



**Gebiedsontsluitingswegen 30 km/u in de gemeente Veere**

**Bespreekstuk**



# Colofon

## Status:

Op maandag 22 januari 2024 is het advies met betrekking tot het invoeren van de wegcategorie GOW30 toegelicht tijdens een werkgroep bijeenkomst.

Voorliggend document is het achterliggende advies bij de presentatie zoals gegeven. Vragen en opmerkingen zoals besproken tijdens de avond zijn hierin nog niet verwerkt. Naar aanleiding van de verdere vragen en opmerkingen die worden gemaakt op dit rapport, vindt op basis van alle reacties (dus zowel die tijdens de avond, als schriftelijke reacties) de aanpassing naar het definitieve advies plaats.

Titel: Gebiedsontsluitingswegen 30 km/u in de gemeente Veere

Status: Bespreekstuk

Datum: 21 januari 2024

Kenmerk: VRE06/Jk/007

Opdrachtgever: Gemeente Veere

Contactpersoon: Pauline Dirks

Contactpersoon Westzuidwest: Jaap Kik

Westzuidwest

advies  
projectleiding  
detachering

Deel 1: Inleiding en toelichting	4
Deel 2: Gebiedsontsluitingswegen Grijpskerke	7
1. Inventarisatie	10
2. Huidige en toekomstige functie	16
3. Overwegingen en advies toepassen GOW30	37
4. Inrichting en ontwerp	21

Bespreekstuk



## Deel 1: Inleiding en toelichting



## Inleiding

Het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Veere is beschreven in het GVVP (2017). De evaluatie van het beleid geeft aanleiding om de mogelijkheden te verkennen van het invoeren van de wegcategorie GOW30 op een aantal wegen in de gemeente Veere, waaronder de dr. J.G. Mezgerweg in Domburg en de Hondegemsweg, Schuivlotstraat en Loodholseweg in Grijskerke.

Deze wegen zijn op dit moment gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/u. De inrichting, omgeving en het gebruik leiden echter tot de vraag of een maximumsnelheid van 50 km/u hier (nog) passend is.

Op de dr. J.G. Mezgerweg in Domburg maken fietsers gemengd met autoverkeer gebruik van de (smalle) rijbaan. De route door Grijskerke is een belangrijke ontsluitende route. Fietsers maken hier weliswaar gebruik van een vrijliggend fietspad, maar de route kent veel uitritten, kruispunten op relatief korte onderlinge afstand en oversteken voor langzaam verkeer. In de vraagstelling naar het invoeren van de wegcategorie GOW30 in Grijskerke wordt ook de Mariekerkseweg betrokken.

Naar aanleiding van de constatering (landelijk) dat een behoorlijk aantal wegen enerzijds een ontsluitende functie heeft, maar anderzijds niet de inrichting die daarbij hoort voor een veilige afwikkeling van het verkeer, is afgelopen jaren een tussencategorie toegevoegd aan de wegcategorieën binnen Duurzaam Veilig; de gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (GOW30). In de volgende paragraaf wordt hier nader inhoudelijk op ingegaan.

Voor de genoemde wegen is een nadere verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden om hier de wegcategorie GOW30 in te voeren. Op basis van een schouw, inventarisatie en analyse van de huidige en toekomstige functie is gekomen tot een beschouwing en afweging met betrekking tot de invoering van de wegcategorie GOW30.

Dit is per weg uitgewerkt in de achtereenvolgende hoofdstukken van dit rapport

## Het wat en waarom van de Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u

De basis voor de indeling en inrichting van het wegennet in Nederland ligt in de wegencategorisering op basis van de principes van Duurzaam Veilig.

Binnen Duurzaam Veilig wordt onderscheid gemaakt naar een beperkt aantal wegcategorieën. De wegcategorie is gebaseerd op de functie en het gebruik van de weg. Vervolgens is het van belang dat de weg zoveel mogelijk in overeenstemming met zijn categorie wordt ingericht, zodat functie, gebruik en inrichting zoveel mogelijk overeen komen. Op die manier is er sprake van een uniforme en voor de weggebruiker herkenbare inrichting en ondersteunt de inrichting het beoogde gebruik.

Binnen de bebouwde kom wordt er (tot voor kort) onderscheid gemaakt in twee wegcategorieën (enkele 70 km/u-wegen binnen de kom en woonerven buiten beschouwing gelaten):

- **Gebiedsontsluitingswegen (50 km/u).** Dit zijn de wegen met een ontsluitende functie (dus: belangrijk voor de bereikbaarheid van een groter gebied) en gekenmerkt door relatief hoge verkeersintensiteiten. Onderliggende wegen sluiten hier op aan. In de regel uitgevoerd in asfalt en fietsers zijn er gescheiden van het autoverkeer door middel van een vrijliggend fietspad of fietsstroken. De voorrang is er geregeld en bij voorkeur wordt er niet langs de weg geparkeerd.
- **Erftoegangswegen (30 km/u).** Dit zijn de wegen (straten) met een beperkte functie voor het autoverkeer en (ook) een verblijfsfunctie. Verkeersintensiteiten zijn er relatief laag, kruispunten gelijkwaardig en fietsers maken er gebruik van de rijbaan, gemengd met het autoverkeer. Uitvoering is bij voorkeur in elementverharding/klinkers, om de verblijfsfunctie (herkenbaar en uniform) te benadrukken.

Klinkt goed, maar in de praktijk is het niet altijd zo makkelijk. Het probleem zit vooral in wat de ‘grijze wegen’ worden genoemd. Dit zijn wegen met een belangrijke ontsluitende functie en dus vaak relatief hoge intensiteiten autoverkeer, maar tegelijkertijd niet met de inrichting die daarvoor nodig is. Dit zijn vaak oude wegen (met bijvoorbeeld lintbebouwing) die steeds drukker zijn geworden, maar waar niet de ruimte is voor een goede inrichting. Hierdoor is er dan bijvoorbeeld geen goede scheiding tussen auto- en fietsverkeer, komen er veel uitritten voor (woningen langs de weg) en/of wordt er langs de weg geparkeerd. Gezien het belang van die wegen in het netwerk, hebben ze – ondanks de niet toereikende inrichting – dan vaak toch de categorie van gebiedsontsluitingsweg 50 km/u.

Vanuit de constatering (landelijk) dat deze wegen eigenlijk niet passen binnen de Duurzaam Veilige wegencategorisering (inrichting als echte erftoegangsweg 30 km/u is niet mogelijk, maar 50 km/u is een te hoge snelheid), is afgelopen jaren een wegcategorie toegevoegd binnen Duurzaam Veilig; de **gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (GOW30)**.

In april 2023 verscheen bij CROW de publicatie “Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30”. In 2022 verscheen de in dit kader eveneens relevante publicatie “Gereedschapskist GOW30”. Hierin zijn afwegingskaders en inrichtingsvarianten voor de wegcategorie GOW30 uitgewerkt. In de navolgende hoofdstukken zal aan de hand hiervan tot een afweging en advies worden gekomen.

