



Wegenplan gemeente Kapelle

Conceptversie

Titel: Wegenplan gemeente Kapelle, CONCEPT
Datum: 11 december 2020
Kenmerk: KAP01/Jk/004



Westzuidwest
adviesbureau
verkeer en mobiliteit

1.	Inleiding	4
2.	Reikwijdte en horizon	5
3.	Proces en opzet	6
4.	Schore en Eversdijk	7
5.	Kapelle en Biezelinghe	12
6.	Wemeldinge	24

1. Inleiding

De gemeente Kapelle heeft behoefte aan een wegcategoriseringsplan of – in het kort – een wegenplan.

Een wegenplan dient een aantal doelen.

Allereerst kan de wegenstructuur van de gemeente worden vastgelegd en daarmee beleidsmatig worden bepaald wat de categorie is van alle wegen binnen de gemeente. Bijvoorbeeld: 50 km/u of 30 km/u binnen de bebouwde kom. Door dit op structuurniveau, voor de hele gemeente, vast te stellen, ontstaat een duidelijk beleidskader, en wordt voorkomen dat discussie hierover steeds op het niveau van een weg/straat of wegvak wordt gevoerd.

Ten tweede kan in het wegenplan een wensbeeld worden geschetst van de gewenste toekomstige wegenstructuur. De huidige wegenstructuur is historisch gegroeid en dit leidt altijd tot knelpunten. Bijvoorbeeld: een weg met een te smal profiel om fietsers voldoende ruimte te geven, of een weg met een doorgaande functie (en relatief hoge intensiteiten) door verblijfsgebied.

In het wegenplan kan op basis van een inventarisatie van de huidige structuur (functie, inrichting en gebruik) in beeld worden gebracht waar deze knelpunten zitten en wat op basis daarvan de gewenste toekomstige structuur is (als stip op de horizon). Dit kan de basis zijn voor bestuurlijke keuzes over aanpassingen in het wegennet.

In de derde plaats kunnen met een wegenplan de kaders worden vastgesteld voor de inrichting van de wegen van de gemeente. In een Duurzaam Veilig ingericht wegennet worden de wegen en straten zoveel als mogelijk ingericht in overstemming met de landelijk geldende richtlijnen (CROW). Deze voorzien echter niet altijd in een oplossing voor (historisch gegroeide) bestaande situaties. Bijvoorbeeld op een straat met een ontsluitende functie en te weinig ruimte in het profiel om goede fietsvoorzieningen te realiseren. Dit vraagt om keuzes in de categorie en de inrichting van de weg.

Daarbij is het handig om binnen de gemeente deze keuzes zo uniform mogelijk te maken zodat een uniform en herkenbaar ingericht wegennet ontstaat - waarbij functie en gebruik zoveel mogelijk overeen komen en de inrichting voor de weggebruiker duidelijk is en tot het juiste verkeersgedrag leidt.

Tot slot kan met een wegenplan een inventarisatie worden opgesteld van knelpunten in het netwerk. Bijvoorbeeld verkeersonveilige locaties of plaatsen of wegen die door weggebruikers als onduidelijk of onveilig worden ervaren. Op basis hiervan kan een actielijst of uitvoeringsprogramma worden opgesteld, aan de hand waarvan de komende periode gericht verbeteringen kunnen worden opgepakt.

Op deze manier kan een wegenplan zowel een totaalbeeld geven van de gewenste functie en structuur van het wegennet, als ook de daarbij horende inrichting en vervolgens een concrete vertaling naar concrete, actuele opgaven en projecten.

Het voorliggende document betreft het concept van het **Wegenplan Kapelle, versie december 2020**. Dit conceptplan is tot stand gekomen met inbreng van de bewoners van de gemeente Kapelle (zie volgend hoofdstuk) en wordt nu openbaar gemaakt en beschikbaar gesteld. Hiermee heeft iedereen de gelegenheid op dit plan te reageren. Op basis van de reacties zal het Wegenplan dan in het eerste kwartaal van 2021 worden aangepast waar nodig en definitief worden gemaakt en ter besluitvorming worden aangeboden.

2. Reikwijdte en horizon

Dit Wegenplan heeft betrekking op het hele grondgebied van de gemeente Kapelle. Dit betreft de kernen Kapelle, Biezelinge, Wemeldinge en Schore en het buurtschap Eversdijk. De wegen en straten binnen de bebouwde kommen van de dorpen zijn in de regel in eigendom en beheer van de gemeente. De wegen buiten de bebouwde kom (maar wel binnen het grondgebied van Kapelle) zijn in eigendom van het waterschap (de 60 km/u-wegen), de provincie (de N-wegen) of het Rijk (de A58).

Inwoners, bedrijven en bezoekers van de gemeente Kapelle zijn zich van dit onderscheid tussen wegbeheerders vaak niet bewust. Zij gebruiken, als weggebruiker (automobilist, (brom)fietser, voetganger, landbouwvoertuig, vrachtverkeer, et cetera) het gehele netwerk. Locaties die bijvoorbeeld onveilig worden ervaren, hebben betrekking op alle wegen en straten binnen de gemeente en niet alleen op de gemeentelijke wegen.

Het is bovendien logisch om het wegennetwerk in zijn geheel te bezien, gezien de (hiërarchische) opbouw en samenhang: de structuur van het hoofdwegennet (van alle wegbeheerders samen) bepaalt hoe het verkeer zich uiteindelijk verdeelt en in de verblijfsgebieden (30 km/u) terecht komt. Wijzigingen in de functie, inrichting of ligging van een weg, hebben daardoor gevolgen in een veel groter gebied (netwerk). En dus is het nodig om het netwerk in z'n geheel te beschouwen.

Dit Wegenplan heeft daarom betrekking op het hele grondgebied van de gemeente Kapelle; zowel de eigen gemeentelijke wegen als de wegen van de andere wegbeheerders. De zeggenschap en verantwoordelijkheid verschillen daarin uiteraard wel. De gemeente heeft zelf zeggenschap over haar eigen wegennet en kan hierover besluiten nemen. Voor de andere wegen is de gemeente geen wegbeheerder en is zij afhankelijk van afstemming en samenwerking met de betreffende overheid om tot aanpassingen te komen.

Dit wegenplan heeft een horizon van circa vier jaar, dus tot 2025. Dit betekent dat het vooral wordt gezien als kader voor beleid en projecten voor de kortere termijn. Er wordt echter ook een doorkijk gegeven naar een langere termijn, bijvoorbeeld waar het gaat over uitbreiding en aanpassing van de externe ontsluiting van Kapelle en Biezelinge. Een dergelijke maatregel is niet binnen deze korte termijn uitvoerbaar. Wel kunnen in de periode tot 2025 verder onderzoek en uitwerkingen worden opgepakt in voorbereiding op verdere besluitvorming hierover.

3. Proces en opzet

Het uitgangspunt voor de totstandkoming van het Wegenplan is om dit vorm te geven met inbreng van bewoners, bedrijven en instellingen van de gemeente Kapelle. Op die manier betrekken we de omgeving in de totstandkoming van het beleid, met als doel om zoveel mogelijk aanwezige kennis, ervaring en informatie te benutten en het plan zoveel mogelijk aan te laten sluiten bij de ideeën en behoeften die er maatschappelijk zijn – en op die manier te komen tot een breed gedragen plan, waar de omgeving zich in herkent en het nut van inziet.

Samengevat heeft dit als volgt invulling gekregen.

- Bij de start van het project is een online enquête uitgeschreven, waarin iedereen is gevraagd om inbreng voor het Wegenplan: bevindingen, meldingen, klachten, ideeën, et cetera. De enquête is herhaaldelijk aangekondigd in de Scheldepост op de website van de gemeente. Door het inzetten van een laagdrempelige enquête (online door middel van een beperkt aantal vragen) was het doel om een zo groot mogelijk deel van de genoemde doelgroepen te bereiken en in de gelegenheid te stellen om hun inbreng te hebben. De enquête is goed ingevuld en heeft 287 reacties opgeleverd.

- Vervolgens zijn in de inventarisatiefase gegevens verzameld over de opbouw, inrichting en het gebruik van het wegennet. Het betreft verkeerstellingen, snelheidsmetingen, verkeersongevalsgegevens. De resultaten hiervan zijn vastgelegd in het document “Inventarisatie, analyse en vertaling naar opgaven” (d.d. 1 april 2020), dat als bijlage bij dit plan is gevoegd. Deze inventarisatie is gecombineerd met de uitkomsten van de enquête, om zo een zo volledig mogelijk beeld te krijgen van zowel feitelijke gegevens als ervaringen van weggebruikers en de omgeving.

Op basis hiervan zijn de opgaven voor het Wegenplan benoemd. In drie bijeenkomsten in september 2020 zijn de resultaten hiervan met de omgeving. Daar zijn de genoemde punten verder besproken en aangevuld, zodat een volledig beeld ontstaat van de opgaven, op basis van zowel de objectieve analyse als de (subjectieve) beleving van de omgeving. Het betrof een bijeenkomst voor Schore en Eversdijk, een bijeenkomst voor Wemeldinge en een bijeenkomst voor Kapelle en Biezeling.

In de bijlage zijn de presentaties van deze bijeenkomsten en de verslagen opgenomen. De resultaten van deze bijeenkomsten vormden samen met de eerdere gegevens (analyse en enquête) de basis voor voorliggend concept Wegenplan.

- Voorliggend concept Wegenplan wordt (ook) voorgelegd aan de omgeving. Hiermee laten we zien hoe de eerdere stappen en inbreng vanuit de omgeving heeft geleid tot het huidige conceptplan en stellen we iedereen in de gelegenheid daar op te reageren. De resultaten hiervan worden dan verwerkt in de aanpassing van dit concept naar het definitieve Wegenplan.

Opzet

De uitwerking van het Wegenplan is onderverdeeld naar de kernen van de gemeente. Hoofdstuk 4 gaat in op Schore en Eversdijk, hoofdstuk 5 op Kapelle en Biezeling en hoofdstuk 6 op Wemeldinge. Ieder hoofdstuk beschrijft de huidige structuur en samengevat de resultaten van de inventarisatie en de enquête. Vervolgens wordt ingegaan op de opgaven en van daaruit op de gewenste structuur en de knelpunten die daarin moeten worden opgelost. Bij die knelpunten zijn vervolgens denkrichtingen voor oplossingen beschreven.

