

**Datum** : 7 maart 2022  
**Tijd** : 18:30 tot 20:00 uur  
**Locatie** : TEAMS  
**Kopie naar** :  
**Opgesteld door** : Sylvia Zenden

**Aanwezig** : Namens gemeente Schouwen-Duiveland:  
 Ricardo de Winter  
 Harm Post  
 Cockie de Wilde  
 Peter Heuven  
 Dijon Boers

Namens Bureau Juust:  
 Jan d'Haens  
 Wilco Doldersum

Namens dorpsraad:  
 John van Veenhuizen

Namens ondernemersvereniging:  
 Harmen Boot

Inwoners:  
 Jeroen Kromeich  
 Dominique van Lint

**Afwezig** : Patrick Verberk (inwoner)  
 Marleen van Koppen (gemeente Schouwen-Duiveland)

Nr.	Onderwerp	Behandeling / Afspraken	Aktie door:
1.	Opening	Harm Post heet alle aanwezigen van harte welkom en opent de vergadering.	
2.	Mededelingen	<i>Verkeersbesluit</i> Dhr. Van Rossum (lid projectgroep stedenbouwkundig- en beeldkwaliteitsplan) heeft per e-mail aan deze projectgroep duidelijk gemaakt dat hij een integraal verkeersbesluit wil voor heel Burgh-Haamstede. Dit is in tegenstelling tot het huidige besluit van de stuurgroep: er wordt een verkeersbesluit genomen per her in te richten gebied. Per deelgebied wordt er een ontwerp gemaakt en deze wordt ter inzage gelegd. Het verzoek van dhr. Van Rossum wordt vrijdag 11 maart a.s. nogmaals in de stuurgroep ter tafel gebracht.	

		Noot: Inmiddels heeft de stuurgroep vrijdag 11 maart jl. besloten bij het standpunt te blijven. Er zal derhalve <u>geen</u> integraal verkeersbesluit genomen worden voor heel Burgh-Haamstede.	
3.	Vaststellen agenda	Er worden geen wijzigingen of aanvullingen doorgevoerd, de agenda is hiermee vastgesteld.	
4.	Verslag vorige vergadering d.d. 24 januari 2022	Aanwezigen hebben geen aanvullingen/wijzigingen op het concept verslag. Het verslag van 24 januari 2022 is definitief vastgesteld.	
5.	Presentatie Juust	<p>Jan d’Haens geeft een presentatie waarin de aanvulling op de inventarisatie, de uitgangspunten, kaders en mogelijke varianten worden toegelicht.</p> <p>De presentatie wordt als bijlage bij dit verslag gevoegd.</p> <p><i>Reacties/opmerkingen</i></p> <p>Dijon: Ik mis de nadruk op het groen. We zijn nu vooral op zoek naar ruimte en voeren een discussie over erftoegangsweg of gebiedsontsluitingsweg.</p> <p>Cockie: In het bomenplan is aangegeven dat hier bij voorkeur wel een bomenstructuur komt. Dat staat op dit moment nog open. We moeten goed kijken naar wat we hiermee willen. Enerzijds de openheid van het landschap benadrukken of anderzijds juist via het groen verbinden. Dat is een keuze. In het kader van het groen is het mijn zorg hoeveel ruimte er daadwerkelijk beschikbaar is. Welke speelruimte is er? Hoe onderhouden we berm van 60 cm of nog smaller?</p> <p>Dijon: Ik deel die zorg. De profielen die aangeduid zijn, zijn vrij smal. Daar moeten we goed naar kijken.</p> <p>Jan: Daarom hebben wij ook het gemengde profiel nogmaals ter tafel gebracht. Daar zouden we niet heel snel voor kiezen, op basis van hetgeen we hebben opgehaald, maar hiermee laten we wel zien waar de knelpunten zitten. Binnen de huidige kaders kunnen we niet zomaar de andere profielen uitrollen. Hier zullen keuzes in gemaakt moeten worden. In het bomenplan staat inderdaad dat er een laanstructuur moet komen vanuit Burgh-Haamstede naar Nieuw-Haamstede. We moeten dus kijken hoe we het tussengebied invullen. Gaan we dat dichtzetten en het profiel hetzelfde houden of gaan we voor een ander, meer open profiel. In een berm van 60 centimeter breed is de aanplant van een haag inderdaad niet mogelijk.</p> <p>Harm: De uitleg van de profielen is helder. Hoe gaan we hiermee om. We zijn niet van plan om grond aan te kopen en een sloot dichten is ook lastig. Er is weinig marge. De context van de profielen moet ook worden meegenomen om grip op de materie te krijgen.</p> <p>Jan: Vandaar dat we de verschillende zaken in beeld willen brengen. Op basis van verkeersveiligheid maken we snel een keuze.</p> <p>Jeroen: 30 km/u is niet te handhaven. Dus de weg moet zo worden ingericht dat men echt niet harder kan rijden. Ik ben</p>	

