



VERKEERSCIRCULATIEPLAN

RONDONDOM KAMPERLAND

adviseurs | ingenieurs | openbare ruimte

JUUST
decom!



Verkeerscirculatieplan

Rondom Kamperland

Vastgesteld door de gemeenteraad Noord-Beveland op 26 januari 2017



Colofon

Documentgegevens

Titel: Verkeerscirculatieplan Rondom Kamperland
Rapportnummer: NBE_2016_P01_R02_vs4
Datum: 14 december 2016
Status: Definitief

Opdrachtgever



Naam: Gemeente Noord-Beveland
Contactpersoon: Mevrouw J. Janssen Daalen
De heer S. Prince

Adres: Voorstraat 31
4491 EV WISSENKERKE

Opdrachtnemer

Naam: Juust | adviseurs ingenieurs openbare ruimte
Goessestraatweg 19 | 4421 AD Kapelle (NL)
0031 - 85 - 90 20 222
info@juustdaarom.nl
www.juustdaarom.nl

Auteur(s): De heer J.P. d'Haens
De heer G. van Pienbroek

Contactgegevens: 0(031) 6 28637530
jan@juustdaarom.nl



Inhoudsopgave

01 Inleiding	9
Achtergrond	9
Doel en reikwijdte van het verkeerscirculatieplan	9
Plangebied	10
Leeswijzer	10
02 Proces	11
Achtergrond	11
Samenstelling	11
03 Inventarisatie	13
Mobiliteitsplan 2015	13
Structuurschets Rondon Kamperland	13
Het lint verbindt	13
04 Hoofdstructuur	15
Inleiding	15
Autonetwerk (Wegencategorisering)	15
Fietsnetwerk	15
Landbouwverkeer	16
05 Detailstructuur	17
Autonetwerk	17
Fietsnetwerk	19
Landbouwnetwerk	20
Intermezzo VCP Kamperland	23
06 VCP Uitvoering en fasering	25
Maatregel 1 Verbinding Fietspad Schotsmanweg Oostwestweg	27
Maatregel 2 Aanpassing rotonde Schotsmanweg	29
Maatregel 3 Fietspad Schotsmanweg Ruitenplaatweg deel 2	31
Maatregel 4 Fietspad Schotsmanweg Ruitenplaatweg deel 1	33
Maatregel 5 Kruispunt Ruitenplaatweg Havenweg	35
Maatregel 6 Havenweg	37
Maatregel 7 Kruispunt Havenweg Veerseweg	39
Maatregel 8 Verbinding Spuidijk Haven	41
Maatregel 9 Havenplateau	43
Maatregel 10 Kruispunt Westhavendijk Veerweg Oosthavendijk	45
Maatregel 11 Veerweg	47
Maatregel 12 Kop Veerweg	49
Maatregel 13 Noordstraat deel 1	51
Maatregel 14 Noordstraat deel 2	53
Maatregel 15 Kruispunt Noordstraat Ruitenplaatweg	55
Maatregel 16 Noordstraat Ruitenplaatweg Molenweg	57
Maatregel 17 Verbinding winkelcentrum Veerweg	59
Maatregel 18 Ruitenplaatweg binnen bebouwde kom	61
Maatregel 19 Ruitenplaatweg buiten bebouwde kom	63



Figuur 1 | Overzicht rapportages die de aanleiding vormen voor het verkeerscirculatieplan



01 | Inleiding

Achtergrond

Kammerland is in beweging. Op verschillende vlakken werken we aan visies en concrete plannen om het dorp (nog meer) op de kaart te zetten. Gemeente Noord-Beveland heeft met de structuurschets Rondon Kamperland de hoofdlijnen vastgelegd voor de ontwikkelingen in de komende jaren. Vanuit de dorpsraad Kamperland (Dorak) is het initiatief “Het Lint Verbindt” gestart. Een plan wat bestaat uit het verbinden van de diverse voorzieningen door o.a. de herinrichting van de Veerweg. Daarnaast spelen ook diverse verkeerskundige aspecten welke zijn weergegeven in het Mobiliteitsplan 2015 Noord-Beveland.

Met uitvoering van deze plannen ontstaat een kans om duidelijke keuzes te maken. Ook op het gebied van verkeer. Welke voorzieningen bieden we aan fietsers en hoe willen we deze van/naar en door Kamperland geleiden? Hoe kunnen we Kamperland bereiken per auto? Op hoofdlijnen zijn in de visiedocumenten¹ keuzes gemaakt. Een doorvertaling hiervan op detailniveau is gewenst om zorg te dragen dat alle geplande maatregelen in en om Kamperland op elkaar aansluiten en gezamenlijk zorgdragen voor het realiseren van de totaalvisie. Om dit te bewerkstelligen is er voor gekozen een verkeerscirculatieplan (VCP) op te stellen.

Doel en reikwijdte van het verkeerscirculatieplan

Het VCP maakt een verbinding tussen de visie(s) op hoofdlijnen enerzijds en de detailuitwerking anderzijds. In het Mobiliteitsplan 2015 is bijvoorbeeld aangegeven dat we fietsverkeer dwars door de kern van Kamperland willen geleiden. Er worden nu plannen voorbereid omtrent herinrichting van straten en pleinen in Kamperland. Dan is het wel wenselijk om exact te weten welke ruimte onderdeel uitmaakt van deze hoofdfietsinfrastructuur. Dergelijke aspecten brengen we in beeld in dit VCP. Het resultaat is een redelijk gedetailleerde uitwerking van structuren en maatregelen. Deze zijn niet bindend, maar wel richtinggevend. Een uitgewerkt kruispuntontwerp dienen we niet 1 op 1 over te nemen, maar vormt wel de verkeerskundige basis voor de uiteindelijke ruimtelijke inrichting. Het VCP is dan ook een leidraad. Wanneer we de komende periode bij de diverse projecten deze leidraad hanteren borgen we aansluiting tussen de diverse projecten en dragen we er zorg voor dat de uiteindelijk gewenste visie realiteit wordt.

¹ Structuurschets Rondon Kamperland, Mobiliteitsplan 2015 Noord-Beveland



Figuur 2 | Plangebied Verkeerscirculatieplan Kamperland

Plangebied

Het plangebied omvat de kern Kamperland en een groot gebied daarbuiten. Het is hetzelfde plangebied als dat wat is gehanteerd in de structuurschets Rondom Kamperland. Ook vakantieparken zoals Roompot en Banjaard maken deel uit van dit gebied. In figuur 2 is het plangebied weergegeven.

Leeswijzer

Het VCP is tot stand gekomen in samenwerking met een aantal partners. We starten dan ook met het uiteenzetten van het proces dat is doorlopen om te komen tot dit plan. Vervolgens gaan we in de inventarisatie dieper in op de achtergrondstukken behorende bij het VCP. In het hoofdstuk hoofdstructuur geven we de visie weer die is vastgelegd voor het gebied Rondom Kamperland. Vervolgens vertalen we deze hoofdstructuur door naar straat- en pleinniveau (hoofdstuk detailstructuur). Dit vormt de basis voor het uiteindelijke verkeerscirculatieplan. Uiteindelijk sluiten we af met een overzicht aan maatregelen die benodigd zijn om dit plan te realiseren. Deze maatregelen prioriteren we en voorzien we van een globale kostenraming.



02 | Proces

Achtergrond

Het opstellen van een VCP is min of meer ingepast in de bestaande processtructuur van het project Rondon Kamperland. Een centrale kerngroep VCP heeft zorggedragen voor de voortgang en de bewaakte de hoofdlijnen. De projectgroep Rondon Kamperland verzorgde directe input namens alle belanghebbenden en begeleidde het totale proces. De Commissie Rondon Kamperland is diverse malen op de hoogte gebracht van de voortgang en legt het plan uiteindelijk ook vast. Tussentijds zijn ook de belanghebbende portefeuillehouders uit het College van Burgemeester en Wethouders bijgepraat.

