JUUST daarom!

KLOOSTERWEG BURGH-HAAMSTEDE

OPTIMALISATIE VERKEERSVEILIGHEID

Toelichtende rapportage - januari 2023

INHOUD

INLEIDING	4
PROCES	6
INVENTARISATIE	8
ONTWERPKADER	16
VARIANTENSTUDIE	20
VOORKEURSVARIANT	24
VERVOLGPROCES	32

COLOFON

DOCUMENTGEGEVENS

Titel	Kloosterweg Burgh-Haamstede, Toelichtende rapportage optimalisatie verkeersveiligheid
Rapportnummer	0008767.R01.D1
Datum	3 Januari 2023
Status	Definitief

OPDRACHTGEVER

Naam	Gemeente Schouwen-Duiveland
Contactpersoon	De heer R. de Winter
E-mail	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)	Jan d'Haens Wilco Doldersum Gerwin Foesenek Fabian van Beek
Contactgegevens	jan@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 verbindingsas.

De gemeente Schouwen-Duiveland heeft aandacht gevraagd voor de verbetering van de Kloosterweg, met name op het gebied van verkeersveiligheid. Het huidige fietspad oogt (te) smal voor de huidige en toekomstige fietsintensiteiten en ook de diverse oversteeklocaties voor fietsers en voetgangers hebben aandacht nodig. In een participatief traject is een inventarisatie uitgevoerd naar het huidige en toekomstige gebruik. Aan de hand daarvan is met een variantenstudie toegewerkt naar een verkeerskundig ontwerp dat de basis vormt voor de verdere uitwerking en uiteindelijke herinrichting van de Kloosterweg.

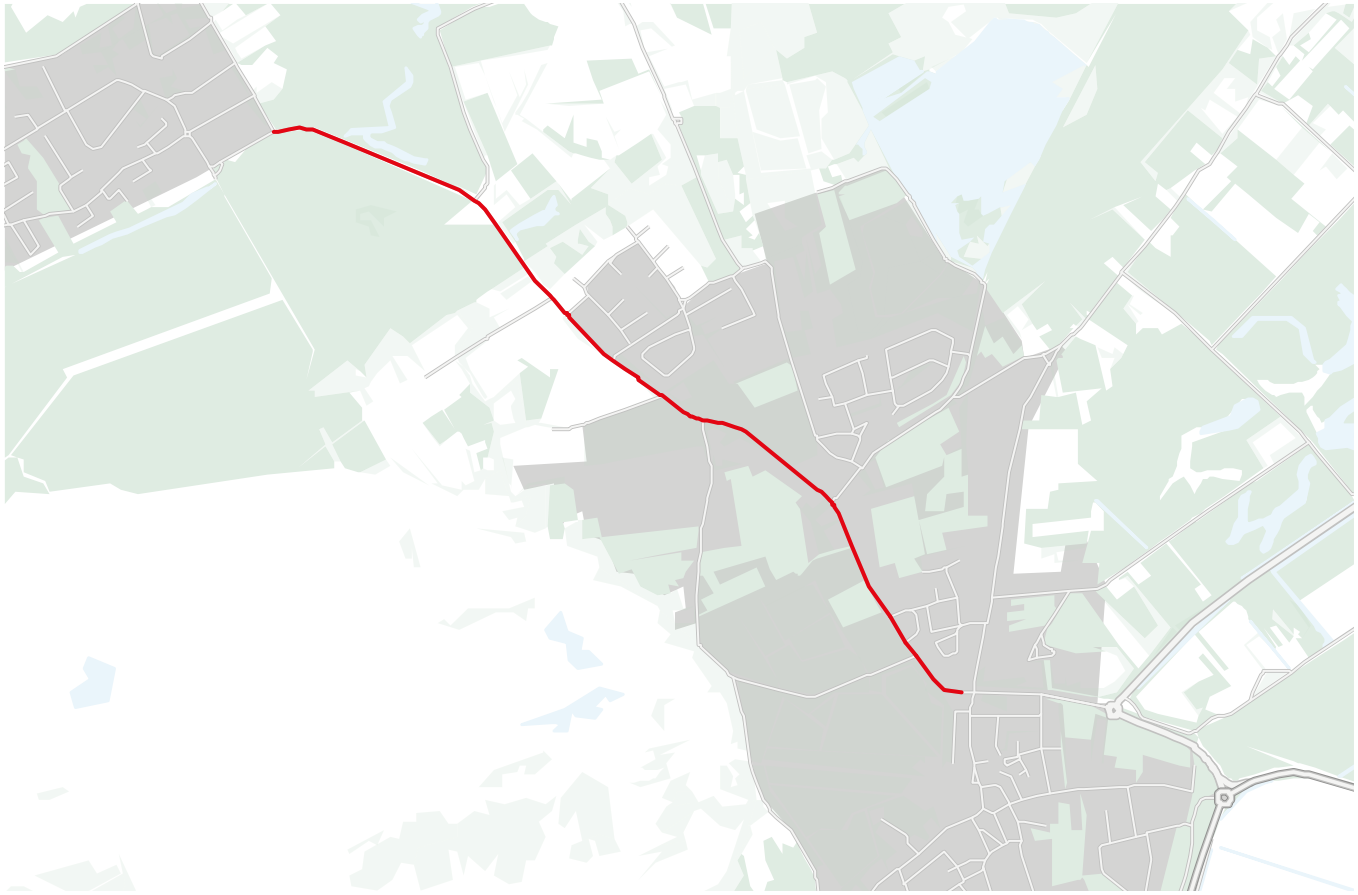
PROJECTGEBIED

Het projectgebied betreft de Kloosterweg vanaf het kruispunt met de Hogezoom/Noordstraat (kruispunt valt buiten de scope van het project) tot en met de aansluiting met de Badweg in Nieuw-Haamstede.

Het kruispunt Hogezoom/Noordstraat is onderdeel van de dorpsas Burgh-Haamstede en is als schetsontwerp opgenomen in het (concept) stedenbouwkundig plan.

LEESWIJZER

Dit rapport geeft een overzicht van het doorlopen proces en de opgestelde (deel)producten. We starten met een toelichting op het doorlopen proces. Daarop volgt een hoofdstuk met de resultaten uit de inventarisatiefase. Vervolgens staan we stil bij het uit de inventarisatie gefilterde ontwerpkader. In het daaropvolgende hoofdstuk lichten we de uitgevoerde variantenstudie toe. Aansluitend lichten we de gekozen voorkeursvariant nader toe, inclusief de bijbehorende budgetraming. We sluiten het rapport af met een doorkijk naar het vervolgproces.



02. PROCES

PROCES

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'.

Conform dit uitvoeringspprgramma 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 deze gemeente en enkele 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.

Gedurende het proces zijn bij iedere stap de werkgroep en projectgroep betrokken. Door Juust zijn steeds deelproducten opgesteld die vooraf zijn gestuurd 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.

03. INVENTARISATIE

INVENTARISATIE

Uit de verkeersstudie Dorpsvisie Burgh-Haamstede kwam naar voren dat de verkeersveiligheid van de Kloosterweg op een aantal punten te wensen over laat. Om dit verder te onderzoeken is dit proces gestart met een brede inventarisatie en analyse van de Kloosterweg. Per aandachtspunt lichten we de resultaten hiervan nader toe.

WEGENCATEGORISERING

In het Integraal Verkeers- en Vervoersplan (IVVP) Schouwen-Duiveland is de Kloosterweg, althans het gedeelte binnen de bebouwde kom Burgh-Haamstede, benoemd als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. Dit betekent dat de hoofdfunctie van de weg ontsluiten is; ontsluiting van de kernen Nieuw-Haamstede en Burgh-Haamstede van/naar de N57. Conform het IVVP hoort hier een snelheidsregime van 50 km/u bij.

LOCATIEBEZOEK

De wegencategorisering zoals hiervoor benoemd, geeft de hoofdfunctie van een weg weer. Bij een bepaalde categorie, in dit geval die van een gebiedsontsluitingsweg, horen ook bepaalde inrichtingskenmerken. Dit zijn zaken als wegbreedte, type markering en toegestane snelheid. Tijdens het locatiebezoek hebben we de inrichting van de weg dan ook bezien vanuit de huidige categorisering. Dit levert een aantal afwijkingen op van de richtlijnen behorende bij dit type weg, bijvoorbeeld de markering. Deze is soms uitgevoerd als asmarkering en soms als kantmarkering, zoals te zien op foto 1 en foto 2. Bij een gebiedsontsluitingsweg met bermen in plaats van banden aan de rand gaan we in principe uit van een dubbele asmarkering met kantmarkering.

Over de gehele lengte is de weg uitgevoerd in asfalt. Een dichte verharding is conform de richtlijn van een gebiedsontsluitingsweg.

Op de Kloosterweg zijn meerdere soorten drempels toegepast. De drempel op foto 3 heeft weinig effect op de snelheid vanwege het beperkte hoogteverschil. De drempel op foto 4 zorgt wel voor een effectieve snelheidsremming, zeker in combinatie met de wegversmalling. Een belangrijk onderdeel van weginrichting is herkenbaarheid. Weggebruikers weten zo wat er van hen verwacht wordt. Het toepassen van verschillende drempels op 1 wegvak komt hiermee uiteraard niet overeen.

FOTO 1: ASMARKERING

FOTO 2: KANTMARKERING

FOTO 3: VLAKKE DREMPEL

FOTO 4: DREMPEL MET HOOGTEVERSCHIL

De kruispunten zijn allen vormgegeven als voorrangskruispunten. De vormgeving zelf is echter erg verschillend. De ene keer is er alleen sprake van markering met haaientanden, de andere keer is dit gecombineerd met een plateau. De aansluiting met de Maireweg is zelfs voorzien van een uitvoegstrook. Ook voor kruispunten geldt dat uniformiteit bijdraagt aan de herkenbaarheid en dus verkeersveiligheid.

FOTO 5: KRUISPUNT MAIREWEG

FOTO 6: KRUISPUNT VERTONSWEG

FOTO 7: KRUISPUNT VROONWEG

FOTO 8: KRUISPUNT BADWEG

De gehele Kloosterweg is voorzien van een vrijliggend fietspad. Een voetpad is op een aantal stukken aanwezig, maar ontbreekt ook weer op enkele delen. De inrichting van deze paden is niet eenduidig. Onderscheid tussen fiets- en voetpaden is beperkt (foto 10) waardoor het gewenste gebruik afgedwongen wordt met obstakels (hekjes). De breedte van de fiets- en voetpaden varieert en ook het materiaalgebruik is wisselend.

Ondanks de aanduiding als gebiedsontsluitingsweg kent de Kloosterweg relatief veel erfaansluitingen. Dit is niet conform richtlijn voor een dergelijk type weg.

