





Welkom bij de Dorpsraad Grijskerke

TERUGKOPPELING NAAR EN BESPREKING VAN DE
BEVINDINGEN VAN DE DENKTANK VERKEER VAN
DE DRG MET DE BEWONERS VAN GRIJPSKERKE

Agenda

- Opening en welkom
- Doel van deze bijeenkomst
- Inleiding
- Presentatie bevindingen Denktank
- Pauze
- Onderbouwing met grafieken en cijfers bevindingen Denktank
- Vragen uit de zaal
- Hoe verder?
- Sluiting

Doel van deze bijeenkomst

- rapporteren en informeren onderzoek en bevindingen denktank
- beantwoorden van vragen
- hoe verder?

Inleiding

- Wat hebben we tot nu toe gedaan?
- Denktank aan de slag: beelden en informatie verzameld en geanalyseerd sinds 2000
- “Op de weg” en “Rust en Ruimte” op Walcheren
- Heel veel informatie opgediept.
- Denktank aan het woord
- Pauze en daarna

Inhoudelijke bevindingen denktank

Aanpak denktank

- Bureau-/documentenstudie
- Kritische evaluatie GVVP
- WOO verzoek aan de gemeente
- Verkeersdata Provincie/Waterschap
- Trendanalyse verkeersgegevens
- Wegcategorisering

Wegenstructuur en -inrichting, wegcategorisering – Dick

Beleid

Belangrijke documenten, 10-tallen

Kustvisie provincie Zeeland – 2017

Mobiliteit

- Mobiliteitsvisie Zeeland 2028 – 2016

Veere

- GVVP Veere –maart 2017
- GGA Walcheren 2019 mobiliteitsvisie

Kritische Evaluatie/wegcategorisering door Dick van
Houwelingen

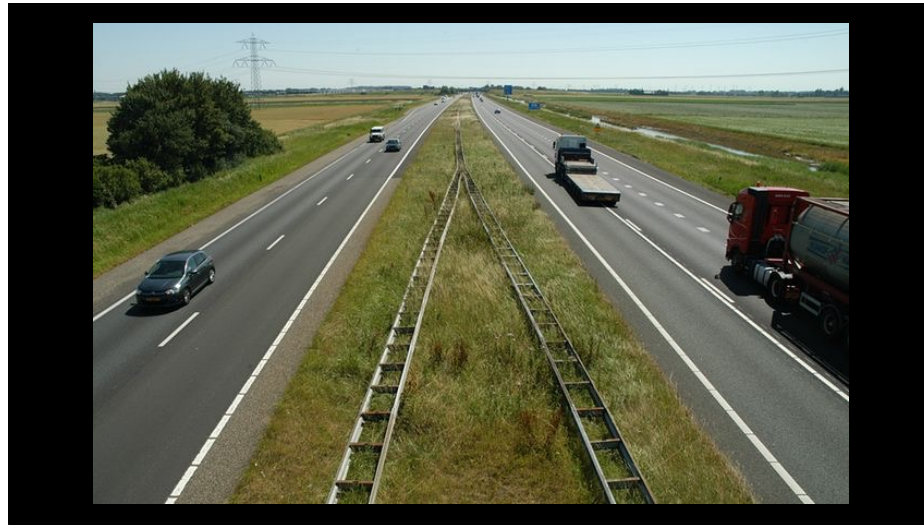
Korte uitleg wegategorisering

Richtlijnen voor het veilig inrichten van wegen

Twee belangrijke instituten

CROW – Stelt normen op en adviseert overheden t.a.v.
weginrichting

SWOV (Stichting wetenschappelijk onderzoek
verkeersveiligheid) – onderzoek naar en advisering overheden
t.a.v. verkeersveiligheid



Stroomweg (SW) voorbeeld: A58, deel van de N57 vanaf de A58 tot aan de rotonde Middelburg

Doel: Veel verkeer verwerken

Kenmerken:

- Bij voorkeur ongelijkvloerse kruisingen
- Fysieke rijrichtingscheiding
- Brede obstakelvrije zones en bergruimte



Erftoegangsweg (ETW). Meest voorkomende wegtype op Walcheren. Zowel buiten als binnen de bebouwde kom.

Binnen de bebouwde kom meestal 30. Buiten de bebouwde kom meestal 60 km/uur

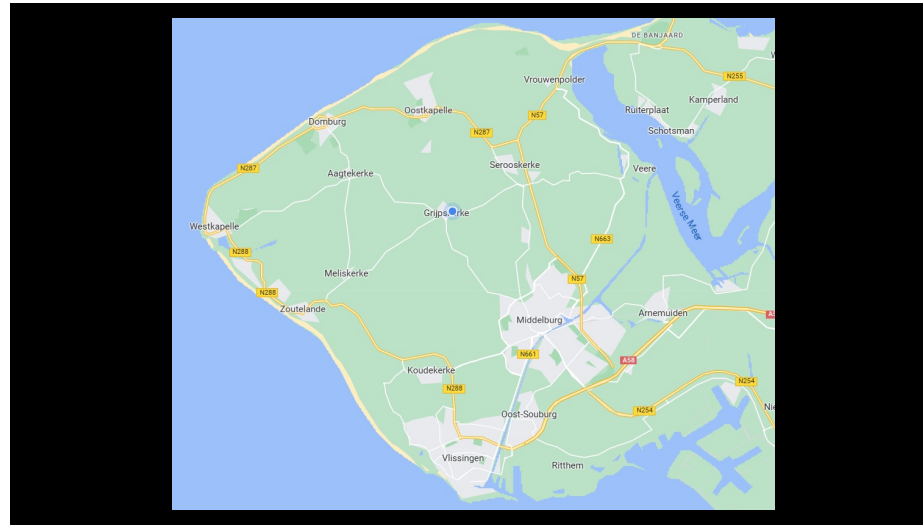


Gebiedsontsluitingsweg (GOW), hier een GOW 80. Dit wegtype zit tussen de stroomweg en de erftoegansweg in. Voorbeeld: deel van de N57 vanaf de rotonde Middelburg/Klarenbeek verder naar het Noorden.

Kruising GOW volgens de CROW – rotonde of voorrangskruising met Verkeersregelinstallatie (VRI)/stoplichten (Biggekerke/Valkenisse)

HET GVVP

Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan Veere
Vastgesteld 2017



Situatie vóór GVVP:

- Walcheren is ontsloten door een randweg van Provinciale wegen. N288/N287. De gele lijnen.
- Volwaardige GOW80's.
- Ze voldoen aan de kenmerken van dit type weg



Uit het GVVP kwamen 2 (basis)scenario's voor ontsluiting van Walcheren in de toekomst

Variant 1.

