

WATERPARK VEERSE MEER

Er staat een digitaal snelheidsbord in mijn straat waar ik woon en ik wil dat de gemeente Middelburg (hierna: de gemeente) dit bord weghaalt. Er vinden in opdracht van de gemeente op dit moment diverse verkeersanalyses plaats in mijn straat omdat er omvangrijke nieuwbouwprojecten zijn aangekondigd rondom het Veerse Meer.

Het digitale snelheidsbord manipuleert de verkeersonderzoeken. De onderzoeken geven nu geen eerlijk en transparant beeld van de werkelijkheid.

De route Nieuwlandseweg, Schuttersweg en Van Cittersweg is de belangrijkste noord-zuidverbinding in de kern van Arnhem¹ en deze route blijft in de huidige situatie de toeristische verbinding binnen de kern tussen de A58 en een deel van het Veerse Meer.

Uit de huidige verkeersonderzoeken zal o.a. moeten blijken of het Schuttershof wel zo verkeersveilig is om straks te kunnen bouwen. Schuttershof is een gevaarlijke weg en zal nóg gevaarlijker worden met de komst van het nieuwe vakantieoord. Het is bekend dat de verkeersproblematiek op het Schuttershof al jaren lang een debacle is.

De uitbreidingspannen zullen zonder extra infrastructurele maatregelen ten koste gaan van de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in de omgeving.

Door de bekende problematiek op het Schuttershof vraag ik al jaren aandacht aan de gemeente om de verkeersonderzoeken op een juiste wijze uit te voeren en dat gebeurt nu niet; het is een zeer gevoelig onderwerp voor mij.

De gemeente weigert medewerking te verlenen om het digitale snelheidsbord weg te halen. Hierdoor kan er geen goed beeld ontstaan van het verkeersonderzoek.

Door het laten staan van dit digitale snelheidsbord worden verkeerssnelheden, die geregistreerd dienen te worden, gemanipuleerd. Het digitale snelheidsbord belemmert mij ook als particulier in het uitvoeren van een goed betrouwbaar verkeersonderzoek. Door de beïnvloeding kan ik dit niet goed uitvoeren.

Als het bord weg is kan ik samen met Veilig Verkeer Nederland snelheidsmetingen uitvoeren op het Schuttershof. Dit soort onderzoeken kosten tijd en moeten nu al uitgevoerd worden zodat de uitslagen straks meegenomen kunnen worden in de zienswijze met betrekking tot de bouwplannen van het nieuwe vakantieoord.

Afwachten en achteraf onderzoeken heeft geen enkele zin, daarvoor staat er teveel voor op het spel. De gemeente heb ik diverse malen via de e-mail en per aangetekende brief² verzocht het digitale verkeersbord weg te halen. Ook heb ik de gemeente gevraagd op mijn brief van 10 december 2018 te reageren. De gemeente heeft tot op heden niet gedaan en daarom maak ik mij zeer grote zorgen. Door uitblijven van een reactie blijkt hoe laconiek de gemeente met deze kwestie omgaat. Ook heb ik mijn zorgen kenbaar gemaakt in een persoonlijk gesprek met de wethouder van verkeer van de gemeente Middelburg en aangegeven wat de essentie is voor mij om dit bord weg te halen. Volgens de wethouder blijft dit bord staan omdat een vrouwenpraatgroep uit Arnhem dit bord graag wil vanwege de verkeersveiligheid. Ik vind dit nonsens en geloof niet dat het belang van deze vrouwenpraatgroep zwaarder moet wegen dan mijn belang.

Hieronder leg ik uit wat er in het verleden heeft gespeeld tussen mij en de gemeente en hoe de toekomst eruit gaat zien op het Schuttershof.

¹ [Link: Bestemmingplan Arnhem pagina 29](#)

² [Link: aangetekende brief aan gemeente Middelburg verzoek weghalen digitale snelheidsbord](#)

Ook leg ik u uit welke procedures ik in het verleden heb gevoerd om Schuttershof zo leefbaar en zo veilig mogelijk te houden.

Het tweede deel van mijn bezwaar gaat over het fiasco van het door het falende gemeentebestuur ontwikkelde "*Shared Space plein*" in mijn straat en wat die relatie is tot het digitale snelheidsbord.

De Geschiedenis en het Schuttershof

Begin 2000 had de gemeente al herontwikkelingsplannen voor deze buurt. Zo waren er plannen om een oude gymzaal op het Schuttershof te slopen en daarvoor in de plaats een appartementencomplex te bouwen met daaronder een grote supermarkt. Deze plannen zijn inmiddels volledig gerealiseerd in 2010.

Tussen 2004 en 2012 heb ik diverse procedures gevoerd die allemaal met elkaar te maken hadden namelijk mijn bezwaren tegen de toenemende verkeersintensiteiten, verkeersdruk, verkeersveiligheid en overlast van stank en fijn stof. Ook kaartte ik het falende beleid van de gemeente aan die als taak had om geluidshinder in mijn straat te bestrijden, maar juist het tegenovergestelde liet gebeuren. Bizar dat na al die jaren procederen juist het tegenovergestelde heeft plaats gevonden. Vandaag de dag produceert Schuttershof doorgaans meer dan 65 decibel aan verkeersgeluid met vaak uitschieters van ruim 80 dB(A)³. Alsof er 6.000 keer per dag een kettingzaag wordt gestart.

In de Quick Scan doorgaande route Arnemuiden⁴ van de gemeente Middelburg werd meerde malen asfalt beloofd op het Schuttershof. Juist om geluids- en trillingsoverlast te beperken voor omwonenden zou asfalt worden gebruikt. Tijdens de inspraakavonden werden deze beloftes door de gemeente gepresenteerd.

In 2011 werd op het Schuttershof en de Nieuwlandseweg een Shared Space plein geïntroduceerd in een verkeersbesluit⁵ "Doorgaande Route Arnemuiden" en werd een gebiedsontsluitingsweg letterlijk *omgetoverd* naar een verblijfsgebied.

De gemeente koos voor een verblijfsgebied in de vorm van een Shared Space plein waarbij ontsluiting en verblijf werden gecombineerd. Door de ernst en impact van het plan Doorgaande Route Arnemuiden voelde ik mij genoodzaakt de voorzieningenrechter te vragen dit verkeersbesluit een halt toe te roepen⁶ op 13 april 2011.

Helaas voor mij, de rechtbank kwam tot het oordeel dat de vaststelling van het eindverslag van de inspraakprocedure "Doorgaande route Arnemuiden" niet aangemerkt kon worden als een besluit in de zin van artikel 1:3 van de Awb waartegen beroep kon worden gedaan.

Later ook geprobeerd bij de Raad van State, op 23 juni 2011⁷.

Maar ik gaf het niet op en probeerde op allerlei manieren de weg voor mijn deur te redden van alle ellende. Twee maanden later voerde ik om dezelfde argumenten verdediging tegen het nieuwe bestemmingplan van Arnemuiden bij de Raad van State⁸ (31 augustus 2011). Maar deze was van oordeel dat besluitvorming over de verkeersafwikkeling van de ontwikkelingen bij het Veerse Meer niet in het kader van de actualisering van bestemmingsplannen behoeft plaats te vinden.

