

Vragen van statenlid Versluis (D66) ingevolge artikel 44 reglement van orde

tot de notulen van de Provinciale Staten van Zeeland 2024 nummer 089.

(ingekomen: 5 maart 2024)

Vragen aan Gedeputeerde Staten	Antwoorden van Gedeputeerde Staten
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?	1. Wij delen die mening niet. Allereerst moet gekeken worden naar de geldende wegencategorisering. Deze is op 15 juli 2016 door PS vastgesteld voor heel Zeeland met de Mobiliteitsvisie Zeeland 2028. Als nog openstaande uitwerking in dat PS-besluit is voor Walcheren specifiek een wegencategorisering opgesteld. Die is opgenomen in de Mobiliteitsvisie Walcheren 2019 welke door ons op 12 november 2019 is vastgesteld en met PS is gedeeld. De wegencategorisering is een beleidsinstrument dat beschikbaar is vanuit het oogpunt van bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Aan de hand van dit instrument geven de wegbeheerder(s) invulling aan de gewenste hiërarchie van wegen, conform de ruimtelijke kenmerken van gebieden (o.a. steden, dorpen, industrie, landelijk, kustgebieden). Vervolgens is het aan wegbeheerders om de wegen in te richten. Daarbij worden overwegend de principes (= richtlijn en geen norm) van duurzaam veilig toegepast. Dat betekent niet impliciet de verplichting om wegen eerst conform duurzaam veilig aan de hand van de categorie in te richten. Het is aan het bestuur van de wegbeheerder om, aan de hand van deze categorisering, haar bestuurlijke afspraken en beschikbare middelen de afweging te maken om investeringen te doen aan de infrastructuur.

	Vragen aan Gedeputeerde Staten		Antwoorden van Gedeputeerde Staten
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?	2.	Wij zijn bekend dat het Waterschap Scheldestromen wegen in beheer heeft waarop 80 km/uur gereden mag worden. Wij herkennen ons niet in de stelling dat deze routes "feitelijk bestaan uit erftoegangswegen 60 km/u". De wegen waarop 80 gereden mag worden, zijn ook zo goed mogelijk voorzien van de daarbij horende wegkenmerken.
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).	3.	Het ROVZ is onderdeel van de provinciale organisatie. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid en de daarin opgenomen analyse ten aanzien van ongevallen is door ons vastgesteld.
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?	4.	Wij herkennen ons niet in de feitelijke stellingname dat "gebiedsontsluitingswegen" die in feite erftoegangswegen zijn ook volgens de SWOV bijzonder onveilig zijn. Uit de ongevals cijfers van het ROVZ (onderdeel van onze organisatie, maar ten dienste van alle wegbeheerders in Zeeland) komen deze wegen niet expliciet in beeld als meer verkeersonveilig ten opzichte van bijvoorbeeld provinciale N-wegen, waar eveneens 80 km/uur mag worden gereden.

	Vragen aan Gedeputeerde Staten		Antwoorden van Gedeputeerde Staten
	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 ² ?		
5.	Is GS bekend met het feit dat vorig jaar iemand uit Grijskerke 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?	5.	Dat ongeval is bij ons bekend. Uit de registratie van het ongeval komt overigens naar voren dat het niet lag aan de inrichting van de weg. Het is afweging van de wegbeheerder om te voorzien in een adequate inrichting van kruispunten conform de richtlijnen. In dit geval is dat een verantwoordelijkheid van het waterschap.
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 en met name blz. 11 ten aanzien van "Een veilig wegennet" en "Wegencategorisering"?	6.	Wij delen deze mening niet. Het betreft een beleidsafweging die dient als stip op de horizon om mede toe te werken aan verkeersveilige wegen. Dit is een continue proces van afwegen en prioriteren (financieel, capaciteit, noodzaak). Daarnaast beïnvloeden externe factoren (aanleg nieuwe hoofdinfrastructuur, ruimtelijke ontwikkelingen, aanpassing wagenpark, groei van het verkeer of andere inzichten) continue de wegcategorisering. Deze wordt dan ook vanuit beleidsoptiek periodiek tegen het licht gehouden en daar waar nodig herijkt.
7.	Zijn GS met ons van mening dat e.e.a. evenmin in overeenstemming is met het Ambitiedocument "Op weg naar nul verkeersslachtoffers" dat ondertekend is door alle Zeeuwse wegbeheerders?	7.	Wij delen deze mening niet. Wegbeheerders in Zeeland van zowel binnen als buiten de kom werken continue conform de ambities aan het verkeersveilig maken en houden van hun wegen.
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	8.	Wij herkennen ons niet in deze mening. Beperking van de snelheid, na een genomen verkeersbesluit, leidt niet automatisch tot meer verkeersveiligheid als niet ook de weg is ingericht als erftoegangsweg. Het risico bestaat zelfs op meer verkeersonveiligheid, bijvoorbeeld

	Vragen aan Gedeputeerde Staten		Antwoorden van Gedeputeerde Staten
	veilige inrichting - de snelheid van het verkeer te beperken tot 60 km/u?		als gevolg van gevaarlijke inhaalmanoeuvres.
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). 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?	9.	Wij herkennen ons niet in deze mening. Dat is de interpretatie die door de vragensteller wordt gesuggereerd. De Mobiliteitsvisie Walcheren 2019 is een beleidsmatige stip op de horizon, waarbij zowel de ruimtelijke kwaliteiten van Walcheren als de bereikbaarheid van dorpen, steden, kust en landelijk gebied is afgewogen. De nadere invulling van deze visie is continue onderwerp van gesprek in de reeds langlopende Gebiedsgerichte Aanpak Walcheren ten aanzien van mobiliteit (sinds 2017).
10.	In het plan van aanpak Mobiliteitsvisie Walcheren lezen wij (in relatie tot de wegen rondom Grijskerke): "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?	10.	Er worden vanuit Gebiedsgerichte Aanpak Walcheren gesprekken gevoerd met alle wegbeheerders in het gebied. De gemeente Veere is recent, in vervolg en verdieping op de Mobiliteitsvisie Walcheren 2019, gestart met een uitgebreide studie/consultatie/participatie naar de toekomstbestendige ontsluiting van het noordwesten van Walcheren. De uitkomsten van dat proces zullen gebruikt worden voor vervolgafspraken tussen wegbeheerders. Het overnemen van wegen kan daar een vervolg op zijn.

MIDDELBURG, 16 april 2024

Namens fractie: D66

Gedeputeerde Staten

statenlid Versluijs

Drs. J.M.M. Polman

Drs. M.C.J. Franken