De randweg blijft intact met inprickers naar de dorpen op Walcheren. Verkeer in Oostkapelle en Zoutelande wordt geweerd met rondwegen. Alle kernen ontvangen hun eigen bestemmingsverkeer.



Walcherse kustkernen ontsluiten via doorgaande route Serooskerke – Grijpskerke – Aagtekerke; door het Groene Hart van Walcheren met inprikkers naar de kustkernen. Alle bestemmingsverkeer naar de kustkernen gaat via Grijpskerke. Alleen de kustdorpen ontvangen het eigen bestemmingsverkeer

Grijpskerke krijgt vrijwel alle doorgaand verkeer te verwerken.

Bureau Juust (GVVP)

Variant 1 is beter maar iets duurder

Bureau Tridée (GGA Walcheren)

Variant 1, want andere wegen zijn ongeschikt

Twee bureaus verkeerskunde adviseerden de Walcherse overheden Juust voor het GVVP en Tridée voor het GGA Walcheren (mobiliteitsvisie Walcheren)

Voor “iets duurder” hebben we geen berekeningen gevonden.

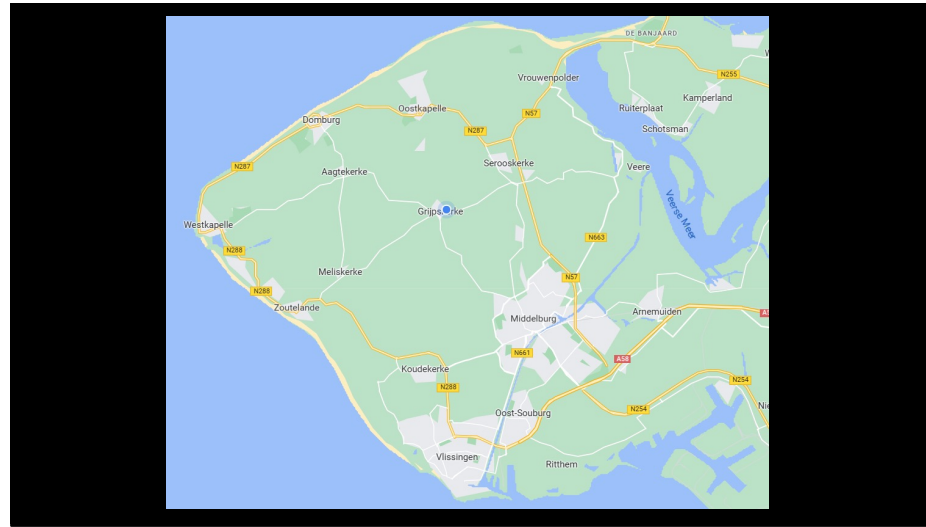
Gemeente
“Variant 2 is onze
voorkeursvariant”

Feitelijk is het een “optimalisering”
van de huidige situatie

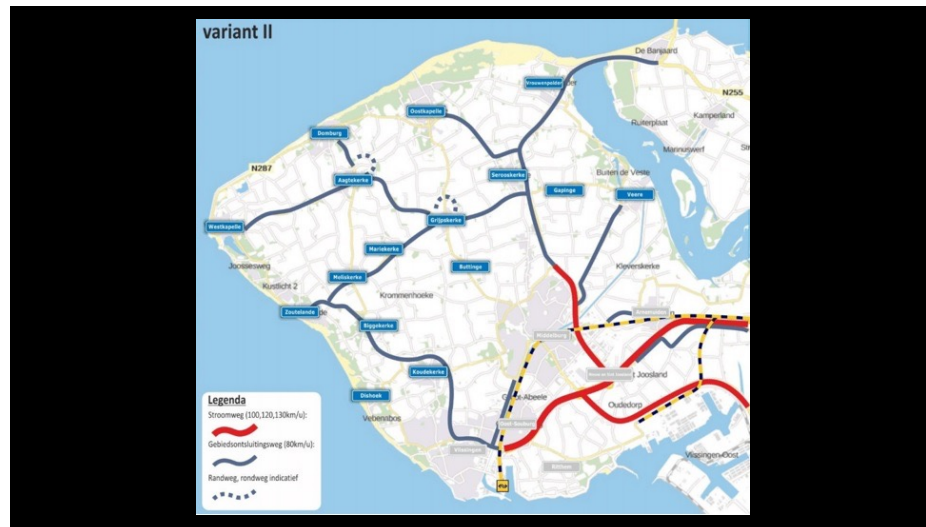
Het gemotoriseerd verkeer wordt via het middengebied over VEILIGE 80km/u wegen naar de verblijfsgebieden geleid. Oostkapelle, Domburg, Westkapelle en Zoutelande worden feitelijk eindstations.

GVVP: Kernen autoluw; door alle verkeersmaatregelen ontstaat stroom gemotoriseerd doorgaand verkeer door centraal Walcheren.

De “optimalisering” bleek voor Grijpskerke desastreus.



Maar dit was toch de huidige situatie??



Maar het werd toch dít.

Wegencategorisering (2016)

Wegcategorisering op voorstel van de Gemeente Veere dateert van 2016.

Op- en afwaarderen van wegen
stuurt het verkeer

Wegencategorisering op voorstel
van de gemeente Veere

Op en afwaarderen van wegen stuurt het verkeer

(denk aan navigatiesystemen/snelste route) , bewegwijzering

Wegencategorisering van de wegen op Walcheren zijn
aangepast op voorstel van de gemeente Veere met de latere
uitgangspunten van het GVVP.

Afgestemd met andere wegbeheerders.

- Hondegemseweg
- Pekelingseweg

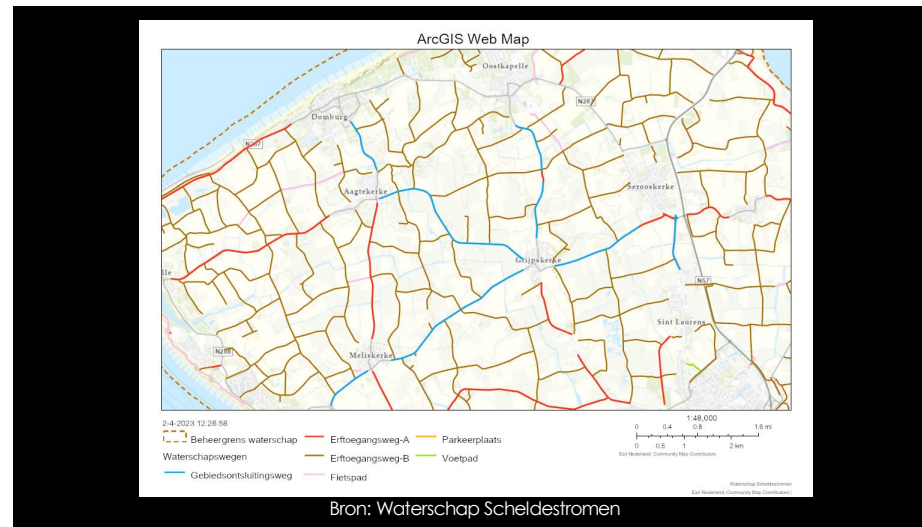
Later

- Mariekerkseweg
op verzoek van de gemeente

Kregen het label GOW80

De Schuitvlotstraat had al het label GOW50

Uitwerking rond Grijpskerke.



