

DriestarBV



Verkeersveiligheids analyse

Waterpark Veerse Meer

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit

**Goudappel
Coffeng**

DriestarBV

Verkeersveiligheidsanalyse

Waterpark Veerse Meer

Datum	28 oktober 2019
Kenmerk	003721.20190801.R2.07
Eerste versie	6 augustus 2019

Documentatiepagina

Oprichtgever(s)	DriestarBV
Titel rapport	Verkeersveiligheidsanalyse Waterpark Veerse Meer
Kenmerk	003721.20190801.R2.07
Datum publicatie	28 oktober 2019
Projectteam Goudappel Coffeng	Danny Walraven, Ruben Ratgers, Rico Andriesse

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Onderzoeksopzet en leeswijzer	5
2	Knelpuntenanalyse	7
2.1	Ongevallenanalyse	7
2.1.1	Route Arnhemuiden	8
2.1.2	Route Lewedorp	9
2.1.3	Route noordoost en Wolphaartsdijk	9
2.2	Schouw	10
2.2.1	Route Arnhemuiden	10
2.2.2	Route Lewedorp	16
2.2.3	Route noordoost en Wolphaartsdijk	20

1

Inleiding

1.1 Aanleiding

Driestar heeft in 2018 Waterpark Veerse Meer gekocht en heeft een voorstel uitgewerkt met een indicatieve terreinindeling van een nieuw plan voor Waterpark Veerse Meer, het zogenaamde 'Plan Driestar'. Het Plan Driestar bevat een plan voor een park conform Hof van Saksen in Drenthe. Dat wil zeggen een recreatiepark met luxe, grote woningen en hoogwaardige voorzieningen. In het Plan Driestar neemt het aantal overnachtingseenheden af maar wordt het parkoppervlak uitgebreid om een grotere landschappelijke kwaliteit te creëren, analoog aan het provinciale beleid met betrekking tot hoogwaardige verblijfsrecreatie in Zeeland, zoals neergelegd in de Omgevingsverordening Provincie Zeeland 2018. Op 8 oktober 2018 heeft de gemeenteraad van Middelburg zich uitgesproken over het initiatief van Driestar, en de door B&W met Driestar gesloten anterieure overeenkomst, en naar aanleiding hiervan geen wensen en bedenkingen ingebracht.

Voor de ontwikkeling van het Waterpark Veerse Meer wordt een milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen en een bestemmingsplan opgesteld. Ten behoeve van het MER voor de nieuwe ontwikkeling is het nodig om een verkeersonderzoek uit te voeren en de verkeersgerelateerde milieuconsequenties in beeld te brengen. In voorliggende analyse wordt nader ingezoomd op mogelijke knelpunten in het studiegebied. Op basis van de analyse wordt in samenspraak met de omgeving gezocht naar oplossingsrichtingen. De resultaten van de eerste stap zijn in voorliggend rapport beschreven.

1.2 Onderzoeksopzet en leeswijzer

In hoofdstuk 2 is een knelpuntenanalyse uitgevoerd. Hierbij is gekeken naar de feitelijke cijfers (geregistreeerde ongevallen) en zijn mogelijke knel- en aandachtspunten op het gebied van verkeersveiligheid inzichtelijk gemaakt door middel van het uitvoeren van een schouw. Daarbij is gekeken naar:

- De **Huidige situatie** betreft het huidige Waterpark Veerse Meer zoals het vandaag de dag functioneert. Dit scenario is van belang om de huidige verkeersbelasting met

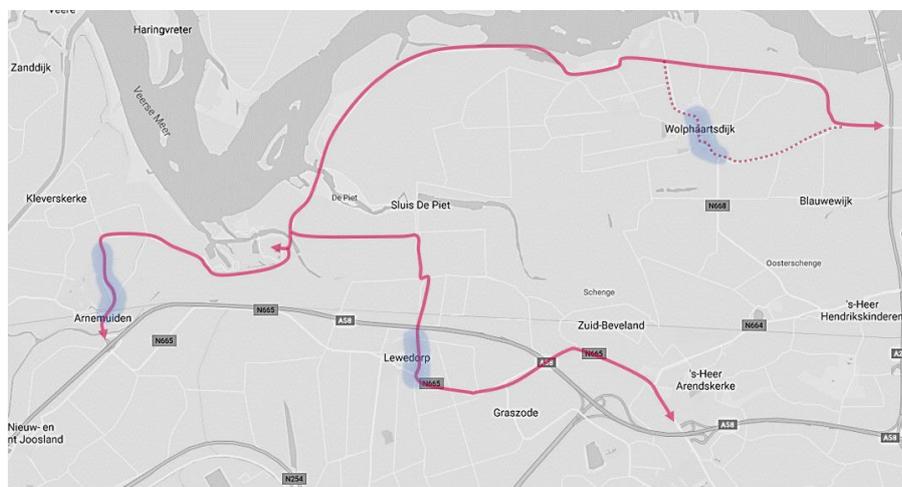
effecten in beeld te brengen. Het huidige park functioneert anno 2019 niet met volledige bezetting waardoor rekenkundig enkel is gerekend met 185 stacaravans en 67 recreatiebungalows (waarvan 2 bedrijfswoningen).

- De **Autonome situatie 2030** betreft de situatie in 2030 als er niets aan het park zou veranderen. Dat betekent dat het huidige park nog steeds zou bestaan uit 185 jaarplaatsen (stacaravans), 30 huurcaravans, 241 toeristische stapplaatsen camping, 65 recreatiebungalows, 2 bedrijfswoningen en 82 ligplaatsen. Alle vastgestelde projecten tot 2030 buiten het plangebied in de rest van de regio zijn daarbij wel meegenomen. De autonome situatie in 2030 is belangrijk om in beeld te brengen wat de effecten van autonome groei zijn zonder verdere ontwikkeling van het Waterpark. Het is van belang om daarbij naar een planhorizon over 10 jaar (2030 dus) te kijken omdat eventuele oplossingsmaatregelen voldoende robuust moeten zijn.
- De **Autonome situatie 2030 hoogseizoen** is gelijk aan de autonome situatie 2030 waarbij voor alle recreatieve voorzieningen in de regio is rekening gehouden met een hoogseizoen. Dit scenario is toegevoegd om een beeld te kunnen vormen wat de effecten zijn op piekdagen in het toeristische hoogseizoen. Uit een analyse van jaargemiddelde intensiteiten blijkt dat het in de pieksituatie circa 40% drukker is dan een 'gemiddelde maand' in het jaar.
- De **Referentiesituatie 2030** betreft de situatie die in de toekomst zal ontstaan als het voorgenomen project 'Plan Driestar' niet doorgaat. Dat is in dit geval de maximale situatie qua bebouwing en invulling die mogelijk is volgens het huidige bestemmingsplan Waterpark Veerse Meer 2014. Binnen het vigerende bestemmingsplan is een uitbreiding mogelijk tot 668 chalets, stacaravans of andere accommodatievormen, 180 recreatiebungalows, 241 toeristische standplaatsen, 2 bedrijfswoningen en 246 ligplaatsen. Een groot deel van de benodigde voorzieningen is al aangelegd.
- De **Plansituatie 2030** betreft het voorgenomen plan van Driestar tot uitbreiding van het grondgebied van het Waterpark Veerse Meer, maar dan met minder eenheden, zodat per saldo 'verdunding' ontstaat. Dit resulteert in 1.015 recreatie-eenheden, 6 bedrijfswoningen en bijbehorende parkvoorzieningen. Concreet is dit opgebouwd uit 800 grondgebonden recreatiebungalows, 100 recreatieappartementen, 50 personeelsappartementen en 65 bestaande recreatiebungalows.
- De **Plansituatie 2030 hoogseizoen** is gelijk aan de plansituatie 2030 waarbij voor alle recreatieve voorzieningen in de regio is rekening gehouden met een hoogseizoen (40% meer verkeer op gemiddelde werkdag).