		<p>geen voorstander van een gemengde weg met fietsers op de rijbaan. Met name 's nachts is dat erg gevaarlijk.</p> <p>Bij een vrij liggend fietspad naast de rijbaan mis ik de fysieke bescherming voor de fiets. Als de automobilist moet uitwijken is de fiets heel kwetsbaar.</p> <p>Jan: Hoe breder we de berm tussen fietspad en rijbaan kunnen maken, hoe beter die bescherming.</p> <p>Domenique: in Nieuw-Haamstede, het laatste deel van de weg bij het hotel, fietsen de fietsers al op de rijbaan. Dat levert nu al gevaarlijke situaties op. Fietsers op de rijbaan heeft ook niet mijn voorkeur.</p> <p>Jan: Wanneer we het fietspad behouden, hebben we te maken met de verkeersveiligheid. Voorrang aan rechts verlenen op een niet geregelde kruising, is een natuurlijke, ideale verkeersremmer. Hoe zien jullie dat in combinatie met een fietser? Houden zij rekening met verkeer van rechts?</p> <p>Jeroen: Wanneer de fiets voorrang aan verkeer van rechts moet verlenen, is dat lastig in het geval van jonge kinderen. Zij hebben dat niet in de gaten.</p> <p>Domenique: Eens! Kinderen fietsen alleen naar school. Zij weten niet dat zij verkeer van rechts voorrang moeten verlenen.</p> <p>Harmen: Denk daarbij ook aan de wielrenners en mountainbikers, zij stoppen ook niet voor rechts. Denk aan het snelheidsverschil.</p> <p>Wilco: Overall heeft men te maken met fietspaden waarop jonge fietsers aan verkeer van rechts voorrang moeten verlenen. Het bijbrengen van de verkeersregels is ook aan ouders. Dit niet als negatief punt laten meewegen in de keuze van het profiel.</p> <p>Jeroen: Dat is begrijpelijk, maar ik ben het er niet mee eens. Alle opties moeten open blijven, eens, maar het gaat ook om de toeristen die meer om zich heen kijken en daardoor minder goed opletten.</p> <p>Stel dat we een 30km/u zone maken, hoe doen we dat met de inrichting? Bochten creëren? Drempels aanbrengen?</p> <p>Jan: daar willen we over nadenken, maar voorzien we dat ook als een mogelijkheid die we gaan onderzoeken. Enerzijds is het vanaf Nieuw-Haamstede naar N57 een eind voor 30 km/u, anderzijds zal het ter hoogte van de oversteekpunten een stuk veiliger zijn. Niet iedereen zal zich aan de snelheid houden, maar het kan een verschil maken. Hoe dwingen we dat af? Dat zal zoveel mogelijk in de inrichting moeten gebeuren. Op het moment dat alle weggebruikers van hetzelfde wegvak gebruikmaken, gaat dat meer automatisch.</p> <p>Op het moment dat we wel werken met een vrij liggend fietspad, zullen we andere maatregelen moeten nemen. Maar wij zijn geen voorstander van de weg vol leggen met versmallingen en drempels. Een (tussen)oplossing kan zijn dat we 50 km/u op de</p>	
--	--	---	--

	<p>wegvakken aanhouden, maar ter hoogte van de kruisingen 30 km/u. Er is heel weinig ruimte, op bepaalde punten zijn er heel kleine dwarsprofielen. Het is goed om voor een volgende stap eerste ontwerp ideeën uit te werken. We kunnen dan met elkaar kijken of we iets kunnen bedenken wat haalbaar is.</p> <p>Jeroen: Een mix in de weg is positief. 30 km/u is niet handhaafbaar. Dus moeten we anders inrichten.</p> <p>Jan: De inrichting moet logisch zijn. De herkenbaarheid vanuit veiligheid moet zichtbaar zijn. Wellicht moeten we durven kiezen voor een smaller wegprofiel (passeerstroken).</p> <p>Ricardo: ik wil de variant met fietsers op de rijbaan in deze fase nog niet wegstrepen. Ook vanwege de beschikbare ruimte in het profiel. Is er een mogelijkheid om op een andere manier te mixen. Bijvoorbeeld vanaf de stoplichten in Haamstede tot aan de afslag Maireweg (waar het open wordt) 30 km/u inrichten met fietsers op de rijbaan. Daarna overgaan naar 50 km/u. Ik snap alle bezwaren van fietsers op de rijbaan, maar er zijn meer drukke plaatsen waarop dit is toegepast. Is klinkerverharding (bij een nieuwe situatie) noodzakelijk bij een snelheid van 30 km/u?</p> <p>Jan: Het is een richtlijn. Bij 30 km/u heeft men bij voorkeur een open verharding, maar er zijn genoeg voorbeelden van 30 km/u zones in asphalt. Een combinatie is ook mogelijk.</p> <p>Harmen: Ik ben het eens met Ricardo. Er wordt vreselijk hard gereden, ook door het vrachtverkeer (vanaf de nieuwe kruising Vertonsweg tot na de Maireweg / Badweg). Hoe krijgen we de snelheid eruit? Toch nog kijken naar aankopen van grond. We hebben te weinig ruimte op bepaalde plaatsen. Uiteindelijk willen we het nu goed doen voor de komende jaren. Er is ook maar één weg van Nieuw-Haamstede naar Haamstede. Denkend aan calamiteiten, is een smalle weg ook niet veilig. Je krijgt dan weer te maken met andere risico's. Drempels zijn niet goed voor de CO2 uitstoot, we zitten hier ook in Natura 2000-gebied. Dit is een heel belangrijke weg, we hebben nu een kans om het goed te doen. Het aankopen van grond moeten we misschien toch onderzoeken. Waar? Hoeveel meters? Het is wellicht budgettair goed te verklaren/onderbouwen.</p> <p>Jan: Het is goed om bij het uitwerken in beeld te hebben waar en over hoeveel meters we het over hebben. Maar we moeten een goed advies meegeven, mocht aankoop echt noodzakelijk zijn.</p> <p>Ricardo: We willen niet naar een scenario met onteigening of jarenlang onderhandelen. Het gaat erom met hoeveel eigenaren we eventueel te maken hebben. Als dat beperkt is, kan het eventueel nader uit te zoeken zijn.</p>	
--	--	--