Als leek procederen tegen de gemeente leek dan ook bijna kansloos, het voelde soms alsof je

³ [Link: Rapport Cauberg-Huygen overschrijding SBR richtlijn B](#)

⁴ [Link: Quick Scan doorgaande route Arnemuiden pagina 5 en 36](#)

⁵ [Link: Eindverslag besluit Doorgaande route Arnemuiden Shared Space principe pagina 5](#)

⁶ [Link: Rechtbank Middelburg, 13-04-2011 Voorlopige voorziening](#)

⁷ [Link: Raad van State, 23 juni 2011 Voorlopige voorziening](#)

⁸ [Link: Raad van State, 31 augustus 2011 Bestemmingsplan Arnemuiden](#)

uitgerookt werd.

Verkeerstellingen toen en verkeerstellingen nu

De verkeerscijfers die de gemeente 12 jaar geleden in de rechtbank naar voren bracht, daarvan kunnen we nu zeggen dat de tellingen niet ruimschoots onder de 6.000 motorvoertuigen zijn gebleven. Het was toen al niet aannemelijk, maar vandaag blijkt uit tellingen op het Schuttershof, dat we hier ver boven zitten. De tellingen die de gemeente aanvoerde bij de Raad van State op 8 augustus 2007⁹ waren als volgt:

"2.13. Appellanten betogen dat het college, wat betreft de wegen in de naaste omgeving van het bouwplan, ten onrechte van te lage verkeersintensiteiten is uitgegaan. Mede in verband daarmee betogen zij dat de verkeersveiligheid onvoldoende is gewaarborgd.

2.13.1. Het college heeft zich in de besluiten van 3 juli 2007 op het standpunt gesteld dat uit kentekenonderzoek en elektronische tellingen, in augustus en oktober 2006 verricht door DUFEC, blijkt dat uit een oogpunt van verkeersintensiteit geen aanleiding bestaat om in de omgeving van de locatie van het bouwplan extra infrastructurele maatregelen te treffen, nu die verkeersintensiteit op de relevante wegen ruimschoots onder 6000 motorvoertuigen per etmaal blijft, ook indien minder rekening wordt gehouden met verrekening van dubbeltellingen en combinatieritten (...)".

Vandaag de dag rijden er tussen de 6.000 en 7.850 motorvoertuigen over het Schuttershof¹⁰. We zijn dan weliswaar 12 jaar verder, maar de gemeente kon met een beetje gezond verstand toen ook wel bedenken dat het Schuttershof ruim over de 6.000 motorvoertuigen zou komen. Deze aantallen (85% rijdt tussen 08:00 uur en 19:00 uur over Schuttershof) zijn vandaag de dag geen uitzonderingen meer en vormen een alledaags verkeersbeeld en dat is zeer verontrustend. De Raad van State oordeelde destijds op basis van de stukken die de gemeente tijdens de zitting aanvoerde het volgende:

(Raad van State 31 augustus 2011, voetnoot 8)

"2.2.6. De Afdeling ziet geen grond voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de verkeersafwikkeling van het plan toereikend is. Daarbij wordt in aanmerking genomen dat uit de stukken en het verhandelde ter zitting is gebleken dat de wegen in het plangebied voldoende capaciteit hebben om het verkeer ten gevolge van het plan af te wikkelen. In dit verband is van belang dat de raad ter zitting onweersproken heeft gesteld dat de verkeersintensiteit op de Schuttershof en de Nieuwlandseweg, die zullen worden heringericht als erftoegangswegen, past binnen de grenzen die vanuit het gemeentelijk beleid door het CROW worden geadviseerd op erftoegangswegen".

De capaciteit op het Schuttershof is helemaal niet voldoende! Door de verkeersintensiteiten is het Schuttershof overbelast. En iets wat overbelast is, raakt vroeg of laat ontwricht en zal lijden tot zeer gevaarlijke situaties.

Dit is onacceptabel; mijn dochters en andere kinderen horen over deze weg veilig naar school te kunnen fietsen.

Het is in het algemeen de taak van een gemeente dit te kunnen waarborgen nu en in de toekomst.

Een stijging van 60% meer verkeer sinds 2010

Destijds heb ik vele discussies gevoerd met divers instanties zoals de verkeersgroep Arnemuiden,

⁹ [Link: Raad van State, 08 augustus 2007 Bouwvergunning supermarkt](#)

¹⁰ [Link: Verkeerstellingen gemeente Middelburg op het Schuttershof juli 2018](#)

3VO Nederland en ik heb advies ingewonnen bij een extern verkeersbureau Ligtermoet en Partners, adviseurs in verkeersveiligheid. Telkens kon worden geconcludeerd dat het Schuttershof een hoge verkeersdruk kent met een hoge belaste verkeersintensiteit wat kan leiden tot gevaarlijke situaties¹¹. We moeten deze adviezen nog steeds ter harte nemen ook al zijn ze 14 jaar geleden geschreven. In 14 jaar zijn de infrastructurele maatregelen die genomen zijn op het Schuttershof verslechterd. Het is niet alleen smaller en onoverzichtelijker geworden door de komst van de appartementen, het is ook veel drukker geworden op het Schuttershof.

Als ik de huidige verkeerscijfers (7.850 motorvoertuigen in 2018) vergelijk met de verkeerscijfers die de gemeente tijdens de zitting van 8 augustus 2007 bij de Raad van State heeft gebruikt (6.291 motorvoertuigen in 2007)¹² is er sprake van een significante stijging op het Schuttershof van de verkeersintensiteiten van maar liefst 25% in 12 jaar.

Nóg zorgelijker wordt het als ik de huidige verkeerscijfers vergelijk met de verkeerscijfers uit het verkeersmodel¹³ die verkeersspecialisten van de gemeente gebruikten tijdens de inspraakavonden in 2010. Ik citeer: "(...) Bij het ontwerp van de doorgaande route hebben wij de geprognosticeerde verkeersintensiteiten gehanteerd uit het verkeersmodel 'Middelburg' voor de situatie in 2020. De prognose van het aantal motorvoertuigen per etmaal is voor het jaar 2020 op de Nieuwlandseweg 5.702, voor de zuidzijde van het Schuttershof 4.818 en voor de noordzijde van het Schuttershof 4.690. De verkeersintensiteiten op Schuttershof en de Nieuwlandseweg blijven dus onder de 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Hiermee past het ontwerp van de doorgaande route binnen de richtlijnen die CROW hiervoor adviseert(...)".

Als we de huidige verkeerscijfers (7.850 motorvoertuigen in 2018) vergelijken met de verkeerscijfers op het Schuttershof die de gemeente tijdens de inspraakavonden gebruikten (4.818 motorvoertuigen in 2010) is er sprake van een significante stijging van de verkeersintensiteiten op het Schuttershof van maar liefst 60% in 8 jaar.

Dit zijn geen nieuwe inzichten, zelfs een leek als ik kon voorspellen dat deze toename van verkeersintensiteiten waarheid zou worden.

Tijdens de rechtszittingen heb ik deze voorspelling (die bekrachtigd werd in rapportage van verkeersbureau Ligtermoet en Partners) telkens aangevoerd. Onbegrijpelijk dat men niks deed met deze informatie. Terecht dat ik mij dan ook nu zorgen maak als ik hoor dat de gemeente weer verkeersonderzoeken uitvoert in verband met omvangrijke nieuwbouwprojecten.