Het is belangrijk om aan te geven dat de GOW30 een oplossing biedt voor bestaande wegen waar bovenstaande problematiek speelt. De GOW30 is geen categorie die moet worden toegepast bij nieuwbouw; daar gelden de eerder beschreven principes voor categorisering en inrichting binnen Duurzaam Veilig.



## Deel 3: Gebiedsontsluitingswegen Grijpskerke









## 1. Inventarisatie

### Ligging en functie in het netwerk

De Hondegemsweg, Schuivlotstraat en Loodholseweg zijn onderdeel van de ontsluitende c.q. doorgaande route voor autoverkeer binnen de bebouwde kom van Grijpskerke, tussen de N57/Serooskerke en Aagtekerke (en verder naar Domburg en Westkapelle).

Feitelijk overlappen verschillende ontsluitende routes hier elkaar. De route van Serooskerke naar Meliskerke en Zouteland loopt ook via de Hondegemsweg en Schuivlotstraat en vervolgens de Mariekerke. De route van Middelburg richting Aagtekerke en verder loopt via de Schuivlotstraat en Loodholseweg.

Door de centrale ligging van Grijpskerke en de samenkomst van deze verschillende ontsluitende routes van een groot deel van het eiland hier, is er sprake van een bundeling van verkeersstromen (en dus van verkeersdruk) binnen de kom van Grijpskerke.

De delen van de Hondegemsweg, Loodholseweg en Mariekerkseweg binnen de bebouwde kom (in beheer bij de gemeente Veere) sluiten aan op de wegvakken buiten de bebouwde kom, in eigendom en beheer bij het waterschap. Het hele deel binnen de bebouwde kom is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg 50 km/u. De route via de Hondegemsweg, Schuivlotstraat en Loodholseweg is op de kruispunten de voorrangroute.

## Gebruik

Er zijn tellingen van verschillende meetpunten beschikbaar.

- Hondegemsweg: ca. 6.700 mvt/etm (mei 2019)
- Schuivlotstraat: ca. 9.400 mvt/etm (mei 2019)  
ca. 11.500 mvt/etm (aug 2019)  
ca. 11.500 mvt/etm (aug 2023)
- Loodholseweg: ca. 6.400 mvt/etm (mei 2019)  
ca. 7.800 mvt/etm (aug 2019)
- Mariekerkseweg: ca. 2.600 mvt/etm (mei 2019)  
ca. 3.300 mvt/etm (aug 2019)

In de zomerperiode liggen intensiteiten hoger dan jaargemiddeld. De meeste tellingen zijn van 2019. Na een tijdelijke dip in de Corona jaren kan de intensiteit daar inmiddels boven liggen, al laat de telling op de Schuivlotstraat in 2023 eenzelfde intensiteit zien als in 2019. Uit de cijfers komt duidelijk naar voren het samenvallen van de verschillende beschreven route op de Schuivlotstraat. De verkeersdruk is hier met bijna 12.000 mvt/etmaal zeer groot.

De route is onderdeel van het Kwaliteitsnetwerk Landbouwverkeer (KLZ) zoals dat door de Zeeuwse wegbeheerders is vastgesteld (actualisatie 2022). Het KLZ beschrijft de economisch belangrijke routes voor het doorgaande landbouwverkeer. Dat de route onderdeel is van het KLZ geeft aan dat het gebruik door landbouwverkeer significant is. De Schuivlotstraat in Grijpskerke is in het KLZ benoemd als knelpunt, waarbij is aangegeven dat het een drukke route is voor landbouwverkeer in combinatie met een smal profiel met weinig ruimte.

## Profiel en inrichting

### *Hondegemsweg*

De Hondegemsweg binnen de bebouwde kom sluit aan op het deel buiten de kom (60 km/u). De komgrens ligt net voor de kruising met de Jacob Catsweg. De weg heeft een breedte van circa 6,40 meter, met verharding in asfalt. Er is een dubbele doorgetrokken asstreep toegepast en een onderbroken (3-3) kantmarkering. Gezien de beperkte breedte van de weg is de kantmarkering op de rand van het asfalt gezet.

Fietsers maken gebruik van het fietspad aan de noordkant van de weg, wat ter hoogte van de woningen tot aan de overgang naar de Schuivlotstraat, overgaat in een parallelweg.

Naast de kruising met de Jacob Catsweg zijn er twee andere aansluitingen; met de Nieuwstraat en de Burgemeester Bouwmanstraat. Dit zijn 30 km/u-straten die met een voorrangskruispunt aansluiten op de Hondegemsweg.

De Hondegemsweg binnen de kom heeft een lengte van circa 300 meter. Met name het eerste deel wordt niet ervaren als een weg binnen de bebouwde kom aangezien er geen sprake is van omliggende bebouwing (zie foto hiernaast). Ter hoogte van de woningen is hiervan meer sprake, maar ook hier heeft de weggebruiker nog niet sterk het gevoel binnen de bebouwde kom te rijden aangezien de bebouwing slechts aan één kant van de weg aanwezig is en op enige afstand en de overkant ook nog open gebied betreft.

Vlak voor de kruising met de Middelburgseweg ligt een voetgangersoversteek (via een middeneiland). Het fietspad langs de Hondegemsweg eindigt hier en steekt (via het andere middeneiland) door naar de parallelweg langs de Schuivlotstraat.



### *Schuitvlotstraat*

De Schuitvlotstraat loopt van de Hondegemsweg tot aan de Mariekerkseweg/Loodholseweg. Het wegvak is circa 220 meter lang en heeft een breedte van circa 6,0 meter. Door de bijna continue bebouwing aan beide zijden van de straat, de aanwezigheid van een stoep en opsluiting in banden, is voor de weggebruiker hier wel duidelijk dat hij binnen de bebouwde kom rijdt.

Aan de westzijde van de hoofdrijbaan ligt een ventweg/parallelweg waar fietsers gebruik van maken en waarop de woningen aan die kant zijn ontsloten. Op de parallelweg geldt éénrichtingsverkeer van noord naar zuid. De hoofdrijbaan en parallelweg zijn van elkaar gescheiden met een groenstrook, of met een hek ter hoogte van langsparkeerplaatsen (zie foto).

Opvallend is dat een deel van de woningen aan de oostzijde van de weg formeel niet per fiets bereikbaar is. Aan deze zijde ligt geen fietspad en in veel gevallen ligt er geen doorsteek vanaf de parallelweg aan de andere kant naar de uitrit van de woningen aan de oostkant. De hoofdrijbaan is gesloten voor fietsers. Deze bewoners en hun bezoek moeten dan met de fiets over de stoep lopen tot de doorsteek naar de parallelweg aan de andere kant.

Het noordelijke deel van de Schuitvlotstraat kan worden gekenmerkt als onoverzichtelijk. Hier sluiten op korte onderlinge afstand (ca. 70 m) de Dr. Beertastraat, Gasthuisstraat en Mariekerkseweg aan, plus enkele uitritten, waaronder die van de huisartsenpraktijk. Er ligt een VOP (zebra) en de weg ligt hier in een bocht. De Mariekerkseweg is een drukke zijweg en drukke fietsroutes kruisen hier de Schuitvlotstraat en de Mariekerkseweg.



