap Scheldestromen: dagelijks bestuurder

Provincie Zeeland: gedeputeerde

## Projectkosten

Voor de **initiatief-, definitie- en ontwerpfase** worden door de gemeente Veere 350 uur projectleiderskosten geraamd. Deze uren en kosten zijn beschikbaar binnen het afdelingsbudget van de afdeling Openbare ruimte. De ambtelijke inzet in deze fasen van provincie en waterschap zijn onderdeel van ieders reguliere werkzaamheden en leiden niet tot extra kosten.

Voor de **ontwerpfase** (vanaf 2022) zal voor de uitvoering van de variantenstudie en eventueel omgevingseffectanalyse externe specialisten worden ingeschakeld. De kosten hiervan zijn nog niet bekend. Voor deze fase heeft de gemeente Veere reeds € 24.000,- euro in de begroting 2021 opgenomen. In het najaar van 2021 zal worden voorgesteld dit budget over te hevelen naar 2022. De provincie Zeeland heeft voor deze ontwerpfase tevens € 10.000,- gereserveerd. Deze kosten zullen ten laste komen van het studiebudget binnen het programma Regionale bereikbaarheid. Het waterschap Scheldstromen zal in deze fase in ieder geval € 6.000,- beschikbaar stellen. Het totaal te besteden bedragen voor de planstudie bedraagt dan vooralsnog € 40.000,-.

In de **voorbereidingsfase** zullen wederom personele kosten door de gemeente Veere worden gemaakt, zoals voor aanpassing bestemmingsplan en juridische zaken. Dit geldt mogelijk ook voor provincie en waterschap. Afspraken daarover zullen te zijner tijd nog moeten worden gemaakt en zijn onderdeel van besluitvorming door bevoegde besturen. Ook zal externe specialisme ingehuurd moeten worden. Een mogelijk grootste kostenpost zal in deze fase bestaan uit grondverwerving. Voorafgaand aan deze fase zal een indicatie van de kosten opgemaakt moeten worden. Ook zal de gemeenteraad van Veere worden voorgesteld om budget hiervoor beschikbaar te gaan stellen.

## Risicodossier project

Het wordt reeds waardevol geacht om mogelijke bedreigingen die het resultaat van het project kunnen beïnvloeden te benoemen:

1. Gebrek aan lokaal draagvlak;
2. Verschil in prioriteitstelling in kalenderjaren van oplossen verkeersproblematiek Grijpskerke door gemeente Veere, provincie Zeeland en waterschap Scheldestromen;
3. Het niet eens worden over het moment van overdracht van verantwoordelijkheden in geval de uitkomst van het onderzoek leidt tot de aanleg van een rondweg;
4. Het niet eens worden over een verdeling van de kosten. Gedacht kan worden aan, afhankelijk van de uitkomsten van het onderzoek, een afwaardering van de huidige route binnen de bebouwde kom, de aanleg van een buiten de bebouwde kom liggende rondweg en de aanpassingen die de oplossing teweeg brengt voor de waterschapswegen. Daaronder worden ook verstaan de noodzakelijke grondaankopen;
5. Onvoldoende samenhang tussen de oplossing verkeersproblematiek Grijpskerke en de aanpak van de verkeersproblematiek in Aagtekerke en Domburg.