Ik wantrouw de gemeente in deze en vraag mij af wat voor zelfverzonnen verkeersmodel en prognose de gemeente nu weer gaat gebruiken tijdens de inspraakavonden voor het vakantieresort Waterpark Veerse Meer. Want in het verleden is er maar weinig sprake geweest van een participatieproces. De strategie van de gemeente om een verkeersbesluit zoals de Doorgaande Route Arnhemuiden erdoorheen te drukken was hier een voorbeeld van.

Zonder infrastructurele maatregelen in 2028 ruim 16.000 motorvoertuigen op het Schuttershof

Het Schuttershof is sinds oktober 2018 nog meer onder druk komen te staan dan ooit tevoren. De gemeenteraad van Middelburg heeft eind 2018¹⁴ investeerder Driestar groen licht geven zodat deze een grootschalig vakantieresort kan bouwen aan het Veers Meer. Er worden maar liefst 800 vakantievilla's gebouwd in dezelfde stijl als de boerderijen op Hof van

¹¹ [Link: Adviezen 3VO en Ligtermoet en Partners](#)

¹² [Link: Raad van State, 08 augustus DUPEC verkeersstellingen 2007](#)

¹³ [Link: Eindverslag inspraakprocedure "Doorgaande Route Arnhemuiden" 14 december 2010 pagina 15](#)

¹⁴ [Link: PZC krant 18-10-2018 Middelburg zegt noodgedwongen ja tegen Waterpark Veerse Meer](#)

Saksen in Drenthe.

De komst van dit park zal een onacceptabele hoge verkeersgeneratie met zich meebrengen dat door de kern van Arnemuiden naar het park moet reizen.

De verkeersgeneratie per grote vakantiewoning bedraagt 2,8 motorvoertuig per etmaal volgens CROW-publicatie¹⁵: "ASVV 2012, Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom".

Voor de te realiseren 800 vakantiewoningen leidt dit tot een totale extra verkeersgeneratie van 2.240 motorvoertuig per etmaal. Dit aantal dient bij het aantal van 7.850 motorvoertuigen geteld te worden, die dus al rijden op het Schuttershof. Hiermee komen we straks op een catastrofaal aantal uit van 10.090 motorvoertuigen per etmaal op het Schuttershof.

Onbegrijpelijk, maar niets nieuws onder de zon. Het college van B en W is hiervan op de hoogte, maar kijkt de andere kant op en laat het gewoon gebeuren.

De berekeningen laten ons zien dat tussen 2010 en 2019 de verkeersintensiteiten met 60% zijn toegenomen; geen gekke gedachte om de stijging van 60% dan ook door te rekenen naar het jaar 2028. En die rekensom laat ons zien dat over negen jaar de verkeersintensiteiten wel eens zouden kunnen oplopen naar 16.144 motorvoertuigen per etmaal op het Schuttershof.

Duizenden extra motorvoertuigen zijn straks dus te verwachten en die moeten allemaal door de trechter van het Schuttershof en die is maar 5,80 meter breed¹⁶, dat is vragen om problemen.

We moeten niet vergeten dat Arnemuiden midden in de polder ligt en omringt is met agrarisch land, dit verkeer moet ook dagelijks over het Schuttershof.

De vele kinderen die een aantal keren per dag van het Schuttershof gebruik maken om naar school te fietsen vormen samen met de ouderen van de nabije twee zorgcentra een zeer kwetsbare groep.

Zonder maatregelen zal dit een drama worden en een gevaarlijke beproeving om als zwakke groep van de ene kant naar de andere kant te komen op het Schuttershof.

Feit is dat de vrijdagen op het Schuttershof al extreem druk zijn en in het hoogseizoen rijdt er nog meer verkeer, maar dat zijn ook precies de wisseldagen op de vakantieparken; nog meer verkeer dus. Tijdens deze wisseldagen zal het Shared Space plein straks een onaanvaardbaar hoog risico vormen waarbij levensgevaarlijke situaties kunnen ontstaan. Zonder maatregelen vormen deze ingrediënten een gevaarlijke cocktail met betrekking tot de verkeersveiligheid op het Schuttershof.

Het is een bizarre gedachte dat de gemeente hiervan allang op de hoogte is en hiervoor geen oplossing aandraagt. Mag je als gemeente hiervoor gewoon je kop in het zand steken, zijn er geen wettelijke beperkingen?

Als de gemeente niet luistert hoop ik via de media¹⁷ aandacht te vragen voor deze problemen en misschien beseft men nog op tijd dat ze niet moeten wachten, maar nu al oplossingen moeten aandragen.

4.000 gasten is een extra dorp erbij; Gemeente verwacht geen extra verkeer

Afgelopen december heb ik een persoonlijk gesprek gevoerd met de Middelburgse wethouder van verkeer, de heer Chris Simons. Ik heb breeduit mijn zorgen aan hem kenbaar gemaakt.

Ik schrok ervan toen de wethouder vertelde dat hij *geen extra verkeersdruk* zal verwachten met de komst van het vakantiepark.

De 1.000 eenheden, zoals de wethouder ze noemt, waren er volgens de wethouder altijd al.

¹⁵ [Link: Kencijfers van het CROW \(publicatie 317 "Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie", 2012\)](#)

¹⁶ [Link: Locatie Schuttershof 1 Arnemuiden op Google Maps](#)

¹⁷ [Link: PZC krant 21-11-2018](#) en [Omroep Zeeland 21-11-2018](#)

Hoe kan hij dit zeggen over zo'n gevoelig onderwerp. En dat heeft hij niet alleen tegen mij gezegd, ook heeft hij dit in een belangrijke gemeenteraadsvergadering van 01 oktober 2018 beweerd¹⁸. Maar wat de wethouder doet is appels met peren vergelijken; 1.000 overnachtingsplaatsen zijn geen 1.000 eenheden!

De 800 vakantievilla's hebben een overnachtingscapaciteit van meer dan 4.000 gasten. Dit is gewoon een compleet extra dorp met 4.000 inwoners erbij, dat zijn geen 1.000 overnachtingsplaatsen.

Om een beeld te kunnen vormen maak ik dan ook deze vergelijking: Arnhem telt 5.000 inwoners en bestaat uit 125 hectare land. Het nieuwe resort telt straks 4.000 gasten en bestaat uit 100 hectare land¹⁹.

De "oude situatie" is niet te vergelijken met de nieuwe plannen – ook niet een beetje. De Witte Raaf had misschien wel 1.000 overnachtingsplaatsen, maar het half braakliggend terrein had jarenlang een heel andere opzet toen. Het park had een lage bezetting, had hele andere accommodaties en dat trekt natuurlijk veel minder verkeer aan dan een luxueuze vakantieoord: met 800 boerderijen, zwembad, horeca, Spa en Wellness, evenemententerrein, Business Centre, Indoor speelparadijs en noem het maar op. De bedoeling is dat het park, net als Hof van Saksen, het hele jaar door een hoge bezetting heeft van meer dan 80%. Druk is dan ook zeker te verwachten.

