

Verkeersstudie

Verkeersmaatregelen Bernhardstraat/Zandweg
Burgh-Haamstede

juust
Part of Sweco

Colofon

Documentgegevens	
Titel	Verkeersstudie verkeersmaatregelen Bernhardstraat/Zandweg
Rapportnummer	001863.R01.D3
Datum	02 juli 2025
Status	Definitief

Opdrachtgever	Omschrijving
Titel	Gemeente Schouwen-Duiveland
Contactpersoon	Ricardo de Winter

Opdrachtgever	
Naam	Juust, part of Sweco
Adresgegevens	Goessestraatweg 17A, 4421 AD Kapelle
Auteur(s)	Jan d'Haens, Jean-Paul Zwolle
Contactgegevens	jan@juust.nl, 06-28637530

Inhoud

Hoofdstuk 1	4
Inleiding	4
Achtergrond	4
Opdracht	5
Werkwijze/Proces	5
Plangebied	5
Hoofdstuk 2	6
Inventarisatie	6
Toelichting	6
Inrichting	7
Gebruik	9
Conclusie	14
Hoofdstuk 3	15
Variantenstudie	15
Ideale inrichting	15
Komgrensmaatregel Zandweg	16
Plateau Perenmeet/Zandweg	18
Plateau Appelmeet/Bernhardstraat	19
Zebrapaden	20
Bewegwijzering	21
Meting/Campagne	22
Hoofdstuk 4	23
Participatie	23
Hoofdstuk 5	24
Advies	24
Bijlage 1	27
Audit light	27

Hoofdstuk 1

Inleiding

Achtergrond

In de Dorpsvisie Burgh-Haamstede zijn heel wat opgaven geformuleerd met betrekking tot de toekomst van het dorp. Een van deze opgaven is de herinrichting van het centrum Haamstede. Inmiddels is de herinrichting van de Noordstraat en de Ring gerealiseerd. Onderdeel hiervan vormt het besluit om dit centrumgebied gedurende 11 weken (laatste week juni t/m eerste week september) af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. In de winterperiode kan gemotoriseerd verkeer wel over de Noordstraat rijden. Dit betreft eenrichtingsverkeer in de richting van de Serooskerkseweg (richting Noord). De Ring blijft ook in deze periode afgesloten voor gemotoriseerd verkeer.

Met het afsluiten van het centrum zal het autoverkeer een andere route zoeken. Bestemmingsverkeer dat voorheen parkeerde in het af te sluiten gebied heeft straks de locatie Kriekemeet als eindbestemming. Dit verkeer willen we afwikkelen via het hoofdwegennet (N57, Serooskerkseweg). Een deel van het verkeer dat niet meer via de Noordstraat kan rijden zal echter verplaatsen naar andere wegen in de bebouwde kom, bijvoorbeeld de Bernhardstraat en de Zandweg. Inschatting is dat de toename aan gemotoriseerd verkeer hier acceptabel blijft gelet op de functie van de weg. De route Bernhardstraat-Zandweg is enerzijds een woonstraat (erftoegangsweg). Anderzijds is het vanaf de N57 een inrikker het dorp in. Binnen de gemeente Schouwen-Duiveland zijn geen exacte intensiteitscriteria vastgesteld voor een dergelijke weg. Op basis van expert judgement en ervaringen in andere gemeenten is in overleg met de gemeente Schouwen-Duiveland afgestemd dat de maximale intensiteit hier zo'n 4.000 motorvoertuigen per etmaal mag bedragen. Dit is geen harde grens maar meer een indicatie waarbij we kunnen stellen dat het verkeer goed verwerkt kan worden en er sprake is en blijft van een leefbare situatie. Een hogere intensiteit is aanleiding om dit nader te bestuderen.

Hoe druk het na afsluiting van het centrum wordt in de Bernhardstraat is mede afhankelijk van de toekomstige locatie van Market Plaza. Voor deze voorziening wordt momenteel onderzocht of een verplaatsing richting omgeving Kop van Haamstede gaat plaatsvinden. Indien dit laatste het geval is zal verkeer van en naar Market Plaza veel meer via de N57 en Serooskerkseweg rijden. Dit betekent dan ook minder verkeer op de Burghseweg, maar ook op de route Bernhardstraat-Zandweg. Momenteel is er nog geen keuze gemaakt over het al dan niet verplaatsen van Market Plaza.

Verder is er eind 2024 een variantenstudie voor een Inrikker Burgh (N57) opgesteld. De conclusie van het college is dat er voorlopig geen nadere uitwerking van plannen voor een extra inrikker richting de dorpsas plaatsvindt, in afwachting van de ontwikkelingen rondom de Kop van Haamstede (verplaatsing Market Plaza).

Opdracht

Bij het vaststellen van de centrumplannen heeft de gemeenteraad een amendement aangenomen. Men is zich bewust van de extra intensiteit die de verkeerskundige aanpassingen tot gevolg hebben voor de Bernhardstraat. Om die reden is voor deze straat een uitvoeringsbudget van € 150.000,- beschikbaar gesteld om maatregelen te treffen. De maatregelen moeten worden uitgevoerd in het vierde kwartaal van 2025 en dienen de verkeersveiligheid en doorstroming zo goed mogelijk te borgen. Om uitvoering te geven aan dit amendement heeft gemeente Schouwen-Duiveland aan Juust gevraagd hierbij te ondersteunen.

Werkwijze/Proces

Om doorstroming en verkeersveiligheid te borgen (nu en in de toekomst) is het belangrijk inzage te krijgen in de huidige en toekomstige situatie. Met een inventarisatie brengen we dit in beeld. Vervolgens voeren we een variantenstudie uit om eventuele kansrijke oplossingen in beeld te brengen. Uiteindelijk zorgt dit voor een eindadvies. In dit proces werken we samen met een projectgroep vanuit de gemeente Schouwen-Duiveland. Tevens zijn tijdens een informatiebijeenkomst op 14 april 2025 de bewoners van de Bernhardstraat en Zandweg geraadpleegd. Zij hebben hier kennis kunnen nemen van de inventarisatie en de voorgestelde varianten. De input die we tijdens deze avond hebben opgehaald is verwerkt in dit eindrapport. Dit betekent dat we de inventarisatie hebben aangevuld met de ervaring van de bewoners. Bij de beoordeling van de varianten hebben we meegewogen wat bewoners van bepaalde maatregelen vinden. Tenslotte zijn er ook extra varianten in de studie opgenomen die door de bewoners zijn aangedragen.

Plangebied

In de opdracht is in eerste instantie enkel een bepaald deel van de Bernhardstraat aangeduid (wegvak Burghseweg-Sluispad). Dit is overeenkomstig het eerder genoemde amendement. Een in de inventarisatiefase uitgevoerde “verkeersveiligheidsaudit light” (beoordeling conform audit-methode, maar niet volledig als audit uitgewerkt) betreft om die reden ook alleen dit deel van de straat. Omdat maatregelen op bijvoorbeeld Zandweg ook bij kunnen dragen aan verkeersveiligheid en/of doorstroming op de Bernhardstraat is voor wat betreft oplossingen gekeken naar de gehele route Zandweg-Bernhardstraat.

Hoofdstuk 2

Inventarisatie

Toelichting

De insteek van het amendement is om de doorstroming en verkeersveiligheid te borgen. Om dit te bewerkstelligen is het allereerst van belang om inzage te krijgen in hoe het voor inwerkingtreding van de verkeersmaatregelen centrumgebied Haamstede gesteld is met de doorstroming en verkeersveiligheid. Op basis daarvan kunnen we een inschatting maken of en zo ja welke maatregelen noodzakelijk dan wel gewenst zijn.

De huidige stand van zaken brengen we in beeld met een inventarisatie. Hiervoor voerden we de volgende werkzaamheden uit:

- Locatiebezoek: tijdens een locatiebezoek verkenden we de route en verkregen we een beeld van de verkeerssituatie.
- Beoordeling huidige inrichting: aan de hand van de methode verkeersveiligheidsaudit voerden we een objectieve beoordeling uit van de huidige inrichting. We pasten de methode toe, maar hebben deze niet uitgewerkt tot een volledig auditrapport. De resultaten zijn in de bijlage van deze studie opgenomen.
- Bureaustudie: aan de hand van een data-analyse hebben we alle gegevens met betrekking tot intensiteit, snelheid, (kans op) ongevallen, etc. in beeld gebracht en bestudeerd.
- Gesprek bewoners: tijdens de informatieavond is na een plenaire presentatie in klein comité de mogelijkheid geboden om in gesprek te gaan. Tijdens deze gesprekken hebben we veel ervaringen en meningen van bewoners ontvangen. Ook deze hebben we verwerkt in de inventarisatie.

De resultaten van de inventarisatie presenteren we aan de hand van de thema's inrichting en gebruik. Doorstroming en verkeersveiligheid heeft alles te maken met het uiteindelijke gebruik. De inrichting en het gedrag zijn hierin vaak de bepalende factoren.

Inrichting

De route Bernhardstraat-Zandweg is enerzijds een woonstraat. Anderzijds functioneert de route ook als inprikker vanaf de N57 naar het dorp. De route kan ook gezien worden als een “verdeelweg” voor verkeer naar de omliggende woonstraten.

