

Datum : 30 maart 2022
Tijd : 19:00 tot 20:30 uur
Locatie : TEAMS
Kopie naar :
Opgesteld door : Sylvia Zenden

Aanwezig : Namens gemeente Schouwen-Duiveland:
 Harm Post
 Eric Caspers
 Dijon Boers

Namens Bureau Juust:
 Jan d'Haens
 Joep Steijaert

Namens dorpsraad:
 Barend Geskus

Namens ondernemersvereniging:
 Niels Groenendijk

Inwoners:
 Martin Groenendijk
 Michel Bouwman

Afwezig : Eveline Besselaar
 Winnie van Dorp
 Jeroen Kromeich
 Ricardo de Winter (gemeente Schouwen-Duiveland)

Nr.	Onderwerp	Behandeling / Afspraken	Aktie door:
1.	Opening / Inleiding	Harm Post heet alle aanwezigen van harte welkom en opent de vergadering.	
2.	Vaststellen agenda	Er worden geen wijzigingen of aanvullingen doorgevoerd, de agenda is hiermee vastgesteld.	
3.	Verslag vorige vergadering d.d. 23 februari 2022	Aanwezigen hebben geen aanvullingen/wijzigingen op het concept verslag. Het verslag van 23 februari 2022 is definitief vastgesteld.	
4.	Terugkoppeling expertgroep	<p>Jan d'Haens geeft een terugkoppeling van het overleg met de expertgroep.</p> <p>Deze expertgroep bestaat uit Connexion, Provincie Zeeland, SD op Weg, Rijkswaterstaat en de gemeente Schouwen-Duiveland.</p> <p>De rol van Connexion is belangrijk in deze groep. Zij regelen nu het busvervoer en zullen dat tijdens de pilot periode ook doen. Zij zijn benieuwd wat de pilot met het aantal reizigers gaat doen. Er zijn nu 9 haltes en deze worden vervangen door 1 hub aan de noordkant. Het</p>	

		<p>voor en na vervoer moet goed geregeld worden. Zij zijn bang dat klanten kiezen voor een andere vorm van vervoer. De hub moet goed in hun systeem ingepast worden, denk hierbij aan de aansluitingen op treinen en andere buslijnen. De wijzigingen moeten goed doorgerekend worden. Zij zijn derhalve kritisch.</p> <p>SD op weg is al bezig met het onderzoeken van vormen van deelmobiliteit (deelauto). Dit biedt kansen voor de hub.</p> <p>Er zijn gezamenlijk goede stappen gemaakt.</p>	
5.	Verdere inhoudelijke invulling en uitwerking pilot	<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>a. <i>Locatie(s)</i></p> <p>Er zijn een aantal locaties uitgewerkt, met plussen en minnen. We hebben ingezoomd op de locaties aan de noordkant. Waarom is een locatie aan de noordkant het meest wenselijk? Dit heeft ook een link met de dorpsvisie, maar was ook de uitkomst van de eerder uitgevoerd analyses.</p> <p>In de vorige vergadering is ook de Roterij als pilot locatie ter tafel gekomen. Met als insteek dat deze pilot locatie snel bereikbaar is vanaf de N57. Hier is naar gekeken, maar een lastig punt is de verbinding van de Roterij met allerlei andere voorzieningen en ook de route naar de locatie voor gebruikers (woningen) niet ideaal is. Denk daarbij aan de sociale veiligheid. Er is bovendien niet genoeg ruimte om de hub goed in te passen. Deze locatie hebben we dan ook niet verder uitgewerkt.</p> <p>De vier varianten binnen Kriekemeet XL (Kriekemeet, kerk, brandweerkazerne en de hiertussen gelegen groene weides) hebben we nader onderzocht.</p> <p><i>Locatie brandweerkazerne</i></p> <p>We moeten een halte realiseren waar een gewone Connexion bus kan stoppen, bij voorkeur een halte waar twee bussen achter elkaar kunnen stoppen. Dit past niet op de inrit van de brandweerkazerne, dan verhinderen we het uitrukken van de brandweer. Idem bij gebruik van één busplek. De bereikbaarheid van de haltevoorziening is, in combinatie met het snel uitrukken van hulpdiensten, ook niet veilig. Dit maakt deze locatie geen reële locatie.</p> <p><i>Locatie groene weilanden</i></p> <p>Hiervoor moet veel nieuwe infrastructuur en extra verharding ten behoeve van de voorzieningen aangelegd. Dat is voor een tijdelijke hub niet effectief. Deze locatie is ook teveel afgeschermd van de openbare ruimte.</p> <p><i>Locatie kerk</i></p> <p>Groot oppervlak aan de voorkant (nu parkeerterrein). De bus kan vanaf de Serooskerkseweg rechtstreeks de ingang van de kerk nemen of via parkeerterrein Kriekemeet > beiden vergen aanpassingen (o.a. extra verharding om de bocht te kunnen maken) en een verbreding van de entree vanaf de Serooskerkseweg naar de parkeerplaats van de kerk.</p>	