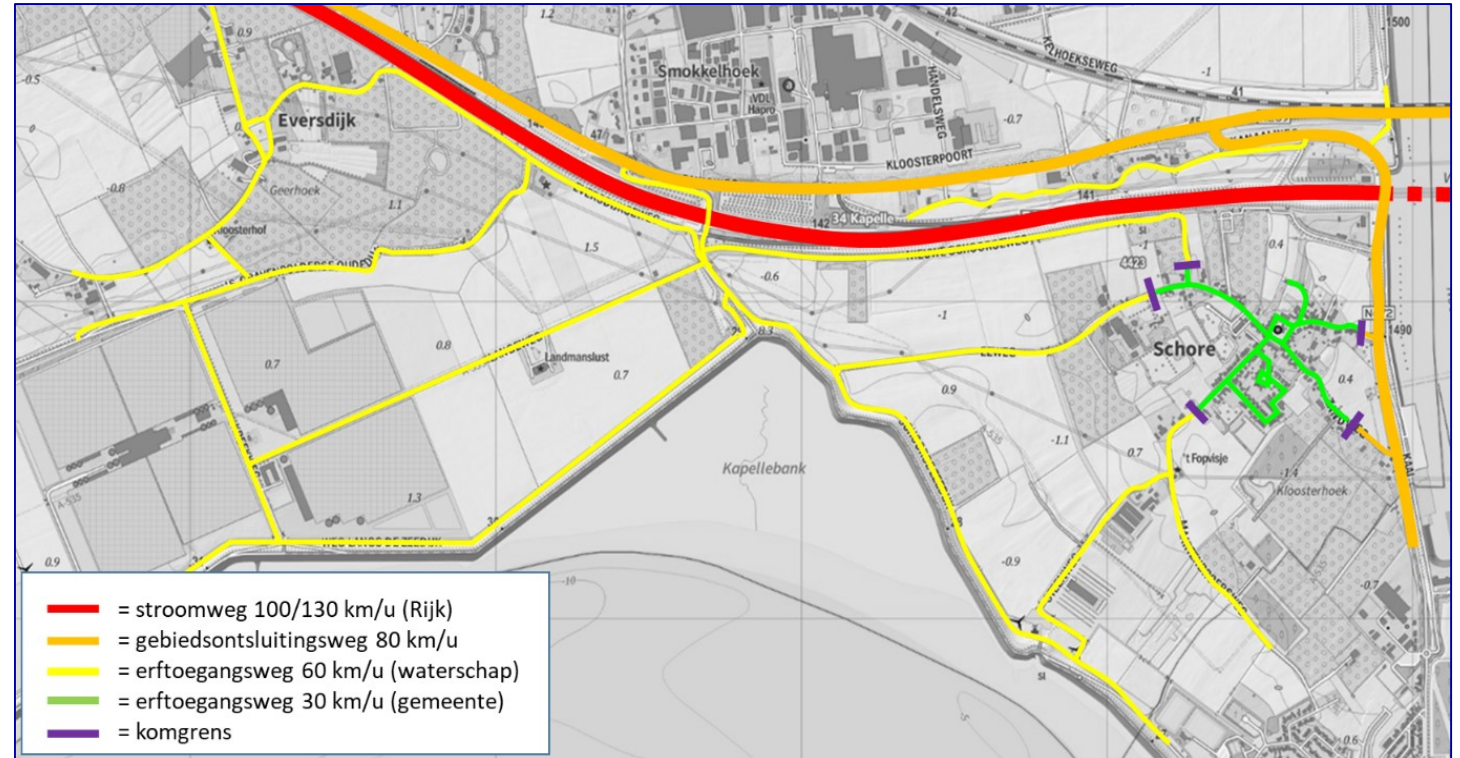
4. Schore en Eversdijk

Het dorp Schore ligt ten zuiden van rijksweg A58 en ten westen van het Kanaal door Zuid-Beveland en heeft circa 500 inwoners. De (externe) ontsluiting van Schore loopt met name via de N289 die parallel ten noorden van de A58 loopt en die aansluit op de A58. Vanaf de N289 is Schore aan de westzijde ontsloten via de Nieuwe Schoorsegeweg en aan de oostzijde via de Kanaalweg. Vanaf de Kanaalweg heeft het dorp twee entrees via de Haaimeet en via de Zandweg.

De N289 en de Kanaalweg ter hoogte van Schore zijn gebiedsontsluitingwegen buiten de bebouwde kom. De Nieuwe Schoorseweg en de overige wegen buiten de bebouwde kom zijn erftoegangswegen (60 km/u). De bebouwde is in z'n geheel 30 km/u-gebied. Het betreft (woon)straten met menging van verkeer.

Eversdijk ligt ten westen van Schore, eveneens ten zuiden van de A58. Eversdijk is een buurtschap, wat onder meer betekent dat hier geen sprake is van een bebouwde kom. De wegen in het buurtschap en de omliggende wegen zijn allemaal erftoegangswegen buiten de bebouwde kom (60 km/u).

De ontsluiting van Eversdijk loopt primair via de Noordhoeksewegeling naar de N666 nabij afrit 35 van de A58. De oostelijke ontsluiting loopt via de Witte Weelweg naar de Schoorseweg en vervolgens via het viaduct over de A58 naar de N289. Ten zuiden van Eversdijk ligt een groot glastuinbouwgebied wat eveneens via het netwerk van erftoegangswegen is ontsloten.



4. Schore en Eversdijk

Analyse intensiteiten, snelheden en ongevallen

Er hebben verkeersstellingen en snelheidsmetingen plaatsgevonden en er heeft een analyse plaatsgevonden van de verkeersongevalscijfers. Voor de uitgebreide resultaten hiervan, wordt verwezen naar het inventarisatiedocument. De volgende conclusies daaruit zijn relevant:

- De verkeersintensiteiten op de straten in Schore zijn naar verhouding laag (nooit meer dan 1.000 mvt/etmaal) en geven geen aanleiding tot maatregelen.
- Verkeersongevalscijfers laten geen locaties zien in Schore en Eversdijk die “er uit springen” en als zodanig aanleiding geven tot maatregelen.
- De snelheidsmetingen laten zien dat de snelheid van het autoverkeer op de Frisostraat relatief hoog is, wat aanleiding geeft om hier maatregelen te onderzoeken.

Inbreng van inwoners

Er zijn veel reacties op de enquête ontvangen en in het algemeen zijn de reacties goed onderbouwd: inwoners hebben een goed beeld van wat er speelt en hebben de moeite genomen om dat goed te verwoorden. Alle afzonderlijke reacties zijn apart als bijlage beschikbaar. Gezien het grote aantal reacties en de diversiteit daarin is het in eerste instantie moeilijk om hieruit de “rode raden” te destilleren.

Om hieruit een beeld te creëren is daar waar mogelijk iedere reactie vertaald naar een stip op de kaart. Het doel hiervan is om uit de vele reacties een beeld te vormen van waar de concentraties van opmerkingen betrekking op hebben.

De kanttekening hierbij is uiteraard dat de achterliggende toelichting en nuance achter iedere “stip” hier niet zichtbaar zijn, maar het levert tegelijkertijd wel een (generiek) beeld op van de locaties die door bewoners veel worden genoemd en die wat hen betreft aanleiding geven tot maatregelen

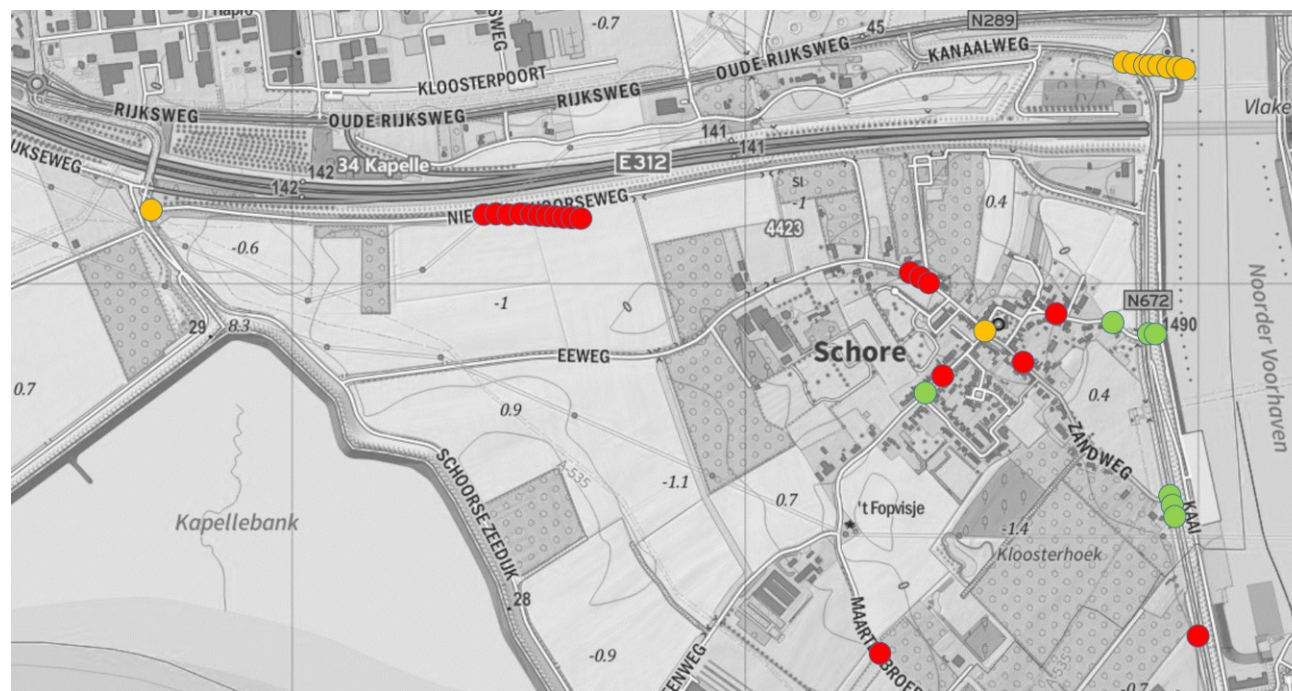
Daarbij maken we onderscheid in:

Rood: reacties die met name betrekking hebben op een gevaarlijke situatie / snelheid / onveiligheid.

Oranje: reacties die met name betrekking hebben op onoverzichtelijkheid, vaak in relatie tot drukte.

Groen: reacties die betrekking hebben op (on)duidelijkheid van een situatie, met name in relatie tot de inrichting.

Blauw: reacties die betrekking hebben (een gebrek) aan doorstroming, bereikbaarheid en ontsluitingsstructuur.



4. Schore en Eversdijk

Schore: opgaven en denkrichtingen

Op basis van het voorgaande zijn de opgaven benoemd. Deze opgaven zijn nog niet altijd vertaald naar concrete maatregelen, maar soms benoemd als opgave in de zin van wat het knelpunt en de gewenste verandering is (“wat willen we bereiken”), bijvoorbeeld: verlaging van de snelheid van het autoverkeer. Op basis van een goed beeld van de opgaven, kan worden nagedacht over maatregelen (“hoe willen we dat bereiken”).

Vaak zijn er meerdere mogelijke oplossingen/maatregelen voor een opgave. Bijvoorbeeld om te komen tot een lagere snelheid van het autoverkeer: toepassen van een plateau, fysieke versmalling van de straat, visuele versmalling van de straat of het toepassen van een wegversmalling. Voor Schore en Eversdijk leidt dit tot de volgende benoemde opgaven.

a. Wegcategorie Zandweg

Deze hierboven beschreven wegenstructuur is logisch en vraagt niet om grote aanpassingen. De gehele bebouwde kom van Schore is gecategoriseerd als 30 km/u-zone en de Kanaalweg en N289 zijn als belangrijkste ontsluitende wegen gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg buiten de kom (80 km/u).

Het enige niet kloppende in de categorisering is het deel van de Zandweg tussen de Kanaalweg en de komgrens. Hier is geen snelheid aangegeven dus formeel is ook dit deel buiten de kom 80 km/u. Dit wegvak zou als categorie erftoegangsweg 60 km/u moeten hebben, dus het voorstel is om dit in overleg met het waterschap aan te passen.

b. Nieuwe Schoorsegweg

Veruit de meeste ontvangen reacties uit de enquête in Schore hebben betrekking op de Nieuwe Schoorsegweg. De Nieuwe Schoorsegweg vormt een verbinding tussen Schore en de A58/N289 en vormt daarmee één van de ontsluitende routes van Schore. De Nieuwe Schoorsegweg is een erftoegangsweg buiten de kom (60 km/u) waar (brom)fietzers gebruik maken van de rijbaan. De meeste opmerkingen hebben betrekking op de veiligheid van het (brom)fietsverkeer in relatie tot de snelheid van het autoverkeer en in relatie tot het ontbreken van verlichting, waardoor bij fietsers een gevoel van onveiligheid ontstaat omdat ze niet weten of ze door het autoverkeer worden gezien.

De Nieuwe Schoorsegweg is in eigendom en beheer bij waterschap Scheldestromen. Dit betekent dat de gemeente hier niet zelf over kan besluiten en het waterschap nodig heeft om tot mogelijke aanpassingen te komen.

Op de fietsverbinding tussen Schore en Kapelle/Biezelingse vormt de Eeweg een alternatief dat in afstand en tijd gelijk is aan de route via de Nieuwe Schoorsegweg. Het nadeel van de route via de Eeweg is het stuk over de Schoorse Zeedijk, dat smal en bochtig is en daardoor voor fietsers niet aantrekkelijk. In het kader van de dijkversterking wordt dit stuk echter aangepast, mede met als doel dit deel meer verkeersluw te maken. Daarmee wordt de route via de Eeweg een aantrekkelijker en veiliger route. Het gebruik hiervan is dan logischer dan het inzetten op verregaande maatregelen op de Nieuwe Schoorsegweg.

Gebruik door (brom)fietzers van de Nieuwe Schoorsegweg kan daarmee echter niet worden voorkomen. We zien daarmee nog steeds een opgave om te komen tot een “passende” maatregel. De denkrichting is het aanpassen van het profiel van de weg door een aanpassing van de markering, zodat voor (brom)fietzers bredere (suggestie)stroken worden gemaakt en de weg voor het autoverkeer visueel wordt versmald.