### *Loodholseweg*

De Loodholseweg vormt de verbinding richting Aagtekerke. Het deel binnen de bebouwde kom, vanaf de kruising met de Mariekerkseweg tot aan de komgrens heeft een lengte van circa 230 meter.

De weg heeft een breedte van circa 6,10 meter met een profiel met dubbele doorgetrokken asstreep en doorgetrokken kantstrepen (kantmarkering is dus verschillend toegepast op de Loodholseweg en Hondegemsweg)

Fietsers maken gebruik van het enkelzijdige fietspad aan de zuidkant van de weg (met circa 2,40 meter breed erg smal voor een druk fietspad in twee richtingen). Rijbaan en fietspad zijn van elkaar gescheiden met een tussenberm.

Op het eerste deel, net ten westen van de kruising met de Mariekerkseweg ligt een aantal percelen ten noorden van de weg. Voor de bereikbaarheid per fiets en lopend moet hier de hoofdrijbaan worden overgestoken (zie foto).

Qua beleving/wegbeeld is de conclusie dat op de Loodholseweg voor weggebruikers veel minder dan op de Schuitvlotstraat duidelijk is dat ze binnen de bebouwde kom rijden. Er ligt geen stoep naast de weg, de weg is niet opgesloten in banden maar watert af op de berm en er staat wel bebouwing langs de weg maar met lage intensiteit en op enige afstand van de weg. Op het eerste deel net ten westen van de Mariekerkseweg is door de aanwezige bebouwing nog wel duidelijk dat het een situatie binnen de bebouwde kom betreft maar dit neemt af richting het westen.



### *Mariekerkseweg*

De Mariekerkseweg vormt de verbinding richting Meliskerke en Zoutelande. Het deel binnen de kom, tussen de kruising met de Loodhalseweg en de in 2021 aangebrachte uitgebogen komgrens, heeft een lengte van circa 250 meter. De weg heeft een breedte van circa 6,0 meter.

Halverwege het wegvak ligt een snelheidsremmer in de vorm van een chicane. Fietsers maken gebruik van een in twee richtingen bereden fietspad aan de noordkant van de weg. Op het eerste deel, tussen de komgrens en de chicane, zijn de weg en het fietspad gescheiden door middel van een groene tussenberm met heg. Op het deel tussen de chicane en de Loodhalseweg ligt het fietspad veel dichters op de weg en zit er alleen een smalle band tussen.

Aan beide kanten van de weg staan woningen. De woningen aan de zuidkant van de weg moeten de weg oversteken naar het fietspad aan de andere kant voor de bereikbaarheid per fiets of lopend. Er ligt geen stoep. De berm aan de zuidkant wordt ook gebruikt om te parkeren.

Qua wegbeeld is eigenlijk niet duidelijk of het hier een situatie binnen of buiten de kom betreft. Er ligt geen stoep en de weg is niet opgesloten in banden. Dat suggereert een situatie buiten de kom. Tegelijkertijd heeft de bebouwing wel een hogere dichtheid en is de afstand van de woningen tot de weg vrij kort, wat juist weer wel de suggestie wekt van een situatie binnen de kom. Door de ligging van het fietspad direct naast de weg op het deel tussen de chicane en de Loodhalseweg en de tweezijdige bebouwing hier, oogt dit deel meer als binnen de bebouwde kom dan het eerste stuk.



## Snelheidsbeeld

De snelheid op een weg of wegvak kan op verschillende manieren worden uitgedrukt. De gemiddelde snelheid is het (rekenkundig) gemiddelde van de snelheid van alle gemotoriseerde voertuigen.

In de verkeerskundige wordt in de regel de zogenaamde V85 gehanteerd om de snelheid van het verkeer te beoordelen (ten opzichte van de geldende maximumsnelheid). De V85 is de snelheid die door 85% van de bestuurders niet wordt overschreden. De V85 ligt daarmee logischerwijs hoger dan de gemiddelde snelheid (die door de helft van de weggebruikers wordt overschreden).

Hondegemsweg (mei 2019):

V-gem. = 54 km/u

V85 = 62 km/u

Schuitvlotstraat (verschillende tellingen, kleine verschillen):

V-gem. = 40 km/u

V85 = 48 km/u

Loodholseweg (verschillende tellingen, kleine verschillen):

V-gem. = 41 km/u

V85 = 50 km/u

Mariekerkseweg (verschillende tellingen, kleine verschillen):

V-gem. = 55 km/u

V85 = 68 km/u

Een aantal zaken valt op:

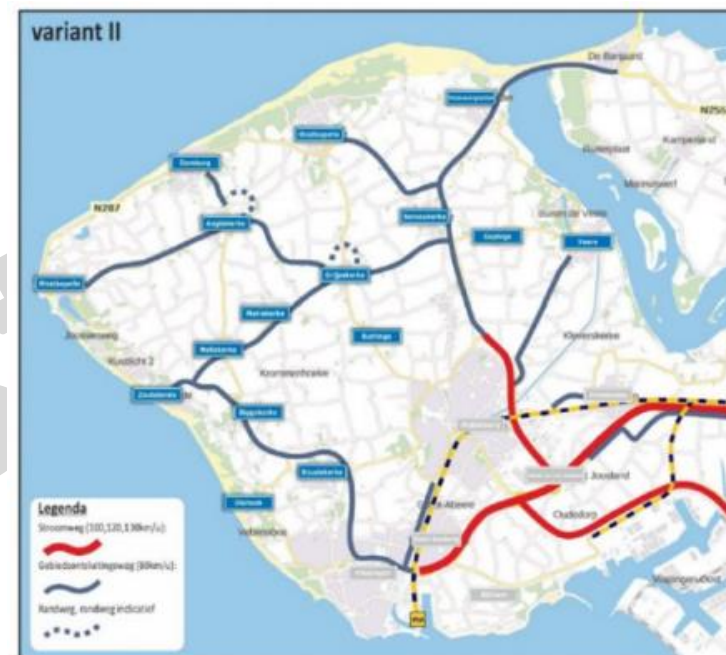
- Het relatief grote verschil tussen de Hondegemsweg en Mariekerkseweg enerzijds en de Schuitvlotstraat en Loodholseweg anderzijds. Op de Hondegemsweg en Mariekerkseweg ligt de snelheid structureel hoger. Dit wordt verklaard uit het wegbeeld, zoals hiervoor beschreven, waaruit de weggebruiker niet opmaakt dat hij binnen de bebouwde kom rijdt. Op zowel de Hondegemsweg als Mariekerkseweg is er ook de mogelijkheid om harder te rijden; hier zijn minder 'verstoringen'. De V85 ligt op de Mariekerkseweg beduidend hoger dan op de Hondegemsweg. De meest logische verklaring hiervoor is dat de Mariekerkseweg veel rustiger is, waardoor het verkeer zelf de snelheid hier minder reguleert. Dan kanttekening bij de telling op de Mariekerkseweg is wel dat deze van 2109 is en dus van voor de aanpassing van de komgrens in 2021.
- Op de Schuitvlotstraat en Loodholseweg valt op dat in de huidige situatie de snelheid relatief laag ligt voor een 50 km/u-weg. In de regel is het zo dat de V85 boven de geldende maximumsnelheid ligt. Dat dat hier anders is, wordt verklaard door de grote verkeersdruk en de opeenvolging van uitritten en kruispunten op onderlinge korte afstand van elkaar. Wegvakken zijn relatief kort en afslaand verkeer drukt de snelheid van het doorgaande verkeer.

