

JUUST
daarom!



**HERINRICHTING
KLOOSTERWEG**
DEFINITIEF ONTWERP | EINDRAPPORTAGE
Augustus 2023

INHOUD

INLEIDING	3
PROCES	5
SNELHEIDSREGIMES	9
UITWERKING VOORKEURSVARIANT TOT DEFINITIEF ONTWERP	12
VERVOLGPROCES	23
OPENSTAANDE PUNTEN	25

COLOFON

DOCUMENTGEGEVENS

Titel	Kloosterweg en ruimtelijke procedure
Rapportnummer	001070.R01.D
Datum	Augustus 2023
Status	Definitief

OPDRACHTGEVER

Naam	Gemeente Schouwen-Duiveland
Contactpersoon	De heer R. de Winter
Email	Ricardo.de.Winter@ schouwen-duiveland.nl
Adresgegevens	Postbus 5555, 4300 JA Zierikzee

OPDRACHTNEMER

Naam	Juust BV
Adresgegevens	Goessestraatweg 17A 4421 AD Kapelle 0113 - 405051 info@juust.nl
Auteur(s)	Wilco Doldersum
Contactgegevens	wilco@juust.nl



01. INLEIDING

INLEIDING

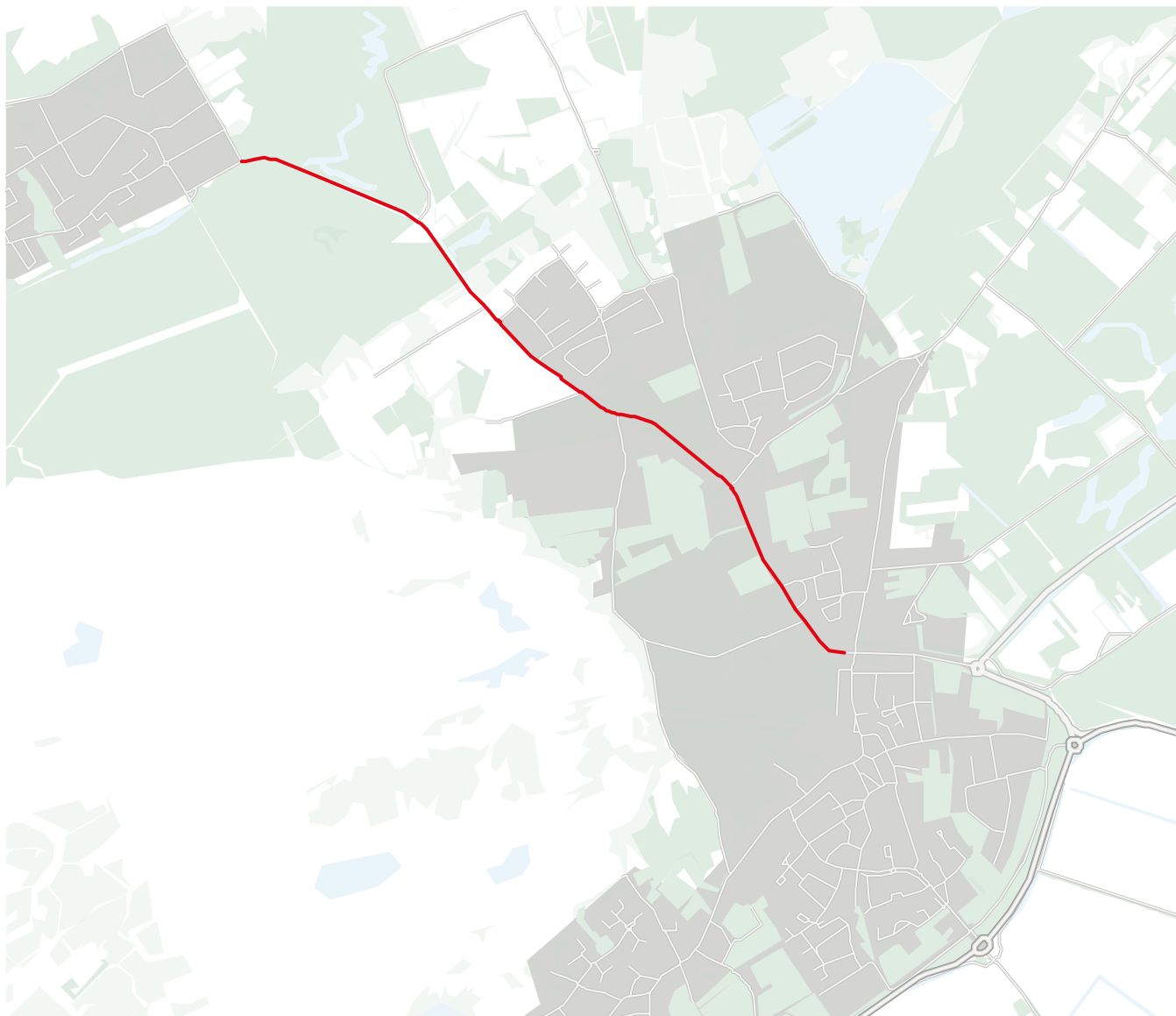
De Kloosterweg vormt een belangrijke ontsluiting voor Burgh-Haamstede en Nieuw-Haamstede. Naast een ontsluitingsweg van/naar de N57 is het ook een belangrijke fietsroute en een recreatieve verbindingssas. Op basis van de Dorpsvisie Burgh-Haamstede geeft de gemeente Schouwen-Duiveland uitvoering aan het deelproject 'Optimalisatie verkeersveiligheid Kloosterweg'. Tegenwoordig ook wel als 'Herinrichting Kloosterweg' aangeduid. In deze eindrapportage gaan we in op de totstandkoming van het definitieve ontwerp (DO) en geven we een toelichting op het DO.

PROJECTGEBIED

Het projectgebied betreft de Kloosterweg dat zich uitstrekt vanaf het kruispunt met de Hogezoom/Noordstraat (kruispunt valt buiten de scope van het project) tot aan de aansluiting met de Badweg in Nieuw-Haamstede. Het kruispunt Hogezoom/Noordstraat is onderdeel van de dorpsas Burgh-Haamstede en is opgenomen in het stedenbouwkundig plan voor Burgh-Haamstede (vastgesteld door de raad in maart 2023). De herinrichting van het kruispunt wordt een apart project. Het is nog geen onderdeel van de herinrichting van de Noordstraat en de kern Haamstede.

LEESWIJZER

Dit rapport geeft een overzicht van het doorlopen proces en de opgestelde (deel)producten. In hoofdstuk 2 starten we met een toelichting op het tot nu toe doorlopen proces. In hoofdstuk 3 onderbouwen we het voorstel voor het instellen van twee snelheidsregimes. In hoofdstuk 4 lichten we de ontwerpuitgangspunten en de keuze in materialen toe. Vervolgens wordt in hoofdstuk 5 een doorkijk gegeven voor het vervolgproces. We sluiten de rapportage af met hoofdstuk 6 dat in gaat op de nog openstaande punten.



AFBEELDING 1 | PROJECTGEBIED



02. PROCES

Het project 'Optimalisatie verkeersveiligheid Kloosterweg' is één van de deelprojecten behorende bij de uitvoering Dorpsvisie Burgh-Haamstede. Voor de uitvoering van de Dorpsvisie zijn een procesvoorstel en een uitvoeringsprogramma uitgewerkt en vastgesteld door het college op 14 september 2021. De raad van de gemeente Schouwen-Duiveland heeft dit procesvoorstel en uitvoeringsprogramma voor kennisgeving aangenomen. In de aanvullende kaders voor de uitvoering van de Dorpsvisie Burgh-Haamstede heeft de raad in oktober 2021 het volgende opgenomen: 'De veiligheid van de Kloosterweg, waaronder diverse kruisingen en de voet- en fietspaden, laat te wensen over. Dit moet procesmatig opgepakt worden door het college, waarbij het noodzakelijk is om een nader te bepalen substantieel budget vrij te maken, met dekking uit de per 1 januari 2022 extra beschikbare middelen voor de uitvoering van de stads- en dorpsvisies' (amendement 24 juni 2021 punt b1: Kloosterweg).

Als beoogd resultaat is in de projectomschrijving opgenomen:

'Verbreding van het fietspad van de Kloosterweg tot minimaal 4 meter op plaatsen waar dat mogelijk is en aanpassen van de kruispunten om de attentiewaarde en daarmee de verkeersveiligheid te verbeteren. Tevens een geloofwaardige inrichting (duurzaam veilig) van de hoofdrijbaan, die hoort bij de categorisering van de weg.'