	<p>Ook hier is gekeken naar de mogelijkheid om twee bussen achter elkaar te laten stoppen. Het past, maar neemt veel ruimte van het voorterrein in beslag.</p> <p>Andere optie is de bus te laten halteren bij de kerk en alle andere voorzieningen te positioneren op de Kriekemeet. Parkeerplaatsen kunnen gereserveerd worden op het parkeerterrein zelf. De voorzieningen liggen dan bij elkaar en de belasting op het terrein van de kerk is kleiner.</p> <p>Het betekent wel dat entree van de kerk ook bij deze optie, ter hoogte van de Serooskerkseweg, verruimd moet worden. Dit is een compacte locatie, die qua sociale veiligheid en vindbaarheid een goede locatie is. Er moet nog overleg gevoerd met het kerkbestuur om te bespreken of zij hieraan willen meewerken.</p> <p><i>Locatie Kriekemeet</i></p> <p>Ook voor deze locatie is medewerking van de kerk nodig. De parkeerplaats van de Kriekemeet heeft te krappe bochten voor de bus. Dat vergt dus veel aanpassingen aan de bestaande infrastructuur. Bij drukte in de zomer, staan er soms ook auto's dubbel geparkeerd, de bus kan dan niet op tijd wegrijden. Er is gekeken of er rechtstreeks doorgestoken kan worden naar de Noordstraat, dit is echter ook geen wenselijke optie.</p> <p>Ook bij deze locatie optie zou de bus over het terrein van de kerk richting Serooskerkseweg moeten rijden. De halte en fiets parkeren kunnen ondergebracht in de groenstrook tussen de Kriekemeet en de kerk. Er is hier voldoende ruimte om twee bussen te laten halteren.</p> <p>En ook hier kan een deel van de parkeerplaatsen gereserveerd worden voor de hub gebruiker(s).</p> <p>Provincie wil een duidelijke uitstraling voor de pop-up hub. Dat is bij deze locatie het geval, alle voorzieningen zitten bij elkaar. Er is een looppad richting het centrum, wat gunstig is voor een bezoek aan Burgh-Haamstede.</p> <p>Wij hebben gekeken naar een eenvoudige inpassing in een bestaande locatie. Het gaat om een tijdelijke situatie, dus we willen een niet al te grote investering doen.</p> <p>Vanuit de expertgroep zijn de laatste twee locaties als meest logisch genoemd.</p> <p><u>Vragen/reacties:</u></p> <p>Michel: er is veel werk in gestoken om de juiste locaties, binnen de bandbreedtes, te vinden. Maar we moeten oppassen bij de locatie Kriekemeet, de parkeerplaats is vaak vol. De inrit tussen de huisarts en de kerk is vrij smal en wordt vaak gebruikt voor het parkeren van auto's van mensen die bij de arts of de apotheek moeten zijn Dit zorg voor verkeershinder. Hier moeten we rekening mee houden.</p> <p>Jan: goed punt. Wij hebben met Connexxion afgesproken dat wanneer we locaties technisch gaan uitwerken ook op dit soort details zullen letten.</p> <p>Niels: De laatste locatie lijkt niet goed, door de drukte (in de zomerperiode). Voor de twee laatst genoemde locaties geldt allebei dat tussen de huisarts en de kerk er veelal (dubbel) geparkeerd wordt (zie</p>	
--	--	--