	<p>Het doel van de herinrichting is tweeledig: fietsers beter faciliteren en indien mogelijk de verkeersveiligheid verhogen op de rijbaan. Het kan zijn dat deze doelstellingen conflicteren in een voorkeursmodel.</p> <p>Jeroen: Als we goed naar Harmen luisteren, kunnen we concluderen dat er vooral hard gereden wordt. Voor de fietsers is het prima.</p> <p>Harmen: Klopt wel, met dien verstande dat het fietspad wel slecht is, de tegels liggen los. Dit is onderhoud! De snelheid van auto's en het oversteken zijn de probleempunten.</p> <p>Jeroen: Conclusie is dus dat de snelheid eruit moet om de verkeersveiligheid te vergroten. Voor de fietser is het al prima, zoals het nu is.</p> <p>Harm: Maar er is toch geconstateerd dat het fietspad zoals deze is bij de Vertonsweg niet goed is?</p> <p>Jeroen: Het gaat om een klein stukje, dat te smal is. Maar de vraag is: levert dit momenteel verkeersgevaarlijke situaties op?</p> <p>Ricardo: Er is door Juust in een eerder stadium al geconstateerd dat het fietspad idealiter overal 4 meter breed moet zijn. Gelet op het fietsverkeer wat er in de piekmomenten langs komt.</p> <p>Jeroen: Duidelijk, maar als de ruimte er niet is, moeten we een gemiddelde nemen. Dus op sommige stukken het fietspad verbreden en de snelheid eruit halen.</p> <p>Domenique: Vanuit Nieuw-Haamstede ligt er een betonpad. Deze breedte is goed. Kunnen we dat doortrekken? Wel aantrekkelijk houden qua uitstraling.</p> <p>Jan: Dat betonnen pad ligt inderdaad mooi. Doortrekken moeten we straks meenemen en bekijken. Het moet inderdaad leuk blijven om er te fietsen.</p> <p>John: Het criterium veiligheid moet vooropgesteld. Het verkeerluw maken door gedrag te beïnvloeden is lastig. Mensen laten hun gedrag niet beïnvloeden. Mensen zijn voor het gemak.</p> <p>30 km/u handhaven is wel mogelijk. Dit wordt in ander delen van Nederland ook gedaan.</p> <p>Kijkend naar het fietspad, het verkeer is niet alleen auto versus fietser. Denk ook aan bijvoorbeeld quads op het fietspad. Dit doet iets met de breedte van het fietspad.</p> <p>Peter: Ik ben benieuwd naar de volgende (schets)fase. De meningen zijn verdeeld. Ik ben geen voorstander van element verharding, vanwege het geluid.</p>	
--	---	--

		<p>Is een berm van 0,6 meter voldoende? Richtlijnen zijn 1,5 meter breed. Smaller kan, maar dan bermbeveiliging toepassen. Ook kijken waar we tegenaan lopen bij grondverwerving, wellicht zijn het maar twee grondeigenaren. Misschien is een recreatief fietspad (onverplicht fietspad) ook een optie. Dan kan de fiets ook op de weg. Deze paden zijn smaller.</p> <p>Jan: Ik sluit me graag aan bij Peter. We hebben nu meer grip op wat er mogelijk en onmogelijk is. Laten we diverse varianten schetsen en bezien waar we tegenaan lopen.</p>	
6.	Vervolgstappen	Juust zal minimaal drie of vier varianten uitwerken op basis van hetgeen we nu hebben gehoord. Van daaruit kunnen we gaan finetunen.	
7.	Volgende vergadering	De volgende projectgroep vergadering is in overleg ingepland op 31 maart 2022 van 19.00 tot 20.30 uur. Locatie: Hotel ter Duin.	
8.	Sluiting	Harm Post dankt alle aanwezigen en sluit de vergadering.	