Verspreid over het tracé is relatief veel verouderde of overbodige bebording aanwezig. Opvallend zijn ook de toegepaste snelheidsborden bij de komgrens. Bij het stuk tussen de komgrenzen van Burgh-Haamstede en Nieuw-Haamstede is een snelheidsregime van 50 km/u buiten de bebouwde kom toegepast. Dit is een snelheid die wordt toegepast bij een situatie binnen de kom en juist niet buiten de bebouwde kom.

FOTO 9: FIETSPAD IN TEGELS

FOTO 10: FIETSPAD IN TEGELS EN KLINKERS

FOTO 11: FIETSPAD IN BETON

FOTO 12: FIETSPAD IN TEGELS - WEKT HIER DE SUGGESTIE VAN VOETPAD

INTENSITEITEN

Er zijn tellingen beschikbaar uit 2019, waarbij motorvoertuigen op de Kloosterweg zijn geteld tussen de Nieuwe Weg en Hogezoom. Er is gemeten in mei, juli en november. De gemiddelde week- en werkdagintensiteit is in de tabel weergegeven. Het effect van toerisme en recreatie is hierin duidelijk terug te zien. In mei en juli rijden er bijna 7000 motorvoertuigen per dag op de weg, terwijl dit er in november nog geen 3000 zijn. Op dezelfde locatie zijn in de genoemde periode ook fietsers geteld. Ook deze intensiteiten zijn in de tabel weergegeven. Ook hier zien we een groot verschil tussen november enerzijds en mei/juli anderzijds.

MAAND	WEEKDAG	WERKDAG
Mei	6695	4316
Juli	6856	6800
November	2697	2659

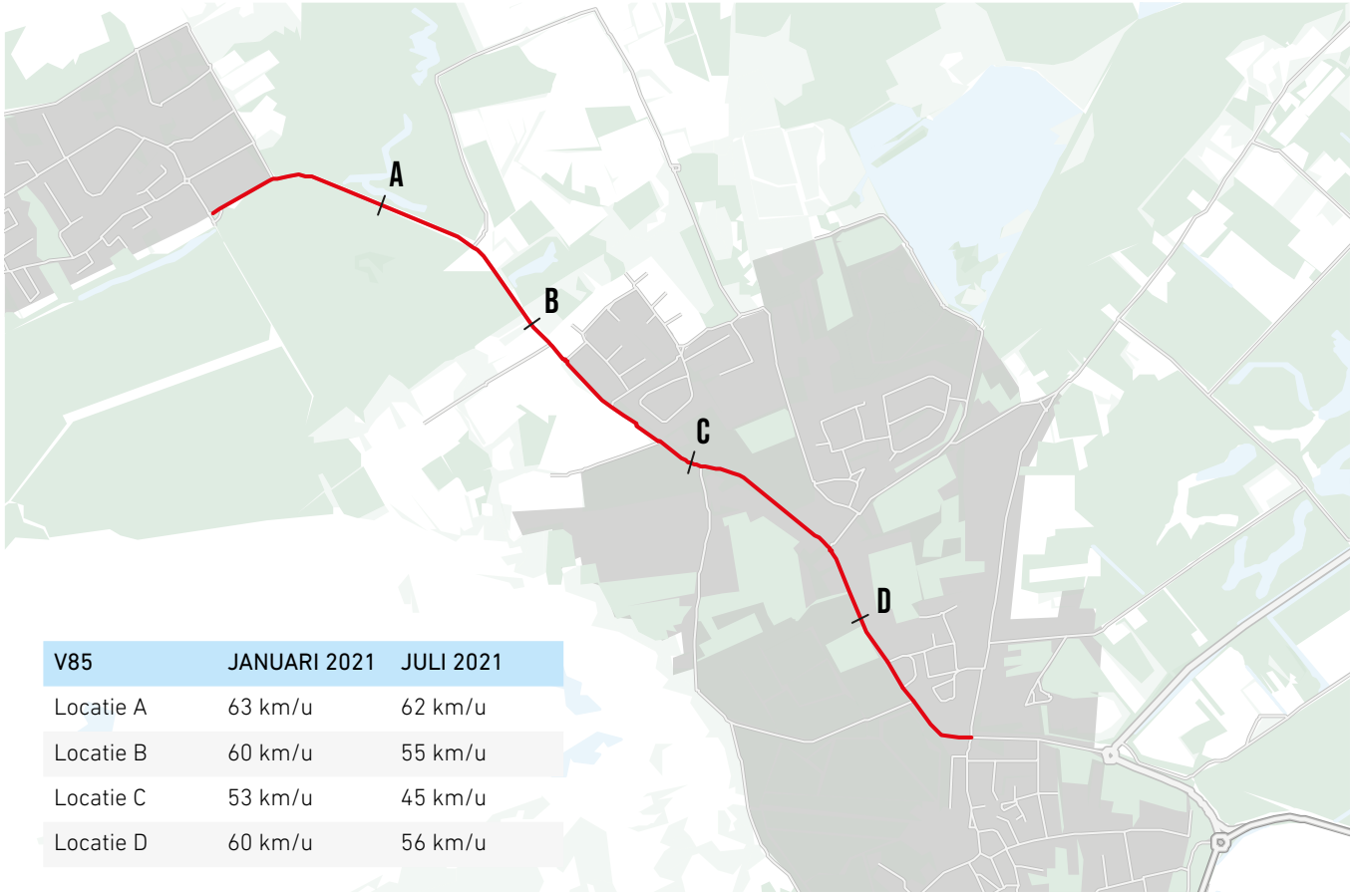
VERKEERSINTENSITEIT MOTORVOERTUIGEN

MAAND	WEEKDAG	WERKDAG
Mei	2554	1040
Juli	2952	2728
November	418	394

VERKEERSINTENSITEIT FIETSERS

SNELHEDEN

Snelheid is een element dat belangrijk is voor de verkeersveiligheid. Voor dit onderzoek is de verkeerskundig gemiddelde snelheid (V85) van belang. Deze is op 4 locaties in juli 2021 in beeld gebracht. We zien dat de snelheid op 3 van de 4 locaties hoger is dan de toegestane snelheidslimiet van 50 km/u. Met name op stukken met een lange(re) rechtstand worden hogere snelheden waargenomen. De hogere V85 is in combinatie met overstekende fietsers en voetgangers een risico. Het spreekt voor zich dat de kans op schade, gewonden of erger bij hogere snelheden toeneemt.



V85	JANUARI 2021	JULI 2021
Locatie A	63 km/u	62 km/u
Locatie B	60 km/u	55 km/u
Locatie C	53 km/u	45 km/u
Locatie D	60 km/u	56 km/u

ONGEVALLEN

Het aantal geregistreerde ongevallen op de Kloosterweg is beperkt. In de periode 2003-2021 zijn er 17 ongevallen geregistreerd. De meeste van deze ongevallen hebben plaatsgevonden op wegvakken en niet op kruispunten. Vaak was hier sprake van een locatie met een inrit van een vakantiepark of erfontsluiting. Met gemiddeld één geregistreerd ongeval per jaar is er geen sprake van een objectief verkeersveiligheidsprobleem. Belangrijk is wel te melden dat de registratie van ongevallen niet volledig is. Veel kleine ongevallen worden niet geregistreerd. Vanuit verkeersveiligheid is het naast ongevallenstatistiek ook belangrijk om te kijken naar de kans op ongevallen en de mogelijke gevolgen daarvan. Dan is de combinatie met veel kruispunten en oversteken en de relatief hoge snelheden op de Kloosterweg juist wel punt van zorg.
@@invoegen kaart ongevallen@@

TOEKOMST/ONTWIKKELINGEN

In de inventarisatie is met name gekeken naar de huidige situatie en het huidige gebruik. De (eventuele) herinrichting van de weg is uiteraard niet voor het heden/verleden, maar voor de toekomst bedoeld. Gelet op de ontwikkelingen ten aanzien van elektrificatie van de auto's, deelmobiliteit, etc. is het lastiger geworden een goede doorkijk te maken naar het te verwachten gebruik. Wel weten we dat het belangrijk is een goede en veilige inrichting te voorzien voor fietsers en voetgangers. Het gebruik van de weg door deze doelgroepen willen we stimuleren. Het beeld van het fietsen is de laatste jaren sterk veranderd. Met de komst van elektrische fietsen is de snelheid verhoogd en worden grotere afstanden afgelegd.

Daarnaast zijn er allerlei nieuwe fietsvormen bijgekomen zoals de elektrische bakfiets, fatbikes, etc. De huidige inrichting van de fietsinfrastructuur op de Kloosterweg is daar nog niet op voorzien. Fietsen en wandelen is gezond en goed voor het klimaat (geen uitstoot). Voor het autoverkeer zal de Kloosterweg een belangrijke functie blijven vervullen. Nieuw-Haamstede kent deze route als ontsluiting en ook strandbezoek en de ontsluiting van vakantieparken zal via de Kloosterweg blijven gaan. Binnen de verkeerskunde wordt hierbij vanuit verkeersveiligheid en leefbaarheid wel vaker geopteerd voor lagere snelheden. Waar voorheen gebiedsontsluitingswegen altijd minimaal een snelheidsregime van 50 km/u kenden is hier nu ook 30 km/u denkbaar. Verder is belangrijk om te melden dat de Serooskerkseweg en de entree van de Kloosterweg nabij de Noordstraat onderdeel zijn van de herinrichtingsopgave conform de Dorpsvisie Burgh-Haamstede. Ook hier wordt gekeken om de aanwezige infrastructuur minder dominant te maken en de omgeving meer op de voorgrond te laten treden (meer verblijfsgebied). Het is belangrijk om deze ontwikkelingen te betrekken bij de uiteindelijke keuzes voor de inrichting van de Kloosterweg.

04. ONTWERPKADER

ONTWERPKADER

Alvorens we aan de slag gaan met varianten stellen we een kader vast waarbinnen we de verkeerskundige ontwerpen opstellen. Dit kader is door Juust opgesteld op basis van verkeerskundige richtlijnen en de gegevens verkregen uit de inventarisatie. Deze zijn vervolgens afgestemd met en aangepast op basis van input uit de werkgroep en projectgroep. Voor het ontwerpkader werken we met uitgangspunten en een kader.