Samenstelling

Kerngroep

Janet Janssen Daalen (gemeente Noord-Beveland)

Sjoerd Prince (gemeente Noord-Beveland)

Jan d'Haens (Juust)

Projectgroep

Hans Driedonks (Dorak)

Frank de Vries (Dorak)

Giel de Kanter (Dorak)

Wim Jalink (Dorak)

Marianne Wittkamp (Vereniging Gezamenlijke Ondernemers Noord-Beveland)

Izaak de Regt (Ondernemersvereniging Kamperland)

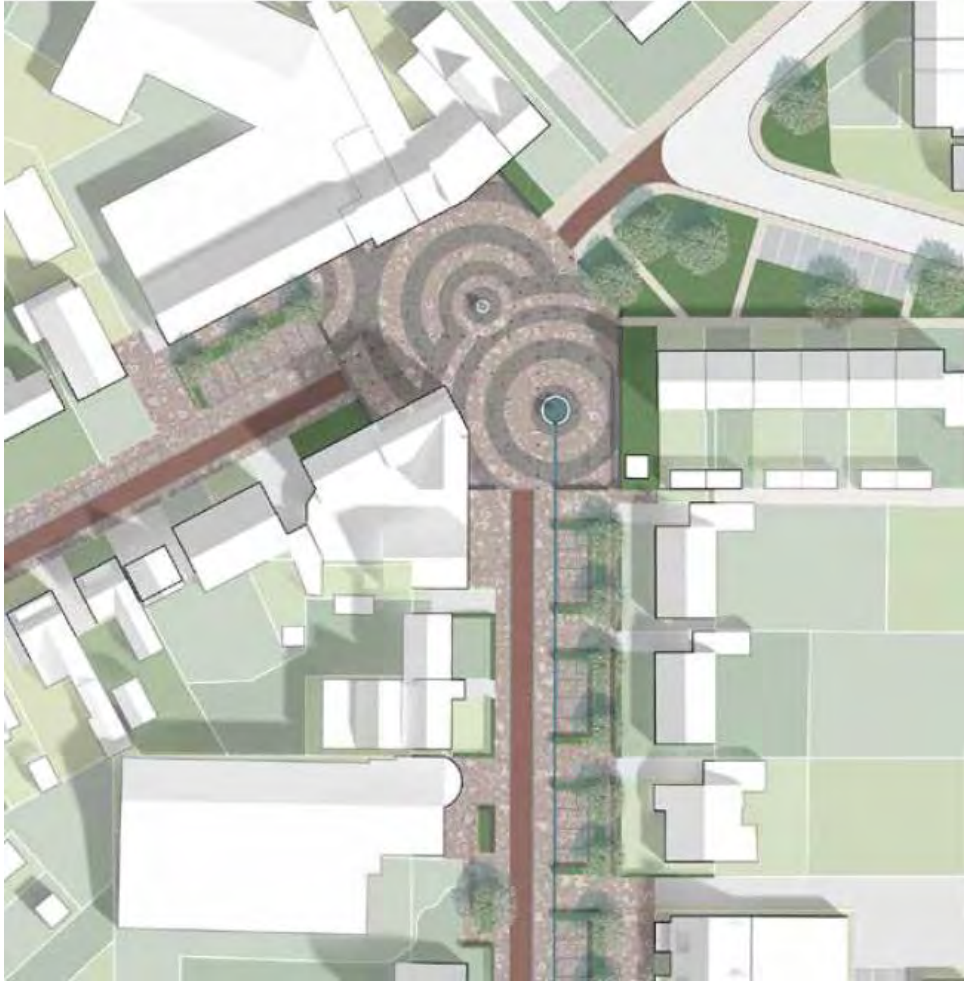
Janet Janssen Daalen (gemeente Noord-Beveland)

Sjoerd Prince (gemeente Noord-Beveland)

Jan d'Haens (Juust)

Commissie Rondon Kamperland

Fractievoorzitters Gemeenteraad, Burgemeester, Portefeuillehouder Rondon Kamperland



Figuur 3 | Driewaterplein kop Veerweg (bron: RoosRos/SpaceValue)



03 | Inventarisatie

Mobiliteitsplan 2015

In het Mobiliteitsplan 2015 is het mobiliteitsbeleid voor de gemeente Noord-Beveland vastgelegd. De algemene doelstelling luidt: *Kaderstellend verkeers- en vervoersbeleid, op maat en schaal van de gemeente Noord-Beveland*. In de opzet is gekozen voor een thematisering naar o.a. verkeersdeelnemers. De basis van het beleid wordt dan ook gevormd door vastgelegde structuren zoals een wegencategorisering, hoofdroutes utilitair fietsverkeer en landbouwverkeer. Behorend bij deze structuren zijn richtlijnen vastgesteld die ingaan op de inrichting van de openbare ruimte. Een route/straat welke onderdeel uitmaakt van een hoofdfietsroute kent richtlijnen ten aanzien van breedtes, fietsvoorzieningen, etc..

Naast de structuren zijn ook algemene maatregelen per kern/gebied opgenomen. Voor het VCP Rondom Kamperland zijn de volgende maatregelen/acties van toepassing:

- Herinrichting Ruitenplaatweg Kamperland;
- Herinrichting Veerweg Kamperland;
- Landbouwverkeer Molenweg Kamperland;
- Fietsroute via Fietsweg Schotsmanweg;
- Landbouwverkeer Westhavendijk Kamperland;
- Studie naar gewenste fietsoplossing Kamperland-N57

Structuurschets Rondom Kamperland

De Structuurschets Rondom Kamperland vormt het visiedocument waarin de verschillende projecten in en om Kamperland in samenhang gezien worden en de vraag centraal staat hoe deze elkaar en de ruimtelijke structuur, de uitstraling en de levendigheid van Kamperland kunnen versterken. Op het gebied van verkeer en vervoer worden in de schets een aantal kwaliteiten en knelpunten benoemd:

- + Ruitenplaatweg als functionele verbindingsweg;
- + Veerweg als centrale verkeersas in het dorp;
- + Parkeergelegenheid op markante havenlocaties;
- + Fietsmogelijkheden door het gebied;
- Uitstraling/herkenbaarheid entrees dorp vanaf Ruitenplaatweg (twee kruispunten);
- Duidelijke routing fietsers;
- Kruispunt Ruitenplaatweg/Molenweg/Noordstraat;
- Verwerking verkeer via Westhavendijk;
- Parkeren bij supermarkt;
- Veiligheid fietsroutes.

In de uiteindelijke visie en bijbehorende visiekaart geeft men een fietsverbinding weer die vanaf de Ruitenplaatweg via de Havenweg en Veerweg door Kampeland gaat. Naast de Ruitenplaatweg wordt buiten de bebouwde kom ook de Jacobadijk aangeduid als fietsroute. Voor het gedeelte binnen de bebouwde kom van de Ruitenplaatweg wordt ingezet op verbetering van de uitstraling. Op de visiekaart is tevens een gewenste verbinding ingetekend tussen het winkelcentrum aan de Ruitenplaatweg en de voorzieningen aan de Veerweg.

Het lint verbindt

In dit plan dat in opdracht van Dorak door RoosRos/SpaceValue is uitgewerkt vormt de Veerweg een verbindende factor tussen het winkelcentrum, de voorzieningen aan de Veerweg en de voorzieningen aan de Haven. Het plan bestaat in eerste instantie uit een herinrichtingsopgave voor de Veerweg en omgeving. Aanvullend dient ook de invulling en uitstraling van gebouwen mee te gaan in de opwaardering. Ten aanzien van de herinrichting zet men in op de functie als verblijfsgebied. Om dit kracht bij te zetten en om ruimte voor verblijven te maken stelt men voor een groot deel van de Veerweg voor eenrichtingsverkeer aan te duiden. Voorstel is verkeer via de Veerweg in zuidelijke richting af te wikkelen. De Nieuwstraat wordt op zijn beurt eenrichtingsverkeer in noordelijke richting.

Door Juust is vooruitlopend op dit VCP een verkeersveiligheidsaudit uitgevoerd. Hierin trekken we de conclusie dat het plan op een paar kleine aandachtspunten voldoet aan de richtlijnen ten aanzien van verkeersveiligheid. De vraag of eenrichtingsverkeer gewenst/noodzakelijk is dient in dat geval in breder perspectief (dit VCP) te worden bekeken.



Figuur 4 | Wegencategorisering Noord-Beveland



Figuur 5 | Utilitair en recreatief fietsnetwerk Noord-Beveland



04 | Hoofdstructuur

Inleiding

De hoofdstructuur hangen we op aan de verschillende structuren zoals deze zijn opgenomen in het Mobiliteitsplan 2015. We maken hierbij een splitsing naar autoverkeer (wegencategorisering), fietsverkeer en landbouwverkeer. OP basis van de bevindingen uit het mobiliteitsplan geven we weer wat de consequenties zijn voor Kamperland en welke acties/aandachtspunten hier uit voortvloeien.

