



**JUUST**  
daarom!

# *Dorpsvisie Burgh-Haamstede*

*Verkeersstudie | December 2020*

## Colofon

### Documentgegevens

*Titel* Dorpsvisie Burgh-Haamstede, verkeersstudie  
*Rapportnummer* SDU\_2019\_03\_R02\_EC  
*Datum* 15 december 2020  
*Status* Eindconcept

### 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  
4421 AD Kapelle

*Auteur(s)* J.P. d'Haens  
J.I.S. Steijaert  
*Contactgegevens* jan@juust.nl  
085-902022

# Inhoudsopgave

Inleiding .....	4
01   Dorpsvisie .....	5
02   Inventarisatie .....	6
03   Knelpunten .....	37
04   Toets oplossingen .....	39
05   Aanbevelingen .....	46

# Inleiding

## 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. De gemeente Schouwen-Duiveland heeft Juust gevraagd deze studie uit te voeren.

In dit rapport geven we de resultaten van deze studie weer. Naast dat we de varianten uit de dorpsvisie verkeerskundig toetsen en ingaan op de verkeerskundige vragen die voortkomen uit de Dorpsvisie, is er ook breder gekeken 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. Allereerst geven we inzicht in de huidige situatie.

### *Stap 1 | Verkeerskundige vragen uit 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.

### *Stap 5 | Aanbevelingen*

Afsluitend geven we aanbevelingen en verkeerskundige richtlijnen mee aan de gemeente Schouwen-Duiveland. Hierbij beschrijven we welke maatregelen noodzakelijk worden geacht en welke wenselijk zijn. Deze stap kan als uitvoeringsparagraaf worden gezien.



# 01 | Dorpsvisie

## Dorpsvisie Burghaamstede

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 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 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 inpridders. Doorgaand verkeer rijdt op de N57 of een andere buiten de kern gelegen route vanwaar men met diverse inpridders de dorpsas bereikt.

## Sleutelprojecten uit Dorpsvisie

In de Dorpsvisie worden verschillende sleutelprojecten beschreven. De onderstaande projecten hebben een directe relatie met verkeer en mobiliteit. Deze maken onderdeel uit van de verkeersstudie.

- Transformatie Dorpsas
- Verkeersstructuur auto verbeteren
- Invulling zoeken voor het maatschappelijk hart (verplaatsen AH)
- Herinrichting Strandplein en Bosplein
- Kraaijensteinweg transformeren en onderzoeken alternatieve ontsluiting

Daarnaast zijn er een aantal concrete vragen/opdrachten die voortkomen uit de Dorpsvisie.

- **Transformatie dorpsas:** Toets en beoordeel de drie varianten voor aanpassingen aan de verkeersstructuur op de dorpsas.

- **Ontsluitingsstructuur:** Toets en beoordeel de drie varianten voor aanpassingen aan de ontsluitingsstructuur.

- **Verplaatsen functies:** Zoek invulling voor het maatschappelijk hart (verplaatsen Albert Heijn)

- **Mobiliteitsknooppunt**

Onderzoek het gebruik van het OV om te kijken of het mogelijk is de busroute naar de rand van het dorp te verplaatsen. Dit in combinatie met het aanbieden van andere vervoerswijzen.

## 02 | Inventarisatie

### Algemeen

Mobiliteit is vanuit verschillende invalshoeken te benaderen. We verplaatsen ons om uiteenlopende redenen. Lekker een rondje fietsen, met de auto naar het werk of met de vrachtauto de supermarkt bevoorraden. Vaak is er ook nog sprake van een combinatie van vervoersmiddelen. 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.

### 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 in theorie een gebied wordt gebruikt en dus op een bepaalde manier ingericht moet zijn. Dit aan de hand van de categorisering van de functies.

#### 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 op basis van het IVVP 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 vervoerswijze 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 seizoen verschillen 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 Integraal Verkeer- en Vervoer Plan (hierna: IVVP) Gemeente Schouwen-Duiveland) 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 verkeersregelinstallatie. De routes vervullen een ontsluitende functie, maar zijn niet bedoeld voor bijvoorbeeld doorgaand verkeer over langere afstanden (bijvoorbeeld Zeebrugge-Rotterdam). In Zeeland is beleid vastgelegd om doorgaand verkeer om de provincie heen te leiden en te voorkomen dat N62, N256 en de N59/N57 hiervoor niet worden gebruikt.

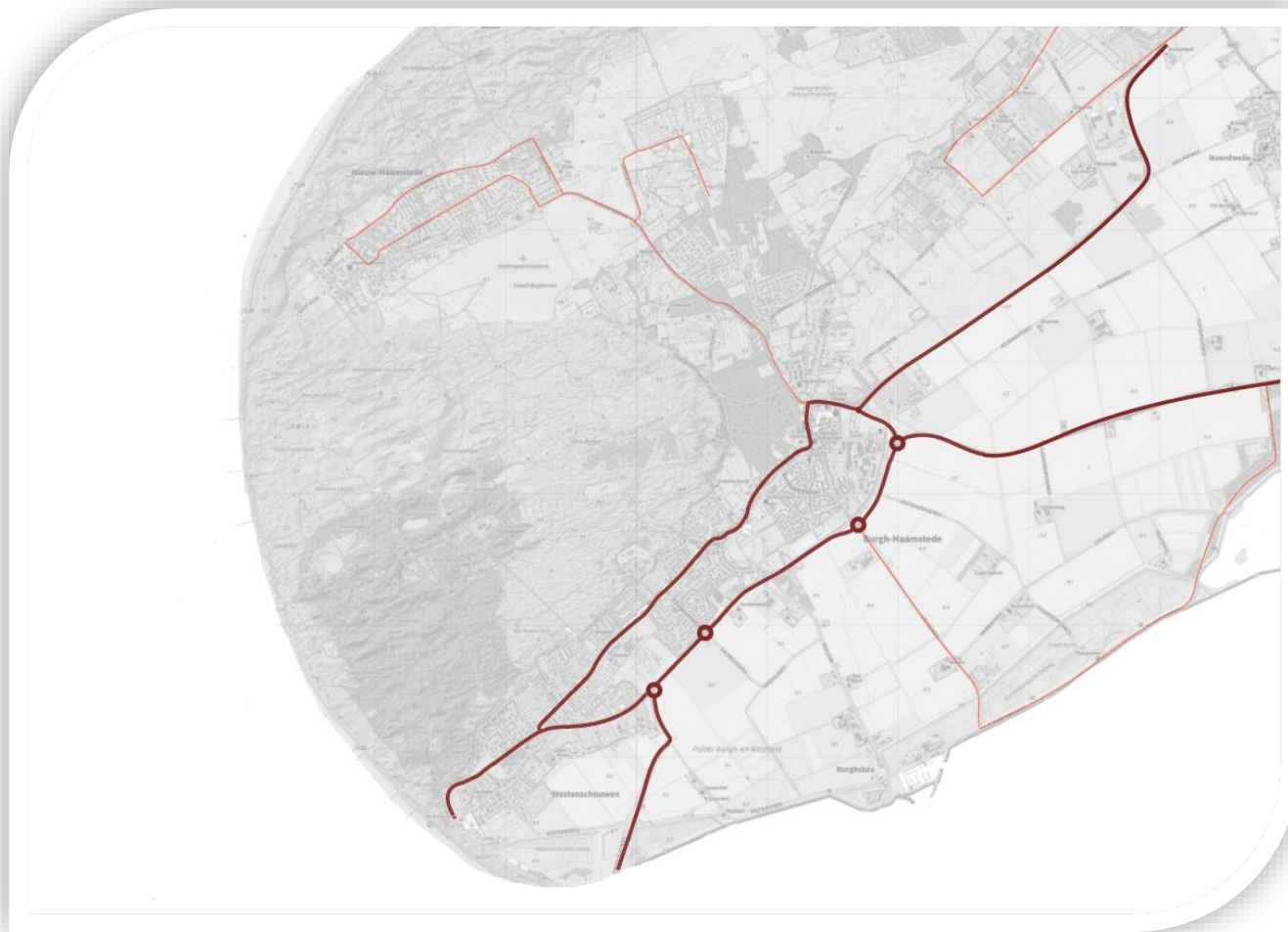
Voor het plangebied van deze studie is de N57 uiteraard de belangrijkste ontsluiting. Hierop sluiten de Kraaijensteinweg en Kloosterweg aan als gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom. Alle overige wegen die zijn gelegen binnen de bebouwde kom zijn aangeduid als erftoegangswegen.



Figuur 1: Wegcategorisering op basis van IVVP Schouwen-Duiveland

## Openbaar vervoer

Het huidige openbaar vervoer netwerk is vormgegeven in de Openbaar Vervoer in de 'Concessie Zeeland (2015-2024). Hierbij zijn de routes van de bussen vastgelegd en is de frequentie bepaald. Deze concessie wordt uitgevoerd door Connexion. In figuur 2 zijn de routes van het openbaar vervoer opgenomen. De belangrijkste busroute waarop gereden wordt met de hoogste frequentie is de verbinding in twee richtingen tussen Middelburg- Zierikzee - Oude Tonge. In de huidige situatie maakt de dorpsas onderdeel uit van de route, waarbij de bussen Burgh-Haamstede doorkruisen. De doorgaande route gaat via Westenschouwen - Hogeweg - Burghseweg naar Haamstede en visa versa. Deze zijn aangegeven als de donkere routes. De lichtere routes zijn het overige openbare vervoer.



Figuur 2: Netwerk Openbaar Vervoer

## Fiets

Naast het autonetwerk is ook het netwerk fiets opgenomen in het IVVP. In dat document is aangegeven dat het gewenst is om een nadere studie uit te voeren om dit netwerk goed te kunnen vastleggen. Tot op heden is deze nadere uitwerking nog niet uitgevoerd. De routes zoals deze benoemd zijn in het IVVP zijn in ieder geval relevant en vooralsnog terecht als fietsroute aangeduid. Dit fietsnetwerk is aangeduid in figuur 3.

Omdat er sprake is van veel recreatief fietsverkeer in deze omgeving houden we ook rekening met de aanvullende fietsroutes die voortkomen uit de dorpsvisie.



Figuur 3: Netwerk fiets



## Vrachtverkeer/ landbouwverkeer

In het Kwaliteitsnet goederenvervoer is binnen het plangebied enkel de N57 opgenomen. Dit is de ontsluitende route. Het bedrijventerrein De Roterij sluit hier vrijwel direct op aan. In het Kwaliteitsnet landbouw is de N57 ook opgenomen. Daarnaast is hierbij de route naar Burghsluis via de Meeldijk hierin opgenomen.



Figuur 4: Netwerk vrachtverkeer - landbouwverkeer

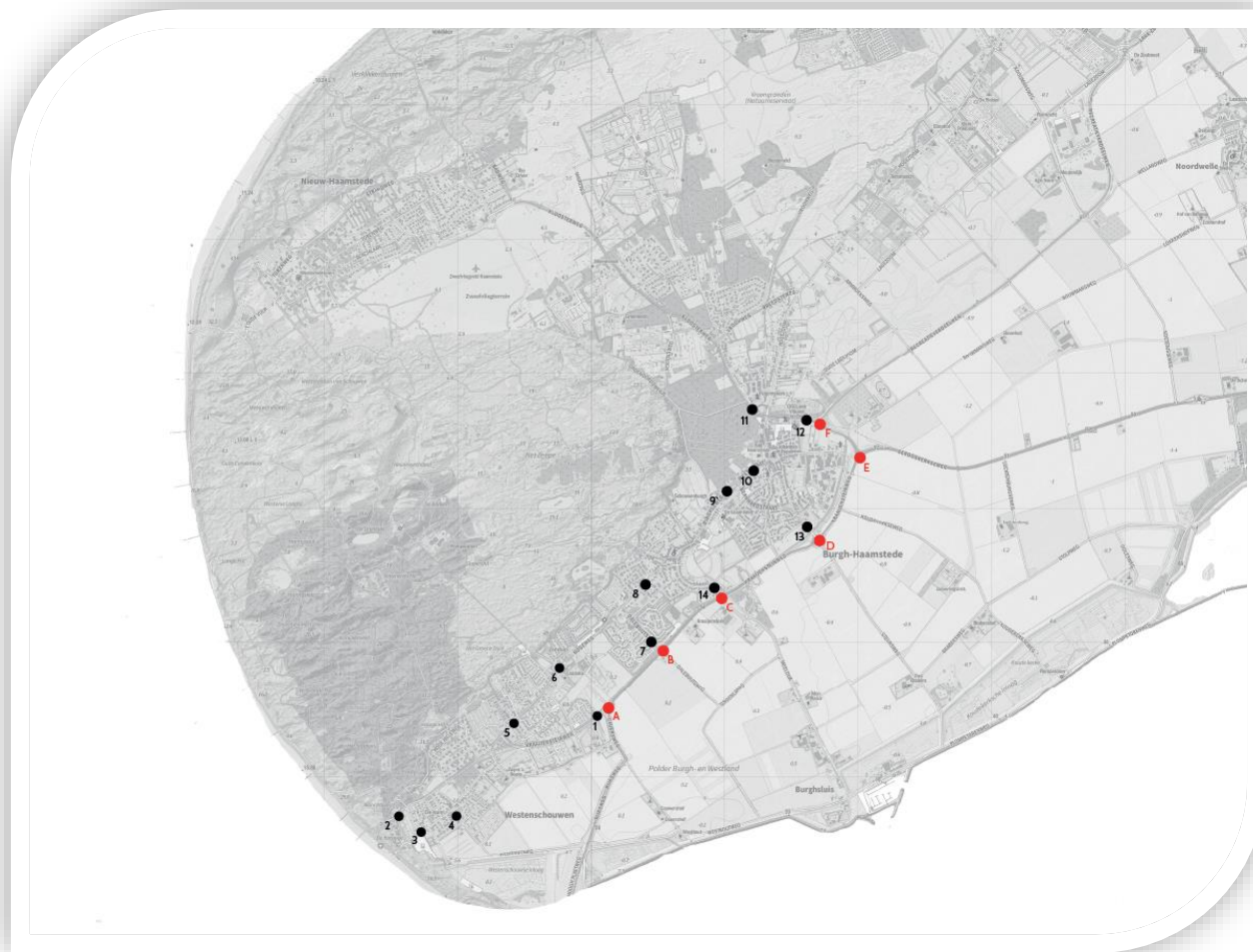
## 02.2 | Inrichting

Bij het aspect inrichting 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 het gebied. Deze selectie hebben we gemaakt om een compleet beeld te krijgen. In figuur 5 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.