Over de gehele route is sprake van gelijkwaardige kruispunten. Verkeer van rechts heeft voorrang. De inrichting van deze kruispunten is echter niet uniform. De ene keer is sprake van een plateau, de andere keer van een gelijkwaardige aansluiting zonder fysieke verhoging. Ook sluiten er twee woonerven aan op de straat (Sluispad en Bernhardstraat). Conform richtlijn mogen we dan een inritconstructie verwachten. In beide gevallen is hier niet voor gekozen en is sprake van een ongeregelde situatie waarbij verkeer van rechts dus voorrang heeft. De inrichting is hierin echter niet duidelijk. Bij het Sluispad is met afwijkende bestrating het voetpad visueel doorgezet (strook kinderkoppen) waarmee verwarring ontstaat. Bij de Bernhardstraat sluit klinkerbestrating aan op asphalt. Dit komt ook niet als gelijkwaardig over.

De kruising met de Julianastraat is erg ruim vormgegeven. Zeker als we dit vergelijken met de andere aansluitingen op de route. Dit betekent dat verkeer hier wat meer zoekt naar de juiste positie op de weg. Dit wijkt af van de rest van de route, juist op de locatie waar veel afslaande en oversteekbewegingen plaatsvinden omdat dit de route naar de school en sportvelden betreft.



Figuur 1: aansluiting Sluispad op Bernhardstraat

Op de gehele route zijn er redelijk wat zijstraten. Doordat verkeer van rechts voorrang heeft en doordat enkele kruispunten ook als plateau zijn uitgevoerd is hier sprake van een snelheidsremmend effect. Aanvullend hieraan zijn op enkele plaatsen versmallingen aangebracht. De toegepaste snelheidsremmers (geleiders/versmallingen) zijn voor fietsers een riskant obstakel vanwege de hoge rand en de relatief smalle doorgang. Bovendien is de afstand tot de kruisingen kort waardoor verwarring ontstaat. Een automobilist die de versmalling passeert rijdt zo aan de verkeerde zijde van de weg. Als er dan aan een verkeersdeelnemer van rechts voorrang verleend dient te worden kan deze niet de Bernhardstraat oprijden.



Figuur 2: Snelheidsbeperkende maatregel (versmalling met doorsteek voor fietsers)

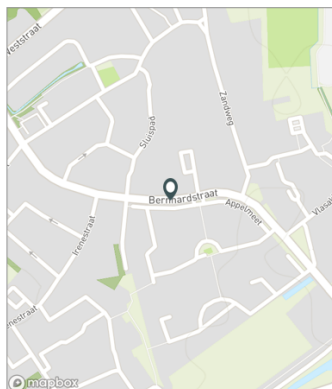
De rijbaan is voorzien van onderbroken markering aan beide zijden. Op enkele stukken resulteert dit in een fietsstrook doordat er fietssymbolen in de strook zijn geplaatst. Dit is echter niet het geval voor de gehele route.

Het trottoir aan de zuidzijde, uitgezonderd het wegvak Burghseweg-Julianastraat, is te smal voor voetgangers. Zelfs als er geen sprake is van overhangende beplanting is hier de aanwezige breedte ontoereikend, zeker voor mensen met een rollator, rolstoel, kinderwagen, etc..

Voor wat betreft de Zandweg zien we dat deze qua inrichting afwijkt van de Bernhardstraat en meer de uitstraling heeft van een weg buiten de bebouwde kom. Dit wordt vooral veroorzaakt door het ontbreken van trottoirs. Ook zien we hier delen van de weg waar niet direct woningen op ontsluiten. De groene aankleding van de bermen (bomen en gras) versterkt het gevoel van een weg buiten de bebouwde kom.

Gebruik

Voor het gebruik van de weg hebben we in eerste instantie gekeken naar de resultaten van recente verkeerstellingen. Hierbij zien we een duidelijk verschil tussen de zomerperiode en de rustigere winterperiode. In 2024 rijden er in maart gemiddeld zo'n 1000 mvt/etmaal. In datzelfde jaar rijden er in de zomer (augustus) ca. 1.500 mvt/etmaal. In maart 2025 is de telling herhaald. Dan zien we een intensiteit van ongeveer 2.000 mvt/etmaal¹. In deze periode werd gewerkt aan de herinrichting van de Noordstraat en Ring en was het centrum volledig afgesloten.



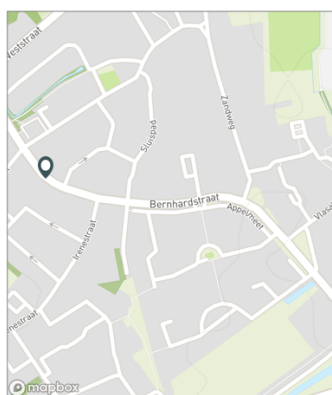
INTENSITEITEN MAART 2024

	Doorsnede				Ri. Oost		Ri. West	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	1057	100%	963	100%	573	527	484	436
Dag (7-19u)	906	85,7%	823	85,5%	485	448	421	376
Avond (19-23u)	101	9,6%	95	9,8%	52	50	49	45
Nacht (23-7u)	50	4,7%	45	4,6%	35	29	15	15
Ochtendspits (7-9u)	159	15,0%	125	13,0%	86	69	72	56
Avondspits (16-18u)	190	18,0%	167	17,4%	97	88	93	80

INTENSITEITEN AUGUSTUS 2024

	Doorsnede				Ri. Oost		Ri. West	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	1483	100%	1349	100%	859	776	623	573
Dag (7-19u)	1266	85,4%	1144	84,8%	728	655	538	489
Avond (19-23u)	169	11,4%	161	11,9%	100	95	69	66
Nacht (23-7u)	47	3,2%	44	3,3%	31	26	17	18
Ochtendspits (7-9u)	104	7,0%	85	6,3%	55	45	49	40
Avondspits (16-18u)	278	18,7%	244	18,1%	155	137	123	108

Figuur 3: Intensiteiten gemotoriseerd verkeer Bernhardstraat (Sluispad-Zandweg)



INTENSITEITEN MAART 2024

	Doorsnede				Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	1033	100%	952	100%	333	304	699	649
Dag (7-19u)	901	87,3%	829	87,1%	295	268	606	561
Avond (19-23u)	100	9,6%	93	9,8%	30	27	70	66
Nacht (23-7u)	32	3,1%	30	3,1%	8	8	24	22
Ochtendspits (7-9u)	143	13,8%	113	11,9%	56	44	86	69
Avondspits (16-18u)	183	17,7%	166	17,4%	54	48	129	118

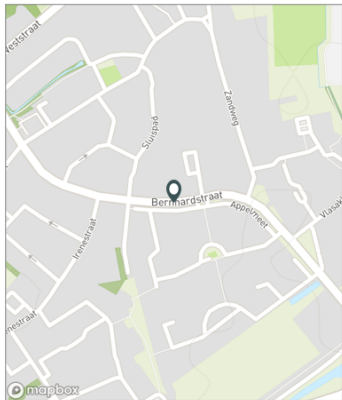
INTENSITEITEN AUGUSTUS 2024

	Doorsnede				Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	1242	100%	1154	100%	408	381	833	773
Dag (7-19u)	1051	84,7%	974	84,5%	359	333	692	641
Avond (19-23u)	155	12,5%	147	12,8%	43	41	112	106
Nacht (23-7u)	35	2,8%	32	2,8%	7	7	28	25
Ochtendspits (7-9u)	84	6,8%	70	6,1%	37	30	47	41
Avondspits (16-18u)	255	20,5%	227	19,7%	84	75	171	152

Figuur 4: Intensiteiten gemotoriseerd verkeer Bernhardstraat (Beatrixstraat-Julianastraat)

¹ Voor deze telperiode is bij het opstellen van deze rapportage enkel de totaalintensiteit bekend. De verdere uitwerking is nog niet beschikbaar.

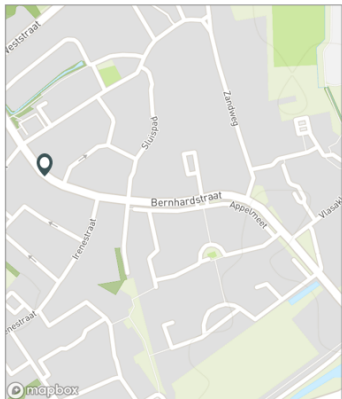
Voor fietsers zien we meer dan een verdubbeling tussen maart en augustus 2024. Waar er in maart zo'n 100 per dag worden geregistreerd is dit in augustus 250-275. Dit is verklaarbaar door de toename van toeristen in deze periode en het feit dat er met mooi weer (zomerperiode) logischerwijs meer gefietst wordt. In maart 2025 zien we een toename (ca. + 25) ten opzichte van 2024. Deze aantallen tonen aan dat de Bernhardstraat geen drukke (hoofd)fietsroute is. Op fietsdata is ook te zien dat er meer sprake is van een noord-zuidroute naar de school en sportvelden die de Bernhardstraat kruist en voor een klein stukje deze weg als onderdeel van de route gebruikt.