## 2. Huidige en toekomstige functie

In de huidige situatie hebben de Hondegemsweg, Schuitvlotstraat en Loodholseweg een belangrijke ontsluitende functie. Ze vormen de verbinding tussen (onder meer) de N57 en Grijpskerke-Aagtekerke-Domburg en ook tussen de N57 en Grijpskerke-Meliskerke-Zoutelande. Daarmee zijn ze onderdeel van een aantal belangrijke ontsluitende routes op Walcheren. Dat is terug te zien in de hoge verkeersintensiteiten. En ook in het verkeersbeeld terplekke. De route door Grijpskerke is een drukke route met een bijna continue verkeersstroom, waaronder een behoorlijk aandeel vrachtverkeer en bedrijfsverkeer. De impact op de omgeving is groot, in de vorm van verkeerslawaai en barrièrewerking.

In het GVVP Veere is een aantal varianten afgewogen voor de toekomstige ontsluitingsstructuur op Walcheren. Vastgesteld is dat de toekomstige structuur op hoofdlijn er uit ziet zoals weergegeven op de afbeelding hiernaast. Dat betekent bijvoorbeeld dat de ontsluiting tussen de N57 en Domburg niet via Oostkapelle loopt maar hoofdzakelijk via Grijpskerke en Aagtekerke. Tussen de N57 en Zoutelande loopt de route via Grijpskerke en Meliskerke.

In de huidige situatie rijdt een groot deel van het verkeer ook al via deze routes. Maatregelen om deze structuur verder door te voeren en te versterken zullen leiden tot verschuiving van verkeer naar de aangewezen routes. Daarnaast zullen ook autonome groei van het verkeer en ruimtelijke ontwikkelingen (bijvoorbeeld in recreatie) leiden tot verkeersgroei. De ontsluitende functie van de Hondegemsweg, Schuitvlotstraat, Loodholseweg en Mariekerkseweg zal daarmee in de toekomst – en zolang er geen alternatief is – toenemen.





### 3. Overwegingen toepassen GOW30

Met betrekking tot het instellen van de wegcategorie GOW30 op de beschreven wegen binnen de bebouwde kom van Grijpskerke, wordt het volgende overwogen en geadviseerd.

- De route via de Hondegemsweg, Schuivlotstraat en Loodholsseweg heeft een belangrijke functie voor de bereikbaarheid van een groot deel van Walcheren en vormt een verbinding tussen de N57 enerzijds en Meliskerke/Zoutelande, Aagtekerke/Domburg en Aagtekerke/Westkapelle anderzijds. Verkeersintensiteiten zijn hoog en met de voorkeursstructuur voor de ontsluiting zoals vastgelegd in het GVP Veere, zal dat niet afnemen zolang er geen alternatief is.
- Dit leidt tot de vraag of het houdbaar is dat een dergelijke drukke doorgaande route door de bebouwde kom van Grijpskerke blijft lopen, of dat met maatregelen (zoals een randweg) dit doorgaande verkeer een andere route moet krijgen. Op die vraag wordt hier niet ingegaan. Voorliggend advies heeft betrekking op en beperkt zich tot de wegategorisering van de genoemde wegen, uitgaande van de huidige functie en het gebruik als doorgaande route.
- Voor de beschreven wegen geldt dat het uitgangspunt is categorisering als gebiedsontsluitingsweg 50 km/u, tenzij er redenen zijn om een lagere snelheid in te stellen. De wegen hebben een belangrijke functie voor de bereikbaarheid en er is een belang om in deze functie te voorzien en het verkeer hier te faciliteren. Maar dat kan alleen met 50 km/u als dat veilig kan. Er wordt vervolgens verschil gezien tussen de verschillende wegen/wegvakken waaruit de route is opgebouwd.
- Een belangrijke overweging voor de invoering van de wegcategorie GOW30 is de scheiding van het autoverkeer ten opzichte van het fietsverkeer. Voor deze route geldt dat fietsers overal fysiek gescheiden zijn van het autoverkeer. Dat laat onverlet dat er andere redenen kunnen zijn om een snelheid van 30 km/u in te stellen. Zie hiervoor ook het stroomschema zoals opgenomen in de genoemde CROW-publicatie (verderop in dit hoofdstuk).

#### Hondegemsweg

- Voor de Hondegemsweg is de conclusie dat er geen zwaarwegende redenen worden gezien voor het aanpassen van de wegcategorie. Het overzicht is goed, fietsers zijn gescheiden, er zijn geen aanliggende woningen en geen concentratie van oversteken.
- Voor de Hondegemsweg is de constatering zoals eerder beschreven dat de weg voor veel weggebruikers niet oogt als een weg binnen de bebouwde kom. Dit wegbeeld in combinatie met de rechtstand kan leiden tot relatief hoge snelheden. Dat is echter geen argument om de wegcategorie aan te passen naar GOW30 en dat zou in dat geval het knelpunt ook niet oplossen. Er is in de huidige situatie een verschil tussen wegbeeld (buiten de kom, rechtstand) en gewenst gedrag (50 km/u). Het aanpassen naar een GOW30 zou er alleen maar toe leiden dat dat verschil groter wordt.
- Het instellen van 30 km/u hier wordt dus niet wenselijk geacht gezien de ontsluitende functie, niet nodig aangezien er geen redenen worden gezien en niet haalbaar omdat inrichting en functie dan te ver uit elkaar komen te liggen. De inzet op de Hondegemsweg zou moeten liggen in het reguleren van de snelheid uitgaande van 50 km/u en het vergroten van de veiligheid op de kruispunten.

## Schuitvlotstraat

- Voor de Schuitvlotstraat is de conclusie dat hier (meerdere) redenen worden gezien om een lagere snelheid van 30 km/u in te stellen.
- De eerste is de aanwezigheid van de vele uitritten. De woningen aan de oostzijde van de weg zijn met hun uitrit direct ontsloten op de rijbaan. Bewoners en bezoekers kunnen niet draaien op de eigen oprit, wat betekent dat een auto achteruit de oprit moet in- of uitrijden. Een conflictsnelheid van 50 km/u in combinatie met de hoge verkeersintensiteiten hier, is dan te hoog.
- Voor het westelijke deel van de Schuitvlotstraat geldt dat een zwaarwegend argument voor het instellen van een lagere snelheid van 30 km/u wordt gezien in de beschreven korte opeenvolging van kruispunten, oversteken en uitritten (met daar bovenop de onoverzichtelijke ligging in de bocht). Voor kruispunten geldt een conflictsnelheid van maximaal 30 km/u. Door de opeenvolging van kruispunten hier, betekent dat een gewenste maximumsnelheid van 30 km/u op het deel vanaf de Dr. Beertastraat tot voorbij de kruising met de Mariekerkseweg.
- De Schuitvlotstraat heeft een lengte van circa 220 meter. Zoals beschreven is hier voor de weggebruiker wel duidelijk dat hij zich binnen de bebouwde kom bevindt, als gevolg van de omliggende bebouwing, wegopsluiting en aanwezigheid van een stoep. Daarmee wordt het ook realistisch geacht om hier de categorie GOW30 in te voeren en in het gedrag van de weggebruiker ook een snelheidsverlaging te realiseren.