Conform het uitvoeringsprogramma wordt het project 'Optimalisatie verkeersveiligheid Kloosterweg' begeleid door een werkgroep en een projectgroep. De projectgroep wordt geleid door de gemeente Schouwen-Duiveland en bestaat uit medewerkers van de gemeente en een vertegenwoordiging van bewoners en ondernemers. De werkgroep wordt geleid door de Dorpsraad Burgh-Haamstede en bestaat verder uit inwoners (waaronder aanwonenden) en ondernemers. Bestuurlijke afstemming en besluitvorming verloopt via de stuurgroep van de Dorpsvisie.

TERUGBLIK VASTSTELLING VOORKEURSARIANT

Begin 2022 zijn de project- en werkgroep aan de slag gegaan met het ontwerp voor de Kloosterweg. Dit met als doel uiteindelijk een verkeersveilige Kloosterweg te realiseren. Door middel van verschillende bijeenkomsten is eind 2022 in consensus een voorkeursvariant met een budgetraming uitgewerkt. Deze voorkeursvariant is in februari 2023 door het college van burgemeester en wethouders vastgesteld. In maart 2023 is de voorkeursvariant door de gemeenteraad vastgesteld. Met daarbij de toezegging dat er een solide onderbouwing voor het instellen van een 30 km/h regime binnen de bebouwde kom moet komen. In hoofdstuk 3 is een onderbouwing van deze keuze opgenomen. In hoofdstuk 4 worden de uitgangspunten voor het inrichten van een verkeersveilige Kloosterweg nader toegelicht.

SAMENWERKING PROJECT- EN WERKGROEP

De samenwerking met de project- en werkgroep om te komen tot een voorkeursvariant is voortgezet in het proces om te komen tot een DO.

Gedurende het proces zijn de project- en werkgroep bij de diverse stappen betrokken. Door Juust zijn deelproducten opgesteld die vooraf zijn toegestuurd en/of tijdens de diverse overleggen zijn toegelicht. Vanuit de werkgroep is enkele keren als reactie een tussentijds advies opgesteld en aan de gemeente verstuurd. Hierop is een ambtelijke reactie verzonden naar de werkgroep.

GESPREKKEN MET STAKEHOLDERS & MET DE OMGEVING

Na de vaststelling van de voorkeursvariant is met verschillende stakeholders en met de omgeving gesproken. Uit deze gesprekken kwamen verschillende knelpunten en koppelkansen naar voren. Met de stakeholders zijn afspraken gemaakt of wordt in de periode na vaststelling van het DO nog nadere afstemming gezocht. Hieronder volgt een korte toelichting op de knelpunten, oplossingen en gemaakte afspraken per stakeholder en wordt aangegeven hoe met de informatie vanuit de omgeving is omgegaan.

Provincie Zeeland

De Kloosterweg ligt grotendeels ingesloten tussen Natura 2000 gebieden. Controle en goedkeuring op basis van de Wet Natuurbescherming ligt bij de Provincie Zeeland als bevoegd gezag. Om de hoeveel vrijkomende stikstof (aanlegfase) te bepalen is een Aerius-berekening gemaakt. Uit deze berekening blijkt dat er bij een minimale toename van de activiteiten (werkzaamheden uitgevoerd met brandstof aangedreven voertuigen) al een ontoelaatbare hoeveelheid stikstof ontstaat.

Tijdens twee overleggen met ambtelijke vertegenwoordigers van de provincie Zeeland zijn het DO en de voorziene uitvoeringswerkzaamheden besproken. Daarbij is overeengekomen dat de uitvoeringswerkzaamheden worden verdeeld over meerdere kalenderjaren. Hierdoor kan eventuele stikstofdepositie over meerdere jaren gespreid worden. Ook is afgesproken dat er een onderscheid gemaakt dient te worden tussen beheer en onderhoud en reconstructiewerkzaamheden. Immers dienen er voor de Kloosterweg ook onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd te worden wanneer de maatregelen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid niet uitgevoerd zouden worden.

Concreet is het volgende afgesproken. De asfaltrijbaan, de bomen en beplanting en het herstellen van de berm worden als beheer- en onderhoudswerk uitgevoerd en zijn daarmee geen onderdeel van de stikstofberekening van de aanlegfase van het project. Deze onderhoudswerkzaamheden zijn dan ook niet meegenomen in de Aerius-berekening. De kruispunten, het vrijliggende fiets- en voetpad en het (ver)graven van de waterretenties worden als reconstructiewerk uitgevoerd. Deze reconstructiewerkzaamheden worden (met de kennis van nu) emissieloos uitgevoerd. Op dit moment is het voor de hand liggend dat dit door middel van elektrificatie van de machines dient te gebeuren. In dat geval is ook geen vergunning nodig. Wij blijven in overleg met de provincie over het stikstofvraagstuk voor dit project.

DNWG

Langs en onder de Kloosterweg zijn op dit moment verschillende nutsvoorzieningen (gas, water, elektra, data en riolering) aanwezig. In een recent verleden zijn er werkzaamheden aan deze voorzieningen geweest. Er is een trafostation geplaatst nabij de Vertonsweg. Tevens zijn er verleggingswerkzaamheden geweest ten behoeve van de nieuwe veetunnel ter hoogte van de Maireweg.

Tijdens drie gesprekken met DNWG zijn het DO en de voorziene uitvoeringswerkzaamheden besproken. Uitgangspunten en randvoorwaarden voor de maatvoering, het materiaalgebruik en de planning zijn gedeeld.

Concreet is het volgende afgesproken. De asfaltrijbaan wordt ook in de toekomst als een asfaltconstructie gehandhaafd. Onder de doorgaande rijbaan zijn nagenoeg geen doorgaande (transport) kabels en leidingen aanwezig. De kruispunten worden in de nieuwe situatie verruimd. Door deze verruiming komen (transport) kabels en leidingen onder een verharding te liggen. Het is niet toegestaan kabels en leidingen onder een gesloten verharding (bijvoorbeeld asfalt) te leggen. Daardoor is het dus noodzakelijk deze onder een 'open' verharding (we kiezen voor betonklinkers) aan te leggen. Onder of direct naast het bestaande fiets- en voetpad liggen (transport) kabels en leidingen. Hiervoor geldt ook dat deze niet onder een gesloten verharding mogen liggen. Het fietspad wordt daarom in een betonplaten verharding aangelegd. Het nieuwe voetpad wordt in grotendeels in een halfverharding aangelegd. Over een kort gedeelte (tussen de Vroonweg en de Nieuweweg) wordt het voetpad in een betontegelverharding aangelegd.

Uit de gesprekken met DNWG kwam tevens naar voren dat er een vervangingsopgave ligt voor de middenspanningskabel. Deze vervangingsopgave geldt voor een deel van het trace van de Kloosterweg, meer in het bijzonder het westelijk deel. Afstemming met de civieltechnische uitvoeringswerkzaamheden is van groot belang. Wanneer dit niet gebeurt is de kans op 'dubbel werk' erg groot. De komende periode is er veelvuldig overleg met DNWG om de planning en de werkzaamheden goed op elkaar af te stemmen.

Waterschap Scheldestromen

Met het uitvoeren van de oorspronkelijke voorkeursvariant ontstonden er veel knelpunten ter plaatse van de huidige watergangen. Om het fiets- en voetpad te kunnen realiseren was het noodzakelijk watergangen te dempen of te verleggen. Wegens het gebrek aan ruimte binnen het beschikbare profiel was er onvoldoende ruimte om deze watergangen te compenseren. Door het fiets- en voetpad op sommige locaties te spiegelen en aan te leggen, zoals nu in het DO is opgenomen, kan een groot deel van de watergangen behouden blijven. Op een enkele locatie is het niet noodzakelijk te compenseren.

Concreet is het volgende afgesproken. De watergangen langs het kruispunt met de Maireweg worden niet verlegd. De bestaande watergangen langs Kloosterweg 98 worden met een duiker aan elkaar verbonden. Rondom de rustplaats op de hoek Maireweg-Kloosterweg worden een aantal verlagingen in het maaiveld aangebracht zodat na een hevige regenbui het water geleidelijk de grond in kan trekken.

Ditzelfde geldt voor het kruispunt met de Vertonsweg. Om ruimte voor het fietspad te creëren wordt de bestaande watergang gedempt. Door een verlaging in het toekomstige maaiveld aan te brengen wordt overtollig regenwater langzaam in de bodem geïnfiltreerd. Tussen Kloosterweg 68 en het parkeerterrein van Kloosterendaele wordt de watergang gedempt. Het regenwater stroomt via het fiets- en voetpad en via de berm naar het bosgebied. Bijkomend voordeel van deze oplossingen is het tegengaan van verdroging van het natuurgebied. De watergang tussen het hekwerk van Kloosterendaele en het huidige fietspad wordt gedempt. Ook hier kan het regenwater via de berm naast het voetpad in de grond infiltreren.