UITGANGSPUNTEN

Vanuit het belang de verkeersveiligheid te vergroten, zijn een aantal uitgangspunten vastgesteld:

- Één kruispuntinrichting voor alle kruispunten op het tracé, waarbij de Kloosterweg voorrang heeft op de zijstraten.
- Eenduidige en herkenbare vormgeving voor voetpaden en fietspaden.
- Verbetering van de fietsinfrastructuur. Naast de hiervoor genoemde eenduidigheid en herkenbaarheid betekent dit een verbreding van het fietspad naar, in geval van 2 richtingen, minimaal 3 meter en bij voorkeur 4 meter.
- Ofwel de gehele Kloosterweg binnen de bebouwde kom brengen met 1 inrichtingsprincipe ofwel de huidge komgrenzen behouden en het deel dat buiten de bebouwde kom is gelegen voorzien van een ander snelheidsregime en een ander inrichtingsprincipe.
- Het ontwerp baseren we op de zomerintensiteiten. De toeristische periode en bijbehorende intensiteiten nemen een dermate groot deel van het jaar in beslag dat de weginrichting hierop afgestemd dient te worden.
- Rekening houden met karakter en sfeer van de omgeving. Juist het zoeken van aansluiting van de inrichting van de weg op de omgeving kan bijdragen aan een verbetering van de verkeersveiligheid. Weggebruikers zijn zich bewuster van de omgeving en dus de kans op oversteken, in-/uitrijden, etc.
- Behouden van levensvatbare groenelementen (waaronder bomen) en waar mogelijk versterken van de groenstructuur en deze benutten als ondersteuning voor de verkeerskundige inrichting. Aanwezigheid van groen kan immers bijdragen aan stimulering van het gewenste verkeersgedrag.

ONTWERPKADER

Op basis van de wegencategorisering zijn er richtlijnen (landelijk) beschikbaar als kader voor een wegontwerp. Een gebiedsontsluitingsweg legt daarbij de nadruk op de functie ontsluiten, terwijl bij een erftoegangsweg de nadruk meer ligt op het verblijven. De Kloosterweg is aangewezen als gebiedsontsluitingsweg, maar het gebruik, de inrichting en de relatie met de omgeving laten zien dat er meer sprake is van een combinatie tussen ontsluiten en verblijven. Uit verkeerskundig oogpunt zijn er (nog) geen ernstige problemen wat betreft snelheid en verkeersveiligheid. Wel is de relatief hoge snelheid in combinatie met kruispunten, erfontsluitingen en oversteekende fietsers en voetgangers een potentieel gevaar.

Voor wat betreft de fietsers kunnen we stellen dat de huidige inrichting niet voldoet aan de richtlijnen voor een route met dergelijke intensiteiten. Een breder fietspad met meer comfort, herkenbaarheid en veiligheid is gewenst.

Op basis van de opgehaalde informatie uit de inventarisatie en de besprekingen met project- en werkgroep hanteren we het kader dat we nu volgend uiteenzetten in een aantal onderdelen. Gelet op de combinatie van functies (ontsluiten en verblijven) is er geen sprake van een strak kader, maar een denkrichting waarbinnen we op zoek gaan naar de juiste oplossing.

BESCHIKBARE RUIMTE

De insteek is zoveel als mogelijk binnen het bestaande profiel te opereren. Dit betekent dat we proberen een optimaal ontwerp uit te werken binnen de gemeentelijke eigendomsgrenzen (openbare ruimte) die grotendeels ook al een verkeersbestemming hebben. Op punten waar dit qua ontwerp (dringend) gewenst is, adviseren wij zo nodig met grondeigenaren in overleg te treden over de aankoop en/of gebruik van een stukje grond.

KRUISPUNTOPLOSSINGEN

In de huidige situatie zijn de kruispunten niet uniform ingericht. Wel zijn alle kruispunten voorzien van een voorrangsregeling. Doordat de Kloosterweg als voorrangsweg is aangeduid, is er echter geen stimulans om af te remmen. Juist ter hoogte van kruispunten en andere oversteekplaatsen is dit gewenst. Hier is sprake van potentiële conflicten tussen autoverkeer en fietsers/voetgangers. Om dit te verbeteren zetten we in op:

- Realiseren middenbermen ter hoogte van oversteken en kruispunten, zodat fietsers en voetgangers veiliger in twee fasen over kunnen steken. Tevens zorgt de middenberm in het lengteprofiel voor een duidelijke attentieverhoging dat er een kruispunt nadert.
- Realiseren van een visuele dan wel daadwerkelijke drempel/plateau om attentie te verhogen en snelheid te remmen.

FIETS- EN VOETPADEN

Zoals bij de uitgangspunten aangegeven, zetten we in op een fietspad met een breedte van bij voorkeur 4 meter, maar minimaal 3 meter in twee richtingen bereden. Een alternatief vormt de aanleg van 2 fietspaden (enkele richting bereden) van elk 2 meter breed. Indien dit niet haalbaar blijkt kan ter overweging worden bezien of een mengvorm tussen autoverkeer en fietsverkeer tot de mogelijkheden behoort. Hierbij is dan wel een (forse) afname van de autointensiteit benodigd.
Ten aanzien van de voetgangersvoorziening streven we naar een voetpad langs het gehele traject. Bij voorkeur overal aan dezelfde zijde, maar in ieder geval over de gehele lengte een voetpad aanwezig. Bij voorkeur een breedte van 1,5 tot 2 meter.

BREEDTE RIJLOPER

Wanneer we de nadruk leggen op verblijven (erftoegangsweg), kan conform richtlijn teruggegaan worden tot een rijloper van 4,8 meter breed. Gelet op de intensiteiten en de aanwezigheid van zwaar verkeer (vrachtauto, caravans) achten we dit te smal. Bij voorkeur hanteren we een rijloper van 5,5 meter breed. Dit is voldoende breed voor gebruik door autoverkeer in twee richtingen. Een zwaarder voertuig en een personenauto kunnen elkaar prima passeren, twee grotere voertuigen zullen de snelheid moeten verlagen. De kans dat twee zware voertuigen elkaar tegenkomen is beperkt. Daarbij helpt een smallere rijbaan bij het afdwingen van een lagere snelheid.

SNELHEIDSREGIME

We geven er de voorkeur aan dat het gehele tracé binnen de bebouwde kom wordt gelegd. Het huidige stuk buiten de bebouwde kom kent al een snelheidsregime van 50 km/u en is dusdanig kort dat een volledige aanduiding binnen de bebouwde kom vanuit verkeerskundig oogpunt logisch is. Qua snelheidsregime zijn er zowel voor 30 km/u als voor 50 km/u voor- en nadelen denkbaar. Beide regimes behoren dan ook tot de mogelijkheden. Ook een combinatie, bijvoorbeeld 50 km/u met een adviessnelheid van 30 km/u op bepaalde onderdelen, is denkbaar.

BOMEN EN OVERIGE BEPLANTING

Kenmerkend voor de Kloosterweg is de groene omgeving waarin deze weg ligt. Het groen is de belangrijkste kwaliteit van de weg. Uitgangspunt is dan ook om zo veel mogelijk groen te behouden en versterken. Uit een analyse van de bomen blijkt dat de meeste exemplaren in een redelijk goede staat verkeren. Behouden en versterken is de wens. Indien het echter vanuit de maximalisatie van verkeersveiligheid noodzakelijk is bomen te kappen, behoort dit tot de mogelijkheden.

TOEKOMSTVERWACHTING BOMEN

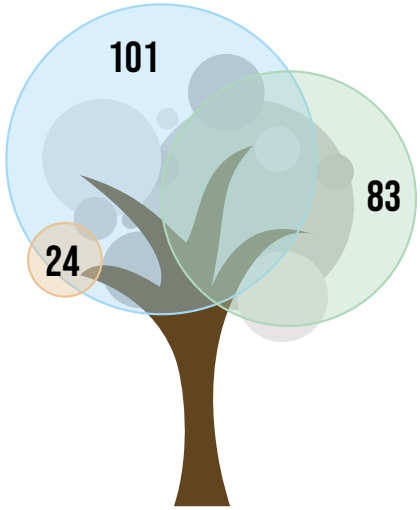
>15 jaar:
159

5-15 jaar:
25

1-5 jaar:
18

<1 jaar:
6

KWALITEIT



Kwaliteitscategorie

- Slecht
- Matig
- Voldoende

05. VARIANTENSTUDIE

Op basis van de mogelijkheden die het kader biedt zijn de volgende varianten schetsmatig uitgewerkt:

HUIDIGE SITUATIE +

In deze variant behouden we de huidige inrichting zoveel als mogelijk. Wel verbreden we het fietspad naar 4 meter en behouden we een rijbaan van ongeveer 6 meter. Over de gehele lengte realiseren we een voetpad van 2 meter. De berm tussen fietspad/voetpad en rijbaan is bij voorkeur 1,5 meter maar minimaal 0,6 meter om onderhoud ervan nog mogelijk te maken.

GEBIEDSONTSLUITINGSWEG 50 KM/U (CONFORM RICHTLIJNEN)

In deze variant passen we het wegprofiel aan conform de verkeerskundige richtlijnen behorende bij een gebiedsontsluitingsweg (50 km/u) binnen de bebouwde kom. Dit leidt tot een totaalprofiel van 20 meter breed, bestaande uit een rijbaan van 8 meter (rijloper 3,25 meter met middenberm van 1,5 meter), twee fietspaden van 2,5 meter en twee voetpaden van 2 meter. Tussen fietspad en rijloper een berm van 1,5 meter.

GEBIEDSONTSLUITINGSWEG 30 KM/U

Dit is een relatief nieuw inrichtingsprincipe waarvoor nog geen vastgestelde richtlijnen beschikbaar zijn. Voor de variant Kloosterweg hebben we dit gezien als een combinatie van de gebiedsontsluitingsweg 50 km/u en onderdelen van de erftoegangsweg. We zetten in op een rijbaan van 5,5 meter en een fietspad van 3,5 meter. Over het gehele tracé een voetpad van minimaal 1,5 meter. De berm als afscheiding tussen fietspad/voetpad en rijbaan kan door de lagere snelheid smaller zijn dan bij de 50 km/u wegen, ca. 1 meter.

ERFTOEGANGSWEG

Omdat we ook veel waarde hechten aan de omgeving en de groene kwaliteit is ook een variant uitgewerkt waarbij we juist minder verharding aanleggen. We maken een gecombineerde rijbaan van 5,5 meter voor fietsers en gemotoriseerd verkeer. Deze rijloper is gescheiden van een voetpad door een berm van minimaal 2 meter.

FIETSSTRAAT

Een verdere doorvertaling van het idee erftoegangsweg. In dit geval richten we de rijloper in als fietsstraat waardoor er een duidelijke uitstraling ontstaat dat je als automobilist te gast bent.

CONCLUSIE VARIANTENSTUDIE

De verschillende varianten zijn uitgewerkt op schetsrol (bovenaanzicht) en na een toelichting besproken met zowel de werkgroep als de projectgroep. Nu volgt een korte weergave van de beoordeling van de schetsvarianten.

Huidige situatie + levert weinig meerwaarde op voor het ontwerp. De gevraagde verbetering van de verkeersveiligheid wordt hiermee niet bereikt. Door enkel het fietspad te verbreden naar 4 meter gaat er veel groen verloren en komt het fietspad zeer kort tegen percelen en/of de rijbaan te liggen.