Volg niet alleen de verdienmodellen, maar ook de verkeersveiligheid; bouw 271 villa's en geen 800

Ik begrijp dat de gemeente en Driestar graag de verdienmodellen baseren op 1000 eenheden, maar dit kan niet zonder aandacht voor de verkeersveiligheid. Je moet kijken naar de hoeveelheid verkeer wat één eenheden zal genereren, dit is namelijk 2,8 motorvoertuig per villa.

Laten we reëel zijn: de 800 nieuwe eenheden trekken straks 2.240 extra voertuigen aan per dag. En dan heb ik nog niet eens de 221 extra verkeersbewegingen meegerekend van de 79 villa's van Harbour Village die in het voorjaar van 2019 worden opgeleverd. Zolang er geen infrastructurele maatregelen worden aangekondigd moet je geen 800 eenheden toelaten aan het Veerse Meer. Wanneer we bijvoorbeeld het criterium willen toepassen dat 1.000 extra verkeersbewegingen het maximale toelaatbare zou zijn op het Schuttershof, dan zou dat betekenen dat er maximaal 350 villa's gebouwd kunnen worden aan het Veerse Meer. Maar met de aftrek van de 79 Harbour Village villa's zou Driestar 271 vakantievilla's kunnen bouwen in plaats van de voorgestelde 800.

Zit Zeeland nog te wachten op meer vakantiehuizen?

Ik ben nog steeds met stomheid geslagen en ik vind het onbegrijpelijk dat de gehele gemeenteraad van Middelburg eind vorig jaar goedkeuring heeft kunnen geven aan dit megaproject zonder een oplossing te hebben bedacht voor de verkeersproblematiek op het Schuttershof. Ik vraag mij echt af of alle fracties aan verstandsverbijstering hebben geleden toen ze "ja" zeiden tegen het vakantieoord.

Weten ze wel wat Arnhem te wachten staat en wat voor ambitie Driestar heeft?

Waterpark Veerse Meer in Arnhem moet nóg groter worden dan het super-de-luxe

vakantieoord Hof van Saksen in Drenthe dat 600 boerderijen telt.

'Er wordt veel geïnvesteerd'. Ik verkeer hier in de gelukkige omstandigheid dat ik de eigenaar soms zelfs moet afremmen', aldus Rozenbroek general manager en het gezicht van het resort in Drenthe.

¹⁸ [Link: PZC krant Arnhem bezorgd over veiligheid op wegen naar nieuw recreatiepark](#)

¹⁹ [Link: Voorstel Driestar 100 hectare bouwproject Waterpark Veerse Meer](#)

*'We zijn ervan overtuigd dat we binnen de top-5 van Europa behoren'*²⁰.

Het gaat hier dus niet meer om een 'hotspot' maar een megaproject hetgeen uit de grond wordt gestampt in een heel kwetsbaar gebied.

Heeft de gemeente met verschillende scenario's rekening gehouden? Gaat Driestar over 10 jaar uitbreiden zodat ze de concurrentie met Domburg aan kunnen gaan? Heeft de gemeente ook rekening gehouden met een doemscenario want er zijn toch al genoeg aanbieders van bungalowvakanties in Zeeland?

Het imago van het park Hof van Saksen in Drenthe was tussen 2007 en 2012 niet bepaald rooskleurig te noemen. Weliswaar ging het toen om andere investeerders en kwam de klad erin door de bouw- en vastgoedcrisis, maar wie zegt dat dit niet weer kan gebeuren?

Onderschatten Borsele en Goes ook met zoveel gemak de verkeersdruk?

Hoe kan het zo zijn dat de wethouder doet voorkomen dat er geen extra verkeer is te verwachten en doet lijken geen idee te hebben van de verkeersproblematiek op het Schuttershof?

Hoe kan het zo zijn dat de wethouder nog geen onderbouwd onderzoek heeft laten uitvoeren, maar wel al kan roepen in de media, tegen de politiek en de burgers dat hij geen extra verkeersintensiteiten zal verwachten?

Zeer opmerkelijk vind ik ook de uitspraak van de wethouder om eerst alle onderzoeken af te wachten van Goudappel Coffeng (*die zich bezig zal houden met de gebieds- en locatieontwikkelingen rondom het Veerse Meer en de verkeersonderzoeken in de kern van Arnhemuiden m.b.t. het nieuwe vakantiepark*) voordat er over het verkeer in Arnhemuiden gepraat kán worden.

Het is toch al decennia duidelijk dat er extra infrastructurele maatregelen nodig zijn op het Schuttershof. De gemeente ontwijkt de problematiek en kijkt de andere kant op en ziet wel wanneer het elastiekje knapt, maar dan is het te laat en zijn de zaken onomkeerbaar, maar dat is misschien ook de tactiek van de gemeente.

Terwijl de wethouder eerst alle verkeersonderzoeken wil afwachten, regelt hij wel alvast dat de landingsbaan van vliegveld Midden-Zeeland (4 kilometer van Arnhemuiden) gedraaid gaat worden om zo het vakantieresort te kunnen realiseren; kosten zeven miljoen euro²¹.

Op dit moment zijn de architecten van Driestar druk bezig met de ontwerptekeningen hoe mooi en groot het vakantieresort eruit zal gaan zien, maar des te wranger het voelt dat er geen enkel bureau bezig is om de leefbaarheid en veiligheid in de kern van ons dorp te waarborgen.

Naar mijn mening houdt de wethouder en eigenlijk het gehele college van B en W zich van de domme, maar ik geloof niet dat men dit onderschat, er hangt namelijk teveel van dit project af. Driestar zorgt voor een kapitaalinjectie en dat kunnen ze maar al te goed gebruiken binnen de gemeente Middelburg.

Maar als de wethouder de zorgeloosheid blijft volhouden dan neemt hij een groot risico.

Naar mijn mening, een té groot risico en het nemen van zulke risico's lijkt mij geen goed idee voor de wethouder. En dan doel ik op het debacle in 2016, waar de wethouder het óók voor zijn kiezen kreeg omdat er te grote risico's waren genomen en waar óók sprake was van onverantwoordelijk gedrag. De motie²² van wantrouwen die was ingediend daarvan moet je leren.

Ik vraag de wethouder om met oplossingen te komen. Niet alleen naar mij toe, maar naar alle inwoners van Arnhemuiden en ik neem aan dat Driestar, de curator en andere gemeenten ook

²⁰ [Link: Hof van Saksen moet meest bijzondere resort van Europa worden](#)

²¹ [Link: PZC krant Goese wethouder denkt dat gevolgen van draaien landingsbaan meevallen](#)

²² [Link: PZC krant motie van wantrouwen ligt klaar tegen wethouders Middelburg](#)

duidelijkheid willen.

Want ook Borsele en Goes krijgen straks te maken met extra verkeer in hun gemeenten.

Ik ben van mening dat de wethouder iedereen een worst probeert voor te houden met zijn mooie praatjes. Maar ik hoop van harte dat die mooie praatjes snel veranderen in besef en verantwoording.

Er is maar één hoofdroute naar het vakantie resort

Dat de wethouder laconiek is over de verkeersproblematiek blijkt ook uit het argument wat hij gebruikt dat de verkeersintensiteiten zullen verwateren op het Schuttershof doordat reizigers via verschillende routes naar het nieuwe vakantie resort zullen rijden.