Particuliere grondbezitters

Op een aantal locaties langs de Kloosterweg is de beschikbare ruimte zeer beperkt. Het gewenste profiel (5,5m brede rijbaan, 3,5m breed fietspad, 1,5m breed voetpad en ruime bermen) is dan ook niet altijd haalbaar. Om te onderzoeken of er meer ruimte beschikbaar kon komen zijn er verschillende gesprekken met particuliere grondbezitters geweest. Dit heeft geresulteerd in het mogelijk oplossen van twee knelpunten. Met deze eigenaren worden vervolgspraken gemaakt om een stuk grond over te dragen zodat een breder profiel ontstaat en zo het voetpad alsnog gerealiseerd kan worden. Dit betreft een locatie bij de Vertonsweg en het deel van de Kloosterweg tussen nr. 68 en het parkeerterrein van de Kloosterendaele. Hierdoor is het mogelijk zowel het fietspad als het voetpad te realiseren. Met de particuliere grondbezitters zullen over deze oplossingen de afspraken nog formeel worden vastgelegd. Met vertegenwoordigers van Kloosterendaele is ook gesproken over het oplossen van een knelpunt (niet voldoende ruimte voor een voetpad). Dit heeft niet geleid tot een oplossing. Voetgangers moeten ter hoogte van Kloosterendaele 50m over het fietspad lopen.

Informatieavonden

Naast de overleggen met de project- en werkgroep is ook de input vanuit de omgeving gevraagd. Op 16 mei en 27 juni 2023 zijn hiervoor twee informatieavonden georganiseerd. Tijdens deze informatieavonden konden bewoners en andere belanghebbenden vragen stellen over het proces, ontwerp en planning. De input uit deze informatieavonden is verwerkt in een reactieschrift, dat is gepubliceerd op de website van de Dorpsvisie Burgh-Haamstede. Waar mogelijk en wenselijk is de input verwerkt in het DO.



03.

SNELHEIDSREGIMES

In de huidige situatie kent de Kloosterweg een snelheid van 50 km/u. Voor het gedeelte binnen de bebouwde kom is dit een gebruikelijk snelheidsregime. Buiten de bebouwde kom is 50 km/u geen gekende snelheid. In principe hanteren we op dergelijke wegvakken 60 of 80 km/u. De functie van de Kloosterweg binnen de bebouwde kom is zowel in het IVVP Schouwen-Duiveland als in de Mobiliteitsvisie Zeeland een "gebiedsontsluitingsweg".

In het huidige gebruik levert de Kloosterweg een aantal knelpunten op. Door de hoge(re) fietsintensiteit is het huidige fietspad niet voldoende breed. De rijbaan voor het gemotoriseerd verkeer is niet ingericht conform richtlijnen en in de bermen staan diverse obstakels (o.a. bomen) op te korte afstand. De gemiddelde snelheid van het gemotoriseerd verkeer is dan ook te hoog, met een V85 die op veel plaatsen rond de 60 km/u zit. De CROSS score voor dit traject (zie kaart) laat dan ook een hoge ongevallenscore met hoge snelheidscore zien.

Bij de aanpak verkeersveiligheid kijken we in eerste instantie naar de functie van de weg. Is de eerder gekozen functie nog de juiste? Gelet op de ontsluitende functie voor Nieuw Haarstede en het kustgebied is een gebiedsontsluitende functie zeker begrijpelijk. De weg kent echter ook steeds meer ontsluitingen van erven, vakantieparken en woonpercelen waardoor ook het verblijven, erftoegangsweg, denkbaar is.

Vanuit het verbeteren van de verkeersveiligheid zijn een aantal aspecten van belang. De kans op (ernstige)ongevallen moet zo klein mogelijk zijn. Dit betekent dat we enerzijds de snelheid omlaag moeten brengen en anderzijds de conflictpunten zo veilig mogelijk moeten maken.

Qua oplossingsrichting kunnen we denken aan een ideale inrichting van een gebiedsontsluitingsweg. In dat geval behouden we het snelheidsregime van 50 km/u. Voor een dergelijke inrichting is meer ruimte nodig dan nu beschikbaar. Dit zou betekenen dat we groen op moeten offeren. Daarbij

blijft dan te weinig ruimte over voor een voldoende brede berm en de gewenste breedte van het in twee richtingen bereden fietspad. Gevolg is overigens dat indien een dergelijke inrichting wel mogelijk is de snelheid niet automatisch lager komt te liggen. Dat betekent dat we op potentiële conflictpunten de snelheid anders moet temperen. Op kruispunten en oversteekplaatsen kan dit met snelheidsbeperkende maatregelen zoals versmallingen en/of verhogingen. Op heel veel locaties, bijvoorbeeld ter hoogte van erfontsluitingen, is dit echter niet mogelijk.

Een alternatieve oplossing is inzetten op een andere weginrichting en ander snelheidsregime. In dat geval voeren we binnen de bebouwde kom 30 km/u in en buiten de bebouwde

kom 60 km/u. Door het lagere snelheidsregime versmallen we de rijbaan naar 5,5 m. Overigens is een deel van de weg nu ook al smaller (5,2 meter). Op deze breedte kunnen de meeste voertuigen elkaar prima passeren. Twee grotere voertuigen die elkaar tegenkomen moeten extra afremmen. Om uit te wijken plaatsen we aan beide zijden bermverharding (doorgroeistenen). Zo oogt het profiel smaller, maar wordt bij uitwijken niet de berm kapot gereden. De totale verhardingsbreedte inclusief bermverharding is dus niet smaller, maar het oogt wel zo. Dit in combinatie met het nieuwe snelheidsregime zorgt voor een snelheidsafname over het gehele traject. Dit past veel meer bij de te verwachten "acties" op het traject zoals oversteken, afslaan, etc.. Ter hoogte van de kruispunten en oversteekplaatsen maken we attentieverhogingen in de vorm van middengeleiders, afwijkende verharding en een verhoging. Doordat de snelheid al lager ligt kan dit minder rigoreus. De verhoging kan vormgegeven worden middels een sinusplateau, waardoor de overgang rustiger is. Dit is minder negatief voor hulpdiensten die er met hoge snelheid overheen moeten. En zorgt bovendien voor minder hinder voor aanwonenden.

Gelet op de beschikbare ruimte (onmogelijkheid ideale inrichting GOW 50), de noodzaak vanuit verkeersveiligheid om de gemiddelde (V85) snelheid omlaag te brengen, het huidige en toekomstige gebruik en de functie van de weg is dan ook de keuze gemaakt voor een inrichting met snelheidsregime 30 km/u binnen de bebouwde kom en 60 km/u buiten de bebouwde kom.



LEGENDA

- Hoge ongevallenscore met hoge snelheidsscore
- Hoge ongevallenscore met lage snelheidsscore
- Lage ongevallenscore met hoge snelheidsscore
- Lage ongevallenscore met lage snelheidsscore

AFBEELDING 2 | KLOOSTERWEG ONGEVALLEN- & SNELHEIDSSCORE

ONGEVALLENSORE

4/5



SNELHEIDSSORE

4.5/5



TOP 10 MEEST ONVEILIGE TRAJECTEN GEMEENTE SCHOUWEN-DUIVELAND

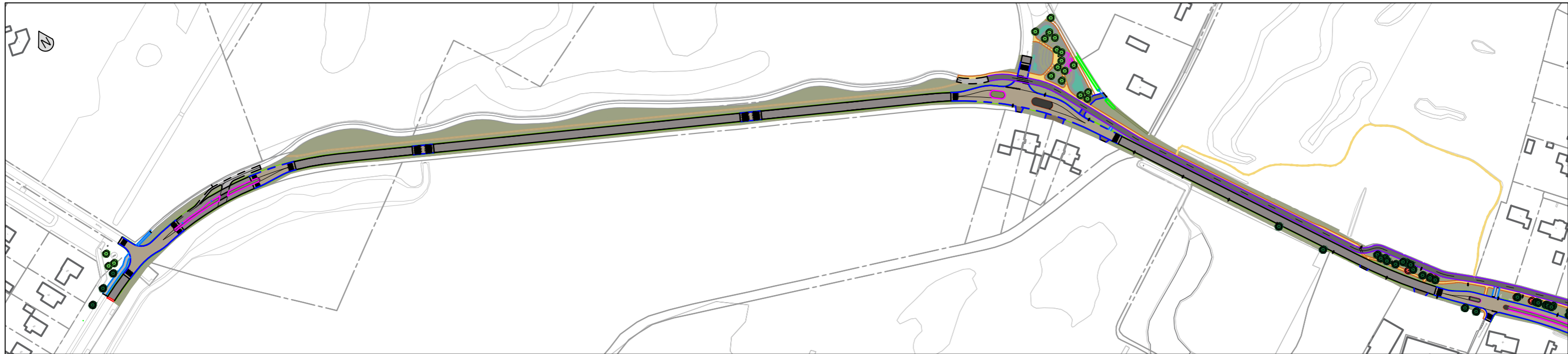
1. ▲ +18 N57 | Goeree-Overflakkee, Schouwen-Duiveland
2. ▼ -1 Kraaijensteinweg | Schouwen-Duiveland
3. ▲ +6 Burghse ring, burghseweg, hogeweg, kerkstraat, moolweg, noordstraat, ring, weststraat Schouwen-Duiveland
4. ▲ +33 N653, N654 | Schouwen-Duiveland
5. ▼ -2 N655 | Schouwen-Duiveland
6. ▼ -4 Calandweg, caustra, grachtweg, sas, schuurbeque boeijestraat, trambaan Schouwen-Duiveland
7. ▲ +5 Kloosterweg | Schouwen-Duiveland
8. ◆ 0 N651 | Schouwen-Duiveland
9. ▼ -5 N59 | Schouwen-Duiveland
10. ▼ -5 N256, Weg naar de val Noord-Beveland, Schouwen-Duiveland

CROSS-Score



04.