Een ideale gebiedsontsluitingsweg strookt eigenlijk niet met de omgeving waarin de weg is gelegen. We sluiten qua richtlijnen niet aan op alle aanwezige erfontsluitingen. Het toepassen van een middenberm voegt 1,5 meter groen toe maar gaat ten koste van veel bestaand groen, voornamelijk bomen, aan de rand van de huidige weg. Het toepassen van 2 gescheiden fietspaden is voor de fietsveiligheid goed, maar gaat ten koste van veel benodigde ruimte. Er is immers een extra berm benodigd.

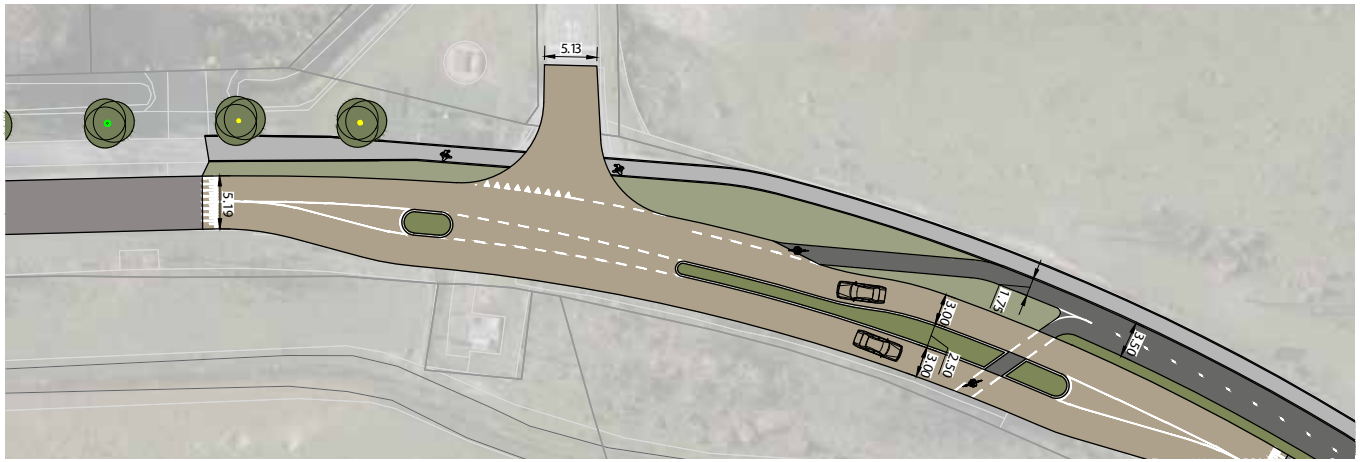
Een gebiedsontsluitingsweg 30 km/u vormt eigenlijk een combinatie van de 2 voorgaande varianten. We verbreden het fietspad naar 3,5 meter, wat eenvoudiger in te passen is. Doordat we ook inzetten op een versmalling van de rijbaan naar 5,5 meter vangen we twee vliegen in een klap. We zorgen voor een smaller profiel wat een gunstig effect heeft op de snelheid en we behouden hierdoor zoveel mogelijk groen. Ondanks dat we in het ontwerp dus ook zeker rekening houden met het aanwezige groen en de daarvoor benodigde ruimte (3,5 meter fietspad en 5,5 meter rijbaan zijn smaller dan de ideale richtlijn) ontkomen we er niet aan dat er een substantieel aantal bomen gekapt moeten worden.

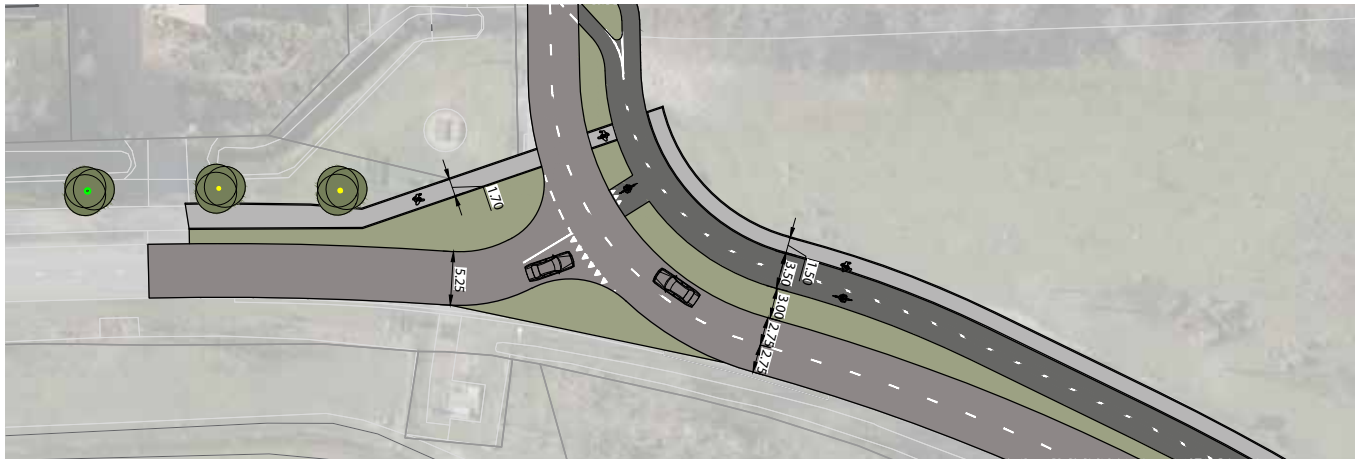
Bij de variant erftoegangsweg en fietsstraat is sprake van een gemengd profiel. In dat geval zouden we meer bomen kunnen sparen. Vanuit verkeersveiligheid bezien is dat eigenlijk alleen mogelijk als de auto-intensiteit fors daalt. Gelet op alle functies en gebieden die de Kloosterweg ontsluit is dit geen haalbare kaart.

Op basis van de uitwerking en de discussie in project- en werkgroep is ervoor gekozen verder te gaan op de variant gebiedsontsluitingsweg 30 km/u. Dit wil overigens niet zeggen dat de keuze voor de te hanteren snelheid ook beslist is. Een uitwerking van dit principe met een snelheidsregime van 50 km/u behoort ook tot de mogelijkheden. Vanuit verkeersveiligheid, zeker gelet op de vele kruispunten en oversteken, kent een snelheidsregime van 30 km/u wel de voorkeur.

KRUISPUNTEN

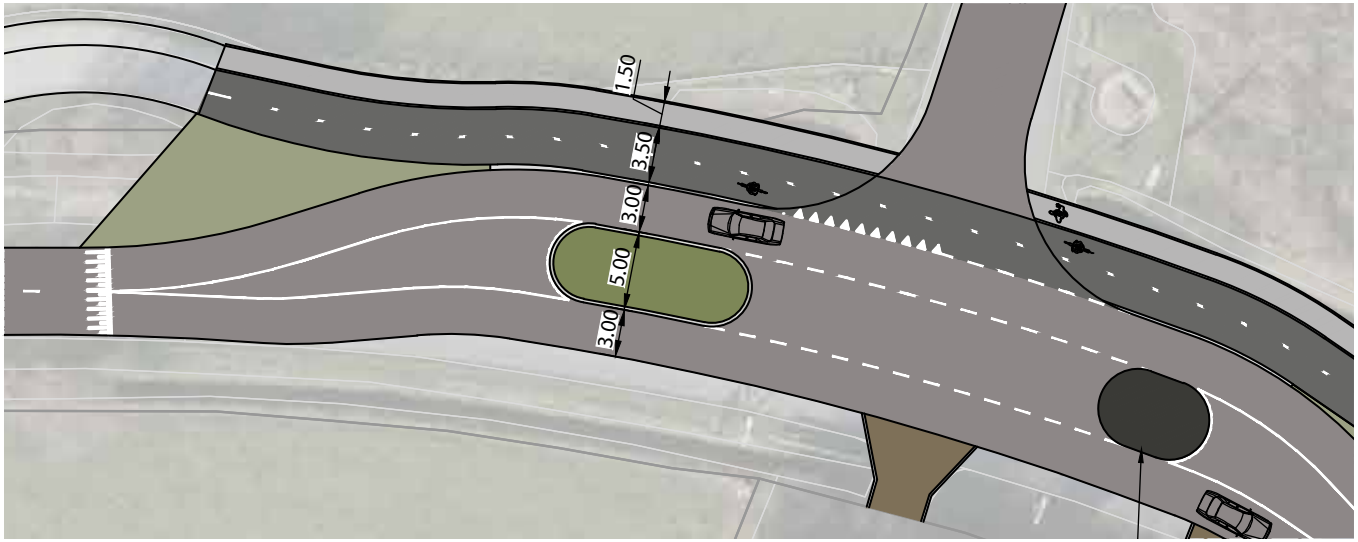
De varianten zijn onderscheidend in wegprofiel. Voor de kruispunten is in het kader en de uitgangspunten reeds gekozen voor een combinatie van middenberm en (visueel) plateau. De voorrangsregeling blijft behouden, mede vanwege de aanwezigheid van een doorgaand vrijliggend fietspad. Dit is niet het geval voor de kruising Badweg-Kloosterweg. Daar zijn twee verschillende varianten voor uitgewerkt. Een oplossing waarbij net voor de kruising de fietsers veilig van fietspad naar de rijbaan worden geleid en een oplossing waarbij de doorgaande structuur verplaatst naar de Badweg in plaats van de Torenweg.