2

Knelpuntenanalyse

Voor het in beeld brengen van de mate van verkeersveiligheid in het studiegebied is een ongevalanalyse en een schouw uitgevoerd. Het onderzoek richt zich op de drie ontsluitingsroutes van/naar het Waterpark Veerse Meer en de routes door de kernen Arnhemuiden, Lewedorp en Wolphaartsdijk (zie figuur 2.1). De resultaten zijn in dit hoofdstuk beschreven.



Figuur 2.1: Routes onderzoek knelpuntenanalyse.

2.1 Ongevalanalyse

Aan de hand van ViaStat is een ongevalanalyse uitgevoerd. Hierbij is gebruik gemaakt van de geregistreerde ongevalldata tussen 1 januari 2014 en 31 december 2018.

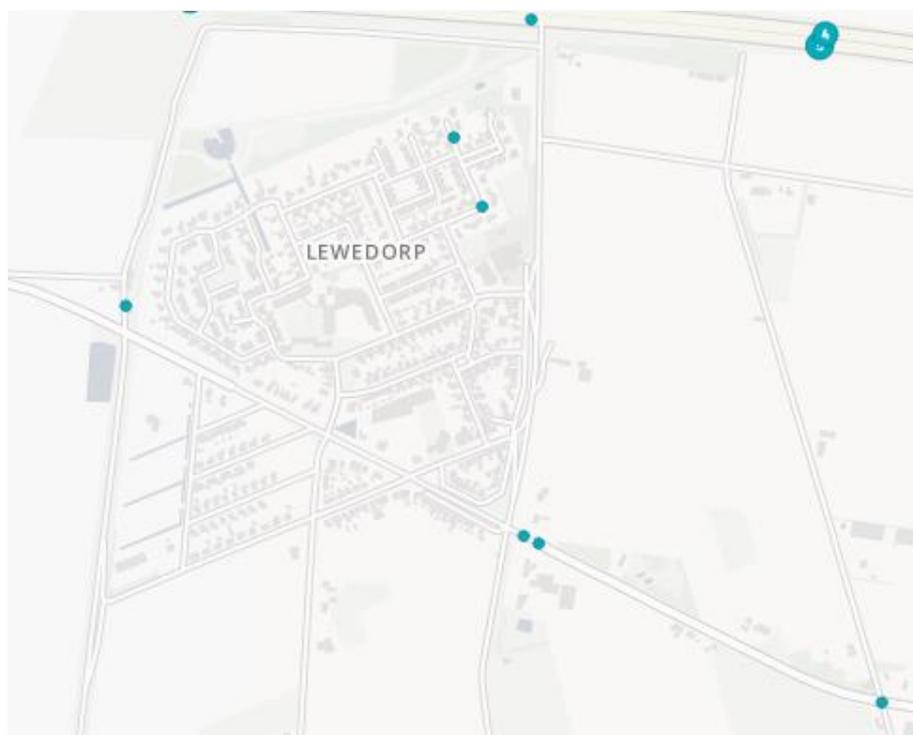
Analyse

In het studiegebied zijn in een periode van 5 jaar op het onderliggende wegennet geen locaties waar een concentratie van ongevallen heeft plaatsgevonden. Op de aanrijroutes op het onderliggende wegennet buiten de kernen is het aantal ongevallen dat is

2.1.2 Route Lewedorp

Op de route via Lewedorp (BUBEKO) zijn 10 ongevallen geregistreerd. Op de Calandweg is een ongeval tussen bestelbus en motor geregistreerd waarbij de motorrijder letsel heeft opgelopen. Op de provinciale weg tussen Lewedorp en de A58 hebben 9 ongevallen plaatsgevonden. De oorzaken zijn verschillend, een eenzijdig ongeval en het niet hanteren van de juiste voorrangsregels bij afslaan. Een kop-staart botsing is het meest voorkomende ongeval en is 3 keer geregistreerd.

Binnen de bebouwde kom van Lewedorp zijn twee ongevallen waargenomen nabij de komgrens en het kruispunt N665 - Nieuwe Kraaijertsedijk. Het betreft een eenzijdig ongeval en een ongeval tussen twee personenauto's. Over de oorzaak van de ongevallen is niks bekend.



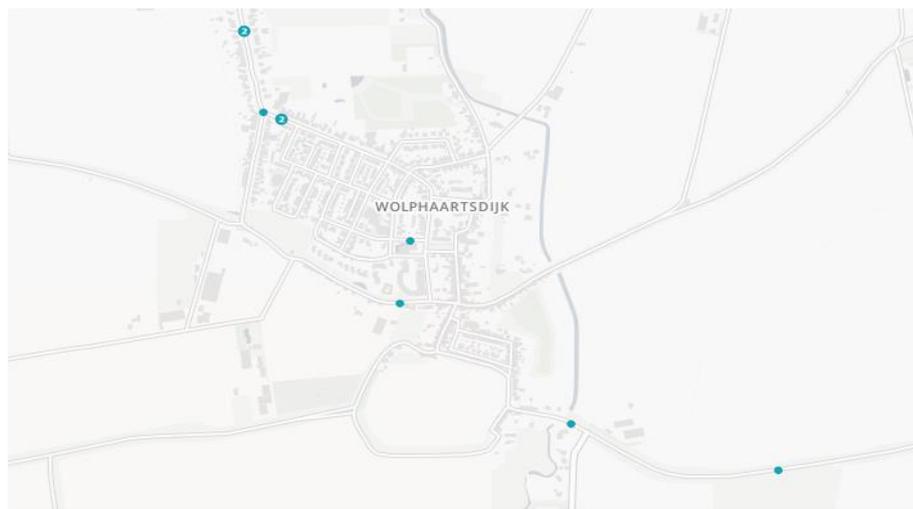
Figuur 2.4: Ongevallenlocaties Lewedorp (bron: ViaStat – selectie 1 jan 2014 – 31 dec 2018).

2.1.3 Route noordoost en Wolphaartsdijk

Op de route via het noordoosten zijn zeven ongevallen geregistreerd, waarvan twee nabij de brug over De Piet. Het gaat hierbij om eenzijdige ongevallen met langzaam verkeer. Na het aanbrengen van rode asfaltverharding voor het langzame verkeer zijn op deze locatie geen ongevallen geregistreerd. De ongevallen zijn allen zonder letsel, de oorzaken van de ongevallen zijn niet geregistreerd.

