

---

**Van:**  
**Verzonden:** dinsdag 25 februari 2020 16:51  
**Aan:** statengriffier  
**Onderwerp:** Brief ter behandeling, Nieuwe-Vlissingeweg en Sloeweg

**Opvolgingsvlag:** Opvolgen  
**Vlagstatus:** Met vlag

**Categorieën:** in de gaten houden!  
**DMS:** -1

Geachte leden van Provinciale staten, commissie economie.  
Is het mogelijk dat u mijn brief in behandeling neemt in de commissievergadering?

In 2015 doen een aantal bewoners een verzoek aan de Commissaris van de Koning dhr. JMM Polman om het verkeer op de Nieuwe-Vlissingse weg te gaan reguleren, in aantallen en in snelheid af te remmen. De omgeving heeft flink last van het verkeerlawaai, geproduceerd op deze weg.

Twee aanwoners hebben na lang aandringen een contactmoment met een ingenieur wegen, van de provincie. Op het provinciehuis worden filmpjes getoond van het extreme hard rijden. De geluidklachten worden nadrukkelijk ter sprake gebracht door onze afvaardiging. Er wordt door de aanwezige ambtenaren even geknikt en de twee aanwoners worden naar de buitendeur gebracht en voelen zich op het Abdijplein als afgepoeierd.

Er komt na weer een aandringen onzerzijds, een meetkabel in mei 2016 dwars over de Nieuwe-Vlissingseweg te liggen. De uitkomst van deze meting in augustus is dat 10% van al het verkeer te snel rijdt. In deze provinciale meting is een max van 141 km/ uur vastgelegd op de hoogte van het Marnixplein. Er wordt geen geluid gemeten, dat is niet nodig volgens opvatting van de afdeling verkeer, gezien de passerende verkeers eenheden. De meting van 141 km/uur is de maximum meetbare bovenwaarde van het meetapparaat. Daarmee kan het zijn dat er nog sneller wordt gereden.

Voorts geen reactie meer van de Provinciale verantwoordelijken.

Bij de wethouder van de gemeente Vlissingen breng ik in 2017 dit nieuws van hardrijders en overhandig hem de provinciale lijst van verkeers metingen. Na twee weken staan er nieuwe verkeersborden met

een maximum snelheid van 70 km/uur. Voorts geen reactie meer van het Gemeente bestuur.

We worden niet na gevraagd van 'hoe is het nu'? En dat is kenmerkend voor de overheden en zijn ambtenaren om te denken dat het dan 'over is'.

En dat de overlast van het verkeer daarmee is opgehouden.

Met de klachten van andere inwoners van Vlissingen blijkt dat op de Sloeweg, veel te snel wordt gereden.

Hier wordt door een particulier gemeten Oa. het geluid van 109 Db. Deze metingen worden aan de Gemeente Vlissingen overhandigd. Maar worden door de wijk coördinator als niet echt verklaard. Met het argument het meetapparaat is niet geijkt.

We bundelen dan de klachten. Op ons initiatief nemen we contact op met verschillende verkeersbureau's die ook metingen en onderzoek uitvoeren voor Gemeenten in Zeeland.

Omdat wij andere vragen stellen aan de extreme verkeersdeskundigen krijgen wij andere antwoorden.

In de antwoorden: 1: de totale verkeerstroom is beste te reguleren in aantal, en de snelheid op doorgaande wegen in de bebouwing naar 50km/uur. 2: De grote variatie van verschillende snelheids gebods borden is verwarrend voor de weggebruiker. En omdat er niet gehandhaafd wordt is iedere weg een potentiële racebaan.

3: De 'absorb' asfalt als slijtlaag is na twee jaar versleten of vol geslibt en is de voorgestelde werking bijna 0. Daarmee is 'arorb' asphalt een zoethoudertje voor de Staten en Gemeenteraden en de omwonenden.

In onze korte brief wisseling in 2016 besluit dhr. Polman niet meer te reageren op onze brieven. Daarmee worden we geïsoleerd, en staan we met onze vragen buiten gesloten. Wij mogen niet mee doen om onze woon- en leef omgeving te verbeteren in kwaliteit.

De gemeente Vlissingen bij monde van de wethouder vindt dat de verkeers herrie wel mee valt. Hij wil de Sloeweg in zijn geheel snel overdragen aan de Provincie Zeeland. Daarmee is Reijnierse en de Gemeente Vlissingen af van zijn klagende inwoners.

Overheid bestuurders vinden de opzich zelf staande klachten lastig en vooral in het grotere, de 'burger participatie'. Ambtelijke werkgroepjes regelen de 'boel' verder. Kenmerkend is het vakjagon en de manieren van werken, onder andere het doorschuiven naar een andere afdeling.

Nu in 2020 wordt er nog steeds veel te hard gereden op de Nieuwe-Vlissingeweg en de Sloeweg door al het verkeer. Uit landelijk cijfers blijkt nu dat een derde van alle weggebruikers met motorvoertuigen altijd te snel rijdt. Bron: nieuwsuur van 23 februari 2020.

Als het komende toeristen seizoen in april van start gaat, worden inwoners gedurende 6 maanden overdondert met een extra dike laag geluid, gedurende de 24 uur rond. Het gevaar van de N wegen is dus niet de kans op ernstige verkeers ongelukken, maar op allerlei stress factoren van jong tot oud in de woonomgeving.

De omgeving van wonen leidt boven matig onder het intensiever worden van het verplaatsings verkeer, woonwerk, transport en toerisme.

De Gemeentelijke- en Provinciale overheden hebben de verplichting hun inwoners te beschermen, toch? In de dagelijkse praktijk probeerd men hieronder uit te komen.

Wij merken op, dat de bestuurders van deze twee overheden telkens een beweging maken, om het hoofd te draaien. De inwoners worden daarmee voor 'gek' weggezet en durven niet meer naar buiten te komen met hun klachten. En dat is verschrikkelijk.

Op de nu in deze brief genoemde wegen is een snelheid verlaging gewenst en een traject controle op zijn plaats. Andere wegen in de buitengebieden zoals oa. de Zeeland brug krijgen weer een traject controle. Terwijl de bewoonde gebieden genegeerd worden.

Bewoonde gebieden worden nog steeds geplaatst in een oude wet, met een theroretische norm en een verlopen houdbaarheids datum.

Wij voelen ons in de wijde woonomgeving geïsoleerd gemaakt door onze overheid bestuurders.

En zoals dhr. Polman het vertelde in de nieuws uitzending van Buitenhof, over de kwestie, MARKAZ, 'zo ga je niet met mensen om' en 'op de overheden moet je kunnen vertrouwen'.

Met vriendelijke groet,

Bronnen: WHO, longfonds, hersenstichting, Stichting geluidhinder.