4. Schore en Eversdijk

c. Oversteek Kanaalweg - Noordeweg

Veel reacties zijn ontvangen over de onoverzichtelijkheid van de oversteek voor fietsers in de bocht in het noordelijke deel van de Kanaalweg, naar de Noordeweg. Hier wordt door fietsers overgestoken, maar het betreft een oversteek van een gebiedsontsluitingsweg buiten de kom (80 km/u), er is geen oversteekvoorziening aanwezig en insprekers geven aan dat het zicht hier slecht is door de bocht en de bomen.

Het ongevalsbeeld geeft geen aanleiding tot grootschalige maatregelen, maar deze oversteek is wel onderdeel van de fietsknooppuntenroute. De opgave ligt in het verbeteren van de oversteek voor fietsverkeer. Ook hiervoor geldt dat deze in afstemming met het waterschap als wegbeheerder nader zal moeten worden verkend.

De meest kansrijke oplossingsrichting wordt gezien in het aanbrengen van een (goede) fietsoversteek iets ten zuiden van de bestaande oversteek. Het voordeel hiervan is dat deze oversteek buiten de bocht ligt en het zicht op het aankomende autoverkeer beter is. Tussen beide oversteken ligt al een fietspad waar fietsers gebruik van kunnen maken. In de verdere uitwerking moet in beeld worden gebracht of naast het aanbrengen van een doorsteek voor fietsers tussen het fietspad en de rijbaan ook aanpassingen aan dit fietspad gewenst zijn.

d. Snelheid autoverkeer Frisostraat

Reacties uit de omgeving over de Frisostraat gaan over de (hoge) snelheid van het autoverkeer hier. De Frisostraat is enerzijds een woonstraat, maar anderzijds onderdeel van de ontsluitende route vanaf de Eeweg naar de Zandweg en de Kanaalweg. De snelheidsmetingen bevestigen dat de snelheid van het autoverkeer hier te hoog is.

De opgave is daarmee een maatregel om de snelheid hier terug te dringen. Het toepassen van een plateau (in principe de meest effectieve maatregel) wordt niet realistisch geacht gezien het effect van trillingen op oudere woningen langs de straat. De meest kansrijke richting wordt gezien in het toepassen van een versmalling.

e. Komovergang Haaimeet

De ontsluiting van Schore op de Kanaalweg loopt primair via de Haaimeet. Kort na de aansluiting van de Haaimeet op de Kanaalweg ligt de komgrens. De komgrens en overgang naar 30 km/u wordt op dit moment niet ondersteund door de inrichting. Het is gewenst hier een maatregel toe te passen om zo de overgang naar de bebouwde kom te benadrukken en de snelheid van met name het inkomende verkeer af te remmen. Het toepassen van een plateau wordt gezien als de meest effectieve maatregel.

f. Oversteek Kanaalweg bij de aansluiting van de Zandweg

Ter hoogte van de aansluiting van de Zandweg op de Kanaalweg steekt fietsverkeer de Kanaalweg over. Fietsers maken vervolgens gebruik van het dijktafdeel om op de Kaai te komen en zo een stukje omfietsen via de zuidelijker gelegen rotonde te vermijden. Dit punt komt ook naar voren in de enquête. Ter hoogte van de aansluiting van de Zandweg op de Kanaalweg ligt geen formele fietsoversteek en geen dijkopgang.

We zien geen aanleiding om hier nadere maatregelen te treffen. Er ligt een goede fietsroute via de zuidelijker gelegen rotonde en dit is een beperkte omrijdbeweging. Het realiseren van een formele oversteek en dijkopgang ter hoogte van de Zandweg is een forse en kostbare ingreep die niet in verhouding staat tot de afstandswinst.

g. Snelheidsremmende maatregel Steenweg

De komgrens en overgang naar 30 km/u op de Steenweg wordt op dit moment niet ondersteund met een maatregel. De gewenste maatregel is een snelheidsremmer (drempel) in de Steenweg ter hoogte van de komgrens.

4. Schore en Eversdijk

Eversdijk: opgaven en denkrichtingen

a. Aansluiting 's-Gravenpolderse Oudedijk - Kreekweg

Met de ontwikkeling van de glastuinbouw ten zuiden van Eversdijk is afgesproken om de aansluiting van de Kreekweg op de 's-Gravenpolderse Oudedijk te laten vervallen. Het doel van deze maatregel is om te voorkomen dat (vracht)verkeer van en naar de glastuinbouw gebruik maakt van de 's-Gravenpolderse Oudedijk en vervolgens de route over Eversdijk naar Vierwegen. Dit verkeer wordt geacht gebruik te maken van de route via Weg langs de Zeedijk.

De afsluiting van de Kreekweg ter hoogte van de 's-Gravenpolderse Oudedijk is geregeld met bebording (geslotenverklaring). Deze is niet effectief. Eerdere fysieke maatregelen zijn ongedaan gemaakt. De denkrichting is een permanente fysieke afsluiting, zodat het gebruik van deze route en de overlast in Eversdijk structureel wordt tegengegaan. De mogelijkheden moeten met het waterschap als wegbeheerder nader worden verkend.

5. Kapelle en Biezelingse

Kapelle is de grootste kern van de gemeente. Hier bevindt zich een groot deel van de detailhandel en ook – zeker voor een relatief kleine gemeente – een groot aantal voorzieningen. Kapelle heeft circa 7.000 inwoners, maar als voorzieningskern ook een functie voor de andere kernen in de omgeving.

De spoorlijn tussen Kapelle en Biezelingse vormt de duidelijke zichtbare grens tussen Kapelle ten noorden van het spoor en Biezelingse ten zuiden, maar deze grens is steeds minder hard geworden, bijvoorbeeld als gevolg van de bouw van de Zuidhoek en de sterke wisselwerking tussen Kapelle en Biezelingse. Door de gunstige ligging aan de A58 heeft Biezelingse met de Smokkelhoek ten westen van de kern een omvangrijk bedrijventerrein.

Kapelle en Biezelingse liggen ten noorden van rijksweg A58 en provinciale weg N289 (de oude rijksweg) die parallel aan de A58 loopt. Afrit 35 van de A58 vormt de volwaardige aansluiting op de A58. Afrit 34 is een halve aansluiting van en naar de richting Bergen op Zoom.

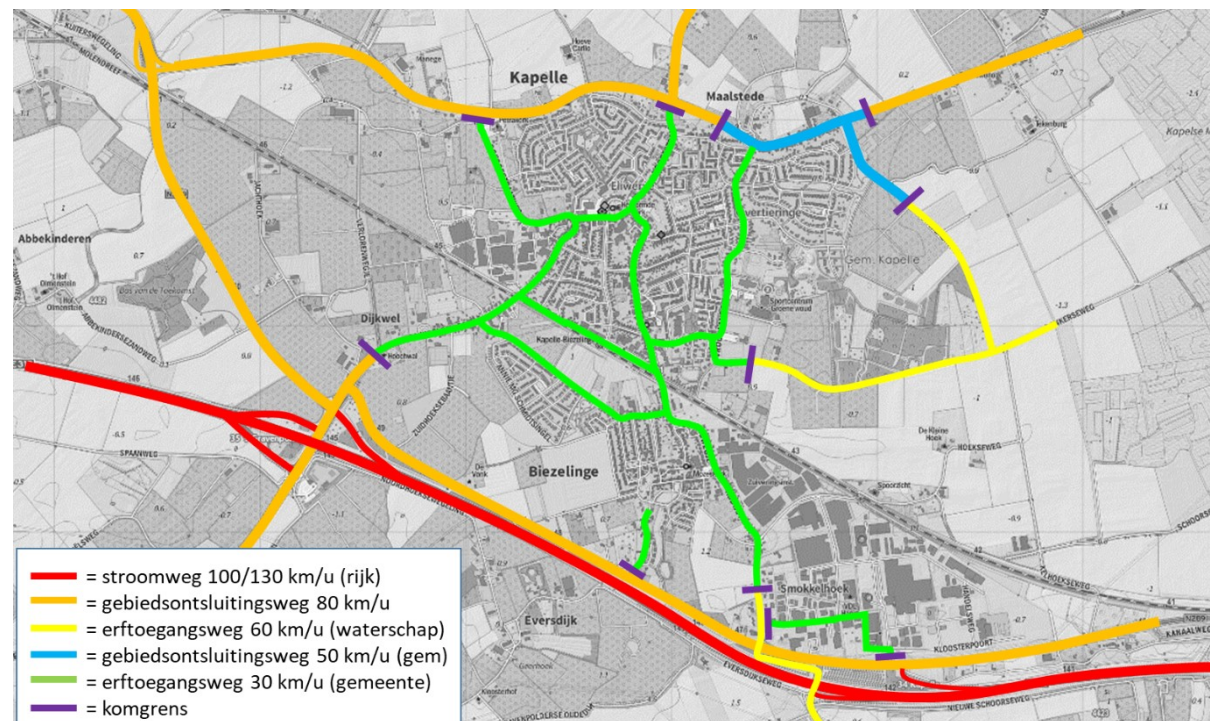
De ontsluiting van Kapelle vanaf de A58 loopt dan vanaf afrit 35 via de Dijkwelseweg en vervolgens de Dijkwelsestraat. Deze route heeft eveneens een functie voor het verkeer van en naar Wemeldinge dat via deze straten en de Goessestraatweg rijdt, bij gebrek aan een route buiten de kom.

De Noordelijke ontsluiting van Kapelle loopt via provinciale weg N671 (Noordweg en Postweg) die verbindingen biedt richting Goes, Wemeldinge en Yerseke (via de Postbrug). Daarnaast loopt de ontsluiting van Kapelle in zuidelijke richting ook door de bebouwde kom van Biezelingse, via de Smokkelhoekweg, Abdijstraat- Jufferswegje en Noordstraat en vervolgens over het spoor.

De ontsluiting van Biezelingse loopt vanaf de N289 primair via diezelfde route via de Smokkelhoekweg en verder naar het noorden.

Een westelijke ontsluitingsroute loopt via de Biezelingseweg naar de Dijkwelseweg. Met de bouw van de Zuidhoek en de aanleg van de Annie MG Schmidtsingel is de situatie gewijzigd en is er meer sprake van een dubbelfunctie van zowel woonstraat als ontsluitende weg richting Biezelingse.

De wegenstructuur in en om Kapelle en Biezelingse ziet er daarmee als volgt uit, waarbij de niet aangegeven wegen buiten de kom erftoegangswegen 60 km/u en binnen de kom erftoegangswegen 30 km/u zijn.



5. Kapelle en Biezelingse

Analyse intensiteiten, snelheden en ongevallen

Analyse van verkeersongevallen over de periode 2014 – 2019 laat het volgende zien dat veruit de meeste ongevallen binnen de gemeente Kapelle plaatsvinden op de rijksweg A58 en daarna de provinciale wegen. Op het gemeentelijk wegennet binnen de bebouwde kom zijn er enkele wegen waar in die periode meerdere ongevallen hebben plaatsgevonden. Dit betreft:

- Kapelle: Postweg, Goessestraatweg, Biezelingsestraat, Stationsstraat, Dijkwelseweg
- Biezelingse: Hoofdstraat, Smokkelhoekweg, Abdijstraat

Dit zijn weliswaar locaties waar in de periode vanaf 2014 meerdere ongevallen hebben plaatsgevonden, maar het betreft nooit meer dan vier ongevallen. Daarmee zijn het geen zogenaamde black-spots of ongevalsconcentraties en daarmee is er geen directe aanleiding tot maatregelen. Zie ook het inventarisatiedocument voor de achterliggende gegevens.

De genoemde straten zijn binnen de kom de straten met een doorgaand karakter en naar verhouding hoge verkeersintensiteiten. Op de functie en het gebruik van deze straten worden hieronder verder ingegaan.

In de analyse van de snelheidsmetingen en verkeersintensiteiten komen deze zelfde straten naar voren. De overschrijding van de V85 snelheid (zie inventarisatiedocument) is hier hoger dan 10 km/u, wat aanleiding geeft om hier nadere naar te kijken. Ook hier is er uiteraard een relatie met de functie en de inrichting van deze straten. Het zijn straten met relatief hoge verkeersintensiteiten en een ontsluitende functie, waarbij een flink deel van het verkeer een doorgaand karakter heeft.

