

Datum : 24 januari 2022
Tijd : 18:30 tot 20:00 uur
Locatie : TEAMS
Kopie naar :
Opgesteld door : Mw. S. Zenden

Aanwezig : Namens gemeente Schouwen-Duiveland:
 Ricardo de Winter
 Harm Post
 Marleen van Koppen
 Cockie de Wilde
 Dijon Boers
 Kees Paauwe

Namens Bureau Juust:
 Jan d'Haens
 Wilco Doldersum

Namens dorpsraad:
 John van Veenhuizen

Inwoners:
 Jeroen Kromeich
 Dominique van Lint

Afwezig : Harmen Boot (ondernemersvereniging)
 Patrick Verberk (inwoner)

Nr.	Onderwerp	Behandeling / Afspraken	Aktie door:
1.	Opening / Inleiding	Harm Post heet alle aanwezigen van harte welkom en opent de vergadering. In deze eerste projectgroepvergadering zal vooral veel informatie gegeven worden om alle projectgroepleden op hetzelfde kennisniveau te brengen.	
2.	Presentatie opzet project- en werkgroepen dorpsvisie Burgh-Haamstede	Ricardo de Winter geeft aan de hand van een presentatie een uitleg over de organisatiestructuur, met daarin de verhouding tussen de project- en werkgroepen. De presentatie wordt als bijlage bij dit verslag gevoegd. De werkgroepen zullen ook op korte termijn van start gaan. Hierin worden grotendeels dezelfde projecten behandeld. Met uitzondering van de Kop van Haamstede, deze 'werkgroep' met de omgeving zal op korte termijn (25 januari) alvast starten. Het betreft hier overigens een aparte werkgroep die niet, zoals de	

		<p>andere werkgroepen, onder de verantwoordelijkheid van de Dorpsraad valt. Dit vanwege het feit dat de gemeente eerst, op verzoek van de raad, met 'de omgeving' (omwonenden en instellingen/organisaties) in gesprek gaat over de invulling van dit gebied.</p> <p>Er is voor de woningbouw een algemene werkgroep, waarin alle locaties worden behandeld en een projectgroep specifiek voor het project herontwikkeling Bernhardstraat/Julianastraat. Voor de kleinere locaties overlegt de gemeente rechtstreeks met Zeeuwsland, want hier worden geen aparte projectgroepen voor opgericht.</p>	
3.	Presentatie Juust Toelichting op het proces en de opdracht	<p>Er volgt een presentatie door Jan d'Haens. Aan de hand waarvan, naast de bij dit verslag gevoegde presentatie, het volgende is genoteerd.</p> <p>Voortkomend uit de dorpsvisie Burgh-Haamstede is door bewoners aandacht gevraagd voor de Kloosterweg. Met name voor de verkeersveiligheid en (functionele) inrichting van deze weg.</p> <p>Juust heeft een plan van aanpak uitgewerkt om tot een verkeerskundig ontwerp te komen.</p> <p>Planning en aanpak:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Inventarisatie: jan/feb <ul style="list-style-type: none"> - Locatiebezoek (afgerond) - Bureaustudie <ul style="list-style-type: none"> o Kabels en leidingen o Historische analyse o Verkeerskundige analyse 2. Variantenstudie: maart 3. Detaillering varianten: april/mei 4. Eindproduct: juni <p>Dit is de planning die we nastreven, maar deze is mede afhankelijk van de voortgang van het participatieproces.</p> <p>Ad 1: Inventarisatie Alle opgehaalde informatie wordt uitgewerkt in een inventarisatiedocument en wordt uiteindelijk gezamenlijk getoetst. We bespreken welke functie de weg in de toekomst krijgt. Dit wordt vastgelegd in een ontwerp kader (binnen deze kaders willen we een ontwerp maken).</p> <p>Het werkgebied moet nog definitief afgestemd worden.</p> <p>Welke gegevens ontbreken nog?</p> <p>Ad 2: Variantenstudie We maken minimaal 4 schetsroluitwerkingen. Schetsrol op BGT, maar per variant ook:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Essentiële dwarsprofielen - Kruispuntoplossingen (voorrangsregels, etc.) - Referentiebeelden <p>Per variant maken we een globale kostenraming (indicatie).</p>	