Hierbij kijken we naar alle aspecten bijvoorbeeld het materiaalgebruik, de rijbaanbreedtes, de aanwezigheid voorzieningen voor voetgangers en fietsers, etc.

Onze bevindingen toetsen we aan de hand van vigerende richtlijnen op basis van het IVVP Schouwen-Duiveland en landelijk CROW-kencijfers. Op de pagina's 12 en 13 zijn de beoordelingskaders terug te vinden. Hierbij maken we onderscheid tussen de Gebiedsontsluitingsweg en de Erftoegangsweg. Dit conform de ASVV 2012.

Per locatie geven we aan waar de huidige situatie afwijkt van de richtlijnen. Daarnaast tonen we een visuele impressie van het huidige dwarsprofiel gegeven per locatie.



Figuur 5: Locaties inventarisatie inrichting wegvakken en kruisingen

**Beoordelingskader Gebiedsontsluitingsweg - GOW 50 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 Erftoegangsweg - ETW 30 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

## Locaties inventarisatie wegvakken en kruisingen



Meetpunt	Locatie	Beschrijving
1	Kraaijensteinweg	Tussen Cauersweg en De Haaymanweg
2	Kraaijensteinweg	Tussen Westenschouwenseweg en rotonde Steenweg
3	Steenweg	Tussen Kraaijensteinweg 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 Kraaijensteinweg
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 Kraaijensteinweg
14	Weeldeweg	Tussen Kraaijensteinweg en Leliëndaleweg
A	N57 - Kraaijensteinweg	Voorrangskruispunt
B	N57 - Daleboutsweg	Voorrangskruispunt
C	N57 - Weeldeweg	Voorrangskruispunt
D	N57 - Zandweg - Steursweg	Rotonde
E	N57 - N652 - De Roterij	Rotonde
F	N652 - Serooskerkseweg	Rotonde

Figuur 6: Locaties inventarisatie

Locatie O1 | Kraaijensteinweg



**Locatie O1: 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

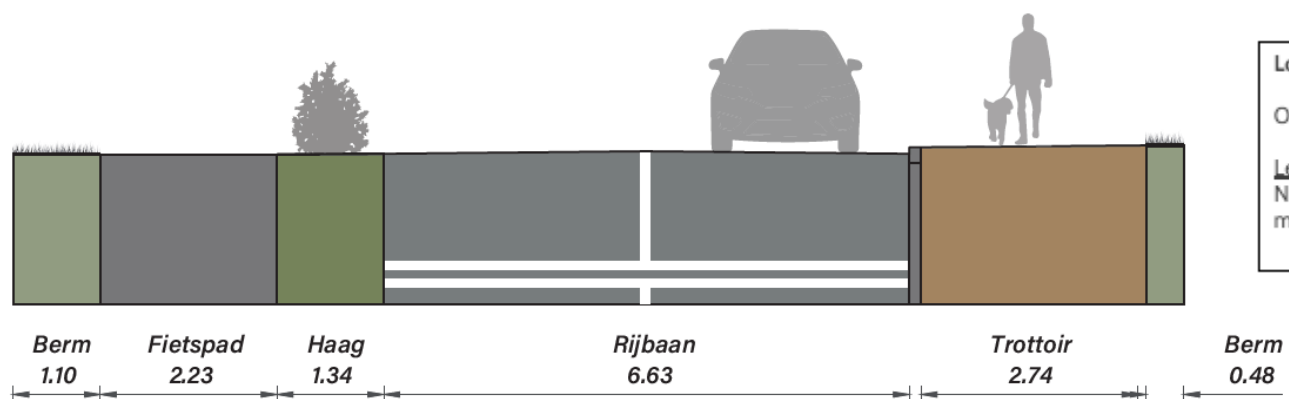
Ontwerpsnelheid:  
50 km/u in plaats van 80 km/u

Reflectoraaltes:  
Niet aanwezig.

\*) Getoetst op richtlijnen GOW bubeko



## Locatie O2 | Kraaijensteinweg

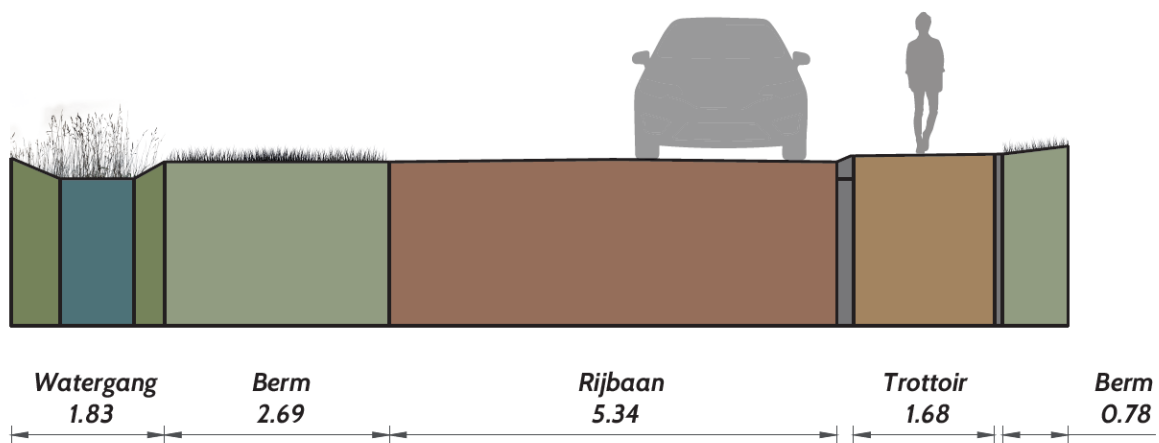
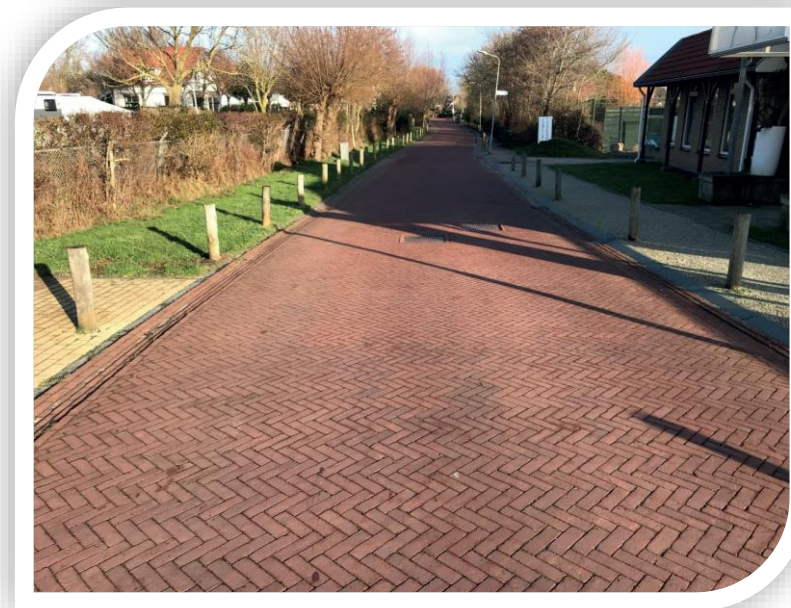


Locatie O2: Kraaijensteinweg

Overzicht inrichtingselementen afwijkend van de richtlijn:

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

Locatie 03 | Steenweg



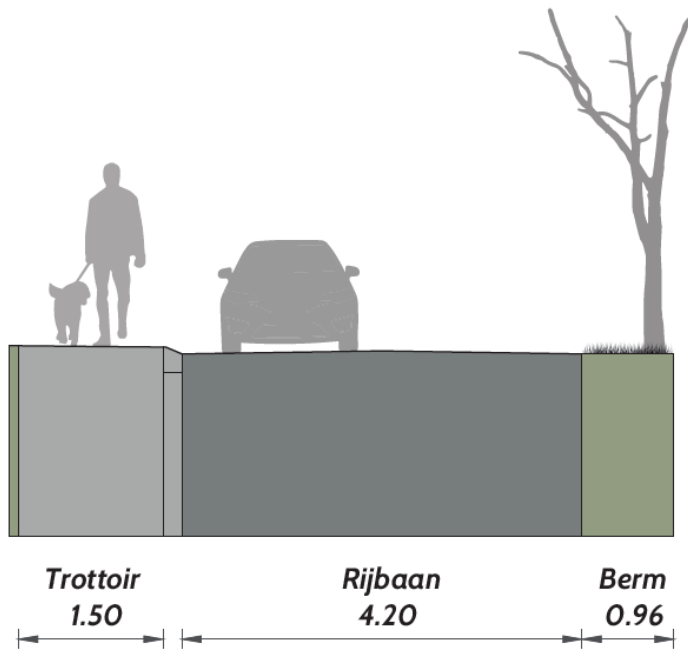
Locatie 03: Steenweg

Overzicht inrichtingselementen afwijkend van de richtlijn:

Breedte voetpad:

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

Locatie O4 | Westerseweg



Locatie O4: Westerseweg

Overzicht inrichtingselementen afwijkend van de richtlijn:

Rechtstanden:

Er is sprake van relatief lange rechtstanden zonder snelheidsbeperkende maatregelen.

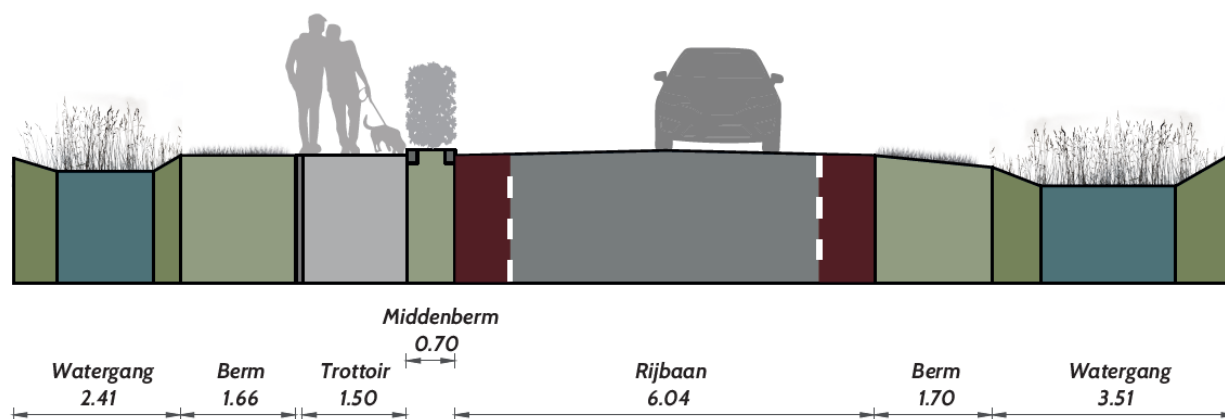
Breedte voetpad:

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 in de richtlijnen.

## Locatie 05 | Hogeweg



### Locatie 05: Hogeweg

Overzicht inrichtingselementen afwijkend van de richtlijn:

#### Breedte voetpad:

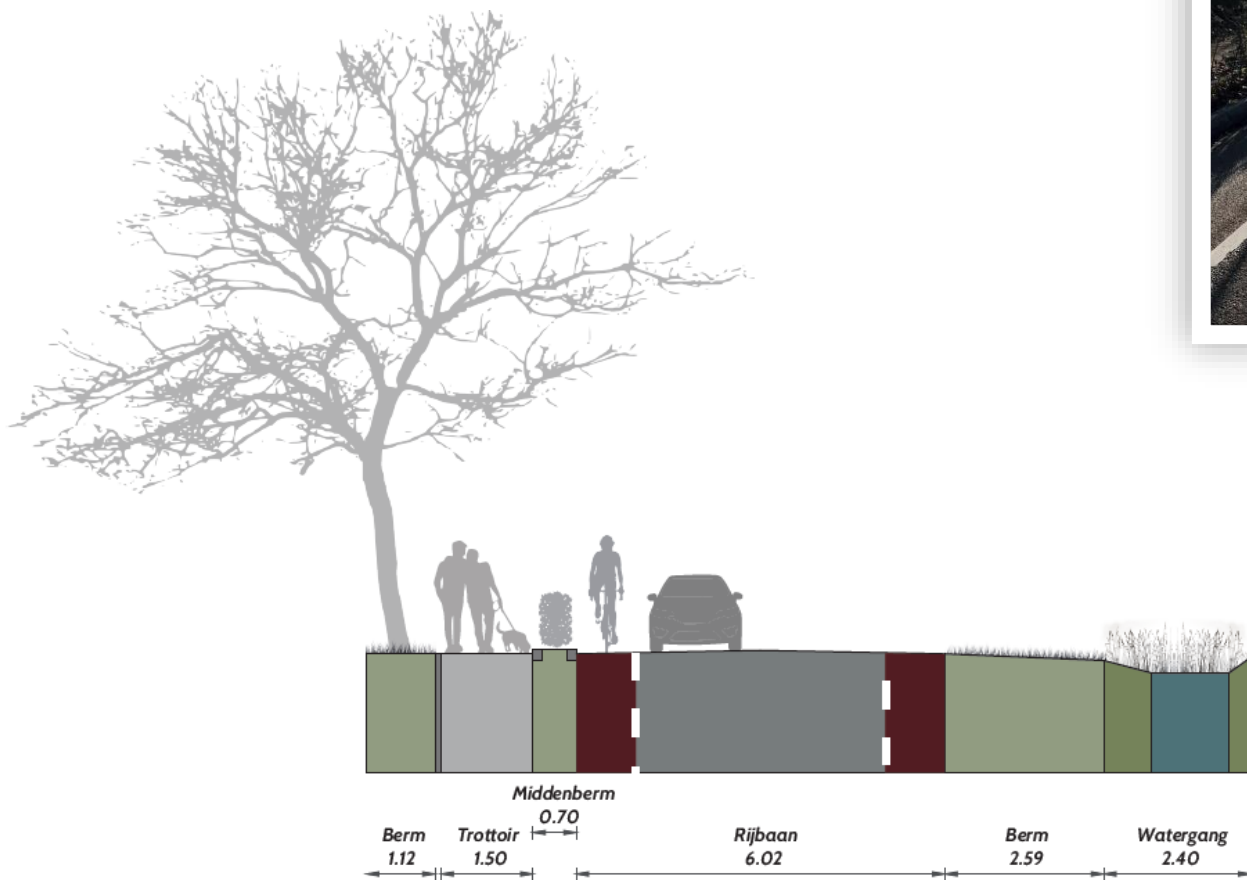
Dit is in de huidige situatie 150 meter, waar minimaal 1.80 meter gewenst is.