De kern van Wolphaartsdijk is geen directe aanrijroute voor het gemotoriseerd verkeer van en naar het Waterpark Veerse Meer maar kan als alternatieve/ toeristische route

worden aangedaan. Op de doorgaande route door de kern Wolphaartsdijk zijn 5 ongevallen geregistreerd, waarbij 2 gewonden zijn gevallen. Opvallend is dat twee ongevallen zijn waargenomen met een personenauto in combinatie met een vast object. De oorzaken van de ongevallen zijn niet bekend.



Figuur 2.5: Ongevallenlocaties Wolphaartsdijk (bron: ViaStat – selectie 1 jan 2014 – 31 dec 2018).

Conclusie

In het studiegebied zijn geen locaties waar een concentratie van ongevallen is waargenomen. In de kernen is het aantal ongevallen beperkt met gemiddeld minder dan 1 ongeval per jaar. Het merendeel van de ongevallen vindt plaats buiten de bebouwde kom. Op de provinciale weg (N665) tussen Lewedorp en de aansluiting op de A58 zijn de meeste ongevallen waargenomen. De kop-sstraat botsing is het meest voorkomende type ongeval.

2.2 Schouw

Voor het in beeld brengen van de mogelijke knel- en aandachtspunten op het gebied van verkeersveiligheid is aanvullend een schouw, door een erkend en gecertificeerde verkeersveiligheidsauditor, uitgevoerd. In de schouw zijn de aanrijroutes beoordeeld op mogelijke verkeersonveilige situaties en opvallendheden. De schouw is uitgevoerd op 26 juli 2019 tussen 12.00 – 17.00 u. Een tweede schouw buiten de vakantieperiode is uitgevoerd op 6 september tussen 7.30 en 10.00 uur.

2.2.1 Route Arnhemuiden

De hoofdroute van Arnhemuiden gaat door het centrum van de kern, vanaf de A58 via de Nieuwlandseweg, Schuttershof en Van Cittersweg. De route is voorzien van een tal van verkeersmaatregelen, verspreid over de kern, waarin weinig samenhang aanwezig is.

Daarnaast is de positie van de fietser op de doorgaande route (van circa 1,2 kilometer) steeds verschillend: rijbaan voor gemengd verkeer, eenrichtingsfietspaden en een tweerichtingsfietspad. Tevens is het noordelijke deel van de route voorzien van minimale fietsvoorzieningen met smalle tussenbermen (zie foto 1). Dit alles zorgt voor een onrustig wegbeeld waardoor de weggebruiker niet weet wat van hem/haar wordt verwacht.

In het centrumdeel van de route kent de weg een smal profiel dat weinig ruimte biedt om alle verkeersstromen af te wikkelen. Er is weinig ruimte voor vrachtverkeer en landbouwverkeer dat van de route gebruik maakt, gemengd met autoverkeer en fietsers op de rijbaan. Ook de trottoirs zijn zeer smal. Aan de westzijde ontbreekt het trottoir op een aantal punten en waar het wel aanwezig is, is het trottoir smal. Ter hoogte van versmallingen op het trottoir (borden, lichtmasten) is er onvoldoende ruimte voor een voetganger met hulpmiddelen zoals een rolstoel of kinderwagen om te passeren. Ook op de kruispunten is de route krap, waardoor weinig zicht is op bestuurders die van rechts naderen en waaraan voorrang moet worden verleend.



Foto 1: boven: rijbaan gemengd verkeer (links BIBEKO, rechts BUBEKO) en onder fietspad in twee rijrichtingen met beperkte ruimte tussen berm.

Schoolroutes

In Arnhem is op drie deelgebieden sprake van intensief gebruik van de noord-zuidroute door schoolkinderen. Aan de zuidzijde van het dorp is een bushalte die wordt gebruikt door groepen scholieren die per fiets en te voet naar de bus komen. Rondom de spoorwegovergang zijn drie oversteekpunten waar veel scholieren (maar ook woonwerkfietsers oversteken):

- De oversteek Kon. Julianalaan – Spoorstraat;
- De oversteek Steigerweg – Singel;

- De oversteek van de Veerseweg en het fietspad aan de oostzijde naar de westzijde. Alle drie de oversteeken kruisen de noord-zuidroute door Arnhem. Daarbij hebben de fietsers geen voorrang aan het gemotoriseerde verkeer op de noord-zuidroute waar 50 km/h is toegestaan. Er zijn geen middengeleiders of snelheidsremmende maatregelen genomen om het oversteken en afslaan te vergemakkelijken.

De vierde oversteek wordt het meest gebruikt en is gelegen ter hoogte van basisschool Oleanderhof. Deze oversteek wordt bij het in- en uitgaan van de school intensief gebruikt door voetgangers en vooral fietsers. Een flink deel van de schoolkinderen fietst zelfstandig naar school. De oversteek heeft ook een functie voor de sporthal en sportvelden. Deze oversteek heeft een aangepaste vormgeving ten opzichte van de rest van de route met een middengeleider, een rood attentieveld, bebording en snelheidsremmende maatregelen. De werking van de snelheidsremmer is voor de meeste bestuurders voldoende; een enkele bestuurder passeert de oversteek met een relatief hoge snelheid. Op drukke momenten staan groepen fietsers te wachten om over te steken.



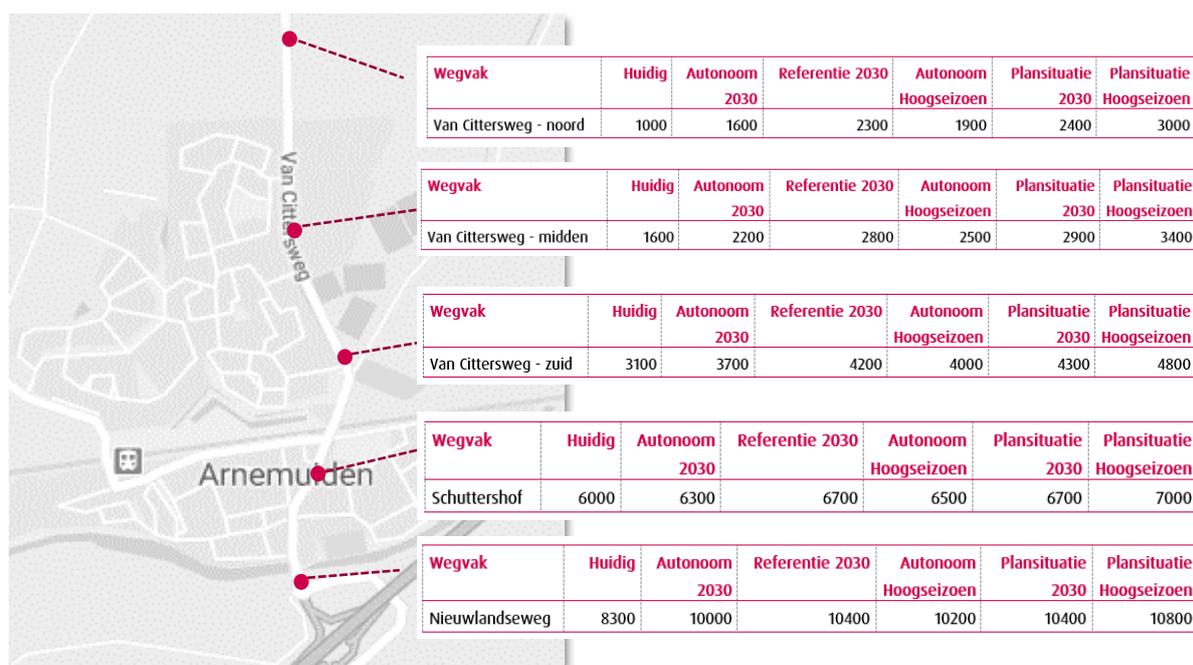
Foto 2: Fietsoversteek bij de basisschool.