We krijgen nu deze situatie

GOW's als een ster om Grijpskerke en door kern Grijpskerke heen (BLAUW), dit komt verder in Zeeland nergens voor!

Binnen de bebouwde kom

Situaties binnen en buiten de bebouwde kom. Beginnen met binnen de bebouwde kom.

Belangrijkste basiskennmerken GOW binnen de bebouwde kom (nieuwe aanleg/ reconstructie)

BASISKENMERK	IDEAAL	MINIMAAL
snelheidsregiem:	50 km/u	50 km/u
rijbaanscheiding:	fysiek gescheiden	ononderbroken asmarkering
erfaansluitingen:	geen	wel
verhardingsbreedte per rijstrook:	3,00 meter of meer	2,75 - 3,00 meter
fietsvoorziening:	fietspad	fietsstrook 2,00 meter
autoparkeren:	niet naast de rijbaan	in vakken naast de rijbaan
aantal kruisingen:	geen kruispunten	niet meer dan 2 per kilometer
kruisingsvorm met andere GOW:	rotonde	verkeersregelinstallatie zonder deelconflicten
kruisingsvorm met ETW:	rotonde	voorrangskruising met plateau, middenheuvel, linksaf verbod en uitgebogen fietspad/strook
trottoir	1,50 meter of meer	1,00 - 1,50 meter

Bron: GVVP

Dit staat in het GVVP genoemd als richtlijn. De CROW schrijft eigenlijk de ideale situatie voor.

Veere zegt te voldoen aan de minimale eis.

Vanaf de Hondegemsweg naar de Middelburgse weg zou dan minimaal een linksaf-verbod moeten gelden. Dat geldt ook voor de Middelburgse weg naar de Schuitvlotstraat.

Linksafverbod is er niet.

Belangrijkste basikenmerken GOW binnen de bebouwde kom (nieuwe aanleg/ reconstructie)

BASIKENMERK	IDEAAL	MINIMAAL
snelheidsregiem:	50 km/u	50 km/u
rijbaanscheiding:	fysiek gescheiden	ononderbroken asmarkering
erfaansluitingen:	geen	wel
verhardingsbreedte per rijstrook:	3,00 meter of meer	2,75 - 3,00 meter
fietsvoorziening:	fietspad	fietsstrook 2,00 meter
autoparkeren:	niet naast de rijbaan	in vakken naast de rijbaan
aantal kruisingen:	geen kruispunten	niet meer dan 2 per kilometer
kruisingsvorm met andere GOW:	rotonde	verkeersregelininstallatie zonder deelsconflicten
kruisingsvorm met ETW:	rotonde	voorrangskruising met plateau, middenheuvel, linksaf verbod en uitgebogen fietspad/strook
trottoir	1,50 meter of meer	1,00 - 1,50 meter

Bron: GVVP

Ideaal is een rotonde.



Die ligt er niet.

Klankbordgroep uit het dorp vroeg om een rotonde. Zonder overleg of terugkoppeling werd de nieuwe voorrangssituatie gerealiseerd.

CROW: veilig ROTONDE, minimaal LINKSAFVERBOD!

VEERE: "NET ZO VEILIG MAAR VÉÉL GOEDKOPER"

“De bewoners doen er niet zo moeilijk over”

Bron gemeenteraad 2013: Herinrichting Schuitvlotstraat

Een verkeerskundig bureau kreeg van de gemeente Veere de opdracht **géén** rotonde aan te leggen in Grijskerke. (blijkt uit geluidsfragment Commissie RO 2013)

Verschillende raadsleden verbazen zich over de gerealiseerde oplossing maar er viel weinig te kiezen. Er was maar 1 voorstel, namelijk de bocht in de Schuitvlotstraat.

Citaat van de wethouder: “Een rotonde is belemmerend voor de doorstroming van het verkeer dat van de N57 komt” (naar de kustkernen)

Volgens de wethouder was deze oplossing “net zo veilig maar véél goedkoper”. Tegen de richtlijnen van de CROW in.

“De bewoners doen er niet zo moeilijk over”

Bron gemeenteraad 2013: Herinrichting Schuitvlotstraat

Bij vragen over het draagvlak bij de inwoners Grijpskerke:
“Het is opmerkelijk stil” en - “De bewoners doen er niet zo moeilijk over”

VVD raadslid vraagt of het verkeerskundig wel in orde is maar stelt: **“daar vertrouw ik dan maar op”**

De voorrang op de Schuitvlotstraat wordt verlegd. Verder gebeurt er niets.

Leerpunt:

Bij geen duidelijke reactie van de inwoners of bij verdeeldheid van de bewoners beslist de gemeente! Dit zijn dan veelal politieke keuzes en ze pakken voor Grijpskerke niet gunstig uit

18 April 2014

Weg in nieuwe vorm
opengesteld
Ruim voor vaststelling GVVP!

Conclusie:

De gemeente was toen (2013) al bezig met het stimuleren van een ontsluiting via het middengebied.

Schuitvlotstraat 'monofunctionele' woonbuurt

Bron: Bestemmingsplan gemeente Veere

Het bestemmingsplan kom Grijskerke roemt o.a. de Schuitvlotstraat vanwege de kenmerken en wijst die aan als bijzonder welstandsgebied. (Ook de Catsstraat, Gasthuisstraat en Noordstraat worden hier genoemd).

Het welstandbeleid is er op gericht om de bestaande cultuurhistorische waarden van de kerkingdorpen te behouden en waar nodig te versterken.

Nieuwe ingrepen dienen extra zorgvuldig binnen de bestaande context te worden beoordeeld.

Uitgangspunt: De landelijke kernen in de gemeente Veere, waaronder Grijskerke, hebben voornamelijk een **woonfunctie**.

Gemeentelijk ruimtelijk beleid is “Conserverend”

Zoals blijkt uit hoofdstuk 2 van bestemmingsplan heeft het gemeentelijk ruimtelijk beleid voor deze kernen, waaronder Grijskerke, een behoudend karakter en is gericht op:

1. het behoud van de huidige woonfunctie en het daarbij behorende niveau van voorzieningen

en

2. het instandhouden en zonodig verbeteren van de kwaliteit van het woonklimaat.