Autonetwerk (Wegencategorisering)

De wegencategorisering is opgebouwd uit 3 categorieën. De stroomweg is de hoogste categorie en is bedoeld als hoofdverbinding. Verkeer stroomt als het ware van het ene gebied naar het andere. Voor Kamperland en omgeving is de Oostwestweg en de N57 aangeduid als stroomweg. Deze vormt dus ook een prima invalsroute het gebied Rondom Kamperland in. Direct onder de stroomwegen kennen we de gebiedsontsluitingswegen. Dit zijn als het ware de verbindingswegen van de stroomwegen naar de verblijfsgebieden. De Nieuweweg tussen Wissenkerke en de Oostwestweg is zo'n gebiedsontsluitingsweg. Ook de Ruitenplaatweg tot aan het winkelcentrum kent deze categorie. Alle overige wegen in het gebied, zowel binnen als buiten de bebouwde kom zijn erftoegangswegen. Deze ontsluiten de erven (woningen e.d.) en zijn in principe echte verblijfsgebieden waar verkeer in principe gebruik maakt van een gedeelde ruimte. In principe, want een functie als hoofdfietsroute of landbouwtransportroute kan tot een andere inrichting leiden.

Vanuit wegencategorisering bezien zijn er geen knelpunten in de structuur te onderkennen. Het gebied kan snel en goed worden ontsloten op een stroomweg. Wel vraagt de inrichting van de wegen op basis van de gekozen categorieën (denk o.a. aan de Ruitenplaatweg) nader aandacht.

Aansluitend op dit onderwerp is wel het voorstel om eenrichtingsverkeer in de Veerweg, en als gevolg daarvan ook in de Nieuwstraat, in te voeren actueel. In de verdere detaillering moeten we aangeven of dit een gewenste ontwikkeling is.

Fietsnetwerk

Voor het fietsnetwerk maken we onderscheid in een utilitair en een recreatief netwerk. Het utilitaire netwerk is het druk(ker) bereden hoofdfietsnetwerk dat ook gebruikt wordt voor woon-/werkverkeer en eventuele schoolroutes. Het recreatieve netwerk vormt de verbindingen van en naar de fietsknooppunten. Ten aanzien van het utilitaire netwerk is een route aangeduid welke grofweg De Banjaard verbindt met Kamperland. Voor deze route is opgenomen dat een nadere studie uit dient te wijzen hoe deze exact gepositioneerd dient te worden. Uitgangspunt is dat in ieder geval de Veerweg onderdeel uitmaakt van deze route. Vanuit verkeerskundig oogpunt is een route via de Ruitenplaatweg ook een goede en misschien wel eenvoudigere mogelijkheid. Gelet op de wens om de beleving van Kamperland te verhogen en meer reuring in het dorp te verkrijgen is ervoor gekozen de Veerweg als onderdeel van de hoofdfietsroute aan te duiden. Dit dient uiteraard op een verkeersveilige en comfortabele wijze ingepast te worden. Voor het gebied tussen deze Veerweg en de Banjaard dienen keuzes gemaakt te worden. Hier zijn meerdere opties denkbaar die een goede en comfortabele fietsverbinding kunnen vormen. Bij de verdere uitwerking dienen hierin knopen te worden doorgehakt.

Het recreatieve fietsnetwerk is veel omvangrijker en omvat een groot deel van de wegen in het buitengebied. Recreatief medegebruik door fietsers moet hier gewoon mogelijk zijn. Hiervoor dienen in principe geen aanvullende maatregelen te worden genomen. We richten immers het utilitaire/ hoofdfietsnetwerk veilig en comfortabel in. Dit neemt zoals aangegeven niet weg dat medegebruik door fietsers van de andere wegen gewoon en veilig moet kunnen blijven plaatsvinden.

Landbouwverkeer

Het landbouwtransportroutenetwerk (kwaliteitsnet landbouwverkeer) kruist op 2 plaatsen de kern van van Kamperland. Via de route Oost-/Westhavendijk en via de route Burgemeester de Moorweg.



Figuur 6 | Kwaliteitsnet landbouwverkeer

Op beide doorkruisingen is sprake van menging met fietsverkeer en een gebrek aan ruimte. Voor beide doorsteken gaat tevens op dat ze kruisen met de hoofd fietsroute die in het verlengde van de Veerweg is gelegen. Ten aanzien van de inrichting moeten we concluderen dat er sprake is van ruimtegebrek om alternatieven uit te werken en of verbeteringen door te voeren. Voor de route Oosthavendijk-Westhavendijk zijn er vooralsnog geen mogelijkheden beschikbaar om dit op te lossen. Voor wat betreft de route via Stekeldijk-Burgemeester de Moorweg gaat waterschap Scheldestromen (wegbeheerder) na of er mogelijkheden zijn om verbreding van de weg uit te voeren. Indien dit mogelijk blijkt kan dit betekenen dat we deze route kunnen optimaliseren en de route via de Oosthavendijk-Westhavendijk uit het landbouwnetwerk halen. Hiervoor is nader onderzoek nodig. We gaan in dit VCP dan ook niet verder in op een verbetering van de weginrichting van deze routes. Wel besteden we aandacht aan de kruising van deze landbouwroutes door de hoofd fietsroute. Voor de route Stekeldijk-Burgemeester de Moorweg volgen we uiteraard de ontwikkelingen die hier mogelijk gaan spelen.



05 | Detailstructuur

Autonetwerk

Uit hoofdstuk 4 is voor dit onderwerp de discussie omtrent eenrichtingsverkeer in de Veerweg naar voren gekomen. Om de haalbaarheid hiervan te beoordelen concentreren we ons op de vraag naar enerzijds de noodzaak en anderzijds de wenselijkheid.

Noodzaak eenrichtingsverkeer Veerweg

In het huidige functioneren van de ontsluiting van de kern Kamperland is geen aanleiding te vinden om eenrichtingsverkeer in te stellen. De straten zijn goed ingericht om het verkeersaanbod te verwerken en er zijn op dit gebied geen knelpunten waar te nemen. Een noodzaak is er vanuit deze invalshoek bezien dan ook niet. Vanuit het project “Het lint verbindt” is deze wijziging in de verkeersstructuur toch geopperd. De reden hiertoe vormt de beschikbare ruimte in een deel van de Veerweg. In het herinrichtingsvoorstel wordt zoals eerder aangegeven ingezet op een verbetering van de uitstraling van het gebied en een inrichting als verblijfsgebied. Door te kiezen voor eenrichtingsverkeer is minder ruimte nodig voor de rijloper van gemotoriseerd verkeer en kan dus meer ruimte geboden worden aan voetgangers (verblijvers). Op zich een te volgen redenatie. Verkeerskundig gaat dit echter niet geheel op en ook wat ruimte beslag betreft hebben we het slechts over de winst van 1 á 1,5 meter. Fietsers zullen immers wel altijd in 2 richtingen gebruik moeten maken van de Veerweg waardoor een bepaalde breedte noodzakelijk blijft. Verkeerskundig gezien gaan we in een verblijfsgebied juist uit van zoveel als mogelijk gedeelde ruimte. Zo min mogelijk scheiden van functies en zoveel mogelijk mengen. Zeker op de locaties waar we fors inzetten op verblijven (denk aan het Driewaterplein en de kop van de Veerweg) zal sprake zijn van een pleininrichting. De scheiding tussen rijloper en voetgangersgebied is hier min of meer al niet meer van toepassing. We snappen de gedachtegang om ruimte van het autoverkeer (van 2 naar 1 richting) te verplaatsen naar de voetganger. In de praktijk zal dit echter slechts zeer beperkt tot uiting komen.

Wenselijkheid eenrichtingsverkeer Veerweg

Verkeerskundig is er geen noodzaak voor eenrichtingsverkeer. Maar indien het wel wenselijk is of geen schade tot gevolg heeft in vergelijking met de huidige situatie kan invoering altijd worden overwogen. Van wenselijkheid is echter ook geen sprake. Door het instellen van eenrichtingsverkeer dient het verkeer dat geen gebruik meer kan maken van de Veerweg zich te verplaatsen naar de Nieuwstraat (en vice versa). In totaliteit betekent dit geen wijziging in de intensiteiten. De afstand wordt voor sommigen mogelijk langer door omrijdbewegingen, maar in totaliteit zal het aantal noord-zuid bewegingen en zuid-noord bewegingen gelijk blijven. Er is echter wel sprake van een duidelijkere piekbelasting. Wanneer in de ochtendspits de maatgevende rijrichting zuidwaarts is concentreert dit zich straks op de Veerweg. Over de gehele dag bezien wordt het dan niet drukker, maar de piek in de ochtendspits is wel significant verhoogd. De ervaring van de hoeveelheid verkeer zal dan ook anders zijn. Tevens zal de Nieuwstraat een groter aandeel van de totale verkeersbewegingen op zich nemen dan nu het geval is. Dit betekent dat we deze route waar o.a. een school aan is gelegen extra gaan benutten. In theorie niet gewenst. Het invoeren van eenrichtingsverkeer hier zal tevens heel wat aandacht vergen. De duidelijke woonstraat (op het pleingedeelte na) kent nu een lange rechtstand met aan één zijde parkeren. Door (de kans op) tegenliggend verkeer is hard rijden hier nu vaak niet mogelijk. Bij eenrichtingsverkeer ontbreekt het aan tegenliggers en dienen maatregelen te worden genomen. Deze gaan ten koste van de parkeercapaciteit.