#### Breedte rijbaan:

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



## Locatie O6 | Hogeweg



### Locatie O6: Hogeweg

Overzicht inrichtingselementen afwijkend van de richtlijn:

#### Breedte voetpad:

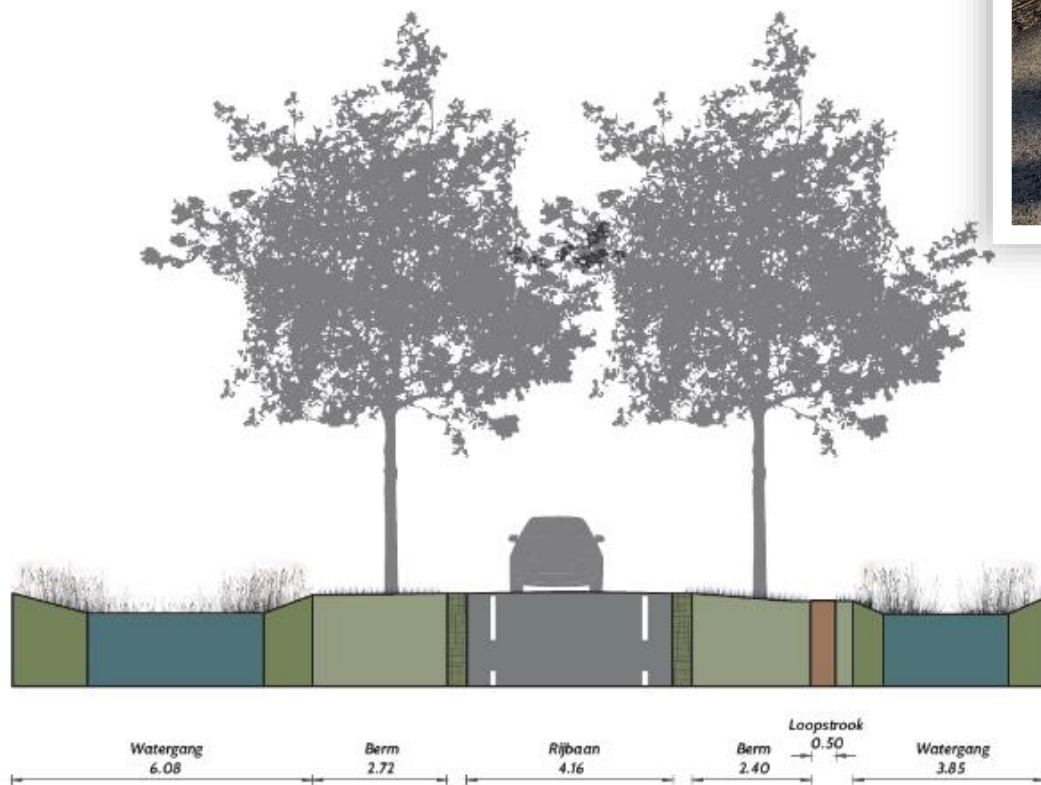
Dit is in de huidige situatie 150 meter, waar minimaal 1.80 meter gewenst is.

#### Breedte rijbaan:

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



## Locatie 07 | Daleboutsweg



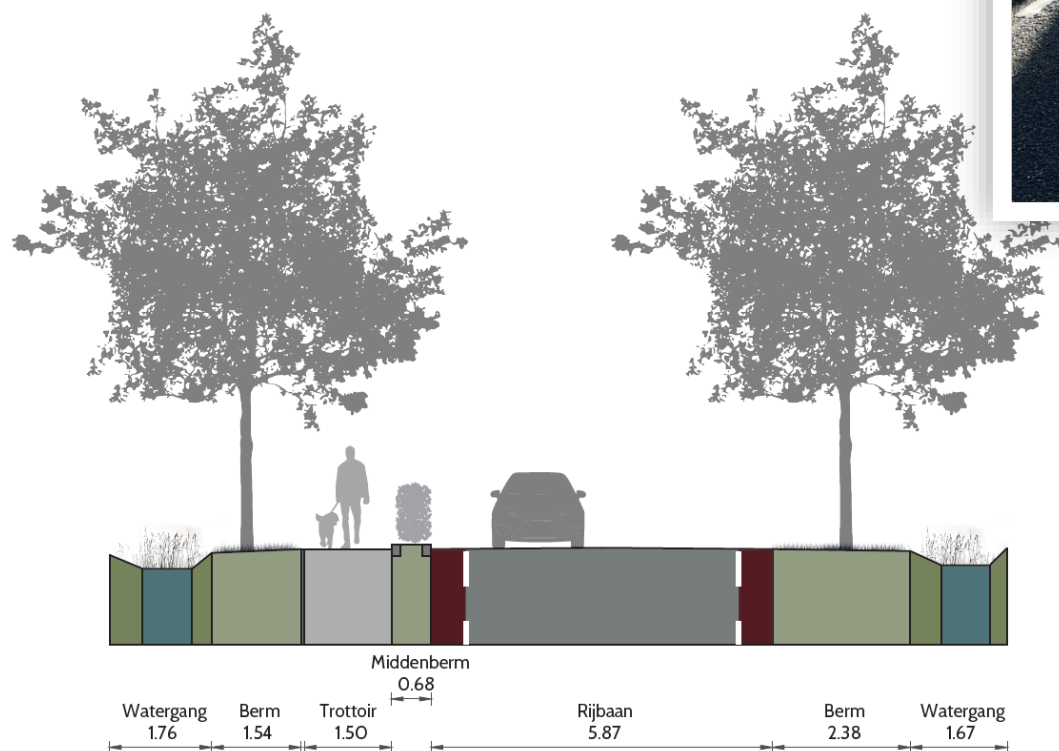
### Locatie 07: Daleboutsweg

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 richtlijnen.

## Locatie 08 | Hogeweg



### Locatie 08: Hogeweg

Overzicht inrichtingselementen afwijkend van de richtlijn:

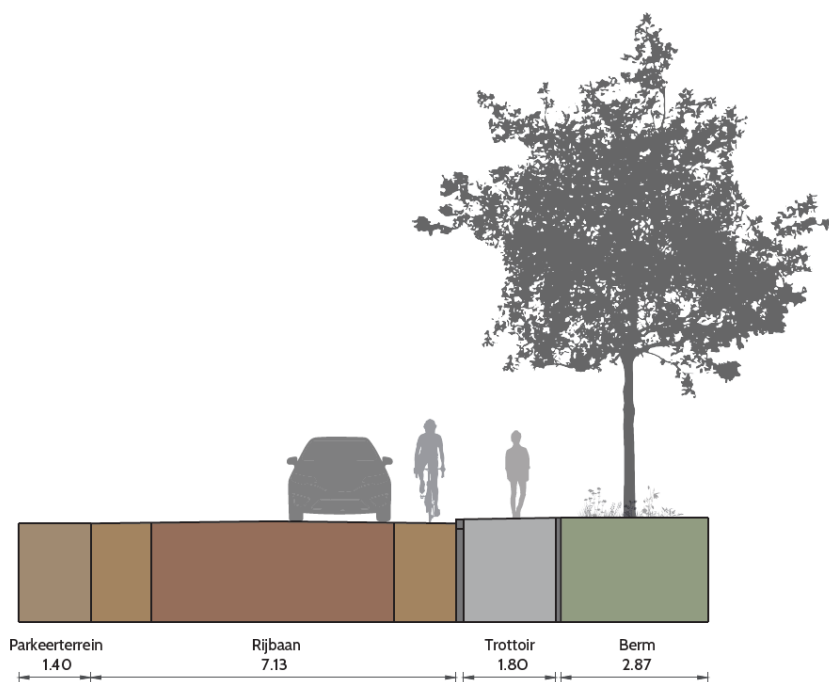
#### Breedte voetpad:

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.

## Locatie 09 | Burghseweg



### Locatie 09: Burghseweg

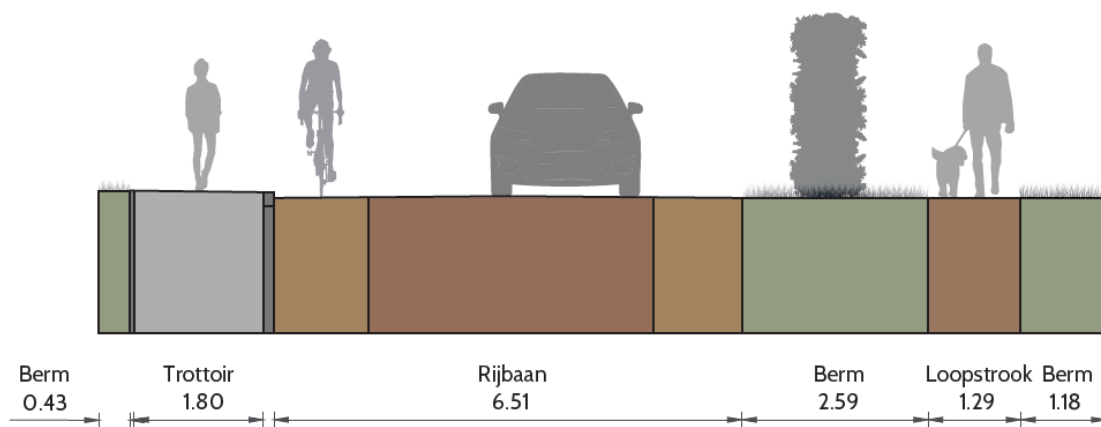
Overzicht inrichtingselementen afwijkend van de richtlijn:

#### Breedte rijbaan:

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



## 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



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 m wenselijk.



Locatie 12 | Serooskerkseweg



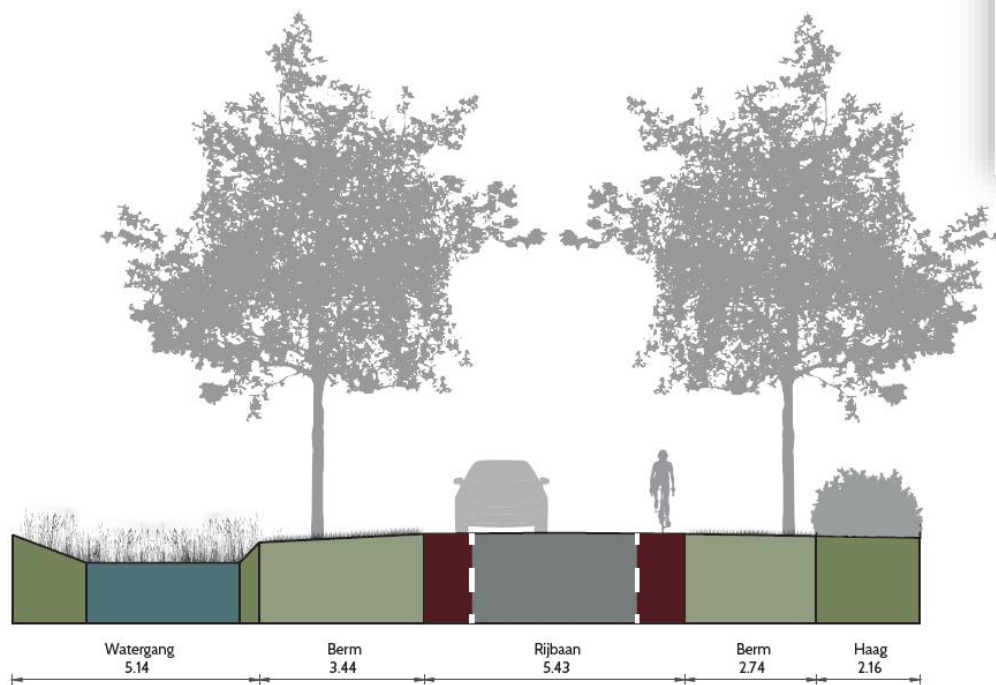
**Locatie 12: Serooskerkseweg**

Overzicht inrichtingselementen afwijkend van de richtlijn:

**Lengtemarkering:**  
Het betreft grotendeels een enkele onderbroken asmarkering, daar waaraan doorgetrokken streep (dubbel) wenselijk is.

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

## Locatie 13 | Zandweg



### Locatie 13: Zandweg

Overzicht inrichtingselementen afwijkend van de richtlijn:

Er is sprake van suggestiestroken in rood uitgevoerd. Dit kan de suggestie wekken dat er sprake is van fietsstroken.

Locatie 14 | Weeldeweg



Locatie 14: Weeldeweg

Overzicht inrichtingselementen afwijkend van de richtlijn:

Breedte rijbaan:

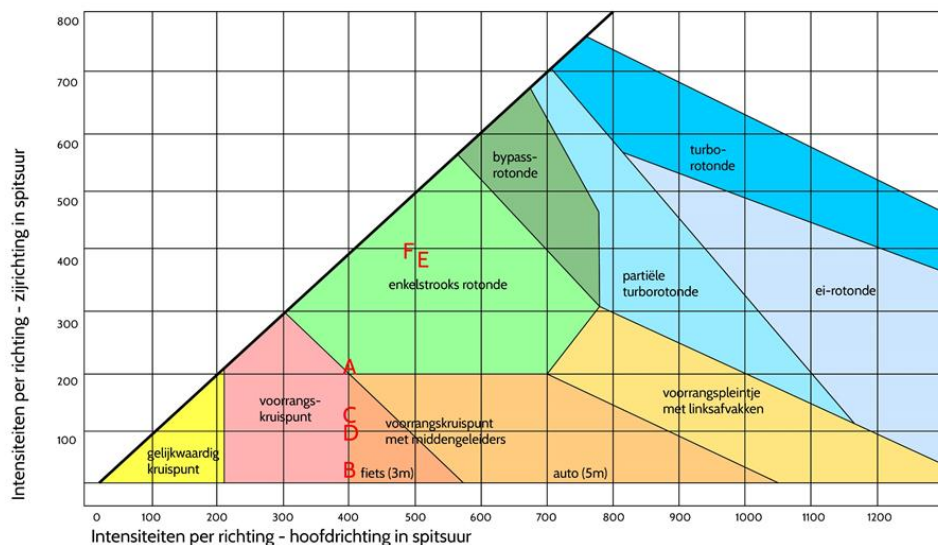
De rijbaan is 4.24 meter breed. Smaller dan de ideale maat van 5.80 meter, maar ook smaller dan de minimale maat van 4.80 meter.