## Loodhalseweg

- Op de Loodhalseweg wordt zoals beschreven een verschil gezien tussen het meest oostelijke deel, net voorbij de kruising met de Mariekerkseweg en het deel verder naar het westen (richting Aagtekerke).
- Door de bebouwing, bandopsluiting en uitritten oogt het meest oostelijke deel nog duidelijk als binnen de bebouwde kom. Vanaf het punt (waar het plateau ligt) waar de bandopsluiting in de noordelijke berm eindigt en overgaat in een berm, veranderen het wegprofiel en het wegbeeld.
- Op het oostelijke deel worden argumenten gezien om een lagere schelheid van 30 km/u in te stellen. Hier liggen op korte onderlinge afstand meerdere particuliere uitritten op de hoofdrijbaan en fietsers en voetgangers moeten hier de hoofdrijbaan oversteken van/naar het fietspad aan de andere kant. Nog iets verder naar het oosten ligt dan al de kruising met de Mariekerkseweg waar, zoals hierboven beschreven, het uitgangspunt een conflictsnelheid van 30 km/u moet zijn.
- Ten westen van het genoemde punt (plateau) worden geen redenen gezien om een lagere snelheid in te stellen.
- Op basis van deze overwegingen is het advies om in samenhang met het instellen van de wegcategorie GOW30 op de Schuitvlotstraat, dit ook in te stellen op het meest oostelijke deel van de Loodhalseweg. De overgang tussen GOW50 en GOW30 wordt geadviseerd ter hoogte van het aanwezige plateau.

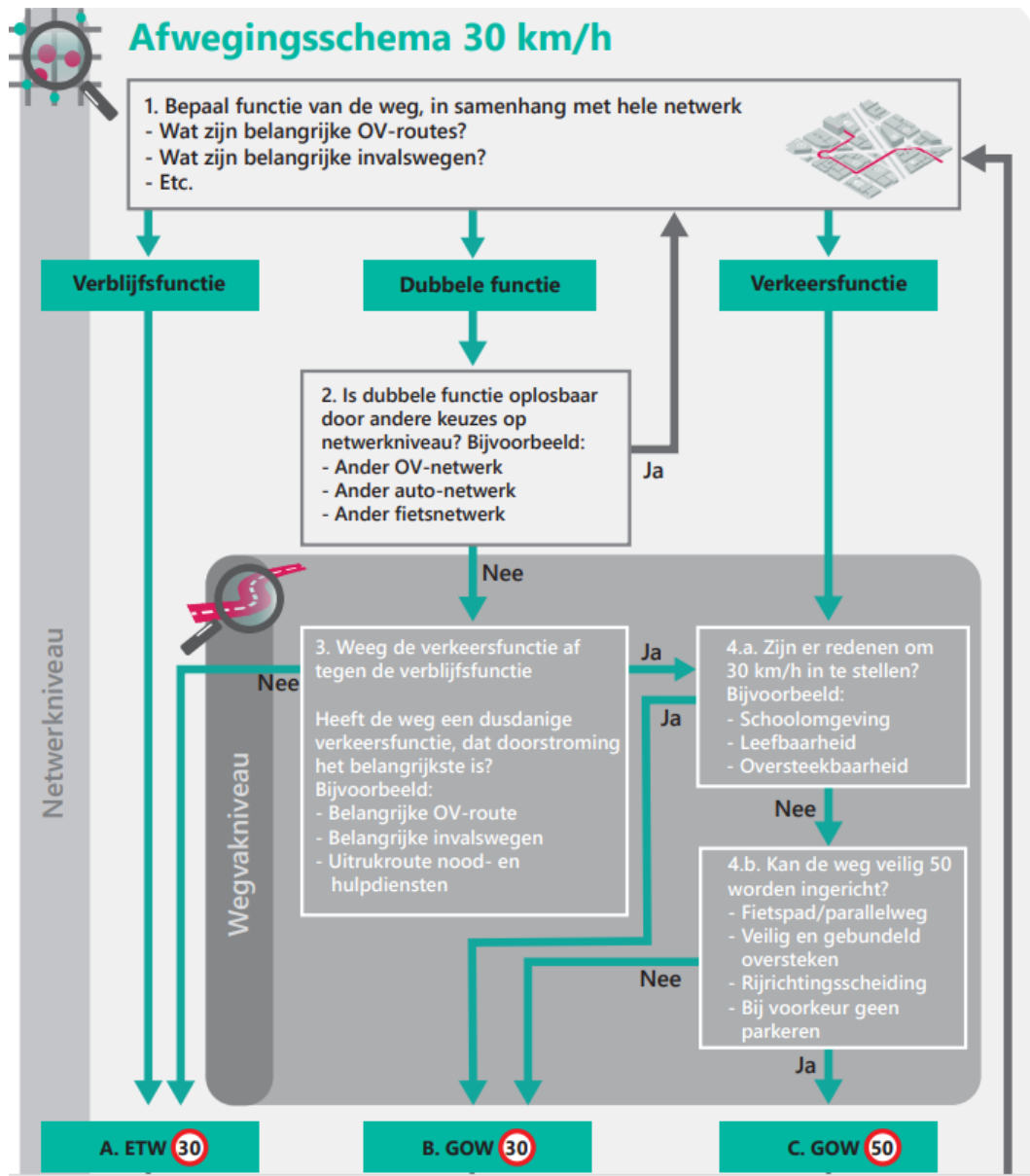
## Mariekerkseweg

- Net als op de Loodhalseweg wordt op de Mariekerkseweg een verschil gezien tussen het westelijke deel (tussen de komgrens en de chicane) en het oostelijke deel (tussen chicane en Loodhalseweg).
- Het oostelijke deel is voor weggebruikers meer herkenbaar als situatie binnen de bebouwde kom. De dichtheid van woningen/uitritten is hier hoger en het fietspad ligt hier direct naast de rijbaan. Op dit oostelijke deel worden hierin de argumenten gezien om op dit deel een lagere snelheid van 30 km/u in te stellen.
- Op basis van deze overwegingen is het advies om in samenhang met het instellen van de wegcategorie GOW30 op de Schuitvlotstraat en een deel van de Loodhalseweg dit ook in te stellen op het meest oostelijke deel van de Mariekerkseweg.
- De overgang tussen GOW50 en GOW30 wordt direct ten westen van de chicane, zodat dit een herkenbaar punt is vanaf waar de lagere snelheid geldt. Voor deze chicane wordt een aanpassing voorgesteld; zie verderop in deze rapportage.

## Logische netwerkopbouw

Op deze manier ontstaat een logisch snelheidsverloop voor het doorgaande verkeer op deze routes, van buiten de kom, vervolgens 50 km/u binnen de kom en daarna 30 km/u waar dit gezien de situatie terplekke nodig is en uit de inrichting en het wegbeeld ook duidelijk is dat de situatie hier anders is dan op de aangrenzende wegvakken binnen de kom.