Parkeren

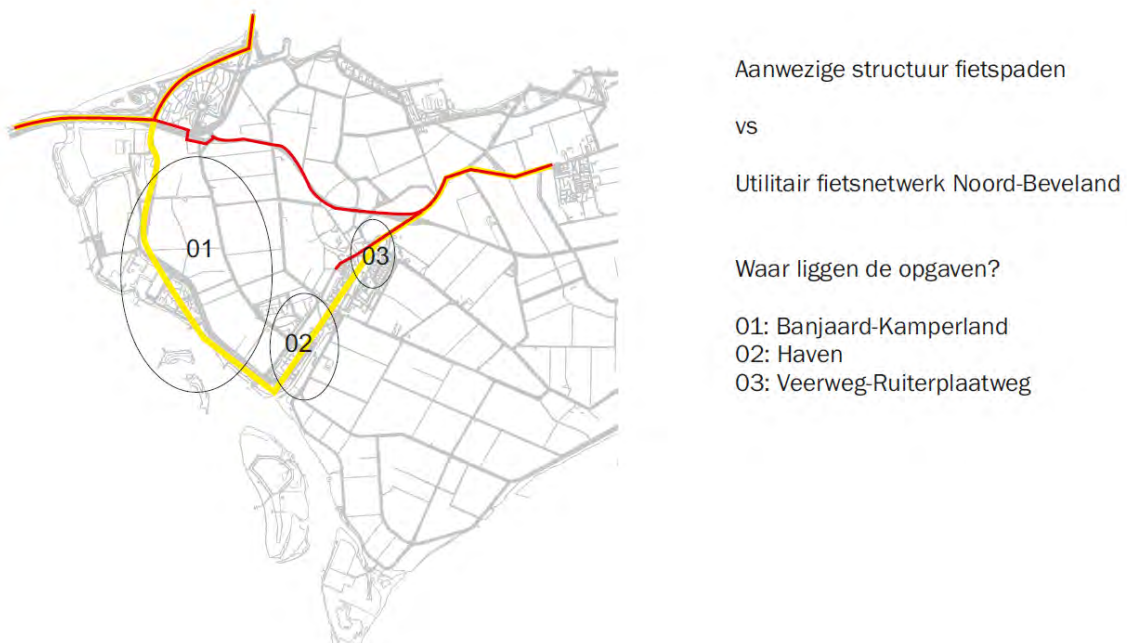
In de huidige situatie zijn een aantal grotere parkeerlocaties aanwezig. Bij het winkelcentrum is een grote parkeervoorziening gelegen. De doelgroep hier is ook echt bezoekers van het winkelcentrum. In het hoogseizoen is er sprake van een te hoge parkeerdruk. Nabij de haven zijn ook diverse parkeermogelijkheden gesitueerd. Door de afstand tot de andere voorzieningen in Kamperland functioneert dit ook enkel voor het gebruik van de haven en de daar gevestigde functies. In Kamperland zelf zijn langs de Veerweg (met name de kop) en ter hoogte van de voormalige Rabobank parkeervoorzieningen aanwezig. Ook nabij de begraafplaats en het pleintje Nieuwstraat- Korte Nieuwstraat kent een concentratie van parkeerplaatsen. Zoals in Het lint verbindt aangegeven bestaat de behoefte om het parkeren uit te breiden. In eerste instantie zal het mogelijk gaan om verplaatsing van parkeerplaatsen. Minder direct aan de Veerweg, waardoor je ter vervanging parkeerplaatsen in de nabijheid dient te vinden. In een later stadium kan nagedacht worden over parkeerplaatsen op grotere afstand van het centrum van Kamperland. De afstand tussen haven en centrum Kamperland is echter te groot voor een directe link. Uitbreiding van parkeren moet wat dat betreft gezocht worden aan de Noordstraat, de Kop van de Veerweg of eventueel in de omgeving van de supermarkt. In dit laatste geval is het wel wenselijk dat een goede looproute is vormgegeven. Dit is ook in de huidige situatie al wenselijk om uitwisseling tussen Veerweg en winkelcentrum mogelijk te maken.

Ten aanzien van parkeren is mogelijk nog winst te behalen door een betere benutting van het huidige parkeeraanbod. Op de Veerweg staan bijvoorbeeld langparkeerders (o.a. werknemers). Door langparkeerders hier weg te halen ontstaat ruimte voor klanten/bezoekers. De langparkeerders kunnen dan gebruik maken van parkeerplaatsen op acceptabele loopafstand welke nu nog niet benut worden. Dit kan bereikt worden in overleg met de ondernemingen in de Veerweg. Dit heeft de voorkeur boven het instellen van een parkeerregime om lang parkeren tegen te gaan (blauwe zone bijvoorbeeld).

Conclusie

Er is geen noodzaak aanwezig om eenrichtingsverkeer in te voeren. Verkeerskundig is het tevens niet wenselijk omdat dit duidelijk nadelige gevolgen kent voor met name de Nieuwstraat. Op het gebied van verkeerscirculatie voor het autoverkeer nemen we dan ook geen wijzigingen op voor wat betreft rijrichting in Kamperland.

Ten aanzien van parkeren is op korte termijn uitbreiding gewenst indien herinrichting zorgt voor verdwijnen van parkeerplaatsen. Gelet op de aard en schaal van Kamperland dient uitbreiding op zo'n kort mogelijke afstand van de voorzieningen plaats te vinden. Voor centrum Kamperland/Veerweg betekent dit locaties aan de Veerweg (noord), Noordstraat en eventueel uitbreiding van het parkeren bij het winkelcentrum.



Figuur 7 | Opgave fietsverkeer



Fietsnetwerk

De aandachtspunten voor het fietsverkeer zijn op hoofdlijnen weergegeven in figuur 7. Het betreft 3 deelopgaven waarin we op detailniveau routekeuzes dienen te maken.

Opgave 1: Banjaard-Haven (Kamperland)

Deze route bestaat uit de Schotsmanweg (Fietsweg) en de Ruitenplaatweg. Het omvat de verbinding tussen de rotonde bij de tunnel onder de N57 (ter hoogte van De Banjaard) tot en met het kruispunt Ruitenplaatweg-Havenweg. Grofweg zijn hiervoor 3 routes denkbaar:

- Langs het water (Veerse Meer);
- Ruitenplaatweg-Schotsmanweg;
- Jacobadijk.

Opdracht hier is een route behorende bij het hoofdfietsnetwerk te realiseren. Dit betekent een hoogwaardige route op het gebied van comfort en veiligheid. Een sterke troef ten aanzien van kwaliteit op Noord-Beveland is de aanwezigheid van water. Het fietsen direct langs of met zicht op het water heeft dan in principe ook de voorkeur. Wanneer we de ze route visualiseren op dit traject lopen we tegen een aantal problemen aan. Op De Schotsman is deze route momenteel aanwezig, en loopt deze via bestaande woonstraten en doorsteekjes voor fietsers. Dit is niet de kwaliteit die je bij een hoofdfietsroute verwacht. Tevens is er geen sprake van zicht op het water. De woonperceelen grenzen aan het water waardoor dit voor het eerste gedeelte een onmogelijke opgave betreft. Verderop richting de Schotsman is een mooie fietsvoorziening aanwezig, direct aan het water. Deze kan vooralsnog niet doorgetrokken worden langs het water naar de N57 toe. Hier stuiten we op een aantal problemen. Er is sprake van een natuurgebied met beschermde plantensoorten waar we niet zomaar een verharde fietsroute in aan kunnen brengen. De aansluiting op de fietsverbinding welke aan de westzijde van de N57 ligt, kan alleen gemaakt worden met een tunnel onder de N57. Deze ligt op het einde van de Schotsmanweg, meer landinwaarts.

Een fietsroute langs de Ruitenplaatweg-Schotsmanweg behoort wel tot de mogelijkheden. Hier is in de berm ruimte beschikbaar om een vrijliggende fietsvoorziening aan te brengen. Geen zicht op water weliswaar, maar wel een direct route van A (rotonde en tunnel) naar B (kruispunt Ruitenplaatweg-Havenweg). Tevens ontsluiten we direct alle voorzieningen zoals Ruitenplaat en Schotsman en de watersportvoorzieningen. Een veder van het water af gelegen route via de Jacobadijk stuit op ruimtegebrek. Het dijkprofiel laat geen fietsvoorziening toe waardoor we hier nooit de gewenste kwaliteit kunnen bieden. Bovendien ontsluit deze route de eerder genoemde voorzieningen niet.