INTENSITEITEN MAART 2024								
	Doorsnede				Ri. Oost		Ri. West	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	125	100%	118	100%	64	60	61	59
Dag (7-19u)	109	87,3%	104	88,1%	54	51	55	53
Avond (19-23u)	13	10,3%	11	9,5%	8	7	5	5
Nacht (23-7u)	3	2,4%	3	2,4%	2	2	1	1
Ochtendspits (7-9u)	17	13,3%	14	11,6%	10	8	7	6
Avondspits (16-18u)	21	16,8%	19	15,7%	9	9	12	10

INTENSITEITEN AUGUSTUS 2024								
	Doorsnede				Ri. Oost		Ri. West	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	285	100%	284	100%	150	149	135	135
Dag (7-19u)	240	84,4%	241	84,8%	124	123	116	118
Avond (19-23u)	34	12,0%	33	11,7%	19	18	16	15
Nacht (23-7u)	10	3,6%	10	3,5%	7	7	3	3
Ochtendspits (7-9u)	14	4,8%	12	4,4%	7	6	7	6
Avondspits (16-18u)	49	17,0%	47	16,6%	26	25	23	22

Figuur 5: Intensiteiten fietsers Bernhardstraat (Sluispad-Zandweg)

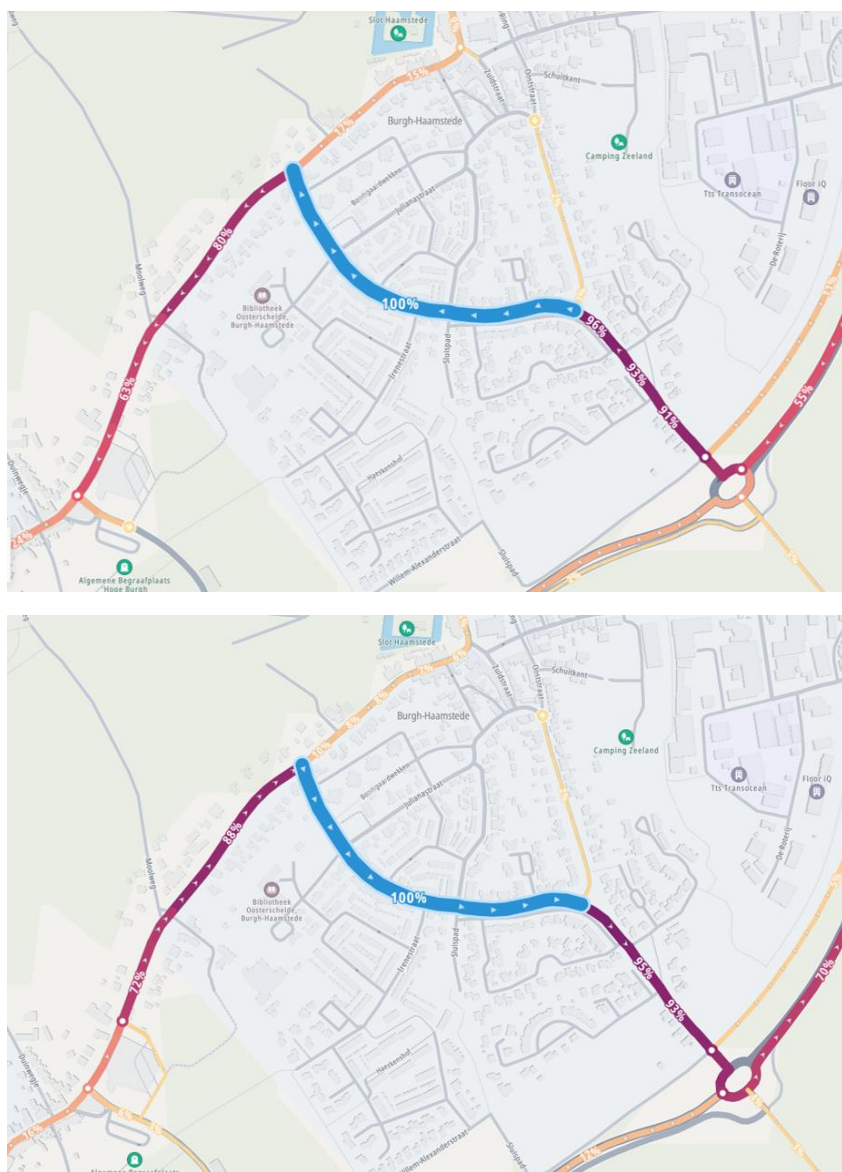


INTENSITEITEN MAART 2024								
	Doorsnede				Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	101	100%	97	100%	46	44	55	52
Dag (7-19u)	91	90,0%	87	90,4%	43	41	48	46
Avond (19-23u)	7	6,6%	6	6,7%	3	3	4	4
Nacht (23-7u)	3	3,4%	3	2,9%	1	1	2	2
Ochtendspits (7-9u)	13	12,8%	10	10,3%	9	7	4	3
Avondspits (16-18u)	18	17,3%	16	16,6%	6	6	11	10

INTENSITEITEN AUGUSTUS 2024								
	Doorsnede				Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	238	100%	239	100%	117	120	122	119
Dag (7-19u)	198	83,3%	198	82,6%	100	103	98	94
Avond (19-23u)	31	12,8%	32	13,2%	14	14	17	17
Nacht (23-7u)	9	3,9%	10	4,1%	3	3	6	7
Ochtendspits (7-9u)	13	5,5%	11	4,4%	9	7	4	4
Avondspits (16-18u)	41	17,4%	41	17,0%	19	19	23	22

Figuur 6: Intensiteiten fietsers Bernhardstraat (Beatrixstraat-Julianastraat)

Met behulp van data afkomstig uit navigatiesoftware maken we inzichtelijk waar verkeer dat op de Bernhardstraat rijdt naar toe gaat of vandaan komt. Op de bijgevoegde kaarten zien we een blauw vlak met 100%. Vervolgens zien we in de andere kleuren hoeveel procent van dit totaal zich op die wegvakken begeeft. We zien dat verkeer dat we waarnemen in de Bernhardstraat (100%) en vervolgens rijdt richting de N57 voor het grootste deel een herkomst heeft bij Market Plaza. Op de Burghseweg ten noorden van Market Plaza zien we immers nog 72% terug van het verkeer dat we later (100%) waarnemen op de Bernhardstraat. Ten zuiden van Market Plaza is dit nog slechts 16%. Wanneer we in omgekeerde richting kijken zien we een vergelijkbare situatie. Ten noorden van Market Plaza zien we een percentage van 63% (van de oorspronkelijke 100% op de Bernhardstraat). Ten zuiden van Market Plaza is dat afgenomen naar 24%. Dit betekent dat ca. 40% afslaat bij Market Plaza. Een klein deel hiervan zal via de Weeldeweg richting N57 rijden en dus geen bestemming bij Market Plaza hebben.



Figuur 7: selected link analyse op basis van navigatie-data (rijrichting noord en zuid)

Ten aanzien van de gereden snelheid baseren we ons op de resultaten uit eerder genoemde tellingen en op informatie afkomstig uit navigatiesystemen. Hier werken we met de verkeerskundig gemiddelde snelheid (V85). We zien een duidelijk verschil tussen het wegvak ten westen en ten oosten van het Sluispad. Dit laatste deel, grotendeels de Zandweg, kent een veel hogere gemiddelde snelheid (38-40 km/uur en zelfs hoger). Op het andere wegvak gaat het over maximaal 5 km/u te hard, oftewel een snelheid van 35 km/u. Uiteraard is iedere snelheid hoger dan de toegestane snelheid van 30 km/u te hoog. Verkeerskundig hanteren we de richtlijn dat vanaf 8-10 km/u te hard (gemiddeld) er aanleiding is om maatregelen te nemen. Dit gaat dus op voor de Zandweg.



Figuur 8: overzicht snelheid op basis van V85 (juli en februari 2024)

Naast de objectieve gegevens met betrekking tot intensiteit en snelheid is het ook van belang inzicht te krijgen in het gedrag van weggebruikers en de ervaring van omwonenden. Zo kan er sprake zijn van een objectief acceptabele situatie maar wordt er toch hinder of overlast ervaren. In het geval van de Bernhardstraat-Zandweg geven omwonenden aan hinder te ondervinden van de huidige plateaus. Men ervaart geluid- en trillingshinder. De helling naar de plateaus en met name de overgang tussen helling en vlakke rijbaan vertonen enige schade. Bewoners denken dat hierdoor de overlast ontstaat. Verder spreken bewoners zorgen uit over de parkeersituatie. De Bernhardstraat is de grens van het vergunninghoudersgebied. Alles ten noorden van de straat valt binnen deze zone. Bewoners van de straat geven aan dat zij extra parkeerdruk ervaren doordat bewoners zonder vergunning nu ook aan de zuidzijde van de straat parkeren².

De Bernhardstraat ligt relatief dichtbij de scholen aan de Julianastraat. Hier is o.a. ook het dorpshuis gevestigd. Fietzers van en naar de scholen (en de voorzieningen) maken ook voor een deel gebruik van de Bernhardstraat. Dit zorgt tijdens opening en sluiting van de scholen voor relatieve drukte met fietsers op de straat en veel oversteekbewegingen. Dit vraagt ook om (extra) aandacht.