Na het passeren van het deel 30 km/u volgt dan weer eerst de overgang naar 50 km/u binnen de kom en vervolgens de overgang naar buiten de kom. Een dergelijke 'getrapte' verlaging naar 30 km/u (zoals ook toegepast in bijvoorbeeld Aagtekerke) is in overeenstemming met de aanbevelingen in de richtlijnen.



Afwegingsschema zoals opgenomen in de CROW-publicatie  
 "Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30" (2023)

#### 4. Ontwerp en inrichting

##### Dwarsprofiel

De Schuivlotstraat en Mariekerkseweg hebben een breedte van circa 6,0 meter. Versmallen van het profiel is niet aan te raden. Voor een GOW30 geldt bij een hoge verkeersintensiteit een minimale maat van 5,80 meter, maar wanneer sprake is van relatief veel vrachtverkeer, gebruik door OV en/of landbouwverkeer moet een bredere maat worden aangehouden. Dat is hier het geval. Bij versmallen van het huidige profiel kan groot verkeer elkaar niet meer veilig passeren.

Vervolgens is de vraag welke aanpassing in het dwarsprofiel nodig en mogelijk is. Het is immers nodig dat voor de weggebruiker duidelijk is dat hier een ander snelheidsregime geldt dan op de delen die 50 km/u blijven. Nu is op het hele traject een dubbele asmarkering toepast.

De landelijke richtlijn geeft aan dat dat op een GOW30 geen asmarkering wordt toegepast. Op deze manier is er een duidelijk onderscheid ten opzichte van een GOW50. Bovendien zorgt langs- of lengtemarkering voor een geleiding van het verkeer en daarmee hogere snelheid. Om die reden wordt er bijvoorbeeld ook geen asmarkering toegepast op erftoegangswegen 60 km/u buiten de kom.

Er zijn verschillende voorbeelden voor de manier waarop hiermee wordt omgegaan, zoals hiernaast verbeeld.



*Rijrichtingscheiding door middel van een klinkerstrook*



*Profiel met klinkerstrook (en fietsstroken)*

Het toepassen van een klinkerstrook tussen de rijrichtingen is (landelijk) een gangbare inrichting voor een GOW30. Voor toepassing op de Schuivlotstraat en Mariekerkseweg wordt hier wel een bezwaar in gezien. De weg is met circa 6,0 meter niet breed en daardoor is er zeer weinig ruimte voor het toepassen een klinkerstrook (waarvan het de bedoeling is dat deze niet door het verkeer wordt gebruikt). Gezien de breedte en het gebruik door landbouwverkeer, vrachtauto's en bussen is de verwachting dat er structureel gebruik zal worden gemaakt van de strook. Dat zal leiden tot schades (vaak onderhoud nodig), extra geluid en mogelijk trillingen.

Er worden drie alternatieven gezien:

- Het toepassen van een asstreep in afwijkende kleur. Hiervoor zijn nog geen richtlijnen en er zijn geen goede voorbeelden bekend. De verwachting is dat kenniscentrum CROW de komende periode wel met aanbevelingen hiervoor komt. Daar staat tegenover: in den lande wordt er momenteel veel ervaring opgedaan met de GOW30 met verschillende uitvoerings- en inrichtingsvarianten. Er is ruimte om hier zelf invulling aan te geven (dan kan in de vorm van een proef/pilot).
- Het toepassen van een middenstrook in streetprint. In dat geval is er wel een doorlopende asfaltverharding maar in de middenstrook is een klinkerpatroon gedrukt zodat visueel klinkers worden gesuggereerd. Ook hier geldt dat het nadeel is dat hiervoor gezien de beperkte breedte weinig ruimte is en daardoor een smalle en weinig zichtbare strook. Structureel gebruik er van leidt tot extra verkeersgeluid.

- Géén voorziening in de as van de weg toepassen en daarmee geen rijrichtingscheiding. Dit lijkt wellicht 'eng' want weten bestuurders dan wel hun plek en komen ze dan niet met elkaar in aanraking? Dat is niet de verwachting: het niet toepassen van een asmarkering is – ook met hoge verkeersintensiteiten – een inrichting die is opgenomen in de landelijke richtlijnen. Daarnaast is dit een stukje verderop ook toegepast: op het eerste deel van de Hondegemsweg buiten de kom, op het deel 60 km/u is ook geen asmarkering toegepast. Onderzoek heeft aangetoond dat het niet toepassen van asmarkering zorgt voor een significante snelheidsverlaging ten opzichte van een inrichting met asmarkering.

Op basis van bovenstaande wordt geadviseerd de eerste of derde variant toe te passen. Zoals gezegd zou dit ook kunnen in de vorm van een pilot waarbij gedurende een bepaalde periode met beide varianten ervaring wordt opgedaan, voordat een definitieve keuze wordt gemaakt .

De landelijke richtlijnen geven daarnaast aan dat een mogelijkheid is om een andere asfaltkleur dan zwart toe te passen om op een GOW30 het verschil ten opzichte van een GOW50 duidelijk te maken. Dit wordt eveneens als mogelijkheid gezien maar zal pas aan de orde zijn als het asfalt moet worden vervangen. De hierboven beschreven aanpassingen in de asmarkering kunnen wel op korte termijn worden doorgevoerd.

#### [Bandopsluiting Mariekerkseweg en Loodhalseweg](#)

Anders dan de Schuivlotstraat hebben de Loodhalseweg en Mariekerkseweg geen volledige bandopsluiting. Op de Mariekerkseweg ligt aan de kant van het fietspad ligt wel een band (en dus geen markering) maar aan de andere kant niet. Aanbevolen wordt om te verkennen of hier een bandopsluiting kan worden toegepast zodat een andere inrichting en ander wegbeeld ontstaan die de lagere snelheid beter ondersteunen.

### Overgang en bebording

Het aanpassen van de wegcategory naar GOW30 vereist een verkeersbesluit. De nieuwe maximumsnelheid moet worden aangeduid met bebording.

Ook hier dient duidelijk te zijn dat er dan nog steeds onderscheid is ten opzichte van erftoegangswegen (30 km/u). Zoals beschreven zijn erftoegangswegen verblijfsgebied met een ondergeschikte functie voor de auto. Op een GOW30 ligt de snelheid lager dan op een GOW50, maar de weg heeft wel een ontsluitende functie.

Binnen een verblijfsgebied (30 km/u-zone) maken fietsers en auto's gebruik van dezelfde rijbaan zonder fietsvoorzieningen en zijn kruispunten gelijkwaardig (voorrang van rechts). Op een GOW30 wordt de voorrang geregeld en heeft de gebiedsontsluitingsweg voorrang ten opzichte van zijstraten.

Met het voorstel om de wegcategory aan te passen naar GOW30, komt de wegenstructuur er daarmee uit te zien zoals weergegeven op de volgende pagina. De richtlijn biedt twee mogelijkheden voor het instellen van 30 km/u.