Vanuit kwaliteit gaat de voorkeur uit naar een route langs het water. Hier ontbreekt het op enkele onderdelen echter aan ruimte of mogelijkheden om de gewenste kwaliteit te behalen. Om die reden kiezen we dan ook voor een volwaardige fietsvoorziening langs de Schotsmanweg en Ruitenplaatweg. Dit biedt tevens de mogelijkheid om de ervaren problematiek op de Schotsmanweg (zie Mobiliteitsplan ten aanzien van de fietsweg) op te lossen. Doordat de route wel direct langs de parken aan het Veerse Meer loopt is er altijd de mogelijkheid om een deel van de route langs het water te vervolgen.

Een belangrijk schakelpunt in deze route vormt de aansluiting op de rotonde enerzijds en de Havenweg anderzijds. Hier sluiten we aan op andere delen van het hoofdfietsnetwerk, wat op een goede en veilige wijze opgezet dient te worden.

Opgave 2: Haven

In het Mobiliteitsplan 2015 is de keuze gemaakt om de hoofdfietsroute in Kamperland via de Veerweg te geleiden en dus niet via de Ruitenplaatweg. Dit betekent dat we de hoofdfietsroute langs de Ruitenplaatweg af moeten buigen naar de Havenweg toe. Dit omvat het eerder genoemde schakelpunt. Vervolgens kunnen we de route volgen via de Havenweg of de Veerseweg. Deze laatste ligt ingeklemd tussen de achterzijde van Rancho Grande en een dijk. Weinig medegebruik door andere verkeersdeelnemers. De Havenweg ligt aan de andere zijde van de dijk en biedt doorkijk naar het havenkanaal. Tevens liggen hier enkele voor fietsers interessante voorzieningen aan zoals horeca en detailhandel. Comfort en veiligheid kunnen op beide routes geboden worden. Gelet op de beleving (water) kiezen we er echter voor om de hoofdroute aan te duiden via de Havenweg.

De Havenweg gaat uiteindelijk over in de Spuidijk. Wanneer we deze geheel volgen sluiten we haaks aan op de Westhavendijk. Door een stukje deze dijk te volgen kunnen we vervolgens een afslaan beweging maken naar de Veerweg. Alternatief is dat we halverwege de Spuidijk de doorsteek nemen naar het Havenplateau. Voordeel hiervan is dat wederom de beleving van het water optimaal is. Bijkomend voordeel is dat we de verbinding met de Veerweg en de kruising van de landbouwroute Oost-/Westhavendijk concentreren op 1 kruispunt. Het heeft dan ook de voorkeur om de route over het havenplateau te geleiden, in de wetenschap dat de nodige aandacht besteed moet worden aan de doorsteek tussen Spuidijk en haven en de inrichting van het kruispunt Westhavendijk-Veerweg-Oosthavendijk.

Opgave 3: Veerweg-Ruiterplaatweg

Uiteindelijk dienen we vanaf de Veerweg weer richting de Ruiterplaatweg te gaan (of omgekeerd). Hiervoor kunnen we afbuigen via de Noordstraat naar het kruispunt met de Molenweg of volgende we de Noordstraat achterlangs Emilisse naar de Ruiterplaatweg. Hiertussen ligt nog de Burgemeester de Moorweg, deze is echter als landbouwroute aangeduid. De keuze hier is om de fietser niet te dwingen. Als hoofdroute duiden we de route achterlangs Emilisse aan. Dit betekent een uitdagende ontwerpopgave om fietser vanaf het fietspad langs de Ruiterplaatweg te verleiden om over te steken naar de Noordstraat. Ook deze straat zelf zal uitnodigender en veiliger ingericht moeten worden voor fietsers. Het alternatief via het kruispunt Molenweg-Noordstraat benutten we echter ook. Fietsers die er bewust dan wel onbewust voor kiezen de hoofdroute te negeren kunnen dit als alternatief gebruiken. Dit betekent dat we hier bij de inrichting van het kruispunt en de straten rekening mee dienen te houden.

Landbouwnetwerk

Zoals aangegeven gaan we aan de landbouwroutes zelf vanuit het VCP geen wijzigingen aanbrengen. Wel nemen we de kruising van de landbouwroutes mee in de te nemen maatregelen en volgen we de eventuele ontwikkelingen op de route Stekeldijk.



intermezzo

vcp rondom Kamperland



Figuur 8 | VCP Rondom Kamperland



Intermezzo |VCP Kamperland

Op basis van de doorvertaling van hoofdstructuur naar detailstructuur zijn belangrijke keuzes gemaakt. Deze keuzes/maatregelen (19 maatregelen op kaart weergegeven) vormen samen de uitvoering van het VCP Kamperland. Het plan zelf ligt vast in de detailvisie, een doorvertaling van de visie zoals reeds opgenomen in het Mobiliteitsplan en de Structuurschets Rondom Kamperland. Deze visie vormt de basis voor verdere uitwerkingen, zoals bijvoorbeeld de herinrichting Veerweg uit Het lint verbindt.

De in het VCP opgenomen maatregelen zijn grotendeels nodig om een volwaardige fietsroute te realiseren. Enerzijds om de veiligheid en het comfort van fietsers op bestaande routes te verbeteren, anderzijds om fietsers te bewegen naar de juiste route. Een aantal maatregelen sluiten ook aan op de ruimtelijke visie zoals opgenomen in de Structuurschets Kamperland. Hierin is ook sprake van het duidelijker vormgeven van entrees. Dit is in het VCP vormgegeven door deze kruispunten te herinrichten. Tevens vervullen ze een rol bij een verkeersveiligere inrichting van de Ruitersplaatweg.

Ten aanzien van het onderwerp parkeren is geen actie opgenomen. In eerste instantie zal nog geen grootschalige

Behalve het fietsverkeer wijzigt de “circulatie” in en om Kamperland niet of nauwelijks. Er is geen sprake in ingrepen in rijrichting, wijziging in hoofdontsluitingen, etc..

In het hoofdstuk uitvoering en fasering worden de 19 maatregelen op volgorde toegelicht. Hierbij geven we aan op welke wijze de situatie kan worden verbeterd en wat hiervan de globale kosten bedragen. Per maatregel geven we tevens aan welke prioriteit hier aan wordt toegekend. De prioriteit is onderverdeeld in:

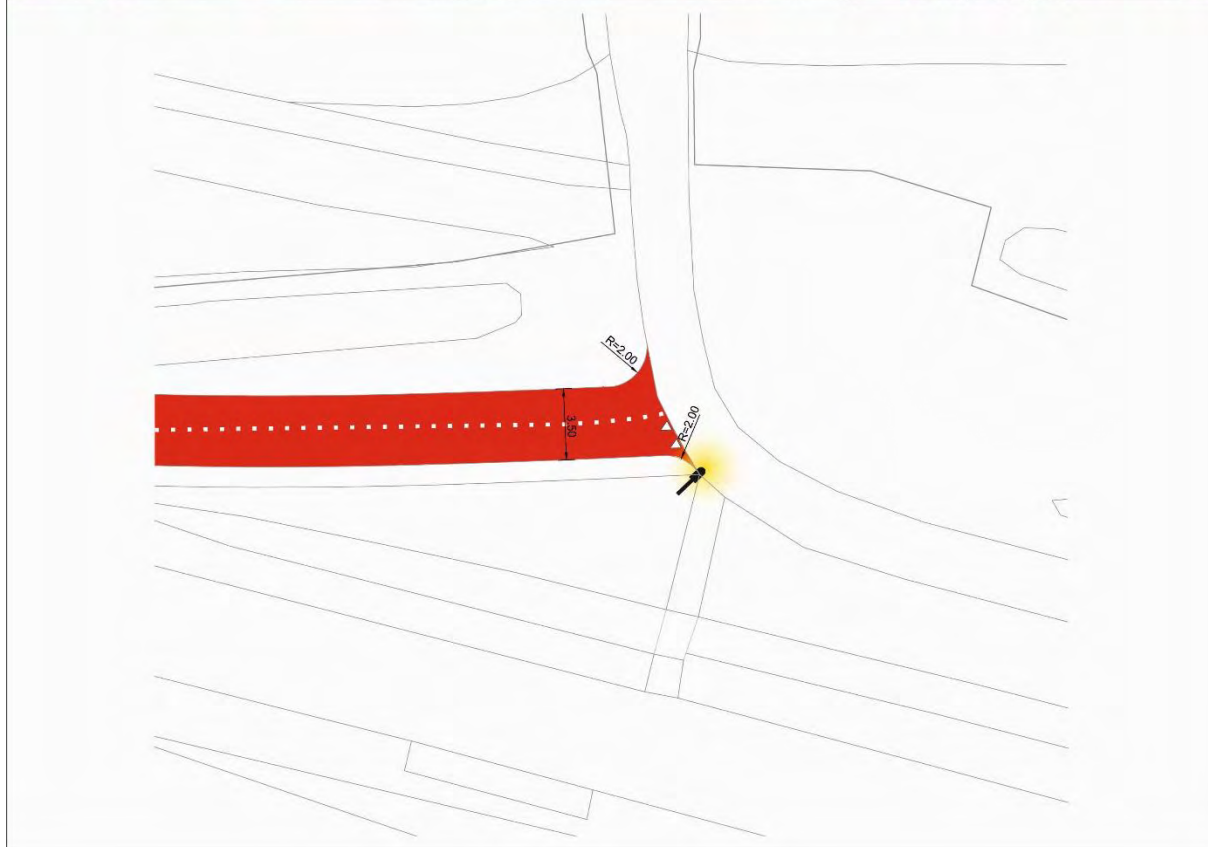
- Prioriteit 1: noodzakelijk om VCP te realiseren. Dit zijn bijvoorbeeld de projecten die er voor zorgen dat een bepaalde routekeuze wordt afgedwongen;
- Prioriteit 2: wenselijk om VCP structuren te versterken. Ze zijn niet noodzakelijk om de VCP structuur tot uitvoering te brengen, maar dragen wel duidelijk bij aan de herkenbaarheid hiervan;
- Prioriteit 3: aanvullingen die de verkeersstructuur “Rondom Kamperland” verder verbeteren. Denk hierbij aan een verbinding tussen het hoofd fietsrouten netwerk en een nabij gelegen fietsinfrastructuur.