Lariekoek noem ik dat, straks wordt het Schuttershof gewoon de hoofdroute naar het vakantie resort, de gemeente zal er ook op aansturen en er zal op alle bordjes langs de weg worden aangegeven om via het Schuttershof naar het vakantie resort te rijden.

Het is niet alleen de makkelijkste, de snelste, de interessantste, de prettigste en de comfortabelste route om naar het park te reizen. Het is bovenal de veiligste route om naar het park te rijden.

Er zijn helemaal geen alternatieve routes en als die routes er wel zijn zoals de wethouder mooi wist te verkopen tijdens een van de raadsvergaderingen²³ afgelopen oktober 2018, dan wil je daar als gemeente écht geen toeristen doorheen sturen. De zogenaamde alternatieve routes die de wethouder noemde zijn vooral zéér gevaarlijk. Het zijn smalle, slecht geasfalteerde polderwegen die onverlicht zijn en soms kronkelend over smalle dijkjes dwars door de landerijen gaan. De spoorovergangen op die routes zijn maar 2,20 meter breed²⁴, ik neem aan dat ProRail ook niet op deze karavaan zit te wachten.

Dertig jaar is al bekend binnen de gehele gemeenteraad van Middelburg dat het Schuttershof verkeers technisch een rampweg is. Voor die conclusie hoef je echt geen expert te raadplegen of de uitkomst af te wachten van een verkeersonderzoek.

De afgelopen 10 jaar is telkens naar voren gebracht door diverse deskundigen²⁵ in rapporten en adviezen: ***“nu is het Schuttershof al risicovol en problematisch en bij verwachte verkeerintensiteiten zal er of een rondweg moeten komen of infrastructurele maatregelen dienen te worden genomen”***.

Ik wil graag de volgende twee publicaties uitlichten: de Kwaliteitsatlas Middelburg 2030 en de Gebiedsvisie Rondom het Veerse Meer 2004.

In de Kwaliteitsatlas Middelburg 2030 is het volgende te lezen²⁶ over de te nemen maatregelen wat betreft de infrastructuur rondom Arnemuiden:

“Een aparte positie heeft het gebied ten noordoosten van Arnemuiden. In de streekplanuitwerking Veersemeeroevers is dit gebied aangewezen voor een omvangrijke recreatieve ontwikkeling in combinatie met wonen. Gegeven de grootte van het gebied is het voor een verantwoorde ontwikkeling nodig, dat de infrastructuur in en rond Arnemuiden wordt versterkt. Een extra verkeersontsluiting op de A58 en versterking van de centrumfuncties zijn dan noodzakelijk”.

Dit citaat heeft een waardevolle betekenis en dient niet te worden onderschat.

De Gebiedsvisie Rondom het Veerse Meer is dan wel uit 2004, maar het nieuw te bouwen park maakt nog steeds onderdeel uit van deze visie.

In de Gebiedsvisie Rondom het Veerse Meer 2004 is het volgende te lezen²⁷ over de te nemen

²³ [Link: PZC krant alleen de ANWB stuurt je door Lewedorp naar Waterpark Veerse Meer](#)

²⁴ [Link: De drie routes naar Waterpark Veerse Meer](#)

²⁵ [Link: Alle experts en deskundigen op een rijtje](#)

²⁶ [Link: Kwaliteitsatlas Middelburg 2030 pagina 12](#)

²⁷ [Link: Gebiedsvisie Rondom het Veerse Meer 2004 pagina 3 en pagina 7](#)

maatregelen wat betreft de infrastructuur rondom Arnhemuiden:

*“De veelal smalle polderwegen rondom het meer zijn niet berekend op de telkens groter wordende stroom verkeer, dat uit veel soorten bestaat: recreatief, agrarisch, doorgaand (vaak ook sluipverkeer) en bestemmingsverkeer. Waar mogelijk zal dit aspect van de infrastructuur verbeterd ofwel veiliger worden. Verkeerstechnisch zijn er in en bij Wolphaartsdijk en Arnhemuiden problemen, omdat het doorgaand recreatief verkeer dwars door deze kernen heen moet; problemen die opgelost dienen te worden. De bereikbaarheid van het Veerse Meer moet door middel van een zogeheten slagenstructuur van wegen sterk verbeterd worden; hiermee wordt ook sluipverkeer tegengegaan”.
“Ontsluiting van het gebied kan het beste plaatsvinden door een nieuwe tunnel onder de A58 richting de aansluiting op deze rijksweg bij Arnhemuiden-zuid. Zo’n ingreep zal vooral ten goede komen aan plaatsen in het gebied waar het nu te druk is (Arnhemuiden en Lewedorp).”*

Omdat er de afgelopen vijftien jaar niets is veranderd, aan de infrastructuur rondom Arnhemuiden en rondom het Veerse Meer, kunnen we bovengenoemde citaten van de experts uit deze publicaties vandaag de dag gewoon nog één op één overnemen en ze als zeer relevant beschouwen.

Het Shared Space plein een mislukking

De oplevering in 2011 van het Shared Space plein in het probleemgebied Schuttershof was strategisch gezien en in juridische zin een fantastisch bedenkfel van de gemeente. Want het leek er even op dat alles kon in het, toen nog relatief onbekende, Shared Space concept.

Er zijn gewoonweg geen beperkingen als het gaat om verkeersveiligheid en verkeersintensiteiten.

Het was voor de gemeente dan ook een gouden formule op dat moment en de timing van de invoering van deze formule was perfect. In de rechtbank werd dan ook volmondig dit plan aangekondigd in het pleidooi van de gemeente dat met dit plein alles beter en veiliger zou worden op het Schuttershof en het werkte, de rechterlijke macht ging het ook geloven. Maar de weg is niet veiliger geworden, integendeel het Schuttershof is gevaarlijker geworden.

De auto is in de huidige situatie op het verkeersplein té dominant aanwezig en de verantwoordelijkheid ligt nu te veel bij deze partij in dit gebied en dat is gevaarlijk want zoals CROW²⁸ schrijft: *“In zo’n ruimte is plaats voor iedereen, niemand domineert, de ruimtelijke inrichting en de ruimtelijke context wijst de weg en maken verkeersborden en verkeerslichten en andere corrigerende en sturende maatregelen welhaast overbodig.*

“Regel 1 bij het bepalen of een gebied wel of niet als shared space-gebied kan worden ingericht, is dan ook vaststellen of er veel (doorgaand) autoverkeer te vinden is. Als dat zo is: niet doen!” aldus verkeerspsycholoog Gerard Tertoolen in een interview²⁹ in het vakblad Rij-instructie.

Normaliter gaat Shared Space uit van het standpunt dat verblijfsgebieden 'gedeelde ruimtes' zijn³⁰ van verblijvende mensen en wegverkeer. Het verkeer is er te gast en de inrichting moet duidelijk maken dat het gebied primair bedoeld is om te verblijven.

Maar op het Schuttershof is geen sprake van gedeelde ruimtes, alleen de auto overheerst. En met de komst van het vakantieresort straks is er geen sprake meer van een verblijfsgebied dat alleen gebruikt wordt voor de omwonenden, maar wordt Schuttershof een doorgaande route voor de reizigers naar het resort.