1. De huidige 30 km/u-zones blijven in stand en op de GOW30 wordt een wegsnelheid van 30 km/u ingesteld. Dit betekent wel dat bij iedere zijstraat het bord 30 (beide kanten op) moet worden herhaald.
2. De GOW30 wordt onderdeel van de 30 km/zone. Dat betekent dat aan het begin van de weg een 30 km/u-zonebord komt te staan en de zoneborden op de zijstraten kunnen vervallen.

Beide varianten hebben hun eigen voor- en nadelen.

Bij variant 1 is het onderscheid duidelijk tussen de GOW30 ten opzichte van de 30 km/u-zone. Het nadeel is dat er veel borden nodig zijn. Daar staat dan weer tegenover dat herhaling in dit geval ook nuttig en effectief kan zijn.

Bij variant 2 is het voordeel dat er minder borden nodig zijn: de 30 km/u-zone wordt groter. Dit is ook logischer omdat je dan voorkomt dat iemand de 30 km/u-zone verlaat en toch nog steeds maar 30 km/u mag. Het nadeel is dat alles één 30 km/u-zone wordt, maar er weldegelijk onderscheid is (zoals hiervoor beschreven) tussen een GOW30 en ETW30, niet in snelheid maar wel in voorrang en wat de weggebruiker mag verwachten.

De landelijke richtlijn geeft aan dat naarmate er meer ervaring wordt opgedaan er mogelijk voor één van beide een keuze zal worden gemaakt.

Het advies voor de toe te passen variant is aan de wegbeheerder. Op basis van bovenstaande overwegingen is het advies om uit te gaan van variant 1. De herhaling van de maximumsnelheid wordt als voordeel gezien en eveneens wordt van belang geacht het onderscheid tussen een GOW30 en (zone) ETW30.





### Beoordeling ontwerpen

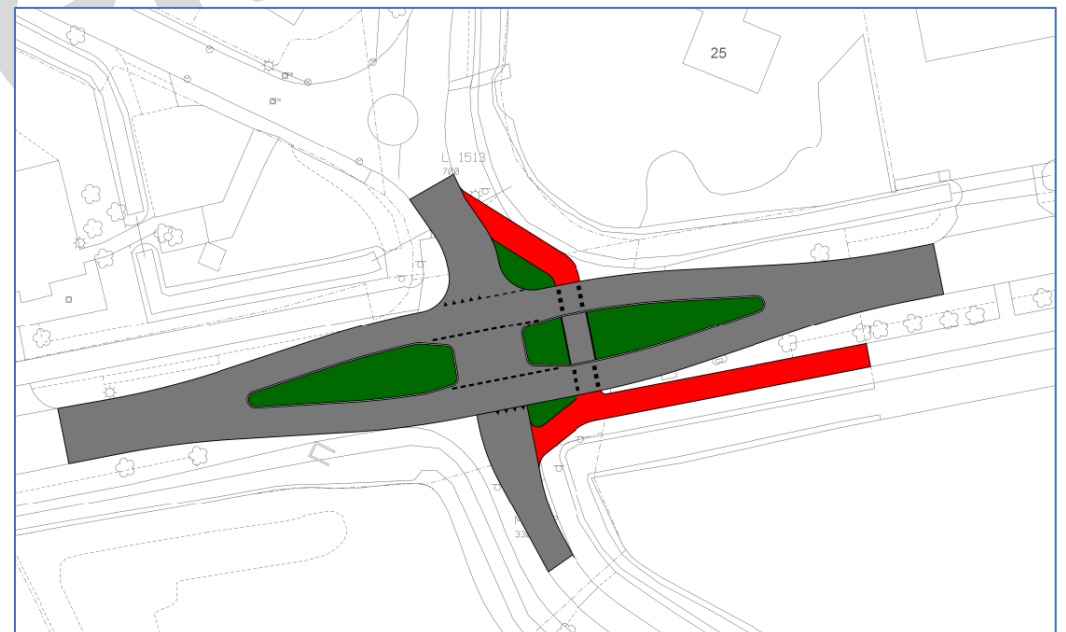
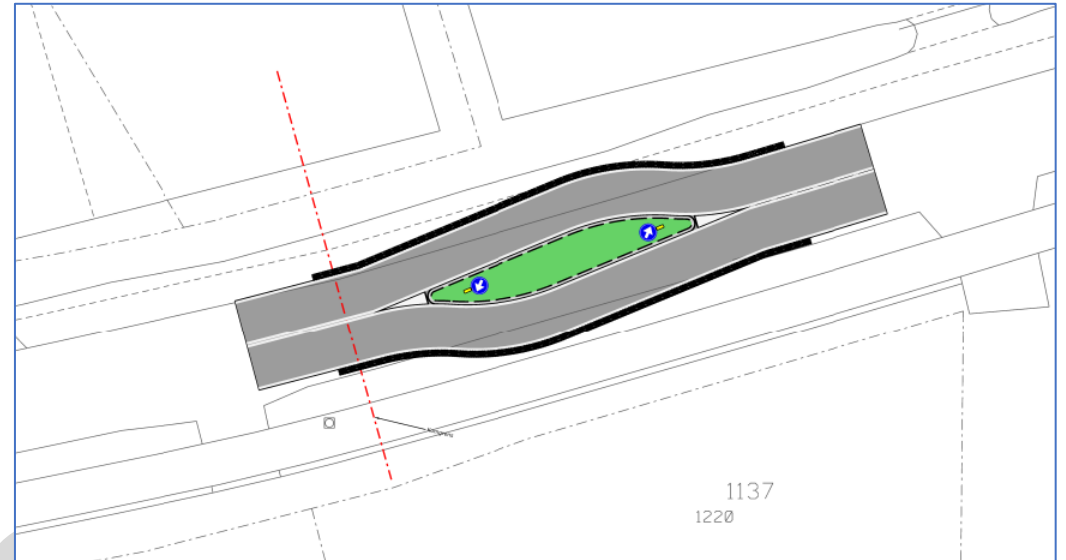
De gemeente Veere heeft diverse aanpassingen in voorbereiding in Grijpskerke, gericht op het vergroten van de verkeersveiligheid. Deze ontwerpen zijn beoordeeld in het licht van het hiervoor beschreven advies om op de Schuitvlotstraat en delen van de Loodhalseweg en Mariekerkseweg de wegcategorie GOW30 in te stellen. Hieronder wordt per voorgestelde maatregel deze beoordeling toegelicht.

#### 1. *Aanpassing komgrens Hondegemsweg*

De komgrens ligt nu vlak voor de kruising met de Jacob Catsweg. Het voorstel is deze te verplaatsen naar het oosten, tot net voor de Roemeniëschuur en met een uitbuiging de komgrens te benadrukken en de snelheid te verminderen. Dit voorstel wordt onderschreven. Uit de analyse blijkt, zoals beschreven, dat de snelheid op de Hondegemsweg hoog is en het is gewenst om ruimer voor de kruising met de Jacob Catsweg de snelheid terug te brengen. Ook het binnen de kom halen van de uitrit van de Roemeniëschuur ligt, gezien het drukke gebruik en de oversteken van fietsers hier, sterk voor de hand.