Ook op de bebouwde komgrenzen van de het dorp zijn fietsoversteeken aanwezig. Deze werden in de schouw echter niet intensief door school-fietsverkeer gebruikt.

Intensiteit

De route door Arnhem verwerkt in de huidige situatie, ten zuiden van het spoor, meer verkeer dan wenselijk is voor een erftoegangsweg, ook gezien de aanwezige omstandigheden (krappe weg in een drukke omgeving). In de huidige situatie verwerkt de Nieuwlandseweg circa 8.300 mvt/etmaal en de Schuttershof, circa 6.000 mvt/etmaal. Ten noorden van de spoorwegovergang is het aantal verkeersbewegingen meer beperkt, met een wegvakbelasting van circa 1.000 tot 3.100 motorvoertuigen per etmaal. In de autonome situatie, referentiesituatie, autonome situatie hoogseizoen en plansituatie neemt het aantal verkeersbewegingen toe, waarbij de belasting op de

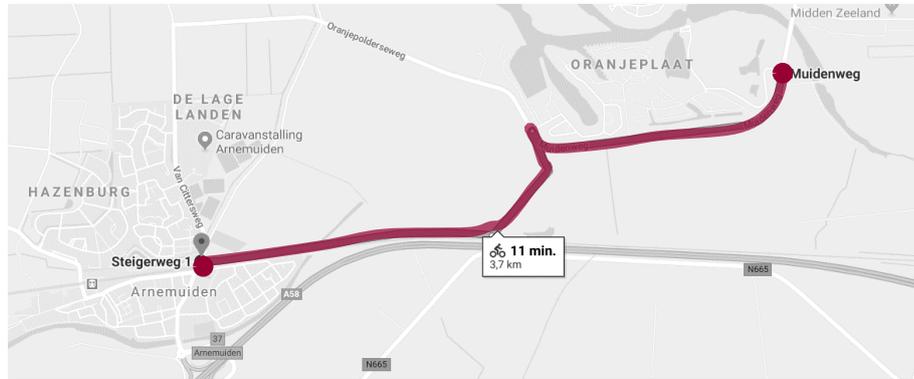
wegvakken ten zuiden van het spoor niet passend is bij de functie. Ten noorden van het spoor neemt het aantal verkeersbewegingen toe maar is de functie van de weg in balans met het gebruik van de weg (erftoegangsweg). De intensiteiten zijn weergegeven in figuur 2.6.



Figuur 2.6: Wegvakbelasting kern Arnhemuiden huidige-, autonome-, referentie en plansituatie en het hoogseizoen.

Fietsroute

Voor bezoekers en werknemers van het 'Waterpark Veerse Meer' is het wenselijk om een verplaatsing met de fiets te kunnen maken van/naar de kern Arnhemuiden. Tussen de kern en het 'Waterpark Veerse Meer' is een fietsverbinding aanwezig, via de Steigerweg. De Steigerweg is enkel toegankelijk voor langzaam verkeer waarna de Muidenweg opgereden kan worden. De Muidenweg is uitgerust met een vrijliggend fietspad. Hierdoor kan het langzame verkeer zich verkeersveilig verplaatsen tussen de kern en 'Waterpark Veerse Meer'. De fietsverbinding is weergegeven in figuur 2.7.



Figuur 2.7: Fietsverbinding tussen de kern Arnhemuiden en 'Waterpark Veerse Meer' (bron: Google Maps).

Aan het einde van de route via de Steigerweg sluit het fietspad aan op de Oranjepolderseweg – Muidenweg. Dit kruispunt is een aandachtspunt voor de verkeersveiligheid. Fietsers komen vanaf de dijk schuin aangereden, autobestuurders komen uit een bocht vanaf een wegvak waar 80 km/h gereden mag worden. De snelheidsremmende werking van het aanwezige plateau is (zeer) beperkt.



Foto 3 aansluiting fietsroute op de Oranjepolderseweg – Muidenweg.

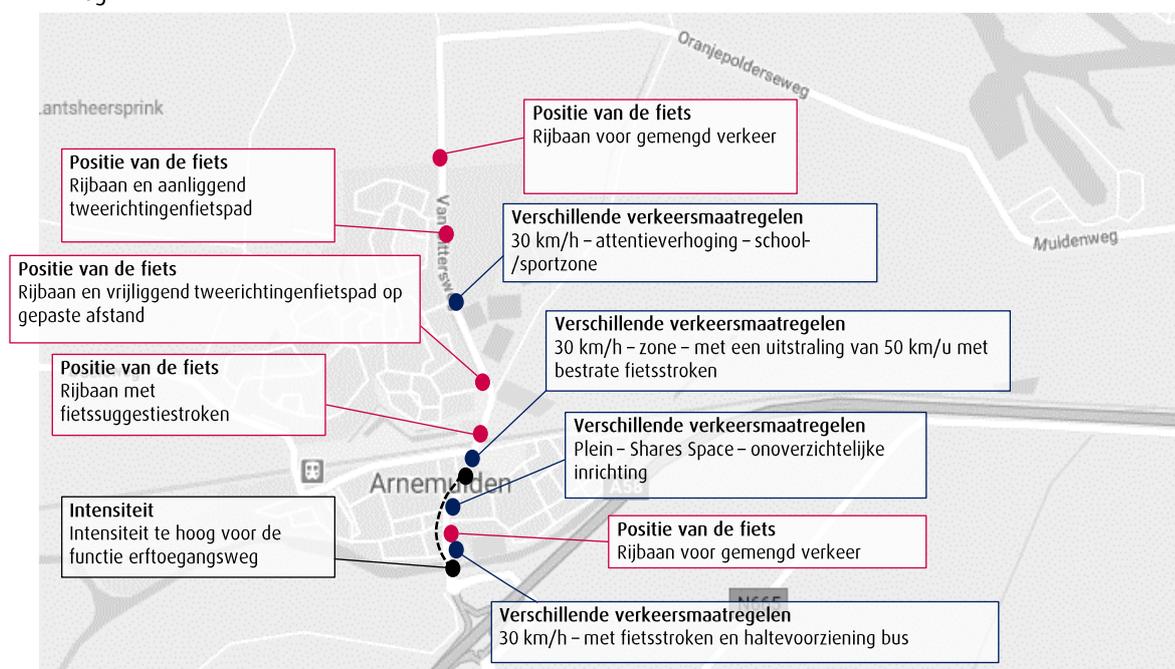
De Oranjepolderseweg is geen onderdeel van de directe fietsroute tussen het 'Waterpark Veerse Meer' en het centrum van Arnhemuiden, maar deze route wordt wel gebruikt door

autoverkeer van het 'Waterpark Veerse Meer' en door andere fietsers, bijvoorbeeld naar Kleverskerke of naar het noorden van Arnhemuiden. Op deze route zijn geen fietsvoorzieningen aanwezig en ook geen snelheidsremmers. In de autonome situatie is de intensiteit circa 2.500 mvt/etmaal in de plansituatie circa 3.000 mvt/etmaal.