Beoordelingskader drukte gemotoriseerd verkeer			
Funcie	Weginrichting	ETW 30 grenswaarde Mvt/etmaal	GOW 50 grenswaarde Mvt/etmaal
A. Verblijven - woon en winkelstraten	Onvoldoende	500	nvt
	Voldoende	2.500	nvt
	Uitstekend	3.500	nvt
B. Gemengd - woon en winkelstraten met verkeersfunctie	Onvoldoende	2.000	2.000
	Voldoende	4.000	4.000
	Uitstekend	6.000	6.000
C. Verkeer - Ontsluifingswegen	Onvoldoende	nvt	4.000
	Voldoende	nvt	8.000
	Uitstekend	nvt	See

Grenswaarde nu = 8000 mvt/etmaal
Bron: GVVP

Maar in het GVVP krijgt de Schuitvlotstraat de enkelvoudige functie “verkeer”. De weginrichting wordt als “voldoende” aangemerkt anders kunnen er geen grote aantallen motorvoertuigen per etmaal overheen. In het GVVP wordt 8000 genoemd.

Volgens de vergelijkingsstudie “Wegencategorisering Walcheren” zijn volgens de criteria in hoofdstuk 4, binnen de bebouwde kom maximaal 6000 mvt/etm. aanvaardbaar. We zien dit maximale aantal van 6000 binnen de bebouwde kom ook terug bij andere gemeenten

Conclusie:

Zowel de onterechte functietoekenning als beoordeling van de

weginrichting rechtvaardigen de grote aantallen passages van het moment. In de zomer er dik overheen.

PZC: 25 november 2021

 **De straten zijn niet
geschikt voor de
huidige en zeker niet
voor de toekomstige
aantallen auto's**

De PZC meldt in 2021 al: de straten zijn niet geschikt voor de huidige en zeker niet voor de toekomstige aantallen auto's –

Bron is een onderzoek van de gemeente Veere in 2021

Indeling GOW50

- Geen erf-/perceelaansluitingen
- Fysieke rijbaanscheiding
- Geen kruispunten
- Kruising met andere GOW moet als rotonde worden uitgevoerd

Dat klopt ook want een GOW50 met voldoende weginrichting heeft onder meer de volgende kenmerken

- Geen erfaansluitingen
- Fysieke rijbaanscheiding
- Geen kruispunten

Kruising met andere GOW moet als rotonde worden uitgevoerd.

Werkelijkheid

- 19 woningen sluiten direct aan op Schuitvlotstraat
- Parallelweg die op 3 punten ook aansluit op Schuitvlotstraat
- Fietsoversteek
- Voetgangersoversteek
- 4 wegaansluitingen Gasthuisstraat, Beertastraat, Molenstraat en Middelburgseweg
- Aansluiting van 3 gebiedsontsluitingswegen GOW(50) die rotondes vereisen

De werkelijkheid is anders

Maar de gemeente spreekt in het GVVP met andere overheden af dat de weginrichting wordt aangepast aan de indeling van de CROW. Ze doen dat pas bij groot onderhoud aan de weg in de toekomst (15 tot 30 jaar).

Voldoen aan de richtlijnen is fysiek onmogelijk. Het zou betekenen dat een rij huizen moet worden gesloopt.



Conclusie:

De Schuitvlotstraat kreeg het label GOW50 maar de
weginrichting voldoet niet

VOLDOENDE INGERICHTE GOW50



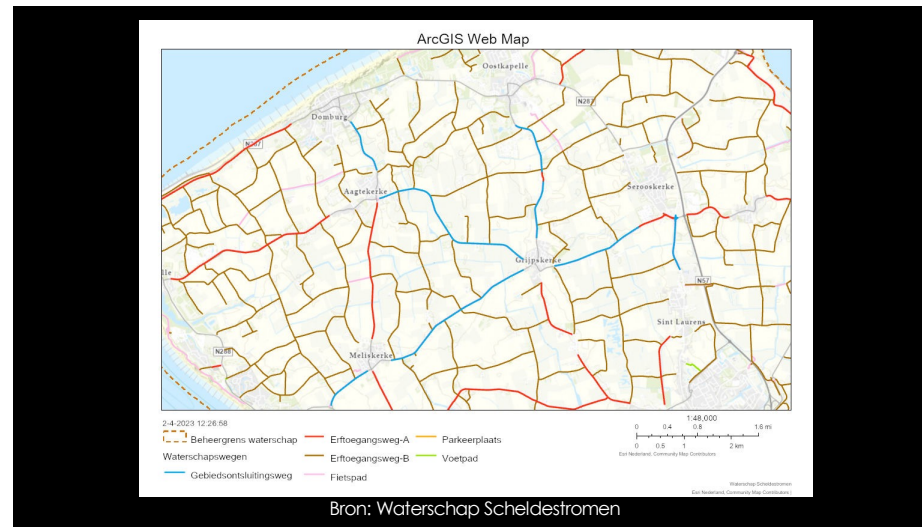
Het is dít

VOLDOENDE INGERICHTE GOW50



en het moet dít worden.

Buiten de bebouwde kom



Nogmaals de “ster” GOW’s rond Grijpskerke.



Hondegemsweg, Pekelingseweg en later op verzoek van de gemeente, de Mariekerkseweg kregen het label GOW80. Verder gebeurde er niets aan de weginrichting.

Vergeleken met de CROW

Deelprofiel	Afmeting CROW/RONA 80km.	Hondegemsweg
Rijstrook	2.75	2.69
Scheidingsstreep	0.15	0.10
Kantstreep	0.15	0.10
Rijrichtingscheiding	0.80	0.10
Redresseerstrook	0.30	0.14
Viucht- en bergingszone	2.40	Niet aanwezig
Verhardingsbreedte	7.50	6.34
Obstakelvrije zone	6.00	Bomen >20cm, bankje, vuilnisbak + fietspad

Als voorbeeld is de Hondegemsweg vergeleken met de richtlijnen van de CROW .

Vergeleken met de CROW

Deelprofiel	Afmeting CROW/RONA 80km.	Hondegemsweg
Rijstrook	2.75	2.69 ten koste van de rijbaanscheiding, belijning en redresseestrook
Scheidingsstreep	0.15	0.10
Kantsreep	0.15	0.10
Rijrichtingscheiding	0.80	0.10
Redresseestrook	0.30	0.14
Viucht- en bergingszone	2.40	Niet aanwezig
Verhardingsbreedte	7.50	6.34
Obstakelvrije zone	6.00	Bomen >20cm, bankje, vuilnisbak + fietspad

Zonder in detail te treden voldoet de Hondegemsweg op geen enkel punt aan de richtlijnen

Tevens

- Kruispunten uitgevoerd als rotonde
- Kruispunten zijn voorzien van openbare verlichting

Aanvullend gelden deze eisen. Ook daaraan voldoet de Hondegemsweg niet.