		<p>Uiteindelijk worden er 2 varianten uitgewerkt (dit kan ook een combinatie van schetsen zijn).</p> <p>Ad 3: Detaillering varianten Er worden 2 varianten op civiel technisch niveau (VO) uitgewerkt. Dit is een doorvertaling van het schetsplan. Hiermee tonen we welke voorkeursvarianten er zijn. En welk profiel het beste inpasbaar is.</p> <p>Dit is inclusief een kostenraming voor beide varianten.</p> <p>Ad 4: Eindproduct Er wordt een beeldende samenvattende rapportage gemaakt als naslagwerk met daarin een definitief ontwerp van de voorkeursvariant. Hierin kan men teruglezen waarom bepaalde keuzes zijn gemaakt en hoe we zijn gekomen tot de voorkeursvariant.</p> <p>Inventarisatie:</p> <p>Locatiebezoek Wat valt op in de huidige situatie: rijbaan volledig asfalt, verschillende snelheden en markeringen voor de automobilist.</p> <p>De fiets- en voetpaden hebben geen eenduidige inrichting. Het onderscheid is lastig te maken. De breedtes variëren.</p> <p>Er is sprake van diverse erfaansluitingen op de Kloosterweg. De ontsluiting van de SPAR vraagt aandacht (beperkt zicht in de oostelijke richting door haag en afbuigen van de weg).</p> <p>Er zijn verschillende drempels toegepast. Meer eenduidig maken.</p> <p>Bebording verminderen (teveel borden geeft onduidelijkheid).</p> <p>Kabels en leidingen Deze zijn in kaart gebracht, zodat we hiermee rekening kunnen houden bij de schetsontwerpen van de profielen.</p> <p>Esthetisch en landschappelijk Met elkaar bespreken hoe we de weg eruit willen laten zien, hoe creëren we meer uniformiteit;</p> <ul style="list-style-type: none">- Beplanting- Materialisatie <p>Historische analyse De weg heeft een historie, deze moeten we goed beschrijven.</p> <p>Verkeerskundige analyse Wegencategorisering: Kloosterweg is benoemd als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. Wat betekent dat?</p> <p>Komgrenzen: Kloosterweg heeft een overgang van binnen de bebouwde kom naar buiten de bebouwde kom, op korte afstand</p>	
--	--	---	--