## Overzicht kruispunten

Voor elk van de kruispunten zijn we nagegaan welk kruispunttype er volgens de theorie wenselijk is. In figuur 7. zijn de afbeeldingen terug te vinden van de verschillen kruispunten in de huidige situatie. In de keuzematrix in figuur 8. zijn de verschillende kruispunten ook met nummer aangeduid.

Wanneer we ook het aspect verkeersveiligheid toevoegen aan de criteria kan gesteld worden dat een rotonde de meest wenselijke kruispuntvorm is. Ondertussen is bekend dat Rijkswaterstaat komend jaar aan de slag op de locaties A & B. Enkel de locatie C is hierbij een aandachtspunt. In de huidige is de aansluiting niet optimaal. Op de N57 is het niet duidelijk dat er hier een aansluiting te vinden is. Doorgaand verkeer kan dan ook (te) hoge snelheden aanhouden op deze locatie.



Figuur 8: Keuzematrix kruispuntvorm



Figuur 7: Inzicht in kruispuntvormen



## Bevindingen

### Auto

De N57 is de geëigende route om het gebied in- en uit te rijden. Deze route is aangeduid als gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom. Zowel de wegvakken, als de kruispunten op de N57 zijn in de huidige situatie niet volledig conform richtlijnen ingericht. Het landbouwverkeer rijdt, met uitzondering van het deel Meeldijk – De Roterij, op de N57. Net als op de N59 rijdt het landbouwverkeer tussen Zierikzee en Serooskerke op de hoofdrijbaan tussen het overige verkeer. Dit past niet bij het type weg. Door het ontbreken van een stroomweg op Schouwen-Duiveland, waardoor N57 en N59 de belangrijkste ontsluitingsroutes zijn, is er een extra motivatie om landbouwverkeer hier niet te mengen. We moeten immers weggebruikers stimuleren om van deze routes gebruik te maken.

Opvallend is dat bij Burgh-Haamstede er een grote diversiteit bestaat in de aansluitingen op de N57. Een rotonde, ovonde en voorrangskruising. Deze laatste categorie voldoet qua uitvoering niet aan de richtlijnen. Rijkswaterstaat gaat deze kruisingen om te vormen tot rotonde, met uitzondering van de aansluiting Weeldeweg.

De twee vanuit structuur belangrijkste inprickers het gebied in, zijnde de Kloosterweg en Kraaijsteinweg, kloppen verkeerskundig maar vragen qua inrichting nog de nodige

aandacht. De Kraaijsteinweg is erg ruim opgezet waarbij er qua snelheid vreemde keuzes worden gemaakt (50 km/u buiten de bebouwde kom). Door het ontbreken van functies aan deze weg is de verwachting dat de daadwerkelijke snelheid hoger ligt dan het gestelde maximum. De Kloosterweg is beter ingericht, maar kent gelet op het gebruik een fietspad wat aan de krappe kant is.

Binnen de bebouwde kom is er op veel wegvakken gezocht naar een compromis. Een asfaltverharding niet is passend bij de functie als verblijfsgebied, maar is mogelijk ingegeven om trilling- en geluidshinder van bijvoorbeeld busverkeer voor de omgeving te minimaliseren. De dorpsas kent, met uitzondering van Westenschouwen, een te breed profiel. Dit is 0,2 meter tot meer dan 1,0 meter afwijkend.

### Fiets

Langs de Kloosterweg en de Kraaijsteinweg heeft de fietser een eigen fietspad als voorziening. Echter is dit zoals eerder gemeld aan de krappe kant. Op nagenoeg alle andere locaties vindt menging plaats met het autoverkeer. Soms is er met behulp van kleur en markering getracht een fietsstrook aan te brengen. Dit lijkt echter eerder vanuit snelheidsbeperkend oogpunt gedaan dan daadwerkelijk ter verbetering van het comfort en de veiligheid van de fietser.

### Openbaar Vervoer

Op de dorpsas Hogeweg-Noordstraat zijn in totaal acht bushaltes te vinden. En op de Kraaijsteinweg twee. Een dergelijk aantal bushaltes is zeer fors voor de omvang van deze kernen. De bus heeft voordeel van de brede inrichting op de dorpsas. De diverse snelheidsbeperkende maatregelen werken dan weer belemmerend. Plateaus maar ook versmallingen (optrekken en afremmen) zijn lastig voor bussen en leveren geluids- en/of trillinghinder op.

### Vrachtverkeer/landbouwverkeer

Voor het vrachtverkeer is het van belang dat vanuit het hoofdwegennet De Roterij goed bereikbaar is. Door de directe ontsluiting op de N57 is dit het geval. Verder dient rekening gehouden te worden met bevoorrading van winkels, horeca, etc. Voor het landbouwverkeer is het vanuit de gestelde richtlijnen in het kwaliteitsnet landbouwverkeer niet wenselijk dat menging plaatsvindt op de hoofdrijbaan van de N57 en N59.

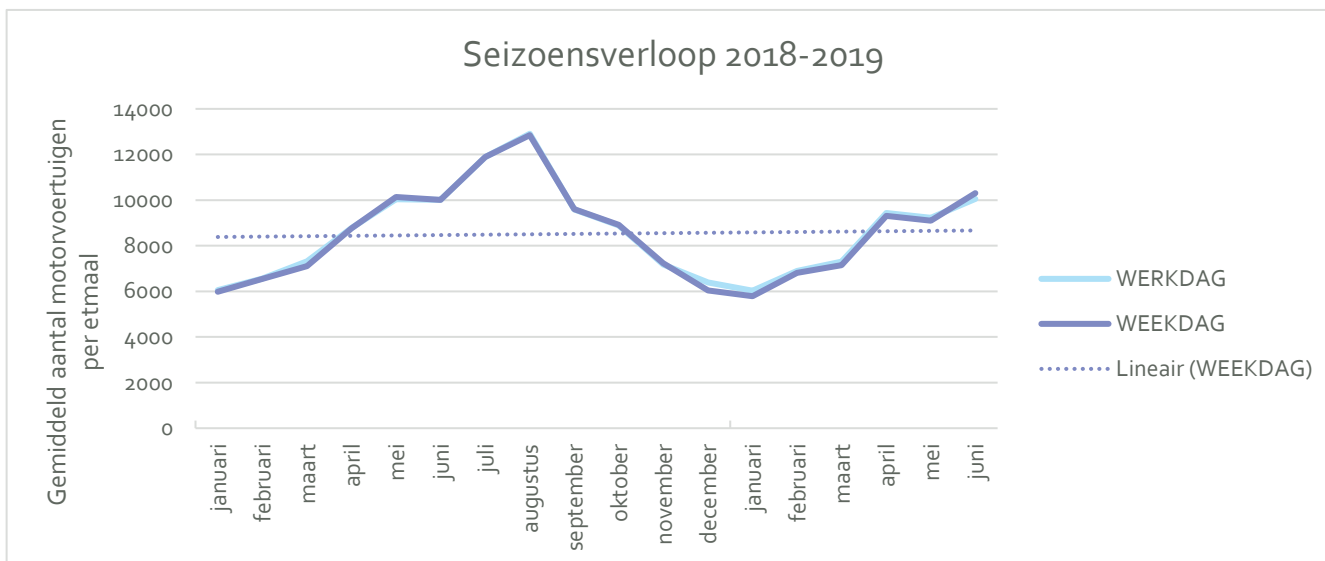
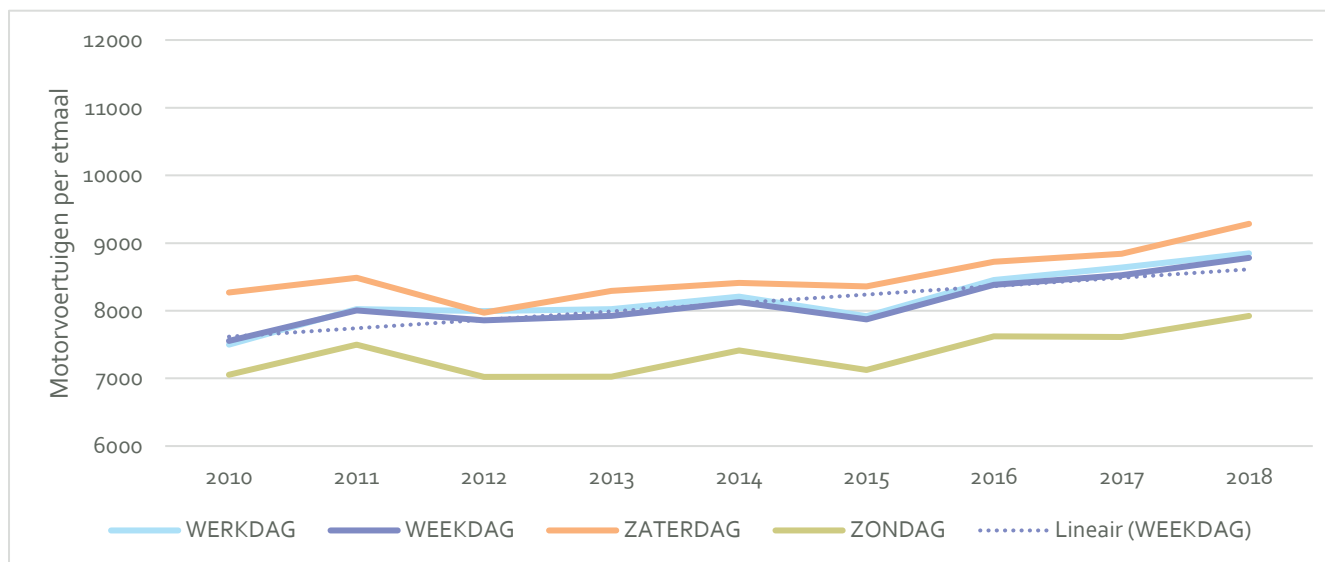
## 02.3 | Gebruik

Naast inzicht in Functie en Inrichting is het ook inzicht in het daadwerkelijke gebruik van belang. Hierbij kijken we naar hoeveel en wat voor type verkeer er rijdt en in welke verhouding, wanneer en bijvoorbeeld met welke snelheid. Dit doen we niet alleen voor het autoverkeer maar ook voor de vervoerswijzen fiets en openbaar vervoer.

### Auto

Om inzicht te krijgen in het gebruik van auto en hoe de verplaatsingen in en om Burgh-Haamstede plaatsvinden zijn verkeerstellingen uitgevoerd. Daarnaast beschikken we over de tellingen van het aantal motorvoertuigen op het hoofdwegennet (N57/N59). Deze zijn verstrekt door de provincie Zeeland en Rijkswaterstaat. Middels tellussen in de weg wordt er permanent geteld. Hierdoor hebben we een jaarrond inzicht in het aantal motorvoertuigen wat hier per etmaal 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 van de Provincie Zeeland blijkt dat de N57 iets drukker is geworden. Dit beeld komt overeen met algemeen beeld van ontwikkeling in Zeeland. Daarnaast blijkt dat er in 2018 gemiddeld 8847 motorvoertuigen per etmaal rijden. In het seizoen (zomer) loopt dit gemiddelde op naar 12.907 motorvoertuigen per etmaal.



Figuur 9: Inzicht in intensiteiten op N57

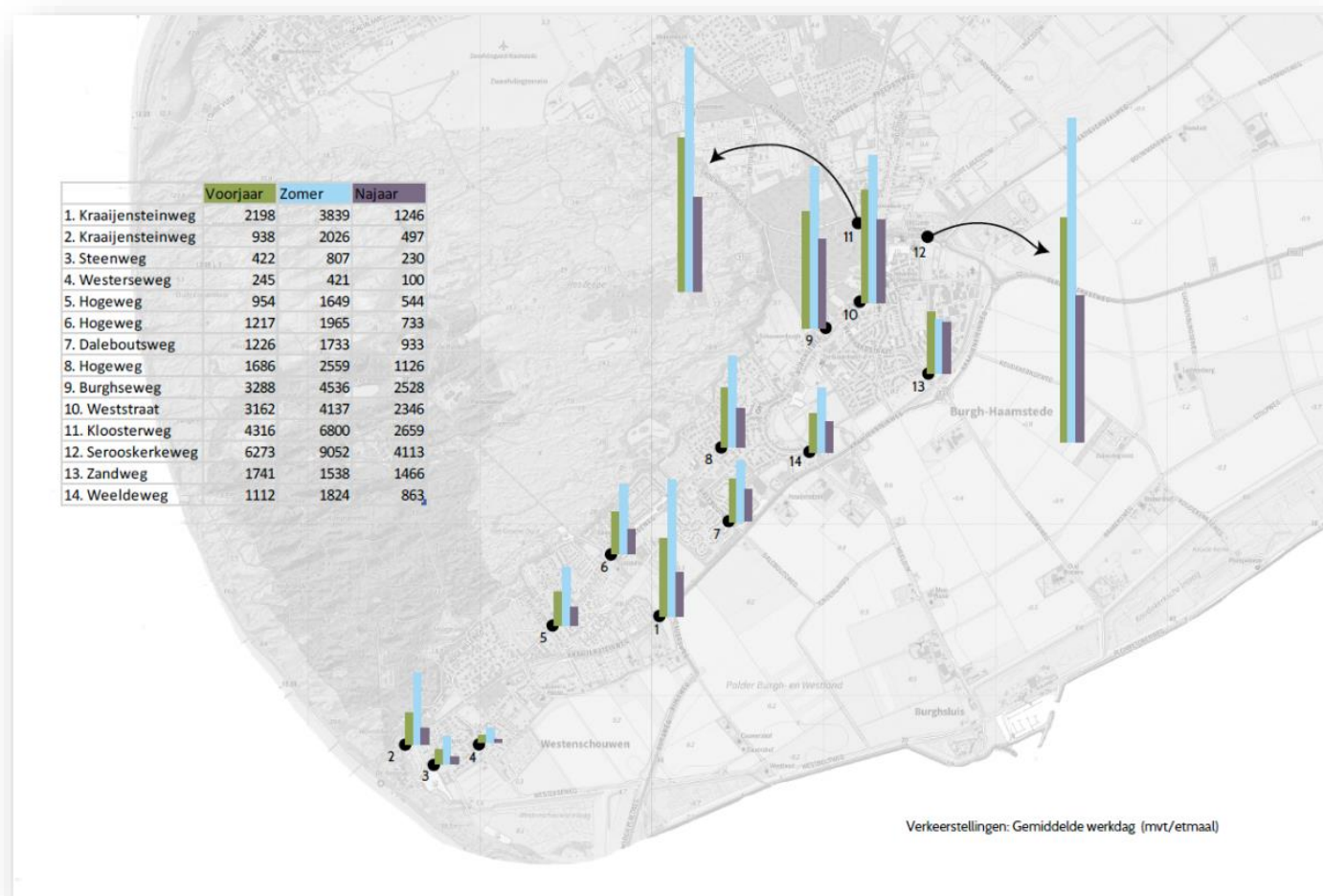
## Tellingen Burgh-Haamstede

### Inzicht in intensiteiten op een weekdag

Voor de wegen binnen de bebouwde kom is geen permanent telsysteem aanwezig. Om die reden is in 2019 in 3 periodes een verkeerstelling uitgevoerd op 14 locaties. De eerste telperiode was in mei en juni, waarbij tevens Hemelvaartsdag en Pinksteren is geregistreerd. Dit zijn in recreatiegebieden bekende drukke dagen, echter 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 (recreatie)seizoen. Door de tellingen in verschillende periodes is een helder inzicht ontstaan en zijn de seizoen fluctuaties inzichtelijk gemaakt. De tellingen zijn uitgevoerd door telbureau Dinaf. Bureau Dufec heeft de gegevens verwerkt en in een overzichtelijke rapportage gepresenteerd.