Conclusie

Op voorstel van de gemeente zijn
gevaarlijke routes gecreëerd -

“Grijze” wegen die niet voldoen aan de
weginrichting
Ze waren ETW en zijn GOW80 geworden zonder
enige aanpassing

Conclusies.

Conclusie

“De gevaarlijkste wegen in
Nederland”

Bron: Stichting wetenschappelijk Onderzoek
Verkeersveiligheid
(SWOV)

Conclusie

Bewust risico

Volgens het GVVP (3.1 uitgangspunten en doelen) werkt de gemeente Veere met alle wegbeheerders in Zeeland samen aan een duurzaam veilige inrichting van de verkeersinfrastructuur.

De gemeente (met het Waterschap) wijkt af van haar beleid en belofte om de wegen aan te passen aan de functie en stuurt het verkeer doelbewust via onveilige GOW80's naar de kust.

VOLDOENDE INGERICHTE GOW80



Dit is het.

VOLDOENDE INGERICHTE GOW80



Dit moet het worden.

Een ster van N57's uitmondend in de kern van Grijskerke.

HET GROENE HART



Er ontstaat nu een dilemma:

Structuurvisie Veere 2025 noemt het groene hart van Walcheren het visitekaartje van het Nederlandse plattelands landschap.

HET GROENE HART



Beleid gemeente Veere

“Kust vrijwaren van doorgaand verkeer”

Beleid Gemeente Veere is de kust vrijwaren van doorgaand verkeer.

DOORGAAND VERKEER KUSTKERNEN

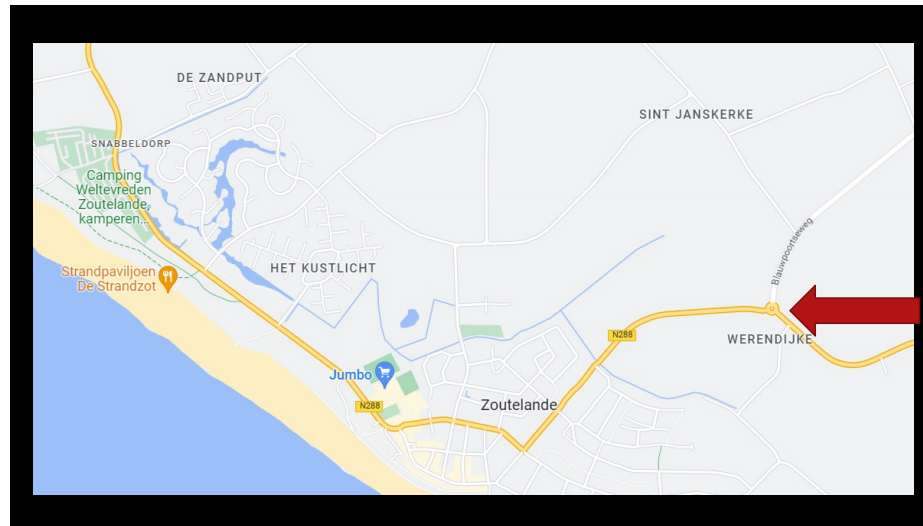
Volgens het GVVP is een belangrijk doel van het wegenplan om de kustkernen “Oostkapelle, Domburg, Westkapelle en Zoutelande te ontlasten van doorgaand verkeer”.

Uit het ‘Onderzoek leefbaarheid en toerisme’ van Veere (dec 2019) blijkt dat in de kustkernen niet of nauwelijks doorgaand verkeer aanwezig is. De verkeersoverlast wordt daar namelijk hoofdzakelijk veroorzaakt door bestemmingsverkeer. Hiervoor zijn lokale maatregelen nodig. Een voorbeeld.

ZOUTELANDE KUSTLICHT I/II, CAMPINGS



De verkeersoverlast in Zoutelande wordt deels veroorzaakt door bestemmingsverkeer naar de vakantieparken Kustlicht I en Kustlicht II en campings en dagtoeristen voor dagje strand; voor een beperkt deel betreft het doorgaand verkeer naar Westkapelle.



Om naar het recreatiegebied te rijden moet je altijd door Zoutelande heen. De route vanaf Grijpskerke biedt geen soelaas omdat het verkeer vanuit Grijpskerke samenkomt met het verkeer van de N288 bij de rotonde Werendijke ongeveer 800m voor de kom Zoutelande. Voor Zoutelande levert de route vanuit Grijpskerke dus niets op en is voor Grijpskerke schadelijk.

Het weren van doorgaand verkeer door uitvoering te geven aan het GVVP had geen zin.

Het is bestemmingsverkeer, geen doorgaand verkeer.

TOEKOMSTVISIE VAN DE GEMEENTE VEERE

“We willen stads- en dorpskernen die veel hinder ondervinden van doorgaand auto-, vracht- en landbouwverkeer, verkeersluwer maken door het opstellen en uitvoeren van een verkeerscirculatieplan voor heel Walcheren.”

Veere zegt in haar toekomstvisie dat kernen die last hebben van doorgaand verkeer verkeersluw moeten worden gemaakt.

GRIJPSKERKE is geen KERN of het is gewoon niet gelukt !!

Grijpskerke wil dat gemeente echt in actie komt tegen verkeersoverlast. 'De politici moeten horen hoe erg het is'

Auto toerist teistert Walcherse dorpen

'Verkeersafvoerputje' Grijpskerke is verkeer zat: 'Het groene hart van Walcheren wordt kapot gemaakt'

Conclusie: Grijpskerke is geen kern!

BELEID

“Wat willen we?
Duurzame mobiliteit bevorderen
en daarnaast overlast
door geluid,
trillingen en luchtverontreiniging
als gevolg van verkeersmobiliteit
voorkomen”

BRON GVVP

Verder is Veers beleid het verbeteren van het woon- en leefklimaat.

Geluidsoverlast omgeving Schuivlotstraat. Een voorbeeld.

2. Leefomgevingskwaliteit

➤ Fijnstof in de lucht (2020):	😬 7 µg PM2,5 / m ³
➤ Stikstofdioxide in de lucht (2020):	😬 10 µg NO ₂ / m ³
➤ Geluid in de omgeving:	😡 62 dB
➤ Zomerhitte in de stad:	😄 + 0.2 °C t.o.v. landelijk gebied
➤ Schaduwrijke bomen binnen 500 meter:	😞 3% van het oppervlak
➤ Groen binnen 500 meter:	😄 74% van het oppervlak
➤ Hoe donker is het 's nachts?:	😄 1830 zichtbare sterren

BRON RIVM

Ook dat is niet gelukt. Dit is een voorbeeld van een woning aan de Schuivlotstraat op de site "Check je plek" van het RIVM.