#### 2. *Aanpassing kruispunt Hondegemsweg – Jacob Catsweg*

Het voorstel is de aanpassing zoals op de afbeelding hiernaast met het toepassen van een middeneiland zodat langzaam verkeer in twee etappes kan oversteken via de brede middenberm en de uitbuiging van de rijstroken de snelheid van het autoverkeer vermindert. Gezien de snelheid en verkeersintensiteit op de Hondegemsweg en het drukke gebruik van dit kruispunt door overstekende fietsers, wordt dit voorstel ondersteund. Geadviseerd wordt om het kruispunt op een plateau te leggen, zoals in de huidige situatie ook het geval.



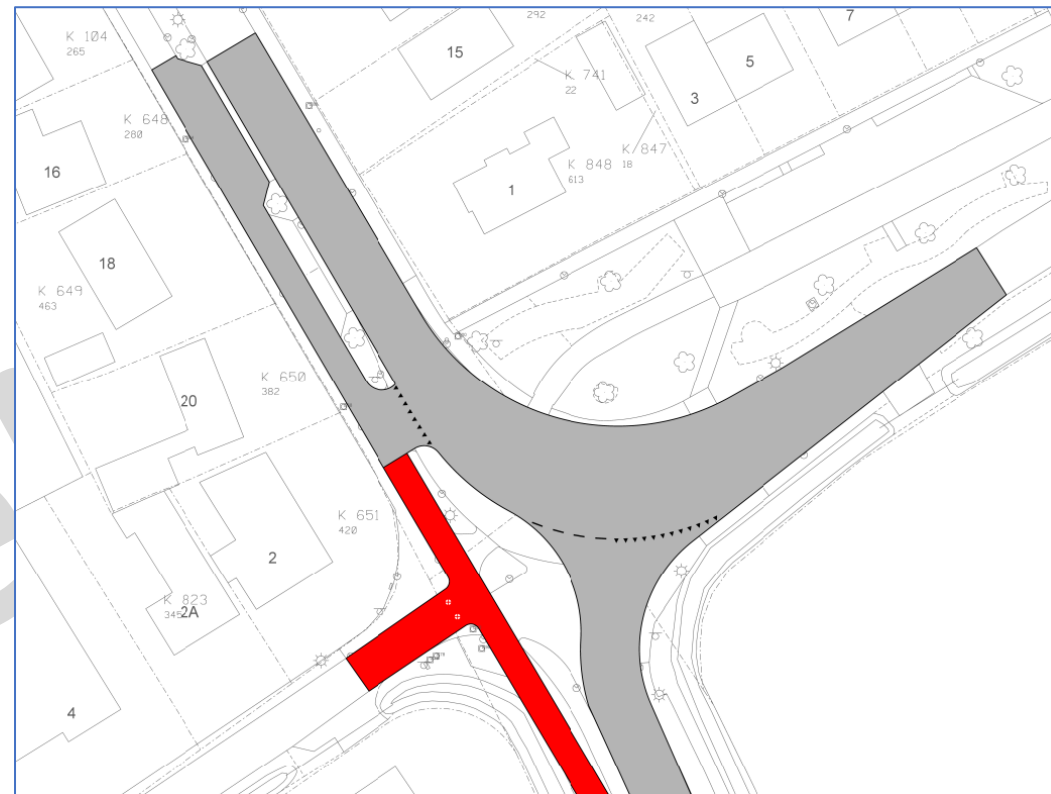
### 3. Aanpassing kruispunt Hondegemsweg – Schuitvlotstraat

Het ontwerp gaat uit van een aantal aanpassingen. De Molenstraat sluit hier in deze situatie niet meer aan, maar wordt als fietspad aangesloten op het fietspad langs de Middelburgseweg. Dit wordt als goede aanpassing gezien voor de verkeersveiligheid. Het kruispunt wordt hierdoor overzichtelijker met vermindering van het aantal mogelijke richtingen en daarmee ook het aantal conflicten.

Een tweede aanpassing is het weghalen van de middengeleider. Het voordeel hiervan is dat het kruispunt compacter kan worden gemaakt (zie de grijze lijnen in de ondergrond op de tekening hiernaast) en de oversteek op een druk punt wordt weggehaald. Deze aanpassing wordt niet aanbevolen. De achterliggende gedachte bij de aanpassing is dat fietsers ook op andere plekken kunnen oversteken, maar dat neemt niet weg dat dit kruispunt zal blijven worden gebruikt door overstekende fietsers en voetgangers. Denk aan fietsers uit het dorp (bijvoorbeeld omgeving Kerstraat) en doorgaande fietsers langs de Hondegemsweg richting Middelburgseweg. Het is voor fietsers een verslechtering als zij moeten gaan omrijden en een deel van de fietsers zal dit ook niet doen en op andere, minder veilige plekken de weg gaan oversteken. Het beleid zou gericht moeten zijn op het stimuleren van de fietser en niet op het beperken en afdwingen van omrijdroutes.

Gezien de hoge verkeersintensiteit is het nodig dat de oversteek in twee etappes kan, zoals nu het geval. Door het weghalen van de middengeleider moeten fietsers en voetgangers in één keer oversteken, zonder tussensteunpunt. Dit wordt als grote verslechtering van de verkeersveiligheid gezien.

De middengeleider heeft nu een breedte van circa 2,40 meter. Hiervoor geldt een minimale maat van 2,50 meter en bij voorkeur breder. Gezien de ligging in de bocht en de hoge verkeersdruk, ook van grote voertuigen (vrachtauto's, bussen, landbouwverkeer) is de aanbeveling om de middengeleider in stand te houden en te onderzoeken of deze kan worden verbreed.



#### 4. Aanpassen versmallingen (chicane) Mariekerkseweg

Het voorstel is om de huidige versmallingen in de Mariekerkseweg aan te passen en ze te verbreden. Nu kan verkeer vrij makkelijk en met hoge snelheid de chicanes passeren. Door ze te verbreden en de doorgang te versmallen, gaat er een groter snelheidsremmend effect van uit. Het ontwerp gaat uit van een doorgang van 3,50 meter. Dit is wat minimaal nodig is voor landbouwverkeer en hulpdiensten. Gezien de relatief hoge snelheden op de Mariekerkseweg en de voorgestelde aanpassing naar GOW30 vanaf het punt waar de chicane ligt, wordt dit voorstel positief beoordeeld.

#### 5. Aanpassing komgrens Loodholseweg

Voor de Loodholseweg is het voorstel om ter hoogte van de bebouwde komgrens een uitbuiging te maken om de overgang naar binnen de kom te benadrukken en de snelheid van het autoverkeer hier terug te brengen, overeenkomstig de in 2021 gerealiseerde uitbuiging in de Mariekerkseweg.

Deze maatregel wordt onderschreven, gezien de beschreven effecten op accentuering van de komovergang en de snelheid van het autoverkeer. Aandachtspunt in de tekening zoals hiernaast weergegeven is wel de vormgeving en dan met name de afstand tot het fietspad. In overweging wordt gegeven om het ontwerp iets aan te passen zodat hier wat meer afstand ontstaat tussen rijbaan en fietspad. Vooral fietsers het dorp uit worden in de beleving 'aangereden' door een auto dorp in, die door de uitbuiging van de rijbaan recht op de fietsers komt afgereden.