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 Serooskerkweg 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.



Figuur 10: Telresultaten gemiddelde weekdag (mvt/etm)

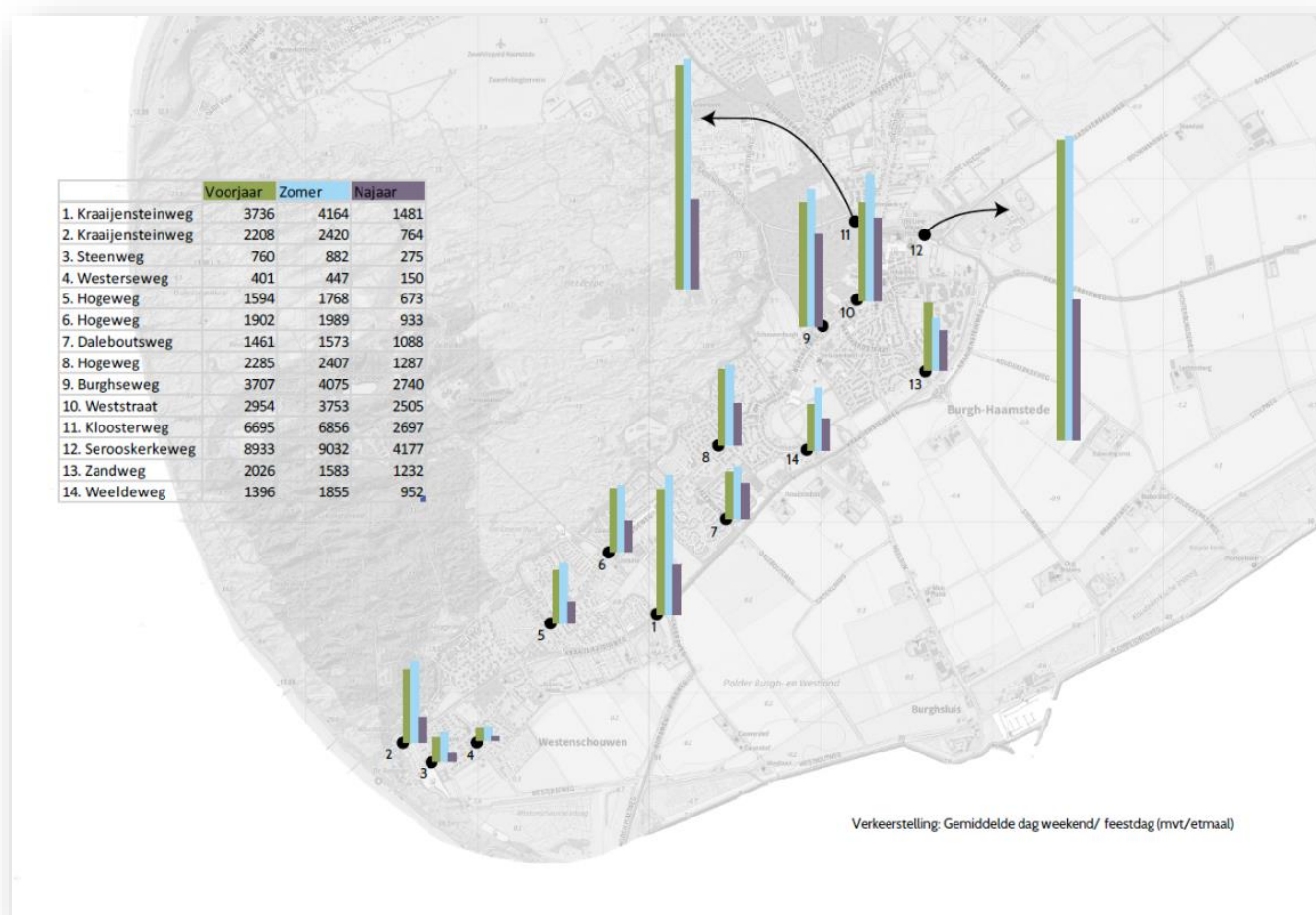
\* De complete rapportage is als losse bijlage met dit rapport opgeleverd

## Inzicht in intensiteiten op een weekenddag

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

Op feestdagen (Hemelvaart en Pinksteren) en in de weekenddagen zien we in het voorjaar 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 percentuele daling in het laagseizoen van -30% ten opzichte van het hoogseizoen. Op andere meetpunten is deze percentuele daling fors hoger (tussen de 50% en 65%). Dit geeft aan dat de aanwezigheid van de functies (bijv. locatie AH) zorgt voor een structurele drukte.



Figuur 11: Telresultaten gemiddelde weekend- /feest dag (mvt/etm)

\* De complete rapportage is als losse bijlage met dit rapport opgeleverd

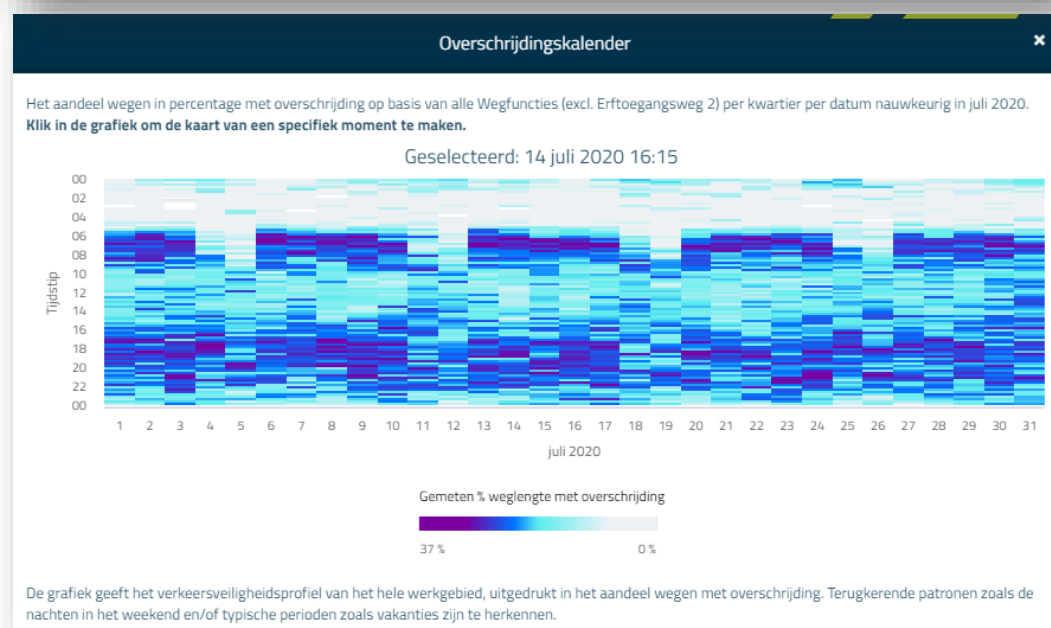
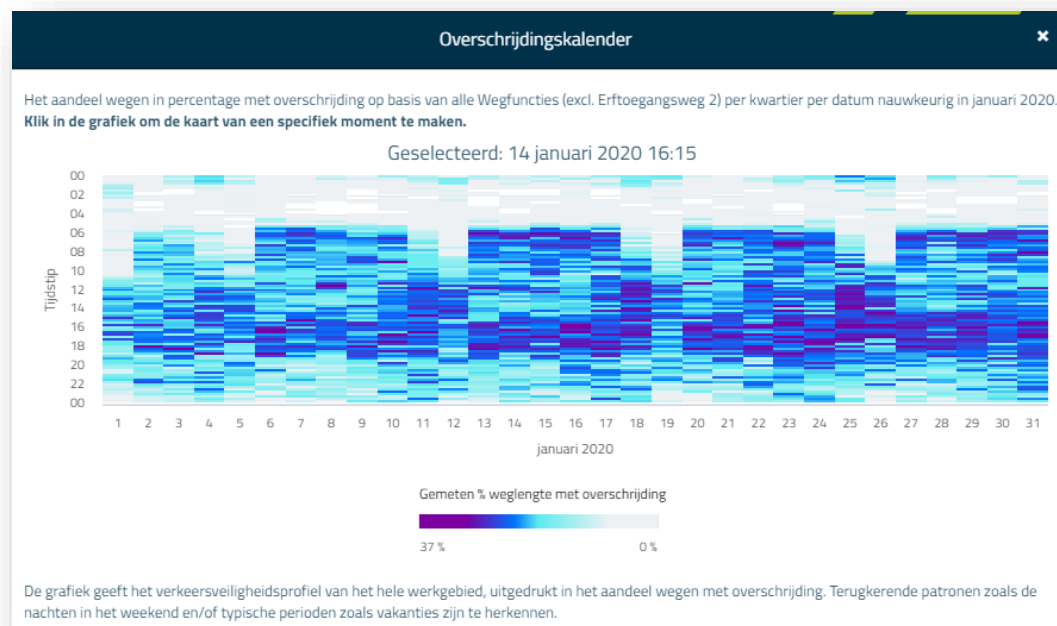


## Snelheidsmetingen

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 wordt gebruikt. Een belangrijk onderdeel hiervan is de gereden snelheid. De verkeerstellingen geven geen snelheden weer. Om die reden hebben we de gegevens van de snelheidsdisplays die de laatste jaren in Burgh-Haamstede hingen geraadpleegd. Op de kaart is te zien op welke locaties de snelheidsdisplays hebben gehangen.

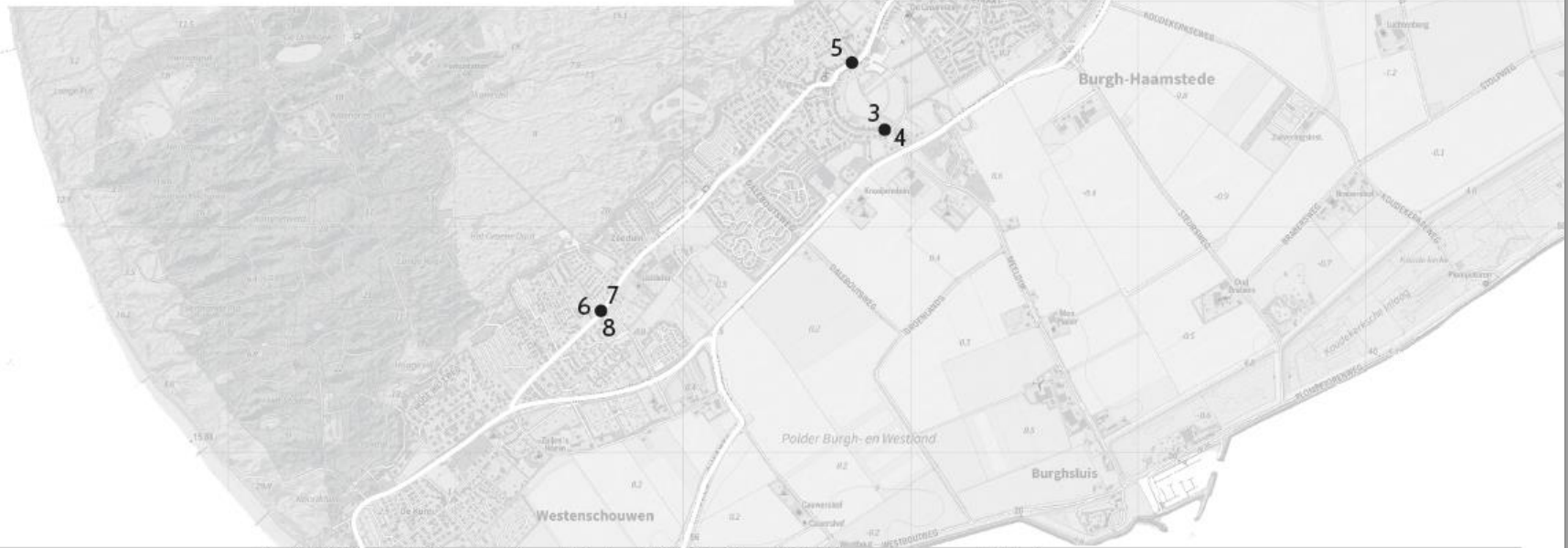
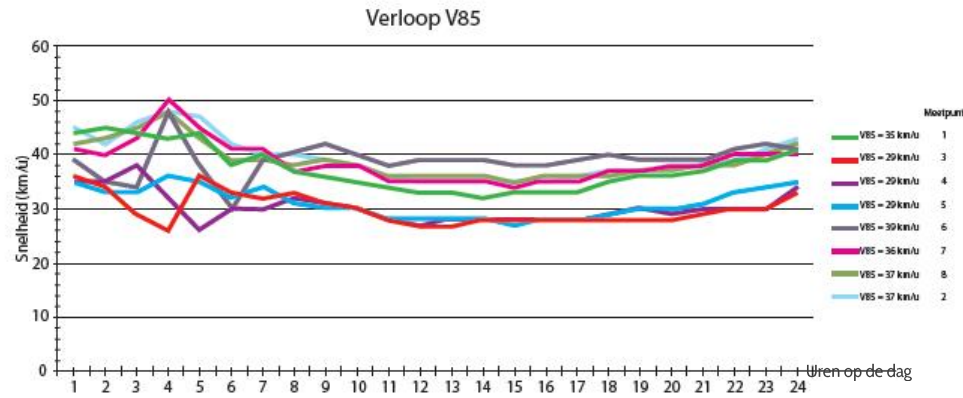
Om dit te beoordelen kijken we naar een aantal aspecten. Van belang zijn gemiddelde snelheid, maximale snelheid en de V85 (verkeerskundige gemiddelde snelheid). Uit de gegevens blijkt dat deze rond de 35 km/u schommelt. Dit is acceptabel in een Zone 30. Wel zien we tijdens metingen in februari/maart op de Hogeweg een V85 van 39 km/u. op dat moment rijdt er minder verkeer en dan zien we dat de inrichting (brede straat) in combinatie met de intensiteiten niet afdoende is om de snelheid laag te houden.