De prioritering is gebaseerd op verkeerskundige aspecten. Uiteraard spelen er meerdere disciplines een rol in het project Rondom Kamperland. De prioritering uit het VCP geeft dan ook de verkeerskundige noodzaak weer. Een totaal planning en prioritering dient in breder verband te worden gezien.



06 | VCP Uitvoering en fasering

De in het verkeerscirculatieplan genoemde maatregelen zorgen er samen voor dat de verkeerskundige visie voor Kamperland realiteit wordt. In dit hoofdstuk geven we per maatregel een korte toelichting. Hierbij geven we tevens een indicatie van de kosten en bepalen de verkeerskundige prioriteit. Het is de bedoeling dat deze maatregelen onderdeel gaan uitmaken van het totale Rondom Kamperland project. In die totale afweging kan ook pas een echte prioriteit en uitvoeringsstrategie worden bepaald. Hierbij dient in acht genomen te worden dat alle prioriteit 1 maatregelen vanuit verkeer noodzakelijk is om het circulatieplan te realiseren.



Figuur 9 | Maatregel 1



Maatregel 1 | Verbinding Fietspad Schotsmanweg Oostwestweg

Toelichting

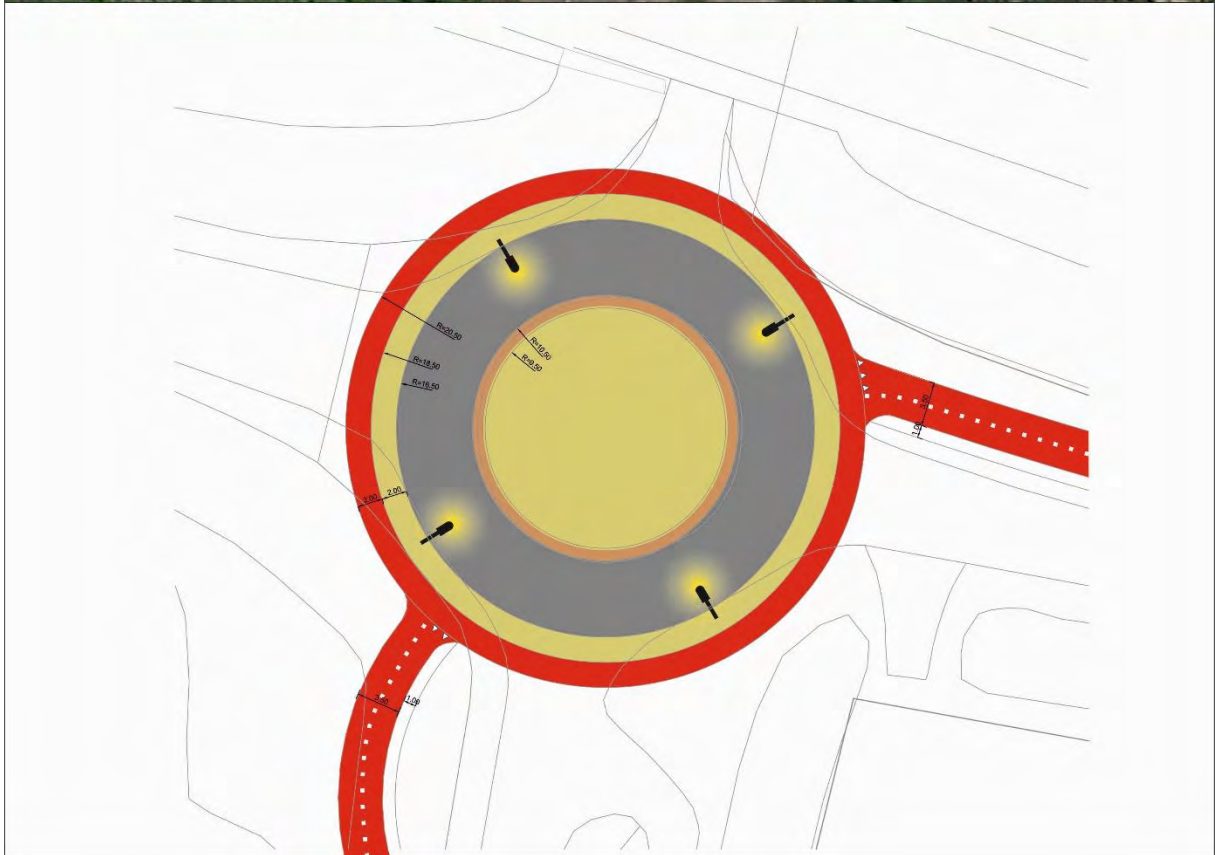
In het VCP zetten we in op een hoofdfietsroute Banjaard-Kamperland via de route Schotsmanweg-Ruiterplaatweg-Veerweg. Ter hoogte van de N57 sluit deze route aan op de rotonde en bijbehorende tunnel onder de N57. Aan de andere zijde van de N57 ligt direct de aansluiting met de hoofdfietsroute langs de Noordzeekust. Langs de Oostwestweg is ook een vrijliggend fietspad gelegen, grofweg vanaf de aansluiting Wissenkerke-Kamperland tot en met de N57. Dit is geen hoofdfietsroute. Het is echter wenselijk om fietsstructuren met elkaar te verbinden. Vanuit die filosofie geredeneerd is een fietsverbinding nodig tussen de nieuwe hoofdfietsroute en het fietspad langs de Oostwestweg. Dit kan via de bestaande parallelweg onderaan (oostzijde) de N57. Geredeneerd vanuit het bieden van comfort is een fietspad hier gewenst.

Kosten

€ 40.000,-

Prioriteit (3)

De noodzaak is niet aanwezig. Vanuit het (recreatief) oogpunt van fietsers is het gewenst zoveel mogelijk routes en voorzieningen aan elkaar te koppelen. De maatregel past hierin.