De uitvoering is bijna overal in asfalt, wat ander gedrag en een hogere snelheid in de hand werkt. De landelijke richtlijnen (CROW) gaan uit van een maximale verkeersintensiteit van 5.500 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal op een 30 km/u-straat. Intensiteiten op de Dijkwelseweg (7.500 mvt), Dijkwelsestraat (5.000 mvt), Biezelingsestraat (5.300 mvt) en het Kerkplein (4.800 mvt) zitten hier boven of bij in de buurt.

Enquête: inbreng van inwoners

Veruit de meeste reacties op de enquête (totaal 287 reacties) zijn afkomstig uit Kapelle en Biezelingse (220 reacties). De vertaling naar de “stippenkaart” is weergegeven op pagina 14 en 15.

De meeste opmerkingen die betrekking hebben op Kapelle gaan over de verkeerssituatie op de kruising Ooststraat-Biezelingsestraat-Kerkplein. Feitelijk komen op dit kruispunt verschillende ontsluitende routes bij elkaar (via de Ooststraat, Biezelingsestraat en Kerkplein).

De reacties wijzen veelal dezelfde kant uit en gaan over de verkeersdrukke ter plekke: autoverkeer en langzaam verkeer uit verschillende richtingen, waardoor de doorstroming op drukke momenten in het geding is en voor weggebruikers een onoverzichtelijke situatie ontstaat. De aanwezigheid van de in-/uitrit van de Albert Heijn vlakbij het kruispunt en de verkeersbewegingen die hiermee samenhangen worden hierbij veel genoemd als belangrijke factor.

5. Kapelle en Biezelingse

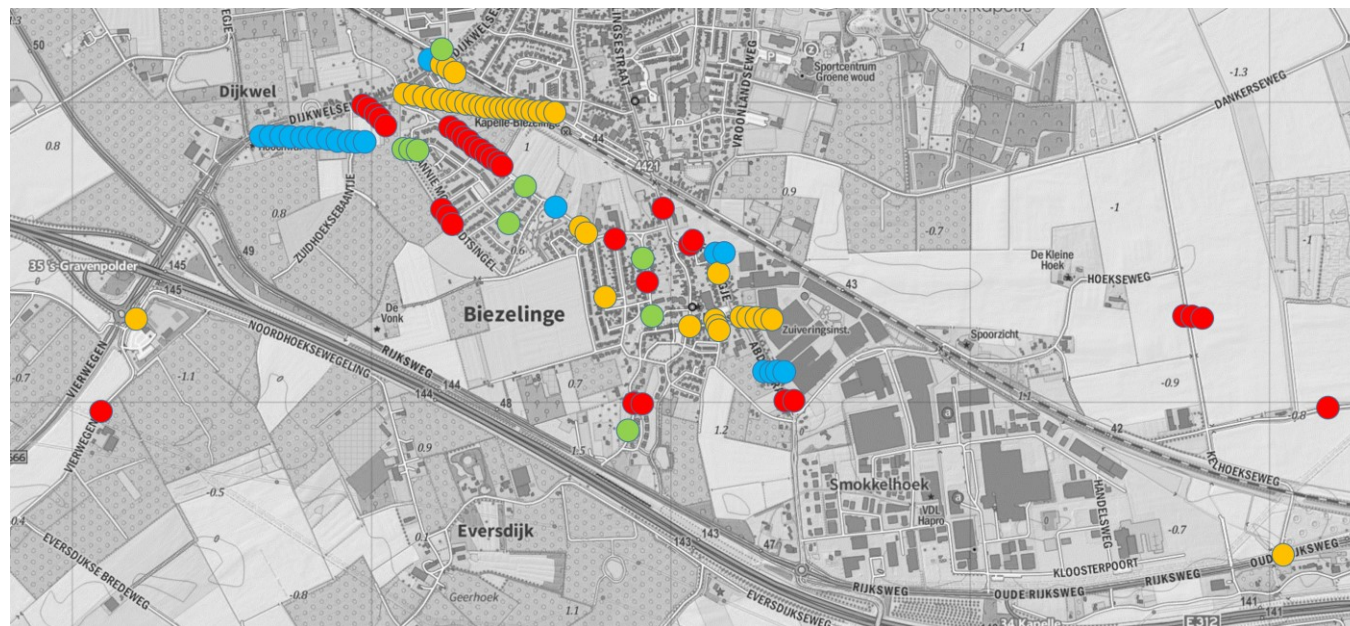
Er zijn veel opmerkingen gemaakt over de Dijkwelseweg, Dijkwelsestraat, Goessestraatweg, Biezelingsestraat en Oostweg in Kapelle en de Noordstraat, het Jufferswegje en de Abdijstraat in Biezelingse. De opmerkingen over deze wegen zijn op hoofdlijn van tweeërlei aard. De meeste opmerkingen gaan over de ervaren verkeersonveiligheid in relatie tot de intensiteit en snelheid van het autoverkeer in combinatie met de beperkte beschikbare breedte van het profiel en de relatief smalle (fiets)suggestiestroken. Er wordt gepleit voor meer ruimte voor de fiets en maatregelen om de snelheid van het autoverkeer terug te dringen en daarmee de verkeersveiligheid te vergroten.

Anderzijds wordt van deze wegen aangegeven dat met de huidige inrichting de doorstroming en ontsluitende functie ontoereikend zijn, terwijl het voor Kapelle en Biezelingse belangrijke ontsluitende straten zijn. Insprekers geven aan dat op drukke momenten de doorstroming stopt, ten koste van een goede bereikbaarheid. Dit onder meer als gevolg van de versmallingen, gelijkwaardige kruispunten (voorrang van rechts) en oversteken van langzaam verkeer. Hierbij wordt gepleit voor het weghalen van snelheidsremmende maatregelen, het instellen van een voorrangsweg (de benoemde straten in de voorrang ten opzichte van zijstraten) en – in bepaalde gevallen – voor het categoriseren als gebiedsontsluitingsweg (50 km/u) in combinatie daarmee.

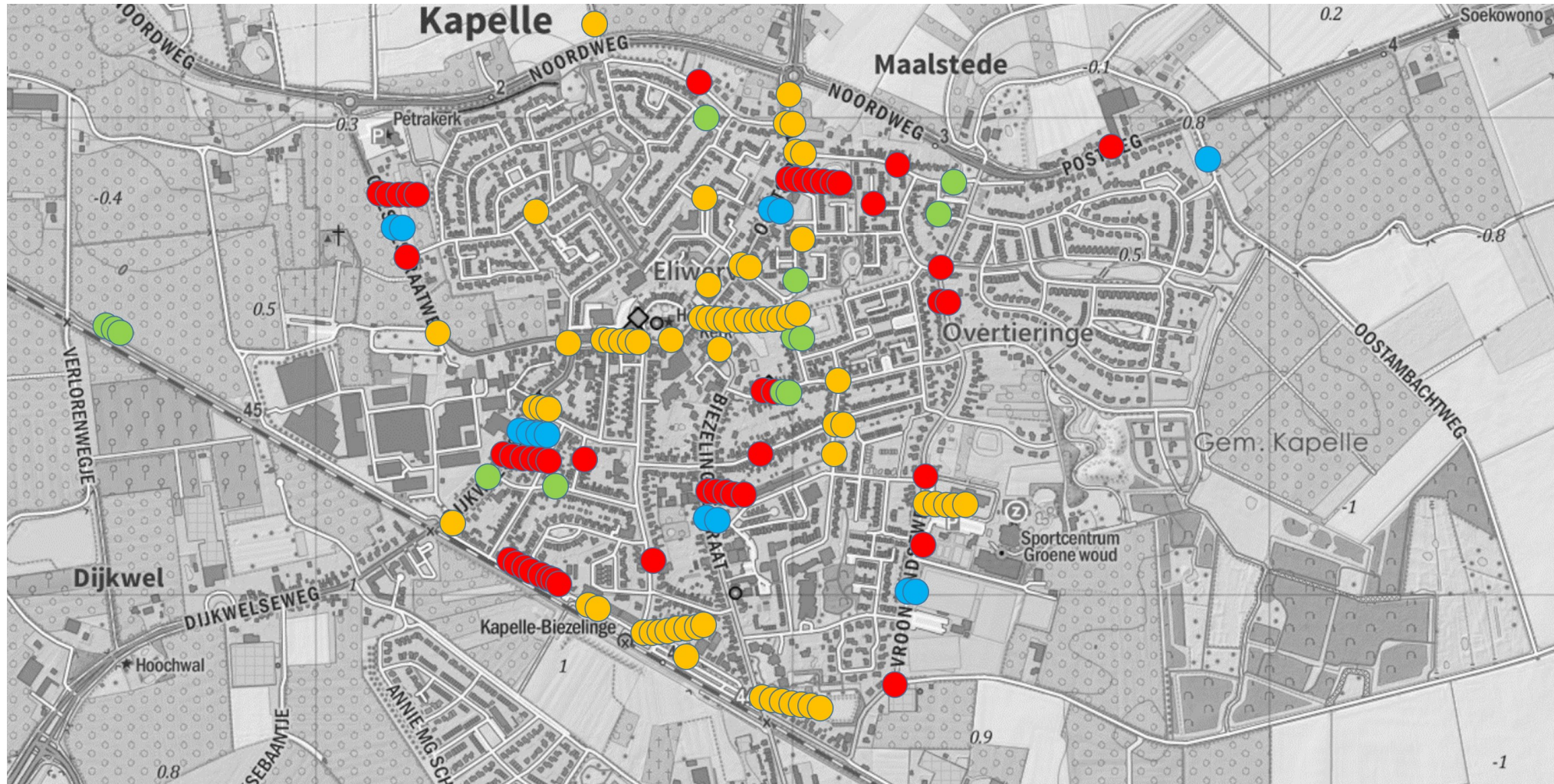
De mate waarin wordt gepleit voor betere doorstroming dan wel juist snelheidsbeperkende maatregelen verschilt per straat. Bij de Dijkwelseweg wordt bijvoorbeeld door veel insprekers aangegeven dat deze weg nu niet voorziet in een goede ontsluiting en dat er maatregelen zouden moeten worden genomen om de doorstroming te verbeteren. Een kleiner deel van de insprekers pleit voor snelheidsremmende maatregelen. Ook bijvoorbeeld de Ooststraat is die verhouding anders en wordt meer gepleit voor snelheidsbeperkende maatregelen. Op de stippenkaarten is per straat de verhouding tussen beide (blauw: betere doorstroming; rood: maatregelen om de snelheid te beperken) goed zichtbaar.

Tot slot geeft een deel van de insprekers aan dat er zou moeten worden gezocht naar een nieuwe ontsluitingsstructuur, buiten de bebouwde kom om, zodat het doorgaande verkeer niet meer via het dorp hoeft te rijden.

Andere locaties die op beide kaarten naar voren komen zijn de Stationsstraat, Vroonlandseweg, Biezelingseweg/Annie MG Schmidtsingel en de supermarktlocaties aan de Weststraat in Kapelle en Abdijstraat/Hoofdstraat in Biezelingse. In de uitwerking van de opgaven, wordt hier verder op ingegaan.



5. Kapelle en Biezeling



5. Kapelle en Biezelingse

Opgave: functie en inrichting van doorgaande straten

Dit betreft de Dijkwelseweg en Dijkwelstestraat, Goessestraatweg, Ooststraat, Biezelingsestraat, Noordstraat, Jufferswegje, Abdijstraat. Er zijn heel veel opmerkingen gemaakt over deze doorgaande straten van Kapelle en Biezelingse. Enerzijds met de oproep om de veiligheid te vergroten en maatregelen te treffen en anderzijds het pleidooi om deze wegen in de voorrang te brengen ten opzichte van zijstraten, geen snelheidsremmers toe te passen en eventueel 50 km/u te maken, ten gunste van de bereikbaarheid en ontsluiting van Kapelle en Biezelingse.

Beide type opmerkingen hebben in principe dezelfde “grondslag”. De genoemde straten vormen de ontsluitende structuur van Kapelle en Biezelingse. Het zijn de wegen waarop het verkeer zich bundelt en die deels ook een doorgaande functie hebben, met bijbehorende verkeersintensiteiten – inclusief gebruik door landbouwverkeer en vrachtverkeer. Ongeacht de categorie (gebiedsontsluitingsweg of erftoegangsweg) hebben deze straten dus een ontsluitende functie. De beschikbare ruimte is echter beperkt waardoor niet het profiel kan worden gerealiseerd wat daarvoor wenselijk is, met genoeg ruimte voor autoverkeer en fietsverkeer samen.