Voor wat betreft de Zandweg wordt aangegeven dat er vooral een voetpad gemist wordt. Hier worden voetgangers nu verplicht om op de rijbaan zelf te lopen.

² Als onderdeel van de evaluatie van de herinrichting centrum wordt ook de werking van de vergunninghouderszone meegenomen. Eventuele wijzigingen als gevolg hiervan worden daarin meegenomen en vallen dan ook buiten de scope van deze studie.

Conclusie

De inventarisatie toont aan dat momenteel de verkeersveiligheid en zeker de doorstroming acceptabel is. Zowel uit de objectieve als subjectieve (info omwonenden) gegevens blijkt niet dat er momenteel sprake is van een verkeersonveilige situatie dan wel problemen ten aanzien van doorstroming. Wel is er sprake van een (te) hoge snelheid op de Zandweg. Dit vraagt wel om maatregelen omdat bij een hoge(re) snelheid in geval van een ongeval de kans op (ernstig) letsel ook toeneemt. Ook op de Bernhardstraat zijn er enkele zaken die, ondanks dat verkeersveiligheid en doorstroming momenteel goed/acceptabel is, aandacht vragen. De gekozen inrichtingsmaatregelen zoals de geleiders zorgen wel voor potentiële onveiligheid en werken beperkend voor de doorstroming. Ook de staat van de plateaus vraagt aandacht. Momenteel staan er in de directe omgeving nog werkzaamheden op de planning (Burghseweg), waardoor er op relatief korte termijn extra zwaar verkeer van de straat gebruik maakt. Dit was deels ook het geval bij de werkzaamheden aan het centrum.

Hoofdstuk 3

Variantenstudie

Ideale inrichting

Zoals in de inventarisatie aangegeven, met uitzondering van de hogere snelheid op de Zandweg, is er sprake van een acceptabele situatie ten aanzien van verkeersveiligheid en doorstroming. Wel zijn er heel wat aandachtspunten die we in een ideale situatie willen aanpassen. Denk dan bijvoorbeeld aan een meer uniforme en kloppende inrichting van de kruispunten en uniforme inrichting van de wegvakken. Om dat te realiseren dient een volledige herinrichting van de route plaats te vinden. Dit is op basis van de huidige analyse niet noodzakelijk, hooguit wenselijk. Ook past dit uiteraard niet binnen het beschikbaar gestelde budget van € 150.000,-. Om voornoemde redenen hebben we in de variantenstudie deze oplossing dan ook niet verder uitgewerkt. Wel hebben we meer compacte/lokale maatregelen in beeld gebracht. Deze worden hierna nader toegelicht.

Een eventuele volledige herinrichting dient ook gezien te worden in relatie tot andere projecten/processen. Zo zal een eventuele verplaatsing van Market Plaza invloed hebben op de hoeveelheid (gemotoriseerd) verkeer die gebruik maakt van de route Bernhardstraat/Zandweg. Dit gaat ook op voor de eventuele aanleg van een extra inrikker die het centrum van Burgh met de N57 verbindt. Deze zaken dienen in een goede samenhang gezien te worden. Met daarbij de gegevens welke we verkrijgen uit de monitoring van de maatregelen centrum Haamstede voorzien we zo in alle informatie op basis waarvan een goede en volledige afweging gemaakt kan worden.



Figuur 9: fietsstrook Bernhardstraat

Komgrensmaatregel Zandweg

Vanaf de N57 rijd je zonder hinder de Zandweg in. Het kruisen van de parallelweg en bijbehorend fietspad gebeurt in een voorrangssituatie waarbij de Zandweg voorrang kent. De komgrens zelf bestaat uit alleen een bord, zonder aanvullende maatregelen. Hierdoor kun je ongehinderd met hogere snelheid het plangebied inrijden. Tellingen laten zien dat dit ook gebeurt. Door juist hier een snelheidsbeperkende maatregel toe te passen zorgen we ervoor dat de snelheid bij aanvang (en ook bij het verlaten) laag is. Wanneer men met een lagere snelheid de Zandweg en Bernhardstraat in komt rijden zal dit ook een positief effect hebben op de snelheid in het verdere vervolg van deze route. Voor de komgrens zijn 3 opties uitgewerkt:

- Aanbrengen fietsoversteek in de voorrang met verhoging;
- Aanbrengen (visueel) plateau ter hoogte van komgrens;
- Combinatie van beide voorstellen.



Figuur 10: maatregelen komgrens Zandweg

Voetpad Zandweg

Op de Zandweg (wegvak Vlasakkers-N57) ontbreekt een voetgangersvoorziening. Voetgangers lopen hier op straat wat vanuit verkeersveiligheid niet gewenst is. Bovendien draagt het ontbreken van een voetpad bij aan het gevoel dat je hier buiten de bebouwde kom rijdt wat vaak weer een hogere snelheid tot gevolg heeft. Een voetpad kan relatief eenvoudig met halfverharding in de berm worden aangebracht. Bij voorkeur wel met een band of kleine verhoging gescheiden van de rijbaan. Een echt trottoir benadert uiteraard nog meer het gevoel van een weg binnen de bebouwde kom. Gelet op het hoogteverschil en de waterafvoerende functie van de berm is dit lastig te realiseren en bovendien substantieel duurder en niet passend binnen het beschikbare budget.

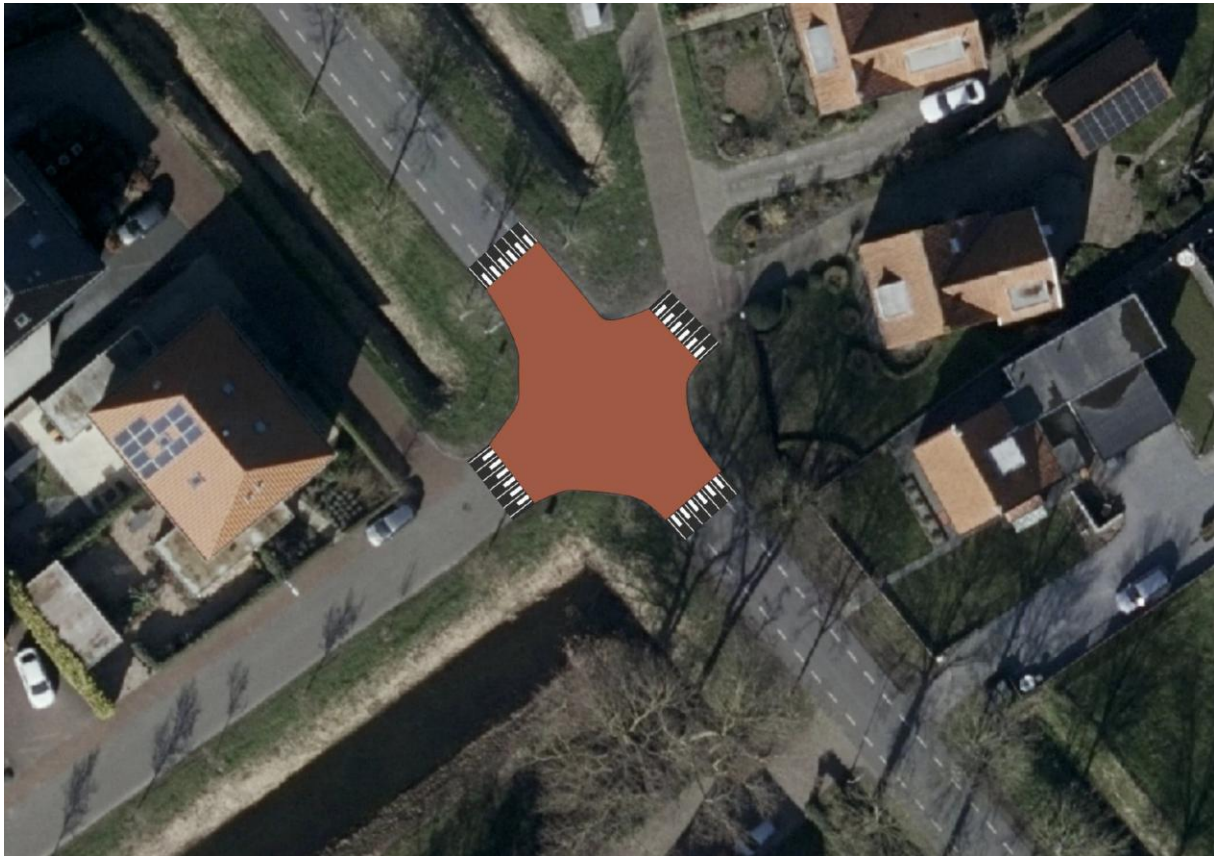
Een voetpad kan aan twee zijden van de rijbaan aangelegd worden. Gelet op de te verwachten aantallen voetgangers (beperkt gebruik) kan volstaan worden met een pad aan één zijde. In dat geval sluit een pad aan de noordzijde het beste aan op de huidige situatie. Langs de Bernhardstraat is er immers aan de noordzijde ook overal sprake van een voetpad terwijl dit aan de zuidzijde door o.a. de aanwezigheid van een parallelweg niet overal het geval is. Aan de zuidzijde is echter meer ruimte aanwezig tussen bomenrij en rijbaan. Aan de noordzijde is het de vraag of er voldoende ruimte resteert in de berm om een voetpad tussen weg en bomenrij aan te brengen. Bij de verdere technische uitwerking dient de keuze gemaakt te worden aan welke zijde een pad wordt gerealiseerd.



