

**JUUST**  
*Daarom!*



# VERKEERSSTUDIE BURGH-HAAMSTEDE

April 2021 | Definitieve rapportage



## INHOUD

<b>INLEIDING</b>	<b>5</b>
<b>01   DORPSVISIE</b>	<b>7 - 11</b>
<b>02   INVENTARISATIE</b>	<b>13 - 44</b>
<b>03   KNELPUNTEN</b>	<b>45 - 47</b>
<b>04   TOETS OPLOSSINGEN</b>	<b>49 - 61</b>
<b>05   AANBEVELINGEN</b>	<b>63 - 67</b>

## COLOFON

### DOCUMENTGEGEVENS

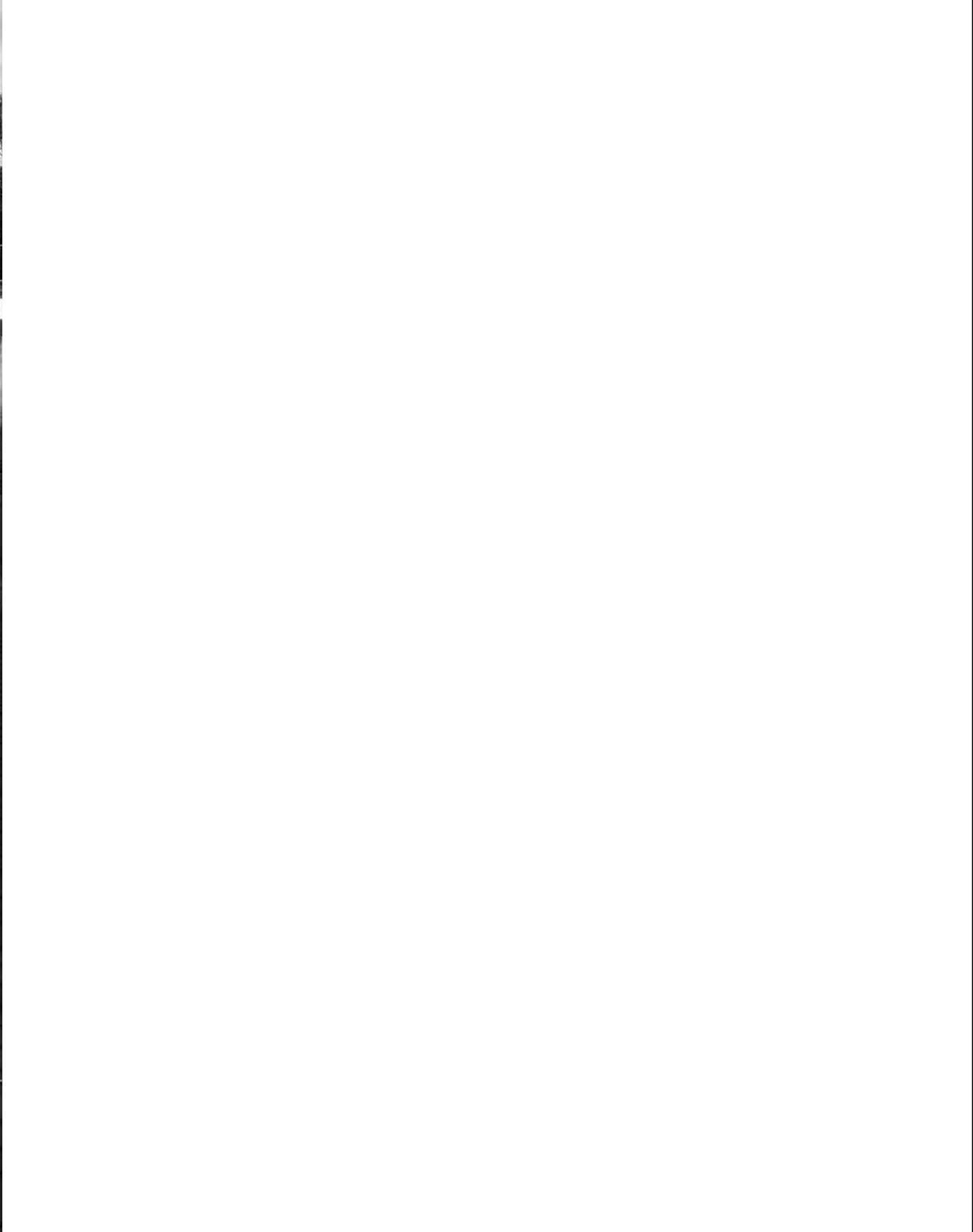
Titel	Verkeersstudie Burgh-Haamstede
Rapportnummer	000231_R01_D
Datum	April 2021
Status	Definitief

### OPDRACHTGEVER

Naam	Gemeente Schouwen-Duiveland
Contactpersoon	De heer R. de Winter De heer C. Moerkerk De heer M. de Jonge De heer H. Post

### OPDRACHTNEMER

Naam	Juust BV
Adresgegevens	Goessestraatweg 17A 4421AD KAPELLE 0113 - 405051
Auteur(s)	J.P. d'Haens J.I.S. Steijaert
Contactgegevens	joep@juust.nl



## STATUS VAN DEZE STUDIE

In opdracht van de Gemeente Schouwen-Duiveland heeft bureau KuiperCompagnons een dorpsvisie uitgewerkt voor Burgh-Haamstede. In deze visie wordt een herinrichtingsopgave voorgesteld. Als gevolg hiervan worden enkele varianten geopperd om met name het autoverkeer anders te geleiden. Om te bepalen welke variant als beste oplossing kan worden bestempeld, is aangegeven dat er een aanvullende verkeerskundige studie benodigd is. De gemeente Schouwen-Duiveland heeft Juust gevraagd deze studie uit te voeren.

In dit rapport geven we de resultaten van deze studie weer. Naast de verkeerskundige toetsing van de varianten uit de dorpsvisie en de reacties op de verkeerskundige vragen die voortkomen uit de dorpsvisie, kijken we ook naar de verkeerssituatie in zijn geheel. Hierbij gaan we in op de verkeerskundige aspecten functie, inrichting en gebruik. Dit rapport kan dan ook worden gezien als een aanvulling op de dorpsvisie. De verkeerskundige adviezen en richtlijnen die in dit rapport worden gegeven dienen als input voor de verdere uitwerking om Burgh-Haamstede om te vormen tot het gebied zoals in de dorpsvisie is verwoord. De gemeente maakt op basis van deze input én input vanuit de andere disciplines definitieve keuzes.

## LEESWIJZER

We onderscheiden verschillende stappen in de verkeersstudie.

### *Stap 1 | Verkeerskundige vragen uit de dorpsvisie*

In het eerste hoofdstuk vatten we de verkeerskundige opgaven kort samen die uit de dorpsvisie naar voren zijn gekomen. Daarnaast sommen we op welke verkeerskundige vragen er in deze aanvullende verkeersstudie beantwoord moeten worden.

### *Stap 2 | Inventarisatie*

In deze inventarisatie bekijken we de complete huidige situatie waarbij we verder inzoomen op de functie, de inrichting en het gebruik. Dit doen we voor de verschillende vormen van vervoer. Zowel het autoverkeer, fietsverkeer, vrachtverkeer/landbouwverkeer als het openbaar vervoer worden hierin meegenomen.

### *Stap 3 | Knelpunten*

Op basis van de complete inventarisatie van de huidige situatie beschrijven we de waargenomen knelpunten. Dit doen we op basis van dezelfde indeling als in de inventarisatie, waarbij we onderscheid maken tussen de functie, de inrichting en het gebruik.

### *Stap 4 | Toets oplossingen*

In de dorpsvisie zijn een aantal verkeerskundige oplossingen aangedragen. In deze stap beschrijven we in hoeverre de verschillende oplossingen bijdragen aan het oplossen van de knelpunten. Dit vormt de opmaat voor de laatste stap waarin we de aanbevelingen beschrijven.

### *Stap 5 | Aanbevelingen*

Afsluitend geven we aanbevelingen en verkeerskundige richtlijnen mee aan de gemeente Schouwen-Duiveland. Dit vatten we samen als een lijst met aanbevelingen waarbij nadrukkelijk wordt stilgestaan bij zowel de korte- als de lange termijn. De prioritering van deze aanbevelingen vergt een nadere uitwerking en moet in nauwe samenhang met de andere sleutelprojecten worden gezien.



01.

# DORPSVISIE







## DORPSVISIE BURGH-HAAMSTEDE

In 2019 is in opdracht van de Dorpsraad Burgh-Haamstede, de ondernemersvereniging Burgh-Haamstede en de gemeente Schouwen-Duiveland door KuiperCompagnons de dorpsvisie Burgh-Haamstede opgesteld. In deze dorpsvisie wordt de toekomst van het dorp toegelicht en worden concrete sleutelprojecten beschreven.

De dorpsvisie wordt ingezet om Burgh-Haamstede over 10 jaar weer in volle glorie te laten verkeren, met daarbij een voorzichtige blik vooruit. Verder wordt de dorpsvisie gezien als instrument om de komende 10 jaar gerichte investeringen te kunnen doen. Omdat dit over een lange periode gaat wordt de dorpsvisie niet gezien als een blauwdruk. De dorpsvisie wordt meer gezien als een vergezicht/kompas welke de koers van Burgh-Haamstede uitzet. Hierdoor blijft er ruimte voor kansen en nieuwe ideeën. Naast deze ruime blik op de toekomst heeft de gemeente Schouwen-Duiveland in de dorpsvisie voor de eerste 5 jaar meerdere kansrijke sleutelprojecten geïdentificeerd. Voorbeelden van kansrijke sleutelprojecten zijn projecten voor de herinrichting van de openbare ruimte en verschillende verkeersmaatregelen.

## BELANGRIJKE ELEMENTEN UIT DE DORPSVISIE

De dorpsvisie gaat daarbij verder in op enkele belangrijke elementen. Een van deze belangrijke elementen is de ontwikkeling van de dorpsas. In de visie is een duidelijke dorpsas bepaald vanaf het strand bij Westenschouwen (Kraaijensteinweg en Steenweg/Lageweg) via de Hogeweg, Burghseweg en Noordstraat naar de Kloosterweg. De insteek is om deze as meer herkenbaar te maken en ervoor te zorgen dat de as (meer) gaat fungeren als verblijfsgebied.

Aan deze as liggen de echte parels waar verblijven sowieso dominant is boven 'doorgaand verkeer'. Als parels zijn o.a. benoemd het centrum van Haamstede en de strandopgang bij Westenschouwen. In dit laatste gebied is ook de Boswachterij een parel die meer aandacht verdient.

Om de parels, en eigenlijk de gehele dorpsas, als verblijfsgebied te laten functioneren is het niet wenselijk dat doorgaand en/of ontsluitend verkeer zich op deze route begeeft. Men gaat qua verkeersstructuur uit van een ontsluiting door middel van inprijkers. Doorgaand verkeer rijdt op de N57 of een andere buiten de kern gelegen route vanwaar men met diverse inprijkers de dorpsas bereikt.



### SLEUTELPROJECTEN UIT DORPSVISIE

In de dorpsvisie worden verschillende sleutelprojecten beschreven. Daarnaast zijn er een aantal concrete vragen / opdrachten die voortkomen uit de dorpsvisie.

We zoomen in deze verkeersstudie verder in op de volgende zaken:

- Transformatie dorpsas

Toets en beoordeel de drie varianten voor aanpassingen aan de verkeersstructuur op de dorpsas. En hoe gaan we om met het verplaatsen van bestemmingen?

- 01 | Instellen eenrichtingsverkeer
- 02 | Aanbrengen 1 of meerdere knippen
- 03 | Sturen met inrichting
- 04 | Verplaatsen van bestemmingen

- Ontsluitingsstructuur buitenom

Toets en beoordeel de drie varianten voor aanpassingen aan de ontsluitingsstructuur.

- 01 | Gebruiken bestaande weg - N57
- 02 | Parallelweg langs de N57
- 03 | Poldertracé

- Verbeteren Weeldeweg- Leliëndaleweg
- Toekomstige busroute en openbaar vervoer Burgh-Haamstede
- Inrichting van de dorpsas
- Inrichting Kloosterweg & Kraaijensteinweg





02



# INVENTARISATIE





### ALGEMEEN

Mobiliteit is vanuit verschillende invalshoeken te benaderen. We verplaatsen ons om uiteenlopende redenen. Lekker een rondje wandelen of fietsen, met de auto naar het werk of met de vrachtauto de supermarkt bevoorraden. Mede op basis van deze verschillende vervoerswijzen richten we onze openbare ruimte in. Om een beeld te krijgen of we dit op de juiste wijze hebben gedaan in Burgh-Haamstede brengen we de huidige situatie in beeld. Daarnaast vormt dit ook de basis om ook de knelpunten in beeld te brengen, oplossingen te toetsen en vervolgens tot concrete aanbevelingen te komen.

### FUNCTIE, INRICHTING, GEBRUIK

We kijken in deze inventarisatie naar de verschillende vervoerswijzen en doen dit aan de hand van de thema's functie, inrichting en gebruik van de weg en de openbare ruimte.

### 02.1 | FUNCTIE

Bij de functie gaan we na hoe we bedacht hebben hoe het gebied in theorie wordt gebruikt, wat is de concrete functie. Dit vormt de basis voor de keuzes die gemaakt worden voor de inrichting van het gebied. Dit aan de hand van de categorisering van de functies en de netwerken van de verschillende vervoersvormen.

### 02.2 | INRICHTING

Bij het aspect inrichting gaan we na hoe de wegvakken en kruispunten in de huidige situatie zijn vormgegeven. We beoordelen de inrichting op basis van de vigerende richtlijnen van het Integraal Verkeer- en Vervoer Plan (hierna: IVVP) van de gemeente Schouwen-Duiveland en landelijke richtlijnen van het CROW. We gaan daarnaast na of de inrichting van de openbare ruimte aansluit bij de functie en het gebruik. Dit beschrijven we voor de verschillende vervoerswijzen in onze bevindingen.

### 02.3 | GEBRUIK

Tenslotte is het van belang om inzicht te krijgen in het daadwerkelijk gebruik van de infrastructuur en de openbare ruimte. Hierbij brengen we de hoeveelheid verkeer in beeld waarbij ook wordt ingegaan op seizoensverschillen en de snelheid van het verkeer. Dit doen we niet alleen voor het autoverkeer maar ook voor het fietsverkeer en het openbaar vervoer.

### 02.1 | FUNCTIE

#### AUTO

In het IVVP is de wegcategorisering voor het hele eiland vastgesteld. Hierbij zijn de hoofdwegen op het eiland, zoals de N59 en de N57, aangewezen als gebiedsontsluitingsweg. Dit betekent in principe een snelheidsregime van 80 km/u en kruisingen zijn gelijkvloers, in de vorm van bijvoorbeeld een rotonde of een verkeersregelininstallatie. De routes vervullen een ontsluitende functie, maar zijn niet bedoeld voor bijvoorbeeld doorgaand verkeer over langere afstanden (bijvoorbeeld Zeebrugge-Rotterdam). In de provincie Zeeland is beleid vastgelegd om doorgaand verkeer om de provincie heen te leiden en te voorkomen dat N62, N256 en de N59/N57 hiervoor worden gebruikt.

Voor het plangebied van deze studie is de N57 de belangrijkste ontsluiting. Hierop sluiten de Kraaijensteinweg en Kloosterweg aan als gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom. Alle overige wegen die zijn gelegen binnen de bebouwde kom zijn aangeduid als erftoegangswegen.

FIG. 3 | WEGENCATEGORISERING





### OPENBAAR VERVOER

Het huidige openbaar vervoer netwerk is vormgegeven in de Openbaar Vervoer Concessie Zeeland (2015-2024), welke wordt uitgevoerd door Connexxion. Hierbij zijn de routes van de bussen vastgelegd en is de dienstregeling bepaald. De belangrijkste busverbinding in Burgh-Haamstede is Middelburg – Zierikzee – Oude Tonge. Lijn 133 rijdt hier in twee richtingen 1-2 x per uur.

In de huidige situatie maakt de dorpsas onderdeel uit van de route, waarbij de bussen via Westenschouwen – Hogeweg – Burghseweg naar Haamstede rijden en vise versa. De routes van het openbaar vervoer en de aanvullende haltetaxi voorzieningen zijn opgenomen in figuur 4.

FIG. 4 | SITUATIE OPENBAAR VERVOER



### FIETS

Ook voor de fiets is het van belang om na te gaan hoe we kijken naar de functie en het netwerk. Dit is opgenomen in het IVVP waarbij het fietsnetwerk op hoofdlijnen wordt beschreven. Hierbij is opgenomen dat het gewenst is om een nadere studie uit te voeren om dit netwerk daadwerkelijk goed te kunnen vastleggen. Tot op heden is deze nadere uitwerking nog niet uitgevoerd.

Inzoomend op de omgeving van Burgh-Haamstede kunnen we in ieder geval stellen dat de routes zoals die zijn benoemd in het IVVP relevant zijn en vooralsnog terecht als fietsroute zijn aangeduid. Daarnaast is sprake van veel recreatief fietsverkeer in- en om Burgh-Haamstede. Daarom nemen we ook de recreatieve fietsroutes mee in het fietsnetwerk. Het complete fietsnetwerk is weergegeven in figuur 5.

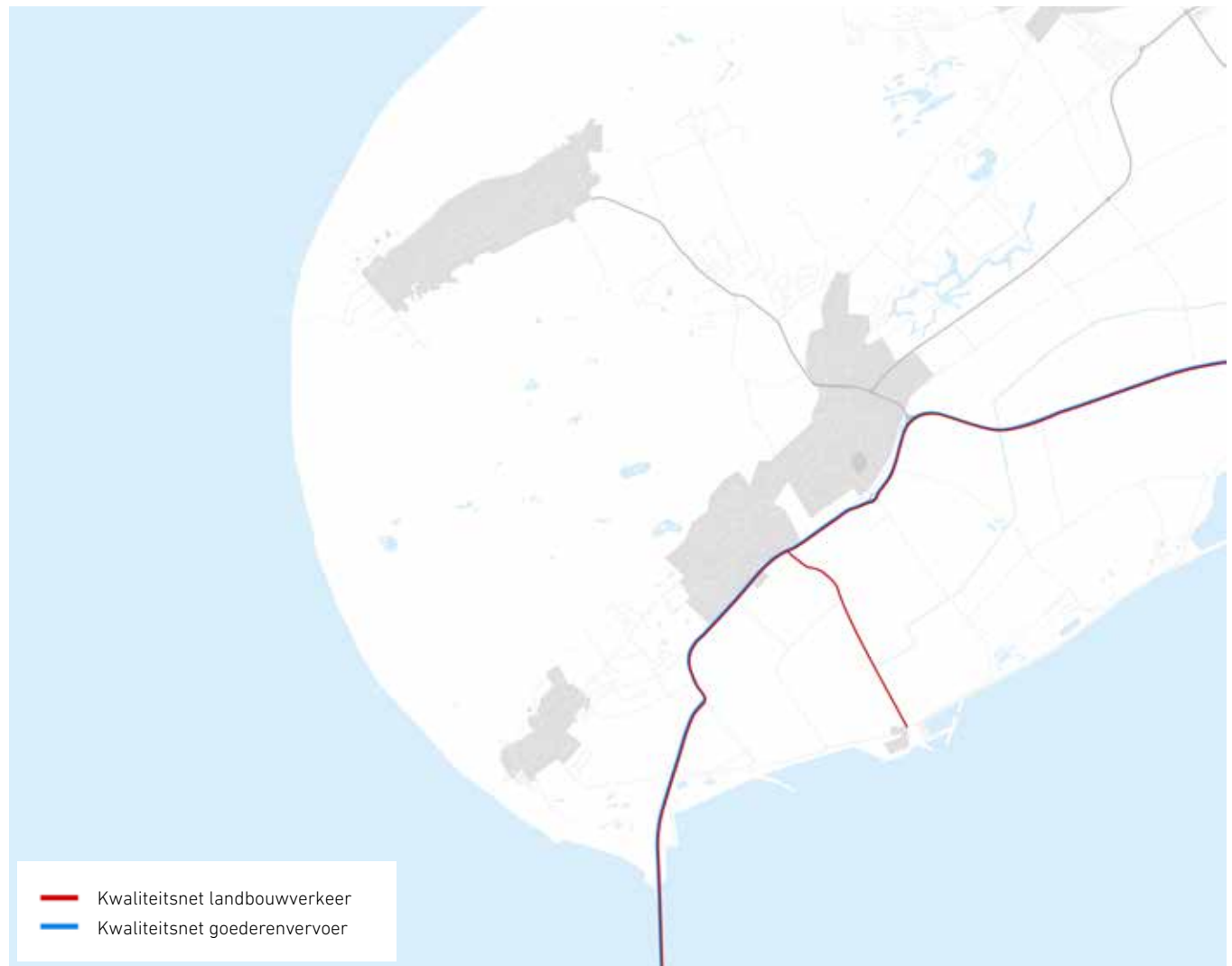
FIG. 5 | FIETSNETWERK



### VRACHTVERKEER / LANDBOUWVERKEER

Tenslotte zijn in het IVVP ook het Kwaliteitsnet goederenvervoer en het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer opgenomen. In de omgeving van Burgh-Haamstede is voor het goederenvervoer hier de N57 als ontsluitende route opgenomen. Het bedrijventerrein De Roterij sluit hier vrijwel rechtstreeks op aan en heeft een goede ontsluiting. In het Kwaliteitsnet landbouwverkeer is de N57 opgenomen. Daarnaast is de route via de Meeldijk naar Burghsluis in dit netwerk opgenomen. In figuur 6 zijn beide netwerken opgenomen.

FIG. 6 | NETWERK VRACHTVERKEER / LANDBOUWVERKEER



### 02.2 | INRICHTING

Na de functie is het van belang om verder in te zoomen op de inrichting. Hierbij gaan we na hoe de wegvakken en kruispunten er in de huidige situatie uitzien en of dit - al dan niet - aansluit bij de functie en het gebruik. Dit hebben we in beeld gebracht voor de belangrijkste wegvakken en kruispunten in de directe nabijheid van de dorpsas (van Haamstede tot Westenschouwen). Deze selectie hebben we gemaakt om een compleet beeld te krijgen. In figuur 7 zijn de locaties afgebeeld waar we de inrichting in beeld hebben gebracht. Voor de wegvakken zijn dit de locaties 1 t/m 14. Voor de kruispunten zijn dit de locaties A t/m F.