De keuze is gemaakt om deze straten te categoriseren als erftoegangsweg (30 km/u). Dit is een logische keuze: er is te weinig ruimte voor een profiel als gebiedsontsluitingsweg, met voldoende scheiding van autoverkeer en fietsverkeer en met het oog op de vele uitritten en oversteken en uitwisseling van verkeer. Het uitgangspunt is dat 50 km/u alleen mogelijk is als dit ook op een verkeersveilige manier kan worden ingericht. Categorisering als erftoegangsweg neemt echter niet weg dat deze straten een ontsluitende functie hebben, met bijbehorend gebruik, wat enerzijds de opmerkingen over de ervaren verkeersonveiligheid verklaart.

En anderzijds maakt de keuze tot categorisering als erftoegangsweg dat – op drukke momenten – de doorstroming minder goed is dan wanneer sprake zou zijn van een gebiedsontsluitingsweg. Dit verklaart de opmerkingen over een gebrekkige ontsluiting. Beide typen opmerkingen hebben dus hun oorsprong in de constatering dat de genoemde straten in veel opzichten typische “grijze” wegen zijn: wegen met een ontsluitende functie enerzijds maar niet met de inrichting om dat mogelijk te maken en anderzijds met een categorisering als erftoegangsweg, maar niet het gebruik dat daarbij hoort.

Bovenstaande leidt tot een uitwerking op twee sporen:

- Een verkenning naar de effecten en het oplossend vermogen van een [uitbreiding van de ontsluitende wegenstructuur](#), door de aanleg van een nieuwe verbinding, waarmee de genoemde straten als doorgaande routes worden verluwd. Dit vanuit de constatering dat ongeacht de keuzes in inrichting van deze straten, het blijft knellen zolang de huidige verkeersstructuur niet worden aangepast/uitgebreid. Deze straten hebben immers een ontsluitende functie met bijpassende verkeersintensiteiten, maar er is niet genoeg ruimte om op dit veilige manier te faciliteren met genoeg ruimte voor het fietsverkeer.
- Een nadere uitwerking naar [functie, prioriteit en inrichting binnen de huidige structuur](#). Uitgaande van de huidige structuur zijn er, zoals hierboven beschreven, goede redenen om – ondanks de ontsluitende functie – voor de betreffende straten uit te gaan van categorisering als erftoegangsweg 30 km/u. We zien daarin echter wel verschillen in functie en gebruik.

Op de uitwerking van beide wordt hierna verder ingegaan.

5. Kapelle en Biezelingse

Verkenning uitbreiding ontsluitende wegenstructuur

Zoals geschetst hangt het knelpunt van de relatief hoge verkeersintensiteiten op de genoemde wegen in Kapelle en Biezelingse samen met het feit dat er een beperkt aantal routes is voor het doorgaand verkeer en dat die route door de bebouwde kom lopen. Verkeer van en naar Wemeldinge rijdt door Kapelle, over de Dijkwelseweg en -straat en de Goessestraatweg. Verkeer uit de noordelijke delen van Kapelle rijdt noodgedwongen via de bebouwde kom omdat er geen goed alternatief is buiten de kom om.

Dit leidt tot de vraag wat de haalbaarheid en effectiviteit zijn van een nieuwe ontsluitende structuur. Deze heeft tot doel om het doorgaande verkeer, bijvoorbeeld vanaf de A58/N289 naar Wemeldinge of het noordelijk deel van Kapelle een nieuwe route te bieden en de huidige route door de kom zo te ontlasten. We zien hiervoor op hoofdlijn drie varianten.

a. Het “alzijdig” maken van de aansluiting N289-N670

Doordat deze aansluiting ten westen van Kapelle nu niet alle richtingen mogelijk maakt (van N288 naar Wemeldinge v.v.), rijdt er doorgaand verkeer door de kom van Kapelle. De eerste variant is daarmee een maatregel (bijvoorbeeld in de vorm van een gelijkvloers kruispunt) waarmee wel de verkeersstromen in alle richtingen mogelijk worden gemaakt.

b. Nieuwe westelijke verbinding

Een nieuwe verbindingsweg tussen de N289 nabij afrit 35 (begin Dijkwelseweg) en N670 (Noordweg) globaal ter hoogte van de Monnikendijk. Dit is een ingrijpender aanpassing dan variant a want betreft de aanleg van een nieuw wegtracé. De verwachte effectiviteit is groter dan van variant a omdat deze dichter langs Kapelle loopt en daarmee een kortere route voor het doorgaande verkeer naar bijvoorbeeld Wemeldinge dan in variant a. In een subvariant op deze variant kan vervolgens worden onderzocht wat de mogelijkheid en effectiviteit zou zijn van een “knip” in de Dijkwelseweg ter hoogte van de spooroverweg, zodat doorgaand verkeer hier niet meer mogelijk is.

c. Nieuwe oostelijke verbinding

Een nieuwe verbindingsweg tussen de N289 en de N670 (Postweg) aan de oostzijde van Kapelle en Biezelingse. Hiervoor kan gebruik worden gemaakt van het bestaande viaduct in het spoor. Zeer globaal zou het tracé dan parallel lopen aan de Kelkhoekseweg en de Oostambachtweg.

Nadere verkenning

Het is lastig om de effecten van dergelijke maatregelen “met de hand” te voorspellen. Aanpassingen op één plek in het netwerk leiden ook tot verschuiving elders in het netwerk. Met een verkeersmodel kunnen deze effecten in beeld worden gebracht. Bij de hierboven beschreven varianten kan zo inzichtelijk worden gemaakt hoeveel verkeer gebruik zal gaan maken van de nieuwe verbinding en wat de effecten zijn op de bestaande wegen.

Als uitwerking van voorliggend Wegenplan zal deze nadere verkenning naar uitbreiding van de (externe) ontsluiting worden uitgevoerd. Op basis van deze nadere studie blijkt dan in hoeverre één of meerdere varianten (verkeerskundig) effectief zijn en kan een nader besluit worden genomen over een mogelijk vervolg.

5. Kapelle en Biezelingse

Uitwerking naar functie en inrichting van 30 km/u-straten

De categorie 30 km/u-straten (erftoegangswegen) is niet zozeer één type straat, maar meer een spectrum van verschillende soorten straten. Aan de ene kant van dat spectrum zitten de drukke 30 km/u-straten met een ontsluitende functie en vaak relatief hoge verkeersintensiteiten. En aan de andere kant een typische woonstraat of pleintje met alleen bestemmingsverkeer, zeer lage intensiteiten, een smal profiel, woningen en voortuinen direct aan de straat en spelende kinderen.

Dit verschil in functie en gebruik is in Kapelle en Biezelingse goed zichtbaar. Zoals hierboven aangegeven is de keuze om de drukke straten met een doorgaand karakter (zoals de Dijkwelseweg en –straat, Goessestraatweg, Ooststraat, Abdijstraat) te categoriseren als 30 km/u een logische keuze. Het is echter ook logisch om het verschil in functie en gebruik ten opzichte van andere straten zichtbaar te maken en te vertalen naar keuzes in de inrichting. We zien daarbij de volgende categorieën.

a. Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u.

In de wegcategorisering op basis van Duurzaam Veilig, wordt in principe op dit moment alleen onderscheid gemaakt tussen gebiedsontsluitingswegen 50 km/u (voorrangswegen, in asfalt, fietsers gescheiden) en erftoegangswegen 30 km/u (bij voorkeur klinkers, auto's en fietsers gemengd, kruispunten gelijkwaardig).

Vaak is deze categorisering niet goed toe te passen. Dit is meestal het geval op oudere straten, vaak met een doorgaand karakter en te weinig ruimte om autoverkeer en fietsers goed te scheiden, zoals langs oude linten of de oude doorgaande routes door dorpskernen.

Als uitgangspunt geldt daarbij dat op deze wegen een snelheidsregime van 30 km/u moet gelden. Immers: als er te weinig ruimte is om snelverkeer en autoverkeer goed te scheiden en/of als er bijvoorbeeld veel uitritten zijn en veel langs de weg wordt geparkeerd, dan is 50 km/u niet verkeersveilig en moet de snelheid omlaag.

Tegelijkertijd is het niet reëel en niet wenselijk om dergelijke wegen als “echte” 30 km/u-straten te zien, met volledige menging van auto en fiets, gelijkwaardige kruispunten en snelheidsremmende (en daarmee doorstromingsbeperkende) maatregelen.

Dit speelt landelijk en daarom wordt er op landelijk niveau door de betreffende kennis- en onderzoeksorganisaties (CROW, Fietsberaad, VVN, etc.) nagedacht over een tussencategorie; de Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u.

De uitgangspunten voor het ontwerp en de inrichting van deze categorie zijn nog niet duidelijk. Het is aan te bevelen hieraan zoveel mogelijk aan te sluiten bij de landelijke richtlijnen. Wij zien deze categorie van toepassing op een aantal wegen en wegvakken, met de volgende denkrichtingen voor de inrichting:

- Uitvoering mag in asfalt gezien de hoge verkeersintensiteiten en impact op de omgeving van het verkeersgeluid.
- Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u mag in de voorrang ten opzichte van (ondergeschikte) zijwegen (erftoegangsweg 30 km/u).
- Fietsers maken gebruik van voldoende brede fiets(suggestiestroken) die bij voorkeur in een afwijkende kleur worden uitgevoerd, om de functie voor het fietsverkeer te benadrukken en ter visuele versmalling van het profiel. Breedte is bij voorkeur 1,70 meter.
- Terughoudend omgaan met snelheidsremmers; alleen op conflictlocaties.

5. Kapelle en Biezelingse

b. Centrum(fiets)route

Dit zijn de straten die een behoorlijke functie voor het autoverkeer hebben (bundeling van verkeer op ontsluitende straten) en die tegelijkertijd een belangrijke functie hebben als hoofdfietsverbinding; als onderdeel van de fietsroutes naar het centrum, naar scholen en naar het treinstation. De prioriteit ligt bij een vlotte en veilige afwikkeling van het fietsverkeer. Autoverkeer heeft ook een prominente plek maar dit mag niet ten koste gaan van het fietsverkeer.

Gezien de relatief hoge verkeersintensiteiten is het uitgangspunt dat fietsers beschikken over brede (minstens 1,70 m) fiets(suggestie)stroken. De verkeersruimte voor de auto is daarvan een afgeleide. Dit betekent dat auto's vaak (deels) gebruik maken van de fietsstroken en even moeten wachten op tegenliggers als ze fietsers willen halen (en niet fietsers op een te smalle fietsstrook klem rijden). Uitvoering kan in asfalt en in klinkers. Uitgangspunt voor de kruispunten is dat deze ten opzichte van andere 30 km/u-straten gelijkwaardig worden uitgevoerd.

c. Woonstraat

Dit zijn de woonstraten, waaruit het grootste deel van het 30 km/u-gebied bestaat. Uitvoering is in de regel in klinkers, kruispunten zijn gelijkwaardig en bij voorkeur uitgevoerd met een plateau. Er is één rijloper waarvan auto's en fietsers gemengd gebruik maken. Er zijn parkeervakken of er wordt langs de band geparkeerd.