Figuur 11: voetpad Zandweg (in geel locatie noord en zuid aangeduid)

Plateau Perenmeet/Zandweg

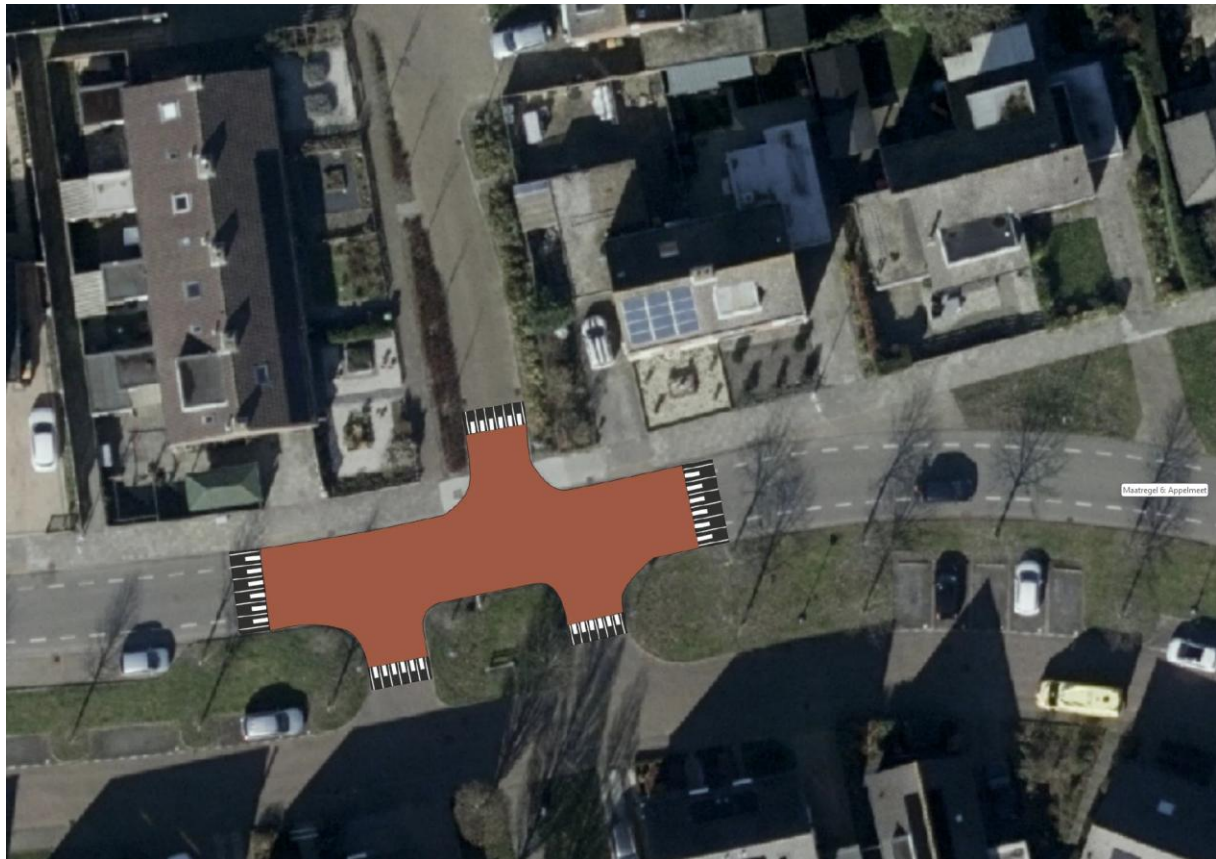
Dit is vanaf de N57 gezien het eerste kruispunt op de route. Er is geen voorrang geregeld, maar de huidige inrichting met suggestiestroken welke doorlopen over het kruispunt suggereert dit wel. Ook de klinkerbestrating aan de noordelijke tak van het kruispunt draagt bij aan deze beleving. Om deze situatie te verbeteren is inrichting als gelijkwaardig kruispunt gewenst. Om een nog groter snelheidsbeperkend effect te bereiken is het advies de kruising uit te voeren als plateau.



Figuur 12: plateau Perenmeet/Zandweg

Plateau Appelmeet/Bernhardstraat

De parallel aan de Bernhardstraat lopende Appelmeet sluit hier met 2 naast elkaar gelegen wegjes aan op de Bernhardstraat. Aan de andere zijde sluit de Bernhardstraat (woonerf) aan. Ook hier ontbreekt een duidelijke gelijkwaardige inrichting. Het woonerf is uitgevoerd in klinkers. Doordat de Bernhardstraat zelf in asfalt is uitgevoerd ervaart een weggebruiker dit niet als een straat van rechts. Wanneer we overigens de richtlijn voor een woonerf volgen zou deze aansluiting als inrit uitgevoerd moeten zijn en is er sprake van een geregelde voorrangssituatie. Net als bij de aansluiting met de Perenmeet stellen we voor dit op te lossen door de aanleg van een (visueel) plateau. Daarbij willen we het woonerf wel als niet geregeld aan laten sluiten, oftewel verkeer van rechts heeft voorrang. Om geen verwarring te veroorzaken is het gewenst het bord woonerf dan enkele meters verderop te plaatsen.



Figuur 13: plateau Appelmeet/Bernhardstraat

Zebrapaden

Om oversteken te benadrukken is er door bewoners gevraagd een zebrapad aan te brengen. Er zijn diverse locaties aangeduid, waarbij de kruising met de Julianastraat het meeste is genoemd. In een zone 30 km/u en op een erftoegangsweg passen we een voetgangersoversteekplaats (zebra) in principe niet toe. Je kunt hier eigenlijk overal overstekende voetgangers verwachten en daar moet je als weggebruiker attent op zijn. Een zebrapad kan het idee wekken dat alleen daar oversteken plaatsvindt. Uitzondering op deze richtlijn zijn situaties waar veelvuldig overgestoken wordt óf oversteken nabij bijzondere voorzieningen (school, verzorgingstehuis). Dit laatste is van toepassing bij de Julianastraat. Om hier het oversteken te benadrukken en daarmee tevens enige compensatie te bieden voor de relatief ruim vormgegeven kruising is een zebrapad een denkbare oplossing. Omdat het meeste verkeer de route Julianastraat-Bernhardstraat noord/oost gebruikt is een zebrapad aan de oostzijde het meest effectief. We leggen deze dan wel op enige afstand van het kruispunt. Als een weggebruiker voorrang verleent aan een overstekende voetganger creëren we zo ruimte om daarna de verkeerssituatie op het kruispunt te kunnen beoordelen.



Figuur 14: voetgangersoversteekplaats kruispunt Bernhardstraat-Julianastraat met bebording

Bewegwijzering

Om zoekverkeer te voorkomen is een goede geleiding naar de belangrijkste bestemmingen voor wat betreft verkeersgeneratie (Market Plaza, Kriekemeet) belangrijk. Niet alleen fysieke bewegwijzering, maar ook routing in navigatiesystemen. Met de afsluiting van het centrum en het weghalen van parkeerplaatsen in de Noordstraat en op de Ring scheppen we hier reeds de voorwaarden voor. Binnen de bebouwde kom op het gemeentelijk wegennet kan de gemeente zelf bewegwijzering plaatsen. De meeste winst valt echter te halen op de N57, welke in beheer is bij Rijkswaterstaat. Op de rotondes die de inpridders naar Burgh-Haamstede verbinden met de N57 moet duidelijk zijn dat centrumbezoekers via de Serooskerkseweg gestuurd worden. Om dit in bewegwijzering op te nemen zijn we afhankelijk van medewerking van de NBD (Nationale BewegwijzeringsDienst). Voor dergelijke wegen worden landelijke richtlijnen gevolgd. Parkeerbewegwijzering past daar in principe niet in. De kans is dan ook groot dat parkeerbewegwijzering op de N57 niet tot de mogelijkheden behoort.

Bij de verdere uitwerking van het parkeren in de Kop van Haamstede (Kriekemeet e.o.) kan wel in het ontwerp extra aandacht worden besteed aan de entree van dit gebied. Nu is de inrit tussen kerk en huisartsenpost enigszins verdeckt. De aansluiting met de (afgesloten) Noordstraat is een kruispunt met verkeerslichten. Deze valt nu veel meer op dan de entree naar het parkeerterrein. Het is wenselijk dit juist om te draaien zodat automobilisten meer automatisch op de juiste plaats geraken.



Figuur 15: verduidelijken entree parkeerterrein Kriekemeet met o.a. bebording

Meting/Campagne

Als laatste voorstel denken we aan een uitbreiding/optimalisatie van het meetprogramma. Er worden nu en in de toekomst diverse metingen gehouden om de verkeerssituatie in Burgh-Haamstede te monitoren. In plaats van enkel het toepassen van telapparatuur (tellussen op de weg) kunnen we dit uitbreiden met andere meer zichtbare meetinstrumenten. Te denken hierbij valt aan het toepassen van een digitaal snelheidsdisplay. Dit geeft effectief aan hoe hard er gereden wordt. Dit resulteert bijvoorbeeld in een smiley bij een snelheid gelijk aan of lager dan de maximaal geldende snelheid.