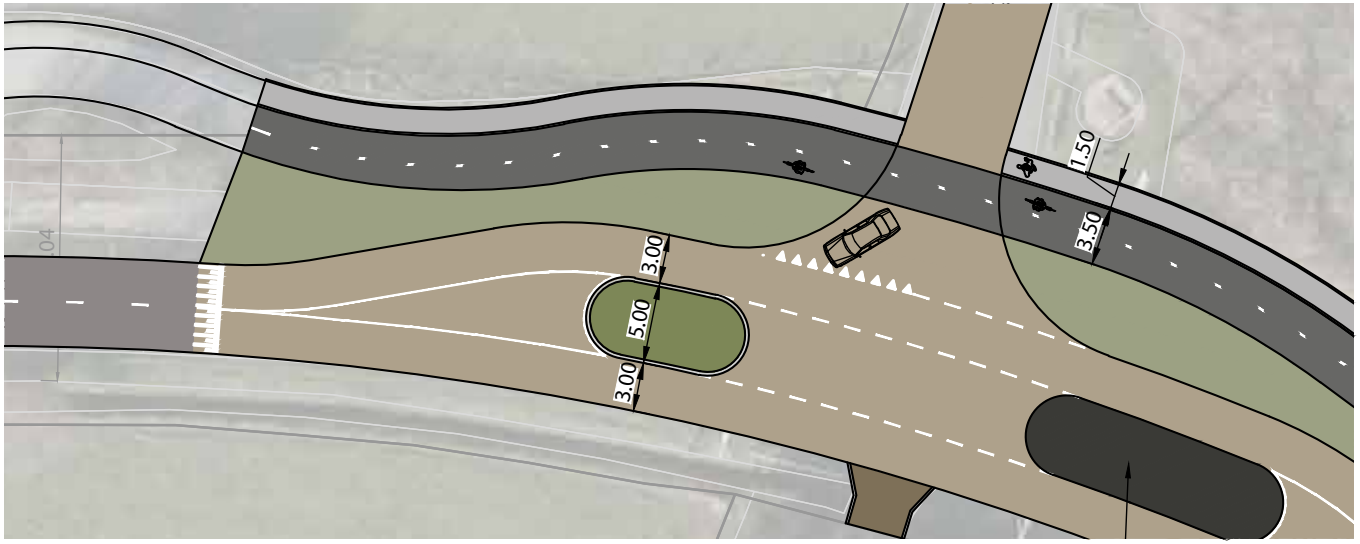




Beide oplossingen hebben voordelen. In de eerste oplossing hebben we voldoende ruimte op de Kloosterweg om begin/einde fietspad veilig vorm te geven. De doorgaande structuur blijft echter richting Torenweg, terwijl de hoofdroute richting strand eigenlijk via de Badweg loopt. In de tweede variant volgen we de hoofdroute, maar ontbreekt vervolgens de ruimte voor een veilige fietsoversteek. De voorkeur gaat dan ook uit naar een combinatie van deze varianten waarbij we het fietspad voor de kruising op de Kloosterweg beëindigen, maar wel het doorgaande verkeer van/naar de Badweg geleiden.

Zoals aangegeven geldt voor de andere kruispunten een opzet met een (visueel) plateau en een middenberm. De middenberm werkt extra snelheidsremmend wanneer in beide richtingen sprake is van een uitbuiging. Als we dit bewerkstelligen (zie voorbeeld) hebben we extra ruimte nodig. Dit gaat ten koste van bestaand groen of de berm tussen fietspad en rijbaan (zie voorbeeld). Dit is verkeerskundig dan weer ongewenst. Om die reden accepteren we dat de uitbuiging slechts in 1 rijrichting zal plaatsvinden. Met het toepassen van een (visueel) plateau en de aanwezigheid van een middenberm is de benodigde attentieverhoging en snelheidsremming voldoende geborgd.





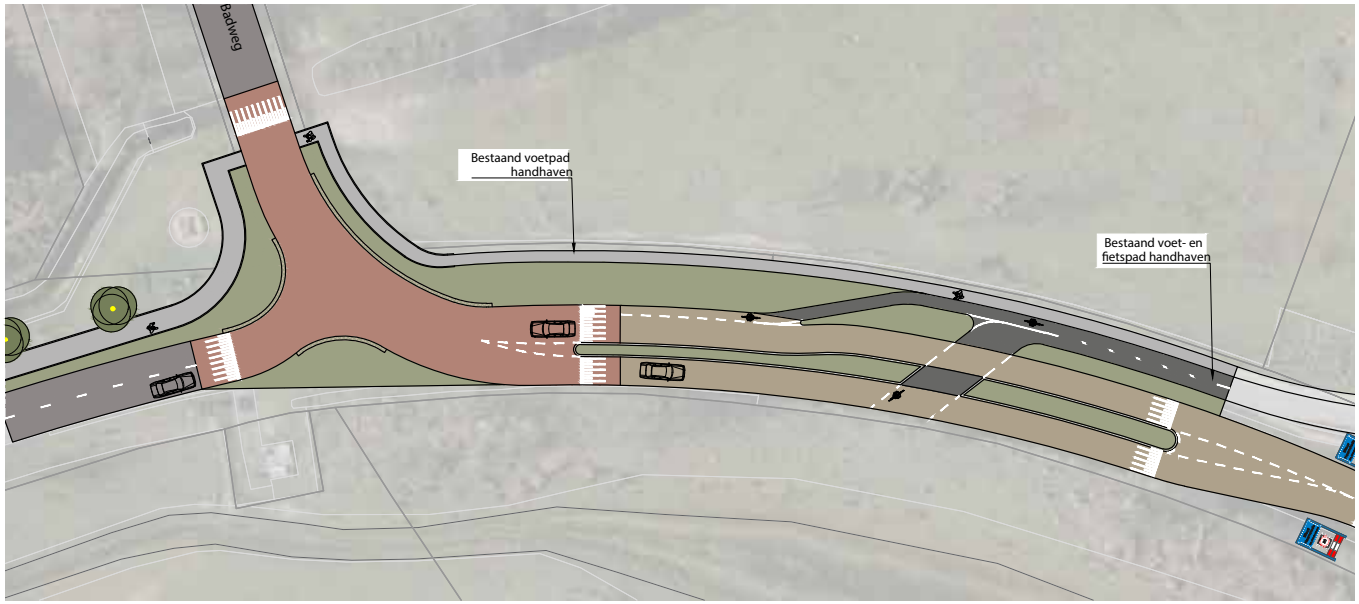
06. VOORKEURS-VARIANT

NOG TWEE TE MAKEN KEUZES

Op basis van de variantenstudie is de voorkeur uitgesproken voor de variant gebiedsontsluitingsweg 30 km/u. Deze keuze wordt ook gedragen door de projectgroep en de werkgroep. Aan de hand van de schetsmatige uitwerking is het ontwerp vervolgens samen met beide groepen verder gedetailleerd en in een verkeerskundig ontwerp, vervaardigd met het programma Autocad, op schaal uitgewerkt. Het uiteindelijke ontwerp kende nog 2 belangrijke discussiepunten. Allereerst de kruising met de Badweg. Zoals hiervoor weergegeven is de voorkeur uitgesproken om in te zetten op een combinatie van beide kruispuntvoorstellen. Dit heeft geleid tot een aangepast ontwerp, zie voorbeeld hiernaast.

Verder is er in het ontwerp de voorkeur om het fietspad te realiseren tussen voetpad en rijbaan. In de huidige situatie is dit voor een groot deel al het geval, al wisselen voetpad en fietspad elkaar op een deel van het traject even af. Hierdoor ontstaat in theorie tot 2 maal toe een onnodige kruising. Om te voorkomen dat fietsers de weg vervolgen over het voetpad staan er momenteel dan ook hekjes. Het heeft verkeerskundig de voorkeur om hier het fietspad en voetpad om te wisselen. Dit is haalbaar en dan ook op tekening uitgewerkt. Wel wekte dit sterk de indruk dat dit ten koste zou gaan van extra groen en bomen. Doordat we uitgaan van verbreding van het fietspad is dit sowieso het geval. Wanneer we het fietspad verplaatsen zodat kruising met voetpad niet nodig is, betekent dit 10 extra bomen die gekapt moeten worden. Tevens gaan we dan bestaande hoogteverschillen aanpassen waardoor hoogstwaarschijnlijk nog meer bomen hinder ondervinden. Uit een bomeneffectanalyse blijkt dat 24 bomen binnen nu en 5 jaar gekapt moeten worden aangezien deze niet levensvatbaar meer zijn. Een aantal van deze bomen valt reeds binnen de voor het ontwerp te kappen bomen. Ook wordt voorgesteld bomen te kappen om andere exemplaren meer groeiruimte te bieden.

Er dienen best wel wat bomen verwijderd te worden. De werkzaamheden bieden echter ook een kans om een kwaliteitswinst te maken en de goede bomen meer groeiruimte te bieden. Vanuit die wens voor behoud en versterking van het groene karakter van de weg wordt er voor gekozen het fietspad en voetpad op het betreffende deel niet te wisselen. in het vervolg proces wordt verder inzichtelijk gemaakt welke bomen wel en niet gehandhaafd kunnen worden en op welke wijze binnen het plangebied compensatie geboden kan worden.



TOELICHTING VOORKEURSVARIANT

Aan de hand van de thema's vormgeving, functie en gebruik lichten we de opzet van de voorkeursvariant nader toe.

(1) Vormgeving
De vormgeving van de weg ondersteunt de keuze om een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur in te stellen. De wegbreedte is een belangrijk element dat invloed heeft op de snelheid. In het ontwerp is gekozen voor een rijbaanbreedte van 5,5 meter. Die breedte ligt tussen de minimale en de ideale voorgeschreven inrichting van een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Beperkte ruimte op de weg weerhoudt de bestuurder ervan een hoge snelheid te rijden. Niet alleen de wegbreedte heeft invloed op de gereden verkeerssnelheid. Op de Kloosterweg wordt geen asmarkering toegepast, wat de richtlijn is voor wegen met een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur. Bij de nadere uitwerking kan worden bezien of kantmarkering, vanwege het ontbreken van banden, wenselijk is. Dit markeert de rand van de weg duidelijker en kan o.a. bij slecht weer door betere zichtbaarheid een meerwaarde bieden. Bestuurders zullen de Kloosterweg, zonder asmarkering en een beperkte breedte, dan ook herkennen als erftoegangsweg met een snelheidsregime van 30 kilometer per uur.

De kruispunten op de Kloosterweg worden bij voorkeur aangelegd als plateauconstructie. Bij de nadere uitwerking moet worden nagegaan of dit mogelijk is gelet op geluids- en trillingshinder en afwatering. De kruispunten zijn de locaties waar gemotoriseerd verkeer uitwisselt met zijstraten. Een lage verkeerssnelheid op deze locaties bevordert de verkeersveiligheid. Er is bij afslaand verkeer een kleinere kans op kop-staart botsingen door een kleiner snelheidsverschil.

Veel percelen/ eigendommen zijn direct op de Kloosterweg aangesloten. Dit kan landbouwgrond of een vakantiepark zijn, maar ook een groot aantal woningen met een eigen inrit. Vooral tussen de Nieuwe Weg en Vroonweg is er sprake van woningen met een directe aansluiting op de Kloosterweg. Een verkeerssnelheid van 30 kilometer per uur maakt het makkelijk voor verkeer dat in wil voegen om dit te doen. Bij verkeer dat uit wil voegen gebeurt dit op een veilige manier, omdat het snelheidsverschil tussen het verkeer minder groot is.

Er bestaan reeds in de huidige situatie ook risico's op de Kloosterweg die met name in de omgevingsfactoren naar voren komen. Op verschillende delen van de weg staat er naast de weg bijvoorbeeld weinig begroeiing of bomen door een gebrek aan ruimte, en woningen staan ver van de weg. Het wegbeeld oogt hierdoor erg breed voor de bestuurder, wat een hogere verkeerssnelheid tot gevolg heeft. Daarnaast bestaat de Kloosterweg uit rechtstanden met slechts een beperkt aantal bochten. De rechtstanden geven goed doorzicht, wat in eerste instantie als positief kan worden gezien; gevaarlijke situaties kunnen al vanaf ver worden gezien. Echter heeft dit ook als resultaat dat de verkeerssnelheid toeneemt, juist omdat de bestuurders goed zicht hebben.