Inmiddels beschikt de gemeente Schouwen-Duiveland ook over snelheidsmetingen op basis van genoemde Floating Car Data. Deze zijn verkregen via de software van VIASAT. Aan de hand is het per maand mogelijk een zogenoemde overschrijdingskalender uit te draaien van de gereden snelheid. In figuur 12. is dit weergegeven voor de maand januari en de maand juli. Hierbij is af te lezen op welke momenten de snelheid wordt overschreden.



Figuur 12: Inzicht in overschrijdingskalender snelheid (januari - juli)

Figuur 13: Inzichten in V85 metingen op meetpunten

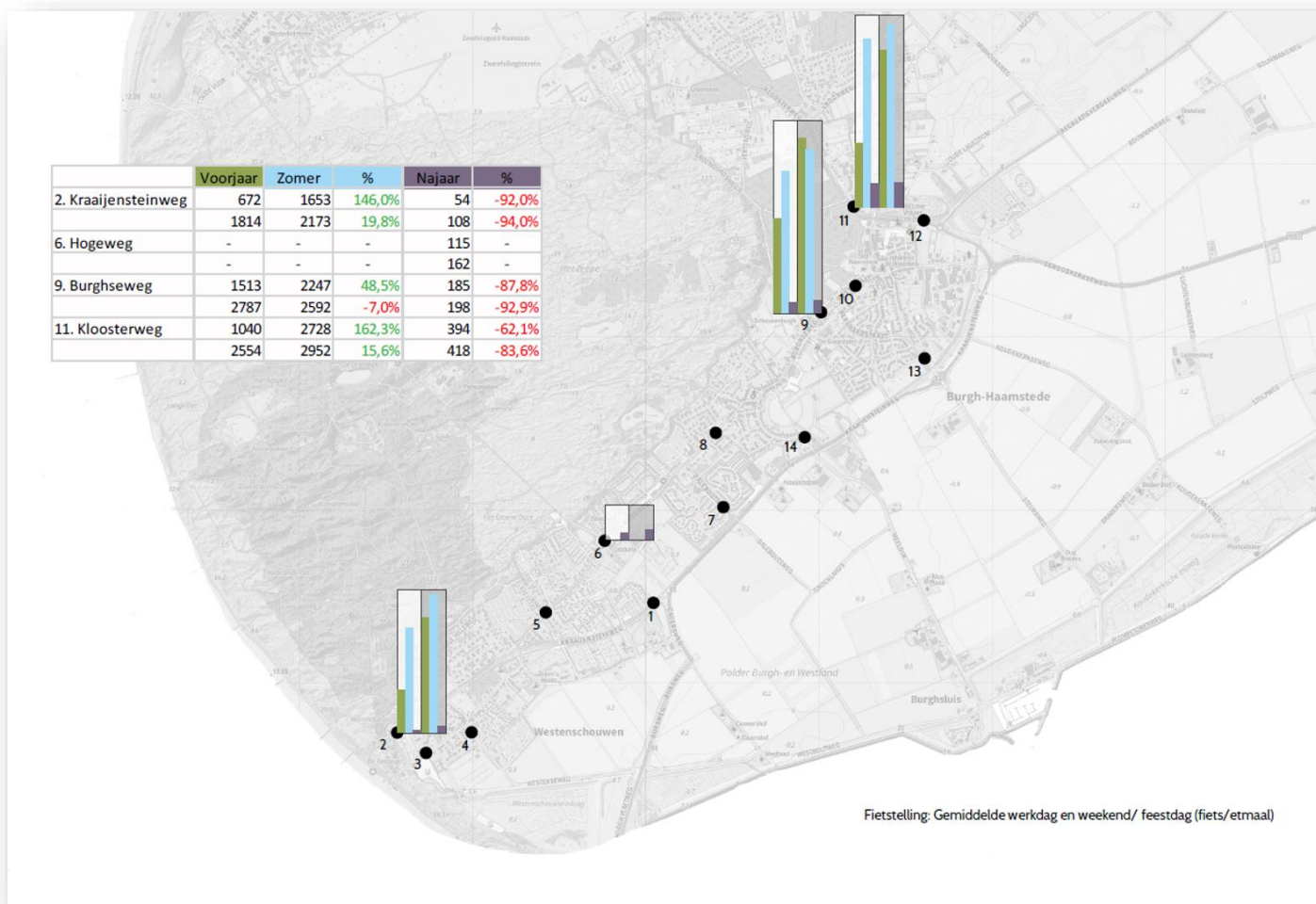


Meting	Locatie	Snelheidslimiet	Snelheidsovertredingen	Max (km/u)	V85 (km/u)	Toelichting	Periode
1	Weststraat, Burgh Haamstede	30	31%	90	35	-	Maandag 14 mei 2018, 21:00 - vrijdag 15 juni 2018, 15:00
2	Weststraat, Burgh Haamstede	30	47%	104	37	-	Vrijdag 17 augustus 2018, 00:00 - maandag 10 september 2018, 00:00
3	Weeldeweg, Burgh Haamstede	30	9%	53	29	-	Woensdag 19 juli 2017, 08:00 - dinsdag 15 augustus 2017, 15:00
4	Weeldeweg, Burgh Haamstede	30	10%	62	29	Lantaam 105 richting N57	Donderdag 13 september 2018, 11:00 - vrijdag 5 oktober 2018, 12:00
5	Hogeweg, Burghse ring	30	9%	62	29	Richting punt	Donderdag 28 september 2017, 00:00 - woensdag 25 oktober 2017, 00:00
6	Hogeweg, Burghse ring	30	51%	83	39	-	Donderdag 28 februari 2019, 15:00 - zaterdag 30 maart 2019, 13:00
7	Burgh Haamstede t.h.v. Bosweg	30	36%	84	36	Lantaam 310 richting strand	Donderdag 9 mei 2019, 13:00 - woensdag 5 juni 2019, 00:00
8	Hogeweg t.h.v. Bosweg	30	48%	91	37	Richting aankomend strand	Dinsdag 23 juli 2019, 16:00 - woensdag 4 september 2019, 10:00

## Fiets

Aanvullend aan de metingen voor autoverkeer zijn op een drietal locaties in Burgh-Haamstede ook fietstellingen uitgevoerd. Het is van belang om ook inzichtelijk te maken hoeveel er gefietst wordt. Naast seizoensgebonden (toeristisch seizoen) is fietsen ook sterk weersafhankelijk.

We zien in de winterperiode dan ook een zeer sterke afname. Opvallend is wel dat op de dorpsas, althans als we afgaan op de tellingen op locatie 9, er erg veel gefietst wordt. In de zomerperiode zelfs zo'n 2500 per dag. Hier maken deze fietsers, samen met de ca. 4000 motorvoertuigen gebruik van dezelfde ruimte. De ruimte waar ook de toeristen flaneren en verblijven. Ook de Kraaijensteinweg en Kloosterweg kennen hoge aantallen fietsers in met name de zomerperiode. Wanneer we de aangeboden infrastructuur bekijken is deze in principe niet berekend op deze aantallen fietsers.



Figuur 14: Intensiteiten fietsverkeer – gemiddelde werkdag en weekenddag

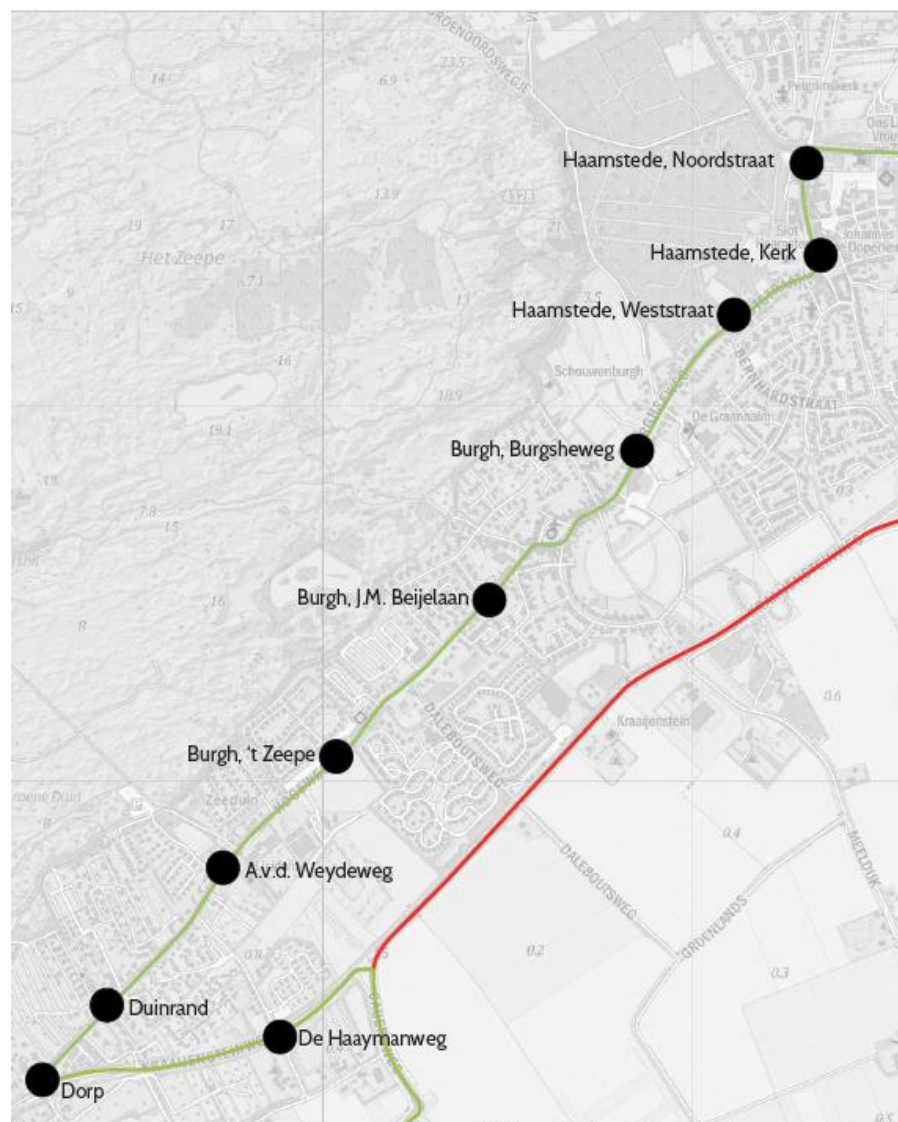


## Openbaar vervoer

Middels inzicht in het gebruik van de ov-haltes in Schouwen-Duiveland kunnen we achterhalen hoe de bushaltes worden gebruikt, waar ov-reizigers heen reizen en op welke tijdstippen ze dit doen.

Op basis van deze gegevens kunnen we concluderen dat er in 2018 ca. 111.000 in- en uitstappers in Burgh-Haamstede geregistreerd zijn. Meer dan 60% maakt gebruik van de drie noordelijke haltes nabij het centrum van Haamstede. Het gaat hierbij om de haltes Noordstraat, Kerk en Weststraat. De overige haltes kunnen niet rekenen op een groot aandeel in- en uitstappers. Hoe zuidelijker de halte gelegen, des te kleiner het aandeel. Enkel Westenschouwen - Dorp vormt hier de uitzondering op.

Op basis van de herkomst en bestemmingen wordt duidelijk dat er vooral een relatie ligt met de kernen 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.



Figuur 15: ov-haltes en buslijnen



## 03 | Knelpunten

### Toelichting

Conform de opzet van de inventarisatie brengen we de knelpunten in beeld aan de hand van de indeling functie, gebruik en inrichting van de weg/kruispunten.

### Functie

Ten aanzien van de functies van het wegennet kunnen we vraagtekens plaatsen bij de aanduiding van de Kloosterweg en Kraaijensteinweg 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 wat niet langer gewenst is.

Eenzelfde vraagteken kan geplaatst worden bij de functie van de dorpsas als busroute. De as is nu al aangewezen als erftoegangsweg en zal in de toekomst nog meer als zodanig (verblijfsgebied) worden ingericht. De vraag is of een busroute daarbij nog steeds passend is.

Ten aanzien van de fietsers is er sprake van enkele hiaten in de recreatieve routes (zie dorpsvisie). Voor de beleving van het gebied is het wenselijk om deze hiaten in te vullen, maar vanuit verkeerskundig oogpunt niet

noodzakelijk. Wel is in dat oogpunt gewenst om de mogelijkheid te bezien of het olifantenpaadje bij het viaduct N57-Westerseweg een beter alternatief te bieden.

### Inrichting

Ten aanzien van de inrichting zijn voor ieder wegvak wel één of meerdere afwijkingen van de inrichting te benoemen. Het belangrijkste om op te merken is dat er sprake is van een grote verscheidenheid in inrichtingsvormen. Het ene wegvak kent asfalt met suggestiestroken, het andere wegvak is dan weer voorzien van klinkers. Aansluitend op de Dorpsvisie is het ook vanuit verkeerskundig oogpunt gewenst uniformiteit aan te brengen. Dit om ook de dorpsas een herkenbare uitstraling te geven. Dit gaat ook op voor de 'inprickers' vanaf de N57. Zodat de automobilist duidelijk ziet dat dit de te volgen routes zijn. Wat betreft het fietsverkeer is het van belang op te merken dat de fietsvoorzieningen op sommige plaatsen ook aan de krappe kant zijn ingericht voor het gebruik van de voorziening. Belangrijk aandachtspunt is hier bijvoorbeeld de Kloosterweg.

