

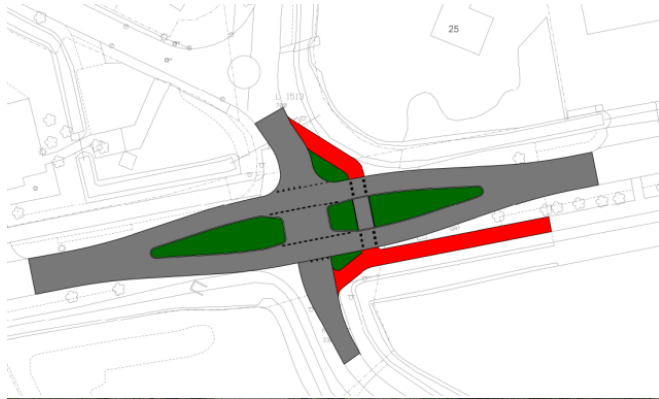
## Reactie van de Dorpsraad op het onderzoek GOW30

### *Algemeen*

Het onderzoek ademt de sfeer van een puur verkeerskundige benadering, terwijl Grijpskerke snakt naar enige leniging van de nog steeds toenemende overlast aan verkeerdruchte, onveilige verkeerssituaties, geluid- en trillingoverlast en uitstoot van voertuigen. In het onderzoek is er geen plaats voor deze onderwerpen die onze leefbaarheid aangaan.

Er is alleen gekeken naar de rol van de Grijpskerkse wegen in de bestaande 'GOW structuur' als toevoeroute naar de kustkernen conform het GVVP van 2017. Het onderzoek beperkt zich tot het valideren van de weginrichting en of deze past bij een GOW50 (Gebiedsontsluitingsweg 50 km/u). Waar dat écht niet mogelijk is volgens de richtlijnen van de CROW wordt pas een GOW30 (Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u) voorgesteld waarmee het stempel "grijze weg" op deze wegen wordt geëlimineerd. Waar een weginrichting maar enigszins tegemoet komt aan de GOW50 is 50 km/u het devies. Los van leefbaarheid en veiligheid. Er is in de nota alleen plaats voor "nodig" en niet voor "wenselijk"

1. Net zoals in iedere andere kern van Veere zien we graag de volledige dorpskern 30 km/u. Dus de gehele verkeersroute door het dorp vanaf voor de Roemeniëschuur tot na de begraafplaats op de Loodholseweg wordt dan een 30 km/u zone evenals de Steengrachtsweg tot na de bebouwing. De komgrens zien we graag opgetrokken tot voor de Roemeniëschuur. De eerste snelheidsremmer komt dan voor de boerderij aan de linkerkant. Reden is dat er veel fietsen en voetgangers oversteken naar de Roemeniëschuur, er woningen dicht bij de weg staan en dat er (links)afslaand (vracht)verkeer richting De Voogd en de Roemeniëschuur gaat. Een opdeling in wegvakken met verschillende snelheden op zulke korte afstanden geeft een onrustig verkeersbeeld. Optrekken en remmen op een korte afstand op de Hondegemsweg levert onnodig geluidsoverlast en uitstoot op. De gevaarlijke en drukke fietsoversteek komt dan in de 30 km/u zone te liggen wat aan de veiligheid bijdraagt. Uiteraard ook 30 km/u langs het speelveld. De Hondegemsweg daarom anders inrichten en het uiterlijk geven van een 30 km/u weg door bijvoorbeeld het plaatsen van opsluitbanden en terug aanplanten van bomen conform de omgevingsvisie Veere waarin de groenontwikkeling van Grijpskerke als doel wordt benoemd. Dat hier 30 km/u op de Hondegemsweg niet nodig is omdat de bebouwing verder van de weg staat, vinden we niet overtuigend. Nieuwstraat 14 staat dichterbij de weg dan menig woning op de Schuitvlotstraat, waar wél voor 30 km/u wordt gekozen, en er zijn twee aansluitingen vanuit het dorp. Er moet bovendien dan geremd worden voor de bocht Schuitvlotstraat. Én opgetrokken vanaf de fietsoversteek met verwaarloosbare tijdwinst. Dat er op het moment harder gereden wordt dan 50 km/u en dat de overschrijding van de snelheid dan nog erger wordt wanneer de toegestane snelheid naar 30 km/u wordt teruggebracht, vinden we ook geen overtuigend argument. Weginrichting aanpassen is onze wens.