**UITWERKING VOOR-
KEURS-VARIANT TOT
DEFINITIEF ONTWERP**



UITWERKING VOORKEURSVARIANT TOT DEFINITIEF ONTWERP

Na de vaststelling van het VO is verder toegewerkt naar een DO. Met de eerder vastgestelde randvoorwaarden en uitgangspunten is er een detailleringsslag gemaakt en zijn keuzes afgewogen en gemaakt. In het voortraject lag vooral de focus op het verkeerskundige aspect van het ontwerp. Bij de uitwerking tot het DO is ook meer aandacht besteed aan de landschappelijke inpassing van het nieuwe profiel.

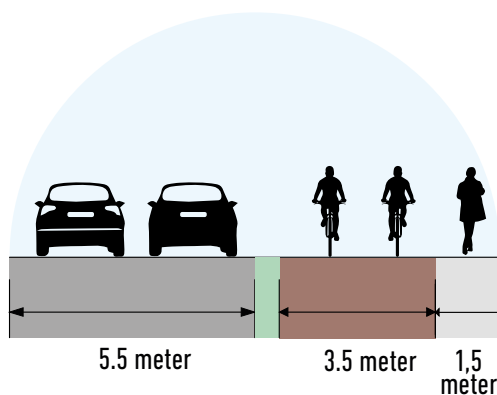
Het DO van de nieuwe inrichting loopt van het kruispunt met de Badweg tot aan het kruispunt met de Noordstraat. Het kruispunt met de Noordstraat valt niet binnen dit project. 'Binnen de kom' wordt een 30km/h regime ingesteld. 'Buiten de kom' is dit 60km/h. De Kloosterweg blijft een voorrangsweg (het verkeer uit de zijstraten moet voorrang verlenen). De rijbaan krijgt over het gehele tracé een breedte van 5.5m en blijft gehandhaafd in een asfaltconstructie. De kruispunten worden verhoogd en in een elementenverharding (betonstraatstenen) aangelegd. Fietsers maken gebruik van een vrijliggend fietspad van betonplaten in twee richtingen en is 3.5m breed. Fietsers op dit fietspad hebben altijd voorrang. Voetgangers maken gebruik van een voetpad in een halfverharding of betontegels. Dit voetpad heeft een breedte tussen de 0.9m en 1.5m. Dit is afhankelijk van het beschikbare profiel. Soms moeten voetgangers gebruik maken van het fietspad vanwege het gebrek aan beschikbare ruimte.

Hierna volgt een nadere toelichting op de uitgangspunten voor het DO van de Kloosterweg.

UITGANGSPUNTEN VERKEERSVEILIGE KLOOSTERWEG

Doorgaand verkeer op de Kloosterweg heeft voorrang. Fietsers op het fietspad hebben altijd voorrang. De rijbaan krijgt een rijbaanbreedte van 5.5m. Het fietspad in twee richtingen wordt 3.5m breed. Het trottoir wordt maximaal 1.5m breed. De kruispunten worden verhoogd aangelegd in een afwijkende kleur en materiaal. Het toepassen van wegmarkering is hierbij niet noodzakelijk. Browsers maken gebruik van de rijbaan in de nieuwe situatie.

Ten aanzien van groen dient een aantal bomen gekapt te worden. Dit is enerzijds noodzakelijk om het profiel mogelijk te maken, anderzijds omdat een aantal bomen een slechte kwaliteit heeft. Dit, samen met het nieuwe profiel, biedt mogelijkheden voor het versterken van groeiplaatsen van bomen die wel behouden blijven en in algemene zin versterking van de groenkwaliteit. Verderop in deze eindrapportage wordt een toelichting gegeven op het groenplan van de Kloosterweg.



AFBEELDING 3 | DWARSPROFIEL

MAATVOERING EN MATERIALISATIE RIJBAAN

De huidige ligging van de rijbaan blijft in de nieuwe situatie zoveel als mogelijk gehandhaafd. De rijbaanbreedte wisselt nu in breedte tussen 6.1m en 5.2m. In de nieuwe situatie wordt de wegbreedte binnen de bebouwde kom maximaal 5.5m breed. De wegbreedte buiten de bebouwde kom (tussen Maireweg en Badweg) blijft gehandhaafd zoals deze nu is. Langs de doorgaande rijbaan worden grasbetontegels gelegd. Grote voertuigcombinaties kunnen daardoor deels gebruik maken van de berm zonder schade aan de bermen of de weg te veroorzaken. Uit de resultaten van het nog lopende onderzoek naar de kwaliteit van de bestaande asfaltconstructie moet blijken of het vervangen van de deklaag of zelfs de gehele constructie noodzakelijk is. Het type asfalt voor een eventuele nieuwe deklaag of asfaltconstructie is daarom ook nog niet bepaald. Voorlopig uitgangspunt is dat kwaliteit van de bestaande asfaltconstructie van voldoende kwaliteit is.

MAATVOERING EN MATERIALISATIE KRUISPUNTEN

Nagenoeg alle kruispunten worden verruimd en voorzien van middengeleiders. Waar grote voertuigcombinaties op het kruispunt een afslaan beweging moeten maken worden middengeleiders overrijdbaar gemaakt. Waar dat niet noodzakelijk is worden middengeleiders met groen ingericht. De kruispunten worden voorzien van een betonnen elementenverharding met een afwijkende kleur. Deze verandering van materiaal en kleur heeft een hoge attentiewaarde. Dit vergroot de oplettendheid van alle weggebruikers. Ook is het noodzakelijk vanwege de ligging van kabels en leidingen een 'open' verharding, dus een elementenverharding aan te brengen. De plateaus worden verhoogd aangelegd. Deze verhogingen hebben een remmend effect. Het hoogteverschil tussen de rijbaan en het plateau wordt met een vloeiende overgang vormgegeven. Hierdoor kunnen voertuigen soepel het plateau op- en afrijden.

UITWERKING VOORKEURSVARIANT TOT DEFINITIEF ONTWERP

MAATVOERING EN MATERIALISATIE FIETSPAD

Het huidige fietspad is te smal voor de grote aantallen fietsers. Het fietspad wordt in de nieuwe situatie 3.5m breed. Voldoende breed om elkaar te kunnen passeren in tegengestelde richtingen. Een asmarkering scheidt de twee fietsrichtingen van elkaar. Het fietspad wordt aangelegd in betonplaten (zie foto ter illustratie). De betonplaten zorgen voor meer comfort dan de huidige verharding van betontegels. Vanwege de ligging van kabels en leidingen is het niet mogelijk een asfaltconstructie aan te brengen.



AFBEELDING 4 | REFERENTIEBEELD TOEKOMSTIGE FIETSPAD

MAATVOERING EN MATERIALISATIE VOETPAD

Langs een deel van de Kloosterweg ligt een voetpad in een tegelverharding. Op een aantal locaties langs de Kloosterweg mist er een voetpad. Ook in de nieuwe situatie kan het voorkomen dat voetgangers heel even gebruik moeten maken van het fietspad. Wel is er door de verbreding van het fietspad op deze plekken meer ruimte voor de gebruikers. Waar een voetpad te realiseren is, wordt deze uitgevoerd in een halfverharding (zie foto ter illustratie). Tussen het kruispunt met de Vroonweg en de Noordstraat blijft de bestaande tegelverharding gehandhaafd. De maatvoering van het voetpad varieert tussen 0.9m en 1.5m. Dit heeft te maken met het krappe profiel. Soms is het voetpad ingesloten tussen een waardevolle boom en een watergang. Waarbij dus een maximale beschikbare maat van 0.9m overblijft.