Bij de beoordeling van de inrichting kijken we naar alle aspecten zoals bijvoorbeeld het materiaalgebruik, de rijbaanbreedtes, de aanwezigheid van voorzieningen voor voetgangers en fietsers, etc.

Onze bevindingen toetsen we aan de hand van vigerende richtlijnen op basis van het IVVP Schouwen-Duiveland en landelijke CROW-richtlijnen. Op de pagina 21 zijn de beoordelingskaders terug te vinden. Hierbij maken we onderscheid tussen de Gebiedsontsluitingsweg en de Erftoegangsweg. Dit conform de ASVV 2012 (CROW)

Op de pagina's 22 t/m 35 zoomen we in op de verschillende locaties. Per locatie geven we aan waar de huidige situatie afwijkt van de richtlijnen. Daarnaast tonen we een impressie van het dwarsprofiel in de huidige situatie.

FIG. 7 | LOCATIE'S

Meetpunt	Locatie	Beschrijving
1	Kraaijsteinweg	Tussen Cauersweg en De Haaymanweg
2	Kraaijsteinweg	Tussen Westenschouwenseweg en rotonde Steenweg
3	Steenweg	Tussen Kraaijsteinweg en Kampweg
4	Westerseweg	Tussen Cauersweg en Steenweg
5	Hogeweg	Tussen Wissewekken en Roggebos
6	Hogeweg	Tussen de Haaymanweg en Bosweg
7	Daleboutsweg	Tussen Hogeweg en Kraaijsteinweg
8	Hogeweg	Tussen W.G. Bootlaan en J.M. Bijelaan
9	Burghseweg	Tussen Moolweg en Bernardstraat
10	Weststraat	Tussen Ankerweg en Bernardstraat
11	Kloosterweg	Tussen Nieuwe Weg en Hogezoom
12	Serooskerkseweg	Tussen Recreatieverdeelweg en Scheepswerfstraat
13	Zandweg	Tussen Perenmeet en Kraaijsteinweg
14	Weeldeweg	Tussen Kraaijsteinweg en Leliëndaleweg
A	N57 - Kraaijsteinweg	Voorrangskruispunt
B	N57 - Daleboutsweg	Voorrangskruispunt
C	N57 - Weeldeweg	Voorrangskruispunt
D	N57 - Zandweg - Steursweg	Rotonde
E	N57 - N652 - De Roterij	Rotonde
F	N652 - Serooskerkseweg	Rotonde

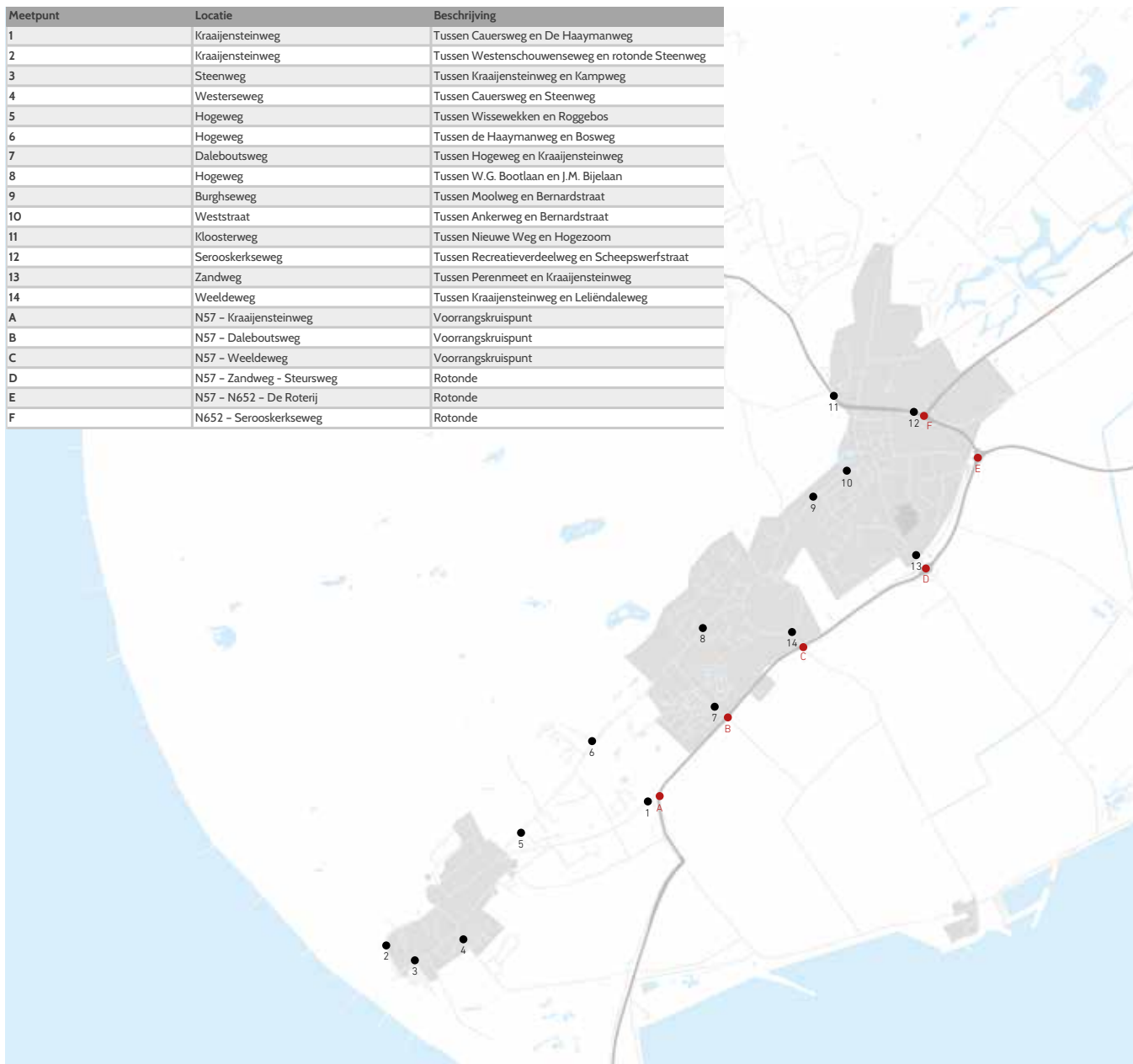


FIG. 8 | BEOORDELINGSKADERS

## BEOORDELINGSKADER ERFTOEGANGSWEG BINNEN DE BEBOUWDE KOM - ETW 30 CONFORM ASVV 2012

Onderdeel	Element	Ideaal	Minimaal
Uitvoerig	Verharding	Open/streetprint	Onverhard, open of gesloten
	Rijrichtingscheiding	Niet aanwezig	Niet aanwezig
	Openbare verlichting	Aanwezig	Aanwezig
	Voorzieningen landbouwverkeer	Niet aanwezig (tenzij fietsstraat)	Niet aanwezig
	Openbaar vervoer	Niet aanwezig	Bij uitzondering aanwezig (halteren op rijbaan)
	Ontwerpsnelheid	30 km/u	30 km/u
	Rechtstanden	Kort	Kort
Maatvoering	Breedte voetpad	≥ 1,80 m	≥ 1,80 m
	Breedte rijbaan	5,80 m	4,80 m
Combinatie-mogelijkheden	Snelheidsverlagende voorzieningen	Bij uitzondering aanwezig	Bij uitzondering aanwezig
	Oversteekvoorzieningen	Niet aanwezig	Bij uitzondering aanwezig
	Parkeerhavens/-stroken	2,00 m	2,00 m

## BEOORDELINGSKADER GEBIEDSONTSLUITINGSWEG BINNEN DE BEBOUWDE KOM - GOW 50 CONFORM ASVV 2012

Onderdeel	Element	Ideaal	Minimaal
Uitvoerig	Verharding	Gesloten	Gesloten
	Rijrichtingscheiding	≥ 1,50 m	Niet aanwezig
	Openbare verlichting	Aanwezig	Aanwezig
	Voorzieningen landbouwverkeer	Niet aanwezig	Niet aanwezig
	Openbaar vervoer	Halteren in aanliggende haltekom	Halteren op rijbaan toegestaan (niet op fietsstroken)
	Ontwerpsnelheid	50 km/u	50 km/u
	Lengtemarkering	Opsluitbanden aanwezig	Ononderbroken asmarkering
Maatvoering	Breedte voetpad	≥ 1,80 m	≥ 1,80 m
	Breedte obstakelvrije ruimte	≥ 1,50	≥ 0,60 m
	Breedte per rijstrook	3,25 m - 3,50 m	2,90 m - 3,50 m
	Breedte fietspad (afhankelijk van fietsintensiteit en rijrichting)	2,00 m - 4,00 m	2,00 m - 4,00 m
	Breedte rode fietsstrook	Niet aanwezig	≥ 1,75 m (1,50 m)
Combinatie-mogelijkheden	Parallelweg	Kan aanwezig zijn	Kan aanwezig zijn
	Oversteekvoorzieningen	Niet op wegvakken, maar bij kruispunten of ongelijkvloers	Voorziening nodig (= 2,50 m)
	Parkeerhavens/-stroken	Niet aanwezig	2,20 m - 2,50 m



### LOCATIE 01: KRAAIJENSTEINWEG\*

Overzicht inrichtingselementen afwijkend van de richtlijn:

**Asmarkering:**

Onderbroken in plaats van doorgetrokken streep

**Openbare verlichting:**

Niet bij alle discontinuïteiten aanwezig

**Openbaar vervoer:**

Halteren op de rijbaan in plaats van haltekom

**Ontwerpsnelheid:**

50 km/u in plaats van 80 km/u

**Reflectorpaaltjes:**

Niet aanwezig

\*) Getoetst op richtlijnen GOW bubeko

## 02 | INVENTARISATIE

LOCATIE 02 | KRAAIJENSTEINWEG

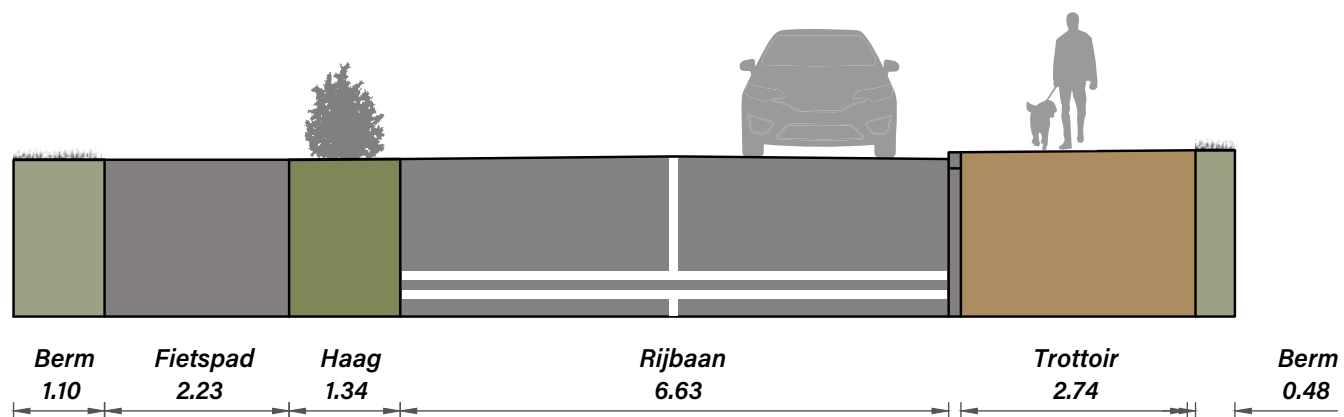


LOCATIE 02: KRAAIJENSTEINWEG

Overzicht inrichtingselementen afwijkend van de richtlijn:

**Lengtemarkering:**

Niet aanwezig of onderbroken asmarkering in plaats van minimaal een doorgetrokken streep



## 02 | INVENTARISATIE

LOCATIE 03 | STEENWEG

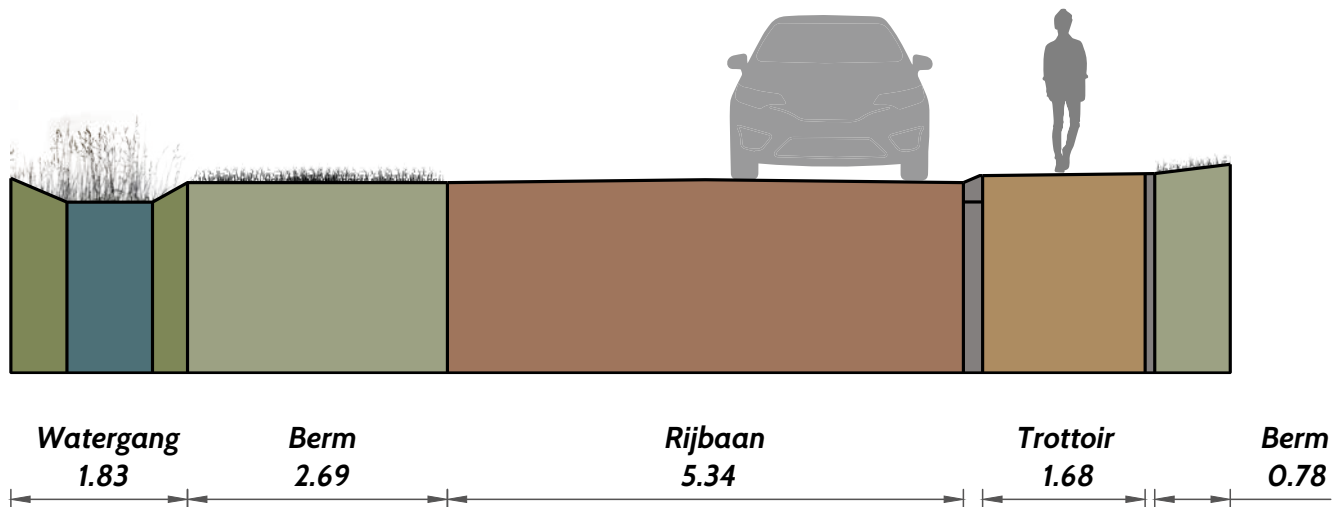


LOCATIE 03: STEENWEG

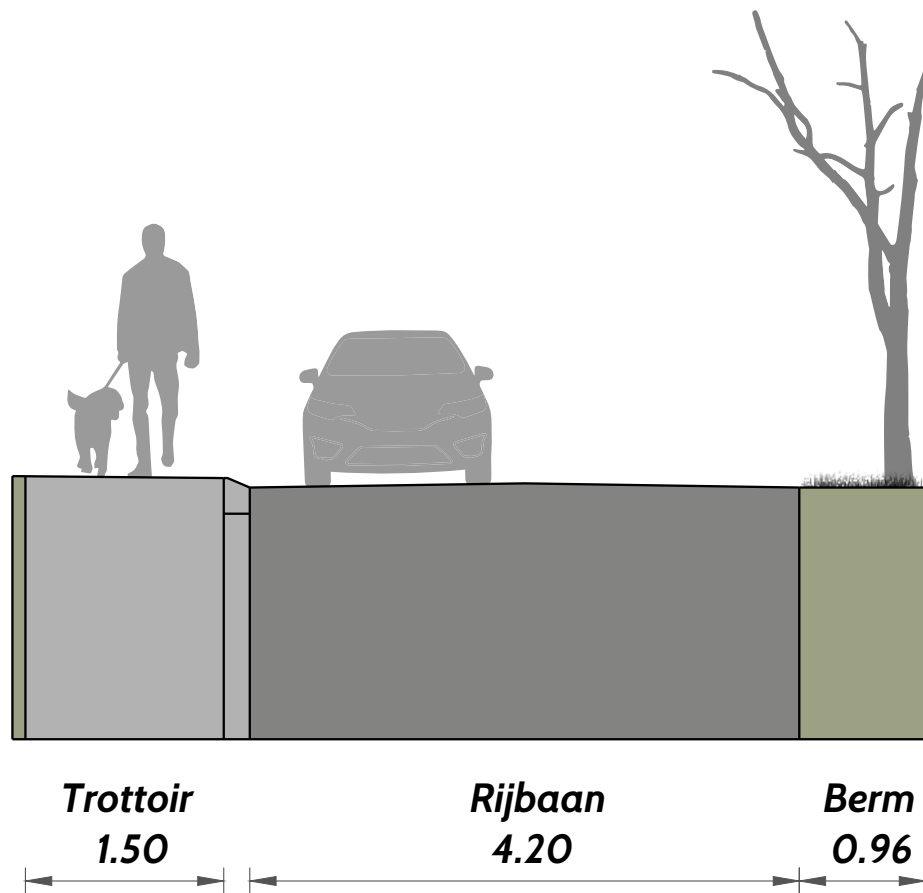
Overzicht inrichtingselementen afwijkend van de richtlijn:

**Breedte voetpad:**

Er is sprake van een trottoir van 1.68 meter waar richtlijn minimaal 1.80 meter voorstelt.







LOCATIE 04: WESTERSEWEG

Overzicht inrichtingselementen afwijkend van de richtlijn:

**Rechtstanden:**

Er is sprake van relatief lange rechtstanden zonder snelheidsbeperkende maatregelen.

**Breedte voetpad:**

Dit is in de huidige situatie 1.50 meter waar minimaal 1.80 meter gewenst is.

**Breedte rijbaan:**

De rijbaan is 4.20 meter breed, 0.60 meter minder dan de minimale breedte zoals opgenomen richtlijn.



#### LOCATIE 05: HOGEWEG

Overzicht inrichtingselementen afwijkend van de richtlijn:

##### Breedte voetpad:

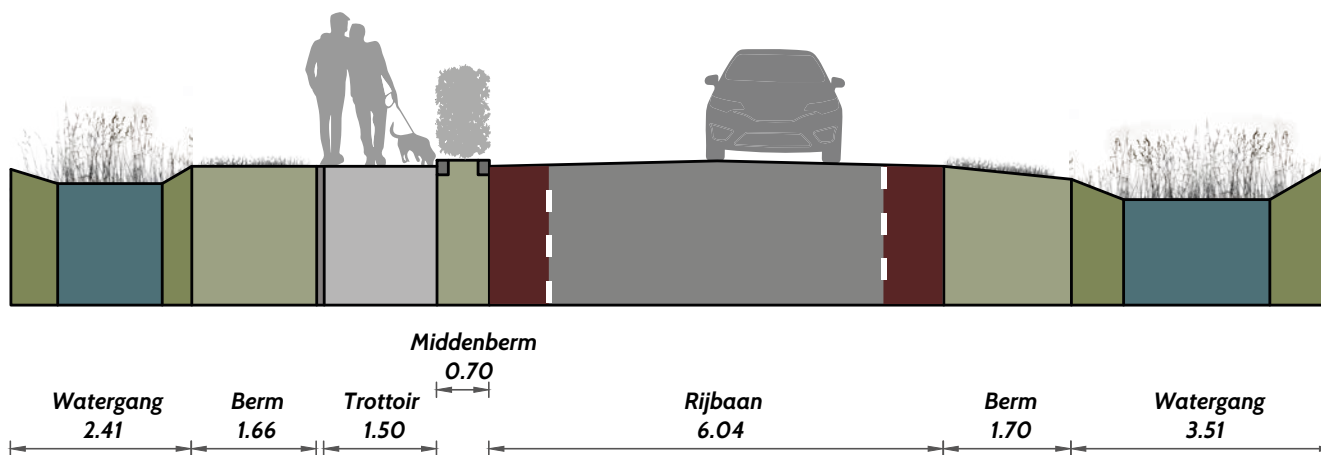
Dit is in de huidige situatie 1.50 meter, waar minimaal 1.80 meter gewenst is.

##### Breedte rijbaan:

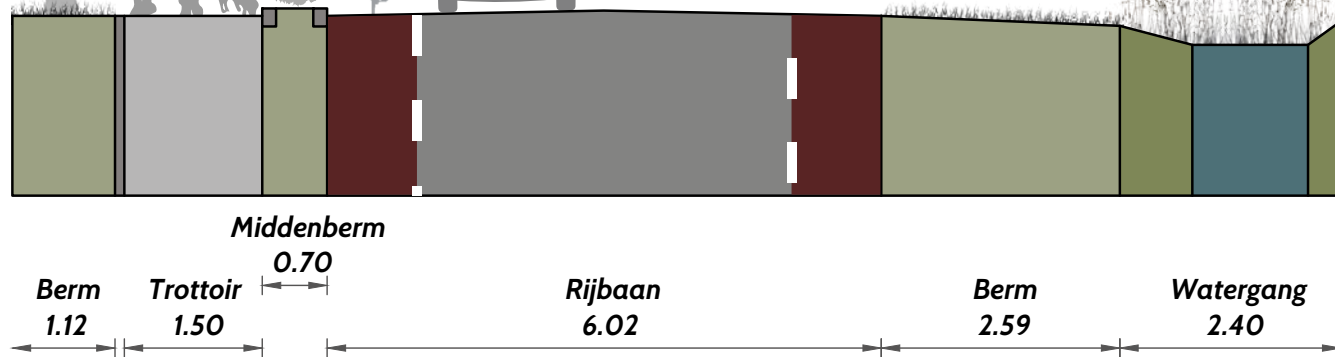
De rijbaan is 6.04 meter breed. Dit is iets breder dan de ideale maat van 5.80 meter conform richtlijn.

##### Fietsstroken:

In de huidige situatie is er sprake van te smalle fietsstroken. Het CROW adviseert fietsstroken 170-220 cm te maken.



### LOCATIE 06 | HOGEWEG



### LOCATIE 06: HOGEWEG

Overzicht inrichtingselementen afwijkend van de richtlijn:

#### Breedte voetpad:

Dit is in de huidige situatie 1.50 meter, waar minimaal 1.80 meter gewenst is.

#### Breedte rijbaan:

De rijbaan is 6.02 meter breed. Dit is iets breder dan de ideale maat van 5.80 meter conform richtlijn.

#### Fietsstroken:

In de huidige situatie is er sprake van te smalle fietsstroken. Het CROW adviseert fietsstroken 170-220 cm te maken.