		<p>van elkaar. De inrichting hierop aanpassen? Wat is hier wenselijk?</p> <p>Verkeersstructuur: Burgh-Haamstede ligt langs de N57 en heeft veel aansluitingen. De Kloosterweg vormt vanuit de toegangswegen in de omgeving de beste route naar Nieuw-Haamstede en de vakantieparken.</p> <p>Fietsnetwerk: Kloosterweg is voor een deel onderdeel van het FIKS (fietsknooppuntsysteem).</p> <p>Openbaar vervoer: Er rijdt geen buslijn meer, maar de haltes (palen) staan er nog wel. Er zal bekeken moeten worden of de Kloosterweg voor het openbaar vervoer nog een rol gaat spelen.</p> <p>Verkeersintensiteiten: In beeld gebracht op basis van tellingen uit 2019, in de maanden mei, juli en november. Het effect van het toerisme in de omgeving is duidelijk waarneembaar. Zowel voor de auto als de fiets.</p> <p>De snelheden zijn gemeten middels een V85 meting in juli 2021. De toegestane snelheid op het gehele tracé is 50 km/u. Volgens de meting wordt er over het algemeen te hard gereden. De hogere snelheden komen voort uit de lange rechtstanden van de weg (er zijn geen obstakels langs de weg).</p> <p>Ongevallen analyse: Deze zijn gemeten via ViaStat. Hierin worden alleen geregistreerde ongevallen gemeld. Er worden heel veel ongevallen niet geregistreerd. Denk hierbij aan ongevallen met alleen blikshade.</p> <p>Kruispunten: Er is sprake van uniformiteit in de kruispuntvormen. Ze zijn allemaal als voorrangskruising vormgegeven. Houden we dit zo? Of anders vormgeven?</p> <p>Erfaansluitingen: Diverse aanwezig. Welke maatregelen moeten er genomen worden?</p> <p>Toeristische bestemmingen: In de zomer is de meeste activiteit. Rond de Kloosterweg zijn veel campings en vakantieparken.</p> <p>Ruimtelijke ontwikkelingen: Nog nader uit te werken. Een eventuele verplaatsing van Market Plaza heeft beperkte invloed op de Kloosterweg.</p>	
	<p>Vragen / opmerkingen</p>	<p><i>Welke functie heeft de Kloosterweg voor jullie?</i></p> <p>Jeroen: Dit is een ontzettend uitgebreide presentatie. De Kloosterweg gebruik je als je er moet zijn. Dit is echter wel breed: je gaat naar de camping, het strand of eigen woning. Het fietspad wordt veel gebruikt door fietsende jeugd. De kruising Serooskerkseweg/Kloosterweg is inmiddels goed beveiligd door de stoplichten.</p> <p>Het is echt een toeristische weg. Zorg ervoor/bewaak dat je het landelijke / 'kneuterige' niet teveel wegneemt, zoals bijvoorbeeld het laatste deel van het fietspad (betonnen gedeelte) dat is afgescheiden van de rijbaan door een zachte berm.</p> <p>De kruising Vertonsweg/Kloosterweg, richting de Nieuweweg, deze wordt vaak gebruikt door bewoners om te fietsen. Vooral</p>	

	<p>voor kinderen is dit een moeilijk stuk om te fietsen. Het is een vrij onoverzichtelijk kruispunt dat aandacht behoeft in de uitwerking.</p> <p>John: heel uitgebreide presentatie, complimenten aan Juust. Vanuit Burgh is het de weg naar het Gadrabos, het is dus ook een ontsluiting naar recreatiegebied aan de achterkant van Haamstede.</p> <p>Op de afslagen krijg je ineens met een heel andere snelheid te maken. Dat is een punt van aandacht.</p> <p>Bewaken van de doorzichten is belangrijk.</p> <p>Er wordt veel te hard gereden op de Kloosterweg.</p> <p>De weg is onoverzichtelijk voor de automobilist. In de zomer, wanneer er veel wandelaars en fietsers zijn, is dit erg lastig.</p> <p>Men steekt onverwacht over, niet altijd op de daarvoor bedoelde plaatsen.</p> <p>In de zomer veel campingverkeer. Heeft consequenties voor de afritten.</p> <p>Onduidelijk waar je mag fietsen en waar je mag wandelen. De wallen/aarde aan de zijkant van de paden, worden ook gebruikt als wandel- of fietspad.</p> <p>Jeroen: Vanaf Serooskerkseweg is er een goed breed, tweebaans fietspad. Ter hoogte van het verzorgingshuis wordt dat heel onduidelijk. Het wordt ineens een stuk smaller, passeren kan maar net.</p> <p>Er is aangegeven dat er gekeken wordt naar rijbaanverbreding, maar wellicht juist kijken naar fietspad verbreding.</p> <p>Jan: verbreding kan ook juist het fietspad zijn. Er is hier een hoge intensiteit van fietsers. Tegenwoordig leggen we fietspaden, die zo druk bereden worden, in twee richtingen, aan van 4 meter. Dat is hier nergens. Verbreding zoeken we dus meer in het fietspad dan de rijbaan.</p> <p>De maximaal gemeten gemiddelde snelheid van 62 km/u zal, wanneer we kijken naar de verschillen tussen zomer en winter, nog wel hoger uitkomen.</p> <p>De slingerende weg is juist een mooie natuurlijke snelheidsremmer.</p> <p>De kruising met Vertonsweg, de blokken zijn vervelend om met de auto tegenaan te komen. Door de keuze die hier gemaakt is, een oplossing binnen een beperkte ruimte, is er een slinger gemaakt zodat de fiets zich veilig kan opstellen.</p> <p>Al veel informatie gekregen van twee personen over hoe de Kloosterweg een rol speelt in het dagelijkse leven.</p> <p>De Kloosterweg heeft veel verschillende functies, we moeten gezamenlijk zoeken naar hoe we deze willen inrichten.</p> <p>'kneuterigheid' is genoemd, dit zie ik als positief, moeten we dit zoveel mogelijk behouden of meer recreatiefunctie uitstralen?</p> <p>De vraag of Kloosterweg een gevaarlijke weg is: De combinatie van hogere snelheden en overstekende voetgangers en fietsers maken de weg in potentie gevaarlijk. Het is een beleidswijziging in Nederland, dat er tegenwoordig</p>	
--	--	--