Conclusie

De verkeersveiligheidsknel- en aandachtspunten evenals de opvallendheden uit de schouw zijn:

- Onrustig wegbeeld
 - Verschillende verkeersmaatregelen op diverse locaties toegepast.
 - Positie van de fiets verschilt meerdere malen binnen een korte afstand op dezelfde weg.



Figuur 2.8: Verkeersveiligheidsknel- en aandachtspunten Arnhemuiden.

- Gebruik van de weg (erftoegangsweg) niet in balans met de functie. De route is (veel) te druk voor een erftoegangsweg door het centrum van het dorp en (veel) te smal om als volwaardige gebiedsontsluitingsweg te functioneren:
 - De intensiteit op de doorgaande route (kern Arnhemuiden) ten zuiden van de spoorwegovergang is hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 6.000 motorvoertuigen per etmaal.
 - Het profiel in de traverse door het dorp is krap met weinig ruimte voor grote (landbouw)voertuigen, weinig zicht en smalle of ontbrekende trottoirs.
 - Op het gedeelte ten noorden van het centrum zijn veel fietsoversteken aanwezig waarvan ook scholieren gebruik maken zonder aanvullende voorzieningen; uitsluitend bij de school is sprake van maatregelen ter verbetering van de oversteekbaarheid en veiligheid.

- Goede fietsverbinding tussen kern Arnhemuiden en ontwikkeling aanwezig, aandacht voor aansluiting op de Oranjepolderseweg – Muidenweg en fietsers op de Oranjepolderseweg.
 - Ontsluiting gemotoriseerd verkeer:
 - In alle toekomstscenario's (met of zonder doorontwikkeling van het recreatiepark) neemt de verkeersbelasting op de Nieuwlandseweg en Schuttersweg dermate toe dat de belasting niet meer passend is bij de functie van de weg.
 - Ontsluiting fietsverkeer:
 - De fietsroute van Arnhemuiden naar het recreatiepark voldoet in alle scenario's.
- De verkeersveiligheidsknel- en aandachtspunten zijn visueel weergegeven in figuur 2.7.

2.2.2 Route Lewedorp

De route Lewedorp gaat, via aansluiting 36 Lewedorp (A58) en de N665 richting Lewedorp. De provinciale weg kent een groot aandeel landbouwverkeer. Dit is verklaarbaar omdat deze weg onderdeel uitmaakt van het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer Zeeland, 2017. De route in de kern Lewedorp is zeer kort en ligt aan de rand van de kern. Opvallend zijn de gelijkwaardige kruispunten, in combinatie met vrijliggend fietspad, zoals het kruispunt N665 - Nieuwe Kraaijertsedijk. Ook op het kruispunt tussen het dorp en de Nieuwe Kraaijertsedijk is sprake van een gelijkwaardig kruispunt met een groot allureverschil tussen de hoofdroute op de dijk en de aantakende straat. Dit kan verwarrend zijn voor weggebruikers. Vanuit Lewedorp loopt de route via de Nieuwe Kraaijertsedijk en de Calandweg naar de Muidenweg. Deze wegvakken zijn verkeersveilig uitgevoerd.

Ter hoogte van het kruispunt Nieuwe Kraaijertsedijk – Noord Kraaijertsedijk – Meerkoetweg maakt de doorgaande route een slinger met een krap profiel. Hier zullen weggebruikers op elkaar moeten anticiperen. Doordat de snelheid uit alle richtingen laag is, zijn hier geen ernstige veiligheidsconsequenties aan verbonden.



Foto 4: Krap profiel bij kruispunt Nieuwe Kraaijertsedijk.

De route Lewedorp is weergegeven in figuur 2.9.



Figuur 2.9: Route Lewedorp.