MONITORING VAN BELEID

- pro-actief beleid voeren
- waar nodig tijdig bijsturen door het beleid aan te passen of te intensiveren

Bron: GVVP

Veere wil beleid vroegtijdig kunnen bijsturen. Daarvoor zijn natuurlijk gegevens nodig.

In 2019 éénmalig verkeerstellingen
Snelheden zijn niet gemonitord

Na 2019 geen tellingen meer verricht

In 2019 zijn er eenmalig verkeerstellingen op de Schuitvlotstraat geweest. Daarna niet meer.

Conclusie: Veere houdt zich niet aan het eigen beleid.

SLUIPVERKEER IS EFFECT VAN GVVP

Sluipverkeer. Een voorbeeld.

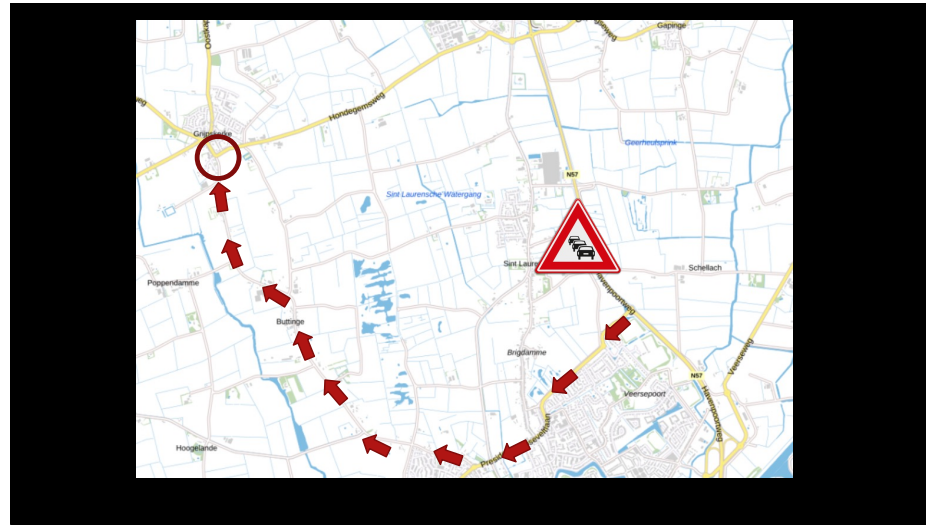
[In de drukte] Te druk in Zeeland?

“Eindeloze rijen auto's sluiten aan op de N57 richting de kust. Slimmerikken proberen het via Middelburg en Buttinge. “

BRON PROVINCIE ZEELAND



Files op de N57 kun je vaak van tevoren al zien. Slimmerikken nemen dan de rotonde Middelburg/Klarenbeek en rijden via Buttinge.



In de cirkel komt het verkeer van de Hondegemsweg en de Middelburgseweg weer bij elkaar (klik).



...Daar waar die rotonde had moeten liggen.

Het verkeer, van beide kanten, loopt alsnog vast in Grijpskerke.

DOORSTROMING versus OVERLAST

De Gemeente ziet zich voor een complex probleem gesteld.

De doorstroming in bepaalde kernen ten opzichte van overlast in andere kernen.

Twee voorbeelden: Zomer in Domburg en Zomer in Grijskerke.

ZOMER IN DOMBURG

2400 tot 3100 passages per dag

In Domburg hebben we te maken met een overlastprobleem. De ring Domburg is écht te druk. Het gaat over 2400 tot 3100 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm).

ONDER BEGELEIDING VAN GOUDAPPEL COFFENG



Er volgt een participatietraject om het probleem op te lossen.

Er is een digitale vragenlijst naar de inwoners gestuurd en Goudappel Coffeng gaat helpen met de oplossing. Er zijn 4 participatiebijeenkomsten gepland onder begeleiding van dit gerenommeerde bureau.



NIET DE LASTEN MAAR DE LUSTEN

ONTSluitING AAN DE WESTKANT

De toegang tot het huidige zwembad De Parel op Hof Domburg. © Lex de Meester

Nieuw zwembad en duinvalleien maken uitgebreid Hof Domburg aantrekkelijker, terwijl verkeersoverlast uit dorp verdwijnt

Zwembad De Parel krijgt over een paar jaar nieuwe glans. Het wat gedateerde bad maakt plaats voor een echte slechtweervoorziening met veel wellnessfaciliteiten.

René Hoonhorst 11-04-23, 23:00 Laatste update: 12-04-23, 16:08

Want Domburg krijgt alleen de lusten, niet de verkeerslasten.

Dat wordt nog opgelost door een ontsluiting aan de Westkant van het park (aan de Krommeweg) waardoor het verkeer niet in het dorp komt.

Wethouder Ruud van Houten kapte discussies over de verkeersafwikkeling af omdat deze eventuele route nog moet worden geformaliseerd via de gemeenteraad.

De lasten komen ergens anders te liggen: extra doorgaand verkeer door Grijskerke.

ZOMER IN GRIJPSKERKE

12.000 passages per dag
En houdt rekening met een
toename van 50%

Nu de zomer in Grijpskerke.

In Grijpskerke is er niet, net als in Domburg, een “verkeersoverlast”-probleem maar Veere noemt het in Grijpskerke een “doorstromingsprobleem”.

Het gaat om minimaal 12.000 passages per etmaal, en in de toekomst komt daar nog zeker 50% bij. Dat krijgen we met goed fatsoen niet meer door het dorp geperst.

Vergelijk, in Domburg gaat het om gemiddeld 2750 passages.


Mijn eerste maanden als wethouder

Het is inmiddels 10 maanden geleden dat ik als wethouder van de gemeente Veere ben geïnstalleerd. Als ondernemer een flink stap in een onbekende wereld en heel vaak krijg ik de vraag: "Ruud vind je het leuk om te doen en is het goed te combineren? Het is toch heel wat anders dan je gewend bent!" In alle eerlijkheid kan ik hierop antwoorden: "Ja, het is heel leuk." De dossiers zijn enorm divers en dat geldt ook voor de vele verschillende zaken waarover besloten moet worden. Maar zoals bij elke klus zijn er ook zaken die minder leuk zijn.

Als ondernemer wil je graag snel resultaat en problemen bij de horens pakken. Binnen de overheid gaat het vaak wat minder snel dan je zou willen. Niet dat de medewerkers dat niet willen, maar we zijn – terecht – gebonden aan allerlei procedures en veel zaken moeten door de gemeenteraad worden goedgekeurd. Om het democratisch proces goed te laten verlopen en ook de inwoners tijdig en volledig mee te nemen kan zo'n proces soms maanden duren.