	<p>gekeken wordt naar wat de kans op een ongeluk is en hoe groot het risico daarvan is. Hoge snelheden in combinatie met overstekende voetgangers en fietsers vragen om aandacht. De N59 in Zierikzee is hier een goed voorbeeld van, maar het speelt ook zeker aan de Kloosterweg.</p> <p>Moeten we hierdoor de snelheid op de hele weg laag houden, zodat er overal overgestoken kan worden of richten we het zo in dat het overteken op de wegvakken lastig is, maar we eerst de kruispunten goed inrichten.</p> <p>Dat kan op verschillende manieren. Heel verkeerskundig (zoals Vertonsweg), maar kunnen ook gebruik maken van de beplanting die er al aanwezig is. Dit zijn zaken die we in het tweede deel van de studie aanpakken. We moeten gezamenlijk kijken waar we op uitkomen.</p> <p>Harm: in het gemeentelijk bomenbeleidsplan is opgenomen dat er idealiter aan twee kanten van de weg bomen geplaatst worden. Hoe gaan we om met voetgangers, met fietspad, met het groen als kwaliteit en als inpassing?</p> <p>Cockie: het plan is al vrij oud, maar nog wel het huidige beleid. Het zou goed zijn om de bestaande beplanting (bijvoorbeeld de laanbomen) mee te nemen. De kwaliteitsgegevens zijn hiervan bekend. Dat is een goede basis om te kijken wat we hebben, wat we ermee kunnen en wat we moeten behouden. Lastig punt is wat je doet met de wens om tot een eenduidige laanbeplanting te komen. Er liggen veel kabels en leidingen, met name in de berm, dat beperkt aanzienlijk.</p> <p>Verder is nog onduidelijk of je werkelijk door het open stuk zo'n duidelijke lijn wilt leggen of is die verandering van bos naar open gebied typerend en wil je dat juist benadrukken.</p> <p>Domenique: ik heb dagelijks met de Kloosterweg te maken. De snelheidsremmende drempels zijn wel een verbetering. De fietspaden laten te wensen over (zijn gevaarlijk): overhangend groen, hobbels door de omhoog komende wortels, etc.</p> <p>Kees: sluit me aan bij Dominique. De weg valt nog wel mee, leent zich wel om flink door te rijden. Voor fietsers is het inderdaad niet goed, te smalle fietspaden. Deze mogen een flinke verbetering ondergaan.</p> <p>Marleen: er is al veel gezegd. Ik beaam de genoemde 'kneuterigheid'. Deze moeten we inderdaad bewaren. De kruising Noorstraat/Serooskerkseweg/Kloosterweg is wel veilig, maar is zo ruimtelijk dat je snel kwijt bent hoe hij nou precies werkt.</p> <p>Ricardo: ik wil mezelf, als projectleider, niet teveel mengen in de discussie. Ik wil wel een aantal punten benoemen. De kruising met de Nieuweweg heeft nog een tijdje op de nominatie gestaan voor de 'quick wins'. De conclusie was echter dat de kruising zo complex was, dat hij zich niet leende voor een 'quick win'. Goed dat Jeroen dat aangeeft.</p> <p>De overgang van bebost naar open gebied vind ik juist een kwaliteit. Deze moeten we proberen te behouden.</p>	
--	--	--