Shared Space zou in *“Duurzaam veilig wegverkeer termen”* onlosmakelijk verbonden moeten zijn met de functie erf of verblijfsgebied en nadrukkelijk niet een gebiedsontsluitingsfunctie.

²⁸ [Link: CROW Duurzaam Veilig en Shared Space pagina 25](#)

²⁹ [Link: Shared space moet geen survival of the fittest worden](#)

³⁰ [Link: SWOV factsheet Duurzaam Veilig: uitgangspunten en misverstanden pagina 5](#)

Met de 7.850 motorvoertuigen die er nu doorheen rijden en met de prognoseberekening in het achterhoofd dat het Schuttershof groeit naar 16.000 motorvoertuigen in 2028, is het Shared Space plein alles behalve een verblijfsgebied. CROW zegt³¹: *“gebedsontsluitingswegen zijn dan ook niet geschikt om als Shared Space ruimte te worden ingericht”*.

In de huidige situatie is de oversteekbaarheid van voetgangers een groot issue op het Schuttershof. In verkeerskundige termen zou in een Shared Space gebied volgens een bepaald hiaat³² overgestoken moeten kunnen worden. In de huidige situatie op het Schuttershof lukt dat absoluut niet zonder gebruik te moeten maken van het enige zebrapad wat is gelegen aan het eind van het plein. Als het druk is kan men niet oversteken tussen alle auto's en als het rustig is kan men ook niet oversteken omdat er dan hard wordt gereden. In beide gevallen wordt het sociale aspect bij de automobilist niet opgeroepen om te stoppen en dat is juist de hoofdzaak van een Shared Space plein. In beide gevallen spelen de verkeersintensiteiten en de verkeerssnelheden dus een cruciale rol. Vooral kinderen tot 14 jaar hebben moeite met oversteken³³ en dat is zorgwekkend want er bevinden zich dagelijks enorm veel kinderen rondom het plein. Kinderen moeten het Schuttershof oversteken om naar de winkels, de school en het kinderdagverblijf te kunnen. Dat het Shared Spaceplein een grote mislukking is geworden wordt steeds meer duidelijk.

De gevolgen van het niet weghalen van het digitale snelheidsbord

Doordat de gemeente het digitale snelheidsbord laat staan, manipuleert de gemeente niet alleen de snelheden die men rijdt op het Schuttershof, maar het Shared Space plein komt ook niet tot zijn recht.

De publicatie³⁴ *“Shared Space het concept en zijn toepassing”* welke in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is geschreven omschrijft hoe een automobilist een Shared Space plein hoort te benaderen:

“Voor automobilisten ontstaat een ongewone situatie: Waar is de rijbaan met witte belijning, waar zijn de trottoirbanden die de grenzen van ‘mijn’ gebied aangeven? Is dit überhaupt wel een straat? Of is het een langgerekt plein? Mag ik hier wel rijden? En hoe hard? De straat is er niet meer vanzelfsprekend voor auto's; eigen inzicht en eigen verantwoordelijkheid van hen die de straat gebruiken staan voorop. Dit wordt volgens het Shared Space–concept niet afgedwongen, maar het ontstaat vrijwillig”.

De huidige situatie op het Shared Space plein op het Schuttershof roept echter een andere beleving op bij de automobilist. Door de bevestiging van het digitale snelheidsbord weet de automobilist nu dat hij 30 km/u mag rijden.

Het digitale snelheidsbord ‘denkt’ als het ware voor hem met als gevolg dat hij geen verdere voorbereidingen meer treft. Dit geldt overigens ook voor het zebrapad wat op het plein ligt. Door deze maatregelen blijft de automobilist op de automatische piloot rijden. De verkeerstaak wordt als het ware geregeld met als gevolg dat hij minder alert is op onvoorspelbaar gedrag bijvoorbeeld kinderen.

De kans is zelfs groter dat hij vlotter door het Shared Space plein zal rijden dan de bedoeling eigenlijk is en dat kan lijden tot levensgevaarlijke situaties. Het plein moet juist een remmende werking

³¹ [Link: CROW Duurzaam Veilig en Shared Space pagina 33](#)

³² [Link: CROW Duurzaam Veilig en Shared Space pagina 34 Kwetsbare verkeerdeelnemers](#)

³³ [Link: Waarom kinderen tot 14 jaar moeite hebben met oversteken](#)

³⁴ [Link: Shared Space het concept en zijn toepassing pagina 15](#)

oproepen. De filosofie van een Shared Space plein hoor eigenlijk te zijn: "onveilig is veilig". Het plein zoals het nu is op het Schuttershof mist elke grondslag en dan werkt de filosofie "onveilig is veilig" ook niet meer en wordt dan "onveilig is gevaarlijk".

Dat de gemeente het digitale snelheidsbord laat staan strookt ook niet met de uitgangspunten van SWOV³⁵.

"Een van de uitgangspunten van Shared Space is dat conflicten beter opgelost kunnen worden door onzekerheid in de verkeerssituatie in te bouwen (geen borden en verkeerstekens), zodat mensen beter opletten en het met elkaar oplossen (door middel van oogcontact)".

In dezelfde factsheet van SWOV komt ook naar voren dat wanneer er een goed stroomwegennetwerk aanwezig is, er minder weerstand is voor de automobilisten om langzaam te rijden zodat je geen sluipverkeer in verblijfsgebieden krijgt. De A58 mag dan een goed stroomwegennetwerk zijn in de buurt van het plein, maar op het Schuttershof is geen goede infrastructuur aanwezig, dus is er ook geen sprake van een goede doorstroming. Het extra verkeer naar het vakantieresort straks doet daar nog een schepje bovenop. De weg slipt dicht, hierdoor ontstaan files op het Schuttershof met als gevolg sluipverkeer. We weten dat sluipverkeer vaak harder gaat rijden zodat de sluiproute als tijdwinst wordt ervaren.

Sluipverkeer is op het Schuttershof al een groeiend probleem. Wanneer de doorstroming nu niet lekker loopt wordt het Schuttershof afgesneden. Via de Burgemeester Langebeekestraat rijdt men dan naar de noordwestkant van Arnemuiden en zo ontstaat er sluipverkeer.

De Burgemeester Langebeekestraat ligt lager door het hoogte verschil in de straat waardoor je naar beneden rijdt, hierdoor is er maar weinig overzicht op overstekende kinderen tussen de geparkeerde auto's en de fietsers die uit de Langstraat komen.

Andere factoren hebben ook invloed op de verkeersintensiteiten op het Schuttershof zoals bijvoorbeeld de uitbreidingen van diverse winkels in de omgeving of de ongekend hoge parkeerdruk rondom het Schuttershof.

Als je deze factoren allemaal laat samenkomen met de 4.000 vakantiegangers, die straks als 'verkeersvreemden' over het Schuttershof rijden, dan is dit vragen om problemen.

Geen nazorg en geen verantwoordelijkheid

Je zou kunnen stellen dat wegen die bekend staan om hun problemen constant worden gemonitord door de gemeente en dat ze genoeg verkeersgegevens verzamelen van dit type weg (zeker wanneer er projectontwikkelingen op de agenda staan), maar niets is minder waar.