Ook kan een informatiebord worden geplaatst met daarop mededelingen omtrent de resultaten van de tellingen. Bijvoorbeeld: *in week XX zijn hier metingen uitgevoerd. XX% van de weggebruikers hield zich aan de snelheid. Bedankt namens de bewoners!*



Figuur 16: voorbeelden metingen/campagne

Hoofdstuk 4

Participatie

Zoals in de inleiding aangegeven heeft op 14 april 2025 een informatieavond plaatsgevonden. Hiervoor zijn bewoners van de Zandweg en Bernhardstraat uitgenodigd. De avond is opgesplitst in twee sessies zodat we alle bewoners voldoende konden informeren. Iedere sessie bestond uit een plenair deel. Aansluitend was er tijd om aan tafels met tekeningen van de inventarisatie en de voorgestelde maatregelen in kleiner comité met Juust en/of de gemeente in gesprek te gaan.

De bewoners hebben hierbij input geleverd die we verwerkt hebben in de inventarisatie zoals weergegeven in dit rapport. Tevens is er gereageerd op de voorgestelde maatregelen en zijn er ook nieuwe maatregelen aangedragen:

- Knip aanbrengen in de Appelmeet (parallel aan de Bernhardstraat): deze maatregel heeft geen effect op het verkeer in de Bernhardstraat zelf en is om die reden niet opgenomen in de studie.
- Vrachtwagenverbod: in theorie kan een vrachtwagenverbod ingesteld worden. Dan dient wel altijd een uitzondering gemaakt te worden voor bestemmingsverkeer zodat de vuilnisauto, verhuishagens, etc. wel in de straat terecht kunnen. Een dergelijke maatregel is niet handhaafbaar en meer symbolisch. Bovendien blijkt uit de metingen dat er geen sprake is van een hoog aandeel vrachtverkeer. Deze maatregel is dan ook niet opgenomen in de studie.
- Zebrapaden: op diverse plaatsen zijn zebrapaden voorgesteld. De locatie Julianastraat wordt het vaakste genoemd. Omdat deze ook een oversteek als onderdeel van een schoolroute ondersteunt is deze opgenomen in de variantenstudie.
- Voorrangskruispunt Julianastraat: dit past niet bij de gewenste uniformiteit die we nastreven op de route en draagt daarbij niet bij aan een lagere snelheid en/of verbetering van de verkeersveiligheid. Deze maatregel is niet overgenomen in de studie.
- Wegversmalling Zandweg: gelet op de beoordeling van de toegepaste versmallingen op de Bernhardstraat en het negatieve effect op de doorstroming is deze maatregel niet overgenomen.
- Eenrichtingsverkeer: deze maatregel kan niet worden uitgevoerd zonder een afweging op groter niveau te maken (bijvoorbeeld combinatie met andere inprikkers) en kan niet worden uitgevoerd zonder (complete) herinrichting. Deze maatregel nemen we om die reden niet over

Alle bewoners hebben de mogelijkheid gekregen om een top 3 door te geven van de maatregelen die zij graag uitgevoerd zien worden. Uiteindelijk hebben zo'n 35 bewoners dit gedaan. Het aanbrengen van een voetpad langs de Zandweg is duidelijk favoriet. Deze werd 9 keer genoemd. Ook een plateau ter hoogte van de Appelmeet (6 keer), een zebrapad aan de Julianastraat (5 keer) en de fietsoversteek nabij de komgrens in de voorrang (4 keer) werden relatief vaak genoemd.

Hoofdstuk 5

Advies

Op basis van de objectieve analyse zien we geen noodzaak om ingrijpende maatregelen te nemen op de Bernhardstraat (wegvak Burghseweg-Sluispad). De verkeersveiligheid en doorstroming is acceptabel en door de te verwachten toename in intensiteiten zal dit naar alle waarschijnlijkheid niet veranderen. Wel resulteert de inventarisatie in enkele aandachtspunten die met lokale maatregelen verbeterd kunnen worden. Op de Zandweg is wel sprake van een objectief probleem, namelijk de geconstateerde hogere snelheid. De kans op een ongeval is hierdoor groter en een hogere snelheid betekent ook een hogere kans op eventueel letsel. Tevens oogt de weg ruimer dan het andere wegvak en wekt meer de indruk van een verkeerssituatie buiten de bebouwde kom.

Luisteren we goed naar de bewoners dan merken we dat bij alle kruispuntmaatregelen (plateaus) ook veel hinder wordt ervaren. Dat kan liggen aan de vormgeving en het materiaalgebruik of eventuele ontstane schade als gevolg van gebruik door (zwaar) verkeer. Duidelijk is dat er naast verzoekers om extra snelheidsbeperkende maatregelen in de vorm van plateaus ook een heleboel omwonenden zijn die bij deze maatregelen aandacht vragen voor de momenteel ervaren geluids- en trillingshinder.

Uiteraard is het wenselijk om zoekverkeer zoveel als mogelijk te voorkomen. Inzetten op bewegwijzering is dan een logische insteek. Het aanbrengen van bebording met parkeerverwijzing langs de N57 is daarbij afhankelijk van medewerking van de NBD zoals hiervoor benoemd. Er is reeds overleg geweest tussen gemeente en NBD en aan het aanbrengen van dergelijke bebording wordt op en om de N57 geen medewerking verleend.

Ideaal, puur verkeerskundig gezien en geen rekening houdend met beschikbare budgetten, adviseren we een herinrichting van de gehele route. Net als bij het inrichtingsvoorstel voor de Burghseweg kun je zo komen tot een dwarsprofiel/lengteprofiel voor de wegvakken en eenduidige kruispuntoplossingen die in zijn geheel een passende inrichting vormen. Daarmee voorkomen we dat we lokaal extra maatregelen zoals de huidige versmallingen moeten aanbrengen. Tevens kun je in een nieuwe inrichting ook de schoolroute beter onderbrengen. Een uniforme inrichting voor de gehele route, dus Bernhardstraat én Zandweg, is daarbij het ideaalbeeld. Een dergelijke afweging kan pas goed gemaakt worden als de toekomstige situatie helder is. Dit betekent dat er duidelijkheid moet zijn over het wel/niet verplaatsen van Market Plaza en wel/niet realiseren van een nieuwe inprikker N57-centrum Burgh. Tevens is het hierbij nodig meer informatie te verkrijgen over het effect van de gewijzigde verkeerssituatie (monitoring maatregelen centrum).

Een complete aanpak van de route zal naar verwachting voor de korte termijn sowieso nog niet aan de orde zijn. Het is immers wenselijk te wachten tot na de herinrichting van het centrum Burgh (medio 2027). Met betrekking tot de monitoring van de centrumplannen staat de eindevaluatie gepland voor eind 2027. Dit is input welke benodigd is voor een eventuele herinrichting. In dat geval kan de voorbereiding pas opgestart worden in het voorjaar 2028 en daaropvolgende uitvoering dus op zijn vroegst eind 2028/2029.

Gelet op de conclusie dat de meeste winst te behalen valt in het uitvoeren van maatregelen op de Zandweg én de input van de direct omwonenden adviseren we het nu beschikbaar gestelde budget als volgt te benutten:

- *Aanbrengen van een voetpad met halfverharding langs de Zandweg: € 80.000,-*
Dit vormgeven door langs het asfalt een band(je) in te straten met daarachter (op niveau) de halfverharding
- *Aanbrengen eenvoudige komgrensmaatregel: € 15.000,-*
De start van de komgrens te voorzien van een visueel plateau. Als gevolg van de aanleg van het voetpad dient het noordelijke kombord naar buiten toe te worden geplaatst. Dit compenseren we door de wijziging van snelheid te accentueren. De huidige dubbele lijn met symbool 30 vervangen we door een gekleurd vlak voorafgegaan door taludmarkering.
- *Aanbrengen zebrapad kruispunt Julianastraat: € 10.000,-*
Er worden op diverse locaties zebrapaden gevraagd. Dit kruispunt is de meest logische locatie, als onderdeel van de route van/naar school en sportvelden.
- *Campagne: € 10.000,-*
Aanschaffen van een snelheidsdisplay dat met een periode van 14 dagen steeds op andere plaatsen langs de Bernhardstraat/Zandweg wordt geplaatst. Tevens budget om met een informatiebord de resultaten van de display gedurende 14 dagen na afloop te tonen.
- *Onderhoudsmaatregelen plateaus Bernhardstraat: € 25.000,-*
Herstelwerkzaamheden zodat de overgang van plateau naar rijbaan zo gelijkmatig mogelijk verloopt.

Tussen haakjes staan de budgetten voor deze maatregelen weergegeven. In totaal komt dit neer op €140.000,-. We stellen voor deze verder (technisch) uit te werken en een gedetailleerdere kostenraming te maken.

