

---

## Statenvragen Verkeersveiligheid Walcheren

Vlissingen, 05/03/2024

Vragen ingevolge artikel 44 reglement van orde aan het college van Gedeputeerde Staten van Wouter Versluijs van D66 Zeeland.

### Toelichting:

Naar aanleiding van eerdere vragen hebben we wat opvolgende vragen:

1. De Mobiliteitsvisie Walcheren is door GS vastgesteld op 19-11-2019. Door de vaststelling daarvan werden ca. 20 km erftoegangswegen 60km/u (Categorisering wegnnet provincie Zeeland, mei 2000) opnieuw gecategoriseerd, maar nu als gebiedsontsluitingswegen 80 km/u.

Zijn GS met ons van mening dat een erftoegangsweg 60 km/u die gecategoriseerd wordt als gebiedsontsluitingsweg 80 km/u, uit oogpunt van de verkeersveiligheid pas kan worden aangemerkt als gebiedsontsluitingsweg 80 km/u, nadat deze weg is voorzien van een duurzaam veilige inrichting?

2. Het Waterschap Scheldestromen is wegbeheerder en eigenaar van onder meer de routes Serooskerke-Grijpskerke-Aagtekerke-Domburg en Grijpskerke-Meliskerke-N288, voor zover die gelegen zijn buiten de bebouwde kom.

Deze routes behoren tot de categorie erftoegangswegen 60 km/u die door de Mobiliteitsvisie Walcheren werden gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg 80 km/u, maar niet zijn aangepast aan de normen volgens de bijbehorende duurzaam veilige inrichting.

Is GS bekend met het feit dat het Waterschap Scheldestromen toestaat dat 80 km/u wordt gereden op voornoemde routes die – zoals hiervoor aangegeven - feitelijk bestaan uit erftoegangswegen 60 km/u?

3. Is GS bekend met het feit dat volgens het ROVZ met name op Walcheren veel ernstige ongelukken gebeuren op Waterschapswegen?

En dat - hoewel de zogenaamde “gebiedsontsluitingswegen” en ETW-1-wegen slechts 13,5 % van het totaal aan waterschapswegen vormen - op deze wegen 57% van alle verkeersslachtoffers vallen? (Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030; Zeeuwse Uitvoeringsagenda, blz 10) <sup>1</sup>.

4. Is GS bekend met het feit dat gebiedsontsluitingswegen die niet zijn ingericht volgens de normen van “Duurzaam Veilig”, (en dat geldt uiteraard ook voor de zogenaamde “gebiedsontsluitingswegen” die in feite erftoegangswegen zijn waarop 80 km/u wordt gereden), ook volgens de SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) bijzonder onveilig zijn?  
En dat deze wegen - zoals blijkt uit het onderzoek “Veiligheidseisen aan het dwarsprofiel van GOW80-wegen” van de SWOV – behoren tot de gevaarlijkste wegen van Nederland<sup>2</sup>?
5. Is GS bekend met het feit dat vorig jaar iemand uit Grijpskerke omkwam bij een dodelijk ongeluk op de Hondegemsweg, waar het waterschap toestaat dat daar 80 km/u wordt gereden op een zogenaamde “gebiedsontsluitingsweg” die in feite erftoegangsweg 60km/u is waar een duurzaam veilige inrichting ontbreekt? En dat het ongeval plaats vond op een kruispunt waar volgens de standaard normen een rotonde had moeten liggen?
6. Zijn GS met ons van mening dat het toestaan van 80 km/u op zogenaamde “gebiedsontsluitingswegen” die in feite erftoegangswegen zijn waarop 80 km/u wordt gereden terwijl een duurzaam veilige inrichting ontbreekt, niet in overeenstemming is met de Mobiliteitsvisie Zeeland 2028 <sup>3</sup> en met name blz. 11 ten aanzien van “Een veilig wegennet” en “Wegencategorisering”?
7. Zijn GS met ons van mening dat e.e.a. evenmin in overeenstemming is met het Ambitiedocument “Op weg naar nul verkeersslachtoffers” <sup>4</sup> dat ondertekend is door alle Zeeuwse wegbeheerders?
8. Zijn GS met ons van mening dat de Zeeuwse wegbeheerders die het Ambitiedocument mede hebben ondertekend, de morele verplichting hebben om – zolang erftoegangswegen 60 km/u die weliswaar zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg, maar niet zijn voorzien van een duurzaam veilige inrichting - de snelheid van het verkeer te beperken tot 60 km/u?
9. Het ruimtelijk beleid van de Provincie en de gemeente Veere is erop gericht is om de openheid en kleinschaligheid in het middengebied van Walcheren te waarborgen en zo rustig mogelijk te houden. (Mobiliteitsvisie Walcheren blz.1)  
De gemeente Veere beschouwt het Groene Hart van Walcheren, dat onderdeel is van het Nationaal Landschap Zuidwest Zeeland, als visitekaartje van het Nederlandse platteland. (Structuurvisie Veere 2025) <sup>5</sup>

De wegenstructuur volgens de Mobiliteitsvisie Walcheren vereist dat 20 kilometer gecategoriseerde gebiedsontsluitingsweg moet worden omgebouwd. Dit betekent dat alle bomen en singelbeplanting langs deze wegen zal verdwijnen (totale kaalslag op Walcheren) en dat deze wegen de breedte en de uitstraling krijgen van bijvoorbeeld de N57 tussen Middelburg en Vrouwenpolder.

Zijn GS met ons van mening dat dit in strijd is met voornoemd ruimtelijk beleid van de Provincie en de gemeente Veere dat gericht is op de openheid en kleinschaligheid in het middengebied van Walcheren, en ten aanzien van het Nationaal Landschap Zuidwest Zeeland, dat de gemeente Veere het “visitekaartje van het Nederlandse platteland” noemt?

10. in het plan van aanpak Mobiliteitsvisie Walcheren lezen wij (in relatie tot de wegen rondom Grijpskerke): “Dit vraagt om een herinrichting en - daaraan gekoppeld - om de overdracht van deze wegen aan een andere wegbeheerder”. Zijn er al gesprekken opgestart met het Waterschap om deze wegen over te nemen?

Hoogachtend namens Wouter Versluijs

<sup>1</sup> <https://www.rovz.nl/sites/default/files/2022-06/Zeeuwse%20Uitvoeringsagenda%20SPV%202030.pdf>

<sup>2</sup> <https://swov.nl/nl/publicatie/veiligheidseisen-aan-het-dwarsprofiel-van-gebiedsontsluitingswegen-met-limiet-80-kmuur>

<sup>3</sup> <https://www.zeeland.nl/sites/default/files/digitaalarchief/ZEE1600362.pdf>

<sup>4</sup> <https://www.zeeland.nl/sites/default/files/digitaalarchief/ZEE1001250.pdf>

<sup>5</sup> [https://simcms.veere.nl/flysystem/media/Structuurvisie\\_Veere\\_2025.pdf](https://simcms.veere.nl/flysystem/media/Structuurvisie_Veere_2025.pdf)