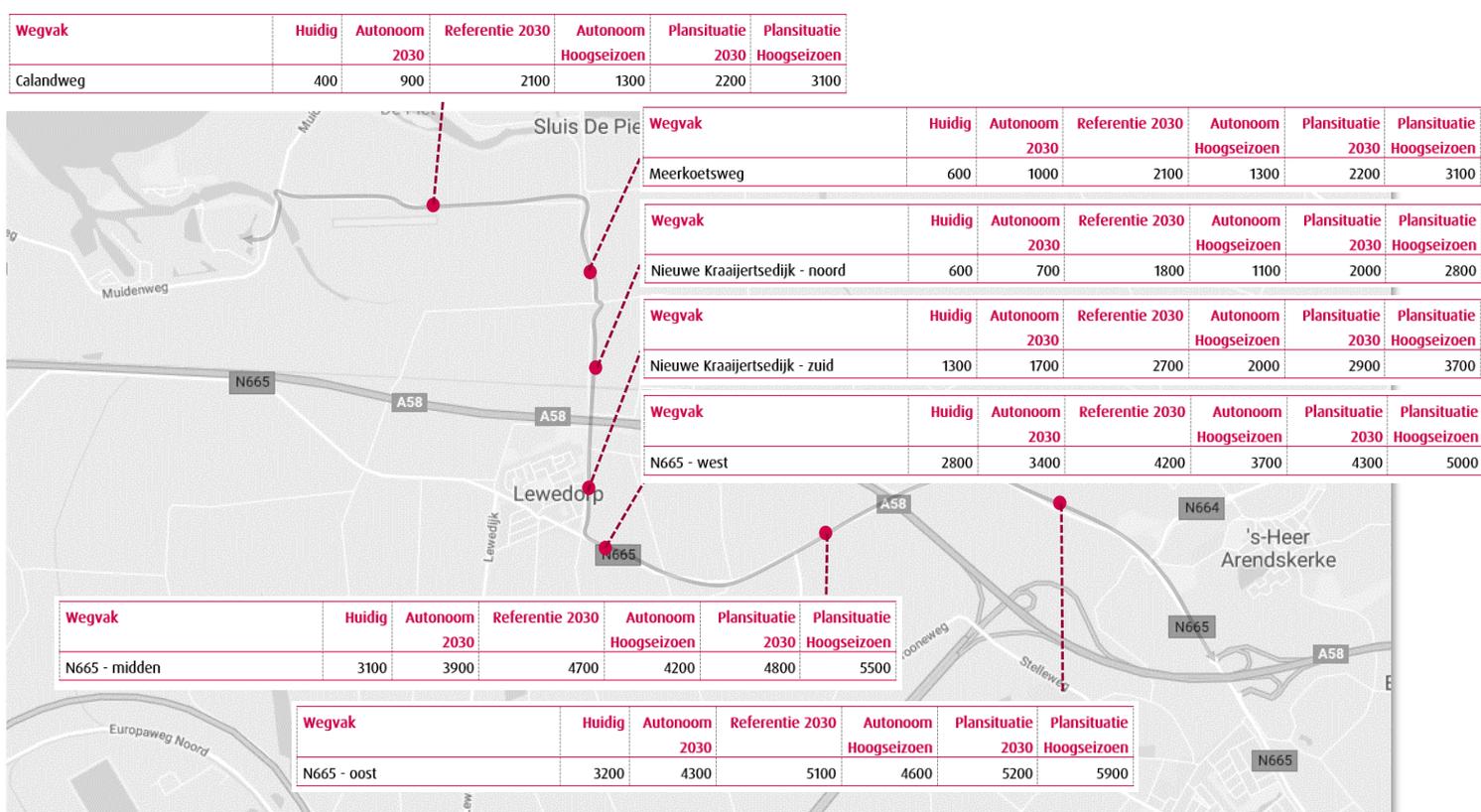
Intensiteit

De verkeersbelasting op de provinciale weg, de route tussen aansluiting 36 Lewedorp (A58) en de kern Lewedorp, is circa 3.100 mvt/etmaal in de huidige situatie. In de autonome situatie, referentie situatie, autonome situatie hoogseizoen en in de plansituatie verwerkt de route minder dan de voorkeursgrenswaarde van 6.000 mvt/etmaal. De functie (gebiedsontsluitingsweg) en het gebruik (<6.000 mvt/etmaal) is in de huidige en toekomstige situatie in balans.

De aanrijroute gaat deels door/langs de kern van Lewedorp. Binnen de bebouwde kom is de intensiteit op de provinciale weg circa 2.800 mvt/etmaal en op de Nieuwe Kraaijertsedijk 1.300 mvt/etmaal in de huidige situatie. In de autonome situatie neemt het aantal verkeersbewegingen toe tot 3.400 mvt/etmaal (N665) en 1.700 (Nieuwe

Kraaijertsedijk). In de referentie- en plansituatie neemt het aantal verkeersbewegingen verder toe tot 4.200 (in referentie) en 4.300 mvt/etmaal (in plan) (N665) en 2.700 (in referentie) en 2.900 mvt/etmaal (in plan) (Nieuwe Kraaijertsedijk). In de plansituatie hoogseizoen is de wegvakbelasting het grootste met 5.000 mvt/etmaal (N665) en 3.700 (Nieuwe Kraaijertsedijk). Een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom kan circa 4.000-6.000 motorvoertuigen per etmaal verwerken. De gemeente Borsele hanteert een streefwaarde 2.500 motorvoertuigen per etmaal. Gezien het doorgaande karakter van de erftoegangswegen kan worden gesteld dat de functie en gebruik in balans zijn. Echter, wordt in de autonome situatie, referentie situatie en in de plansituatie de streefwaarde gesteld door de gemeente Borsele op de N665 en Nieuwe Kraaijertsedijk (alleen plan-, bestemde situatie én plansituatie hoogseizoen) overschreden.

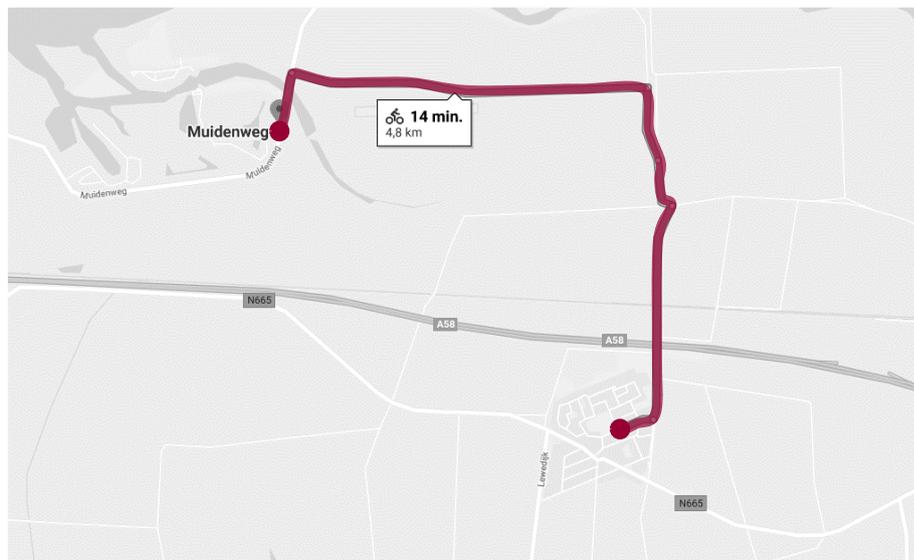
De intensiteit op de route tussen de kern Lewedorp en het 'Waterpark Veerse Meer' is circa 400-600 mvt/etmaal. In de autonome situatie neemt het aantal verkeersbewegingen toe tot 600-800 en in het hoogseizoen tot 900-1.100 mvt/etmaal. Als gevolg van het 'Waterpark Veerse Meer' neemt de verkeersbelasting toe tot 2.100-2.400 motorvoertuigen per etmaal. In het hoogseizoen (inclusief het 'Waterpark Veerse Meer') neemt de wegvakbelasting toe tot circa 3.000-3.300 motorvoertuigen per etmaal. De functie en gebruik van de wegvakken (erftoegangsweg – BUBEKO) zijn in balans.



Figuur 2.10: Wegvakbelasting route Lewedorp Arnhemuiden huidige-, autonome-, referentie en plansituatie en het hoogseizoen.

Fietsroute

Voor het langzame verkeer is geen aparte fietsverbinding tussen Lewedorp en het 'Waterpark Veerse Meer' aanwezig. Het langzame verkeer maakt gebruik van dezelfde route als het gemotoriseerd verkeer. Op de route zijn fietssuggestiestroken aanwezig tussen de kern Lewedorp en de spoorwegovergang. Tussen de spoorwegovergang en het 'Waterpark Veerse Meer' zijn op de wegvakken Nieuwe Kraaijertsedijk en Calandweg geen fietsvoorzieningen aanwezig. Gezien de beperkte verkeersbelasting op deze wegen in de huidige-, en autonome situatie voldoet de huidige inrichting. In de plansituatie neemt de verkeersbelasting toe maar voldoet de inrichting nog volgens de richtlijnen. In de plansituatie hoogseizoen zijn de intensiteiten hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 3.000 mvt/etmaal. Bij een dergelijke wegvakbelasting is een fietspad wenselijk. Daarbij speelt ook mee dat de Calandweg door het open karakter van de omgeving, het gestrekte tracé en het ontbreken van snelheidsremmende voorzieningen uitnodigt tot het overschrijden van de maximumsnelheid van 60 km/h.