*Afbeelding 1*

2. De voorgestelde fietsoversteek bij de Steengrachtsweg (afbeelding 1) leidt tot fietsoversteken naar de uitgebogen fietspaden toe vanaf de Jacob Catsstraat over de Steengrachtsweg heen. De uitgebogen fietspaden zien we daarom graag aan beide kanten van de oversteek zodat de weg kruisen met de fiets niet nodig is. Zoals onder 1. gemeld niet vanaf beide rijrichtingen met 50 km/u op deze oversteek af. Ons lijkt het afslaan vanaf de Catsstraat lastig voor iets zwaarder verkeer, de bochten zijn scherp en onoverzichtelijk met fietsers schuin achter je voertuig. Vanaf dit punt uiteraard ook 30 km/u langs het speelveld.



*Afbeelding 2*

3. Zoals de CROW aangeeft de bocht op de Schuivlotstraat (Afbeelding 2) vervangen door een mini-rotonde. Het GVVP stelt dat die richtlijnen leidend zijn. Dus toepassen, zeker als je een herinrichting van een GOW voorneemt. De huidige verkeerssituatie is en blijft onoverzichtelijk en onveilig, met of zonder de voorgestelde maatregelen. In de huidige bocht zijn verkeersborden nauwelijks zichtbaar voor de verkeersdeelnemers, zie ook onder 1. en 2. Gevaar voor plotseling remmen (van 50 naar 30) met gevolgen voor uitstoot van uitlaatgassen, fijnstof en geluidsoverlast. Op de omgekeerde route geldt optrekken met overlast van uitstoot van uitlaatgassen, geluid- en trillingsoverlast en bij oversteek Catsweg weer remmen voor overstekende fietsers en voetgangers. Zeker in drukke perioden kan geschetste situatie leiden tot harmonica-effect waardoor mogelijk files ontstaan (nog meer overlast). Vandaar nogmaals het dringende advies om het gehele traject naar 30 km/u te brengen, zodat een meer egale doorstroom van voertuigen ontstaat.



*Afbeelding 3*

4. Schuivlotstraat (Afbeelding 3) naar 30 km/u en dat juichen we van harte toe. Wanneer de definitieve (structurele) oplossing is gerealiseerd dan net als in alle andere Veerse kernen de gehele kern ETW30 (Erftoegangsweg 30 km/u). Het uiterlijk van de Schuivlotstraat geeft ook dit wegtype aan. Plaatsen van 30 km/u borden in een bocht gaat geen soelaas bieden. Ze



vallen immers niet op op die plek. Dit pleit wederom voor 30 km/u in het hele dorp.



*Afbeelding 4*

5. Er wordt geen oplossing voorgesteld voor de situatie Gasthuisstraat, Mariekerkseweg, Loodholseweg (*Afbeelding 4*) en dat vinden we onacceptabel. Niets doen is geen optie! Dit betreft een van de gevaarlijkste verkeerssituaties op Walcheren. De fietser hier beschermen door automobilisten te attenderen op de aanwezigheid ervan is wel het minste wat er kan gebeuren. Knipperlichten of voorsignalering biedt dan wellicht soelaas. Feitelijk pleiten we hier ook voor het correct opvolgen van de CROW/Duurzaam Veilig richtlijnen – als er qua ruimte geen rotonde mogelijk is dan een VRI (VerkeersRegelInstallatie).



*Afbeelding 5*



6. Loodholseweg (Afbeelding 5) 30 km/u tot ná de volkstuinten, zeker ook met op handen zijnde bebouwing en de daarmee samenhangende extra aansluiting op de Loodholseweg ter hoogte van nummer 6. Aan de achterkant van de Loodholseweg wonen ook Grijskerkenaren die last hebben van geluid en fijnstof. Zeker voor Loodhol 9 t/m 17 geldt dat.



*Afbeelding 6*

7. Op de Mariekerkseweg (afbeelding 6) is aandacht voor een voetpad noodzakelijk, de voorgestelde 30 km/u tot ná de bebouwing is broodnodig. Wanneer de hele dorpskern 30 km/u wordt lijkt het vernauwen van de chicanes niet noodzakelijk, zeker wanneer dit wegvak een ander, groener, uiterlijk krijgt. Denk aan aangrenzend voetpad, beplanting en bloembakken voor succesvoller afremmen van snelheid.