d. Centrumstraat

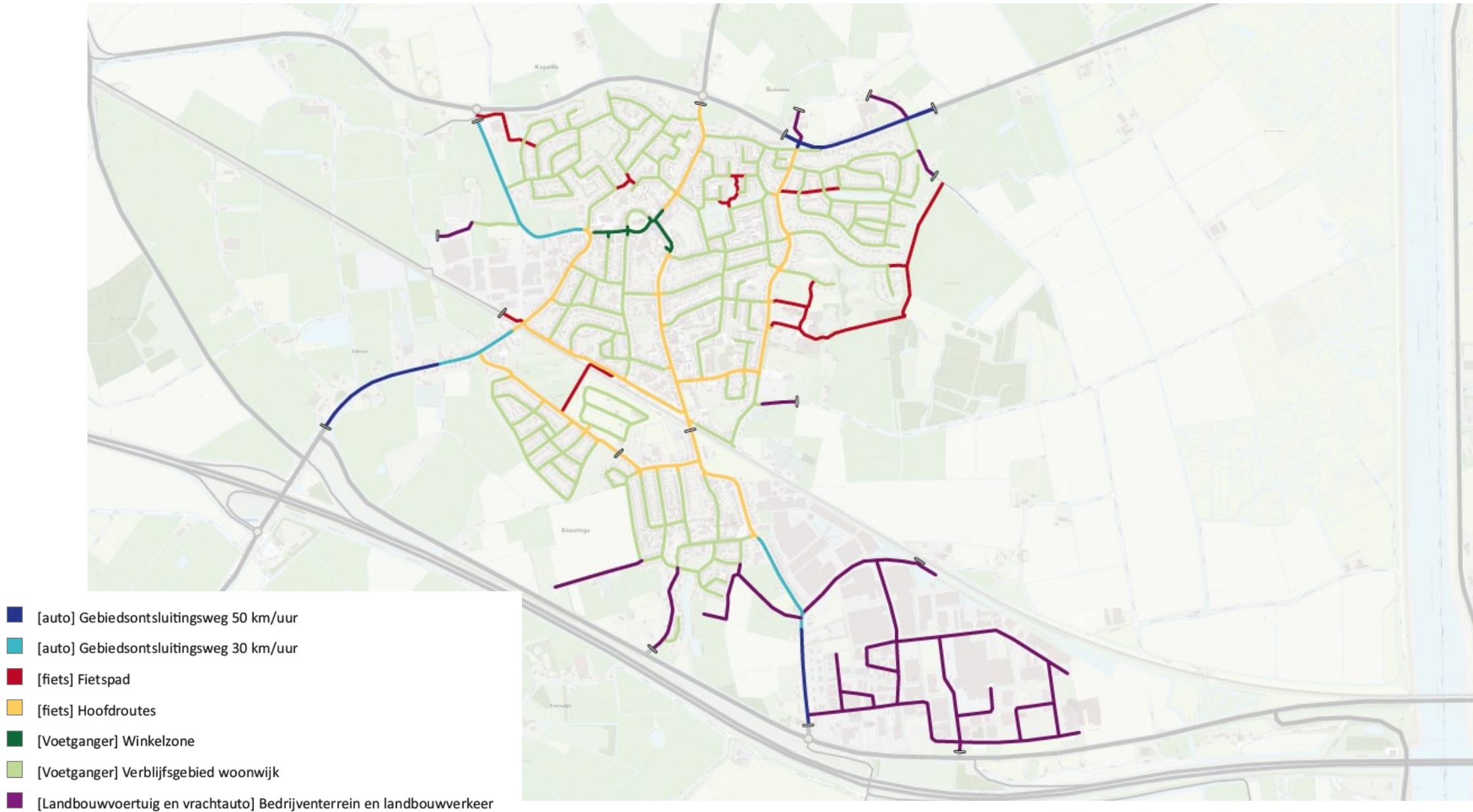
In centrumstraten staat nog meer dan in woonstraten de verblijfskwaliteit centraal. Hier bevinden zich de winkels en andere voorzieningen. Er komen veel mensen op de fiets naar toe en er zijn veel voetgangers, maar door het winkelaanbod (supermarkt) kan het ook druk zijn met autoverkeer. In Kapelle betreft dit de Weststraat, het Kerkplein en de aangrenzende delen van de Ooststraat en Biezelingsestraat. Door de aanwezige functies kan niet voorkomen worden dat het hier druk is, met veel verschillende soorten verkeersdeelnemers en veel uitwisseling van verkeer. De prioriteit moet dan liggen op een (zeer) lage snelheid van het autoverkeer en een ontwerp waarin de auto ten opzichte van het langzame verkeer een ondergeschikte rol heeft.

e. Bedrijventerrein en buitengebied

Dit betreft de wegen op de Smokkelhoek, en een aantal wegvakken die op de rand van het buitengebied maar binnen de bebouwde kom liggen. Kenmerkend zijn het gebruik door zwaar verkeer (vrachtverkeer en/landbouwverkeer) dus hier moet de prioriteit liggen. Uitvoering is in de regel is asfalt, eventueel met suggestiestrook en met zeer terughoudende toepassing van snelheidsremmende maatregelen.

De vertaling van bovenstaande indeling naar een kaartbeeld, ziet er voor Kapelle en Biezelingse dan als volgt uit (volgende pagina).

5. Kapelle en Biezelingse



5. Kapelle en Biezelingse

Kapelle – overige opgaven en denkrichingen

Naast de hiervoor geschetste opgave die samenhangt met de doorgaande/ontsluitende straten en de ontsluiting en bereikbaarheid van Kapelle en Biezelingse, zijn ook de volgende opgaven benoemd, op basis van de uitgevoerde analyse en bewoner enquête en de bespreking van beide op de inwonersbijeenkomst voor Kapelle en Biezelingse.

a. Stationsstraat

Over de Stationsstraat zijn veel opmerkingen gemaakt. In de eerste plaats over de ervaren verkeersonveiligheid in relatie tot de snelheid van het autoverkeer en het conflict met fietsverkeer. De Stationsstraat heeft een verkeersintensiteit van ca. 3.000 mvt/etmaal en heeft daarmee een behoorlijke functie voor het autoverkeer. Tegelijkertijd wordt de straat veel gebruikt door fietsverkeer en is het profiel niet voldoende breed voor fietsverkeer in twee richtingen en autoverkeer tegelijkertijd. Dit leidt tot een ervaren conflict tussen autoverkeer en fietsverkeer: autoverkeer dat “vastzit” achter het fietsverkeer.

De opgave wordt gezien in het terugbrengen van de snelheid van het autoverkeer. Het toepassen van plateaus is in combinatie met oudere woningen niet overal mogelijk, maar op het kruispunt met de Oude Veiling wordt een kruispuntplateau kansrijk geacht. Aanvullend kan verder naar het westen een versmalling worden toegepast (fietsers achterlangs).

De tweede opmerking over de Stationsstraat gaat specifiek over het kruispunt met de Van der Biltlaan. Hierover zijn veel opmerkingen gemaakt. Insprekers wijzen op de onoverzichtelijke situatie, waarin autoverkeer en fietsverkeer uit verschillende richtingen op dit punt samenkomen. Daarbij wordt veelvuldig ingegaan op de geparkeerde auto's die het zicht ontnemen en daardoor bijdragen aan de onoverzichtelijkheid.

Dat op drukke momenten verschillende soorten verkeersdeelnemers hier samenkomen (voetgangers van en naar de trein en de naastgelegen school, fietsers en autoverkeer) is op deze plek niet te vermijden. Dit is op zich ook geen knelpunt. Dat de situatie dan onoverzichtelijk oogt betekent niet dat deze ook onveilig is – integendeel.

Wel wordt er geparkeerd op de hoeken met de Van der Biltlaan, waar dat niet is toegestaan. Hier geparkeerde auto's belemmeren dan het zicht. Hier zijn al maatregelen genomen om duidelijk te maken dat hier niet mag worden geparkeerd en als dit toch gebeurt dient hierop te worden gehandhaafd.

De derde opmerking over de Stationsstraat gaat over het kruispunt met de Biezelingsestraat. Beide straten hebben een relatief hoge verkeersintensiteit en insprekers geven aan dat hier sprake is van een onduidelijke en overzichtelijke situatie. Het kruispunt is een gelijkwaardig kruispunt (voorrang van rechts) maar de situatie is hier qua inrichting nog niet op aangepast.

De denkrichting is een herinrichting waarbij door middel van een kruispuntplateau de gelijkwaardigheid van dit kruispunt beter duidelijk wordt. De fiets(suggestiestroken) eindigen dan voor het plateau. Ook kan worden gedacht aan het compacter maken van het kruispunt, door het krapper maken van de aansluitbogen van de Stationsstraat op de Biezelingsestraat.

5. Kapelle en Biezelingse

b. Westelijk deel Biezelingseweg

De situatie op het meest westelijke deel van de Biezelingseweg, nabij het Fruitteeltmuseum. De weg is hier smal en bochtig maar tegelijkertijd maakt veel autoverkeer hier gebruik van. Fietzers maken hier gebruik van de rijbaan en er ligt geen trottoir dus voetgangers maken ook gebruik van de weg. Door deze combinatie van factoren wordt dit als een zeer onoverzichtelijk en onduidelijk punt ervaren.

De opgave is het vergroten van de duidelijkheid en verkeersveiligheid op het meest westelijke deel van de Biezelingseweg. De denkrichting is om fietsstroken toe te passen en zo fietsers een duidelijker plek te geven ten opzichte van het autoverkeer en als visuele versmalling van de weg.



c. Annie MG Schmidtsingel

Er zijn veel reacties ontvangen over de hoge snelheid van het autoverkeer op de Annie MG Schmidtsingel. Insprekers wijzen er op dat de weg met een relatief lange rechtstand en uitvoering in asfalt uitnodigt tot te hoge snelheden. De snelheidsmetingen bevestigen dit beeld.

De aanbeveling is om op de kruispunten met de zijstraten plateaus toe te passen zodat de snelheid van het doorgaande verkeer wordt teruggebracht en de snelheid ter hoogte van de kruispunten (conflict punt) laag ligt. Wel is de aanbeveling daarbij om eerst de definitieve situatie (na aanplant van bomen) te monitoren en op dat moment te bezien in hoeverre er aanleiding is voor aanvullende maatregelen.

d. Vroonlandseweg

Op basis van de snelheidsmetingen is de snelheid van het autoverkeer op de Vroonlandseweg een aandachtspunt en dit onderwerp komt ook in de reacties van inwoners terug, met name ter hoogte van de Brede School in relatie tot de oversteek van fietsers en voetgangers. Hiervan wordt aangegeven dat deze situatie onoverzichtelijk is.

Het advies is om hier nu geen aanpassingen te doen. De situatie is nog vrij nieuw en aangeraden wordt dat gebruikers hier aan wennen. Indien nodig, kan dan alsnog worden besloten over aanpassingen.

Bovendien betreft het een schoolomgeving en op drukke momenten (aanvangs- en eindtijden) leidt dit tot veel verkeer, uit verschillende richtingen - ongeacht de inrichting. Dit kan een onoverzichtelijke indruk geven, maar ook hier is de vraag of dat verkeersonveilig is (of juist veiliger dan een situatie die overzichtelijk lijkt en uitnodigt tot hogere snelheden).

Om de drukte te spreiden en daarmee zowel op het parkeerterrein (halen en brengen) als ter hoogte van de oversteek meer overzicht te creëren is het aan te bevelen dat de scholen hun aanvangs- en eindtijden spreiden.

e. Supermarktomgevingen

Veel reacties zijn ontvangen over de supermarktomgeving, aan de Weststraat en de Ooststraat/Biezelingsestraat. Op drukke momenten is hier veel verkeer (auto's, fietsers en voetgangers) en wordt de situatie onoverzichtelijk gevonden. Dit is herkenbaar, maar dit is ook inherent aan een supermarkt /centrumvoorziening. Er is op drukke momenten veel verkeer, uit verschillende richtingen. Dit is echter iets anders dan dat de situatie verkeersonveilig is. Drukke en onoverzichtelijkheid lijken som onveilig, maar leiden ook tot een hogere attentie en blijken vaak juist niet onveilig. Het is belangrijk dat de inrichting een lage snelheid van het autoverkeer afdwingt.

5. Kapelle en Biezeling

f. Komovergang Smokkelhoekweg

De huidige overgang van wegcategorieën in de Smokkelhoekweg is niet logisch. Vanaf de N289 ligt de Smokkelhoekweg buiten de bebouwde kom (60 km/u). Verder naar het noorden ligt de komgrens, wat het begin is van het 30 km/u-gebied (zie kaart pag. 12). De Smokkelhoekweg ligt echter in een (herkenbaar) bebouwde omgeving en de weg heeft de inrichting en functie van een gebiedsontsluitingsweg, met middenstreep.

De logische structuur is daarom om de Smokkelhoek binnen de kom te halen. De komgrens ligt dan aan het begin van de Smokkelhoekweg direct ten noorden van rotonde en het huidige deel 60 km/u wordt dan 50 km/u. Waar nu de komgrens ligt, zit dan de overgang naar 30 km/u; zie ook kaart pagina 20.

g. Benadrukken komovergang Oostweg

Om op overgang van de N670 naar de Oostweg de komovergang te benadrukken en de snelheid van met name het binnenkomende verkeer te verminderen wordt opgave hier gezien in een duidelijker komovergang, ondersteund met een snelheidsremmende maatregel.