	<p>ook eerder). Met een personenauto kun je passeren, maar niet met een bus.</p> <p>Harm: ik deel de mening van Niels. Voor de huisartsenpraktijk staan vaak auto's en dan kan de bus er niet langs.</p> <p>Dijon: Denk aan de extra bijkomende kosten voor het aanpassen van de uitgang (muurtjes) bij de kerk. Wanneer na de pilot blijkt dat dit niet de definitieve locatie zal worden, gelden hier ook weer herstelwerkzaamheden.</p> <p>Alternatief voor de locatie achter de brandweer kan zijn om vanaf de rotonde een directe afslag (voorlangs) te maken.</p> <p>Jan: ja, hier hebben wij naar gekeken. Maar de rotonde heeft weinig ruimte ten opzichte van de percelen die eronder liggen en één perceel heeft een grondsingel, dit is het verlengde van de minicamping. Tussen het perceel en de rotonde zelf is krap. De aansluiting zou dan parallel aan de Serooskerkseweg komen, dat is onveilig. Om die reden hebben we hier niet voor gekozen. Voor een definitieve hub zouden we hier nog verder naar kunnen kijken, maar voor de pilot zijn de investeringen dan te groot.</p> <p>Barend: De opmerking van Dijon is terecht. De dorpsraad had ook als voorkeurslocatie, de rotonde bij de Recreatieverdeelweg. Die gronden zijn particulier eigendom. Maar wellicht is dit te onderzoeken voor de definitieve hub.</p> <p>Harm: als we zien dat de pilot een succes is en we werken naar een definitieve hub-locatie, kunnen we een dergelijke investering beter verklaren. Voor een pilot is dit te omvangrijk.</p> <p>Barend: De beste keuze voor nu is rondom de Kriekemeet/kerk.</p> <p>Jan: we krijgen het niet ingepast binnen het huidige grondbezit om goed en veilig aan te sluiten op die rotonde. Bij het Transferium in Renesse zie je dat de afwikkeling van de bus is losgekoppeld van de afwikkeling van het autoverkeer. Hiermee voorkom je dat auto's de doorgang blokkeren. Bij een permanente locatie moeten we dat zeker uit elkaar trekken en dan biedt de rotonde kansen.</p> <p>Martin: wanneer de kerk niet akkoord gaat, is er nog een deel van de gemeente (Bollenschuur), dat kunnen we ook gebruiken voor de hub.</p> <p>Jan: inderdaad, wanneer de kerk niet akkoord gaat, is het niet einde pilot, maar we hebben te maken met een kostenbudget. Met deze voorstellen maken we gebruik van veel bestaande infra. Dat is een duurzame oplossing.</p> <p>Harm: Martin heeft wel gelijk. We moeten een alternatief hebben. We hebben nu verkend hoe de hub eruit moet zien (achterliggende keuzes en argumenten zijn verkend), is dit voldoende resultaat om de uitwerkingsfase in te gaan?</p> <p>Peter: het is spannend of de kerk medewerking wil verlenen. We hebben inderdaad een alternatief nodig. Een pop-up hub in het open veld maken is qua tijd ook niet haalbaar. Hier moet eerst een bestemmingplan voor worden gemaakt.</p>	
--	--	--