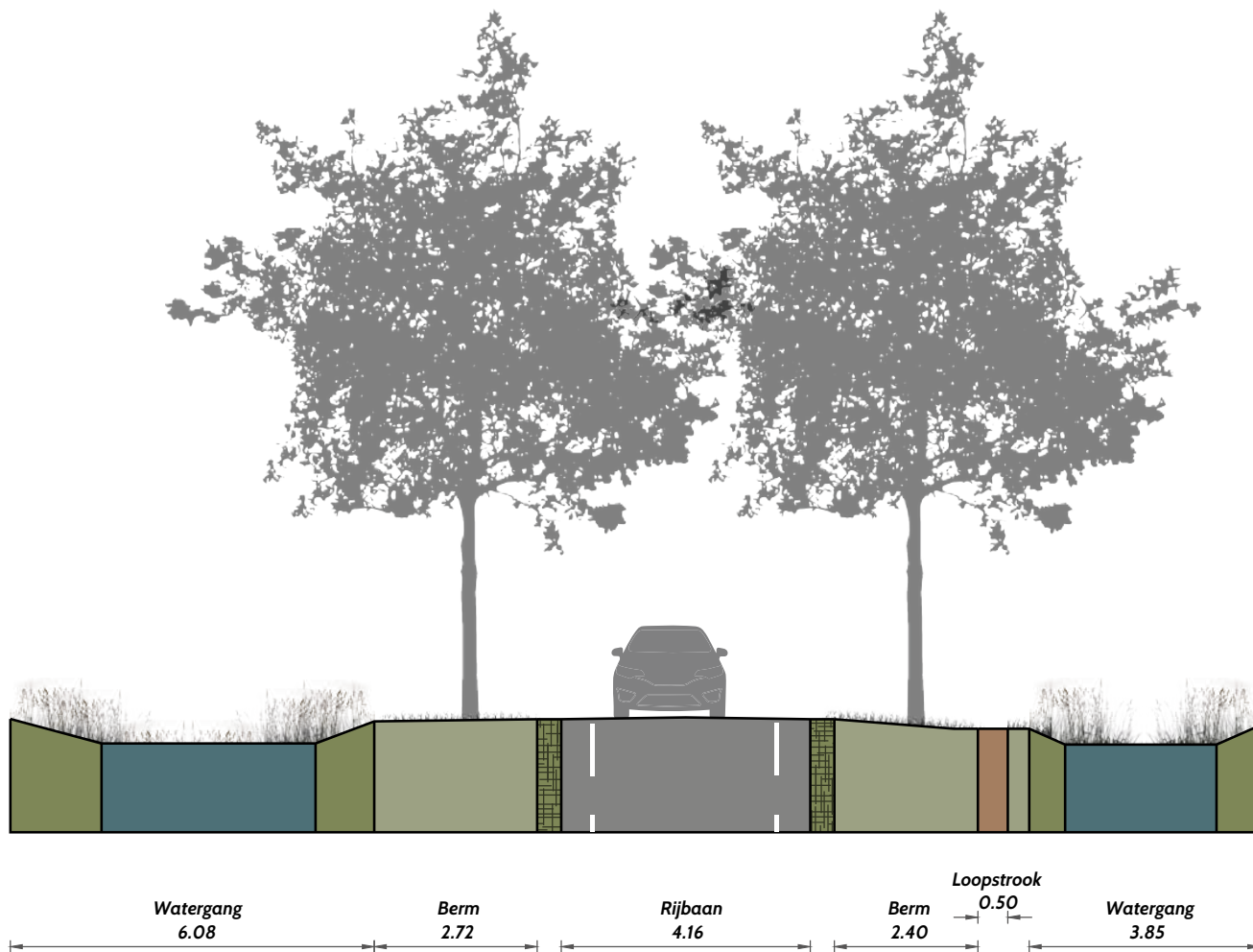


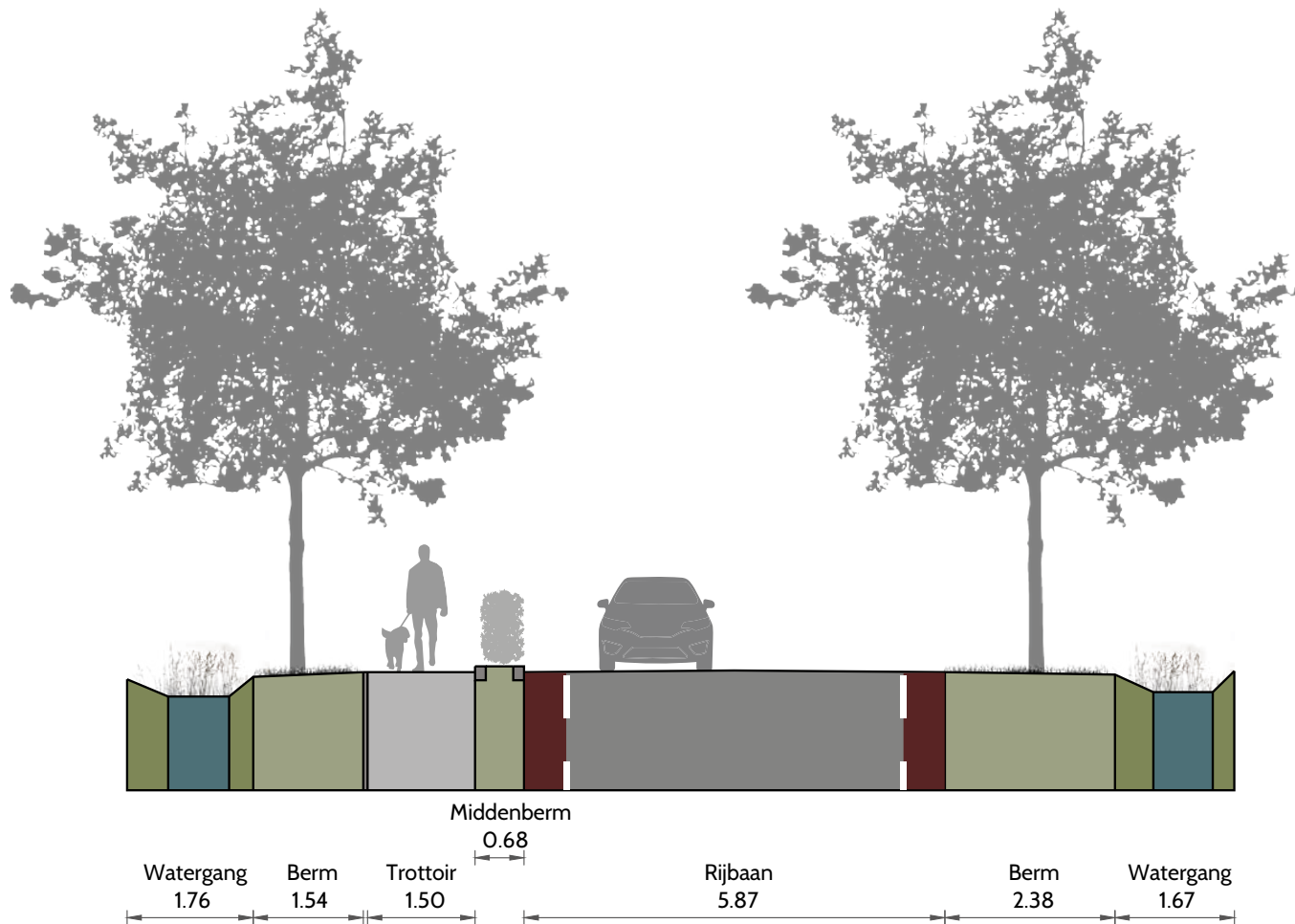
LOCATIE 07: DALEBOUWSWEG

Overzicht inrichtingselementen afwijkend van de richtlijn:

**Breedte voetpad:**  
Voetpad ontbreekt.

**Breedte rijbaan:**  
De rijbaan is 4.16 meter breed, 0.64 meter minder dan de minimale breedte zoals opgenomen in de richtlijn.





LOCATIE 08: HOGEWEG

Overzicht inrichtingselementen afwijkend van de richtlijn:

**Breedte voetpad:**

Dit is in de huidige situatie 1.50 meter, waar minimaal 1.80 meter gewenst is.

**Breedte rijbaan:**

De rijbaan is 5.87 meter breed. Dit is iets breder dan de ideale maat van 5.80 meter conform richtlijn.

**Fietsstroken:**

In de huidige situatie is er sprake van te smalle fietsstroken. Het CROW adviseert fietsstroken 170-220 cm te maken.

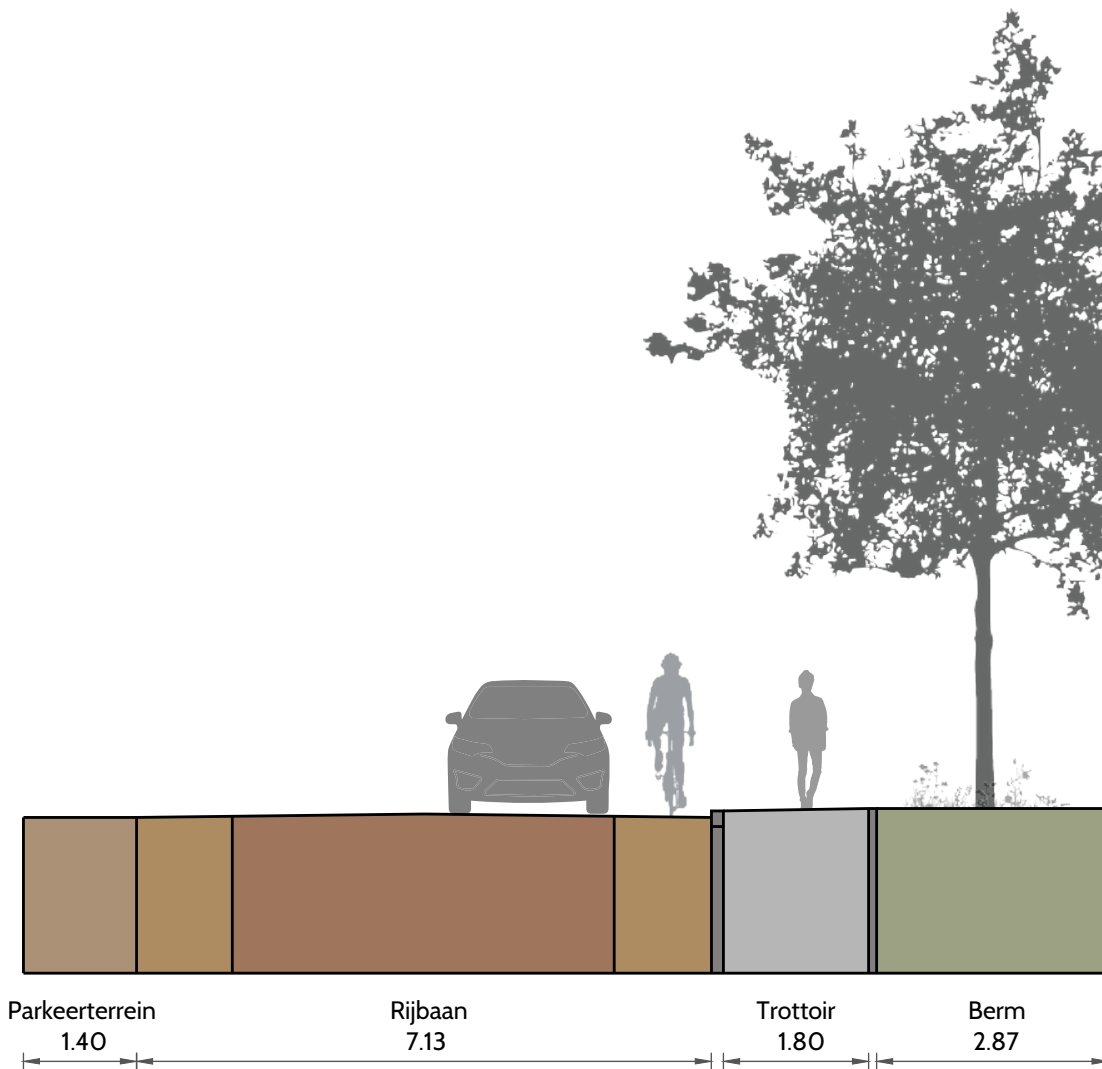


LOCATIE 09: BURGHEWEG

Overzicht inrichtingselementen afwijkend van de richtlijn:

**Breedte rijbaan:**

De rijbaan is 7.13 meter breed. Dit is fors breder dan de ideale maat van 5.80 meter conform richtlijn.



## 02 | INVENTARISATIE

LOCATIE 10 | WESTSTRAAT

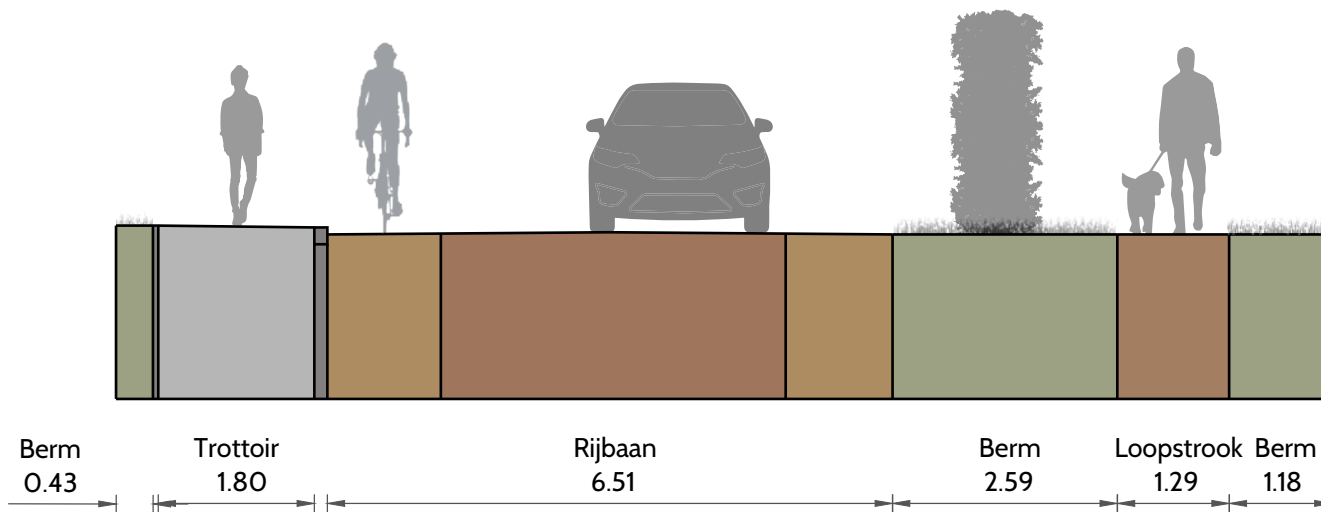


LOCATIE 10: WESTSTRAAT

Overzicht inrichtingselementen afwijkend van de richtlijn:

**Breedte rijbaan:**

De rijbaan is 6.51 meter breed. Dit is breder dan de ideale maat van 5.80 meter conform richtlijn.



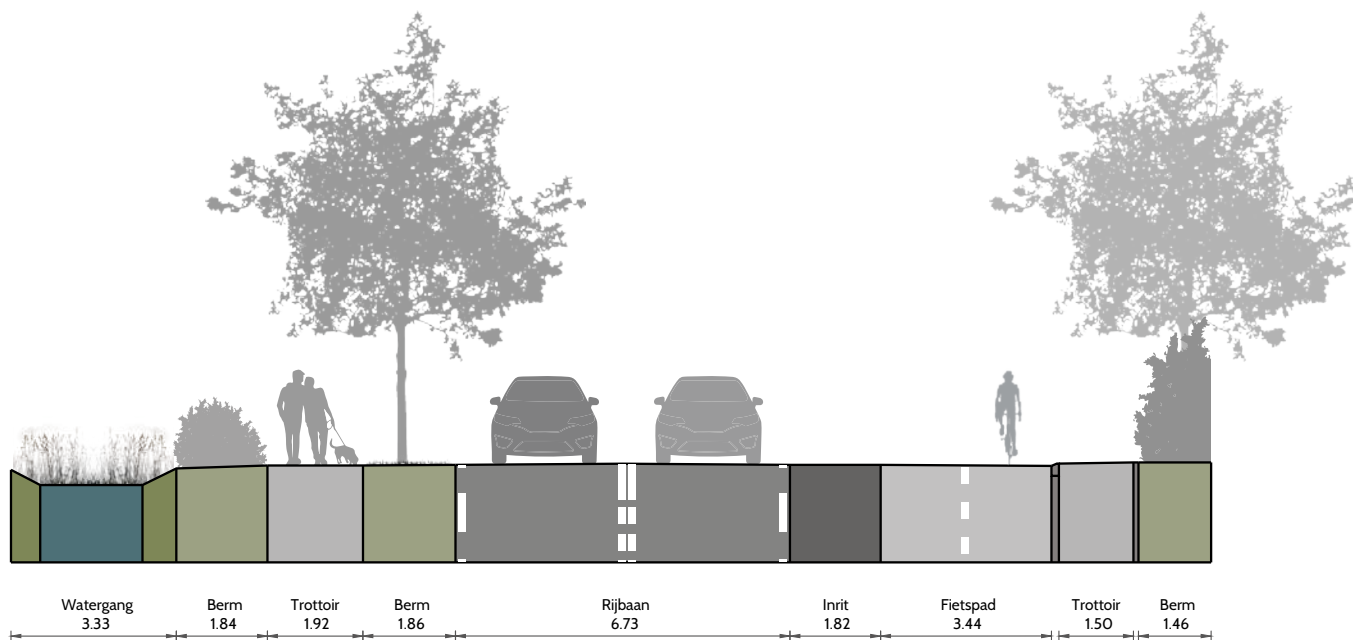


LOCATIE 11: KLOOSTERWEG

Overzicht inrichtingselementen afwijkend van de richtlijn:

**Breedte fietspad:**

Het fietspad is 3.44 meter breed. Gelet op de fietsintensiteit is een verbreding naar 4.00 meter wenselijk. Niet op de gehele Kloosterweg is de vrijliggende fietsvoorziening (fietspad) 3.44 meter breed. Een verbreding naar 4.00 meter is over de gehele route tot Nieuw-Haamstede gewenst.





## 02 | INVENTARISATIE

LOCATIE 12 | SEROOSKERKSEWEG



### LOCATIE 12: SEROOSKERKSEWEG

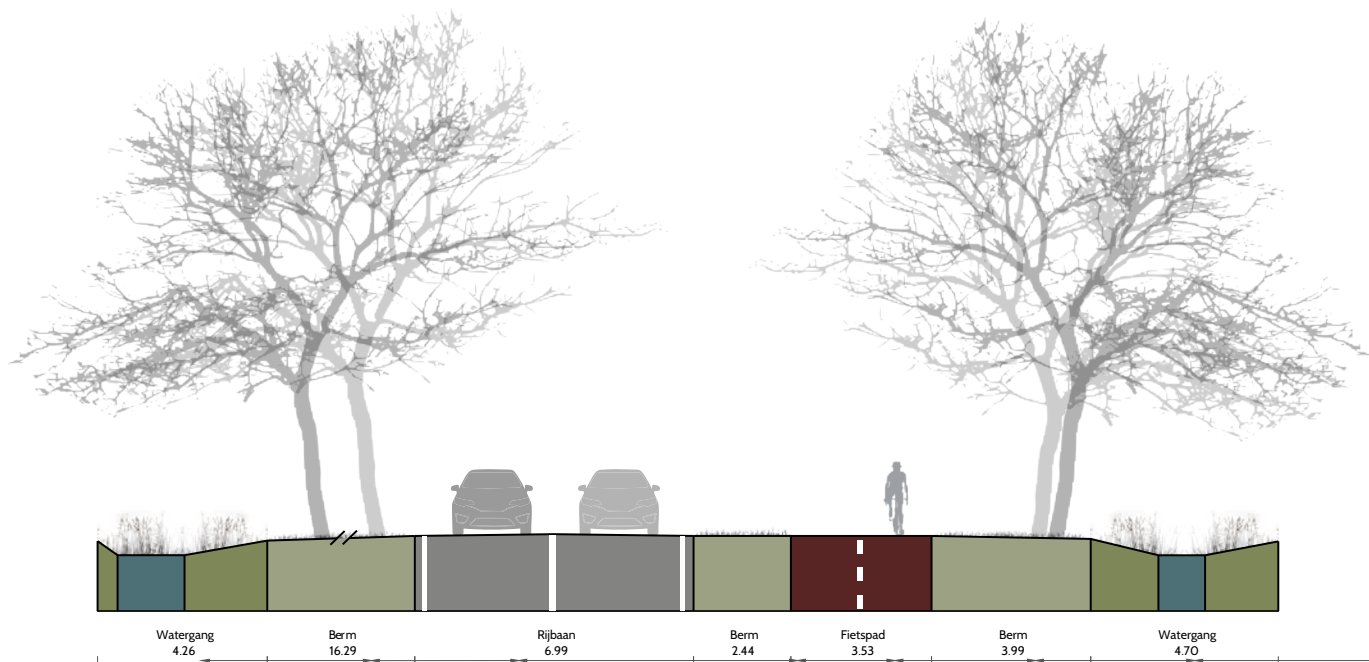
Overzicht inrichtingselementen afwijkend van de richtlijn:

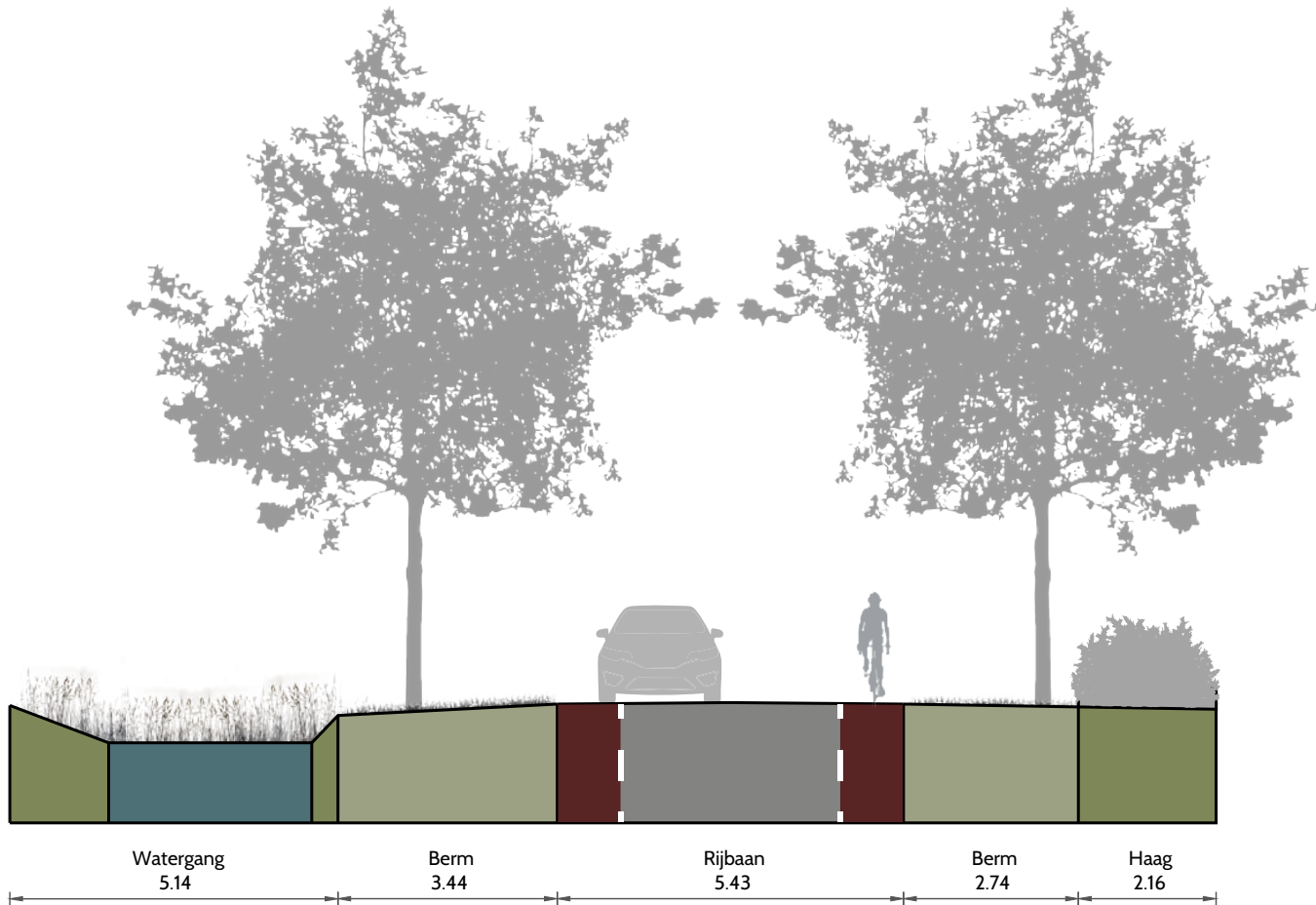
**Lengtemarkering:**

Het betreft grotendeels een enkele onderbroken asmarkering, daar waar een doorgetrokken streef (dubbel) wenselijk is.