### Gebruik

Op het gebied van het gebruik spelen er drie knelpunten. Het gaat over het knelpunt met betrekking tot het gebruik van het OV, de verhoudingen tussen auto's en fietsers in de

verschillende seizoenen en de snelheid op delen van de dorpsas die de bovenkant raakt van wat we als acceptabel beschouwen.

Zoals eerder vermeld kent de dorpsas vele bushaltes. Het openbaar vervoer is gebaat bij een goede doorstroming. Echter is de visie om de dorpsas meer in te richten als verblijfsgebied. Deze twee elementen zorgen voor een knelpunt. Uit de cijfers blijkt dat voornamelijk de noordelijke haltes worden gebruikt als bushalte. De andere haltes worden enkel in beperkte mate gebruikt.

De verkeerstellingen laten een duidelijk verschil zien in intensiteiten op de dorpsas. De echte drukte bevindt zich tussen de Leliëndaleweg en de Kloosterweg. Hier registreren we in de zomerperiode meer dan 4.000 motorvoertuigen per etmaal. Ook in het voorjaar tellen we hier al 3.500 motorvoertuigen per etmaal. Naast deze intensiteiten van het gemotoriseerde verkeer is ook het aantal fietser hier erg fors (2.500 per dag). Dit zijn aantallen waarbij de menging van fietsers en auto's in het geding komt. Vaak wordt als richtlijn aangehouden een erftoegangsweg zo'n 5.000 - 6.000 motorvoertuigen per etmaal moet kunnen verwerken. Voor dit soort gebieden kijken we ook graag vanuit de voetganger en de fietser. Wanneer we de CROW-richtlijnen volgen uit de Ontwerpwijzer

fietsverkeer dan zitten we hier op het vlak dat we hier eigenlijk over moeten gaan naar fietsvoorzieningen. Complete menging inclusief veel flanerende toeristen is met deze intensiteiten erg lastig. Wanneer we de telpunten op de Hogeweg bezien is een duidelijk lagere intensiteit 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 hier 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 die centrumfunctie en de aanwezigheid van een supermarkt met regionale aantrekkingskracht zorgt voor extra verkeersbewegingen. Het feit dat we deze intensiteiten enkel in dit gebieden 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 noodzakelijk voor bezoekers (autoverkeer) om het centrum van Burgh in te rijden. Het parkeerterrein van de supermarkt is daar namelijk gelegen. Ook voor een 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 om de knelpunten op te lossen.

De uitgevoerde verkeerstellingen leveren geen snelheidsgegevens op. Hiervoor hebben we gebruik gemaakt van de gegevens die zijn verkregen uit Floating Car Data, welke is ontsloten via de software van VIASTAT. Op basis van deze cijfers is het mogelijk om per maand een zogenoemde overschrijdingskalender uit te draaien van de gereden snelheid. Deze gegevens zijn vergeleken met de metingen die beschikbaar zijn op basis van de snelheidsdisplays. Uit deze gegevens blijkt dat met name op de Hogeweg de verkeerskundige gemiddelde snelheden (V85) uitkomen boven de 30 km/u die toegestaan is. Dat is er in een Zone 30 harder wordt gereden dan 30 km/u is helaas vaak het geval. Belangrijk is dat de snelheden zo laag mogelijk blijven zodat o.a. remafstanden en de reactiesnelheid acceptabel blijven. Uit de metingen blijkt dat de Hogeweg te maken heeft met een V85 van 39 km/u. Dit is een extra reden om de weginrichting onder de loep te nemen zodat dat V85 omlaag gebracht kan worden.

Alle knelpunten en aandachtspunten worden in het afsluitende hoofdstuk 'aanbevelingen' nogmaals samengevat. Dit vatten we samen op een overzichtskaart.

## 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 | Parallelweg langs de N57
- 03 | Poldertracé

### - Verbeteren Weeldeweg- Leliëndaleweg

### - Busroute door de dorpsas of niet?

### - Inrichting van de dorpsas

### - Inrichting Kloosterweg & Kraaijensteinweg

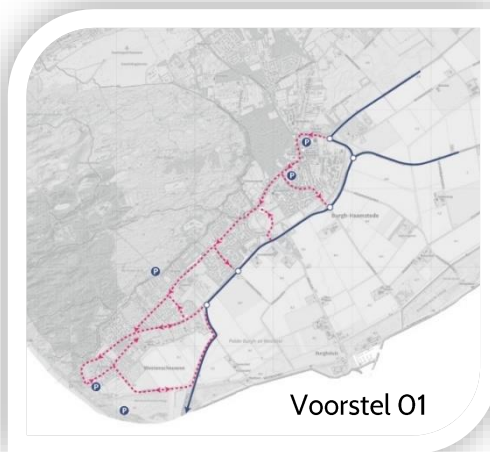
### Transformatie dorpsas

#### 01 | Instellen eenrichtingsverkeer op de dorpsas

Verkeerskundig zien we dit zeker niet als een gewenste oplossing. Verkeer gaat hierdoor omrijden, want het komt op andere routes terecht. 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 (zie V85 februari op de Hogeweg) komen daarmee verder onder druk te staan.

#### 02 | Aanbrengen van 1 of meerdere knippen

Het aanbrengen van een knip gaat ook leiden tot omrijbewegingen. 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 knip als tijdelijk toepasbare maatregel is wat dat betreft een optie, maar zeker niet als permanent instrument.



Voorstel 01



Voorstel 02

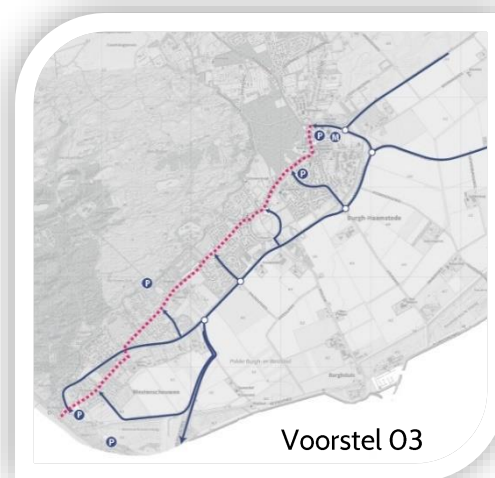
### 03 | Sturen met inrichting

De huidige inrichting is ook al sturend, maar we sturen niet altijd de juiste kant op. De dorpsas kent gelukkig al stukjes waar verblijfsklimaat is gerealiseerd, maar ook hier is de auto nog te dominant aanwezig. De Hogeweg is echter een voorbeeld waar de auto, en de bus, nog veel te veel ruimte krijgt. Een brede asfaltloper is uitgerold om de auto welkom te heten. De fietser komt er bekaaid vanaf met een smal strookje aan de randen. 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. Wanneer de versmallingen er niet zouden zijn zal de snelheid nog veel hoger liggen naar alle waarschijnlijkheid.

De gehele dorpsas moet conform de Dorpsvisie meer eenduidig ingericht worden, met de nadruk op verblijven. Dit voor de gehele dorpsas, vanaf de Kloosterweg tot aan de Kraaijensteinweg. Wanneer dit op een goede manier gebeurt zal dit bijdragen aan een beter verkeerskundig gebruik. Op veel plekken is de combinatie van auto-intensiteit en fietsintensiteit prima te combineren in een gemengd gebied. Om ook in de drukere periodes de auto's en fietsers gebruik te laten maken van de openbare ruimte, zal specifiek in het centrum van Burgh zal de auto-intensiteit 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. Ook de ruimte voor de voetganger is hierbij een belangrijk onderdeel. Hiervoor bekijken we het vraagstuk vanuit een verkeerskundige invalshoek. Deze input geven we aan de gemeente Schouwen-Duiveland mee. De gemeente maakt op basis van deze input én input van andere disciplines uiteindelijk definitieve keuzes.



### 04 | Verplaatsen van bestemmingen

Deze oplossing is niet als variant genoemd in de Dorpsvisie, maar komt wel aan bod. 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. Een goed voorbeeld hiervan is het in de Dorpsvisie voorgestelde Mobiliteitsknooppunt aan de Serooskerkseweg. Dit parkeerterrein is in de toekomst direct vanaf de hoofdroute benaderbaar. Verkeer moet dus niet eerst het dorp in en/of over de dorpsas rijden. Vanuit het parkeerterrein loop je direct het centrumgebied in. Ook het verplaatsen van de supermarkt draagt bij aan het wegnemen van de noodzaak om over de dorpsas te rijden. Door ook deze voorziening te verplaatsen naar een locatie nabij het hoofdwegennet, en dus direct ontsloten vanaf Kloosterweg of N57, haalt autoverkeer weg uit het centrum. Wanneer een van deze of beide oplossingen worden gerealiseerd zal de auto-intensiteit in met name het centrum van Burgh afnemen. Dit is noodzakelijk om daar de verschillende verkeersdeelnemers goed te kunnen mengen. Ondanks dat de auto-intensiteit zal afnemen is het nog steeds noodzakelijk om de inrichting van de dorpsas aan te pakken.



## Ontsluitingsstructuur buitenom

De vier oplossingsrichtingen hiervoor hebben betrekking op maatregelen in het dorp. Daarmee proberen we het verkeer uit het dorp te 'duwen'. Door maatregelen te treffen op de wegen waar we het verkeer willen hebben, kunnen we 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 eigenlijk als een soort randweg om Burgh-Haamstede heen. Zeg maar een 'recreatie verdeelweg' van het plangebied. Vanaf deze hoofdroute gaan diverse inprickers het plangebied in. De vormgeving van de inprickers én de wijze waarop deze aansluiten op het hoofdwegennet verschilt nogal van elkaar.

Het gebruik van de N57 toont aan dat deze weg prima functioneert en dat deze ook goed geschikt is om als verdeelweg voor Burgh-Haamstede te functioneren. Dit neemt niet weg dat verbeteringen altijd wenselijk zijn. Het combineren van het landbouw verkeer in combinatie met overige verkeer is op deze route

onwenselijk. Verder is in de huidige situatie een aantal aansluitingen in het plangebied gewoonweg niet goed vormgegeven. Insteek is dat iedere kruising op de N57 uitgevoerd wordt als rotonde. Waar dit om redeneren niet mogelijk is, moet een voorrangskruising in ieder geval voorzien zijn van snelheidsbeperkende maatregelen. De inprickers zelf voldoen op zich redelijk, met uitzondering van de Weeldeweg/Leliëndaleweg. Deze route is gewoonweg te smal om veel verkeer te kunnen verwerken. Wanneer er in de toekomst de supermarkt wordt uitgeplaatst kan de huidige breedte volstaan. Dit betekent wel dat bij nieuwe invulling van deze locatie geen grote verkeeraantrekkende werking gekozen moet worden, of er moet een oplossing worden gevonden voor de ontsluiting van het parkeerterrein. Hier kan bijvoorbeeld worden gedacht aan een oplossing waarbij de parkeerlocatie bereikbaar moet zijn via een parallelweg vanaf de Roterij.

### *02 | Parallelweg langs de N57*

Om het landbouwverkeer van de hoofdrijbaan te halen is het wenselijk om een parallelweg langs de N57 te realiseren. Vanuit het oogpunt van de ontsluiting van Burgh-Haamstede zien we hier op dit moment niet de nut en noodzaak van in. De N57 kent een goede doorstroming en

biedt daardoor een prima route buitenom het dorp. Een parallelvoorziening (doortrekken van de bestaande parallelweg) biedt hierin geen meerwaarde. Ook blijkt uit studies, die Rijkswaterstaat heeft laten uitvoeren naar aanleiding van de beoogde verbeteringen/aanpassingen voor de aansluitingen op de N57, dat er geen sprake is van grote reistijdverliezen op dit deel van de N57. Pas als daar structureel sprake van is, kan een parallelstructuur oplossing bieden om het bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer van elkaar te ontvlechten. In de huidige situatie is er meer dan voldoende capaciteit om dit verkeer te mengen. Er is geen sprake van vertraging die dit noodzakelijk maakt en ook vanuit veiligheidsoverwegingen is ontvlechting niet noodzakelijk. Beide typen verkeer rijden bijvoorbeeld met de dezelfde snelheid.

### *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 niet aanwezig.

## Verbeteren Weeldeweg- Leliëndaleweg

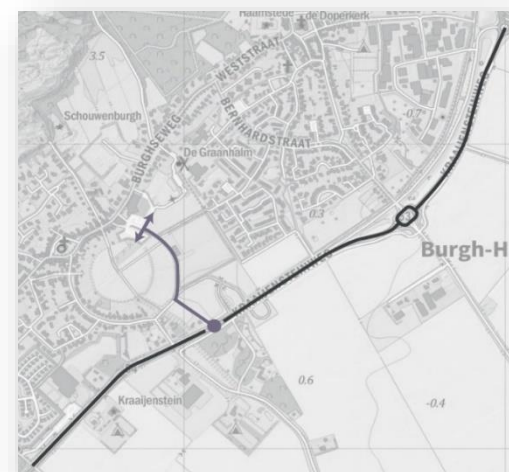
In principe zijn we verkeerskundig voorstander van het uitplaatsen van de voorziening (supermarkt) op deze locatie. Wanneer er wel een verkeer aantrekkende functie op deze locatie blijft (een supermarkt of een andere regionale voorziening) kan de huidige ontsluiting niet volstaan. In de Dorpsvisie zijn vier varianten opgenomen voor een alternatieve ontsluiting.

Gelet op de beschikbare ruimte en de mogelijkheden die er op de huidige N57 zijn kunnen concluderen dat opties A, B & C niet realiseerbaar/uitvoerbaar zijn. De enige optie die resteert (D) is het doortrekken van de parallelvoorziening. In dat geval kan het wenselijk zijn (niet genoemd in de variant) om de aansluiting met de Weeldeweg op de N57 eruit te halen.

Variant A



Variant B



Variant C



Variant D



Figuur 16: Varianten verbeteren ontsluiten centrum Burgh

## Busroute door dorpsas of niet?

In de huidige situatie loopt de busroute over de dorpsas, en heeft het in totaal acht bushaltes. Voordeel hiervan is dat de afstand tot de dichtstbijzijnde bushalte vanuit heel Burgh-Haamstede beperkt is. Het nadeel is uiteraard dat er hierdoor ook veel bussen gebruik maken van de dorpsas als doorgaande route, wat kan leiden tot geluid- en trillinghinder. De bussen moeten namelijk snel van a naar b. Dit is tegenstrijdig aan de uitgangspunten van verblijfsgebieden waar juist het verblijven maatgevend is ten opzichte van het doorstromen van het verkeer.