Met deze vijf maatregelen behalen we naar verwachting heel wat effect:

- Voetpad langs de Zandweg benadrukt de functie als verblijfsgebied (erftoegang) en draagt bij aan de kombeleving wat een positief effect zal hebben op de snelheid.
- Extra aanpassingen aan de komgrens benadrukken de overgang in snelheidsregime. Hierdoor rijden weggebruikers langzamer de Zandweg op.
- Zebrapad nabij de Julianastraat benadrukt de gewenste attentie voor overstekende voetgangers in dit gebied. Door de extra bebording met aandacht voor schoolomgeving zijn weggebruikers ook (extra) alert op fietsers én voetgangers.
- Met het campagnevoorstel gebruiken we metingen niet alleen om informatie op te halen maar benutten we dit ook als communicatie richting weggebruikers waarmee we aandacht vragen voor de snelheid.
- Herstel van de plateaus op de Bernhardstraat zorgt ervoor dat we de inrichting optimaliseren en de kans op het ervaren van (geluid/trilling) hinder verder verkleinen.

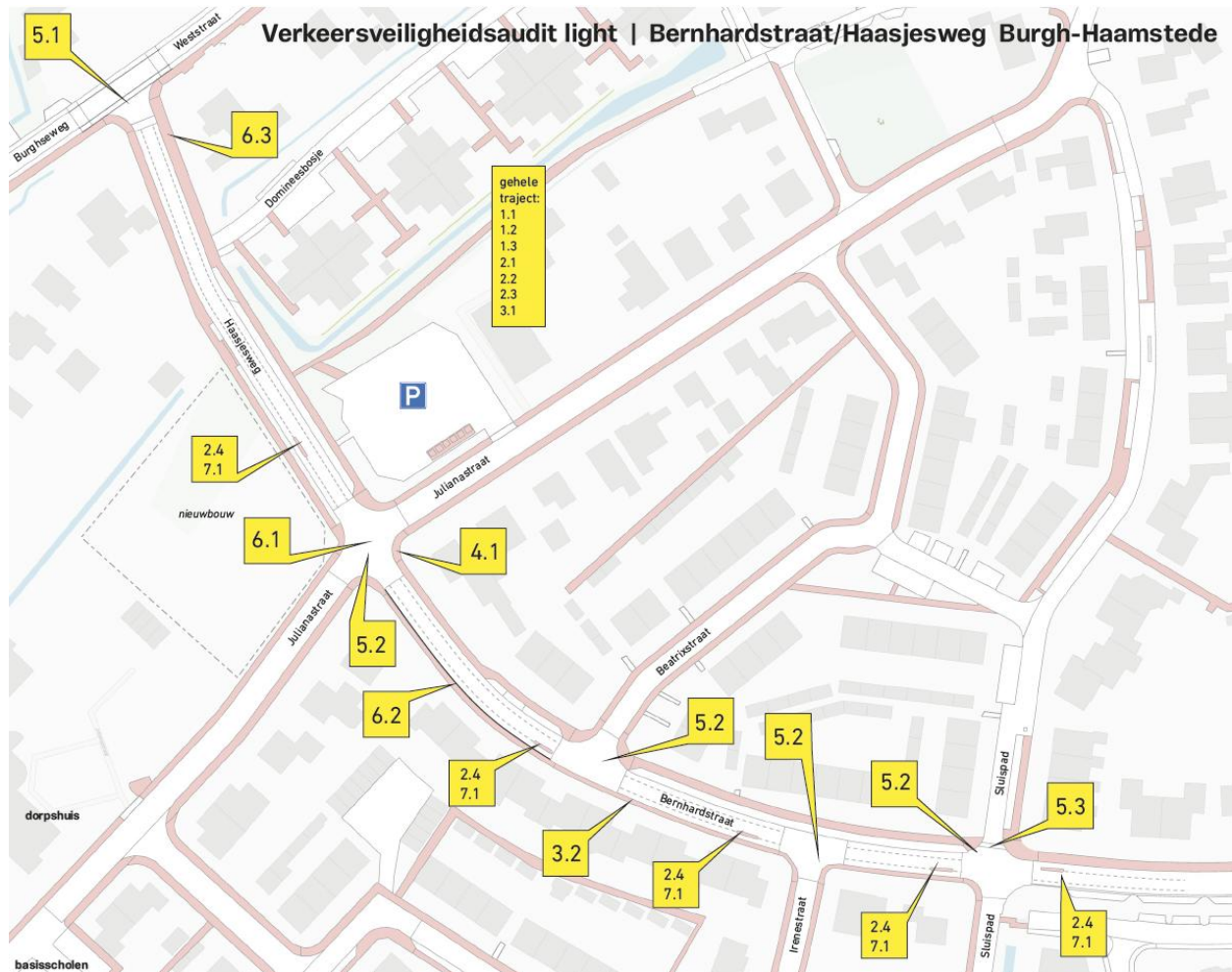
Bij de keuze voor deze maatregelen hebben we gekeken naar effectieve maar tevens ook toekomstvaste maatregelen. Aanpassen van kruispunten met bijvoorbeeld plateaus is gelet op de huidige negatieve ervaringen van omwonenden niet gewenst. Bovendien bestaat de behoefte aan een eenduidige weginrichting. Zolang het gewenste inrichtingsprincipe nog niet duidelijk is weten we dus ook niet welk type kruispunt het beste past.

Qua uitvoeringsperiode van de maatregelen dient rekening gehouden te worden met de werkzaamheden met betrekking tot de herinrichting van de Weststraat/Burghseweg. Deze zijn gepland voor de periode oktober 2025 tot april 2026. In die periode zal het nodige zwaar verkeer via de Bernhardstraat worden geleid. Vanaf april 2026 zouden de maatregelen dus kunnen worden uitgevoerd.

Monitoring is iets wat op dit moment al wordt uitgevoerd door het houden van tellingen. Na de zomer (najaar) van 2025 is het mogelijk om dit verder uit te breiden tot een monitoring/campagne zoals hiervoor voorgesteld.

Bijlage 1

Audit light



Verkeersveiligheidsaudit (Juust quickscan)

Bernhardstraat-Haasjesweg Burgh-Haamstede, gemeente Schouwen-Duiveland

auditfase 4

versie 1.0

26 februari 2025

Projectbeschrijving

Door maatregelen in het centrum van Burgh-Haamstede is de verwachting dat het autoverkeer zal toenemen in de Bernhardstraat. Door de Gemeenteraad is daarom besloten te onderzoeken welke verkeersmaatregelen wenselijk zijn om de verkeersveiligheid in de straat verder te kunnen verbeteren.

Deze quick-audit inventariseert de vormgeving van de huidige situatie in de Bernhardstraat-Haasjesweg.

Van hieruit kan later een beoordeling plaatsvinden: wat is al goed, en wat kan beter.

In het IVVP 2017 is de Bernhardstraat-Haasjesweg gecategoriseerd als ETW30: een Erftoegangsweg met een maximum snelheid van 30km/h. Ook is dit traject aangewezen als (potentiële) hoofd fietsroute, maar dit onderdeel vergt nog nadere uitwerking.

Uitgangspunten

Deze verkeersveiligheidsaudit is een afgeslankte vorm van de officiële CROW verkeersveiligheidsaudit.

Eenvoudiger opgesteld, wat meer to-the-point, met ruimte voor nuance (door ernstscore) en vooral gericht op het verbeteren van het ontwerp.

Het doel van een verkeersveiligheidsaudit is het verkleinen van ongevalsrisico's en is daarmee preventief en past in een risicogestuurde aanpak. Bij deze audit is gebruik gemaakt van de Handleiding Verkeersveiligheidsaudit onderliggend wegennet (DTV/RHDHV, 2016).

De methodiek kent 4 fasen:

Fase 1: voorlopig ontwerp

Fase 2: Definitief ontwerp

Fase 3: voor openstelling van het verkeer

Fase 4: na openstelling van het verkeer.

Deze audit betreft een auditfase 4.

Deze audit toetst de Bernhardstraat-Haasjesweg op vormgeving, gebruik en verkeersgedrag door weggebruikers.

Algemene gegevens

Locatie	Bernhardstraat-Haasjesweg
Op verzoek van/contactpersoon	Juust/gemeente Schouwen-Duiveland
Datum	20 februari 2025
Verkeersveiligheidsaudit VVA uitgevoerd door	H.C Feij, CROW gecertificeerd verkeersveiligheidsauditor
Beschikbare informatie	GIS basiskaart/luchtfoto/waarneming schouw 19/2/2025
Verkeersstellingen	Intensiteitstellingen auto-fiets, maart en augustus 2024

Gehanteerde toets informatie/documentatie

Soort informatie	Titel/beschrijving
Luchtfoto	Google Maps/ARCGIS
Richtlijnen	ASVV (Aanbevelingen voor Verkeersvoorzieningen Binnen de Bebouwde Kom), CROW 2021
IVVP 2017	Integraal Verkeers- en VervoersPlan Schouwen-Duiveland

Resultaat audit

De verkeersveiligheidsaudit is uitgevoerd met als enig doel op onafhankelijke wijze potentiële verkeersveiligheidsproblemen te identificeren en mogelijke oplossingsrichtingen aan te geven. Andere aspecten die een rol kunnen spelen bij beslissingen rond de opzet en uitwerking van infrastructurele projecten zijn bewust buiten beschouwing gelaten. Op deze manier wordt het mogelijk om verkeersveiligheid expliciet mee te wegen bij besluitvorming en bij de verdere uitwerking van de uitvoering of aanpassing.