Afbeelding 7

8. De Steengrachtsweg (Afbeelding 7), het enige groene recreatiewegje dat ons nog resteert, is in het onderzoek niet meegenomen. Graag dit alsnog doen. De komgrens is niet duidelijk. Het bord einde bebouwde kom staat aan het begin van deze weg, terwijl de komgrens blijkbaar tot na de Steengrachtsweg 3 ligt. Het handhaven van de huidige snelheid van 60 km/u, terwijl er vaak veel harder wordt gereden is niet opportuun met een fietsroute van/naar knooppunt 21, wandelaars (met honden) en ruiters vanwege het paardrijveld nabij de camping. Ook hier wonen Grijpskerkenaren aan de weg en met de achterkant aangrenzend aan de weg (de Jacob Catstraat, de Wolfstraat en de Keijzerstraat) die last hebben van geluid en fijnstof. Wanneer deze weg niet aansluit bij de 30 km/u zone wordt sluipverkeer richting Oostkapelle zeker in drukke periodes aantrekkelijk gemaakt. Onwenselijk in aanmerking genomen de ophanden zijnde woningbouw (Nimmerdor II en III).
9. Steengrachtsweg – komgrens duidelijk maken, 30 km/u en alleen voor bestemmingsverkeer (30 km/u tot na familie Sanderse); rekening houden met woningbouw (Nimmerdor II en III).



Leefbaarheid zou een belangrijk criterium moeten zijn bij het maken van afwegingen en zou zelfs zwaarder moeten wegen dan de verkeerskundige argumenten gezien het in vergelijking met andere Veerse kernen achtergestelde woonklimaat. Daarom onderstaande punten uit de omgevingsvisie ter onderbouwing hiervan.

### **Vanuit de omgevingsvisie in relatie tot Grijskerke**

“Grijskerke is centraal fietsknooppunt” – zorg daar dan ook voor en dat e.e.a. hierop is ingericht. Aandacht voor de Steengrachtsweg en het fietsersknooppunt dat in erbarmelijke staat verkeert.

“Verkeersveiligheid en minder doorgaand verkeer” – volstrekt onvoldoende aandacht voor dit aspect; verkeersveiligheid wordt hoofdzakelijk gekoppeld aan de doorstromingsfunctie (GOW30/50); maatregelen die mogelijk de verkeersstroom zouden kunnen hinderen komen niet in beeld, lastige situaties (Mariekerkseweg/Loodhalseweg) worden geparkeerd (“zien we geen oplossing voor”).

**Aantrekkelijk** – aantrekkelijk en leefbaar houden van het landschap en cultureel erfgoed.

Bij het achterwege laten van adequate maatregelen t.a.v. (potentiële) sluiproutes dreigen de ETW's van het waterschap (w.o. Steengrachtsweg) te verworden tot sluiproutes voor lokaal verkeer en daarmee verliest Grijskerke een van de weinige attractieve landschappelijke elementen (en zal dit uiteindelijk ook ten koste gaan van bijv. fietsroute 21).

**Leefbaar** – balans leefbaarheid en toerisme, behoud sociale samenhang en voldoende woningen.

Aspecten die wij hierbij belangrijk vinden: looproutes zonder verkeerslawaaï (zijn er nagenoeg niet meer), minder lawaaioverlast (terugbrengen naar toegestane normen 48dB overdag, 43dB 's nachts), minder fijnstof en stikstofdioxide, aanbrenge geluidswerende voorzieningen in route door dorp. Voorkom het rooien van beplanting door Waterschap en derden, omdat deze een geluidfilterende functie hebben voor verkeer dan met 80 km/u, vaak harder, over de Hondegemsweg rijdt. Graag ook aandacht voor die 1,5 km waar nog 80 km/u mag worden gereden. Dit levert weinig tijdwinst maar een boel onveiligheid en aantasting van de leefbaarheid. Tevens zorgt de 80 km/u op de Hondegemsweg ervoor dat het een “grijze weg” is omdat de weginrichting niet voldoet aan de richtlijnen van de CROW.

**Bereikbaar** – moderne en duurzame mobiliteit, meer fietsgebruik en verbeterde verkeersveiligheid.

Verkeersveiligheid wordt in voorgestelde maatregelen opgeofferd aan belang van doorgaand verkeer naar kustkernen – GEEN kernendiscriminatie (genoeg is genoeg!) – met het vooruitzicht van verder toename verkeersdruk is deze situatie verder onhoudbaar, ongeacht voorgestelde maatregelen – nog eens 10 tot 15 jaar op deze wijze verder is onacceptabel; verkeersveiligheid binnen en buiten de bebouwde kom verbeteren is een belangrijk aandachtspunt in

omgevingsvisie – waarom niet de Hondegemsweg, Mariekerksweg en Pekelingseweg afwaarderen naar 60 km/u; handhaving ook in de kern (en meer snelheidssignalering).

**Natuurlijk** – nieuwe en goed functionerende natuur; herbeplanting van gekapte bomen en gerooide onderbegroeiing, zowel in het dorp en op de routes Steengrachtsweg en Hondegemsweg, zodat het landelijke karakter en de natuur behouden blijft (ook i.r.t. thema **Aantrekkelijk**).