	<p>Het groen moeten we proberen in te brengen aan de zijanten van de weg, maar dat geeft wel uitdaging en knelpunten met profielen die we nodig hebben om de fietser en voetganger meer ruimte te bieden.</p> <p>Dijon: het is uitgebreid geïnventariseerd, waarvoor alle credits naar Juust. Kijkende naar het open karakter en het plaatsen van de bomen in de berm in combinatie met de hoge snelheden, er zijn landelijk en provinciaal wel een aantal documenten over veilige bermen. Met aanplant van bomen moeten we hier wel goed op letten.</p> <p>Wilco: er is gezegd dat vakantiegangers als ze zoeken naar de juiste afslag plotseling remmen en dit voor botsingen zorgt. We kunnen denken aan parkaanduiding op strategische plekken. Het aandeel snel fietsverkeer (elektrische fietsen) zal nog sterk groeien nemen. Dat is een aandachtspunt voor de inrichting.</p> <p>Harm: kunnen we de rijbaan voor de auto's ook versmallen? Om meer ruimte te geven aan de fietser en voetganger.</p> <p>Jan: die mogelijkheid is er altijd. We werken met richtlijnen. We moeten kijken naar wat hier de maatgevende ontwerp voertuigen zijn. Hier moet twee grote voertuigen (denk aan auto met caravan en vuilniswagen) elkaar kunnen passeren. Hoe moet dat? Stapvoets? Of 30 of 50 km/u? Wellicht is die kans hier klein en passeert men elkaar door gebruik te maken van de berm (halfverharding). Zo kunnen we versmallen. Het is maar wat we accepteren.</p> <p>Wilco geeft terecht aan dat de snelle (elektrische) fietsen ook meer ruimte nodig hebben. Dan accepteren we hier misschien een smaller profiel voor de auto. De bermen die Dijon noemde zijn de zogenaamde 'vergevingsgezinde' bermen. Hierin kan de automobilist makkelijker en veiliger (zonder boom) uitwijken. We moeten dit met elkaar goed afwegen en naar de intensiteiten kijken.</p> <p>Jeroen: je ziet tegenwoordig ook dat de wegverharding optisch versmald wordt. De eigen bewoners zijn hier natuurlijk snel aan gewend, maar toeristen niet. Indien we kijken naar bomen in de berm, dan zou ik ervoor kiezen om de laanbomen aan 1 zijde van de weg te plaatsen (aan het voetpad). De bomenrijen nemen namelijk ook zicht weg op de kruisingen.</p> <p>John: trek de diversiteit van fietsverkeer nog breder, denk in de zomer ook aan elektrische steps en quads. De elektrische fietsen ontwikkelen een behoorlijke snelheid.</p> <p>Moet de wegversmalling of snelheid remmende maatregelen allemaal met drempels? Kan dat niet met bakken, zoals in Westenschouwen.</p>	
--	--	--

		<p>Aan het begin van de Kloosterweg ligt het voetpad aan de ene kant en het fietspad aan de andere kant. Op enig moment moet de voetganger oversteken en komt dan op het fietspad.</p> <p>Vervolgstappen Jan: We hebben al veel aanvulling gekregen. Dit gaan wij meenemen. We kunnen echter niet alles oplossen en moeten compromissen gaan sluiten.</p> <p>We gaan de snelheden en de inventarisatie nog verder detailleren.</p> <p>De volgende keer willen we zaken met elkaar uitwerken en in beeld brengen. Aan de hand hiervan kunnen we keuzes maken.</p> <p>Ricardo: de input uit de werkgroep zal ook verwerkt worden. Juust zal intern een aantal zaken willen afstemmen. Ook binnen de gemeente zullen we een aantal zaken intern afstemmen.</p>	
4.	Volgende vergadering	De volgende projectgroep vergadering is in overleg ingepland op 7 maart 2022 van 19.00 tot 20.30 uur.	
5.	Sluiting	Harm Post dankt alle aanwezigen en sluit de vergadering.	