Biezeling – overige opgaven en denkrichtingen

De opgaven voor Biezeling – naast het eerder in dit hoofdstuk beschreven vraagstuk betreffende de doorgaande straten, zijn de volgende.

a. de Klinker

De snelheidsmetingen geven aanleiding tot maatregelen en de snelheid van het autoverkeer en daarmee samenhangend de ervaren verkeersonveiligheid, zijn door inwoners genoemd. De denkrichting is het toepassen van een snelheidsremmende maatregel, zodat ook hier de overgang naar de bebouwde kom beter wordt benadrukt en de snelheid van met name het binnenkomende verkeer wordt teruggebracht.

b. Supermarktomgeving Hoofdstraat

Veel reacties zijn ontvangen over de (on)overzichtelijkheid op de kruising van de Hoofdstraat met de Abdijstraat in combinatie met de inrit en uitrit van het parkeerterrein (Aldi, Action) op de Abdijstraat en de Hoofdstraat. Insprekers wijzen op de vele verkeersstromen (autoverkeer, fietsers, voetganger) op deze plek en de onoverzichtelijke situatie die hierdoor ontstaat.

Hiervoor geldt eigenlijk hetzelfde als voor de supermarktomgevingen in Kapelle. De supermarkten liggen aan de drukkere doorgaande straten en genereren veel verkeer, zowel auto als fietsverkeer. Dit is inherent aan een centrumvoorziening: auto's moeten parkeren en rijden af en aan en fietsers steken hier de weg over om aan de goede kant te komen. Met een inrichting waarmee de snelheid van het autoverkeer laag wordt gehouden en prioriteit wordt gegeven aan het langzaam verkeer, kan dit op een veilige manier.

6. Wemeldinge

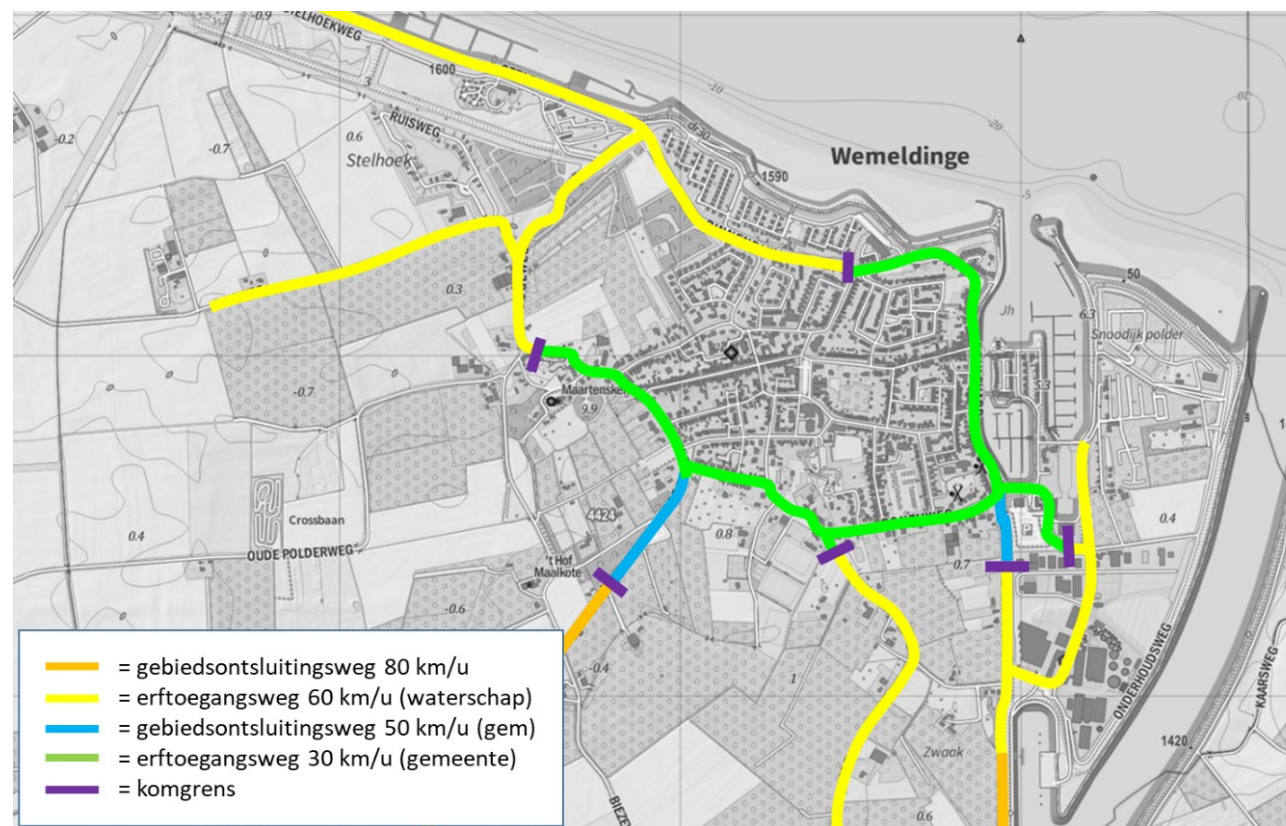
Wemeldinge ligt in het noorden van de gemeente Kapelle, ten westen van het Kanaal door Zuid-Beveland en aan de Oosterschelde. Het dorp heeft circa 3.000 inwoners. Wemeldinge heeft een grote jachthaven, campings en vakantiehuisjes en op het toerisme gerichte horeca.

Wemeldinge heeft twee primaire ontsluitende routes. De westelijke ontsluiting is de Wemeldingse Zandweg (N671). Deze route vormt de verbinding naar Kapelle en Biezelinge en verder naar de N670 en de N289. Doordat de aansluiting N289-N670 niet alzijdig is en geen verbinding vormt op de relatie A58-N670 rijdt een deel van het verkeer van en naar Wemeldinge via de bebouwde kom van Kapelle. Het gevolg is een doorgaande verkeersstroom via Kapelle en een niet-optimale ontsluiting van Wemeldinge.

De oostelijke ontsluiting van Wemeldinge loopt via de Westelijke Kanaalweg. Via de Postburg over het kanaal vormt deze route de ontsluiting van en naar oostelijke richting (A58 richting Bergen op Zoom). Aan de westzijde ligt een derde (secundaire) ontsluiting via de Binnendijk/Steldijk.

De Wemeldingse Zandweg buiten de kom (80 km/u) gaat over in een gebiedsontsluitingsweg 50 km/u binnen de kom en vervolgens in een 30 km/u-straat ter hoogte van de Brouwerijweg. De Westelijke Kanaalweg is een gebiedsontsluitingsweg buiten de kom (80 km/u) die overgaat in een 60 km/u-weg en vervolgens binnen de bebouwde kom een stukje 50 km/u en vervolgens 30 km/u ter hoogte van de Bonzijweg.

Een groot deel van de Binnendijk ligt buiten de bebouwde kom (60 km/u) en gaat vervolgens over in het 30 km/u-gebied. De wegenstructuur in en om Wemeldinge ziet er daarmee als volgt uit (waarbij de niet aangegeven wegen buiten de kom erftoegangsweg 60 km/u zijn en binnen de kom erftoegangsweg 30 km/u).



6. Wemeldinge

Analyse intensiteiten, snelheden en ongevallen

Analyse van verkeersongevallen (zie ook het inventarisatiedocument) leidt niet tot bijzonderheden in Wemeldinge; er zijn geen locaties die er uit springen.

Snelheidsanalyse laat een aantal straten zien waar de snelheid ten opzichte van de geldende maximumsnelheid van 30 km/u structureel hoger ligt. De overschrijding van de V85 snelheid is kleiner dan 10 km/u dus er is geen sprake van acute knelpunten, maar snelheden in deze straten liggen tegen 40 km/u en vormen dus wel een aandachtspunt.

Het betreft:

- Bonzijweg ten westen van de kruising met Boulevard
- Bonzijweg op het sluisplateau
- Chezeeweg in de bocht, ter hoogte van de overgang naar de Bonzijweg
- Spoorlaan
- Binnendijk, deel binnen de bebouwde kom
- Boulevard

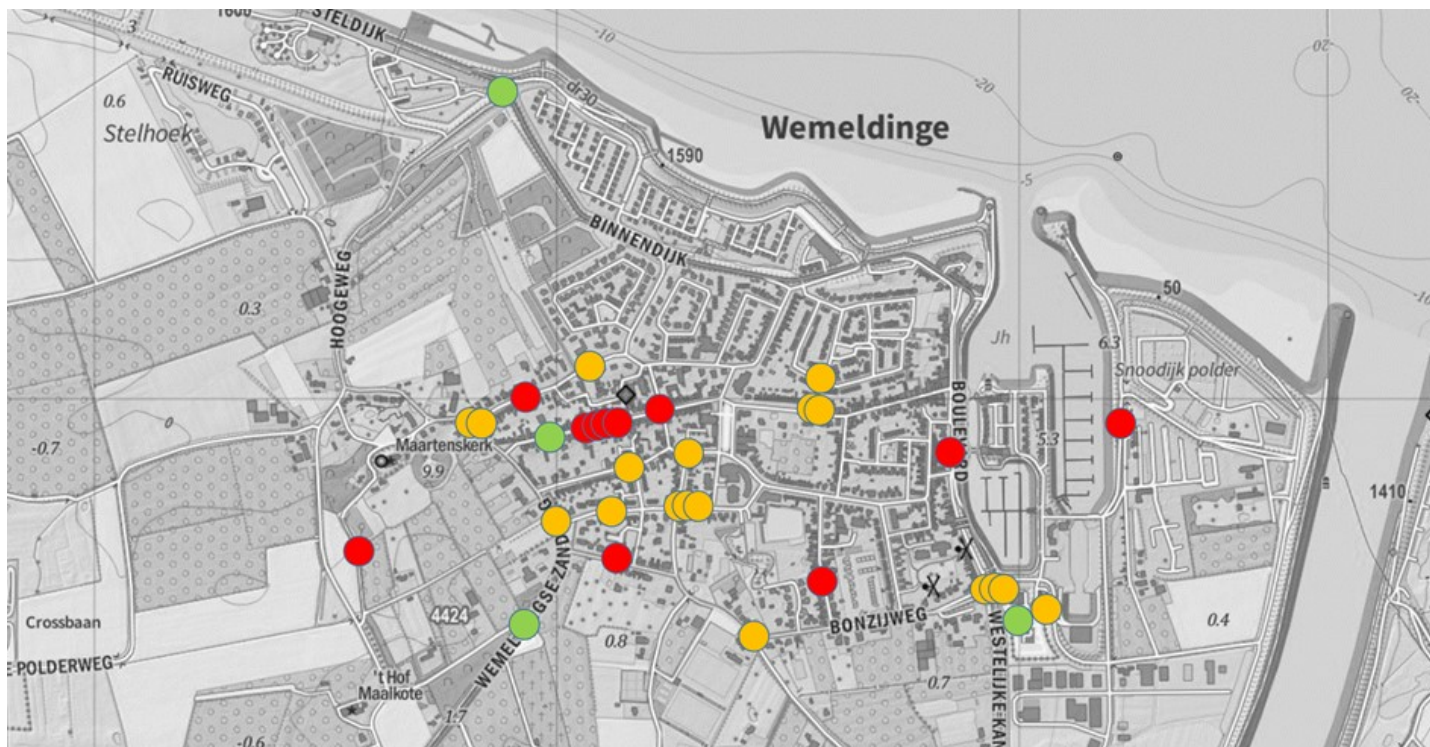
Inbreng van inwoners

Op eenzelfde wijze als voor Schore en Eversdijk (zie toelichting in het vorige hoofdstuk) is ook voor Wemeldinge een kaart gemaakt met het resultaat van de enquête. Locaties die door de omgeving meermaals worden genoemd zijn:

- Dorpsstraat; snelheid van het autoverkeer
- Kruispunt Chezeeweg-Spoorlaan: onoverzichtelijkheid
- Kruispunt(en) Kanaalweg - Boulevard - Bonzijweg

Eveneens is daarin benoemd de fietsoversteek over de Wemeldingse Zandweg ter hoogte van de komgrens. Deze situatie is al in de zomer van 2020, dus na de enquête aangepast.

De genoemde punten zijn verder besproken en aangevuld. Het verslag van deze bijeenkomst is als bijlage beschikbaar.



6. Wemeldinge

Opgaven en denkrichtingen

Op basis van het voorgaande zijn voor Wemeldinge de volgende opgaven benoemd, met voor zover mogelijk, ook de denkrichtingen voor de verdere te onderzoeken en uit te werken maatregelen.

