

Datum : 12 september 2022

Tijd : 19:00 tot ca. 21:15 uur

Locatie : Hotel ter Duin

Kopie naar :

Opgesteld door : Sylvia Zenden

Aanwezig : Namens gemeente Schouwen-Duiveland:

Ricardo de Winter

Harm Post

Peter Heuven

Dijon Boers

Marleen van Koppen

Namens Bureau Juust:

Wilco Doldersum

Namens ondernemersvereniging:

Harmen Boot

Inwoners:

Domenique van Lint

Dick Hutteman

Afwezig : Cockie de Wilde (gemeente)

Jan d'Haens (Juust)

John van Veenhuizen (dorpsraad)

Nr.	Onderwerp	Behandeling / Afspraken	Aktie door:
1.	Opening	Ricardo heet alle aanwezigen van harte welkom en opent de vergadering.	
2.	Vaststellen agenda	Aanwezigen hebben geen aanvullingen/wijzigingen op de agenda. De agenda is hiermee vastgesteld.	
3.	Verslag vorige vergadering d.d. 27 juni 2022	Aanwezigen hebben geen aanvullingen/wijzigingen op het concept verslag. Het verslag van de bijeenkomst van 27 juni 2022 is definitief vastgesteld.	
4.	Toelichting en discussies bijgewerkte inrichtingsvarianten 1 en 2	<p>Bomen Effect analyse (BEA) Ruim 180 bomen in het gebied worden momenteel onderworpen aan een uitgebreide analyse. De uitkomsten van de bomeneffect analyse zijn belangrijk voor de keuze uit variant 1 of 2. Het betreft trouwens een analyse van de kwaliteit van de bomen, nog niet een analyse in relatie tot uitvoering van de werkzaamheden. Het onderzoek is daarmee nog geen volledige BEA, maar eigenlijk een VTA (Visual Tree Assessment). Een BEA kan pas worden opgesteld/afgerond als het plan voor de herinrichting is uitgewerkt.</p> <p>Inmetingen De inmetingen van perceelsgrenzen, het groen, verlichting, etc. hebben inmiddels plaatsgevonden en zijn afgerond.</p>	

		<p><i>Bijgewerkte inrichtingsvarianten 1 en 2</i> Aan de hand van bijgewerkte tekeningen neemt Wilco de wijzigingen door. De aangebrachte wijzigingen zijn voortgekomen uit de input van de laatste project- en werkgroep, aangevuld met de meetgegevens uit de inmeting.</p> <p>Wilco geeft aan dat de resultaten uit de bomen effect analyse nog niet in deze versies zijn opgenomen. Deze zijn uiteraard wel van groot belang. Waar staan de goede, dan wel kwalitatief minder goede bomen en wat is het resultaat van deze analyse op de varianten. Aan de hand van de uitkomst van de analyse kunnen we richting geven aan het ontwerp.</p> <p>Variant 2 is verkeerstechnisch (met afwijkende gekleurde plateau's) de betere variant. Deze variant leidt vermoedelijk tot het kappen van de meeste bomen.</p> <p>Variant 1 is verkeerstechnisch iets minder, maar zal ook leiden tot iets minder te kappen bomen.</p> <p>Ten behoeve van het verslag zijn hieronder diverse specifieke opmerkingen bij de varianten 1 en 2 benoemd.</p> <p><u>Aandachtspunten in beide varianten</u></p> <ul style="list-style-type: none">- Kabels en leidingen (verleggen)- Watergangen dempen in samenspraak met het Waterschap, anders is aanleg trottoir en fietspad niet mogelijk.- Wortels van de bomen die steeds weer door de fietspaden komen. <p><u>Middengeleiders in variant 2</u> De middengeleiders maken de aansluitingen herkenbaar en uniform, dit gaat echter wel ten koste van veel bomen. Heroverwegen: het verminderen van het aantal midden geleiders > in ieder geval wel behouden bij de oversteek ter hoogte van de Vertonsweg.</p> <p><u>30 of 50 km/u in beide varianten</u> In mei 2022 is in de projectgroep besloten om te kiezen voor een gebiedsontsluitingsweg van 30 km/u voor het gehele traject en voor het versmallen van de rijbaan naar 5,5 meter.</p> <p>Dick merkt op dat een 30 km/u zone vermoedelijk op veel weerstand zal stuiten. Het is voor veel inwoners een doorvoerweg. Het zal vermoedelijk veel irritatie opwekken.</p> <p>Peter geeft aan dat er veel oversteekpunten zijn en het binnen de bebouwde kom is, 30 km/u is derhalve niet zo vreemd. Conform de landelijke trend, ligt binnen de bebouwde kom 30 km/u voor de hand. Buiten de bebouwde kom > 60 km/u. Andere variant kan zijn 50 km/u, met een adviessnelheid van 30 km/u.</p> <p>Dijon vult aan dat het doel van dit project is het optimaliseren van de verkeersveiligheid (vooral van de fietsers).</p>	
--	--	---	--