**Breedte rijbaan:**

De weg is bijna 7 meter breed, daar waar 7.50 meter gewenst is.





LOCATIE 13: ZANDWEG

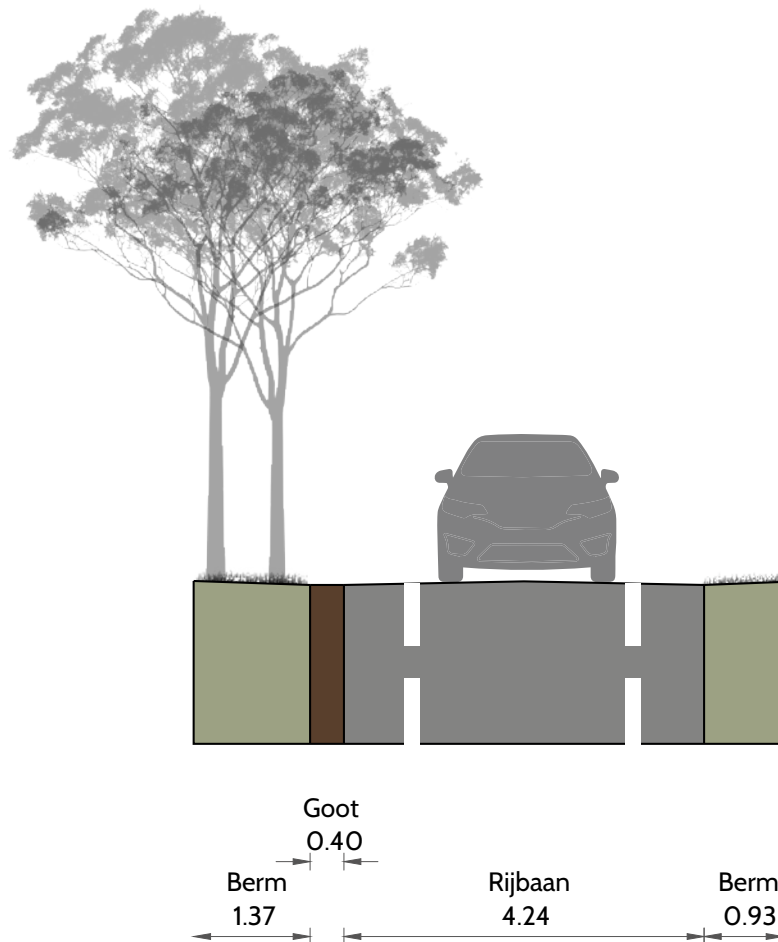
Overzicht inrichtingselementen afwijkend van de richtlijn:

**Fietsstroken:**

In de huidige situatie is er sprake van te smalle fietsstroken. Het CROW adviseert fietsstroken 170-220 cm te maken.

## 02 | INVENTARISATIE

LOCATIE 14 | WEELDEWEG



LOCATIE 14: WEELDEWEG

Overzicht inrichtingselementen afwijkend van de richtlijn:

**Breedte rijbaan:**

De rijbaan is 4.24 meter breed. Smaller dan de ideale maat van 5.80 meter, maar ook smaller dan de minimale maat van 4.80 meter.

### OVERZICHT KRUISPUNTEN

Ook hebben we verder ingezoomd op de inrichting van de verschillende kruispunten. In figuur 10 zijn de afbeeldingen terug te vinden van de kruisingen in de huidige situatie. Naast deze huidige situatie hebben we op basis van de beschikbare intensiteitsgegevens gekeken naar het theoretisch meest wenselijke kruispunttype per locatie. Bij de start van de verkeersstudie was bekend dat Rijkswaterstaat enkele, maar niet alle, aansluitingen met de N57 zou wijzigen. Met deze analyse hebben we rondom Burgh-Haamstede gekeken of en zo ja welke kruispunten nu niet voldoen op basis van de gestelde richtlijn(en). Vanuit dat oogpunt zijn alle relevante kruispunten buiten de bebouwde kom gezien. Dit is terug te zien in de keuzematrix in figuur 9. Belangrijk om hierbij op te merken is dat we hier te maken hebben met de N57 waarbij de gewenste kruispuntvorm een rotonde of verkeersregelinstantie is. Daarnaast is ook verkeersveiligheid een belangrijk aandachtspunt om mee te wegen in de uiteindelijke keuze voor een kruispuntvorm. Rijkswaterstaat gaat begin 2021 aan de slag met de rotondes op de kruisingen Kraaijensteinweg-N57 en de Daleboutsweg-N57. Belangrijk punt van aandacht blijft de kruising Weeldeweg – N57 en de bijbehorende verkeersveiligheidsproblematiek. De kruispunten binnen de bebouwde kom blijven buiten beschouwing. Deze maken onderdeel uit van de dorpsas en het verblijfsgebied. Dit zijn allemaal gelijkwaardige kruispunten.

FIG. 9 | KEUZEMATRIX KRUISPUNTFORM

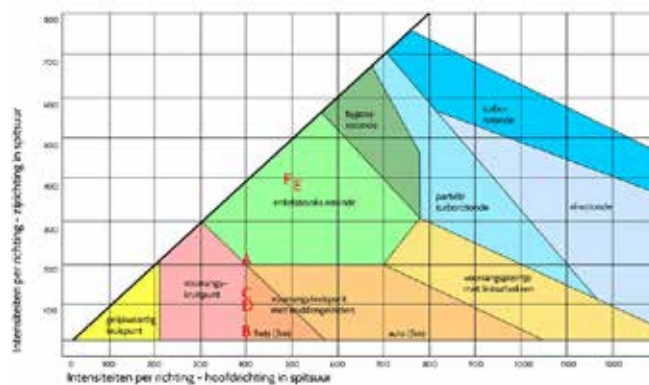


FIG. 10 | LOCATIE'S KRUISPUNTEN



### BELANGRIJKSTE BEVINDINGEN

#### AUTO

##### *Gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom*

In de directe omgeving van Burgh-Haamstede zijn de N57, de Serooskerkseweg en een deel van de Kraaijensteinweg gecategoriseerd als gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom. Door het ontbreken van een regionale stroomweg fungeert de N57 daadwerkelijk ook als belangrijkste ontsluitingsroute. Dit is de route om het gebied in- en uit te rijden.

Zoomen we in op de wegvakken en kruisingen van de gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom in de huidige situatie, dan constateren we dat deze niet volledig conform richtlijnen voor een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom zijn ingericht. Er is bijvoorbeeld geen aparte voorziening voor het landbouwverkeer beschikbaar (met uitzondering voor het deel Meeldijk – De Roterij). Ook het gedeelte van Kraaijensteinweg dat buiten de bebouwde kom is gelegen sluit niet aan de richtlijnen. Er geldt bijvoorbeeld een snelheidsregime 50 km/u buiten de bebouwde kom.

Daarnaast constateren we dat er in de huidige situatie een grote diversiteit bestaat in de aansluitingen/ kruispuntvormen op de N57 die niet voldoen aan de richtlijnen. Hierdoor bestaan er verkeersveiligheidsknelpunten voor kruisend fiets- en autoverkeer. Daarom gaat Rijkswaterstaat in het voorjaar van 2021 aan de slag met de aanleg van twee rotondes. De aansluiting van de Kraaijensteinweg op de N57 en de aansluiting van Daleboutsweg op de N57 worden omgevormd. De aansluiting van de Weeldeweg op de N57 voldoet niet aan de richtlijnen voor gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom. De Weeldeweg vormt in de huidige situatie de 'inprikkers' naar het centrum van Burgh terwijl deze, gezien de beperkte ruimte, hier niet geschikt voor is. De inrichting op het wegvak en de kruising met de N57 voldoen daarnaast niet aan de eisen. Voor de 'inprikkers van Burgh' wordt daarom extra aandacht gevraagd, aangezien deze nu niet wordt aangepakt door RWS. Dit komt in de oplossingsrichtingen en aanbevelingen verder aan de orde.

##### *Gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom*

De Kloosterweg en de Kraaijensteinweg (vanaf de kruising met de Hogeweg) zijn de gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom. Dit zijn twee belangrijke inprikkers die ook een gebiedsontsluitende functie hebben.

De Kraaijensteinweg vormt de verbinding tussen de N57 en Westenschouwen. Deze weg is ingericht met veel ruimte voor de auto waardoor bestuurders worden uitgenodigd harder te rijden dan de daadwerkelijke gestelde maximale snelheid.

De Kloosterweg vormt de verbinding tussen de N57 / N652 / Serooskerkseweg en Nieuw-Haamstede. Wat betreft de inrichting valt voornamelijk op dat de voorzieningen voor het langzame verkeer (voetgangers- en fietsers) te kort schiet. Deze thematiek komt bij het thema fiets verder aan de orde.

##### *Erftoegangsweg binnen de bebouwde kom*

De andere wegen binnen de bebouwde kom zijn erftoegangswegen. Hierbij zoomen we specifiek in op de dorpsas. Op veel plaatsen is gezocht naar een compromis. Er zijn veel verschillende inrichtingsvormen terug te vinden. Bij een functie van de dorpsas als verblijfsgebied is volgens de richtlijnen asfalt niet wenselijk. De keuze is wellicht ingegeven om het trillings- en geluidshinder van bijvoorbeeld busverkeer voor de omgeving te minimaliseren. Er is sprake van veel ruimte voor de auto. Dit varieert van 0,2 meter tot 1,0 meter extra dan wat volgens de richtlijn gewenst is. Een eenduidige en herkenbare inrichting voor de gehele dorpsas die passend is bij de functie verblijfsgebied is gewenst, maar ontbreekt in de huidige situatie.

#### FIETS

De fietsvoorzieningen vragen extra aandacht en toelichting. Langs de gebiedsontsluitingswegen (Kloosterweg en Kraaijensteinweg) is een apart fietspad aanwezig. Het fietspad langs de Kloosterweg vormt de verbinding tussen Burgh-Haamstede, Nieuw-Haamstede en de kust. Een belangrijke fietsroute, waarbij de inrichting tot op heden niet aan de inrichtingseisen voldoet. Een voldoende brede (4 meter) fietsvoorziening langs de gehele Kloosterweg is hier gewenst.

Op de dorpsas vindt menging plaats tussen het fietsverkeer en het autoverkeer. Op de verschillende locaties is met gekleurde bestrating (Burghseweg) of markering (Hogeweg) getracht ruimte te reserveren voor de fietser. Voor een verblijfsgebied waar fietsers de ruimte moeten krijgen schiet dit tekort. Er ligt geen verkeersbesluit ten grondslag aan de aanduiding van deze stroken als fietsstroken. Er zijn echter wel degelijk fietssymbolen aangebracht (inmiddels slecht/ niet zichtbaar) en wel zo dat ze de uitstraling van een fietsstrook hebben. Om die reden beoordelen we de deze stroken als fietsstroken. De fietsstroken lijken eerder aangebracht te zijn vanuit een snelheidsbeperkend oogpunt dan daadwerkelijk ter verbetering van het comfort en de veiligheid van de fietser. De fietsstroken zijn smaller dan de richtlijnen van het CROW voorschrijven, zie hiervoor de beoordeling van de dwarsprofielen. Er is daarmee te weinig ruimte gereserveerd voor deze fietser.

Naast aandacht voor de fietsvoorzieningen op de dorpsas en bij de gebiedsontsluitingswegen is ook aandacht noodzakelijk voor de inrichting voor de (recreatieve) fietsvoorzieningen in het buitengebied. Deze verdere uitwerking valt echter buiten de scope van deze verkeersstudie.

### OPENBAAR VERVOER

Het openbaar vervoer is in de huidige situatie zo vormgegeven dat de bussen over de gehele dorpsas rijden en daar in totaal tussen de Hogeweg-Noordstraat acht bushaltes aandoen. Dit is zeer fors voor de omvang van deze kern. In de huidige brede inrichting van de dorpsas heeft de bus alle ruimte, maar werken de diverse snelheidsremmende maatregelen belemmerend. Daarnaast leveren snelheidsremmende maatregelen tevens geluids- en / of trillinghinder op. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door het afremmen en optrekken. De routing van een buslijn en haltering op de dorpsas is in de toekomst niet passend binnen de dorpsas als verblijfsgebied. Op een erftoegangsweg past in principe (richtlijn) geen busroute.

### VRACHTVERKEER EN LANDBOUWERKEER

Het bedrijventerrein De Roterij is dicht bij het hoofdwegenet gelegen en heeft een aparte aansluiting via een parallelweg op de N57. De winkels en horeca gelegen aan de dorpsas moeten daarnaast ook bereikbaar zijn voor bevoorrading. In de huidige situatie is daar de ruimte voor. Ook in de toekomst moet hier rekening mee worden gehouden. Wat betreft het landbouwverkeer blijft het een aandachtspunt dat het landbouwverkeer gemengd wordt op de hoofdrijbaan N57 – N59. Dit is niet wenselijk, maar valt buiten de scope van de verkeersstudie.

02.3 | GEBRUIK

Naast functie en inrichting is het ook van belang inzicht te hebben in het daadwerkelijke gebruik van de dorpsas en zijn directe omgeving. We zoomen in op de hoeveelheid en het type verkeer. Daarnaast zijn de seizoenverschillen en de waargenomen snelheden van belang. In deze paragraaf komen zowel het autoverkeer, het fietsverkeer als het openbaar vervoer aan bod.

AUTO

Om inzicht te krijgen in het gebruik van auto en de verplaatsingen in- en om Burgh-Haamstede zijn de tellingen van het aantal motorvoertuigen op het hoofdwegennet (N57) geraadpleegd. Op de N57 wordt middels tellussen in de weg permanent geteld door de wegbeheerder Rijkswaterstaat. Hierdoor hebben we een jaarrond inzicht in het aantal motorvoertuigen wat per etmaal op de N57 rijdt. De gegevens die hier gepresenteerd worden zijn van het wegvak N57 tussen rotonde t.h.v. Roterij en rotonde t.h.v. Zandweg.

Uit deze gegevens die de provincie Zeeland beschikbaar heeft gesteld blijkt dat de N57 iets drukker is geworden. Dit beeld komt overeen met het algemeen beeld van de ontwikkeling in Zeeland. Zowel in 2018 als in 2019 rijden er gemiddeld 8.800 motorvoertuigen per etmaal. In het seizoen (zomer) loopt dit gemiddelde op naar 13.000 motorvoertuigen per etmaal.

FIG. 11 | ONTWIKKELING 2010 - 2019

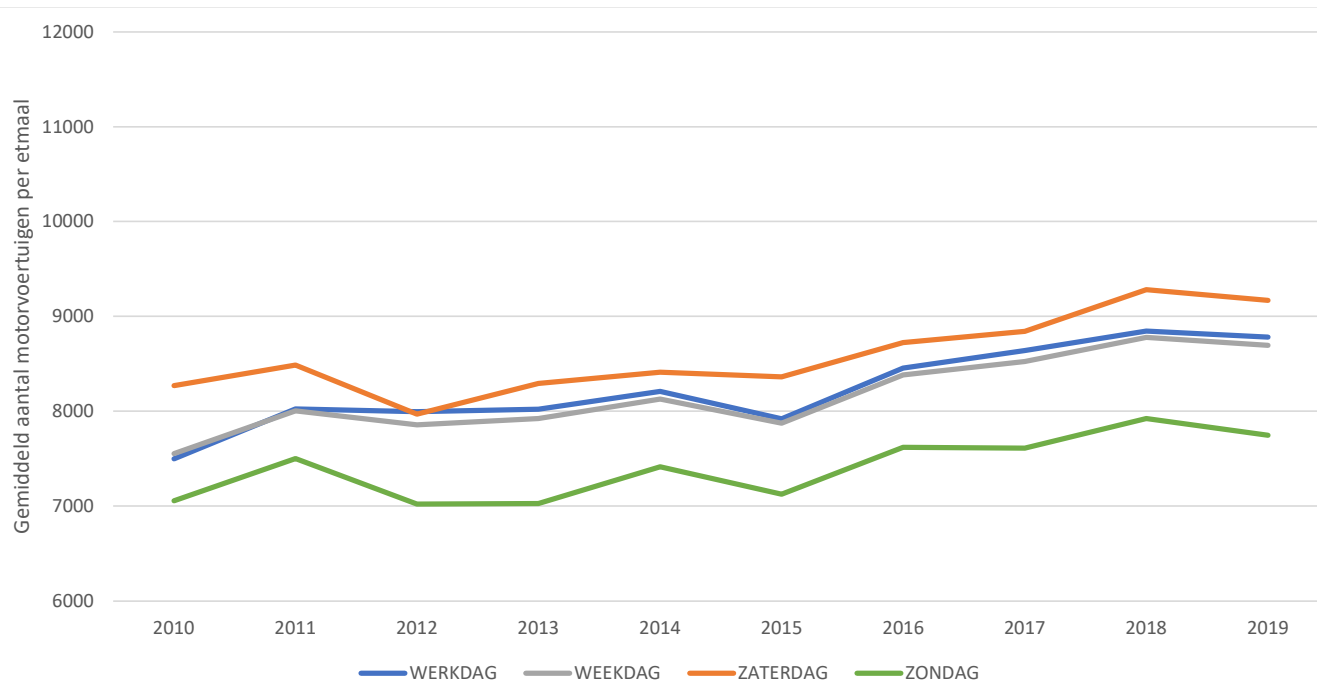
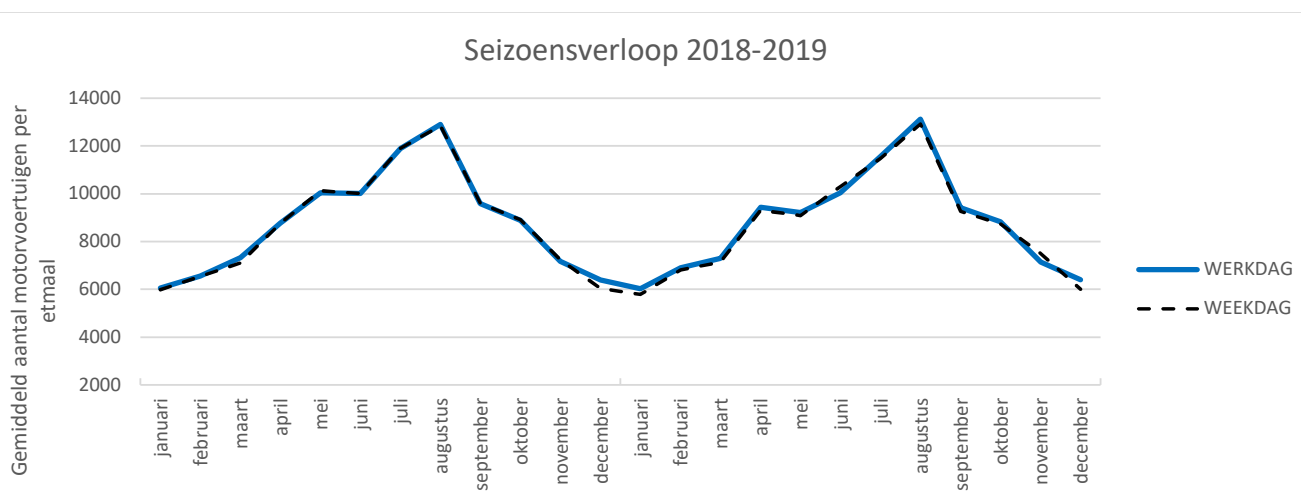