	<p>Een alternatief zou kunnen zijn om de Kriekemeet (de weg langs de kerk) tijdelijk als busbaan te bestempelen. Er kan dan een abri op de weg geplaatst worden. Hiermee voorkomen we dat er geparkeerd wordt. Dan zijn we alleen afhankelijk van de kerk om de bus over het terrein te laten keren.</p> <p>Harm: de noordkant van de Kriekemeet welke grenst aan de kerk, wil je dan bestemmen als busbaan. Belangrijk punt is de verkeersdrukte op de Kriekemeet.</p> <p>Peter: er moet een verkeersbesluit voor genomen worden, hier kunnen mensen wel bezwaar tegen aantekenen, maar dat is een kortere procedure dan een bestemmingsplan procedure. Voor het realiseren van een bushalte/abri op het terrein van de kerk moeten we het bestemmingsplan bekijken.</p> <p>Jan: sterk argument! Hiermee hoeven we de berm niet aan te passen en kunnen de bomen worden behouden. Daarnaast zullen automobilisten niet over de busbaan rijden. Het autoverkeer moet dan wel over het parkeerterrein in plaats van langs het parkeerterrein. Het is een interessante optie om mee te nemen. Wanneer de kerk niet wil of kan meewerken, moeten we snel schakelen naar andere opties.</p> <p>Eric: Er is voldoende om tot een eerste resultaat te komen. We moeten deze opmerkingen verwerken. Hiermee kunnen we de volgende stappen zetten. Belangrijk is om te anticiperen en te oefenen om vanuit de gedachte van de regionale mobiliteitsstrategie van de Provincie Zeeland om inwoners en scholieren alvast voor te bereiden op een andere, nieuwe manier van reizen.</p> <p>En met deze pilot testen in welke mate we in openbaar vervoer voor toeristen en dag bezoekers kunnen voorzien. Aan deze locatie zit daarvoor wat beperking, maar dat willen we natuurlijk wel meenemen in een eventuele definitieve hub.</p> <p>Jan: dat is wel een interessant punt om mee te nemen in de monitoring. We moeten breed enquêteren wat er nodig is om mensen wel gebruik te laten maken van de hub.</p> <p>Michel: in de huidige situatie parkeren mensen op het parkeerterrein van de Kriekemeet en lopen over de weg naar de huisarts. Misschien kunnen we kijken of er vanaf het parkeerterrein van de brandweerkazerne een doorgang te maken is richting de huisarts. Op die manier lopen de mensen niet over de weg. Wellicht kan men dan ook daar parkeren. Dat is ook veiliger.</p> <p>Harm: dat moet inderdaad goed opgelost. Dit zou een goede, veilige looproute zijn.</p> <p><i>b. Voorzieningen</i></p> <p>De voorzieningen zijn in eerste instantie gebaseerd op de pilot en niet op de definitieve locatie. Het is de bedoeling op te testen met het nieuwe ov-systeem. Wat hebben we daar in ieder geval minimaal voor nodig?</p> <ul style="list-style-type: none">- Bushalte (overdekte voorziening)- Fietsnietjes voor het goed stallen van de fiets- Parkeerplaatsen voor de auto (minder validen en eventueel met laadpunt voor elektrische auto's.)	
--	---	--