Een belangrijk punt waar ik mij hard voor maak is een goede en prettige sfeer, zowel binnen het gemeentehuis als in allerlei overleggen waar we aan deel nemen. Dit verbetert de kwaliteit, omdat iedereen zich daardoor gehoord en meegenomen voelt en draagt op die manier zeker bij aan het beter maken van de BV Veere. We hebben als nieuwe ploeg bestuurders ervaren hoe belangrijk dit is en zien gelukkig, langzaam verbetering, maar is er zeker nog een weg te gaan.

Ook zijn er de afgelopen jaren verschillende dossiers blijven liggen die echt aandacht nodig hebben. Ik denk daarbij aan de dienstverlening richting onze inwoners en bedrijven en zeker ook aan de verkeersdoorstroming, die op een aantal plekken niet goed is. Grijskerke is hier natuurlijk een belangrijk voorbeeld van. We hebben hierin al flinke stappen gemaakt, maar het zal zeker nog een tijd duren voor we de resultaten kunnen zien. Kortom, ondanks dat we nog maar een paar maanden bezig zijn is er al veel werk verzet en zijn we op de goede weg.



*Ruud van Houten,
Wethouder*

Wethouder van Houten noemt de doorstroming in Grijskerke ook als probleem bij de verkiezingen voor de Provinciale Staten.

...de verkeersdoorstroming die
op een aantal plekken niet goed
is.
Grijpskerke is daar natuurlijk
een belangrijk voorbeeld van

ONDER BEGELEIDING VAN EEN AMBTENAAR

gewijzigde wegcategoryering vastgesteld, gebaseerd op twee hoofdprincipes:

- Het autoverkeer zoveel als mogelijk bundelen op veilige stroomwegen (A58 en N57) en een aantal veilige gebiedsontsluitingswegen (GOW).
- De kust zoveel mogelijk vrijwaren van doorgaand autoverkeer.



December 2021 - Vaststelling Startnotitie
Vaststelling Startnotitie door gemeenteraad.



Januari 2023 - Bewonersbijeenkomst
Bewonersbijeenkomst over plan van aanpak en programma van eisen (PvE).



Medio april 2023 - Vaststelling programma van eisen (PvE)
Vaststelling programma van eisen (PvE) door gemeenteraad.



Medio april 2023 - Start participatie werkgroep
Start participatie werkgroep.

Ook in Grijpskerke wordt een participatietraject opgestart.

Er is al een Startnotitie vastgesteld met als uitgangspunt het **vasthouden aan de route door Grijpskerke** (hoofdroute Serooskerke – Grijpskerke – Aagtekerke).

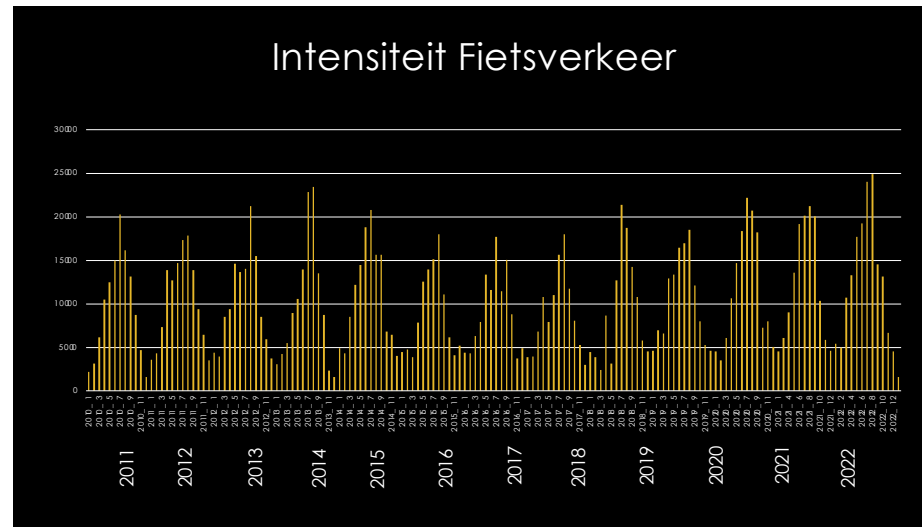
Er is een bewonersbijeenkomst geweest (op 16 jan) om de startnotitie toe te lichten en het traject te starten.

Er is een basis voor een programma van eisen en na afronding wordt het nog vastgesteld door de gemeenteraad en daarna:

wordt u van harte uitgenodigd om nog mee te praten!!

'In Grijskerke doen ze toch
niet moeilijk'

PAUZE



Gemeente heeft verzuimd om gegevens over de verkeersproblematiek in Grijpskerke te verzamelen. Wij hebben gegevens opgevraagd van de omliggende Waterschapswegen om zo trends te kunnen voorspellen over toename van verkeer. We hebben de Hondegemsweg uitgewerkt omdat een groot deel van het verkeer door Grijpskerke van die weg afkomt of er naar toe gaan. Helaas ontbreken bij overheden gegevens van de Middelburgseweg want ook die is erg druk in de zomer. Hondegemsweg+Middelburgsew is ongeveer intensiteit in Schuivlotstraat

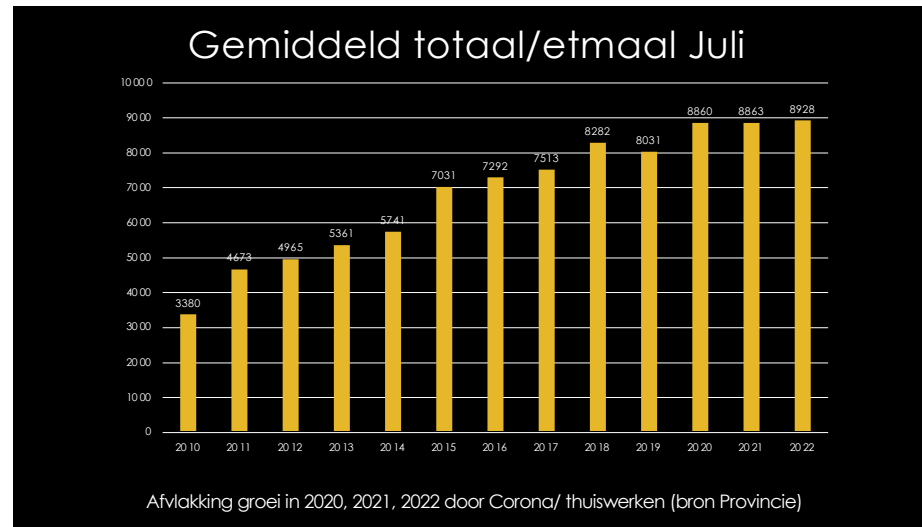
Fietsverkeer op de Hondegemsweg is in de afgelopen jaren nauwelijks toegenomen.