AFBEELDING 5 | REFERENTIEBEELD VOETPAD IN HALFVERHARDING

UITWERKING VOORKEURSVARIANT TOT DEFINITIEF ONTWERP

COMPENSATIE GROEN

De Kloosterweg doorkruist verschillende cultuurlandschappen en biedt een gevarieerde route voor wandelaars, fietsers en gemotoriseerd verkeer. Het behoud en versterken van de diversiteit en afwisseling van de aangrenzende gebieden is essentieel bij de herinrichting van de Kloosterweg. De nieuwe beplanting die wordt toegevoegd of ter compensatie wordt aangeplant voor het groen dat verdwijnt, wordt afgestemd op de bodemgesteldheid en de reeds aanwezige soorten in deze gebieden.

Het groenplan is opgedeeld in drie deelgebieden, waarbij elk gebied zijn eigen landschapseigen beplanting kent. Van Nieuw-Haamstede naar Burgh-Haamstede gaat het om de volgende zones:

Vroongronden

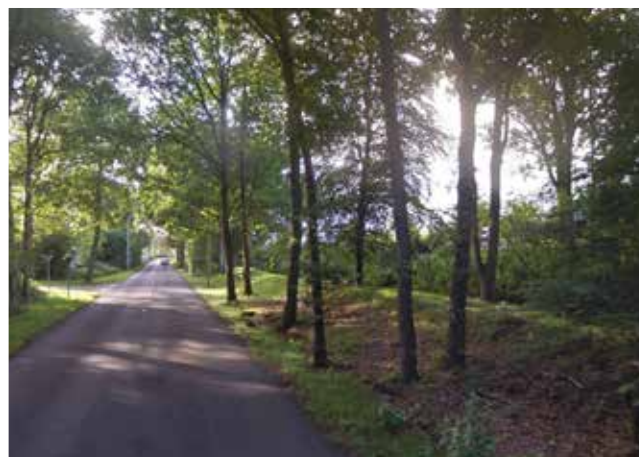
Open ruimtes worden afgewisseld met boomgroepen en laag struweel met zichten over de open graslanden en naar de vuurtoren bij Nieuw-Haamstede. Het nieuwe rustpunt bij de kruising met de Maireweg is ook onderdeel van deze zone. Op deze plek worden veel nieuwe bomen en heester groepen aangeplant die zorgen voor aangename rugdekking bij de nieuwe zitbanken.



AFBEELDING 6 | VROONGRONDEN

Bossen

Bij het middengedeelte wordt de vaak al aanwezige bossfeer, met diverse inheemse bomen en schaduwrijke gebieden, versterkt. Door de nieuwe bomen dicht bij elkaar te planten en ruimte te laten voor spontane onderbegroeiing ontstaat een natuurlijk beeld.



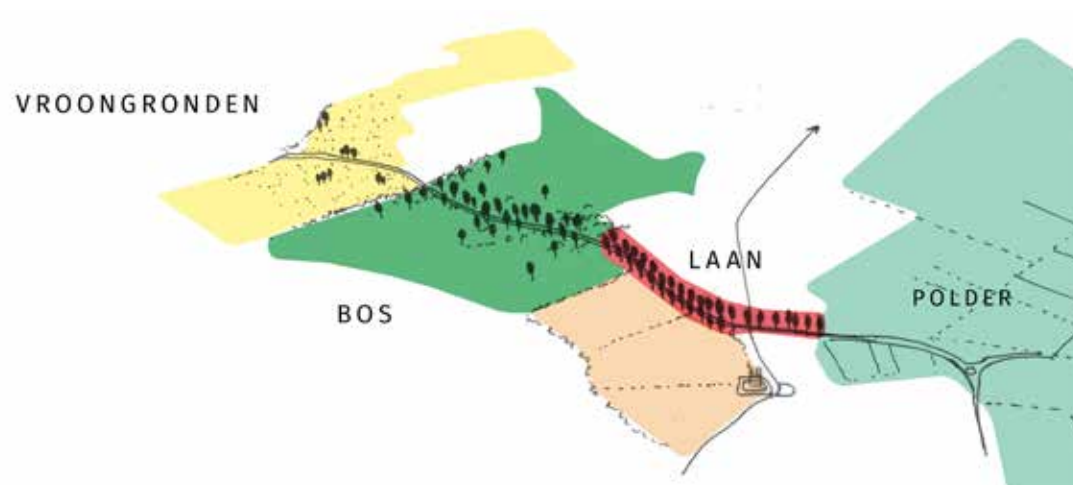
AFBEELDING 7 | BOSSEN

Laan

De laan langs het Slotbos wordt, op plekken waar verharding verdwijnt, aangevuld met nieuwe bomen. De kruising bij de Vroonweg vormt het beginpunt van de laan en wordt geaccentueerd met de toevoeging van enkele nieuwe bijzondere bomen met opvallende bloei en herfstkleur.



AFBEELDING 8 | LAAN



AFBEELDING 9 | DEELGEBIEDEN BEPLANTINGSCONCEPT

UITWERKING VOORKEURSVARIANT TOT DEFINITIEF ONTWERP

In alle drie de zones worden de bermen ingezaaid met bloemrijke grasmengsels die passen bij de meer open plekken en de meer schaduwrijke gebieden. Deze bloemenmengsels versterken niet alleen het landschappelijke karakter van de Kloosterweg, maar dragen ook bij aan de biodiversiteit.

Bij de herinrichting is het uitgangspunt om zoveel mogelijk bestaande bomen te behouden door maatwerk toe te passen. Gezien de grote hoeveelheid aan bestaande waardevolle grote bomen is extra zorgvuldigheid geboden tijdens de uitvoering. Dit geldt zowel voor de ondergrondse als bovengrondse situatie. Tijdens de uitvoering moet regelmatig een groenopzichter/boomdeskundige aanwezig zijn om toezicht te houden en advies te geven.

Mocht een boom tijdens de werkzaamheden onverhoopt toch niet behouden kunnen worden, dan moet deze gecompenseerd worden in de directe omgeving. Als dit niet mogelijk is, moet er een geschikte locatie elders worden gezocht.



AFBEELDING 10 | MIDDELHOOG BLOEMENMENGSEL VOOR ONDERBEGROEIING EN BOSZOMEN



AFBEELDING 11 | BLOEMRIJKE BERMEN

'SPECIALS'

Fietsoversteek Badweg

Het kruispunt Badweg-Kloosterweg vormt op dit moment een knelpunt voor met name fietsers uit het noorden en westen. Fietsers steken schuin over op het kruispunt om het vrijliggende fietspad te bereiken. Dit is in combinatie met het vele autoverkeer geen veilige situatie.

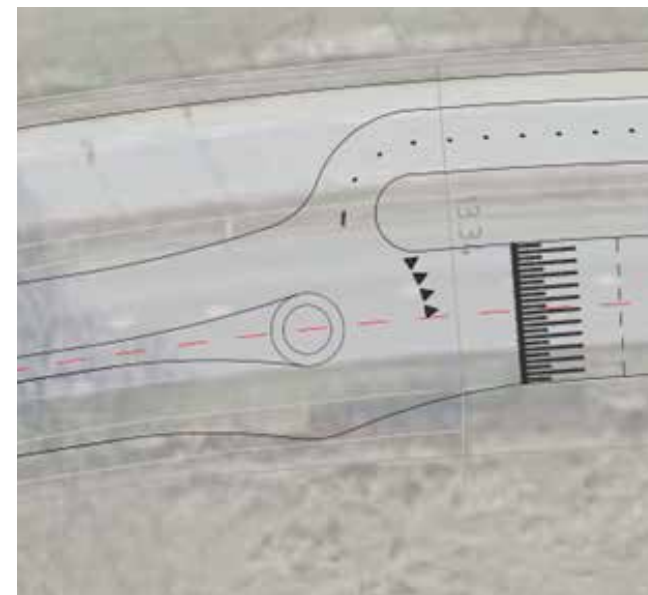
In het voortraject zijn alternatieven onderzocht en besproken met de werk- en projectgroep.

Alternatief 1: Fietspad aansluiten op de Badweg. Het nadeel van deze oplossing is dat er veel overstekend en invoegend verkeer (fietsers en voetgangers) op relatief korte afstand van elkaar is. Dit in combinatie met een bocht geeft dit een onoverzichtelijke situatie voor zowel de automobilist als het langzaam verkeer (voetgangers en fietsers). Daarom is niet voor deze oplossing gekozen.