FIG. 12 | SEIZOENSVERLOOP



### TELLINGEN BURGH-HAAMSTEDE

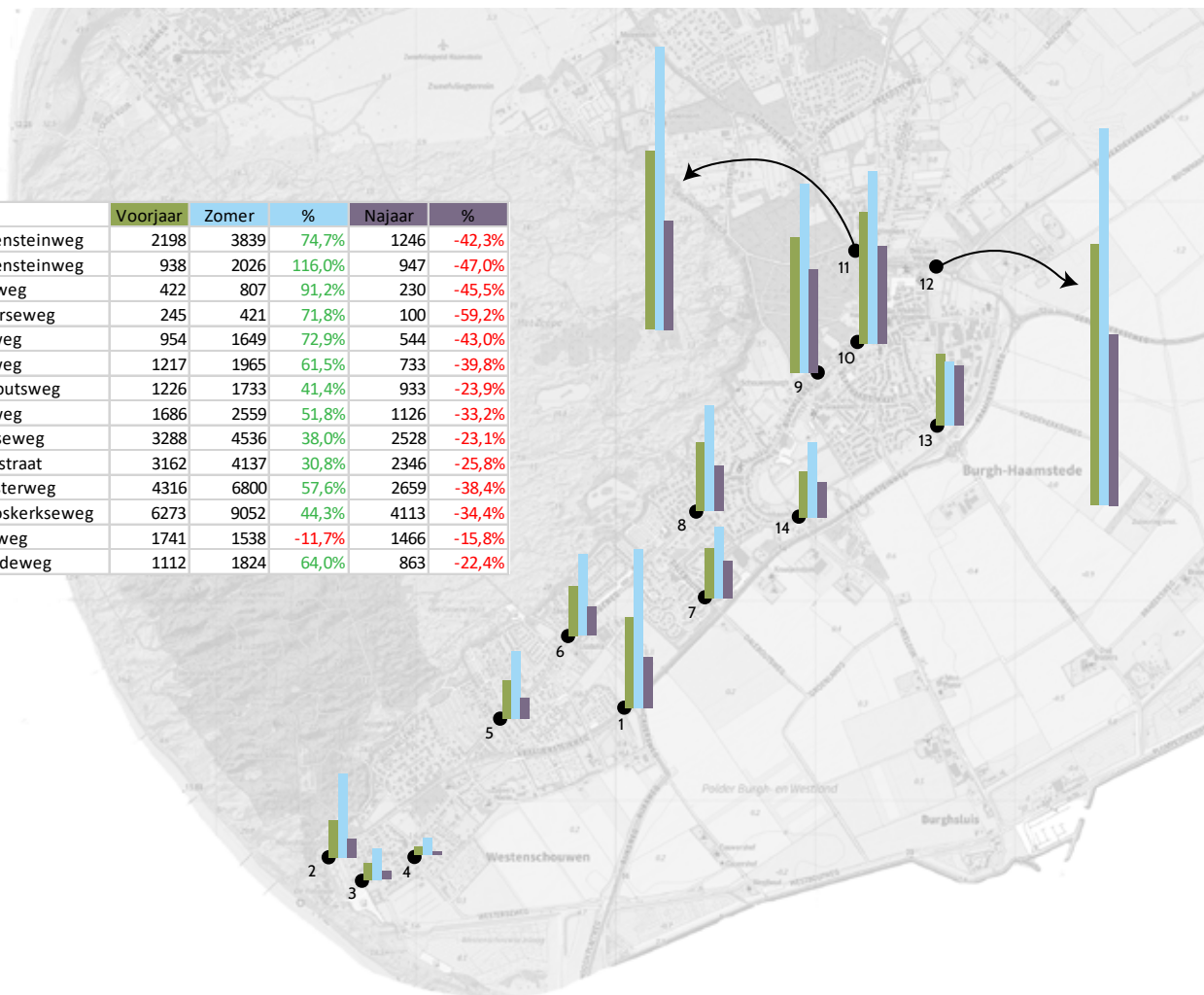
*Inzicht in intensiteiten op een weekdag*

Voor de wegen binnen de bebouwde kom is geen permanent telsysteem aanwezig. Om die reden is in 2019 tijdens drie periodes een verkeerstelling uitgevoerd op 14 verschillende locaties. De eerste telperiode was in mei en juni, waarbij tevens Hemelvaartsdag en Pinksteren zijn geregistreerd. In recreatiegebieden zijn dit bekende drukke dagen, maar niet zo druk als tijdens de (echte) zomerpiek. Met tellingen in juli en augustus is de zomerpiek in beeld gebracht. De laatste telling is in november uitgevoerd waarmee een beeld is verkregen van de situatie buiten het recreatieseizoen. Door de tellingen in verschillende periodes is een helder inzicht ontstaan en zijn de seizoensfluctuaties inzichtelijk gemaakt.

Bij de telresultaten is onderscheid gemaakt naar gemiddelde werkdag en weekenddag/feestdag. Op de gemiddelde werkdag zien we het te verwachten algemeen patroon voor dit gebied. Een druk voorjaar, een duidelijke zomerpiek en een in vergelijking erg rustig najaar. De fluctuaties op de Kloosterweg en Serooskerkseweg zijn wat dat betreft het grootst. Van de dorpsas kunnen we concluderen dat de tellocaties 9 en 10 aanmerkelijk drukker zijn in vergelijking met de andere meetpunten.

FIG. 13 | VERKEERSTELLINGEN GEMIDDELTE WEEKDAG (MVT/ETMAAL)

	Voorjaar	Zomer	%	Najaar	%
1. Kraaijsteinweg	2198	3839	74,7%	1246	-42,3%
2. Kraaijsteinweg	938	2026	116,0%	947	-47,0%
3. Steenweg	422	807	91,2%	230	-45,5%
4. Westerseweg	245	421	71,8%	100	-59,2%
5. Hogeweg	954	1649	72,9%	544	-43,0%
6. Hogeweg	1217	1965	61,5%	733	-39,8%
7. Daleboutsweg	1226	1733	41,4%	933	-23,9%
8. Hogeweg	1686	2559	51,8%	1126	-33,2%
9. Burghseweg	3288	4536	38,0%	2528	-23,1%
10. Weststraat	3162	4137	30,8%	2346	-25,8%
11. Kloosterweg	4316	6800	57,6%	2659	-38,4%
12. Serooskerkseweg	6273	9052	44,3%	4113	-34,4%
13. Zandweg	1741	1538	-11,7%	1466	-15,8%
14. Weeldeweg	1112	1824	64,0%	863	-22,4%





### TELLINGEN BURGH-HAAMSTEDE

*Inzicht in intensiteiten op een weekenddag*

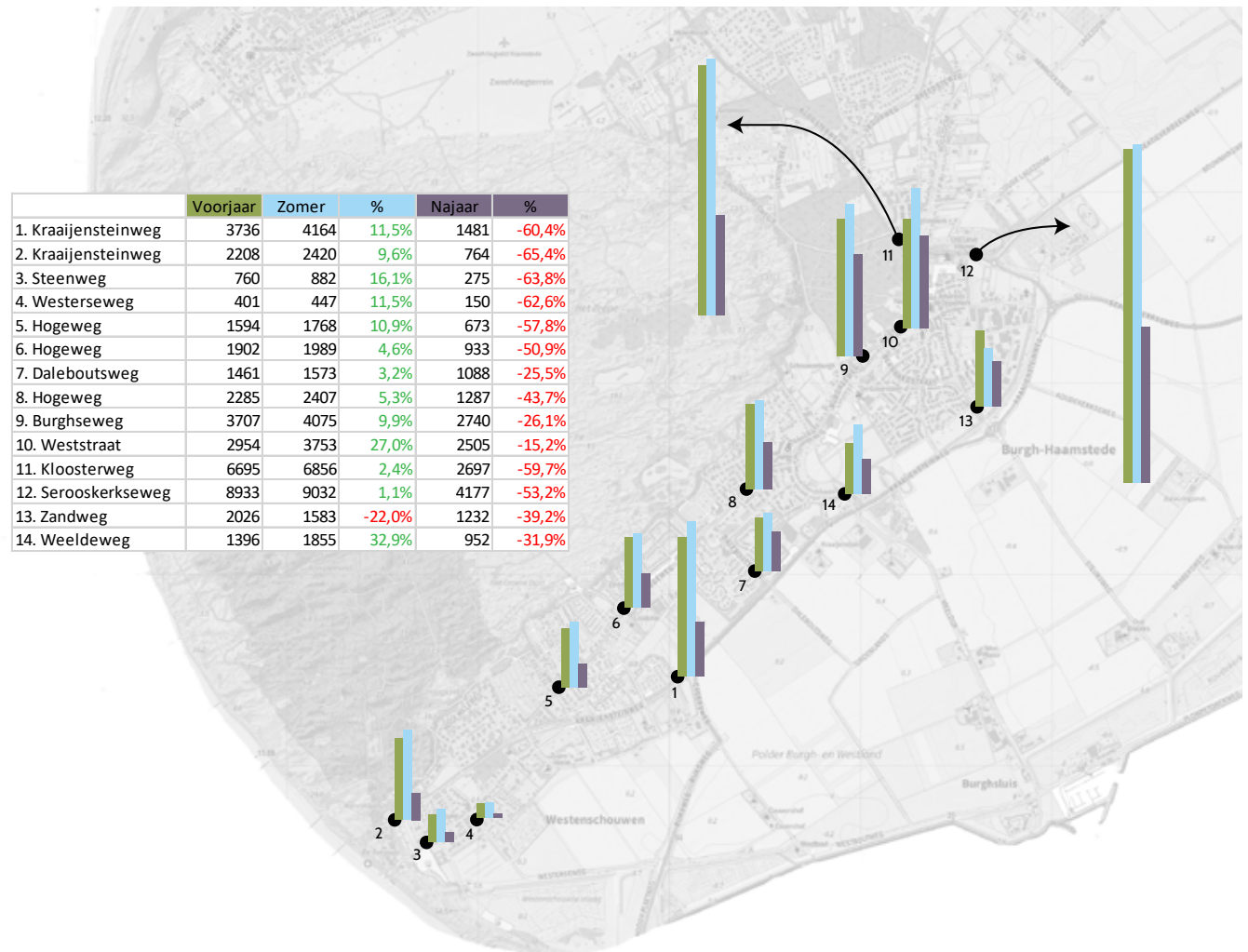
De gemiddelde weekenddag/feestdag betreft de periodes exclusief de dagen dat er afsluitingen waren in verband met de georganiseerde markten.

Op feestdagen (Hemelvaart en Pinksteren) en in de weekenddagen in het voorjaar zien we dat deze aanmerkelijk drukker zijn dan de gemiddelde werkdag. Jaarrond zien we dat het voorjaar daardoor redelijk de zomerpiek benadert.

Voor de meetpunten 9 en 10 geldt dat er beperkte verschillen tussen de meetperiodes zijn waargenomen. Er bestaat hier een procentuele daling in het laagseizoen van -30% ten opzichte van het hoogseizoen. Op andere meetpunten is deze procentuele daling fors hoger (tussen de 50% en 65%). Dit geeft aan dat de aanwezigheid van de functies in het centrum van Burgh (bijv. locatie AH) zorgt voor een structurele drukte en een verkeeraantrekkende werking op de dorpsas.

FIG. 14 | VERKEERSTELLINGEN GEMIDDELDE WEEKEND- / FEESTDAG (MVT/ETMAAL)

	Voorjaar	Zomer	%	Najaar	%
1. Kraaijensteinweg	3736	4164	11,5%	1481	-60,4%
2. Kraaijensteinweg	2208	2420	9,6%	764	-65,4%
3. Steenweg	760	882	16,1%	275	-63,8%
4. Westerseweg	401	447	11,5%	150	-62,6%
5. Hogeweg	1594	1768	10,9%	673	-57,8%
6. Hogeweg	1902	1989	4,6%	933	-50,9%
7. Daleboutsweg	1461	1573	3,2%	1088	-25,5%
8. Hogeweg	2285	2407	5,3%	1287	-43,7%
9. Burghseweg	3707	4075	9,9%	2740	-26,1%
10. Weststraat	2954	3753	27,0%	2505	-15,2%
11. Kloosterweg	6695	6856	2,4%	2697	-59,7%
12. Serooskerkseweg	8933	9032	1,1%	4177	-53,2%
13. Zandweg	2026	1583	-22,0%	1232	-39,2%
14. Weeldeweg	1396	1855	32,9%	952	-31,9%



### SNELHEID GEMOTORISEERD VERKEER

Naast inzicht in het gebruik van de auto en het aantal verplaatsingen hiervan in – en om Burgh-Haamstede is het ook van belang om na te gaan hoe de infrastructuur in de praktijk wordt gebruikt. Een belangrijk onderdeel hiervan is de daadwerkelijk gereden snelheden. Om hier een zo'n objectief en betrouwbaar mogelijk beeld van te krijgen zijn de snelheidsmetingen geraadpleegd die beschikbaar zijn bij de gemeente Schouwen-Duiveland. Via de software van VIASTAT worden snelheidsmetingen verzameld via Floating Car Data. Dat zijn locatiegegevens die worden verzameld uit apparaten met GPS (telefoons en navigatiesystemen). Op die manier is het mogelijk om daadwerkelijk gereden gemiddelde snelheden, maximale snelheden en de V85 (verkeerskundige gemiddelde snelheid) te bepalen.

Om de waargenomen gereden snelheden zo goed mogelijk te beoordelen wordt specifiek gekeken naar de overschrijding van de maximale snelheid. Op de kaarten hiernaast in figuur 15 en 16 zijn de overschrijdingen in kleuren weergegeven. Om een compleet beeld te schetsen is het maand gemiddelde van januari en juli afgebeeld. Dit geeft inzicht in de gemiddelde overschrijding van de maximale snelheid in zowel het laag- als het hoogseizoen.

Uit deze cijfers kunnen we concluderen dat de snelheidslimiet met name op de Kraaijensteinweg en de Hogeweg wordt overschreden. De snelheid van gemotoriseerd verkeer is een belangrijk aandachtspunt voor de ontwerpogave voor de gehele dorpsas.

FIG. 15 | Overschrijding Januari



FIG. 16 | Overschrijding Juli



### FIETS

De infrastructuur wordt ook gebruikt door het fietsverkeer. Naast het inzicht in het gemotoriseerde verkeer is het daarom van belang om inzicht te krijgen in het gebruik van de infrastructuur door fietsers. Daarom zijn er op een drietal locaties in Burgh-Haamstede fietstellingen uitgevoerd. Ook hier zijn tellingen uitgevoerd op dezelfde momenten als de tellingen voor het autoverkeer, namelijk het voorjaar, de zomer en het najaar.

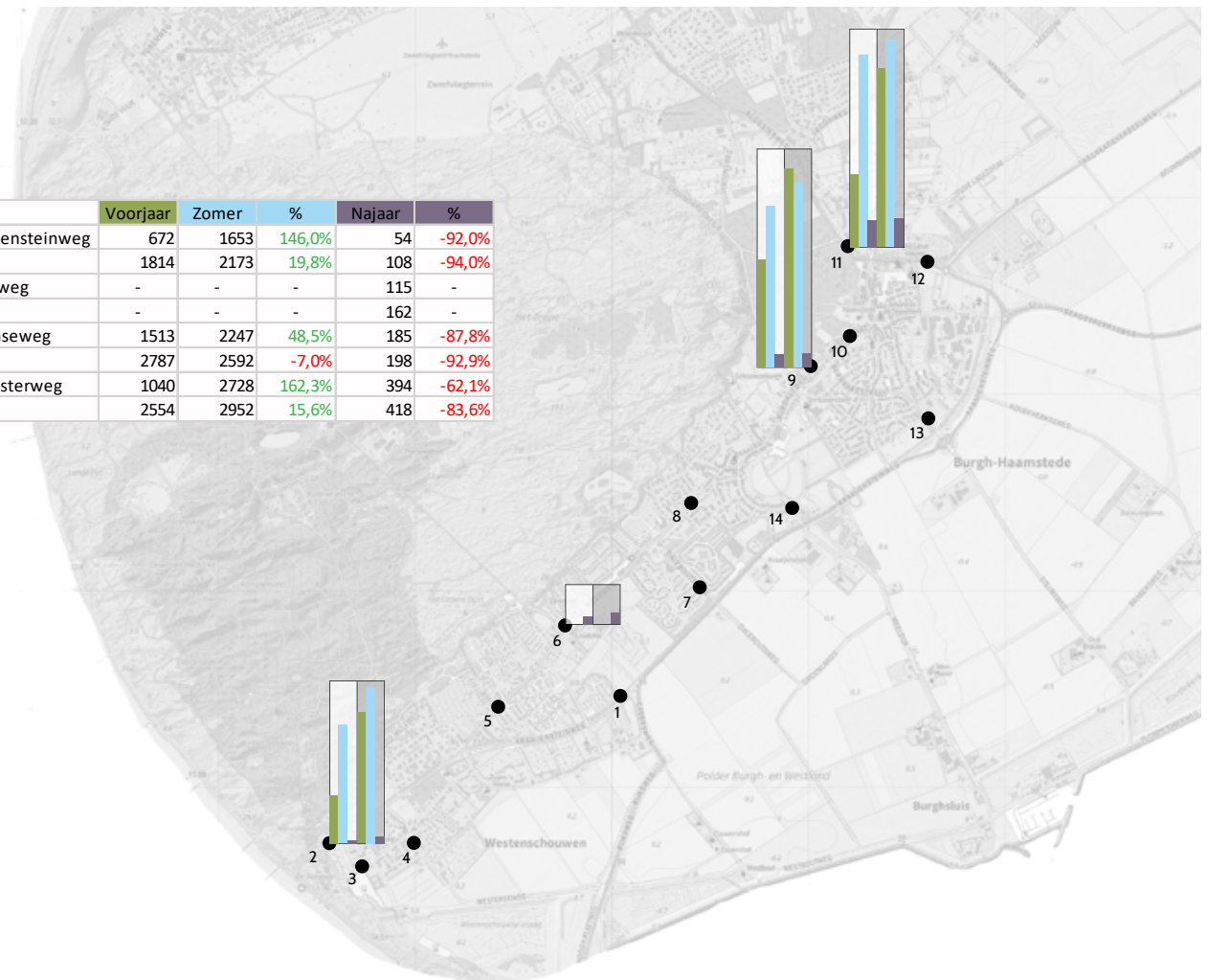
Fietsen is sterk seizoensgebonden en weersafhankelijk, wat ook blijkt uit de tellingen. In de winterperiode zien we een zeer sterke afname van het aantal geregistreerde fietsers.

Kijken we naar de dorpsas dan concluderen dat er erg veel gefietst wordt. In de zomerperiode zelfs tussen de 2.500 – 3.000 fietsers per dag. Op deze momenten maken fietsers, en ca. 4.000 motorvoertuigen gebruik van dezelfde ruimte. Dezelfde ruimte waar ook bewoners en toeristen flaneren en verblijven. In het ontwerpproces moet rekening worden gehouden met de verdeling van de schaarse ruimte.

Tenslotte kennen de Kraaijensteinweg en Kloosterweg hoge aantallen fietsers. De huidige infrastructuur is niet op deze intensiteiten ingericht en voldoet het niet aan de eisen en de wensen. Hier is extra aandacht voor vereist.

FIG. 17 | FIETSTELLING GEMIDDELTE WERKDAG EN WEEKEND- / FEESTDAG (FIETS/ETMAAL)

	Voorjaar	Zomer	%	Najaar	%
2. Kraaijensteinweg	672	1653	146,0%	54	-92,0%
	1814	2173	19,8%	108	-94,0%
6. Hogeweg	-	-	-	115	-
	-	-	-	162	-
9. Burghseweg	1513	2247	48,5%	185	-87,8%
	2787	2592	-7,0%	198	-92,9%
11. Kloosterweg	1040	2728	162,3%	394	-62,1%
	2554	2952	15,6%	418	-83,6%



### OPENBAAR VERVOER

Tenslotte zoomen we in op het gebruik van het openbaar vervoer in Burgh-Haamstede. Doormiddel van raadpleging van de gegevens van in- en uitstappers bij de ov-haltes in Burgh-Haamstede hebben we inzicht in het gebruik van deze haltes. Op deze manier is achterhaald hoe de bushaltes worden gebruikt, de herkomst- en bestemming van de ov-reizigers en de hieraan gekoppelde tijdstippen.

Op basis van deze gegevens kunnen we concluderen dat meer dan 60% van de reizigers in Burgh-Haamstede gebruik maakt van één van de drie haltes nabij het centrum van Haamstede. Het gaat hierbij om de haltes Noordstraat, Kerk en Weststraat. De overige haltes hebben een beperkt aandeel in- en uitstappers. De meest zuidelijk gelegen haltes (m.u.v. halte Westenschouwen - Dorp) hebben het kleinste aandeel.

Op basis van de herkomst en bestemming van de reizigers wordt duidelijk dat er vooral een relatie bestaat met Zierikzee en Middelburg. Deze zijn gezamenlijk goed voor zo'n 80 % van de verplaatsingen. Op basis van de in- en uitstaptijden kunnen we aannemen dat het overgrote deel van de OV-gebruikers scholieren betreft.

FIG. 18 | BUSHALTES



03.



**KNELPUNTEN**



Aan de hand van de verschillende onderdelen uit de inventarisatie (functie, gebruik en inrichting) hebben we een duidelijk beeld van de huidige situatie. In deze paragraaf vatten we de knelpunten per onderdeel samen.

### FUNCTIE

De Kloosterweg en de Kraaijensteinweg zijn beide gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg. Gezien vanaf de N57 zijn beide wegen zeker terecht als zodanig gecategoriseerd. Gaan we verder het gebied in dan ebt deze noodzaak weg. De ontsluitingsfunctie wordt minder en de wegen gaan meer op in het gebied. De auto is door de huidige functie en de bijbehorende inrichting dominant aanwezig. Dit zal dan ook als zodanig worden herzien.

Ook de functie van de dorpsas als busroute moet worden herzien. De dorpsas is in de huidige situatie gecategoriseerd als erftoegangsweg en zal in de toekomst nog meer als verblijfsgebied worden ingericht (wens uit de dorpsvisie). Een busroute over de dorpsas past niet bij de verblijfsfunctie.

Ten aanzien van de fietsers is er sprake van enkele hiaten in de recreatieve routes. Voor de beleving van het gebied kan het wenselijk zijn om deze hiaten in te vullen, maar vanuit verkeerskundig oogpunt is dit niet noodzakelijk. Ook in de directe omgeving is aandacht vereist voor de recreatieve fietsroutes. Het gaat hierbij om de inrichting, maar ook de ontbrekende schakels zijn van belang. Een voorbeeld hiervan is het olifantenpaadje bij het viaduct N57-Westerseweg.