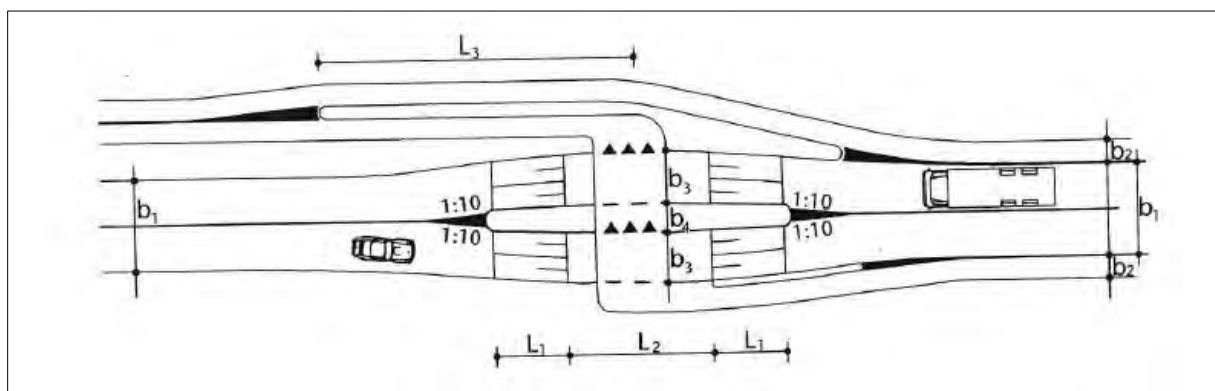
Figuur 10 | Maatregel 2



Maatregel 2 | Aanpassing rotonde Schotsmanweg

Toelichting

De rotonde Schotsmanweg is een relatief kleine rotonde, gelegen tegen de N57 aan. Het nieuwe fietspad langs de Schotsmanweg eindigt in principe hier. Om een goede overgang vorm te geven van fietspad naar fietsers op de rijbaan is de rotonde een uitstekende voorziening. Dit realiseren we door een vrijliggende fietsvoorziening rondom de rotonde aan te leggen. Hierop kan direct het vrijliggende fietspad worden aangesloten. Door de beperkte ruimte is het een opgave dit goed vorm te geven. Het is bijvoorbeeld niet mogelijk de zijtakken van de rotonde te voorzien van een middengeleider. Alternatief is het fietspad eerder te beëindigen en ondersteunt met een attentieverhogende maatregel de fietsers enige tijd voor de rotonde op de Schotsmanweg te geleiden. Dit kan aan de hand van een verkeerskundig ontwerp zoals hieronder weergegeven.



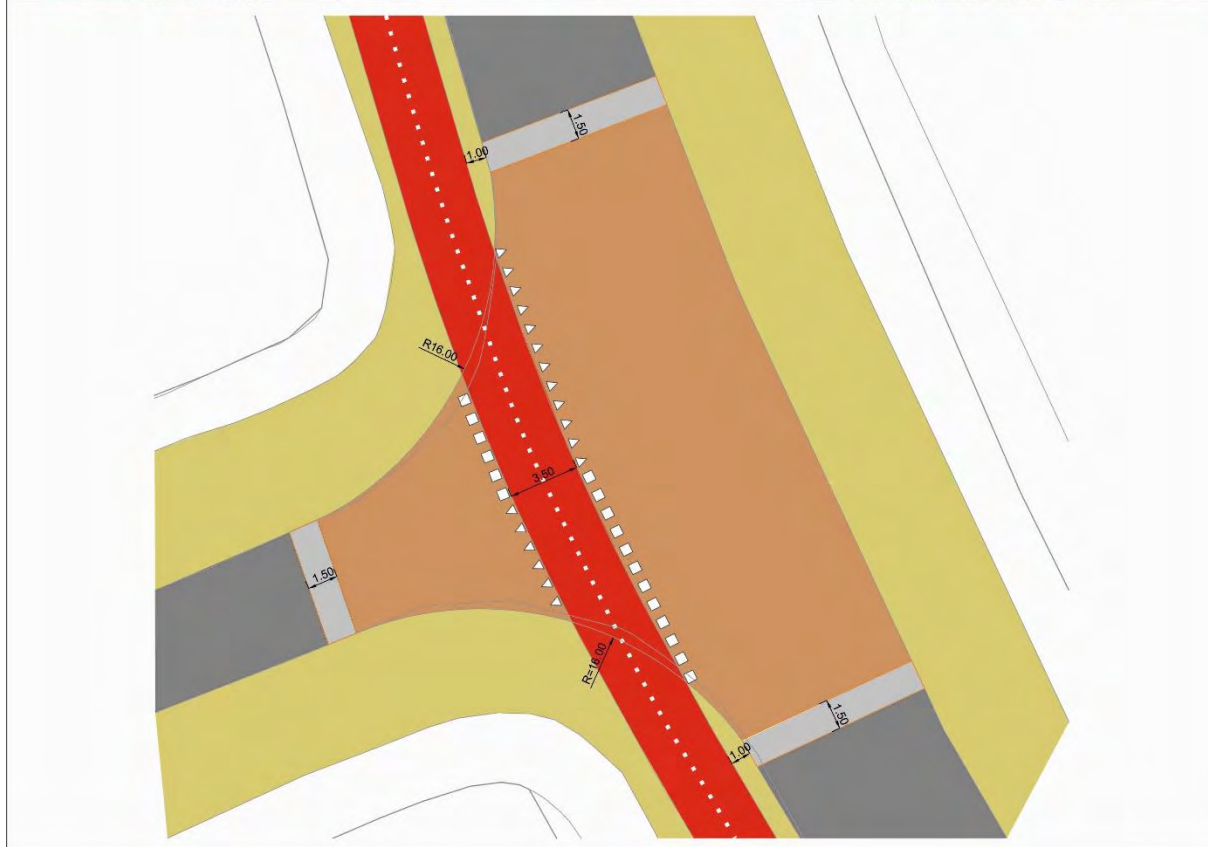
Figuur 11 | Alternatieve optie beëindiging fietspad (bron: ontwerpwijzer fietsverkeer (CROW))

Kosten

€ 70.000,-

Prioriteit (3)

De intensiteiten en het gebruik van de weg lenen zich om fietsers te mengen met ander verkeer. Door ruimtegebrek kan er geen volledig conform richtlijnen vormgegeven rotonde worden gerealiseerd. Een goede maatregel, zeker ook vanuit comfort gezien in samenwerking met maatregel 1, maar niet noodzakelijk zoals aangegeven.



Figuur 12 | Maatregel 3



Maatregel 3 | Fietspad Schotsmanweg Ruiterslaan deel 2

Toelichting

De gehele route Schotsmanweg en Ruiterslaan (tot aan kruispunt met de Havenweg) richten we in als hoogwaardige fietsroute. Een 3,5 meter breed fietspad leggen we langs de bestaande wegen aan. Dit betekent dat de Schotsmanweg als Fietsweg komt te vervallen. De rijbaan hier krijgt dan ook een andere inrichting. Extra aandacht dient uit te gaan naar de kruispunten met de diverse straten op Schotsman en Ruiterslaan. Insteek is dat het vrijliggende fietspad voorrang heeft. Gelet op de lange rechtstanden is het gewenst om op de kruispunten snelheidsbepalende maatregelen te nemen. Te denken hierbij valt aan een (visueel) plateau. Voorgestelde kruispuntoplossing is hierbij een mogelijkheid. Exacte invulling zal via de wegbeheerder waterschap Scheldestromen uitgewerkt dienen te worden.

Het gedeelte dat we aanduiden als deel 2 is in figuur 12 weergegeven. Dit loopt tot het kruispunt Ruiterslaan-Schotsmanweg.