Niet alle bevindingen zijn van even groot belang. Onderscheid wordt gemaakt naar drie klassen:

Ernstklasse	Omschrijving van de ernstklasse
EA (ernstige afwijking)	Afwijking met een serieus ongevalsrisico. Verbeteringen zijn naar het oordeel van het auditor dringend gewenst.
A (afwijking)	Afwijking van datgene dat gebruikelijk is. Herstel is naar oordeel van het auditor gewenst vanwege het negatieve effect op de verkeersveiligheid.
O	Opmerking of observatie

Bevindingen

De aard van de bevindingen wordt als volgt ingedeeld:

1. verkeersstructuur en categorisering
2. ontwerpstandaarden, vormgeving en inrichting
3. dwarsprofiel: overeenstemming met functionele categorie
4. horizontaal alignement: overeenstemming met functionele categorie
5. verticaal alignement
6. type kruisingen
7. kwetsbare verkeersdeelnemers
8. human factors

1. verkeersstructuur en categorisering

Volgnummer	Beschrijving van het probleem	Oplossingsrichting	Ernst
1.1	De straat is gecategoriseerd als ETW30: een erftoegangsweg met een maximum snelheid van 30km/h. De huidige vormgeving en functie zijn niet met elkaar in overeenstemming.	De vormgeving in overeenkomst brengen met de functie. Ofwel: de straat inrichten conform de ETW30 richtlijn.	A
1.2	De Bernhardstraat/-Haasjesweg lijkt qua verschijningsvorm een hogere verkeersfunctie te vervullen dan de omliggende straten.	Die hogere verkeersfunctie is niet terug te zien in het gebruik. De gemeten verkeersintensiteiten zijn: 1100 myt/stm 100 pr-fts/stm (telling feb/mrt2024) En in de zomerperiode: 1500 myt/stm 300 pr-fts/stm (telling aug2024) Context: Gebruikelijke waarden voor een acceptabele verkeersintensiteit van erftoegangswegen zijn max. 2500-3000 myt/stm .	O
1.3	Deze straten zijn in beeld als hoofdfietsroute. Dat kan vergaande gevolgen hebben voor de vormgeving. Maar: dit onderwerp vergt nog nadere onderbouwing (bron: IVVP 2017).	We hebben eventuele gevolgen voor de vormgeving van de straten hier buiten beschouwing gelaten. Wel kan gesteld worden: een hoofdfietsroute via een goed vormgegeven ETW30 kan prima verlopen, zeker ook gezien de gemeten intensiteiten.	O

2. ontwerpstandaarden, vormgeving en inrichting

Volgnummer	Beschrijving van het probleem	Oplossingsrichting	Ernst
2.1	De vormgeving van de wegvakken is niet in overeenstemming met de richtlijnen voor ETW30. Dit zorgt voor een niet geloofwaardige snelheidslimiet van 30km/h.	Idealiter kan gekozen worden voor herprofilering met toepassing elementenverharding of asfalt met <u>streeterprint</u> .	O
2.2	Er is een fietsstrookmarkering aanwezig langs het gehele traject. Dit stemt niet overeen met de richtlijn.	Bij een ETW30 is de positie van de fiets op de rijbaan, zonder (rijstrook)markeringen.	A
2.3	Fietsstrook versus fietssuggestiestrook. Er komen op dit wegvak twee verschijningsvormen voor: >> een fietsstrook (wegvak Beatrixstraat-Sluispad). Aangegeven met fietssymbolen op de fietsstrook. Hier geldt o.a. een stop- en parkeerverbod. >> een fietssuggestiestrook (wegvak <u>Burchseweg/Weststraat-Beatrixstraat</u>). Deze heeft geen juridische status; deze worden wel aangebracht om een weg visueel te versmallen. Het gebruik door fietsers is niet verplicht, parkeren of stoppen op zo'n strook is toegestaan. Afgezien van de wenselijkheid van fietsstrookmarkeringen is het voor het wegvak Beatrixlaan-Sluispad (en verder oostelijk) formeel niet toegestaan om bij aldaar aanwezige snelheidsremmer (2 stuks) te stoppen op de fietsstrook, om het <u>tegenoverkomende</u> verkeer door te laten. De aanwezigheid van de snelheidsremmers dwingt verkeer juist vaker om uit te wijken naar de fietsstroken	Bij een ETW30 is de positie van de fiets op de rijbaan, zonder rijstrookmarkeringen.	A
2.4	De toegepaste snelheidsremmers (geleiders van 5.5m x 0.75m) zijn voor fietsers een riskant obstakel en niet erg vergevingsgezind. Er is slechts 1.20m fietspad tussen trottoirband en geleider. Daarbij: de <u>snelheidsremmende</u> werking voor autoverkeer is beperkt, want deze is afhankelijk van het aandienen van een tegenligger. Op een wegvak met een lage verkeersintensiteit als hier is dat effect gering. Observatie toonde verwarring bij weggebruikers over het gebruik ervan. En leverde in combinatie met de nabijheid van de kruispunten (rechts voorrang) verwarrende voorrangssituaties op. Wat dan wel zorgt voor snelheidsremming maar die gaan gepaard met verkeersveiligheidsrisico's.	We adviseren naar alternatieven als snelheidsremmer te kijken.	A

3. dwarsprofiel, overeenstemming met functionele categorie

Volgnummer	Beschrijving van het probleem	Oplossingsrichting	Ernst
3.1	De wegbreedte is met 6.0 meter aan de brede kant.	Overwogen kan worden de rijbaan te <u>herprofileren</u> naar 4.8-5.80m	O
3.2	Er is een te smal trottoir aan de zuidzijde (wegvak Julianstraat-Sluispad): 0.9m; bij erftoegangen plaatselijk 0.6m vanwege inritblokken.	Verbreiding van het trottoir naar >1.50m en toepassing van 5/20 banden waardoor sprake is van minder ruimteverlies in de trottoirbreedte.	A

	Dit trottoir is algemeen matig toegankelijk en niet toegankelijk voor minder validen (rolstoel, rollator) en ook kinderwagens e.d.	
--	--	--

4. horizontaal en verticaal alignement

Volgnummer	Beschrijving van het probleem	Oplossingsrichting	Ernst
4.1	Opgaande beplanting (ca 2.0 meter hoog) in een privé-tuin aan de zuidoostzijde van de kruising Bernhardstraat/Julianastraat zorgt voor een ernstige belemmering van het zicht op naderend verkeer in zijstraten.	Beplanting verlagen, waardoor zicht is gegarandeerd.	EA

5. type kruisingen

Volgnummer	Beschrijving van het probleem	Oplossingsrichting	Ernst
5.1	Er is allureverschil doordat een doorlopende fietsstrook is toegepast op de <u>Burchesweg/Weststraat</u> , hierdoor ontstaat verwarring met voorrang op de kruising met de Haasjesweg.	Het allureverschil opheffen	A
5.2	De kruisingen op de Bernhardstraat zijn uitgevoerd met een klinkerverharding op het kruisingsvlak. Dit heeft enig <u>attentieverhogend</u> effect. Het <u>snelheidsremmend</u> effect hiervan is echter gering.	Het <u>snelheidsremmend</u> effect kan vergroot worden door een hoogteverschil toe te voegen. Of de kruisingen in te leiden met drempels.	O
5.3	Het <u>Sluispad</u> (noord) is een erf. De hiervoor verplichte uitritconstructie is niet aanwezig. De huidige vormgeving (een strook natuursteen keien) geeft verwarring over de voorrangssituatie.	Uitritconstructie toevoegen	A

6. kwetsbare verkeersdeelnemers

Volgnummer	Beschrijving van het probleem	Oplossingsrichting	Ernst
6.1	Er is een ruime kruising met de Julianastraat; het verkeer zwermt soms wat in de ruimte; bochten worden afgesneden, fietsers staan op wegas opgesteld alvorens op te rijden.	Verkleining van het kruisingsvlak kan wat meer structuur geven.	O
6.2	Voetgangers hebben onvoldoende ruimte op het aan de zuidzijde gelegen trottoir.	Verbreiden trottoir	A
6.3	Aan de oostzijde zijn fietsklemmen aanwezig op het trottoir van ca. 2.5m breed. Wanneer hier fietsen geparkeerd staan, resteert er weinig loopruimte.	Plaatsen fietsklemmen heroverwegen/verwijderen, of trottoir verbreden.	O

7. human factors

Volgnummer	Beschrijving van het probleem	Oplossingsrichting	Ernst
7.1	De toegepaste snelheidsremmers leveren verwarring en geen eenduidig gewenst gebruik op.	We adviseren naar alternatieven als snelheidsremmer te kijken.	A

Bijlagen:

- ontwerp-tekening met nummering bevindingen
- fotoblad



2.4 snelheidsremmer en fietsstrook



4.1 het kruispunt Julianastraat 3x gezien vanuit de oostzijde



4.1 het kruispunt Julianastraat gezien vanuit de noordzijde



5.1 het kruispunt Julianastraat /Weststraat, allureverschil



6.2 smalle trottoirs aan zuidzijde



5.3 kruising Sluipad (n)



Omdat morgen mooier mag.

Goessestraatweg 17a +31 (0)113 40 50 51

4421AD Kapelle info@juust.nl

juust
Part of Sweco