		<p>Ricardo vult aan dat er in de werkgroep naar voren is gebracht om in het open deel van de Kloosterweg één of twee verkeersremmers, in de vorm van drempels, aan te brengen.</p> <p>Dick benadrukt nogmaals het punt van acceptatie van de weggebruikers. Uit eerdere tellingen van Juust bleek dat het een doorvoerweg is, met name zomer gerelateerd. In de winterperiode is de Kloosterweg vooral een logistieke verbinder.</p> <p>Peter legt uit dat het ook een financiële afweging is. Wanneer er, conform landelijk verzoek, binnen vijf jaar aanpassingen nodig zijn om de snelheid te verlagen naar 30 km/u, brengt dit veel extra kosten met zich mee.</p> <p><i>Conclusie:</i></p> <ul style="list-style-type: none">- In beginsel lichte voorkeur voor 30 km/u binnen de bebouwde kom, in het open gebied 60 km/u met één drempel (drempel moet dan wel met 60 km/u genomen kunnen worden). De lengte van het tracé van 60 km/u is 600 à 700 meter.- Wilco bespreekt dit intern. Juust zal de plussen en minnen van 30 km/u of 50 km/u naast elkaar zetten, voorzien van inrichtingsprincipes, uitgaande van de doelstelling: optimalisatie van de veiligheid voor met name langzaam verkeer.- Een goede afweging maken ten aanzien van de snelheid, voorzien van een goede, solide onderbouwning. <p><i>Aandachtspunten:</i></p> <ul style="list-style-type: none">- Toegankelijkheid voor vrachtverkeer en doorstroming en veiligheid voor hulpdiensten.- Profiel op sommige delen in de varianten. Hier ligt het wegprofiel dicht op het fietspad. Indien men met 50 km/u langsrijdt, geeft dit geen veilig gevoel.- Chicanes > zijn deze met 50 km/u te passeren?- Hoogte van de drempels (comfortabel voor hulpdiensten, caravans, etc.) <p><u>Voorrangssituaties</u> Normaal gesproken heeft verkeer van rechts voorrang bij een 30 km/u inrichting. Peter merkt op dat het hier gaat om het fietscomfort, de fiets heeft derhalve voorrang. Dit moet sowieso uitgangspunt zijn als we kiezen voor 30 km/u.</p> <p><u>Komgrenzen</u> Net voorbij de kruising met de Badweg.</p> <p><u>Afwegingscriteria tussen variant 1 en 2</u></p> <ol style="list-style-type: none">1. Hoeveelheid te kappen bomen (dit aantal is hoog)2. Fietsveiligheid3. Snelheid auto <p>Het aantal te kappen bomen lijkt hoog. Marleen geeft aan dat het kappen van veel bomen op veel weerstand zal stuiten.</p>	
--	--	--	--

		<p>Wilco merkt op dat dit een afweging is die wij gezamenlijk moeten maken. Bomenkap is nodig voor het verbeteren van het profiel voor de veiligheid voor de komende 50 tot 100 jaar. Minder bomen kappen betekent consequenties voor het profiel.</p> <p>Marleen merkt op dat in het kader van klimaatadaptatie, wat ook de gemeente ook heel belangrijk vindt, moeilijk uit te leggen is.</p> <p>Compenseren van de gekapte bomen: er zal getracht worden de gekapte bomen waar mogelijk deels te compenseren in het gebied.</p> <p>Domenique geeft aan dat de grootste ergernis de kwaliteit van de fietspaden is. Maak het hele fietspad in beton, zoals het nu al is bij Nieuw-Haamstede.</p> <p>Wilco beaamt dat de doorgroeiende wortels voor veel overlast zorgen.</p> <p>Harm geeft aan dat wortels niet snel door beton heen komen. Wanneer het beton iets hoger gelegd worden, niet pal op de wortels (maar ondersteunt met bijvoorbeeld een compostpakket), is dat beter voor de bestaande bomen. Deze materialisatie is weinig gevoelig voor de bomenopdruk.</p> <p>Peter vult aan dat één van de belangrijkste uitgangspunten van het project is dat het fietspad verbreed wordt.</p> <p>Wellicht komen we zelfs tot een variant, waarbij het vrijliggende voetpad niet meer gerealiseerd kan worden, vanwege het aantal en de kwaliteit van de bomen langs de Kloosterweg.</p> <p><i>Conclusie:</i> Harm concludeert dat de keuzes aan de hand van bijvoorbeeld een beslisboom gemaakt moeten worden. Voorbeeld: bij minder bomen kap > minder midden geleiders > past dit beter bij 30 km/u of bij 50 km/u, etc.</p>	
5.	<p>Vervolg planvorming / procesafspraken</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Wachten op uitkomsten bomeneffect analyse. - Juust maakt vervolgens varianten op deze twee basis varianten (maximaal 4 varianten in totaal, met in ieder geval de basisvariant, een variant waarbij de midden geleiders er uit zijn en een variant zonder voetpad). - Bij de varianten wordt de discussie over 30 km/u of 50 km/u ingevlochten, hoewel de afweging van deze twee eerst apart inzichtelijk wordt gemaakt. - Afstemming met DNWG over eventueel op stapel staande onderhoud/vervanging van kabels en leidingen, als we een voorkeursvariant in de PG en WG hebben gekozen. - Afstemming met Delta / KPN over de aan te leggen glasvezel kabel als we een voorkeursvariant in de PG en WG hebben gekozen. - De projectgroep geeft vervolgens een eindadvies. - Het advies van de projectgroep zal worden voorgelegd aan de stuurgroep. 	

		<ul style="list-style-type: none">- Vervolgens kan het college een keuze maken. Andere optie is de raad te laten kiezen middels een raadsvoorstel, zodat we aan de voorzijde 'commitment' hebben van de gemeenteraad. <p>Aan de werkgroep zal het volgende worden teruggekoppeld:</p> <ul style="list-style-type: none">- Het op korte termijn inplannen van een werkgroep is niet nodig.- De uitkomsten van de bomeneffect analyse zal eerst worden afgewacht.- Juust zal aan de hand van een beslisboom, zoals hierboven vermeld, maximaal vier (beslis)varianten maken.	
6.	Volgende vergadering	De volgende projectgroep vergadering is in overleg gepland op maandag 17 oktober 2022, 19.00 uur. Locatie: Hotel ter Duin	
7.	Sluiting	Ricardo dankt alle aanwezigen en sluit de vergadering.	