### INRICHTING

Ten aanzien van de inrichting zijn voor ieder wegvak wel één of meerdere afwijkingen van de inrichting te benoemen. De complete dorpsas mist eenduidigheid en kent een grote verscheidenheid aan inrichtingsvormen. Het ene wegvak kent asphalt als verhardingstype met te smalle fietsstroken, het andere wegvak verhardingstype klinkers in verschillende kleuren.

Aansluitend op de dorpsvisie is het ook vanuit verkeerskundig oogpunt gewenst uniformiteit aan te brengen. Dit om de dorpsas een herkenbare uitstraling te geven en meer in te richten als een verblijfsgebied. Ook over de 'inprikkers' vanaf de N57 naar Burgh-Haamstede moet duidelijkheid bestaan. Voor de automobilist moet het duidelijk zijn welke route gevolgd moet worden om op de gewenste locatie te komen. Komende tijd wordt gewerkt aan nieuwe rotondes aan de Kraaijensteinweg en de Daleboutsweg, waarmee de aansluiting op deze inprikkers in orde wordt gemaakt. De aansluiting van de Weeldeweg op de N57 blijft een belangrijk aandachtspunt, waar zowel op de korte- als de langere termijn een oplossing voor gevonden moet worden. In de huidige situatie levert dit verkeersveiligheidsproblemen op en de vormgeving voldoet niet aan de richtlijnen.

De ruimte voor de fietser is op de gehele dorpsas beperkt. Op delen zijn te smalle fietsstroken aanwezig en op andere delen is het fietsverkeer gemengd met overige verkeer. Ook de fietsvoorziening op de Kloosterweg richting Nieuw-Haamstede voldoet niet aan de richtlijnen. Hier is extra aandacht voor vereist.

### GEBRUIK

Kijken we naar het daadwerkelijke gebruik van de infrastructuur dan zijn er drie knelpunten die eruit springen. Het gebruik van het OV op de dorpsas, de verhoudingen tussen auto's en fietsers in de verschillende seizoenen en de waargenomen snelheden op delen van de dorpsas.

Zoals eerder vermeld kent de dorpsas in totaal acht bushaltes, waarbij voornamelijk de haltes in Haamstede het beste gebruikt worden. In de huidige situatie is dit de doorgaande busroute, waarbij het openbaar vervoer gebaat is bij een goede doorstroming. Een doorgaande busroute pas niet bij het voornemen om de dorpsas meer in te richten als verblijfgebied. Daarnaast kunnen de huidige bussen (zwaar verkeer) geluids- en trillingsoverlast veroorzaken.

Verder laten de verkeerstellingen een duidelijk verschil zien in intensiteiten op de verschillende locaties op de dorpsas. Het gedeelte, tussen de Leliëndaleweg en de Kloosterweg, heeft te maken met de grootste drukte. Hier zijn in de zomerperiode 4.000 motorvoertuigen per etmaal geregistreerd, maar ook in het voorjaar worden hier 3.500 motorvoertuigen per etmaal geregistreerd. Voor een erftoegangsweg wordt als richtlijn een maximum van 5.000 – 6.000 motorvoertuigen per etmaal aangehouden. Op basis van beperkte ruimte en hoge intensiteiten fietsers kunnen deze geregistreerde intensiteiten voor knelpunten zorgen.

Uit de tellingen blijkt dat het aandeel fietsers op dit deel van de dorpsas hoog is (>2.500 per dag). Dit zijn aantallen waarbij de menging van fietsers en auto's in het geding komt. In gebieden waar de ruimte beperkt is en de intensiteiten van verschillende vervoersvormen hoog zijn, is extra aandacht vereist voor de verdeling van de schaarse ruimte. We moeten hier ook goed kijken naar de voetganger en de fietser. Op basis van de CROW-richtlijnen uit de Ontwerpwijzer fietsverkeer zitten we hier op het vlak dat we eigenlijk over moeten gaan naar fietsvoorzieningen. Complete menging met flanerende toeristen is hier erg lastig op de drukke momenten.

Op de Hogeweg is een duidelijke lagere intensiteit van het gemotoriseerde verkeer waarneembaar. De zomerpiek bedraagt ca. 2.500 mvt/ etmaal, buiten het seizoen is de intensiteit een stuk lager. Een dergelijk aantal is zeker acceptabel voor een dorpsas die vanwege ligging en structuur toch een ontsluitende functie vervult voor de omliggende gebieden. Lees: de aanliggende woningen en aanliggende accommodaties. De hier gemeten intensiteiten zijn dan ook goed verklaarbaar. De hogere intensiteiten in- en om het centrum van Burgh zijn dat, puur gelet op de woongebieden, daar juist niet. Hier constateren we duidelijk dat de centrumfunctie en de aanwezigheid van een supermarkt met regionale aantrekkingskracht zorgt voor extra verkeersbewegingen. Het feit dat we deze intensiteiten enkel in dit gebied waarnemen, toont aan dat er niet of beperkt sprake is van doorgaand verkeer, dat de gehele dorpsas (Kraaijensteinweg – Kloosterweg) gebruikt als verbinding.

In de huidige situatie is het haast noodzakelijk voor bezoekers die met de auto de voorzieningen in het centrum van Burgh willen bezoeken om over de dorpsas en door het centrum van Haamstede te rijden. Ook voor het bezoek aan het centrum rijd je nu, op zoek naar een parkeerplaats, automatisch het dorp in. Het verplaatsen van bestemmingen kan hierin ook een oplossing bieden voor de knelpunten.

Uit de verzamelde snelheidsgegevens uit de Floating Car Data, welke is ontsloten via de software van VIASTAT, blijkt met name op de Hogeweg de verkeerskundige gemiddelde snelheden (V85) boven de 30 km/u te liggen welke is toegestaan. Belangrijk is dat de snelheden zo laag mogelijk blijven zodat o.a. remafstanden en de reactiesnelheid acceptabel blijven. Deze waargenomen hoge snelheden zijn een extra reden om de weginrichting onder de loep te nemen en in de toekomst aan te passen.

In de volgende paragraaf worden de voorgestelde oplossingsrichtingen verkeerskundig beoordeeld. In het afsluitende hoofdstuk 'aanbevelingen' komen we terug op alle knelpunten en aandachtspunten.





A grayscale background image of a paved path leading through a park-like area with trees and a building in the distance. The path has a crosswalk with white stripes. A blue dot is positioned to the right of the number '4' in the text.

**04.**

**TOETS**

**OPLOSSINGEN**

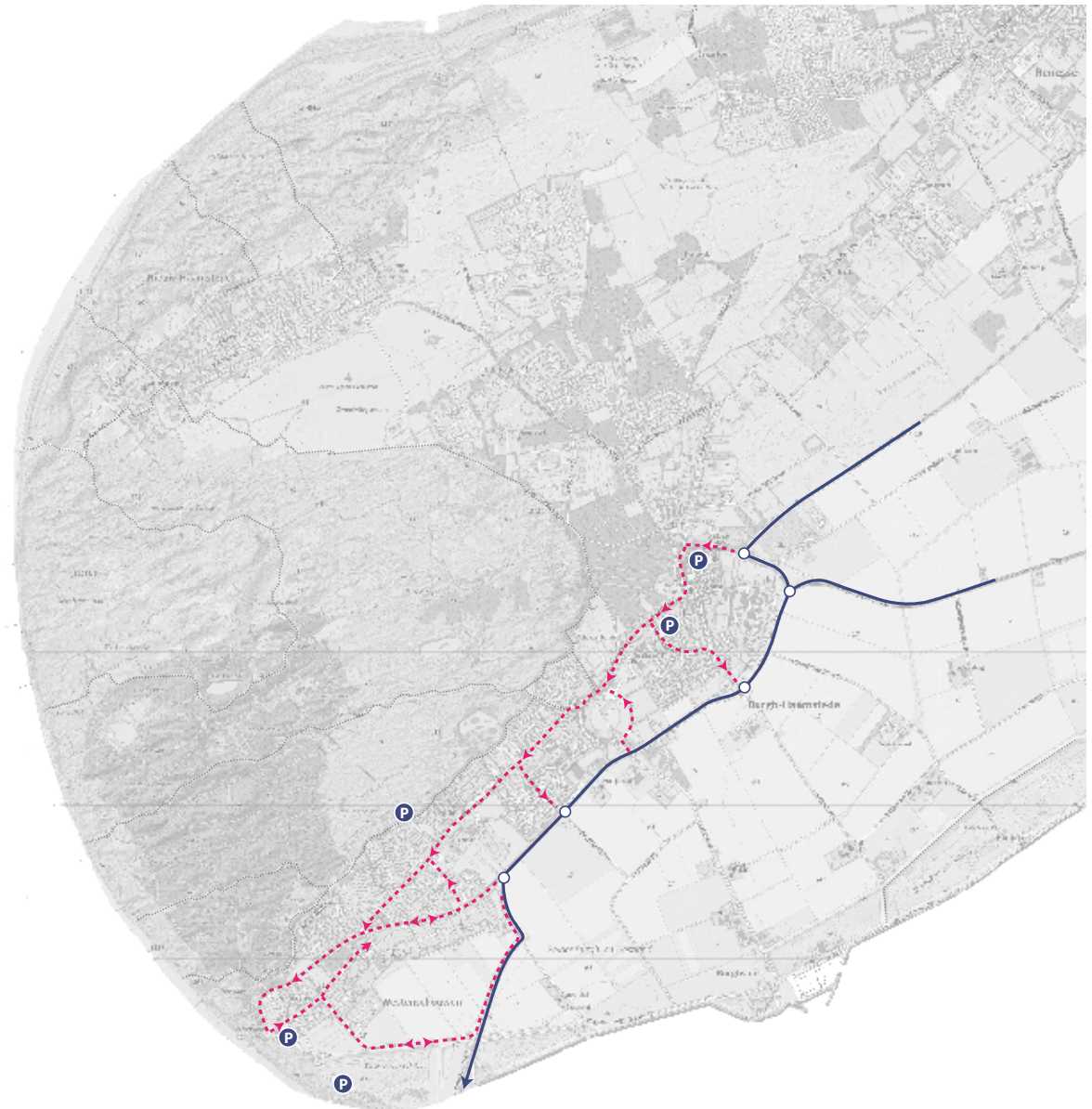
In de dorpsvisie zijn een aantal verkeerskundige oplossingen aangedragen. In deze stap beschrijven we in hoeverre de verschillende oplossingen bijdrage aan het oplossen van de knelpunten. We zoomen hierbij specifiek in op de volgende voorgedragen oplossingen:

- Transformatie dorpsas
  - 01 | Instellen eenrichtingsverkeer
  - 02 | Aanbrengen 1 of meerdere knippen
  - 03 | Sturen met inrichting
  - 04 | Verplaatsen van bestemmingen
  
- Ontsluitingsstructuur buitenom
  - 01 | Gebruiken bestaande weg - N57
  - 02 | Parralelweg langs de N57
  - 03 | Poldertracé
  
- Verbeteren Weeldeweg- Leliëndaleweg
- Busroute door de dorpsas of niet?
- Inrichting van de dorpsas
- Inrichting Kloosterweg & Kraaijensteinweg

### 01 | INSTELLEN EENRICHTINGSVERKEER OP DE DORPSAS

Verkeerskundig zien we het instellen van eenrichtingsverkeer niet als een gewenste oplossing. Verkeer gaat hierdoor omrijden, waarbij het op andere routes terecht komt. Dit zal deels leiden tot het verplaatsen van het probleem. Vanuit duurzaamheid zijn deze extra verkeersbewegingen ook niet wenselijk. Bijkomend aspect is dat eenrichtingsverkeer vaak hogere snelheden tot gevolg heeft, wat de veiligheid niet ten goede komt. De nu al buiten het seizoen geconstateerde hoge(re) snelheden op de Hogeweg komen daarmee verder onder druk te staan.

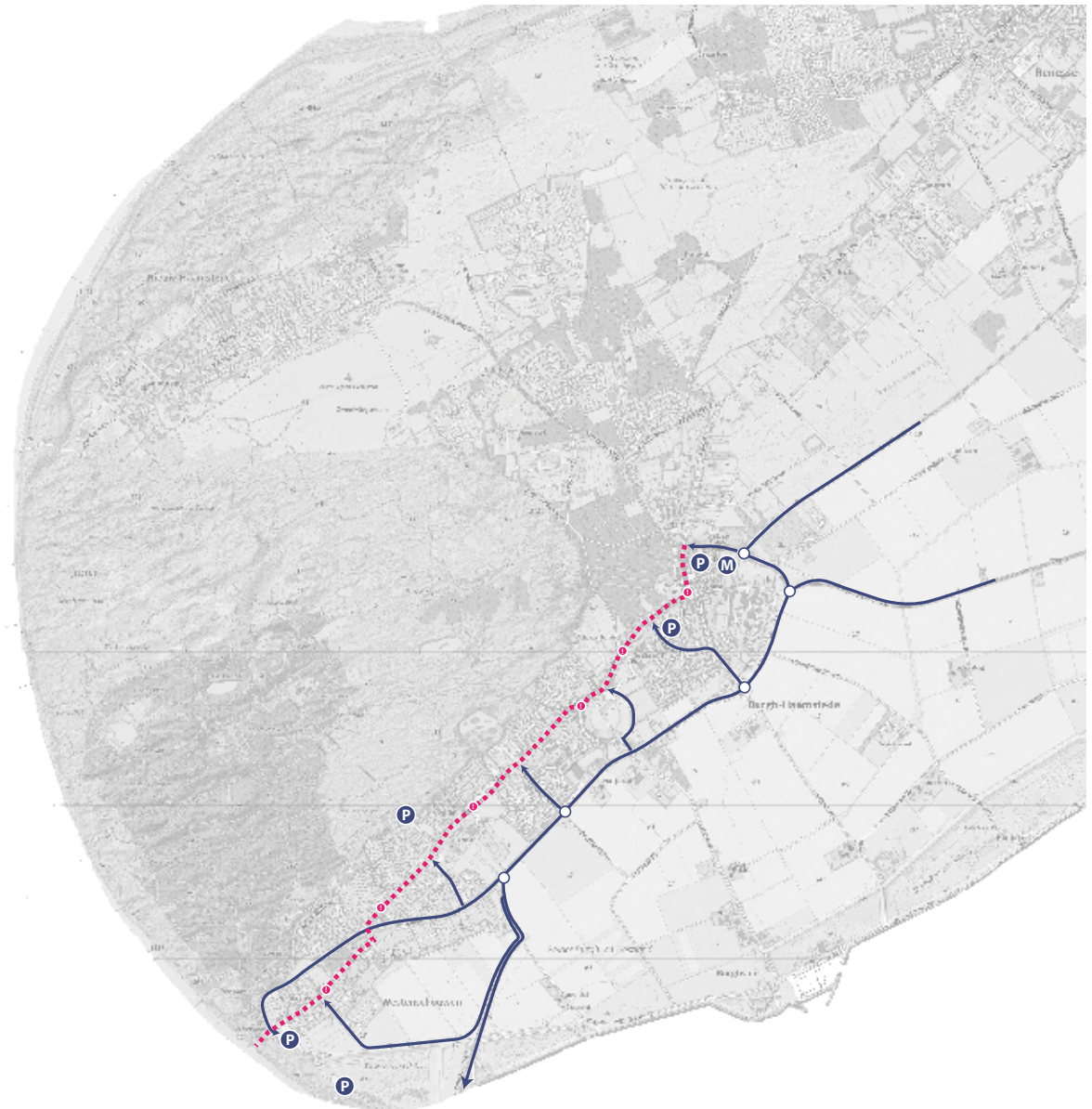
FIG. 19 | OPTIE 1 - TRANSFORMATIE DORPSAS, ÉÉNRICHTINGSVERKEER



### 02 | AANBRENGEN VAN 1 OF MEERDERE KNIPPEN

Het aanbrengen van een knip gaat ook leiden tot omrijdbewegingen. Een dergelijke maatregel neem je alleen als het niet meer anders kan. Dat wil in dit geval zeggen, wanneer er dermate veel voetgangers en fietsers in het gebied zijn dat menging met autoverkeer niet langer aanvaardbaar is. Om die reden is in veel winkelstraten inderdaad ook gekozen om de auto te weren. In Burgh-Haamstede zien we dit fenomeen ook terug tijdens de marktdagen. Wat ons betreft blijft dit het uitgangspunt en gaan we alleen over tot sluiting wanneer het vanuit het oogpunt van veiligheid en comfort wenselijk/noodzakelijk is. Een (flexibele) knip als tijdelijk toepasbare maatregel in het hoogseizoen is een optie. Dit kan verder worden uitgewerkt als proef.

FIG. 20 | OPTIE 2 - AANBRENGEN VAN 1 OF MEERDERE KNIPPEN



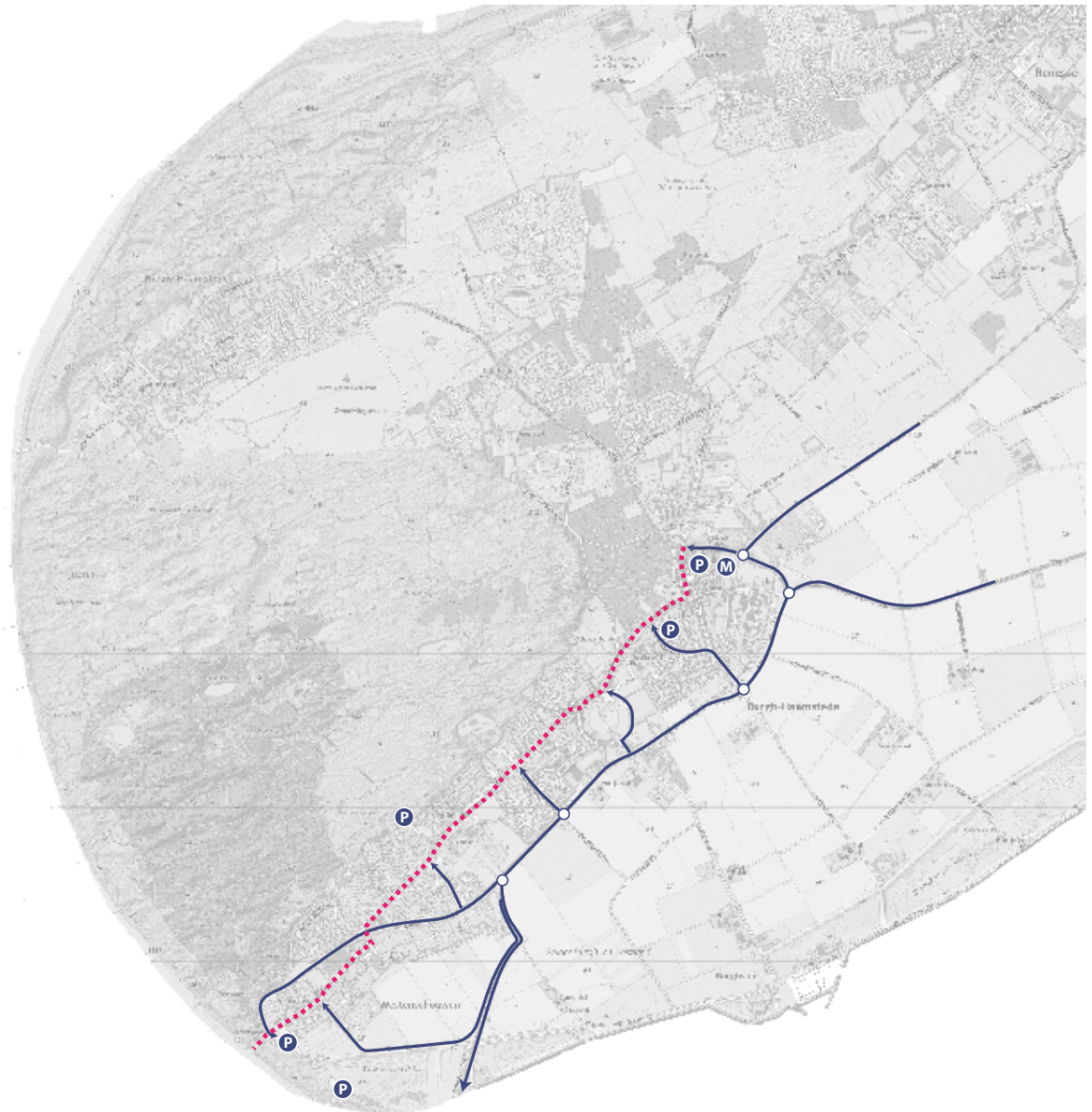
### 03 | STUREN MET INRICHTING

De huidige inrichting is ook al sturend, maar we sturen niet altijd de juiste kant op. De dorpsas kent al een aantal locaties waar een verblijfsgebied is gerealiseerd, maar ook hier is de auto nog te dominant aanwezig. De Hogeweg is een voorbeeld waar gemotoriseerd verkeer nog veel te veel ruimte krijgt. Een brede asfaltloper is uitgerold om de auto welkom te heten. De fietser heeft weinig ruimte, er zijn enkel te smalle fietsstroken toegepast. Dit lijkt meer ingezet om een versmallend effect te bewerkstelligen dan daadwerkelijk een kwaliteitsvolle voorziening aan de fiets te bieden. Het aantal versmallingen tussen de gelijkwaardige kruisingen in laat al zien dat de inrichting van de wegvakken te veel op de auto is gericht. Zonder de versmallingen ligt de snelheid naar alle waarschijnlijkheid nog hoger.

De gehele dorpsas, vanaf de Kloosterweg tot de Kraaijensteinweg, moet conform de dorpsvisie meer eenduidig ingericht worden, met de nadruk op verblijven. Wanneer dit op een goede manier gebeurt zal dit bijdragen aan een beter verkeerskundig gebruik. Op veel plekken is de combinatie van autointensiteit en fietsintensiteit prima te combineren in een gemengd gebied. Om ook in de drukkere periodes de auto's en fietsers gebruik te laten maken van de openbare ruimte, zal specifiek in de Noordstraat-Weststraat- Burghseweg de autointensiteit naar beneden moeten worden gebracht. Daarnaast wordt op andere maatregelen ingezet om ervoor te zorgen dat andere vervoerswijzen gestimuleerd worden.

Het meer inrichten als verblijfsgebied is dus zeker wenselijk en een maatregel die op de gehele dorpsas tot uitvoering moet worden gebracht, waarbij ook de ruimte voor de voetganger een belangrijk onderdeel vormt. De gemeente maakt op basis van de verkeerskundige input én input van andere disciplines uiteindelijk definitieve keuzes.