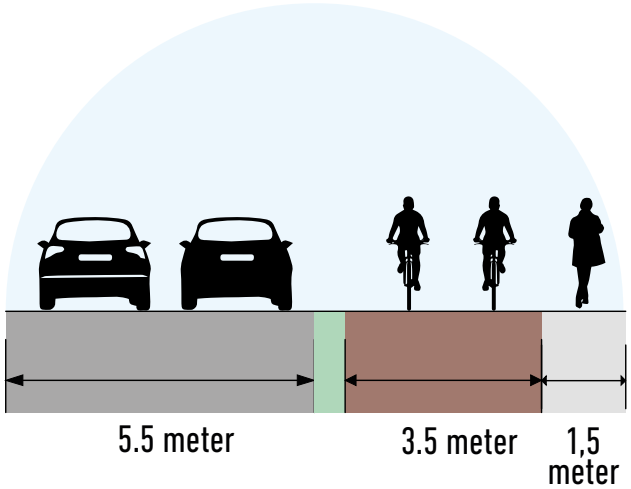
(2) Functie
De Kloosterweg is gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg in het integraal verkeers- en vervoersplan van Schouwen-Duiveland. Echter liggen er op de weg veel erfaansluitingen van woningen, vakantieparken en percelen. De weg heeft dus ook eigenschappen van een erftoegangsweg. De nieuwe inrichting van de weg komt hieraan tegemoet. De herinrichting zorgt (samen met een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur) voor een lagere verkeerssnelheid. Afslaan wordt veiliger en het overige verkeer stroomt beter door. Ondanks dat er gekozen wordt voor een snelheidsregime dat aansluit bij een erftoegangsweg, blijft de weg een zekere gebiedsontsluitende functie houden. Het is namelijk de enige toegangsweg tot Nieuw-Haamstede en er zijn diverse campings aan de Kloosterweg gelegen. Bij gebrek aan een alternatief een logisch gevolg dus.

(3) Gebruik
Uit de inventarisatie is gebleken dat de intensiteit van het verkeer in het voorjaar en de zomermaanden sterk toeneemt ten opzichte van de wintermaanden. De Zeeuwse kust trekt veel toeristen aan, en de omgeving van Burgh-Haamstede is een populaire bestemming. Juist in deze maanden neemt het fietsverkeer ook sterk toe. Een vrijliggend fietspad is daarom, ondanks dat er sprake is van een erftoegangsweg, gewenst om de verkeersveiligheid te waarborgen. Het gebruik in de winter, met lage intensiteiten, sluit aan bij de keuze voor een erftoegangsweg met een snelheidsregime van 30 kilometer per uur.

TOELICHTING ONTWERP

Met de toelichting op de 2 keuze mogelijkheden (kruispunt Badweg en fietspad/voetpad) en de uitwerking van de 3 hiervoor toegelichte thema's sluiten we dit hoofdstuk af met een toelichting op het ontwerp.

Algemeen
De kruispunten zijn gelijkwaardig van aard (rechts 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 1.5m breed.

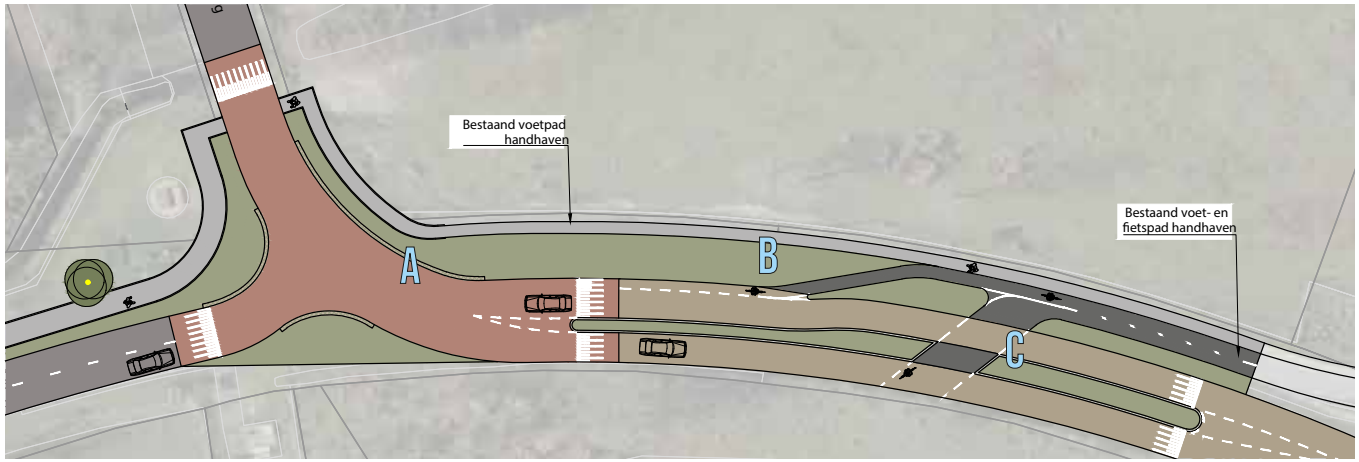


De kruispunten worden verhoogd aangelegd in een afwijkende kleur. Het toepassen van wegmarkering is hierbij niet noodzakelijk. Brommers maken gebruik van de rijbaan in de nieuwe situatie.

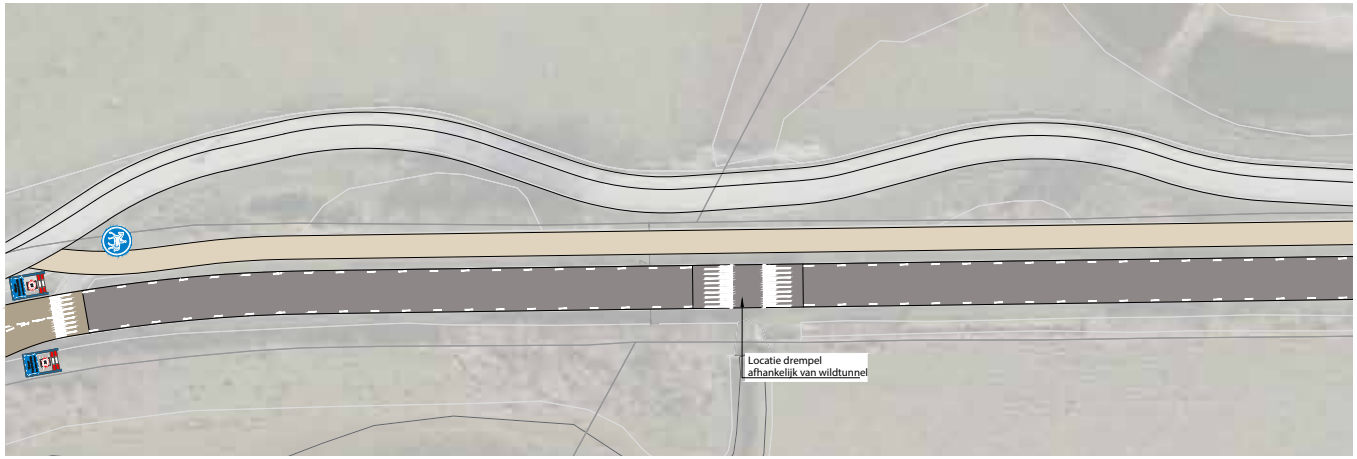
Ten aanzien van groen dienen er een fors aantal bomen gekapt te worden. Dit, samen met het nieuwe profiel, biedt mogelijkheden voor het versterken van groeiplaatsen van bomen die wel behouden blijven en in algemene zin versterking van de groenkwaliteit. Bij de verdere uitwerking wordt dan ook zeker meegenomen dat het groene karakter wordt versterkt door aanplant in de bermen. Ook de middenbermen van de kruispunten, mits van voldoende grootte en niet belemmerend voor de manoeuvrebewegingen van het verkeer, worden bij voorkeur met groen aangeplant.

Hieronder worden de bijzonderheden per wegdeel of kruispunt uiteengezet.

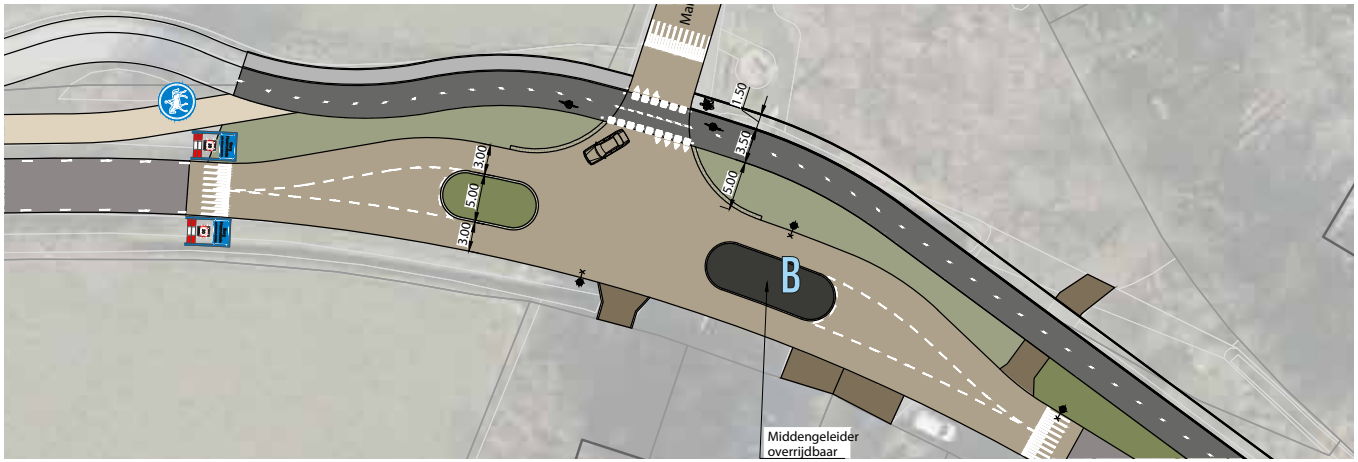
Kruispunt Badweg-Kloosterweg
Het kruispunt met de Badweg wordt ingericht als gelijkwaardig kruispunt (A). Verkeer van rechts dient dus voorrang te krijgen. Dit zorgt voor een remmend effect. Met volle snelheid het kruispunt naderen wordt hiermee voorkomen.
Voor fietsers wordt een gewenningsstrook (B) aangelegd. Door deze strook mixen fiets- en autoverkeer geleidelijk. De brede opstellocatie (C) in de middenberm biedt ruimte voor meerdere fietsers.