		<ul style="list-style-type: none"> - Flextaxi (in het nieuwe ov-systeem gaan er behoorlijk wat bushaltes verdwijnen, deze worden vervangen door een aantal kleine en grotere hubs. Dit betekent dat de afstand van de voordeur tot opstappunt groter wordt. Reizigers die niet te voet of per fiets naar zo'n hub kunnen, moeten wel van en naar de hub gebracht worden. Hiervoor moet de flextaxi uitgerold worden. Deze is er nu nog niet, per 1 januari 2023 zal dit ook nog niet helemaal gereed zijn. Er moet dus een heel goed alternatief komen voor deze flextaxi. Dit kan bijvoorbeeld door een lokaal taxibedrijf. - Wifispot (mede om de MAAS app (Mobility as a service) te kunnen gebruiken. Via deze app kun je je vervoer van deur tot deur regelen. Daarnaast is de wifispot ook voor scholieren een voorwaarde. <p>Wenselijke opties zijn de deelfietsen en deelauto. Deze twee vormen van vervoer zijn niet noodzakelijk voor de pilot, maar wel wenselijk. SD op weg gaat proberen de pilot te laten aanhaken bij het deelauto systeem.</p> <p>Gemeente voert gesprekken voor een pilot met deelfietsen. Wij hopen dat ook voor deze pilot in te kunnen zetten.</p> <p>De voorzieningen hebben we getoetst aan de randvoorwaarden. Het is een pilot die moet passen binnen Provinciaal beleid. Vanaf 2024 zal het nieuwe ov-systeem van start gaan, onderdeel hiervan is de hub-opzet. De Provincie stelt eisen aan het uitvoeren van de test. Gemotiveerd afwijken kan, indien er gekozen wordt voor een pop-up hub. Wij kunnen in Burgh-Haamstede hieraan voldoen.</p> <p><u>Vragen/reacties:</u> Barend: worden er voorzieningen getroffen ten behoeve van de veiligheid? Komen er camera's of iets dergelijks?</p> <p>Jan: terechte vraag. We hebben bij de uitwerking van de locaties nu wel gekeken naar de sociale veiligheid. We moeten dit wellicht al in de pilot meenemen.</p> <p>Harm: Terecht punt inderdaad. Moet inderdaad wel worden meegenomen.</p> <p>Barend: Hoe gaan we om met de (langdurige) bezetting van de laadpunten? Wanneer men de hub gebruikt voor woon/verkeer en in de ochtend de auto bij een laadpunt plaatst en deze pas einde van de dag weer ophaalt.</p> <p>Jan: we weten nu nog niet hoeveel mensen er gebruik gaan maken van de hub met een elektrische auto. Bij woon-werkverkeer houdt men dan inderdaad de plaats ca. 8 uur bezet. Dit betekent dat we dus in de toekomst voldoende laadinfra moeten hebben. Dit is een pilot. We moeten tijdens de pilot periode goed inzicht krijgen in de gebruikers doelgroep. Daarnaast zullen er ook enquêtes gehouden worden onder gebruikers, maar ook onder potentiële gebruikers.</p> <p><i>c. Indicatoren en succesfactoren</i></p> <p>Waar gaan we op toetsen? Welke indicatoren gebruiken we hiervoor? Hebben we alle gegevens waarmee we willen vergelijken? Deze punten worden vanaf heden uitgewerkt.</p>	
--	--	--	--

6.	Procesafspraken en vervolg	<p>Een belangrijke stakeholder voor de pilot is de kerk. We moeten zo snel mogelijk met hen overleggen of zij hieraan mee willen werken.</p> <p>De eerste fase van uitgebreide onderbouwing tot locatiekeuze zal verwoord worden in een verslag. Dit rapport zal via de mail met deze projectgroep gedeeld, zodat deze van commentaar kan worden voorzien.</p> <p>De tweede fase wordt gestart, dit betekent de voorbereiding van de realisatie. Tekeningen technische uitwerken, testen, kostenraming maken, etc. En samen met Connexxion kijken hoe het in hun systeem past. Het vervolg proces zal week voor week uitgeplant worden.</p> <p>Inpassen van de flextaxi, we moeten zorgen voor een systeem dat de taxi tijdelijk vervangt per 1 januari 2023.</p> <p>We werken een communicatieplan uit. Hoe gaan we gebruikers en potentiële gebruikers informeren. De communicatie moet starten in de zomer van 2022 (juni). Communicatie kan via de dorpsraad (website/nieuwsbrief) richting bewoners en via de ondernemersvereniging richting ondernemers en toeristen.</p> <p>De koppeling met de overige projecten (beeldkwaliteitsplan/ stedenbouwkundig plan) moet goed bewaakt.</p> <p>We werken de indicatoren en succesfactoren uit.</p> <p>Gemeente zal het project trekken en aansturen, in samenwerking met de overige partijen.</p>	
7.	Volgende vergadering	<p>De volgende projectgroep vergadering is gepland op 18 mei a.s., 19.00 tot 20.30 uur.</p> <p><i>De presentatie wordt in PDF bij dit verslag gevoegd. Dringend verzoek is om de inhoud van de presentatie alsmede dit verslag voorlopig niet extern te delen in verband met overleg met het kerkbestuur Uitzondering hierop zijn uiteraard de dorpsraad en ondernemersvereniging. Niels en Barend mogen dit wel delen met hun bestuur.</i></p> <p>Tussentijds bellen of mailen mag uiteraard altijd!</p>	
8.	Sluiting	Harm Post dankt alle aanwezigen en sluit de vergadering.	