FIG. 21 | OPTIE 3 - STUREN MET INRICHTING

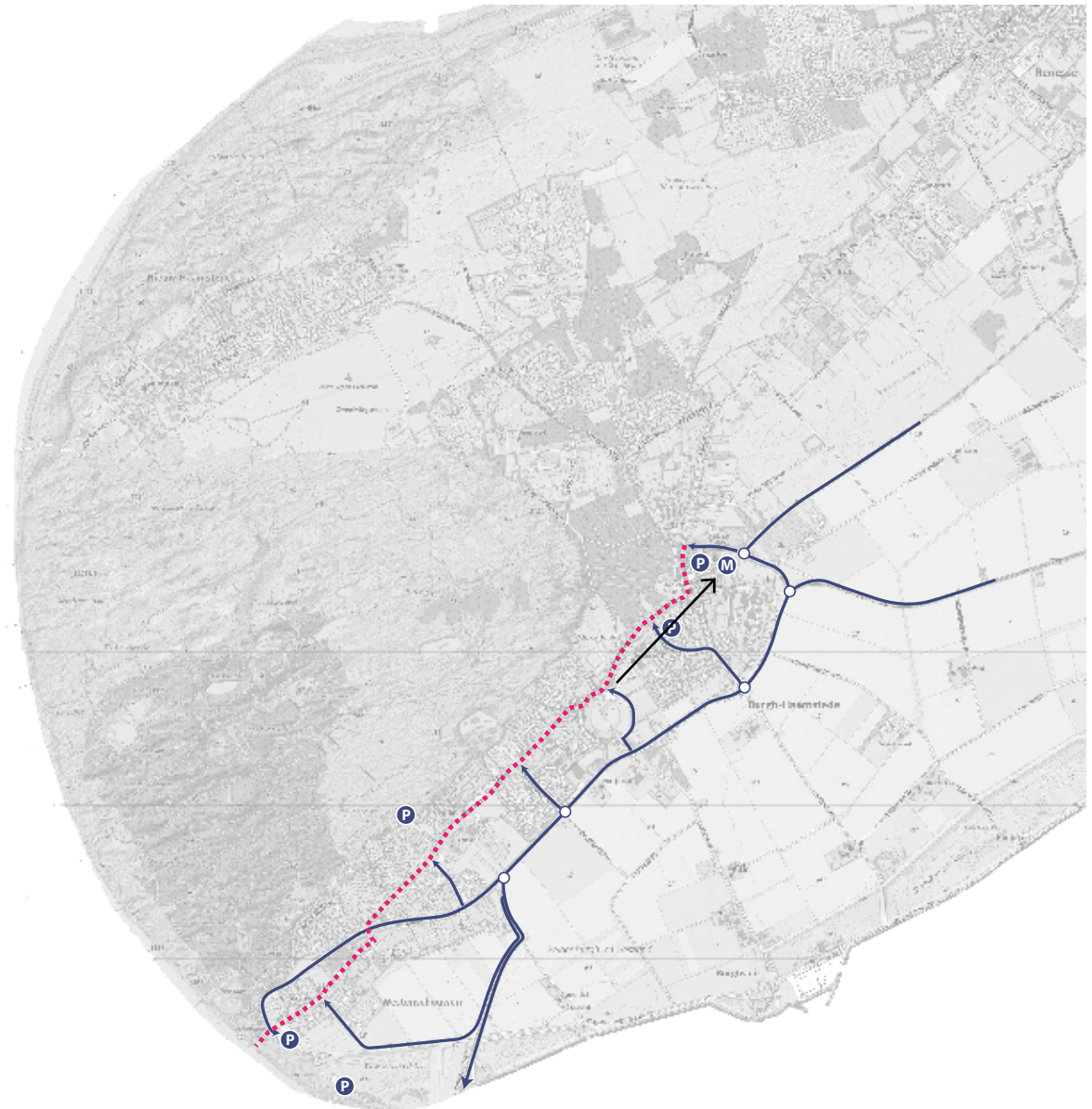


### 04| VERPLAATSEN VAN BESTEMMINGEN

Deze oplossing is niet als variant genoemd in de dorpsvisie, maar laten we wel aan bod komen. Verkeerskundig is het sturen op het verplaatsen van bestemmingen de meest gewenste methode om het gebruik van de infrastructuur af te stemmen op de functie. Door de aanwezigheid van functies in met name het centrum van Burgh zien we daar een te hoog aandeel autoverkeer. Met het verplaatsen van functies of bestemmingen (lees: parkeerplaatsen) pakken we dit op de meest effectieve wijze aan.

Het verplaatsen van de supermarkt van de dorpsas naar de Kop van Haamstede zorgt ervoor dat de noodzaak wordt weggenomen om met de auto over de dorpsas te rijden. Door het parkeerterrein van de voorziening in de toekomst in de directe omgeving van het ontsluitende wegennet aan te leggen, moet het verkeer dus geen gebruik maken van de dorpsas. Vanuit deze locatie loop je direct het centrumgebied in. Dit is tevens het zoekgebied voor het genoemde Mobiliteitsknooppunt. Deze overstap locatie voor verschillende mobiliteitsvormen is idealiter gelegen in de directe nabijheid van het ontsluitende wegennetwerk en op korte afstand van de voorzieningen. Dit komt nader aan de orde bij het thema busroute. Wanneer beide aanpassingen worden gerealiseerd zal de auto intensiteit afnemen. Dit is noodzakelijk om de verschillende verkeersdeelnemers goed te kunnen mengen op de dorpsas. Daarbij blijft het noodzakelijk om in de inrichting van de dorpsas aan te pakken.

FIG. 22 | OPTIE 4 - VERPLAATSEN VAN BESTEMMINGEN



## 04 | TOETS OPLOSSINGEN

---

Ontsluitingsstructuur buitenom

De vier oplossingsrichtingen hiervoor hebben betrekking op maatregelen op de dorpsas. Daarmee proberen we het (doorgaand) verkeer uit het dorp te 'weren'. Door maatregelen te treffen op de wegen waar we het verkeer willen hebben, kunnen we daar juist verkeer aantrekken. Hiervoor worden in de dorpsvisie drie varianten genoemd. Bij elk van deze varianten staan we kort stil.



### 01 | GEBRUIKEN BESTAANDE WEG - N57

De eerste mogelijkheid die in de dorpsvisie aan bod komt is het benutten van de bestaande route, zijnde de N57. Een erg logische insteek. De N57 functioneert namelijk in de huidige situatie ook al als randweg om Burgh-Haamstede heen. Zeg maar een 'recreatie verdeelweg' van het gebied en zijn omgeving. Vanaf deze hoofdroute zijn er diverse inprikkers richting Burgh-Haamstede. De vormgeving van de inprikkers én de wijze waarop deze aansluiten op het hoofdwegenet verschilt echter nogal van elkaar.

Het gebruik van de N57 toont aan dat deze weg in de huidige situatie prima functioneert en dat deze ook goed geschikt is om de functie als 'recreatie verdeelweg' voor Burgh-Haamstede te dienen. Dit neemt niet weg dat verbeteringen altijd wenselijk zijn. Het combineren van het landbouwverkeer in combinatie met overige verkeer is op deze route verkeerskundig onwenselijk. Verder voldoen een aantal aansluitingen van 'inprikkers' op de N57 niet aan de richtlijnen. Insteek is dat iedere kruising op de N57 uitgevoerd wordt als rotonde. Waar dit om redenen niet mogelijk is, moet een voorrangskruising in ieder geval voorzien zijn van snelheidsbeperkende maatregelen. De kruising Weeldeweg – N57 vraagt gezien de hoge kans op verkeersveiligheidsproblematiek extra aandacht op zowel de korte- als de lange termijn.

De Weeldeweg- Leliëndaleweg voldoet niet aan de richtlijnen om als 'inprikker' te kunnen fungeren. Deze route is gewoonweg te smal om deze aantallen verkeer te kunnen verwerken. De ruimte en mogelijkheden voor aanpassingen in de toekomst zijn beperkt. Zolang de supermarkt op de huidige locatie zit, of daar in de nabije toekomst nieuwe invulling aan wordt gegeven moet rekening worden gehouden met de ontsluiting van dit verkeer. Om de problematiek aan de kruising Weeldeweg – N57 structureel op te lossen en het centrum van Burgh te verbinden met de N57 is een nieuwe inprikker van Burgh noodzakelijk.

De voorgestelde 'inprikker' van Burgh vergt een nadere uitwerking in de volgende fase. Vanuit deze studie wordt (verkeerskundig) input geleverd die in het verdere proces gebruikt kan worden bij de inrichtingsopgaven. Samen met aspecten als o.a. landschap en cultuurhistorie kan er dan een integraal ontwerp tot stand komen. Om die reden zijn er in de verkeersstudie geen detailoplossingen aangedragen, maar juist (denk)richtingen.

FIG. 23 | GEBRUIK BESTAANDE WEG





### 02 | PARALLELWEG LANGS DE N57

De N57 kent in de huidige situatie een goede doorstroming en biedt daardoor een prima route buitenom het dorp. Ook uit de studies van Rijkswaterstaat, die men heeft laten uitvoeren voor de aanpassingen op de N57, blijkt dat er geen grote en structurele reistijdverliezen op dit deel van de N57 worden waargenomen. In de huidige situatie is er meer dan voldoende capaciteit om het bestemmingsverkeer en het doorgaande verkeer met elkaar te vermengen. Er is geen verkeerskundige noodzaak om hiervoor een ontvlechting in de vorm van de aanleg van een complete parallelstructuur voor te stellen.

Voor de ontsluiting van Burgh is het daarentegen wel noodzakelijk om een structurele oplossing te creëren. Het doortrekken van de Willem Alexanderstraat als parallelweg lijkt daar de meest geschikte variant om de functie van de Weeldeweg over te nemen. Op deze manier worden verkeersveiligheidsproblemen opgelost en wordt ingestoken op een structurele oplossing voor de kern en de ontsluiting van de functies. Zie hiervoor ook oplossingsrichting verbeteren Weeldeweg – Leliëndaleweg. Bijkomend voordeel is dat deze parallelle route ook over een bepaalde lengte landbouwverkeer van de hoofdrijbaan haalt. Het mengen van het landbouwverkeer met het overige verkeer op de hoofdrijbaan van N57 – N59 blijft namelijk onwenselijk.

FIG. 24 | PARALLELWEG LANGS DE N57



### 03 | POLDERTRACÉ

Vanuit de dorpsvisie is een Poldertracé een optimalisatie van het parallelweg-idee. Het poldertracé verwerkt het doorgaande verkeer en de huidige N57 kan ingezet blijven worden als verdeelweg voor Burgh-Haamstede. Gelet op het huidige functioneren van de N57 is de noodzaak/ wens hiertoe verkeerskundig vanuit deze dorpsvisie bezien niet aanwezig.

FIG. 25 | POLDERTRACÉ



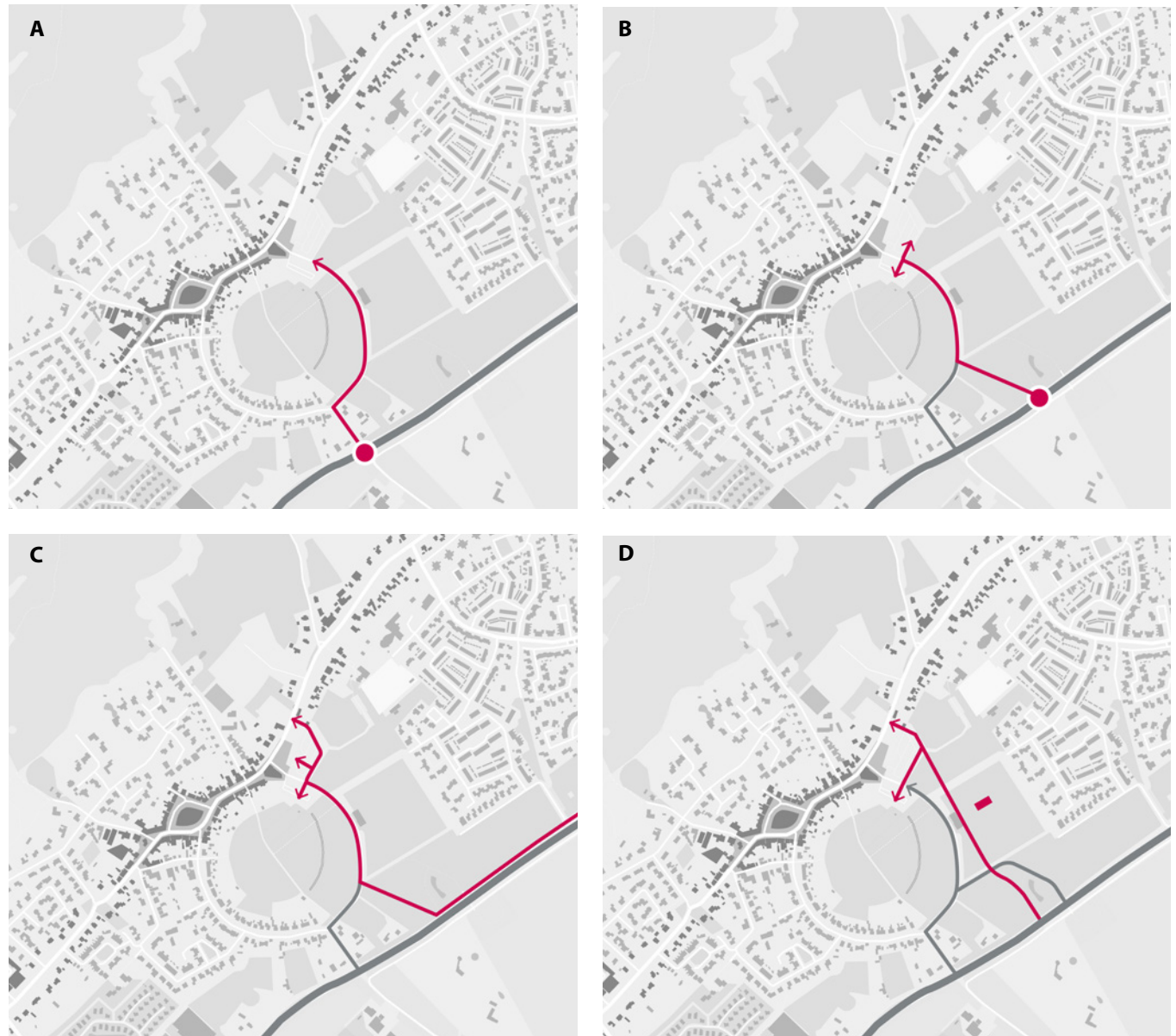
### VERBETEREN WEELDEWEG- LELIËNDALEWEG

In de huidige situatie fungeert de Weeldeweg- Leliëndaleweg als 'inprikker' voor het centrum en de voorzieningen in Burgh. Gezien de huidige inrichting en de beperkte mogelijkheden tot aanpassingen is deze route hiervoor niet geschikt. Ook de kruising van de Weeldeweg – N57 voldoet niet en zorgt voor verkeersveiligheidsproblematiek. Om tot een structurele oplossing te komen zijn er in de dorpsvisie een viertal oplossingen aangedragen. Gelet op de beschikbare ruimte en de eisen die worden gesteld aan een aansluiting op de N57 zijn de voorgestelde opties A, B & D niet realiseerbaar / uitvoerbaar.

De enige optie die resteert (C) is het doortrekken van de parallelvoorziening van de Willem Alexanderstraat naar de Leliëndaleweg. In dat geval kan het wenselijk zijn (niet genoemd in de variant) om de aansluiting met de Weeldeweg op de N57 eruit te halen. De nieuwe verbinding kan op die manier dienen als 'inprikker' van Burgh. In principe zijn we verkeerskundig voorstander van het uitplaatsen van de voorziening (supermarkt) op deze locatie gelet op de verkeeraantrekkende werking. Ook bij nadere invulling van de ruimte (een supermarkt of een andere regionale voorziening) kan de huidige ontsluiting (via de Weeldeweg) in ieder geval niet volstaan.

De voorgestelde 'inprikker' van Burgh vergt een nadere uitwerking in de volgende fase. Vanuit deze studie wordt (verkeerskundig) input geleverd die in het verdere proces gebruikt kan worden bij de inrichtingsopgaven. Samen met aspecten als o.a. landschap en cultuurhistorie kan er dan een integraal ontwerp tot stand komen. Om die reden zijn er in de verkeersstudie geen detailoplossingen aangedragen, maar juist (denk)richtingen. De inprikker bij Burgh is een denkrichting. Hoe deze er exact uit komt te zien en via welke route deze verbonden wordt met de Burghseweg kan op dit moment dan ook nog niet bepaald worden.

FIG. 26 | VARIANTEN WEELDEWEG - LELIËNDALEWEG



### BUSROUTE DOOR DORPSAS OF NIET?

In de huidige situatie loopt de (doorgaande) busroute over de dorpsas, en heeft er in totaal acht verschillende bushaltes. Het voordeel hiervan is dat vanuit heel Burgh-Haamstede de afstand tot de dichtstbijzijnde bushalte beperkt is. Het nadeel is dat de (doorgaande) bussen constant over de dorpsas rijden, waarbij ze zo snel mogelijk van A naar B moeten, wat geluid- en trillinghinder kan opleveren. De (doorgaande) busroute over de dorpsas is tegenstrijdig aan de uitgangspunten van een verblijfsgebied, waar verblijven maatgevend is ten opzichte van de doorstroming van het verkeer.

Uit de inventarisatie en analyse van het gebruik van de bushaltes blijkt dat voornamelijk de noordelijk gelegen haltes (in Haamstede) het meeste gebruikt worden, de overige haltes worden beperkt gebruikt. Daarnaast blijkt uit deze cijfers dat het merendeel van de OV-gebruikers studenten/scholieren zijn.

Bovenstaande constatering pleiten voor een (doorgaande) busroute buitenom de dorpsas. Dit biedt reistijdwinst en sluit aan bij het toekomstbeeld OV van de Provincie Zeeland waarbij na 2024 meer ingezet gaat worden op hoogwaardige en snelle openbaar vervoer verbindingen over het hoofdwegenet. Het is noodzakelijk om hier tijdig keuzes in te maken en te zijn voorbereid op het nieuwe systeem. Hierdoor kan een win-win situatie ontstaan, een reistijdwinst en minder overlast op de dorpsas.

Een groot deel van de gebruikers is in staat de grotere afstand tot de bushalte te overbruggen. Gezien de totale reistijdwinst is dit acceptabel. Het blijft natuurlijk wel van belang dat het openbaar vervoer voor alle doelgroepen toegankelijk blijft. Ook voor mensen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer en minder- of niet zelfstandig mobiel zijn geldt dat ze ook de openbaar vervoer halte op een acceptabele wijze moeten kunnen bereiken. Hiervoor moeten dus passende oplossingen worden gezocht. Denk hierbij aan een buurtbus of haltetaxi die het dorp bedient en zorgt voor de verbinding met het doorgaande netwerk gelegen aan de rand van de kern.

Bij de invulling van de haltering aan de rand van de kern moet na worden gedacht over de invulling van een volwaardige mobiliteitshub en centrale bushalte voor Burgh-Haamstede. Een mobiliteitshub is een plaats waar de overstap gemaakt kan worden op andere mobiliteitsvormen ((deel-)fiets, taxi, buurtbus, etc.). In de dorpsvisie is deze mobiliteitshub voorzien aan de rand van Haamstede. Dit blijkt een logische keuze gezien de aantallen in- en uitstappers op deze locatie, maar ook gezien de ruimtelijke structuur en de verbinding met het omliggende gebied.

Voor zowel de vormgeving van de Mobiliteitshub als de invulling van het aanvullende mobiliteitssysteem is een nadere uitwerking in samenwerking met platform SD op Weg gewenst. Hierbij moet ingezet worden op het combineren van de mix van vervoersvormen. Dit wordt de locatie waar je overstapt, het dorp binnenkomt en verschillende opties hebt voor het voor-en natransport. Niet alleen voor de dagelijkse gebruikers van het openbaar vervoer, maar ook voor de incidentele reiziger en de toeristen.



### INRICHTING EN GEBRUIK VAN DE DORPSAS

In de dorpsvisie zijn een eenduidige inrichting van de dorpsas én het benaderen van de dorpsas als een verblijfsgebied twee belangrijke speerpunten. Verkeerskundig is dit ook een wenselijke insteek waarbij we ervoor moeten waken dat het verkeer op een goede en veilige manier van de ruimte gebruik kan maken.

De uitdaging hierin is tweeledig. Enerzijds moeten we er, met name in de Noordstraat – Weststraat -Burghseweg, voor zorgen dat de auto-intensiteit naar beneden gaat. Een paar keer meer dan 4.000 motorvoertuigen is acceptabel, maar het gemiddelde in de zomerperiode moet daar eigenlijk onderliggen. Anderzijds moeten we er ook voor zorgen dat het weggebruik buiten de drukke recreatieperiode ook goed en veilig is. Door de rustigere intensiteit liggen hogere snelheden op de loer.

Een goede inrichting als verblijfsgebied is dus de uitdaging. Een inrichting in de vorm van een fietsstraat/ weg is gelet op de grote fluctuatie in intensiteiten niet gewenst. In het hoogseizoen is dit mogelijk een goed inrichtingsmechanisme, maar dan moet de auto intensiteit op de Noordstraat-Weststraat-Burghseweg naar beneden. Buiten het hoogseizoen is het aandeel fietsers dermate laag dat de route niet geschikt is om te richten als fietsstraat en ook zo kan functioneren.

Op de complete dorpsas moet een goede afstemming en verdeling plaatsvinden van de verkeersruimte voor de verschillende deelnemers. Hierbij is een voldoende ruimte voor de voetgangers en fietsers essentieel.

Bij de inrichting van het gebied is het daarnaast ook verkeerskundig gezien van belang om de dorpsas te voorzien van een aantal parels. De parels kunnen de in de dorpsvisie benoemde pleinen zijn, maar ook kruispunten kunnen verkeerskundig een pareltje zijn. Even een onderbreking van die lange dorpsas voorkomt hoge snelheden en onoplettendheid bij de weggebruiker. De wegvakken tussen de parels kunnen waar nodig wat meer verkeerskundig zijn ingericht omdat de inrichting daar meer afgestemd is op het gebruik in de lengterichting dan in de dwarsrichting (oversteken).