Alternatief 2: Fietsrotonde. Bij deze oplossing is de kans aanzienlijk dat fietsers per ongeluk over de weg blijven fietsen richting de Kloosterweg-Oost. De verkeerssituatie wordt in Nederland nauwelijks toegepast. Daarnaast dient rekening gehouden te worden met grote hoeveelheden toeristen die minder ervaring hebben met deze fietsinfrastructuur. Daarom is niet voor deze oplossing gekozen.



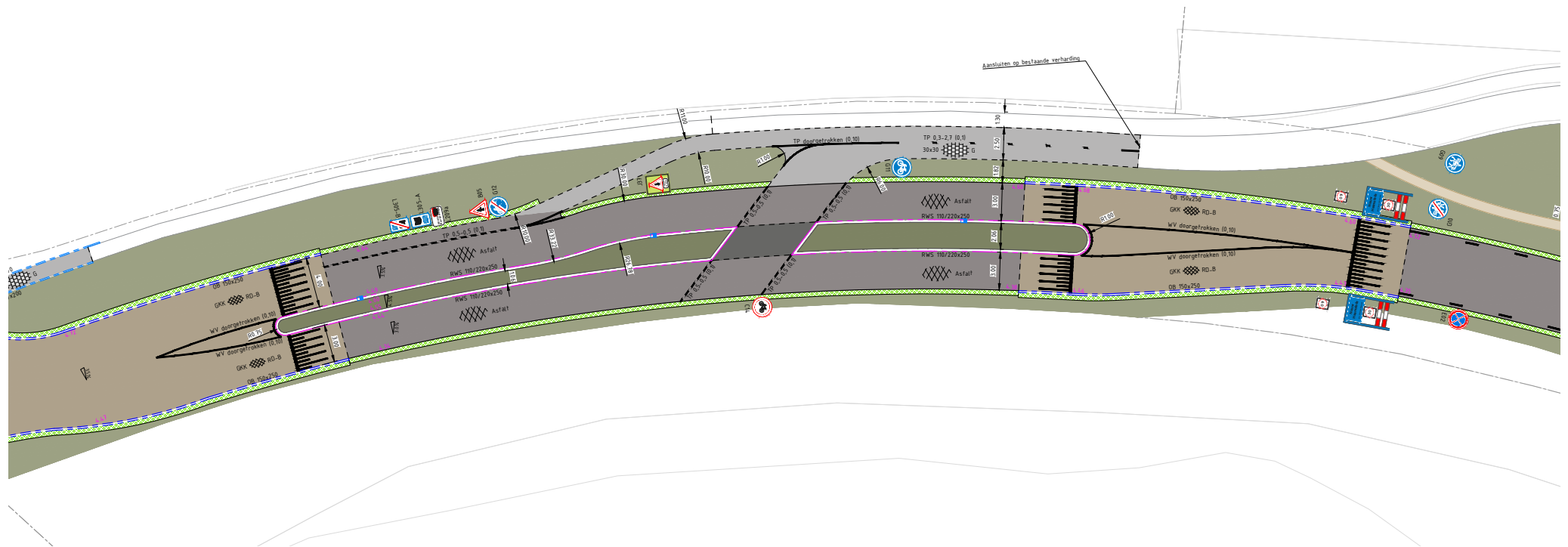
AFBEELDING 12 | ALTERNATIEF 1



AFBEELDING 13 | ALTERNATIEF 2

UITWERKING VOORKEURSVARIANT TOT DEFINITIEF ONTWERP

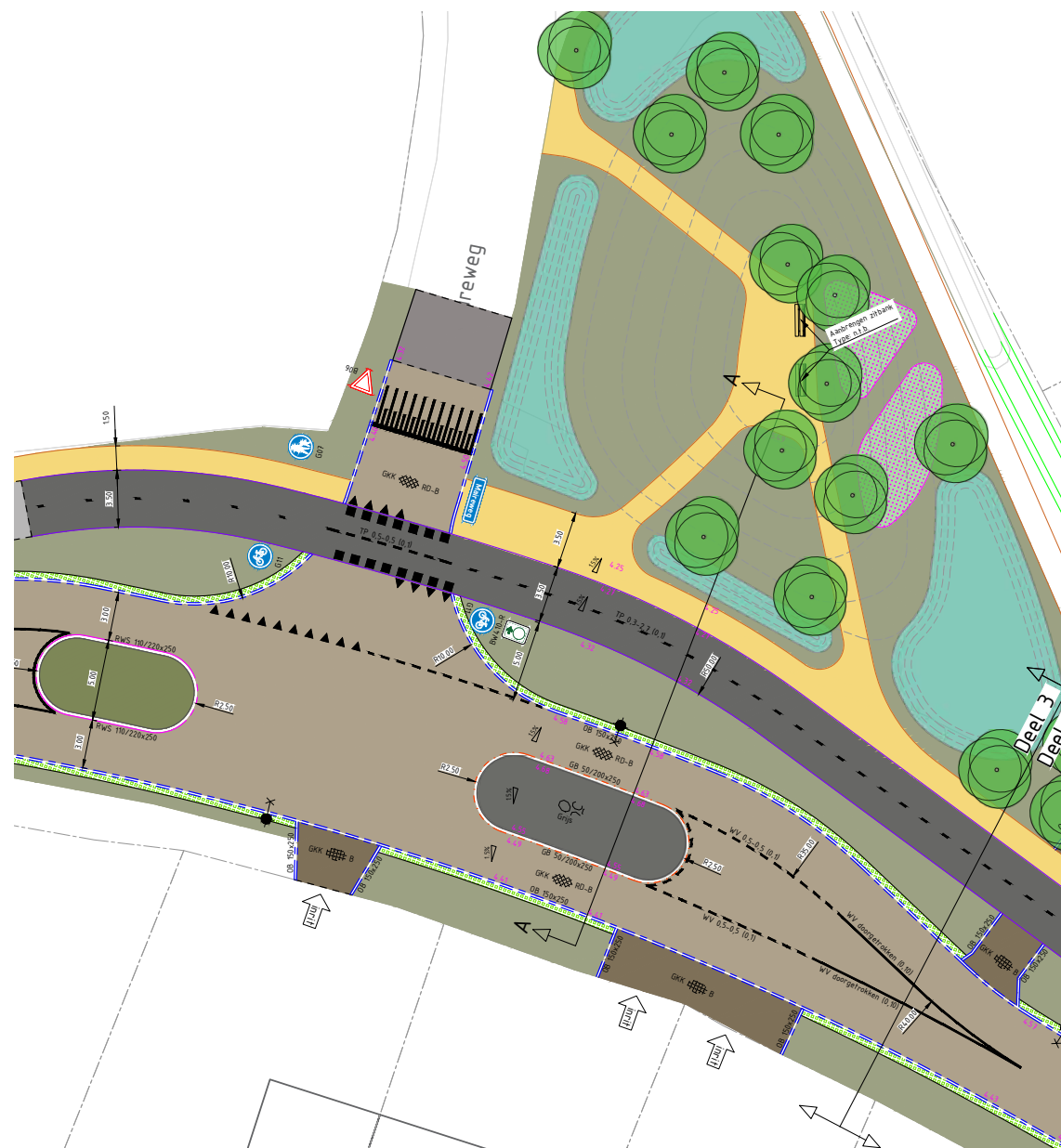
We kozen er voor de fietsoversteek te projecteren in een rechtstand. Op deze manier hebben de fietsers op het tweerichtingsfietspad tijd en ruimte om over te steken. Met een opstelplaats in de middengeleider kunnen fietsers eventueel wachten en in twee stappen oversteken. Ook vanuit de automobilist is er goed zicht op deze fietsoversteek vanwege de rechtstand. Met ondersteunende bebording wordt de attentiewaarde van de fietsoversteek nog verder verhoogd.



AFBEELDING 14 | FIETSOVERSTEEK TER HOOGTE VAN DE BADWEG

Uitzichtpunt Maireweg

Het huidige rustpunt oogt rommelig en is niet goed te onderhouden. Het rustpunt krijgt daarom een kwaliteitsimpuls. De bestaande begroeiing wordt verwijderd. Rondom dit rustpunt worden verlagings in het maaiveld gemaakt waar overtollig water tijdelijk kan worden opgenomen en waar het langzaam de grond in trekt. Door deze verlagingen is het tevens niet meer mogelijk de auto langs dit rustpunt te parkeren. Met de vrijkomende grond wordt een verhoogde uitrustplek gemaakt. Op deze verhoging worden bankjes en een afvalbak geplaatst. Rondom het rustpunt worden nieuwe bomen en nieuw groen aangeplant.