Het Wegenstructuurplan 2002-2010 schrijft (en later in de geactualiseerde versie van het in januari 2014 vastgestelde Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan Middelburg 2030) dat de gemeente jaarlijks wegen hoort te monitoren. Het monitoren moet leiden tot het kunnen nemen van maatregelen.

Artikel 3:2 Algemene wet bestuursrecht schrijft voor: "*Bij de voorbereiding van een besluit vergaart het bestuursorgaan de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen*". Het is dus de taak van de gemeente om te monitoren.

CROW³⁶ schrijft ook voor dat het de politieke verantwoordelijkheid is om het gehele proces op een juiste wijze te doorlopen als je als gemeente kiest voor het bouwen van een Shared Space concept.

Na het realisatieproces van een Shared Space plein volgen er nog meer processen.

Deze processen, dus de nazorg, moet je beschouwen als zeer belangrijke processen. Het gaat bijvoorbeeld om: monitoring en evaluatie, onderhoud en aanpassingen en het informeren van de

³⁵ [Link: SWOV factsheet Duurzaam Veilig uitgangspunten en misverstanden pagina 5](#)

³⁶ [Link: CROW Duurzaam Veilig en Shared Space pagina 39](#)

burgers na de oplevering van het Shared Space plein.

De gemeente heeft deze nazorg totaal overgeslagen en dat is een kwalijke zaak want nu het vakantieresort een feit begint te worden moet de gemeente nog aan de bak om deze processen alsnog te gaan inventariseren op het Schuttershof.

“Om uitspraken over succes of falen van het Shared Space–proces te kunnen doen moet van te voren een nulmeting zijn uitgevoerd”.

Na de oplevering van de nieuwe straat kan het niet als afgerond worden beschouwd. Maar eigenlijk begint het dan pas echt. Continue communicatie, voorlichting en educatie zijn zeker ook na de fysieke uitvoering essentieel. Het leerproces gaat immers door: “wat hebben we hier ook weer gedaan en waarom”? Shared Space werkt alleen als veel mensen de straat actief, zelfbewust en verantwoordelijk gebruiken”³⁷, aldus de adviesgroep en kenniscentrum Shared Space die onderzoek deed voor het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

De gemeente heeft de afgelopen 8 jaar nooit meer omgekeken naar het Shared Space plein op Schuttershof en daarom maak ik mij nu grote zorgen.

Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan Middelburg 2030

Wat mij opvalt, is het ontbreken van de juiste en volledige verkeersgegevens over het Schuttershof in het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan Middelburg 2030³⁸. Op pagina 62 zijn sommige kaders blanco gelaten, maar ook staan er verkeerde verkeersintensiteiten op de pagina. Ik vind het vreemd dat deze gegevens niet juist zijn terwijl dit soort plannen gaan over het signaleren van knelpunten, prioriteiten stellen en het nemen van maatregelen met het oog op de toekomst.

Als deze gegevens echt ontbreken waar baseer je dan als gemeente de keuze op om 100 hectaren vol te bouwen met vakantievilla's, gewoon koffiedik kijken dus.

Wethouder Simons zegt in het verkeersplan Verkeer- en Vervoerplan Middelburg 2030 op pagina 31 (zie voetnoot 38) het volgende over het Schuttershof:

“Schuttershof is een drukke krappe erftoegangsweg met een verkeersfunctie in een intensieve bebouwing. De keuze hiervoor is gerechtvaardigd”.

In 2015 is Camping de Witte Raaf failliet gegaan en in 2016 is het Verkeers- en Vervoersplan 2030 geschreven en ondertekend door de wethouder. Na het faillissement had de gemeente de intentie het vakantiepark een doorstart te geven, hoe kan je dan een jaar later zeggen dat Schuttershof een gerechtvaardigde keuze is?

Voor een verkeersplan gericht op de toekomst is dit wel heel kort door de bocht en had men genuanceerder moeten zijn met het argument dat Schuttershof een gerechtvaardigd keuze is.

Manipulatie nu al begonnen

Door de nieuwbouwplannen moet de gemeente onderzoek doen naar de verkeersintensiteiten op het Schuttershof. Gewoon ouderwets tellen doet de gemeente Middelburg niet meer. In plaats van lussen op de weg gebruiken ze “big data”. De big data wordt o.a. uit de navigatiesystemen van passerende auto's gehaald en zo worden de gereden snelheden in kaart gebracht.

Ik heb de gemeente schriftelijk gevraagd om ook op de ouderwetse manier de snelheden te meten, maar daar geven ze geen gehoor aan.

Ikzelf ben van mening dat snelheden uit een tomtom kastje niet te vergelijken zijn met de snelheden die gereden worden door het bestemmingsverkeer. Mensen die met navigatie rijden, rijden nu

³⁷ [Link: Shared Space het concept en zijn toepassing, pagina 39 en pagina 45](#)

³⁸ [Link: Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan Middelburg 2030 pagina 62 en 31](#)

eenmaal rustiger dan de lokalen, maar je moet wel weten hoe hard iedereen rijdt om een goed beeld te kunnen vormen van de hele situatie.

Ik heb de gemeente ook verzocht het digitale snelheidsbord met "U Rijdt" weg te halen op het Schuttershof om zo de snelheden waarheidsgetrouw te kunnen meten op het Schuttershof.

Het digitale snelheidsbord samen met de tekst *U Rijdt* manipuleert op dit moment de snelheid en dus ook de big data uit de navigatiesystemen.

Toeval of niet, dat dit bord er is neergezet net nadat alle plannen naar buiten zijn gebracht van het Waterpark Veerse Meer, het geeft gewoon een subjectief beeld van de snelheid die op het Schuttershof werkelijk gereden wordt.

De bestuurder die harder rijdt dan 30 km/uur wordt met dit bord inclusief de tekst bewust gemaakt van zijn snelheid en gaat zachter rijden en dat is nou juist niet de bedoeling van snelheidsmetingen, zo meet de politie ook niet. Ik wil heel graag weten hoe hard er gereden wordt zonder dit bord op het Schuttershof.



Foto: Digitaal snelheidsbord genomen op 30 juli 2018 Schuttershof Arnhemuiden

Het weghalen van het digitale snelheidsbord en het meten van de 'echte' snelheid is van essentieel belang. In een aangetekende brief van 10 december 2018 heb ik de gemeente verzocht om alle verkeerstellingen op het Schuttershof die zijn uitgevoerd tussen 2010 en 2018 met mij te delen.

Omdat ik geen enkele reactie hierop heb ontvangen ga ik ervanuit dat de gemeente deze gegevens niet beschikbaar heeft. Ik wil die gegevens weten zodat ik ze kan vergelijken met elkaar.

Zo kunnen we zien of het Schuttershof de afgelopen 8 jaar (in ieder geval na de valorisatie in 2011) wel zo veilig is geweest, maar ook natuurlijk met het oog op de toekomst.

Als het bord weggehaald is wil ik in samenwerking met Veilig Verkeer Nederland onopvallende snelheidsmetingen uitvoeren zodat ik deze kan gebruiken bij het inbrengen van een zienswijze of in een beroep tegen de bouwplannen van het vakantieresort.