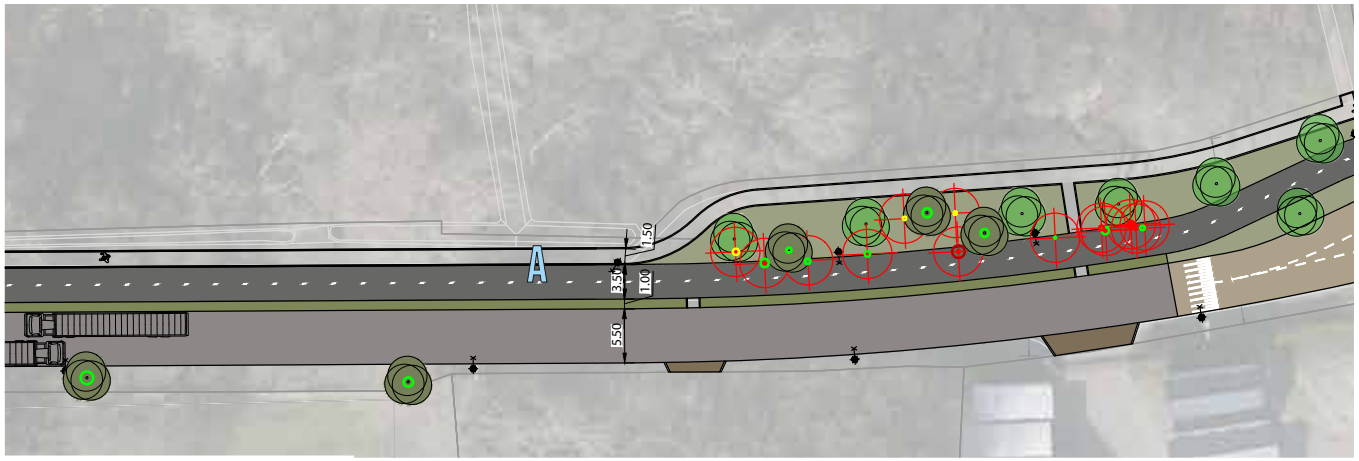
Deel Badweg-Maireweg
Dit deel ligt buiten de bebouwde kom. Het landschap is hier open en weids. Daarbij past een snelheidsregime van 60km/h. Omdat het echter een dermate kort stuk betreft, kan ook gekozen worden voor het aaneensluiten van beide komgrenzen. Dit moet naast verkeerskundig ook planologisch tot de mogelijkheden behoren. Indien het tot de komgrens gaat behoren kan geopteerd worden voor 30 km/u. Door de lange rechtstand is het noodzakelijk hier een aantal snelheidsremmers in de vorm van drempels te leggen.



Kruispunt Maireweg-Kloosterweg
Dit kruispunt wordt ingericht als standaard kruispunt zonder uitvoegstrook. De middengeleiders (B) worden verhoogd aangelegd en waar nodig in verband met de benodigde ruimte voor zwaar verkeer overrijdbaar gemaakt.

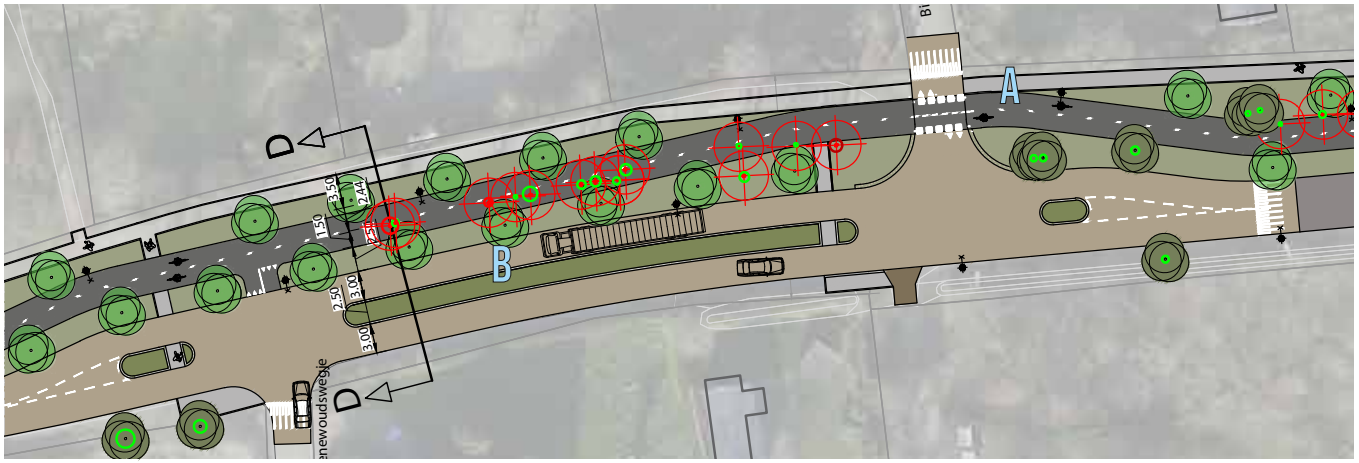


Deel Maireweg-Groenewoudswegje
Dit deel heeft een vrij krap profiel (A). Het trottoir ligt hierbij strak tegen het fietspad aan. De berm tussen fietspad en rijbaan is vrij smal (1m). Het is wenselijk hier een breder profiel te kunnen ontwerpen. In de vervolgfase moet uit gesprekken met de omgeving blijken of extra grond beschikbaar kan komen.

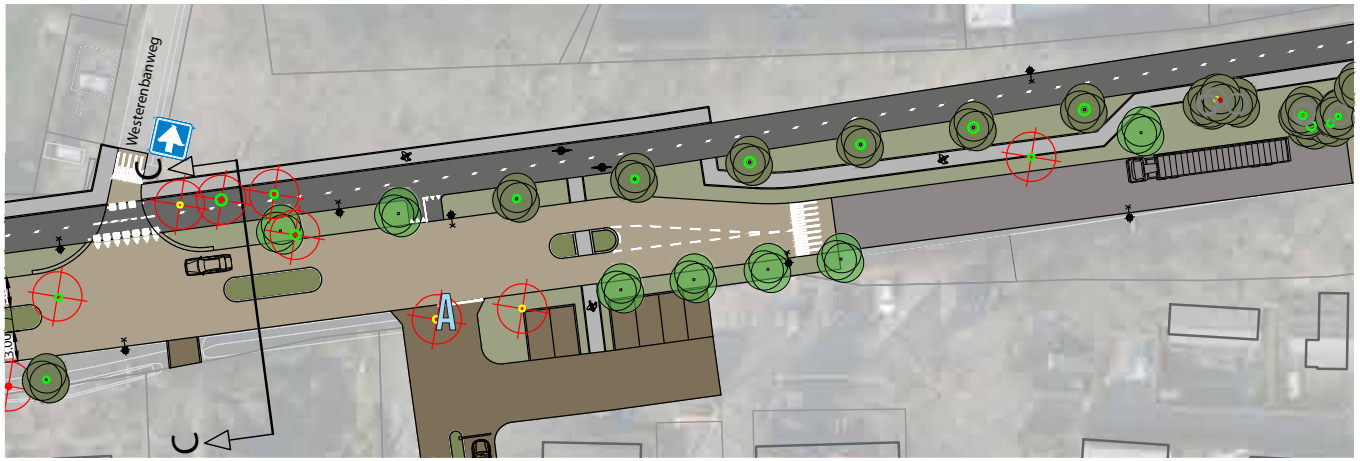


VOORKEURSVARIANT

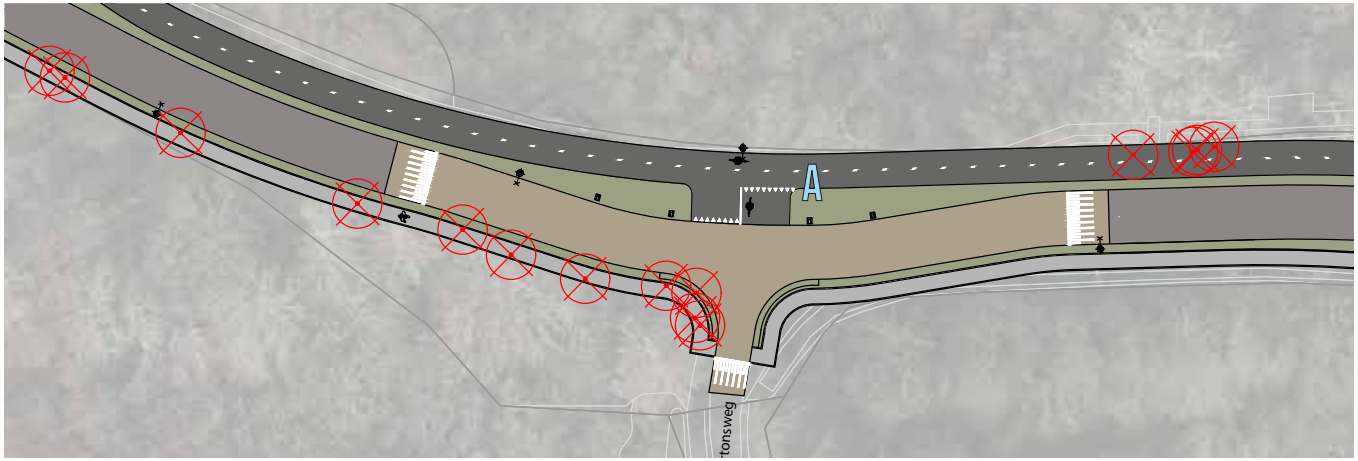
Kruispunt Groenewoudswegje-Binnenduin-Kloosterweg
Dit kruispunt wordt ingericht als gelijkwaardig kruispunt. Waarbij het fietspad (A) in de voorrang komt te liggen. De middengeleiders (B) worden verhoogd aangelegd. Om het fietspad in te passen dienen bomen gekapt te worden. Door de ligging van het nieuwe fietspad is het mogelijk groen te compenseren. In de vervolgfase komt dat aan de orde in de uitwerking van het groenplan.