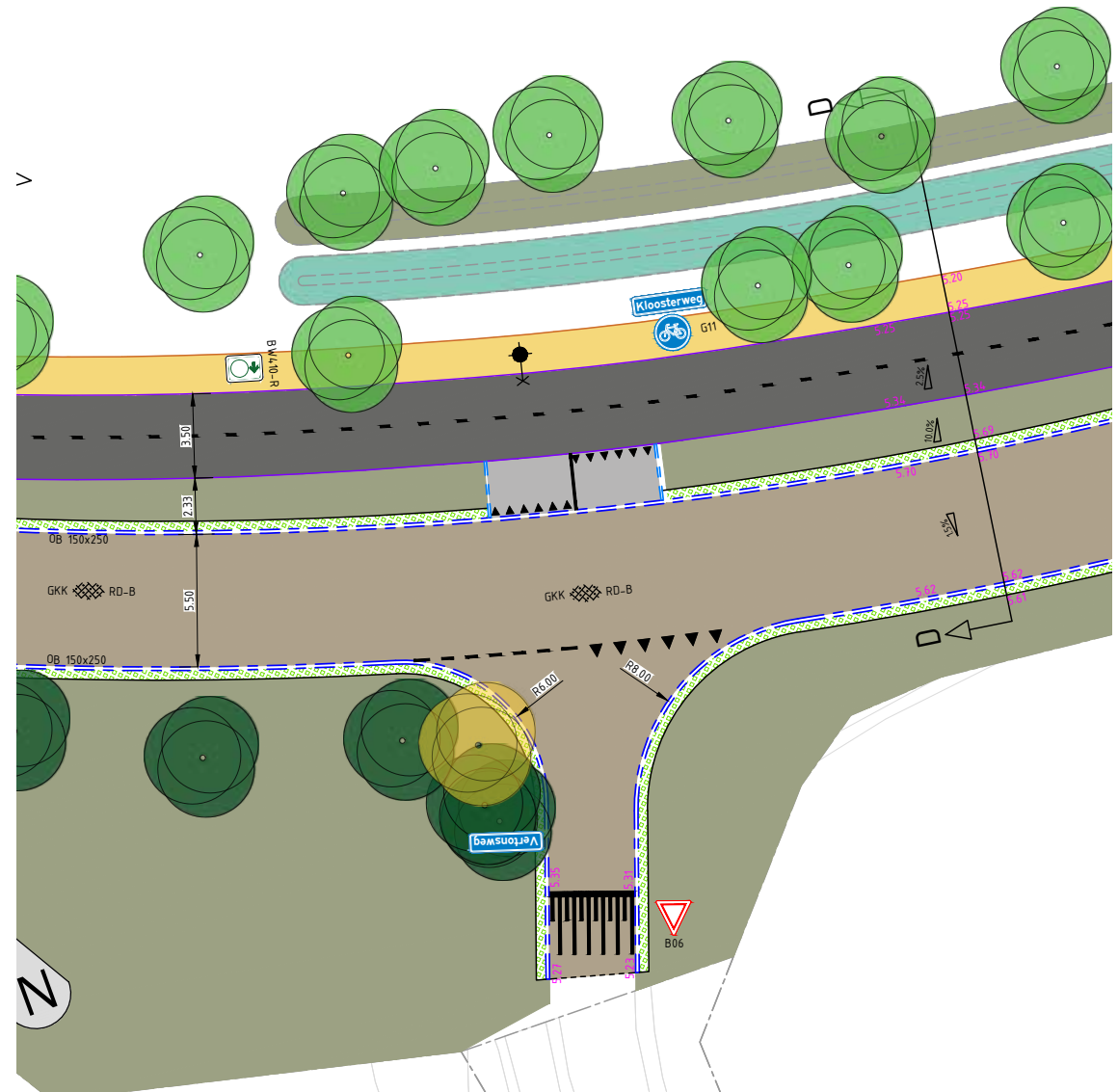


AFBEELDING 15 | UITZICHTPUNT MAIREWEG

UITWERKING VOORKEURSARIANT TOT DEFINITIEF ONTWERP

Kruispunt Vertonsweg

Door ruimtegebrek en hoogteverschillen in de huidige situatie ontstaat er een onveilige situatie voor fietsers en voetgangers op deze locatie. Door de bestaande watergang te dempen ontstaat er meer ruimte voor een optimalisatie van dit kruispunt. Voor fietsers is er in de nieuwe situatie ruimte om op te stellen. Door het wegnemen van het hoogteverschil tussen rijbaan en fietspad kost het fietsers minder moeite het kruispunt over te steken. Tevens ontstaat er ruimte voor het aanleggen van een voetpad. Langs het nieuwe voetpad wordt een verlagening van het maaiveld gerealiseerd waar overtollig regenwater tijdelijk kan worden opgeslagen en waar het langzaam de grond in kan dringen.



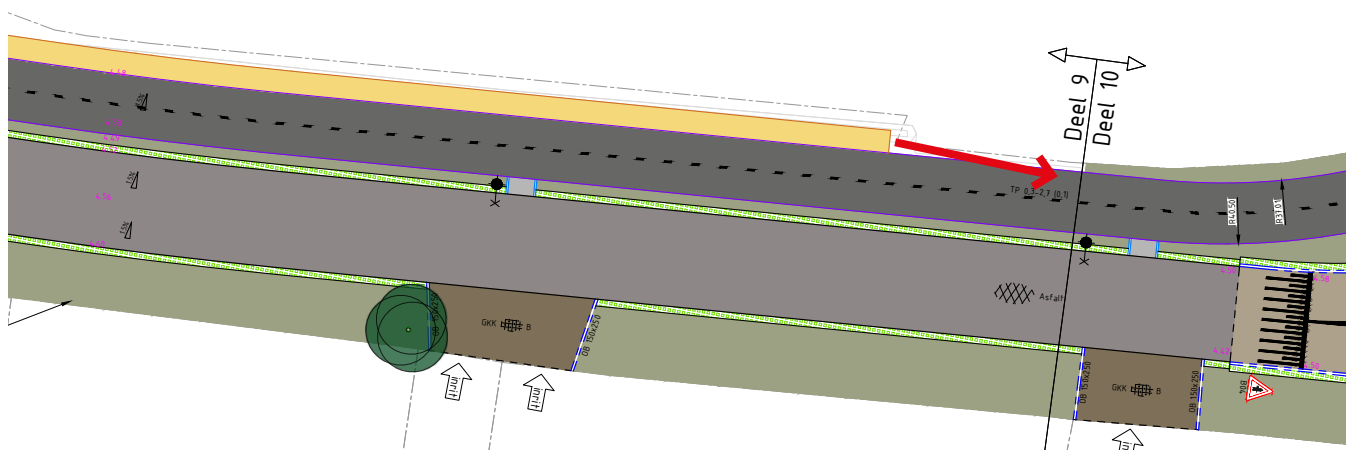
AFBEELDING 16 | OPTIMALISATIE KRUIPUNT VERTONSWEG-KLOOSTERWEG

UITWERKING VOORKEURSVARIANT TOT DEFINITIEF ONTWERP

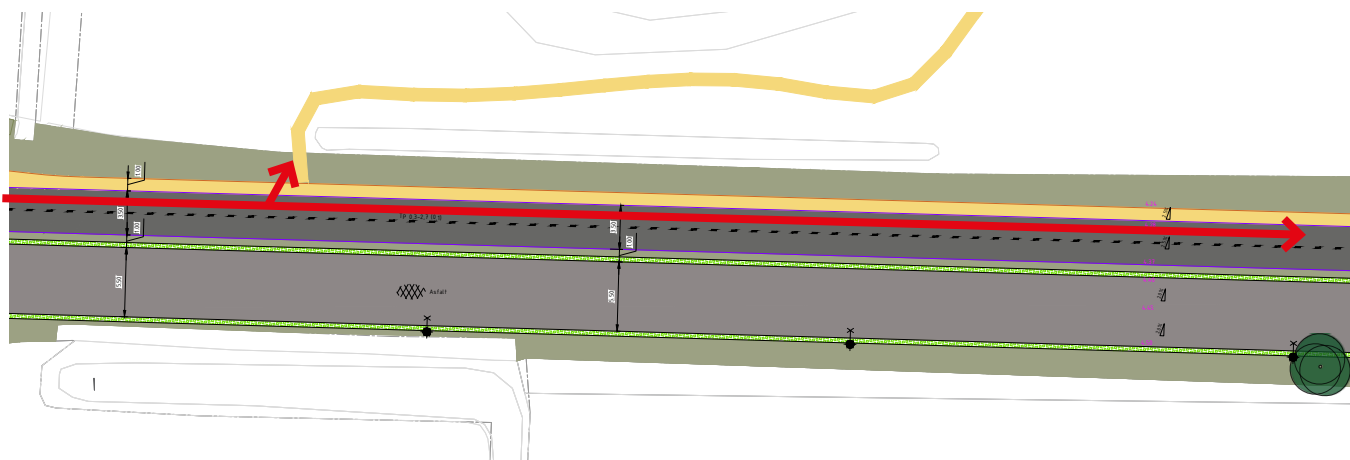
Alternatieven wandelstructuur

Op een aantal locaties blijft de beschikbare profielbreedte een uitdaging. Dit vormt met name een knelpunt voor voetgangers. Met verschillende stakeholders (perceel-eigenaren) zijn gesprekken geweest om de mogelijkheden voor het verruimen van de profielbreedte te onderzoeken. Dit lijkt op een aantal locaties realistisch. Op een aantal locaties gaat dat mogelijk niet lukken (zie afbeelding 17). Hier moeten de voetgangers gebruik maken van het fietspad.