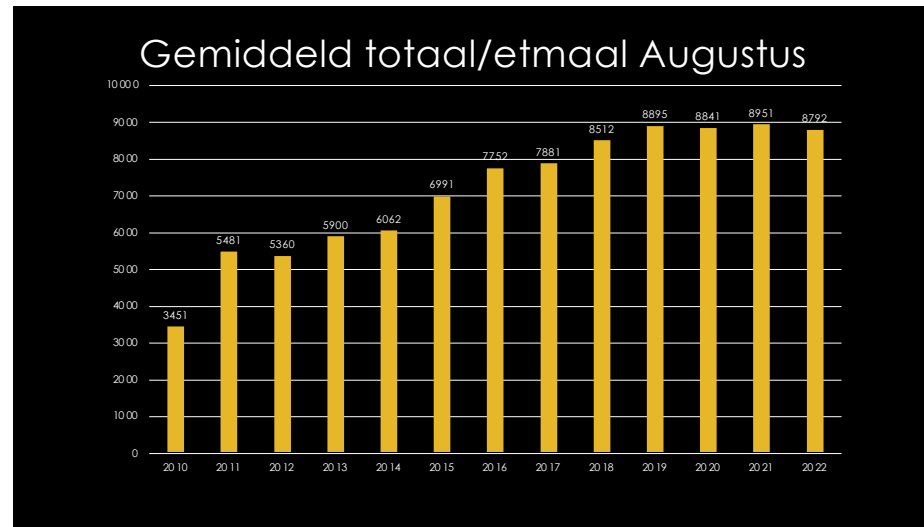
Dit betreft snelheid op de Hondegemsweg. Het betreft gegevens van 2020. Hier van Grijpskerke naar Serooskerke. Stevige aantallen automobilisten rijden harder dan de max. snelheid. Verder zien we dat er veel verschillen in snelheid zijn.



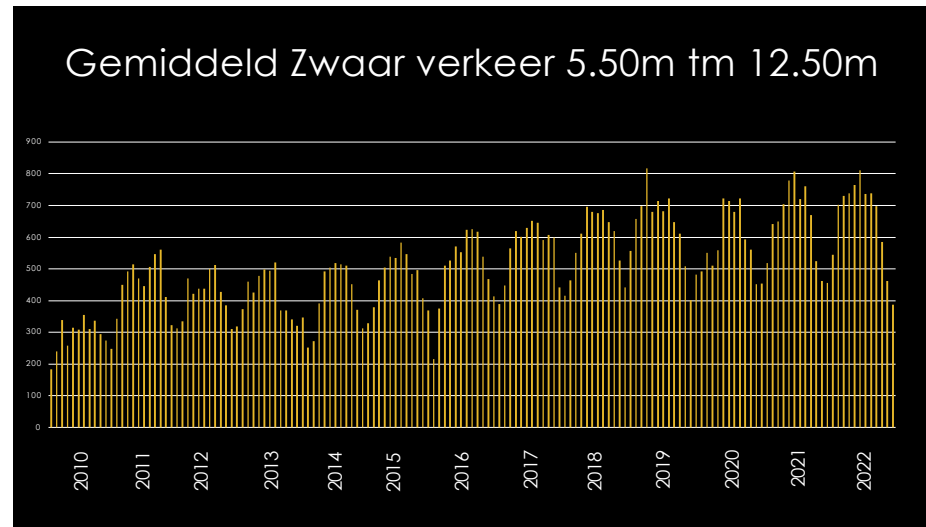
Hetzelfde beeld van Serooskerke naar Grijskerke.



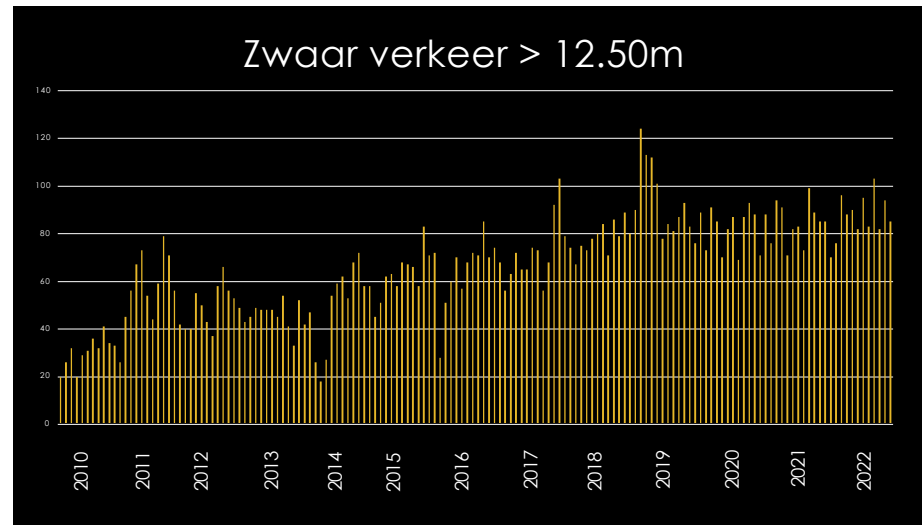
Gemiddelde totalen per etmaal in juli
Aflakking laatste jaren agv. Corona en hybride
werken/thuiswerken maar in 2022 bijna een verdubbeling sinds
2011.



Het totaal aantal passages op de Hondegemsweg in Augustus geeft hetzelfde beeld.



Pieken in zomermaanden agv campers/caravans, etc.
Gestage groei.



In 2010 ca. 30 vrachtwagens van 12.50m en langer per etmaal
 In 2022 ca. 90 per etmaal. Dit is een verdrievoudiging sinds 2010. Het aandeel zwaar vrachtverkeer neemt toe in de totalen.
 Conclusie. Op de Honddegemsweg hebben we te maken met snelheidsverschillen maar ook met verschillen in massa. Iets wat op een 80km weg niet gewenst is.

De dip in 2014 is de herinrichting Schuivlotstraat. De piek in 2019 heeft te maken met de herinrichting van de dorpsstraat in Oostkapelle.

GVVP als voorstadium van
verkeersinfarct

“Onherroepelijk”??

Uitgangspunten GVVP

Bespreekbaar !!

Vragen door de inwoners

Hoe verder? 1

- Minder verkeer door Grijpskerke
- Gemeente komt terug van een aantal punten in het GVVP
- Eerlijke herverdeling verkeersaanbod en -druk over heel Walcheren
- Geen asfalt erbij
- Veilig verkeer voor heel Walcheren op basis van een integraal plan én geschikte wegen

Hoe verder? 2

- DRG gaat met uw steun in gesprek met de gemeente om de hiervoor genoemde punten te realiseren
- Tegelijkertijd praten we als DRG met de gemeente over oplossingen voor de nu al ervaren verkeersproblematiek in Grijpskerke
- Wij houden u op de hoogte via nieuwsbrieven, onze website en volgende bijeenkomsten.

Bedankt voor uw aanwezigheid