Uit de inventarisatie en analyse van het gebruik van de in- en uitstapgegevens blijkt dat slechts een klein deel van deze bushaltes veel gebruikt worden. Voornamelijk de meest noordelijk gelegen haltes worden veelvuldig gebruikt. Uit deze cijfers blijkt ook dat het merendeel van de OV-gebruikers studenten/scholieren zijn.

Deze constatering pleit voor een busroute buitenom de dorpsas. Het overgrote deel van de gebruikers zijn (in algemene zin) mobiel en in staat om een langere afstand tussen thuis en de bushalte af te leggen. Wanneer dit voordelen biedt in de reistijd is dit zelfs een wenselijke situatie. Wanneer de busroute niet door het gehele dorp dient te rijden kan een fikse reistijdwinst worden bereikt. Indien we aan de rand van het dorp de bushalte vormgeven als een volwaardig mobiliteitsknooppunt, waarbij

ook de overstap kan worden gemaakt op alternatieve vervoerswijzen. Een belangrijk onderdeel daarvan is een geschikte fietsvoorziening (fietsparkeerplaatsen). Hierdoor kan een win-win situatie ontstaan. Winst in reistijd en comfort voor de busgebruikers en winst voor het wegnemen van overlast voor aanwonenden van de huidige busroute. Vergroten van de afstand tot de haltes is voor de scholieren (mits mobiel) meer dan acceptabel gelet op de winst die qua totaal reistijd geboekt wordt. Het blijft natuurlijk wel van belang dat het openbaar vervoer voor alle doelgroepen toegankelijk blijft. Ook voor mensen die afhankelijk zijn van het openbaarvervoer en minder- of niet zelfstandig mobiel zijn geldt dat ze ook de openbaar vervoer halte op een acceptabele wijze moeten kunnen bereiken. Hiervoor zijn verschillende oplossingen denkbaar. Traditioneel in de vorm van de inzet van haltetaxi of buurtbus (kleine bus die het dorp bedient en verbindt met de hoofdhalte). Er zijn echter ook innovatievere mogelijkheden denkbaar. Binnen het platform SD op Weg worden nu reeds op Schouwen-Duiveland diverse pilots uitgevoerd gericht op bereikbaarheid. Het is wenselijk om te bezien of binnen dit platform ook een onderzoek mogelijk is, wanneer er gekozen wordt voor een busroute om het dorp heen met een mobiliteitshub aan de rand voor het dorp, te inventariseren op welke wijze het ov bereikbaar blijft voor mensen die minder of minder zelfstandig mobiel zijn.

Realisatie van een centrale bushalte voor Burgh-Haamstede kan bij uitstek gecombineerd worden met het mobiliteitsknooppunt, welke in de Dorpsvisie is voorzien aan de rand van het centrum. Dit is gelegen in het gebied waar nu ook de meeste passagiers in- en uitstappen. Door juist hierin te zetten op het combineren met openbaar vervoer (bushalte) en fietsparkeerplaatsen vergroten we de kans dat dit mobiliteitsknooppunt ook daadwerkelijk als zodanig gaat functioneren en niet alleen een veredeld parkeerterrein wordt. Juist de mix van vervoerswijzen (zie transferium Renesse) is een sterk punt.



Figuur 17: Inspiratie mobiliteitshub

## 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 wenselijk insteek waarbij we er wel voor moeten waken dat het verkeer op een goede en veilige wijze van de ruimte gebruik kan blijven maken. De uitdaging hierin is tweeledig. Enerzijds moeten we er, met name in het centrum van Burgh, voor zorgen dat de auto-intensiteit naar beneden gaat. Een paar keer meer dan 4.000 motorvoertuigen is heus 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. Mogelijk dat dit in de piekperiode een goed inrichtingsmechanisme is, mits we de auto intensiteit in het centrum van Burgh naar beneden krijgen. Buiten de piekperiode, zeker in de winter, is het aandeel fietsers dermate laag dat de route niet als een verblijfsgebied kan functioneren. De inrichting nodigt dan bij gebrek aan fietsers voor autoverkeer weer uit tot harder rijden.

Bij de inrichting van het gebied is het ook verkeerskundig van belang dat de as wordt voorzien van een aantal pels. De pels kunnen de, in de Dorpsvisie benoemde pleinen zijn, maar ook kruispunten kunnen verkeerskundig een peltje zijn. Even een onderbreking van die lange dorpsas voorkomt hoge snelheden en onoplettendheid bij de weggebruiker. De wegvakken tussen de pels 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). Hierin geven wij advies mee aan de gemeente Schouwen-Duiveland.

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.

## Inrichting Kloosterweg

Bij de inrichting van de Kloosterweg knaagt het in de huidige situatie op het gebied van 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. De mogelijkheden hiertoe zijn echter beperkt en gaan ten koste van de berm tussen rijbaan en fietspad. 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 wegcategory van de Kloosterweg aan te passen. De category van de Kloosterweg als gebiedsontsluitingsweg is prima, tot aan 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 op zich niet verkeerd aangeduid als gebiedsontsluitingsweg (GOW) en de daarbij horende inrichting. Door dit echter ook verder door te zetten richting de rotonde bij het duinpad, 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. Vanuit dat oogpunt het logisch en wenselijk om de Kraaijensteinweg na de kruising met de Hogeweg af te waarden naar een erftoegangsweg 30 km/u. De rijbaan kan dan flink versmallen wat ruimte vrijmaakt voor een goede wandel- en fietsvoorziening. Tevens biedt een 30 km/u inrichting meer mogelijkheden om de verbinding met het bosplein herkenbaar én veilig in te richten.



## 05 | Aanbevelingen

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.

Kijken we naar de ontsluitingsstructuur dan kunnen we ons helemaal vinden in de systematiek met inprickers. Verkeerskundig is het niet nodig om maatregelen te treffen om meer verkeer naar de hoofdroutes te trekken. Wel is het wenselijk om de verblijfsgebieden meer als zodanig in te richten. Dat is de belangrijkste uitdaging voor de dorpsas.

Qua intensiteiten is het in de huidige situatie op een deel van de dorpsas te druk. Dit kan alleen opgelost worden door het verplaatsen van autobestemmingen. Hoe onaantrekkelijk we het gebied ook inrichten, het autoverkeer zal er met deze bestemmingen hoe dan ook naar toe gaan. Het heeft voornamelijk te maken met het uitplaatsen van de parkeervoorziening en de toegang daartoe. Dit kan bewerkstelligd worden door de voorziening compleet uit te plaatsen of enkel de parkeerplaatsen. Hiermee bedoelen we dat de supermarkt behouden blijft op de huidige plaats, maar waarbij de in de omgeving van de sportvelden een herinrichting plaats vindt waarbij het parkeerterrein een directe ontsluiting krijgt vanaf de N57 door de parallel vanaf de Roterij door te trekken. Ditzelfde kan ook als de supermarkt wel verplaatst en hier een

nieuwe regionale voorziening zou komen, zoals bijvoorbeeld een regioschool.

Ook de aanleg van het mobiliteitsknooppunt aan de noordzijde is vanuit verkeerskundig oogpunt gewenst. Hiermee bieden we direct aan de hoofdontsluiting een parkeerterrein vanaf hier wandel je zo naar je eindbestemming. Wanneer dit verder wordt uitgebouwd tot volwaardig mobiliteitsknooppunt kan er een transferiumachtige functie aan worden gekoppeld. Hier kunnen inwoners en toeristen overstappen op andere vervoerswijzen naar de kust of juist naar Zierikzee of Middelburg.

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. Eventueel kan aanvullend overwogen worden op echt drukke dagen over te gaan tot tijdelijke afsluitingen. Met het wegnemen van de 'attractie' in het centrum van Burgh (supermarkt), of het verplaatsen van de toerit naar de parkeervoorziening (parallelweg) is ook het bereikbaarheidsvraagstuk hier opgelost. De huidige beschikbare ruimte op de Weeldeweg – Leliëndaleweg zal hierdoor veel minder verkeer te verwerken krijgen.

Voor de aansluitingen met de N57 is het advies om waar mogelijk deze allemaal om te vormen tot rotonde. Rijkswaterstaat gaat in 2021 aan de slag om de kruispunten Kraaijensteinweg – N57 en Daleboutsweg – N57 om te vormen tot rotonde. Waar een voorrangskruispunt aanwezig blijft is het gewenst deze te voorzien van snelheidsbeperkende voorzieningen aan beide zijden van de N57.

Ten aanzien van de busroute is het advies om in te zetten op één centrale bushalte voor Burgh-Haamstede gekoppeld aan het mobiliteitsknooppunt. Vanaf hier moet een ondersteunend net worden aangeboden dat de rest van het dorp en eventuele strandlocaties bereikbaar maakt. Dit kan met een alternatieve vervoersvormen of met een beperktere vorm van openbaar vervoer. Hiervoor adviseren we om de samenwerking te zoeken met het mobiliteitsplatform SD op Weg.

Voor de inrichting van de Kloosterweg, Kraaijensteinweg en de dorpsas zijn in deze verkeersstudie omschrijvingen opgenomen. Vanuit de dorpsvisie kan dit verder vorm worden gegeven. Hierbij is het van belang om steeds de in deze verkeersstudie beschreven uitgangspunten in acht moeten worden genomen.

## Resumé

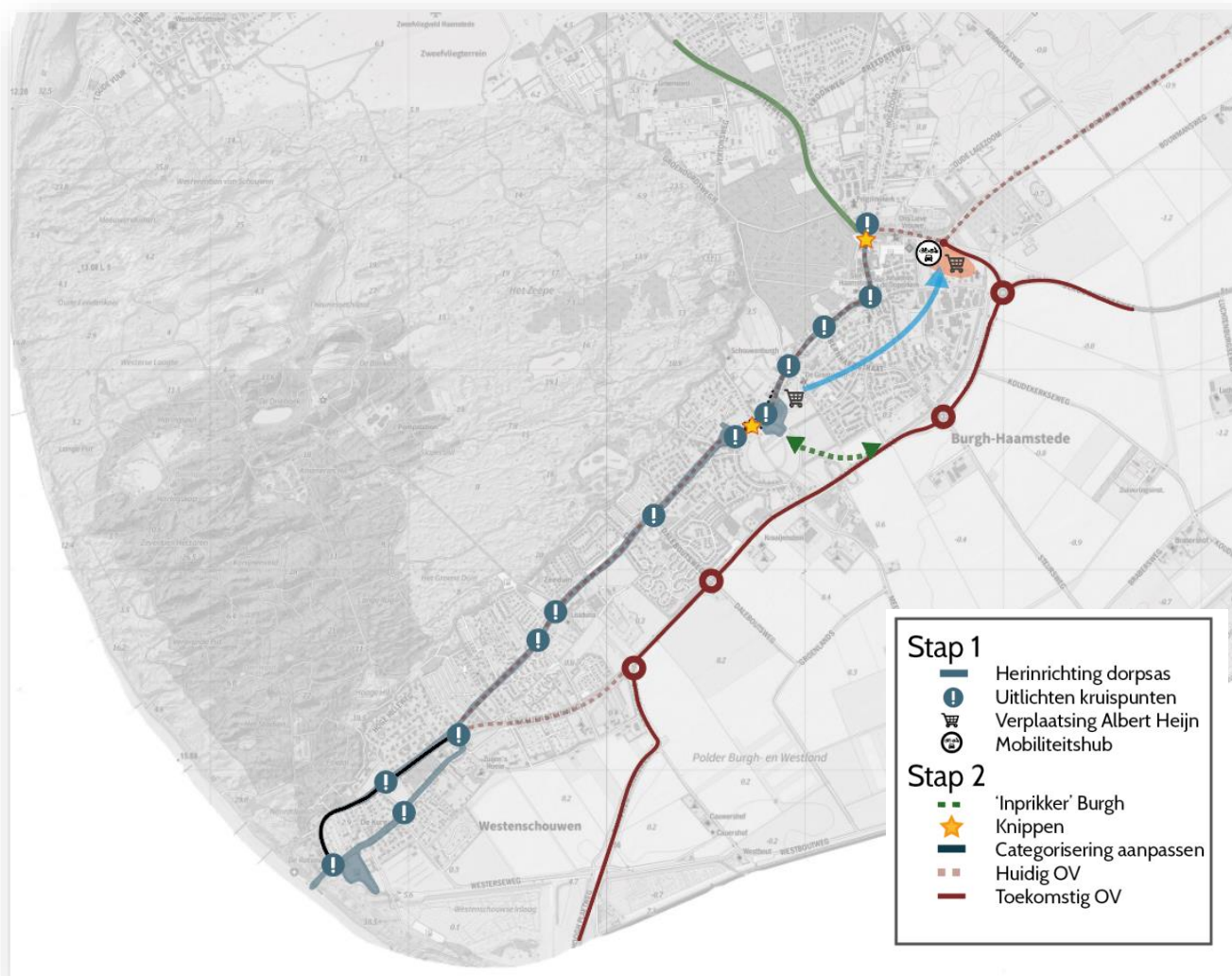
Vanuit de bevindingen in deze verkeersstudie zijn de volgende maatregelen noodzakelijk of wenselijk.

### Stap 1: Noodzakelijk

- Herinrichting dorpsas
- 'Uitlichten' kruispunten
- Aandacht voor langzaam verkeer (voetganger en fietser)
- Uitplaatsen supermarkt Burgh (of parkeerterrein) en parkeerlocaties Haamstede naar rand van het dorp
- Mobiliteitshub aan rand

### Stap 2:

- 'Inprikker' Burgh- doortrekken parallelweg De Roterij naar parkeerterrein ten behoeve van supermarkt of andere regionale voorziening in centrum Burgh
- Knip op extreem drukke momenten.
- Aanpassen categorisering en herinrichting Kloosterweg/ Kraaijensteinweg alsmede kruispunten/ oversteekplaatsen.



Figuur 18: Overzichtskartaanbevelingen



Goessestraatweg 17a, 4421 AD, Kapelle  
+31 (0) 85-9020222 • [info@juust.nl](mailto:info@juust.nl)

**Juust.nl**