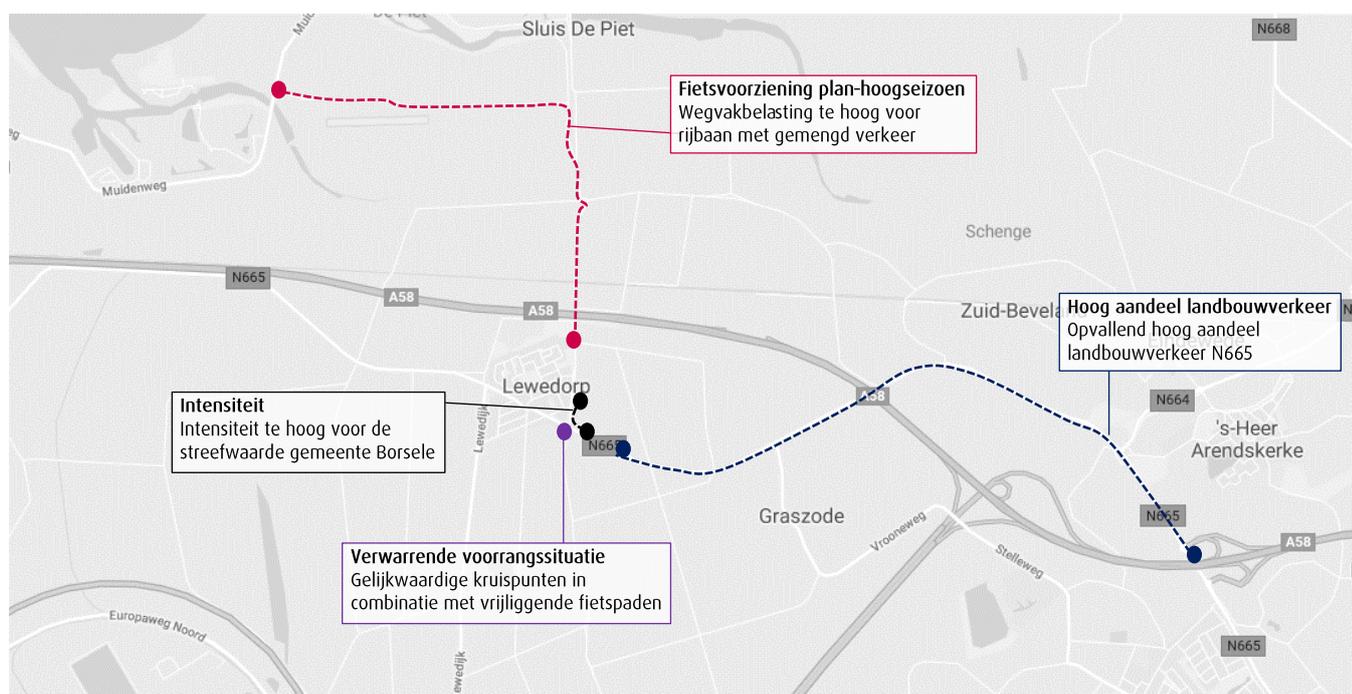
Figuur 2.11: Fietsroute tussen de kern Lewedorp en ontwikkeling 'Waterpark Veerse Meer' (bron: Google Maps).

Conclusie

De verkeersveiligheidsknel- en aandachtspunten en opvallendheden uit de schouw zijn:

- Groot aandeel landbouwverkeer op de N665 tussen 36 Lewedorp en de kern Lewedorp;
- Gelijkwaardige kruispunten, in combinatie met vrijliggend fietspad (kern Lewedorp), mogelijk verwarrend voor weggebruikers;
- Wegvakbelasting op de route in balans met het gebruik (erftoegangsweg – Nieuwe Kraaijertsedijk en gebiedsontsluitingsweg -N665);
- Wegvakbelasting op de route in de kern Lewedorp hoger dan de streefwaarde die wordt gesteld door de gemeente Borsele;

- In huidige situatie zijn de gewenste fietsvoorzieningen aanwezig, in de plansituatie hoogseizoen zijn op de Nieuwe Kraaijersdijk en Calandweg fietsvoorzieningen/of andere fietsroute wenselijk.



Figuur 2.12: Verkeersveiligheidsknel- en aandachtspunten route Lewedorp.

2.2.3 Route noordoost en Wolphaartsdijk

De noordoostroute loopt van N256, via de Aardebolleweg naar de Muidenweg. De route is overzichtelijk ingericht. Op de route geldt een maximumsnelheid van 60 km/u. Daarnaast geldt op een deel van de Muidenweg, nabij het 'Waterpark Veerse Meer', een maximumsnelheid van 80 km/u. Echter is de inrichting hier niet op aangepast.

De route via de kern Wolphaartsdijk is ongeschikt als aanrijroute. Op de Burgemeester Hackstraat kunnen personenauto's elkaar lastig passeren als gevolg van geparkeerde voertuigen aan beide zijde van de rijbaan. Daarnaast is de ruimte op de Molendijk en Lepelstraat te beperkt om elkaar goed te passeren bij hogere verkeersaantallen. Bovendien staan de woningen zeer dicht op de weg. Op verschillende plaatsen moeten bestuurders op elkaar wachten omdat de ruimte onvoldoende is voor twee voertuigen. Dit zorgt voor een lage snelheid, maar maakt de route ongeschikt als aanrijroute.



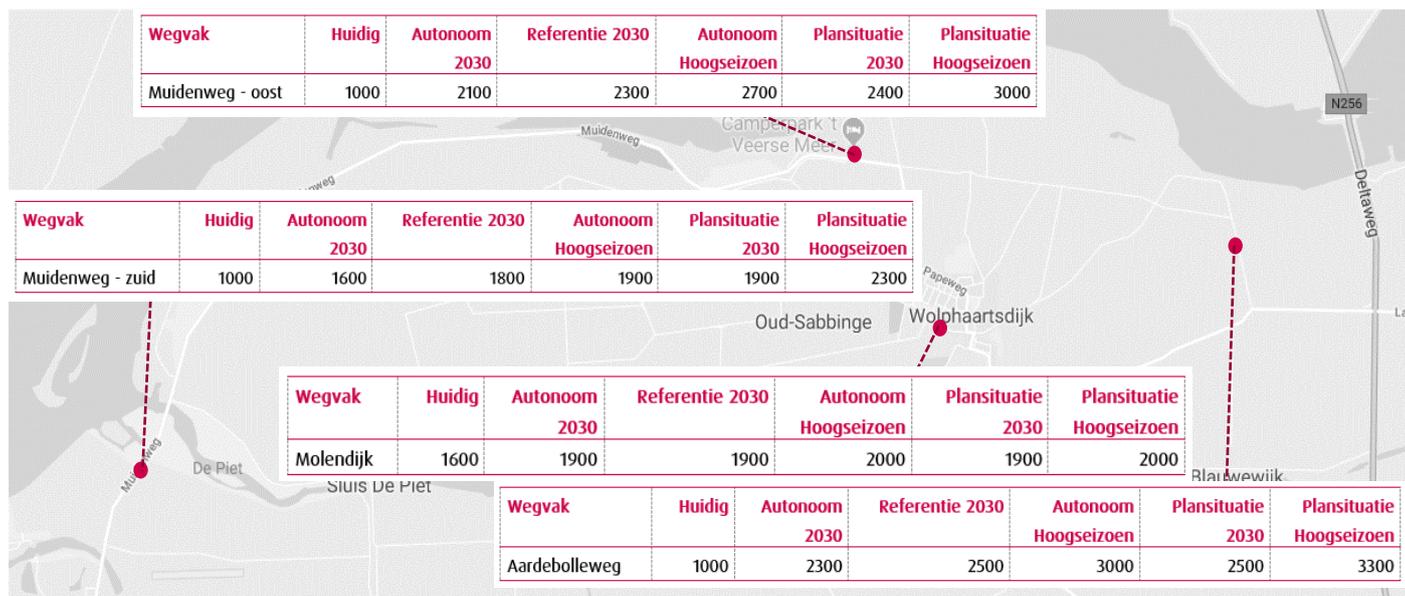
Foto 5: Huizen dicht op de weg op de Molendijk en de Lepelstraat.