Bij de definitieve keuzes voor de inrichting moet gebruik worden gemaakt van de beschikbare cijfers ten aanzien van intensiteiten en type verkeersdeelnemers. Een vrachtauto moet er kunnen komen, maar twee vrachtauto's hoeven elkaar niet persé met 30 km/u te passeren. Voor de inrichting zijn fietsers, voetgangers en autoverkeer maatgevend. Hier moet ruime aandacht voor zijn.

### INRICHTING KLOOSTERWEG

Bij de inrichting van de Kloosterweg knaagt het in de huidige situatie op het gebied van de beperkte ruimte voor de fietser en de oversteeklocaties. De fietser verdient meer comfort en veiligheid dan de huidige infrastructuur biedt. Gelet op de fietsintensiteit is een breedte van 4 meter wenselijk. Ter hoogte van oversteeklocaties en kruispunten ontbreekt het vaak aan beschikbare ruimte om verkeerskundige maatregelen uit te voeren die bij een dergelijk wegtype horen. Op basis van de uitgevoerde quickscan van de huidige inrichting is het advies om de weg categorisering van de Kloosterweg aan te passen. De categorisering van de Serooskerkseweg als gebiedsontsluitingsweg is prima en eindigt bij de aansluiting Hoge Zoom-Noordstraat. In principe ontstaat daarna, richting Nieuw-Haamstede meer een erftoegang buiten de bebouwde kom. Dit sluit ook beter aan op de inrichting zoals deze hier nu ligt. Over de overgang van GOW naar ETW kan discussie bestaan. Op basis van de huidige inrichting zou een kruispuntoplossing met de Nieuwe Weg een logische overgang kunnen vormen. Wanneer we de route als ETW inrichten met vrijliggend fietspad blijft het wel een voorrangsweg in dit geval. De kruispunten zouden dan mogelijk bijzondere pleintjes kunnen worden waar de inrichting van de doorgaande weg echt even wordt onderbroken, waardoor de attentie duidelijk wordt gevestigd op het oversteken.

### INRICHTING KRAAIJENSTEINWEG

De Kraaijensteinweg is in de huidige situatie is erg ruim gedimensioneerd voor het gebruik wat deze kent. Het wegvak tussen de N57 en de aansluiting Hogeweg is terecht aangeduid als gebiedsontsluitingsweg (GOW) en de daarbij horende inrichting. Ook het gedeelte van de Kraaijensteinweg tussen de kruising met de Hogeweg en het Bosplein heeft de functie van een gebiedsontsluitingsweg. Ter hoogte van het Bosplein bestaat de overgang naar een verblijfsgebied. In de huidige situatie bieden we de automobilist veel luxe door de gebiedsontsluitingsweg door te laten lopen tot de rotonde bij het Duinpad / Steenweg. Hierdoor bieden we in de huidige situatie heel veel luxe aan de automobilist. Dit terwijl de fietser, die hier ook veel aanwezig is, er bekaaid vanaf komt. De autogerichte weginrichting voorkomt nu ook herkenbare en veilige verbindingen met het uiteindelijke Bosplein dat hier aan de noordzijde van de route ligt. Op deze manier is het geen onderdeel van de dorpsas als verblijfsgebied.

In de toekomst is het aan te bevelen om de overgang van de gebiedsontsluitingsweg naar een erftoegangsweg toe te passen ter hoogte van het Bosplein. Tussen het Bosplein en rotonde Duinpad / Steenweg is het advies de categorisering aan te passen naar een erftoegangsweg met inrichting bijpassend bij een verblijfsgebied, met meer ruimte voor de voetganger en fietser.





05.

# AANBEVELINGEN

Op basis van de inventarisatie, het inzicht in de knelpunten en toets van de voorgestelde oplossingsrichtingen sluiten we af met de aanbevelingen. Het is goed om nogmaals te benoemen dat vanuit deze studie (verkeerskundig) input wordt geleverd die in het verdere proces gebruikt kan worden bij de (her)inrichtingsopgaven. Samen met aspecten als o.a. landschap en cultuurhistorie kan er dan een integraal ontwerp tot stand komen. Om die reden zijn er in de verkeersstudie geen detailoplossingen aangedragen, maar juist (denk)richtingen. In het totale proces bezien vormt de verkeersstudie input, samen met de andere studies, voor een nog uit te voeren ontwerpogave.

In het onderstaande zoomen we in op de aanbevelingen en schetsen we de prioritering en planning.

### *Herinrichting Dorpsas*

Deze verkeersstudie toont aan dat, met de juiste keuzes, de uitvoering van de dorpsvisie ook bij gaat dragen aan een veilige én herkenbare verkeerssituatie in- en om Burgh-Haamstede. Een eenduidige en herkenbare inrichting van de dorpsas en het benaderen van de dorpsas als een verblijfsgebied zijn twee belangrijke speerpunten. Verkeerskundig is dit een wenselijke insteek, waardoor het verkeer op een goede en veilige manier gebruik kan maken van de beschikbare ruimte op de dorpsas. De herinrichting is noodzakelijk voor de complete dorpsas, zoals afgebeeld op de overzichtskaart.

In de volgende fase wordt het stedenbouwkundig – en beeldkwaliteitsplan uitgewerkt, waarbij dit als input wordt gebruikt voor het inrichtingsplan voor de dorpsas. De basis voor het inrichtingsplan wordt dan gevormd door zowel de inhoud van deze verkeersstudie, de landschappelijke en cultuurhistorische analyse als diverse voorwaarden uit het stedenbouwkundige- en beeldkwaliteitsplan. Hieruit volgt de nadere uitwerking van de ingrepen en de fasering. Dit heeft vanaf nu de doorlopende aandacht.

### *'Uitlichten' kruispunten*

Bij de herinrichting van de dorpsas is het verkeerskundig gezien ook van belang om de dorpsas te voorzien van een aantal parels. De parels kunnen de, in de dorpsvisie benoemde pleinen zijn, maar ook kruispunten kunnen verkeerskundig een pareltje zijn. Even een onderbreking van die lange dorpsas voorkomt hoge snelheden en onoplettendheid bij de weggebruiker. De wegvakken tussen de parels kunnen waar nodig wat meer verkeerskundig zijn ingericht omdat de inrichting daar meer afgestemd is op het gebruik in de lengterichting dan in de dwarsrichting (oversteken).

De nadere uitwerking maakt onderdeel uit van de integrale herinrichtingsopgave van de dorpsas en de beide centra in de volgende fase. Daarmee heeft de nadere uitwerking en fasering vanaf nu ook de doorlopende aandacht.

### *Aandacht en ruimte voor voetgangers en fietsers*

Voor het langzame verkeer, de voetgangers en fietsers, vragen we extra aandacht. In de huidige situatie is er op de gehele dorpsas en de verbinding naar Nieuw-Haamstede weinig ruimte gereserveerd voor deze verkeerdeelnemers. In de herinrichtingsopgave van de dorpsas moet voldoende ruimte gereserveerd worden voor voetgangers en fietsers. Volwaardige voetgangers- en fietsvoorzieningen die voldoen aan de eisen en de landelijke richtlijnen. Idealiter gaat het om een ruim trottoir (>1,8 meter) en ruime fietsstroken (>1,75 meter) op delen waar complete mening met het overige verkeer niet wenselijk is en een vrijliggende fietsvoorziening (>4 meter) tussen de dorpsas en Nieuw-Haamstede. Daarnaast is het van belang om de verkeerskundige uitgangspunten mee te nemen in het ontwerpproces, zodat de dorpsas optimaal kan worden ingericht als verblijfsgebied.

De nadere uitwerking maakt onderdeel uit van de integrale herinrichtingsopgave van de dorpsas en de beide centra en is daarmee een doorlopend aandachtspunt. Aanpassingen aan de Kloosterweg, meer in het bijzonder de voet- en fietspaden, hebben hoge prioriteit en gaat de gemeente Schouwen-Duiveland daarom vanaf 2022 als project oppakken. Belangrijk om aan te geven is dat de gemeente Schouwen-Duiveland daarnaast op korte termijn al aan de slag gaat in Nieuw-Haamstede (2e kwartaal 2021) en Westenschouwen (4e

kwartaal 2021). Deze werkzaamheden moeten bijdragen aan een veiligere situatie voor met name fietsers en voetgangers. Het betreft de volgende werkzaamheden:

- Aanpassing kruising Badweg/Kloosterweg tot en met rotonde Torenweg/Korenbloemlaan
- Snelheid remmende maatregelen Torenweg
- Herstelwerkzaamheden asfalt en aanbrengen fietssuggestiestroken Strandweg/Badweg
- Aanpassing kruising Kloosterweg/Vertonsweg
- Snelheid remmende maatregelen Kraaijensteinweg
- Inrichten Bosplein Westenschouwen (Boswachterij) tot en met de rotonde

### *Ontsluitingsstructuur*

Kijken we naar de ontsluitingsstructuur dan kunnen we ons helemaal vinden in de dorpsvisie voorgestelde systematiek met inpridders. Verkeerskundig is het niet nodig om maatregelen te treffen om meer verkeer naar de hoofdroutes te trekken. De N57 fungeert prima in de ontsluitingsstructuur. Om ervoor te zorgen dat de intensiteiten van het gemotoriseerde verkeer op een deel van de dorpsas (Noordstraat-Weststraat- Burghseweg) naar beneden gaat zijn naast de herinrichting andere aanvullende maatregelen wenselijk. Namelijk de uitplaatsing van voorzieningen en een nieuwe ontsluiting voor het centrum Burgh. Ook hiervoor geldt qua planning dat er doorlopend aandacht moet zijn voor de integrale ontsluiting van de dorpsas (inclusief centrumgebieden). Dit in samenhang met het ontsluitende netwerk, de N57.



### *Uitplaatsen MarketPlaza*

Er is gesproken dat het sturen met de inrichting van de dorpsas noodzakelijk is. Uit de inventarisatie blijkt dat door de huidige voorzieningen (supermarkt) met verkeeraantrekkende werking de intensiteiten op de dorpsas (deel Noordstraat – Weststraat – Burghseweg) hoog blijft voor de beperkte ruimte in combinatie met de intensiteiten van de langzame verkeersdeelnemers. Hoe onaantrekkelijk we het gebied ook inrichten voor het autoverkeer, het zal zijn weg blijven zoeken over de dorpsas tot de voorziening. Dit kan worden opgelost door een nieuwe ontsluiting vanaf de N57 te realiseren zodat een aantrekkelijker alternatief ontstaat. Maar de belangrijkste slag kan geslagen worden door deze voorziening uit te plaatsen naar de rand van het centrum. Er is sprake van een doorlopend proces, waarbij de verplaatsing van MarketPlaza door de gemeente als separaat project wordt opgepakt. Dit heeft de constante aandacht in de planning.

### *'Inprikker' Burgh*

Er moet een structurele oplossing komen voor de huidige 'inprikker' van Burgh. In de huidige situatie levert de kruising N57-Weeldeweg verkeersveiligheidsproblematiek op. De verkeerskundige varianten om tot een oplossing te komen zijn in 2018 door Arcadis, in opdracht van Rijkswaterstaat, in beeld gebracht middels een kruispuntanalyse voor de N57-Weeldeweg. Het is mogelijk om aanpassingen te doen op het huidige netwerk om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Gezien de beperkte beschikbare ruimte op de rest van de Weeldeweg is deze niet geschikt om als 'inprikker' van Burgh te blijven fungeren. Zolang er een voorziening in het centrum van Burgh aanwezig is met een verkeeraantrekkende werking zal deze problematiek blijven bestaan.

Om tot een structurele oplossing te komen voor de problematiek op de Weeldeweg is de aanbeveling om de variant C die is genoemd in de dorpsvisie verder uit te werken. Dit betreft het doortrekken van de parallelweg aan de N57 tot en met een aansluiting op- en verbreding van de Leliëndaleweg. Op deze manier wordt een directe ontsluiting gerealiseerd van de parkeerplaatsen van de huidige supermarkt (of toekomstige andere voorziening) en de parkeerterreinen van de sportvelden. Zodra deze nieuwe

aansluiting gerealiseerd is kan de huidige aansluiting van de Weeldeweg op de N57 komen te vervallen.

In de tweede helft van 2021 wordt een nader onderzoek gestart naar de 'inprikker' Burgh en de aansluiting hiervan op de Leliëndaleweg. Dit wordt in samenspraak met Rijkswaterstaat uitgevoerd. Naast verkeerskundige aspecten worden ook civieltechnische en juridische aandachtspunten uitgewerkt. Indien er sprake is van een haalbaar plan, dan wordt de eerste helft van 2022 gebruikt voor nadere uitwerking en de tweede helft van 2022 voor een planologische procedure. Uitvoering kan dan volgen in het najaar van 2023.

### *'Flexibele' knip*

Om te komen tot een echt verblijfsgebied is het verkeerskundig noodzakelijk om de auto intensiteit naar beneden bij te stellen door de supermarkt en parkeervoorzieningen naar de randen te verplaatsen. Op de korte termijn kunnen we aanvullend op de drukke momenten over gaan tot een tijdelijke (flexibele) knip in de dorpsas. Dit om ervoor te zorgen dat de auto intensiteit naar beneden bijgesteld wordt en ervaring kan worden opgedaan met effecten en ervaringen. Op de kaart zijn suggesties te vinden voor de toepassing van een flexibele knip, betreffende de locaties kruising Kloosterweg-Noordstraat en de locatie kruising Weststraat – Bernhardstraat. Dit kan fungeren als proefperiode waarbij een nadere uitwerking essentieel om alle details te bepalen. Het is essentieel om hiermee te testen en de ervaringen te delen. Op termijn kan ook een flexibele knip op de locatie kruising Burghseweg – Leliëndaleweg een optie zijn. Er moet dan wel eerst een geschikt alternatief beschikbaar zijn (in de vorm van een aansluiting van de Leliëndaleweg op de parallelweg van de N57).

Een pilot met een flexibele knip moet goed voorbereid worden in de tweede helft van 2021 en begin 2022, zodat hieraan vanaf het 2e kwartaal van 2022 uitvoering gegeven kan worden. Evaluatie van de pilot moet plaatsvinden in het 4e kwartaal van 2022. Pas daarna kunnen nadere stappen worden bepaald.

### *Toekomstige busroute*

Voor de toekomst van het openbaar vervoer in de kern Burgh-Haamstede pleiten we voor het verplaatsen van de doorgaande busroute van de dorpsas naar het hoofdwegennetwerk. Dit levert reistijdwinst op, past beter in het toekomstbeeld OV van de provincie Zeeland en levert minder geluids- en trillinghinder op. Daarnaast past een doorgaande busroute niet bij de dorpsas als verblijfsgebied.

De gemeente dringt bij de provincie Zeeland voortdurend aan op participatie in overleggen over de nieuwe concessie voor het busvervoer, zodat de belangen voor Burgh-Haamstede tijdig aan de orde gesteld kunnen worden. Hier wordt per ommegaande mee gestart.

### *Mobiliteitsknooppunt*

Naast de busroute op het hoofdwegennet is het van belang om in te zetten op de ontwikkeling van een mobiliteitsknooppunt aan de kop van Haamstede. Op deze locatie komen verschillende vormen van vervoer samen en kan de overstap worden gemaakt op verschillende vormen van vervoer. Denk hierbij aan de (deel-) fiets, halte taxi, buurtbus en reguliere bussen. Vanaf hier wordt ook de verbinding gemaakt met de rest van het dorp en de kust. Vanaf deze locatie wandel je zo het centrum in, maar sta je ook zo op het ontsluitende netwerk. Dit is de uitvalsbasis voor verplaatsingen voor inwoners, bezoekers en toeristen. De daadwerkelijke vorm en toepassing van het mobiliteitsknooppunt verdient ook nadere uitwerking. De aanbeveling is om dit verder in samenwerking met het mobiliteitsplatform SD op Weg op te pakken. Uiteraard is het hierbij ook van belang om de verbinding van de rest van Burgh-Haamstede optimaal op het mobiliteitsknooppunt en de busroute aan te sluiten. Een verkenningsspoor kan zijn het toepassen van een extra bushalte in de omgeving kruising N57-Kraaijensteinweg.

De verdere uitwerking moet worden gezien in relatie met de herziening van de busroute en invulling van de kop van Haamstede (bv. verplaatsing MarketPlaza). Dit wordt daarmee per ommegaande als project betiteld. Vanaf het tweede deel van 2021 staat het daarmee op de agenda.

### *Aanpassingen Kloosterweg - Kraaijensteinweg - N57*

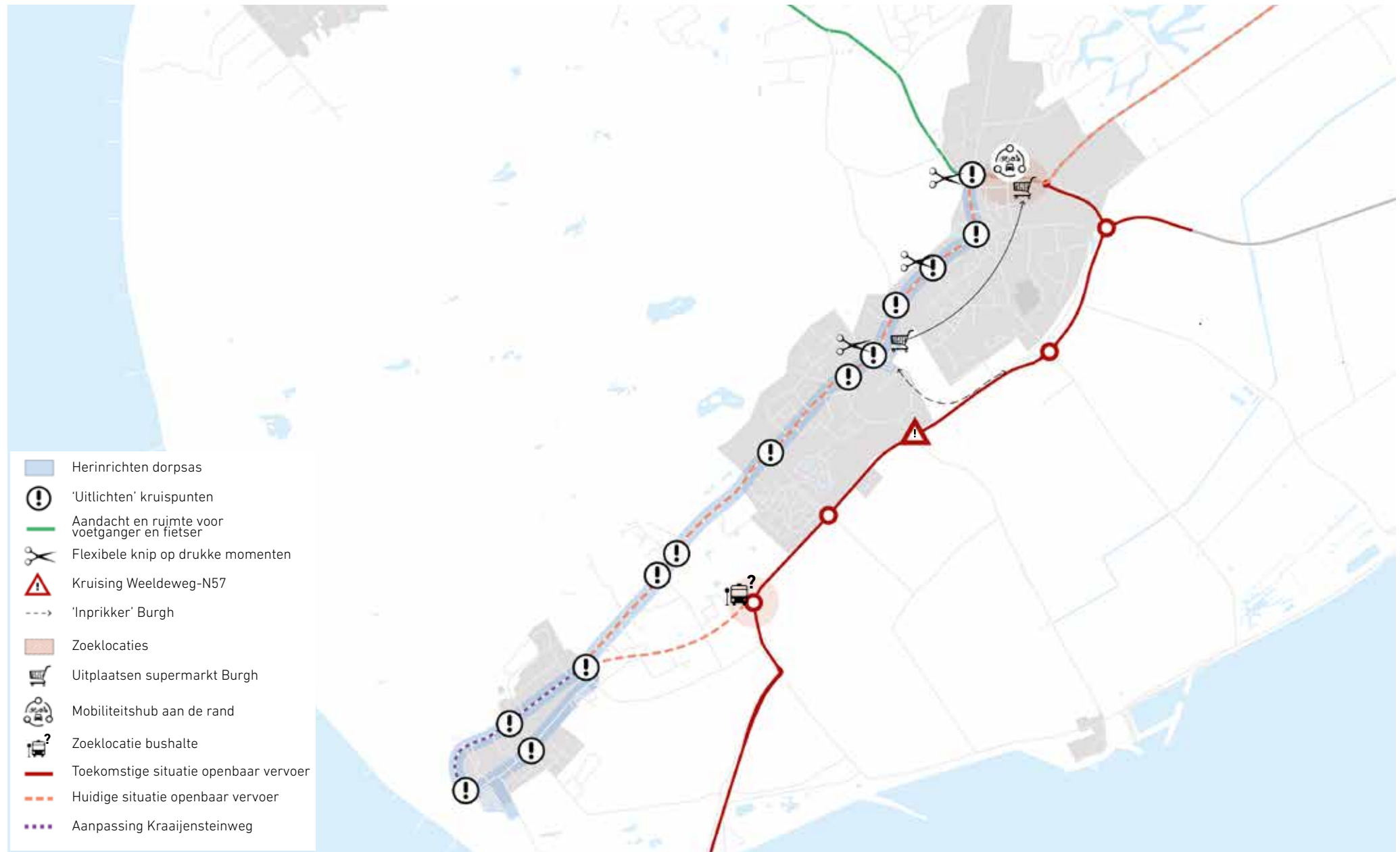
Nu resten enkel de aanbevelingen voor de aanpassingen voor de gebiedsontsluitingswegen, de Kloosterweg en de Kraaijensteinweg. In het voorjaar van 2021 gaat RWS aan de slag om kruispunten Kraaijensteinweg – N57 en Daleboutsweg – N57 om te vormen tot rotonde. Op de N57 moet daarnaast aandacht zijn voor de 'haakse bocht' in de N57 (Cauersweg) en voor de menigng van het landbouwverkeer op de N57.

Voor de Kloosterweg en de Kraaijensteinweg zijn aanpassingen gewenst. Aandacht wordt gevraagd voor de ruimte voor de langzame verkeersdeelnemers (voetgangers en fietsers) en aansluiting op de dorpsas als verblijfgebied. Mogelijke aanpassingen van de categorisering moeten samengaan met inrichtingskeuzes die daaruit volgen.

Nu resten enkel de aanbevelingen voor de aanpassingen voor de gebiedsontsluitingswegen, de Kloosterweg en de Kraaijensteinweg. Voor de Kloosterweg en de Kraaijensteinweg zijn aanpassingen gewenst. Aandacht wordt gevraagd voor de ruimte voor de langzame verkeersdeelnemers (voetgangers en fietsers) en aansluiting op de dorpsas als verblijfgebied. Mogelijke aanpassingen van de categorisering moeten samengaan met inrichtingskeuzes die daaruit volgen.

Aanpassingen aan de Kloosterweg, meer in het bijzonder de voet- en fietspaden, hebben hoge prioriteit en daarom gaan we dit vanaf 2022 als project oppakken. Daarnaast blijft ook de Kraaijensteinweg een belangrijk aandachtspunt gezien de snelheid, geluidsbelasting en veiligheid van de oversteeklocaties. In het voorjaar van 2021 gaat RWS aan de slag om kruispunten Kraaijensteinweg – N57 en Daleboutsweg – N57 om te vormen tot rotonde. Op de N57 moet daarnaast aandacht zijn voor de 'haakse bocht' in de N57 (Cauersweg) en voor de mening van het landbouwverkeer op de N57.

FIG. 27 | OVERZICHTSKAART





adviseurs • ingenieurs • openbare ruimte