Zeer teleurstellend dat ik geen haarbreedte medewerking krijg van de gemeente. Het is in ieders belang de juiste gegevens boven tafel te krijgen. Nota bene was het de VVD³⁹ die in een motie aangaf dat bij een grote ontwikkeling als deze het zeer belangrijk is dat belanghebbenden worden gehoord.

Ik realiseer mij op dit moment dat dit niet gebeurt. De gemeente neemt niet eens de moeite om schriftelijk te reageren op mijn verzoek. In een aangetekende brief van 10 december 2018 geef ik uitleg waarom ik het belangrijk vind het digitale snelheidsbord weg te halen en verzoek het digitale snelheidsbord weg te halen omwille van de verkeersveiligheid.

³⁹ [Link: Motie van de VVD over doorontwikkelen Waterpark Veerse Meer](#)

Het is niet de eerste keer dat ik de gemeente wantrouw als het gaat om verkeersonderzoeken. In 2006 nam de gemeente het ook niet zo nauw met de verkeersonderzoeken toen er grote nieuwbouwprojecten in aantocht waren op het Schuttershof.

Ook de rechter⁴⁰ vond dat de gemeente onzorgvuldig was en concludeerde:

"Gelet op de omvang van het project en op het belang van de verkeersveiligheid bezien in het licht van hetgeen eisers hierover hebben aangevoerd acht de rechtbank het achterwege laten van nader onderzoek onzorgvuldig en in strijd met het bepaalde in de artikelen 3:2 en 7:12 van de Awb. In zoverre dient het beroep gegrond te worden verklaard "

De Provincie speelt een belangrijke rol

De wegen naar het nieuwe vakantieresort die buiten het dorp Arnhem liggen zijn van de provincie. De Provincie zegt in het Wegenbeleidsplan 2011-2020⁴¹ het volgende:

"Naast de beschikbare ongevalgegevens zullen structureel telgegevens worden verzameld. Hiertoe wordt de notitie Verkeerstellingen opgesteld in samenwerking met de provincie. Tellingen dienen tevens als basis voor beleid, groot onderhoud en/of infrastructuurplannen. De effecten van de genomen en te nemen verkeersveiligheidsmaatregelen zullen worden gemonitord en geëvalueerd. Zo nodig vindt bijstelling plaats. Algemene voorlichting en communicatie in het kader van verkeersveiligheid en verkeersgedrag is primair een taak van andere overheden."

De gemeente zal samen met de provincie in kaart moeten brengen wat de effecten van de komst van het vakantieresort zullen zijn op het verkeer op diverse wegen. Maar ook zaken zoals ruimtelijke ordening en milieubeheer, het vliegveld, de natuur, de provinciale wegen, een nieuwe rondweg, ProRail etc. zullen onder de loep moeten worden genomen.

Een afwachtende houding is door de omvang van het hele project funest. Doordat de gemeente met het digitale snelheidsbord op het Schuttershof de snelheden manipuleert hindert zij indirect ook de samenwerking met de provincie.

Resumé

Op grond van artikel 6:174 en artikel 6:162 van het Burgerlijk Wetboek blijft de wegbeheerder immers verantwoordelijk voor de inrichting en het onderhoud en beheer van de weg of de openbare ruimte. Richtlijnen vormen hierbij belangrijke basisuitgangspunten.

Artikel 5 uit de Wegenverkeerswet (WVW) 1994: 'Het is een ieder verboden zich zodanig te gedragen dat gevaar op de weg wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt of dat het verkeer op de weg wordt verhinderd of kan worden gehinderd.' Dit geldt voor iedereen die zich op de weg bevindt, maar ook voor de gemeente en is van toepassing op zowel een Shared Spacesituatie als bij een Duurzaam Veilig inrichting van de weg.

Voor de verantwoordelijke wegbeheerder is een Shared Space-inrichting in principe niet anders dan een duurzaam veilig ingerichte omgeving als het gaat om de aansprakelijkheid in de zin van het onderhouden van een weg of het gebrekkig inrichten van een weg. Op deze wetten doe ik een beroep, ik wil dat de gemeente deze naleeft.

Het digitale snelheidsbord dient in het belang van de verkeersveiligheid weggehaald te worden. Ik vind het niet geloofwaardig dat het digitale snelheidsbord maar moet blijven staan omdat een vrouwenpraatgroep dit heeft gevraagd aan de gemeente. Ik vind mijn belang zwaarder wegen dan

⁴⁰ [Link: Rechtbank Middelburg vindt gemeente Middelburg onzorgvuldig in verkeersonderzoek](#)

⁴¹ [Link: Wegenbeleidsplan 2011-2020 pagina 21 en 22](#)

het belang van deze groep.

Door de conflicten in het verleden met de gemeente wantrouw ik ze als het gaat om verkeersonderzoeken.

Anno 2019 kunnen we nu concluderen dat de uitkomsten van de voorspelde tellingen verre van datgeen liggen wat de gemeente destijds voorspelde in prognoses en verkeersmodellen, ze waren toen al niet aannemelijk.

Zorgwekkend zijn de huidige verkeersintensiteiten op het Schuttershof van 7.850 motorvoertuigen. Wanneer het Waterpark Veerse Meer gebouwd is worden er nog eens extra 2.240 motorvoertuig per etmaal verwacht. En nog zorgwekkender is het vooruitzicht dat er zonder infrastructurele maatregelen de verkeersintensiteiten zullen oplopen naar 16.144 motorvoertuigen per etmaal op het Schuttershof; een weg van maar 5,80 meter breed.

De wethouder verwacht geen extra verkeersdruk met de komst van het vakantiepark. De 1.000 eenheden waren er volgens de wethouder altijd al. Maar 1.000 overnachtingplaatsen zijn geen 1.000 eenheden.

Hoe kan het dat de wethouder zijn betoog houdt naar de politiek, de inwoners en de media dat de 800 vakantievilla's op 100 hectare (wat bijna zo groot is als het complete dorp Arnemuiden) met een overnachtingscapaciteit van meer dan 4.000 gasten geen extra verkeer zal aantrekken.

Terwijl de investeringsmaatschappij druk bezig is met het treffen van de voorbereidingen doet de gemeente helemaal niets. Ze schuiven alle verantwoordelijkheid af op Driestar.

Driestar moet alles betalen dus de gemeente heeft haar verantwoordelijkheid afgekocht, lekker makkelijk achterover leunen en afwachten.

Wie anders dan de gemeente kan de leefbaarheid en veiligheid in een dorp waarborgen?

Waarom wordt er niets gedaan met alle adviezen van de experts in het verleden dat het Schuttershof nu al risicovol en problematisch is dat bij te verwachte verkeerintensiteiten een rondweg moet komen of infrastructurele maatregelen dienen te worden genomen.

Het Shared Spaceplein kan als een grote mislukking worden beschouwd en is geen verblijfsgebied en is niet toekomstbestendig.

Doordat de gemeente het digitale snelheidsbord laat staan op het Schuttershof manipuleert de gemeente niet alleen de snelheden die men daar rijdt, maar het Shared Space plein komt ook totaal niet tot zijn recht.

De gemeente weigert medewerking te verlenen om het digitale snelheidsbord weg te halen.

Verkeersonderzoeken zijn hard nodig. Afwachten is geen optie, ze zijn nu nodig om een goed beeld te kunnen krijgen van de werkelijkheid.