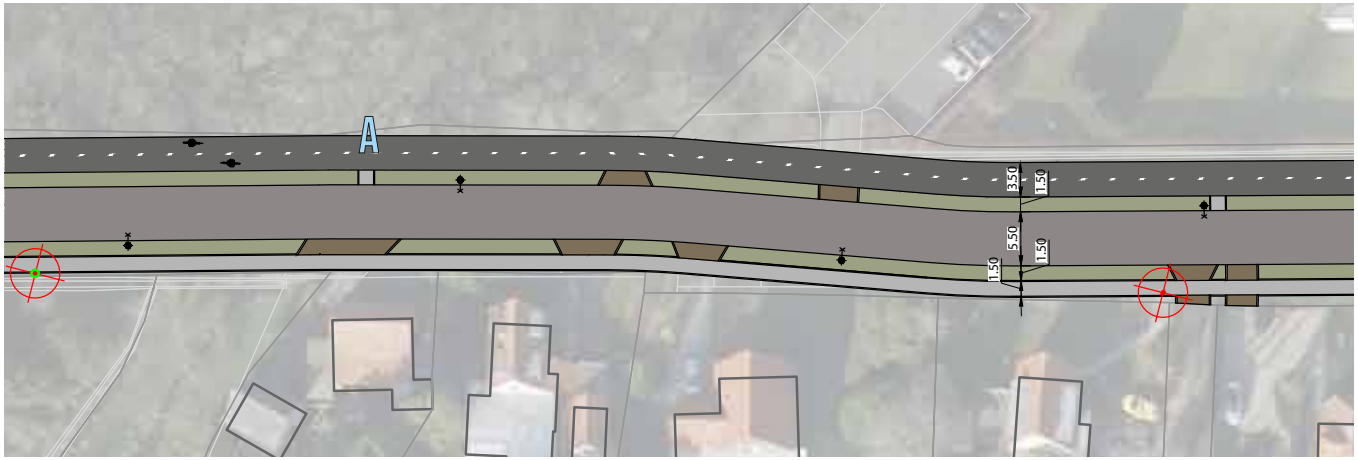
Kruispunt Westerenbanweg-'t Torentje-Kloosterweg
Door de grote aantallen in- en uitkomend verkeer ter hoogte van 't Torentje is het wenselijk dit punt te optimaliseren. Er is nu één volwaardige in-en uitrit (A) ontworpen. Samen met het verhoogde kruispunt maakt dit een verkeersveiligere situatie. Ontwerp op grond van 't Torentje is voor rekening en risico van de grondeigenaar , maar vanwege het integrale karakter van de herinrichting alvast geschetst.



Kruispunt Vertonsweg-Kloosterweg
Dit kruispunt is het meest krappe punt langs de Kloosterweg. Door het grote hoogteverschil is het lastig voor fietsers (A) goed overzicht te krijgen van de situatie. Het is wenselijk hier een breder profiel te kunnen ontwerpen. In de vervolgfase moet uit gesprekken met de omgeving blijken of extra grond beschikbaar kan komen. Alternatief is om het hoogteverschil in de Vertonsweg op te lossen.

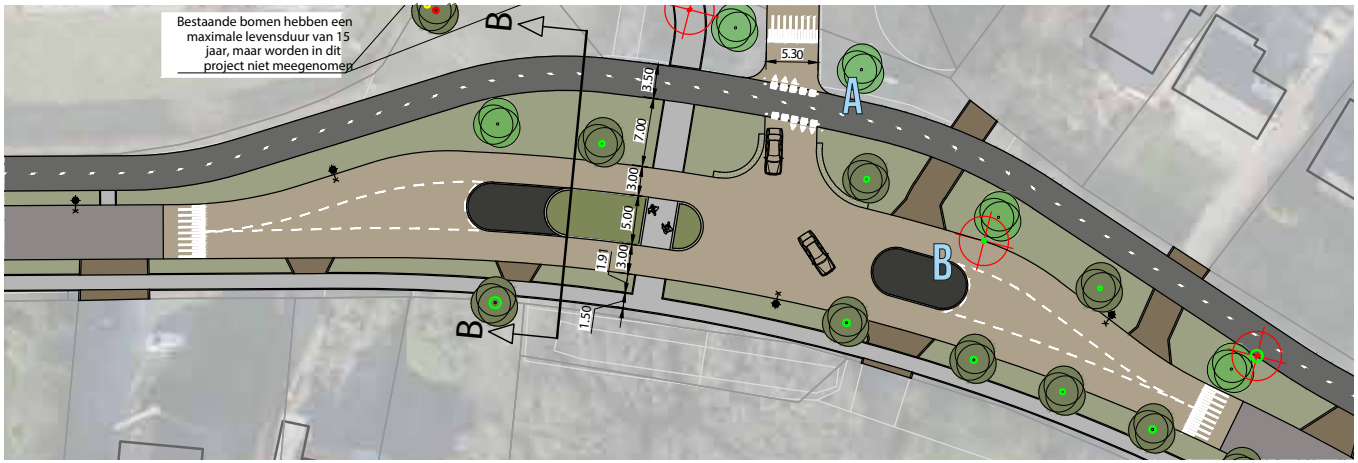


Deel Vertonsweg-Vroonweg
Ook voor dit deel geldt dat we met een vrij krap profiel (A) te maken hebben. Het fietspad ligt direct langs de perceels-grensen. De bermen langs de rijbaan zijn vrij smal (1,5m). Het is wenselijk hier een breder profiel te kunnen ontwerpen. In de vervolgfase moet uit gesprekken met de omgeving blijken of extra grond beschikbaar kan komen.

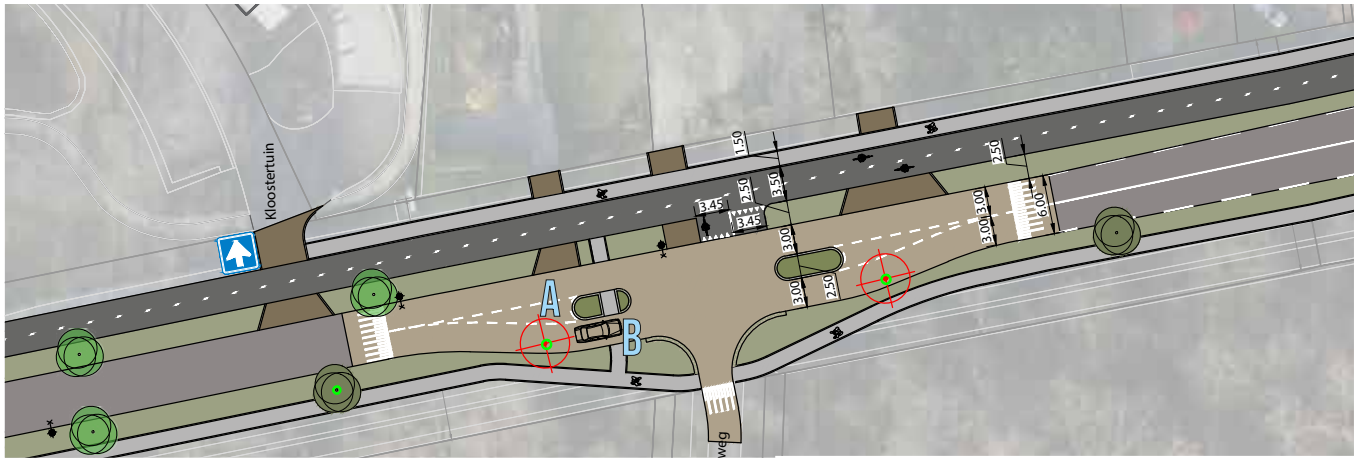


VOORKEURSVARIANT

Kruispunt Vroonweg-Kloosterweg
Dit kruispunt wordt ingericht als standaard kruispunt. Waarbij het fietspad (A) in de voorrang komt te liggen. De middengeleiders (B) worden verhoogd aangelegd en in verband met het moeten indraaien van zwaar verkeer overrijdbaar gemaakt.



Kruispunt Nieuweweg-Kloosterweg
Dit kruispunt wordt ingericht als gelijkwaardig kruispunt. De middengeleiders (A) worden verhoogd aangelegd. De voetgangersoversteek (B) wordt aan de linkerzijde van het kruispunt geprojecteerd. Deze is onderdeel van de looproute vanuit de Kloostertuin naar de Nieuweweg.



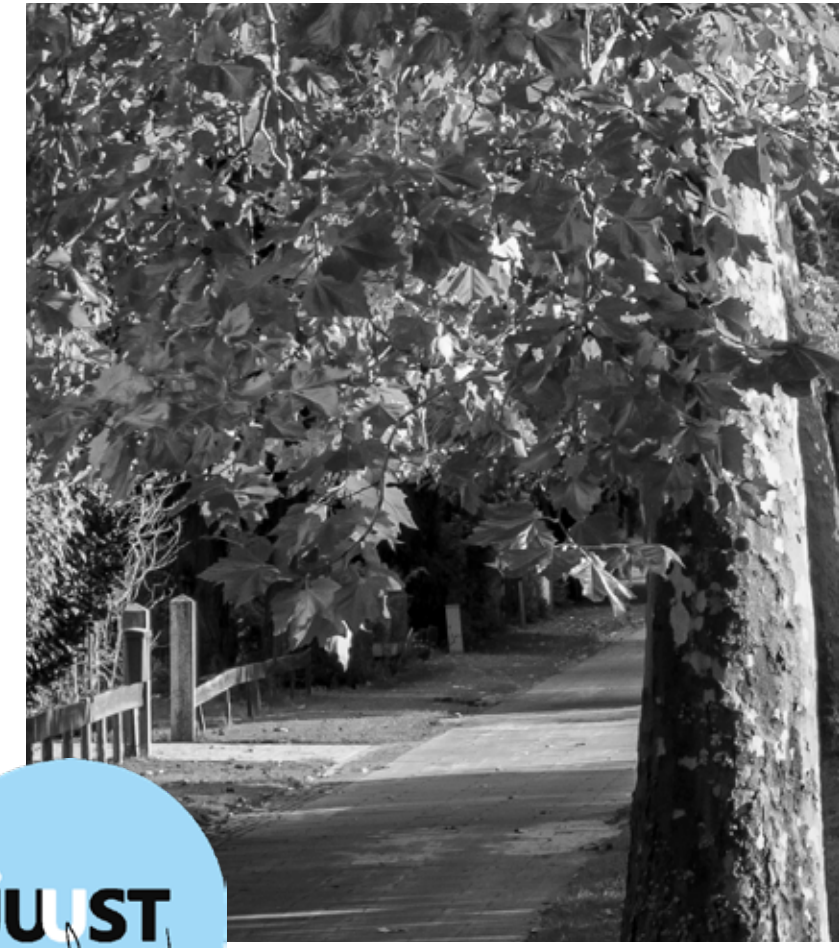
07 VERVOLGPROCES

VERVOLGPROCES

De voorkeursvariant is tot stand gekomen met de inbreng van de project- en werkgroep. Dit ontwerp heeft een groot draagvlak gekregen. Nu er geen varianten meer worden uitgewerkt wordt dit ontwerp behandeld als voorlopig ontwerp (VO). In het vervolgproces wordt dit VO verder uitgewerkt tot een definitief ontwerp (DO).

Aandachtspunten bij de uitwerking tot een DO
Bij de verdere uitwerking van het VO naar een DO zijn er een aantal aandachtspunten op voorhand te benoemen. Deze moeten worden meegenomen en afgewogen om de slagingskans zo optimaal mogelijk te maken. Participatie, natuur en ecologie, ruimtelijke procedure(s) en private eigendommen zijn een aantal van deze aandachtspunten. In een plan van aanpak voor de deze volgende fase gaan we hier verder op in.

OMDAT MORGEN MOOIER MAG



Juust(e) gegevens:

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