Voor Wemeldinge in het algemeen geldt dat de entreepunten c.q. de komgrenzen (de overgangen van wegen buiten de kom met een ontsluitende functie naar het verblijfsgebied binnen de bebouwde kom) als aandachtspunten worden gezien, zoals hierboven beschreven.

Op deze punten komt het binnenkomende verkeer “gebundeld” het dorp binnenrijden dus verkeersintensiteiten zijn hier relatief hoog en dit verkeer remt wel af, maar dit gaat geleidelijk en de snelheid van buiten de kom werkt door in de snelheid van de aangrenzende wegvakken binnen de kom.

a. Overgang de naar bebouwde kom Westelijke Kanaalweg

De overgang vanaf de Wemeldingse Zandweg is logisch, van gebiedsontsluitingsweg 80 km/u buiten de kom naar 50 km/u binnen de kom en vervolgens 30 km/u.

De overgang vanaf de Westelijke Kanaalweg is minder logisch, aangezien de weg buiten de kom eerst een gebiedsontsluitende functie heeft (80 km/u) en vervolgens een erftoegangsfunctie (60 km/u) en binnen de kom weer een gebiedsontsluitende functie (50 km/u) en vervolgens een erftoegangsfunctie (30 km/u).

Deze huidige overgang is ingegeven doordat het noordelijke deel buiten de kom smal en bochtig is en daarmee niet voldoet als gebiedsontsluitingsweg (80 km/u). Het wegvak binnen de kom ten zuiden van de Bonzijweg heeft een vrijliggend fietspad en geen uitritten en daarom 50 km/u. Dat leidt er echter toe dat op korte afstand vier snelheidsregimes voorkomen.

Voorgesteld wordt om dit aan te passen het gehele deel binnen de bebouwde kom 30 km/u te maken. Ter hoogte van de komgrens kan dan een duidelijke inrichting worden gemaakt en daarmee boodschap aan de weggebruiker.

Het tussenstuk, dat nu 50 km/u is, dient dan als tussenstuk daar de snelheid van het verkeer kan teruglopen, maar wel met de boodschap dat die snelheid naar 30 km/u moet en niet pas dat die snelheid vlak voor het kruispunt met de Bonzijweg naar 30 km/u moet - en vanaf dat moment pas wordt afgeremd.

6. Wemeldinge

b. Westelijke Kanaalweg – Boulevard - Bonzijweg

Dit punt betreft het totaal van de beide kruispunten van de Westelijke Kanaalweg met de Bonzijweg en de Boulevard met de Bonzijweg en het deel van de Bonzijweg ten westen van de Boulevard dat vanaf het kruispunt naar beneden loopt. Het westelijk deel van de Bonzijweg en de Boulevard zijn een aandachtspunt op basis van de snelheidsmetingen.

Op de Westelijke Kanaalweg speelt het hierboven beschreven punt van het binnenkomende verkeer en de snelheid die dit verkeer “meeneemt” het dorp in. Voor de beide kruispunten geldt vervolgens dat ze allebei ruim zijn vormgegeven, wat hoge snelheden van het autoverkeer mogelijk maakt. Het zuidelijke kruispunt heeft een kruispuntplateau, maar dit is vooral visueel en er gaat weinig fysieke werking van uit. De uitvoering is in asfalt, wat niet overeenkomt met het snelheidsregime van 30 km/u.

De opgave voor dit hele gebied wordt gezien in een herinrichting waarbij - veel meer dan nu - het gevoel is dat verblijfsgebied wordt binnengereden en dat uit de inrichting duidelijk is dat hier een lage snelheid bij hoort en de verwachting dat hier fietsers gebruik maken van de rijbaan en hier oversteken.

Hiervoor moet voor het gebied een integraal ontwerp worden opgesteld, om te komen tot een samenhangend en herkenbaar ontwerp, gericht op- het terugbrengen van de snelheid van het autoverkeer en het versterken van de verblijfskwaliteit.

De denkrichtingen voor het ontwerp zijn:

- Het toepassen van een snelheidsremmende maatregel op het deel binnen de bebouwde kom, dat nu 50 km/u is en wat wordt geadviseerd 30 km/u te maken, voor het effectief afremmen van het binnenkomende verkeer. Bijvoorbeeld in de vorm van een versmalling c.q. asverspringing.
- De kruispunten compacter vormgeven (krappere bochtstralen), zodat deze een lagere rijsnelheid van het autoverkeer faciliteren.
- Het toepassen van een kruispuntplateau om een lagere snelheid van het autoverkeer te bewerkstelligen ter hoogte van beide kruisingsvlakken.
- Mogelijke aanpassing in materialisatie, uitgaande van klinkerverharding passend bij 30 km/u, in ieder geval op de kruisingsplateaus en mogelijk ook de aangrenzende wegvakken.
- Het (bijvoorbeeld met brede suggestiestroken in een andere kleur) visueel versmallen van de Bonzijweg vanaf de Boulevard naar beneden toe en op die manier ook een duidelijker plek bieden aan het fietsverkeer.
- Het toepassen van openbare verlichting, zodanig dat de kruispunten en de wegvakken conform de richtlijnen die gelden binnen de bebouwde kom, zijn verlicht (de Bonzijweg vanaf de Boulevard naar beneden is nu bijvoorbeeld niet verlicht).

6. Wemeldinge

c. Binnendijk: verblijfsfunctie binnen de kom

De Binnendijk ligt op dit moment voor een groot deel buiten de bebouwde kom (60 km/u) terwijl een deel van de weg in een bebouwde omgeving ligt. De weg is enerzijds onderdeel van de (secundaire) ontsluiting richting het westen, maar wordt tegelijkertijd gebruikt door recreatief verkeer, fietsers en voetgangers.

Het snelheidsregime en de inrichting van de weg ondersteunen dat gebruik niet. Het snelheidsverschil tussen het autoverkeer (60 km/u) en het langzaam verkeer is te groot en voetgangers hebben nu geen eigen plek, maar maken gebruik van de weg en de berm.

De opgave voor de Binnendijk is om deze meer “het dorp in te trekken”. Niet een weg met relatief hoge snelheid van het autoverkeer, losstaand van de omgeving, maar een aantrekkelijke route voor alle verkeersdeelnemers, met meer verbinding met de directe omgeving en een hierbij passende inrichting.

De daarbij horende denkrichting is dat de komgrens opschuift naar het westen. Hiervoor zijn op hoofdlijn twee varianten denkbaar. De minimale variant is dat de komgrens opschuift tot ten westen van het kruispunt van de Reepweg. Vanaf dit punt liggen meerdere kruispunten en trapopgangen en oversteken. Een verdergaande variant is om de komgrens te leggen ten westen van de kruising met de Hoogeweg. Daarin kan dan ook het kruispunt met de Hoogeweg worden meegenomen.

Het deel ten westen van de Reepweg heeft minder aansluitingen en oversteken van voetgangers, maar de weg zelf wordt – net als het oostelijk deel – ook door fietsers en voetgangers gebruikt. Om die reden en met het oog op het feit dat verkeer ter hoogte van de kruising met de Hoogeweg voor het gevoel vanuit het buitengebied het dorp binnenrijdt, heeft de tweede variant de voorkeur.

Het volstaat uiteraard niet om alleen de komgrens op te schuiven en de wegcategorie aan te passen. De functie, de inrichting en het gewenste gebruik en gedrag moeten zoveel mogelijk met elkaar in overeenstemming zijn.

In een nadere uitwerking moet worden gekomen tot een bijpassend inrichtingsvoorstel. Hierin moeten keuzes worden gemaakt met betrekking tot materialisatie, de inrichting van het profiel en snelheidsremmende maatregelen om de snelheid van het autoverkeer te reguleren.

Zoals ook opgenomen in de Toekomstvisie Wemeldinge is het daarbij gewenst om naar de rijbaan een voetpad aan te leggen. Het uitgangspunt binnen de bebouwde kom is immers dat voetgangers gebruik maken van voetpad of trottoir.

6. Wemeldinge

d. Bonzijweg - Chezeeweg

Het westelijke deel van de Bonzijweg gaat over in de Chezeeweg. Beide straten (30 km/u) zijn hier uitgevoerd in klinkerverharding en het profiel is niet te breed, dus in dat past de inrichting bij de functie. Wel is het zicht beperkt als gevolg van de bocht ter hoogte van de overgang en de wegvakken hebben een behoorlijke lengte zonder dat hier snelheidsremmende maatregelen zijn toegepast.

Om de snelheid van het autoverkeer met name ter hoogte van de bocht beter te reguleren is het voorstel om ter hoogte van de bocht een snelheidsremmende maatregel toe te passen. Het liefst ligt deze ter hoogte van de bocht (kruispunt Zwaakseweg), maar rekening houdend met de woningen in de omgeving (trillingen) zal dit nader moeten worden bepaald. Daarbij kan ook worden gedacht aan een lang plateau waarin ook de inrit van de sportvelden wordt meegenomen.

e. Dorpsstraat

De Dorpsstraat is onderdeel van het beschermde dorpsgezicht van Wemeldinge. Het is een oude, statige straat, beplant met lindebomen. Door de omgeving is aandacht gevraagd voor de snelheid van het autoverkeer in de Dorpsstraat. De snelheidsmetingen laten geen bijzonderheden zien, maar mogelijk speelt hier mee dat de toegepaste klinkerverharding in combinatie met vaak oudere huizen wel een beleving geeft van een hoge snelheid (geluid). De Dorpsstraat heeft ook een lange rechtstand, zonder toepassing van snelheidsremmende maatregelen, wat het mogelijk maakt om hier snel te rijden.

De opgave voor de Dorpsstraat wordt gezien in het versterken van de verblijfskwaliteit, zodat de straat als onderdeel van het beschermd dorpsgezicht meer tot z'n recht komt. Voor bestemmingsverkeer houdt de straat de huidige functie, maar een aangepaste snelheid van het autoverkeer is daarbij wel gewenst.

Het profiel en de materialisatie (klinkers) voldoen in dat opzicht. Het toepassen van plateaus wordt niet mogelijk geacht gezien de gevolgen van trillingen op de woningen. De meest kansrijke richting wordt gezien in het toepassen van een enkele wegversmallingen, bijvoorbeeld in de vorm van een groenvak of plantenbak, zodat op die plekken een voor het autoverkeer snelheidsremmend effect ontstaat.

f. Kruispunt Chezeeweg-Spoorlaan

Het kruispunt van de Chezeeweg met de Spoorlaan is in de enquête herhaaldelijk benoemd als onoverzichtelijke locatie. Als oorzaak wordt met name genoemd de hoge heggen die in de buitenkant van de bochten staan. Het betreft een gelijkwaardig kruispunt van twee straten in 30 km/u-gebied. De straten zijn uitgevoerd in klinkers en het kruispunt is ingericht met een plateau. De inrichting voldoet daarmee aan de geldende richtlijnen. Ongevalscijfers geven ook geen aanleiding tot maatregelen op deze plek.

We zien hierin geen aanleiding om maatregelen te treffen. Als gevolg van de heggen is het zicht wellicht wat beperkt, maar de vraag is of dat tot een verkeersonveilige situatie leidt. Bij het oprijden van het kruispunt moet het verkeer dit met aangepaste snelheid doen en van het beperkte zicht gaat in dat opzicht ook extra attentiewaarde uit. Het is niet ondenkbaar dat aanpassingen die leiden tot ruimer zicht, ook zouden leiden tot hogere snelheden.

6. Wemeldinge

Wegenstructuur

Met als uitgangspunt de aanpassingen ter hoogte van de Westelijke Kanaalweg/Boulevard en de Binnendijk, zoals hiervoor beschreven, is ook voor Wemeldinge een nadere uitwerking gemaakt van de wegen/straten binnen de bebouwde kom naar (primaire) functie. Voor de nadere toelichting hierbij wordt verwezen naar het vorige hoofdstuk en de uitwerking die voor Kapelle en Biezeling is gemaakt.

-  [auto] Gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur
-  [auto] Gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur
-  [fiets] Fietspad
-  [fiets] Hoofdroutes
-  [Voetganger] Winkelzone
-  [Voetganger] Verblijfsgebied woonwijk
-  [Landbouwvoertuig en vrachtauto] Bedrijventerrein en landbouwverkeer