Ook de alternatieve route door Wolphaartsdijk via de Papeweg – Oostkerkestraat is relatief smal, maar biedt wel enige ruimte om bestemmingsverkeer naar Wolphaartsdijk af te wikkelen. Als doorgaande toegangsweg is deze route ook ongeschikt.

Intensiteit

De intensiteit op de route noordoost is in de huidige situatie beperkt met circa 1.000 mvt/etmaal. Door de diverse ontwikkelingen nabij deze route, de ontwikkelingen van Wolphaartsdijk (onder andere camping Veerhoeve, camping Veerse, Camping De Haas), neemt de verkeersbelasting op de route in de autonome situatie toe tot circa 1.600-2.100 mvt/etmaal. In het hoogseizoen neemt de verkeersbelasting toe tot circa 1.900-2.700

mvt/etmaal. De toename op de route als gevolg van het 'Waterpark Veerse Meer' is beperkt (300 mvt/etmaal). In de plansituatie is de verkeersbelasting circa 1.900-2.400 mvt/etmaal (reguliere periode) en circa 2.300-3.000 mvt/etmaal (hoogseizoen). Op de noordoost route zijn de functie en het gebruik van de weg in balans. In de referentie situatie is de wegvakbelasting circa 1.800 – 2.300 mvt/etmaal op de route.



Figuur 2.13: Wegvakbelasting noordoost route en Wolphaartsdijk huidige-, autonome-, referentie en plansituatie en het hoogseizoen.

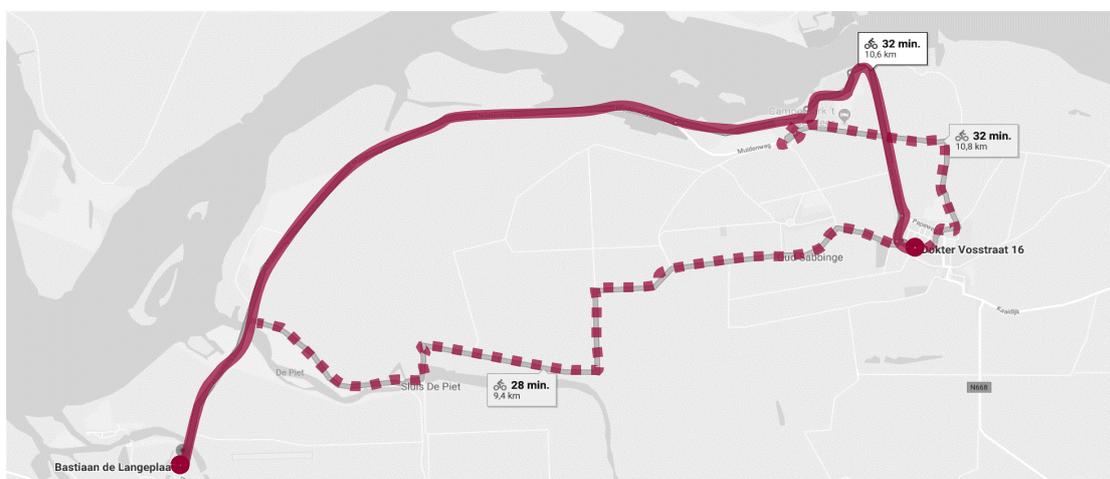
Fietsroute

De fietsroute tussen het 'Waterpark Veerse Meer' en de recreatiegebieden (noordoosten) en Wolphaartsdijk loopt via de Muidenweg, deze is voorzien van een vrijliggend fietspad. De route naar de kern Wolphaartsdijk loopt via de Veerweg, de rijbaan is uitgevoerd voor gemengd verkeer. De alternatieve route tussen Wolphaartsdijk en 'Waterpark Veerse Meer' gaat via Oud-Sabbinge en de Pietweg. Op deze wegvakken wordt het langzame verkeer ook gemengd met het gemotoriseerde verkeer. Door de lage verkeersaantallen zijn geen separate fietsvoorzieningen wenselijk op de routes. Op de fietsroutes zijn geen knel- en aandachtspunten op het gebied van verkeersveiligheid waargenomen.

De Aardebollenweg is geen onderdeel van de fietsroute tussen het 'Waterpark Veerse Meer' en Wolphaartsdijk, maar deze route wordt wel gebruikt door autoverkeer van het 'Waterpark Veerse Meer' en door andere fietsers en voetgangers, zoals aanwonenden. Op deze route zijn geen fietsvoorzieningen aanwezig en ook geen snelheidsremmers. In de autonome situatie verwerkt het wegvak 2.300 mvt/etmaal in de plansituatie circa 2.500 mvt/etmaal.



Foto 6: Aardebollenweg geen fietsvoorzieningen of snelheidsremmers.



Figuur 2.14: Fietsroute tussen de kern Wolphaartsdijk en de recreatiegebieden en ontwikkeling 'Waterpark Veerse Meer' (bron: Google Maps).

Conclusie

De verkeersveiligheidsknel- en aandachtspunten evenals de opvallendheden uit de schouw zijn:

- Ontsluiting gemotoriseerd verkeer
 - De planontwikkeling heeft een beperkt effect op de noordoostroute (toename van 200 mvt/etmaal) en geen effect op de routes in de kern van Wolphaartsdijk.
- Ontsluiting fietsverkeer
 - Op de fietsroutes zijn geen knelpunten waargenomen.

- Aandachtspunt is het fiets- en voetgangersverkeer op de Aardebollenweg
- Route overzichtelijk ingericht;
- Bij de recreatiegebieden geldt een lagere maximum snelheid, de inrichting is hier niet op aangepast;
- Nabij het 'Waterpark Veerse Meer' geldt een maximumsnelheid van 80 km/u, hier is de weginrichting niet op aangepast;
- De route door de kern Wolphaartsdijk kent aandachtspunten. Echter, worden deze niet veroorzaakt door het Waterpark Veerse Meer;
- Route via Wolphaartsdijk ongeschikt als aanrijroute ontwikkeling;
 - Lastig passeren op smalle wegen met geparkeerde auto's
- Wolphaartsdijk en recreatiegebieden zijn goed per fiets bereikbaar.



Figuur 2.15: Verkeersveiligheidsknel- en aandachtspunten route noordoost en Wolphaartsdijk.

Vestiging Eindhoven
Emmasingel 15
NL-5611 AZ Eindhoven
T (040) 235 25 00
F (040) 235 25 55

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**