Bijvoorbeeld ter hoogte van Kloosterendaale (50m) en tussen de Westerenbanweg en het Groenewoudswegje (250m).



AFBEELDING 17 | VOETGANGERS OP FIETSPAD T.H.V. KLOOSTERENDAAL



AFBEELDING 18 | ALTERNATIEF VOETPAD DOOR NATUURGEBIED

Ook in de stappen richting een uitvoeringsontwerp komen waarschijnlijk knelpunten naar voren waarbij een alternatief gezocht moet worden. Voor deze locaties zijn alternatieven in beeld gebracht een voorbeeld hiervan is het deel tussen Kloosterweg 98 en supermarkt de Spar (zie afbeelding 18). Wanneer het gewenste voetpad niet gerealiseerd kan worden, maken voetgangers gebruik van het bestaande fietspad of kunnen gebruik maken van het alternatief dat door het natuurgebied loopt.

05. VERVOLGPROCES

A grayscale photograph of a paved road with a crosswalk, a street lamp, and trees in the background. The road is paved with asphalt and has white dashed lines for lane markings. A crosswalk with white rectangular markings is visible in the foreground. A street lamp stands on the right side of the road. The background shows trees and a cloudy sky.

FINALE GESPREKKEN MET STAKEHOLDERS

Uit gesprekken met verschillende stakeholders en uit de kadastrale check kwam naar voren dat er aanvullende afspraken gemaakt moeten worden om gronden te verwerven of in gebruik te mogen nemen. Dit om het gewenste profiel van de Kloosterweg te kunnen realiseren. De komende maanden worden benut om met de desbetreffende stakeholders overleg te voeren en de eerder gemaakte afspraken verder vorm te geven.

OPSTELLEN RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

In de ruimtelijke onderbouwing wordt het project (huidige en toekomstige situatie) beschreven en getoetst aan het geldende beleid. Daarnaast moet de kwaliteit van de leefomgeving beschreven danwel onderzocht worden. Ook wordt hierbij ingegaan op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan.

Qua onderzoeken wordt een archeologisch onderzoek en een quickscan Wet natuurbescherming verwacht.

Het plangebied heeft de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie – 6', hierbij is archeologisch onderzoek benodigd bij grondroeringen met een oppervlakte groter dan 2.500 m² en dieper dan 0,5 m. Er is sprake van grondroeringen van 6210 m², archeologisch onderzoek is daarom benodigd.

De nieuwe inrichting van de Kloosterweg kan effect hebben op beschermde gebieden en beschermde soorten (dieren en planten). Om het gewenste nieuwe profiel van de Kloosterweg te realiseren is het kappen van bomen noodzakelijk.

Een quickscan Wet natuurbescherming is daarom benodigd.

DO TER BESLUITVORMING NAAR GEMEENTERAAD

Het voorliggende DO wordt ter besluitvorming voorgelegd aan de gemeenteraad. Op 4 september wordt het DO op hoofdlijnen gepresenteerd aan de gemeenteraad. Vervolgens vindt besluitvorming plaats. Bij een akkoord op de plannen kan het vervolgproces aanvangen om uiteindelijk eind 2024 tot uitvoering over te gaan.

VERKEERSBESLUITEN

De gemeente Schouwen Duiveland is als wegbeheerder bevoegd een verkeersbesluit te nemen. Dit kan zijn voor het plaatsen, wijzigen of intrekken van bepaalde verkeerstekens of een bepaalde fysieke maatregel te treffen. Voor de reconstructie van de Kloosterweg dienen twee verkeersbesluiten genomen te worden. Die stellen we in de loop van 2023 op.

Verkeersbesluit verlegging komgrens

De fietsoversteek ter hoogte van het kruispunt met de Badweg ligt geprojecteerd waar nu een 'buiten de kom' situatie is. Het is wenselijk deze fietsoversteek binnen de bebouwde kom te leggen. Het verleggen van de komgrens is een besluit dat door de gemeenteraad genomen moet worden. Deze procedure wordt samen met de procedure verkeersbesluit verlaging snelheid opgestart.

Verkeersbesluit verlaging snelheid bibeko en verhoging snelheid bubeko

De Kloosterweg ligt nu (met uitzondering van het kruispunt met de Badweg) in een 50 km/h zone. Zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Na de reconstructie van de Kloosterweg wordt het deel buiten de bebouwde kom ingesteld als 60km/h zone. Het deel dat binnen de bebouwde kom valt wordt ingesteld als 30km/h zone. Om deze aanpassing van de toegestane snelheid mogelijk te maken is een verkeersbesluit noodzakelijk.

OMGEVINGSVERGUNNING (UITGEBREID)

Met de uitgebreide omgevingsvergunning kan de ontwikkeling planologisch mogelijk worden gemaakt, hierbij hoeft er niet beoordeeld te worden of er wel of niet sprake is van een niet-ingrijpende herinrichting van het openbaar gebied. Het nadeel van de uitgebreide procedure ten opzichte van de reguliere procedure is de doorlooptijd. Ten opzichte van een bestemmingsplanprocedure is een uitgebreide procedure minder flexibel voor aanpassingen aan het ontwerp. Er is een definitief en concreet plan benodigd om de vergunning aan te kunnen vragen. Het is niet mogelijk om na vergunningverlening nog wijzigingen aan het ontwerp door te voeren die de vastgelegde plangrenzen overschrijden.

06. OPENSTAANDE PUNTEN



OPENSTAANDE PUNTEN

VERLICHTINGSPLAN

Door de verruiming van het fietspad en de kruispunten en het aanleggen van een voetpad staan de bestaande lichtmasten niet meer op de goede locatie. Na vaststelling van het DO dient er een nieuw verlichtingsplan voor de Kloosterweg uitgewerkt te worden. Onbekend is nog hoe de kwaliteit van de bestaande lichtmasten is en of deze allemaal hergebruikt kunnen worden.

ONDERHOUD RIOLERING

Op een aantal locaties dient onderhoud aan de riolering gepleegd te worden. De komende periode wordt verder onderzocht of er een grotere vervangingsopgave aan de riolering noodzakelijk is en of dit integraal met de werkzaamheden aan de Kloosterweg meegenomen kan worden.

AANLEGGEN MIDDENSANNING (STEDIN)

Er vindt nog overleg plaats met DNWG over de aanleg van een nieuwe middenspanningskabel in het plangebied. Indien DNWG niet tijdig hun voorbereidende werkzaamheden kunnen afronden (en ze vooruitlopend op onze werkzaamheden niet tijdig gereed zijn met het leggen van de kabel), dan kan dit gevolgen hebben voor onze planning.

UITKOMST ASFALTONDERZOEK

Op dit moment wordt er een onderzoek uitgevoerd naar de kwaliteit van de huidige asfaltconstructie. Het onderzoek moet uitsluitend geven over de restlevensduur van de asfaltconstructie. Na ontvangst van de resultaten wordt bepaald welke er onderhoudswerkzaamheden nodig zijn.

ALTERNATIEVEN WANDELSTRUCTUUR (OVEREENKOMSTEN GRONDGEBRUIK/RUIL)

Op dit moment worden er nog verschillende afrondende gesprekken gevoerd om ruimte te zoeken voor het aanleggen van een volwaardig doorgaand voetpad. De haalbaarheid van deze alternatieven worden de komende periode bekend. Onder hoofdstuk 4 werd ook benoemd dat wordt gekeken naar alternatieve wandelstructuren wanneer de profielen niet toereikend zijn om een voetpad in te passen.

EMISSIELOZE UITVOERING

Een deel van de werkzaamheden dient emissieloos uitgevoerd te worden. Dit brengt naast een hoge kostenpost een andere uitdaging met zich mee. Er wordt nog niet op grote schaal gewerkt met materieel zonder uitstoot.

OMDAT MORGEN MOOIER MAG

Juust(e) gegevens:

Goessestraatweg 17a
4421 AD Kapelle
info@juust.nl
+31 (0)113 40 50 51