Figuur 13 | Alternatief maatregel 3

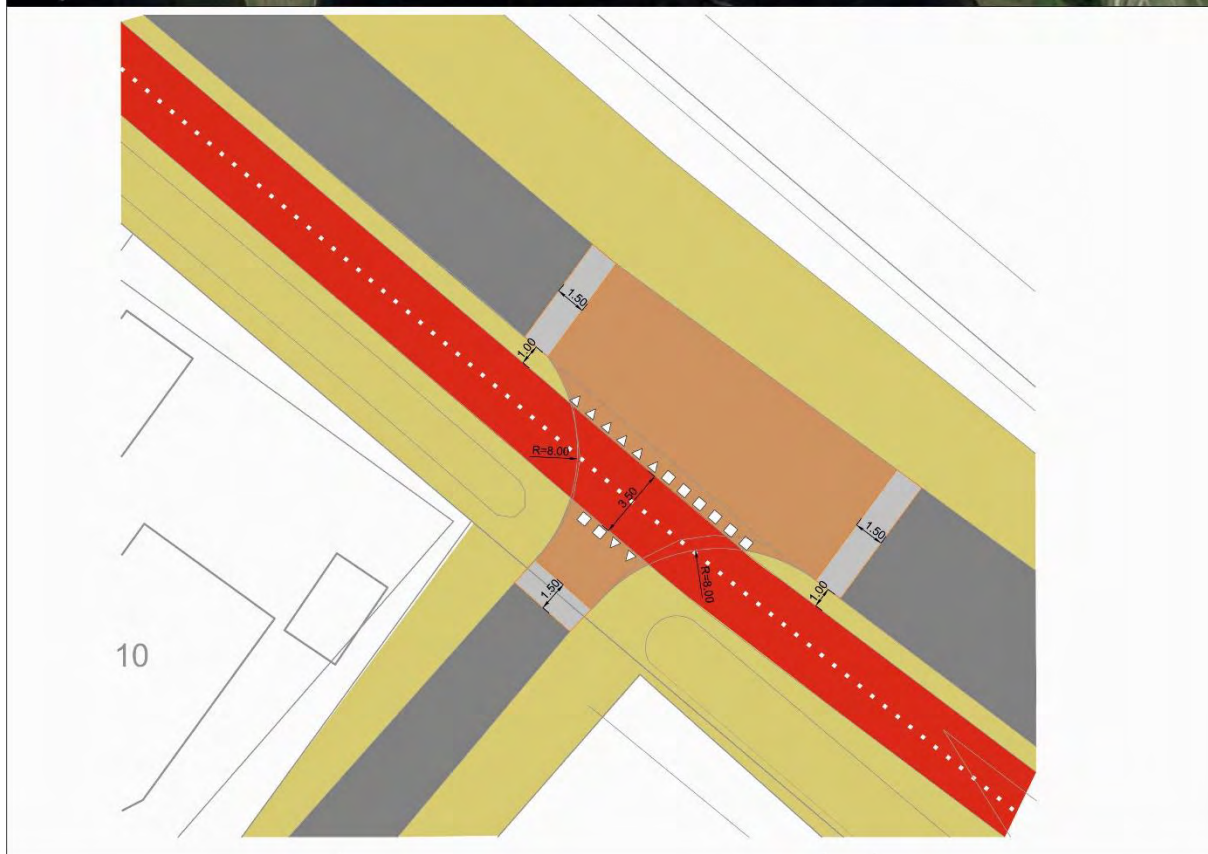
Als alternatief kan er voor gekozen worden de route af te buigen naar het water. Dit is de gele lijn in de afbeelding hier boven. Deze route omvat een omrijdbeweging, maar maakt wel gebruik van het fietspad dat hier aan het Veerse Meer is gelegen. Tevens zijn maatregelen voorzien om een deel van deze route verkeersveilig in te richten. Voordeel is dat we ook op dit traject waterbeleving verzorgen. Nadeel is wel dat de route minder direct is. Indien voor het gele traject wordt gekozen besparen we uiteraard op de financiën. Het gedeelte Ruiterslaan waar we dan geen fietspad aanleggen (tussen de gele lus oftewel Campensweg-Schotsmanweg) moet dan alleen worden voorzien van fietsstroken.

Kosten

€ 700.000 (inclusief maatregel 4, deel 1)

Prioriteit (2)

Vanuit comfort en (subjectieve) verkeersveiligheid is deze maatregel zeer gewenst. Deze maatregel is echter niet beslissend in routekeuze e.d..



Figuur 14 | Maatregel 4



Maatregel 4 | Fietspad Schotsmanweg Ruiterslaan deel 1

Toelichting

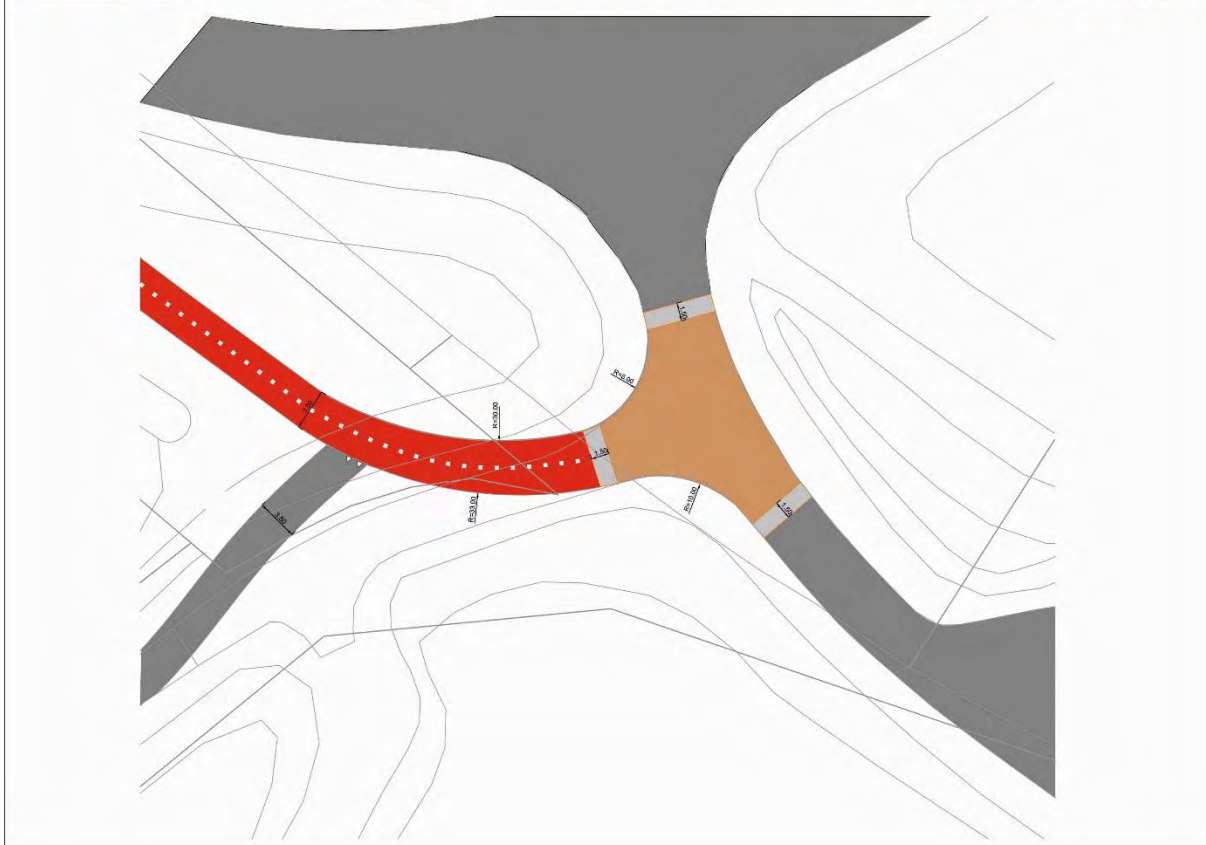
Dit betreft het vervolg op maatregel 3. Ook hier stellen we voor een fietspad aan te leggen aan de Veerse Meer zijde van de Ruiterslaan. Voor de toelichting verwijzen we naar maatregel 3.

Kosten

€ 700.000 (inclusief maatregel 3, deel 2)

Prioriteit (1)

Vanuit comfort en (subjectieve) verkeersveiligheid is deze maatregel zeer gewenst. Rijdend in de richting van Kamperland is het de wens om fietsers te verleiden via de Havenweg en Veerweg naar Kamperland te gaan. Om die reden is dit fietspad belangrijker (in prioriteit) dan het tweede deel (maatregel 3). Door fietsers ver voor het kruispunt Ruiterslaan-Havenweg van de Ruiterslaan af te halen bevinden ze zich al aan de juiste zijde en wordt de hoofdroute min of meer een automatisme. Onbewust volg je deze route.



Figuur 15 | Maatregel 5



Maatregel 5 | Kruispunt Ruiterslaan Havenweg

Toelichting

Het fietspad langs de Ruiterslaan gaat over in de Havenweg. Dit willen we zo vloeiend mogelijk vormgeven, zonder de andere uitwisselingsmogelijkheden op deze kruising onmogelijk te maken. Insteek is dat de route van/naar de Havenweg logisch is en dat je deze als fietser zonder na te denken volgt. De route via de Ruiterslaan (op de rijbaan fietsen) blijft ook mogelijk. Hier moet je echter bewust voor kiezen met een duidelijke afslaan beweging.

Aan de Veerdam wordt momenteel een plan uitgewerkt voor woningbouw. Bij de uitwerking dient rekening gehouden te worden met deze ontsluitingsopzet. Mogelijk dat er werk met werk te maken valt.

Kosten

€ 40.000,-

Prioriteit (1)

Volgend op maatregel 4 een noodzakelijk onderdeel om de verbinding fietspad Ruiterslaan-Havenweg te maken.



Figuur 16 | Maatregel 6



Maatregel 6 | Havenweg

Toelichting

De Havenweg in de huidige vorm kent al gemengd gebruik door fietsers en gemotoriseerd verkeer. In het kader van woningbouwplannen aan de Haven (nabij parkeerterrein bij kruispunt Havenweg-Ruiterplaatweg) bestaat het voornemen om de weg te verleggen. Hierdoor ontstaat een directere route wat nog beter past bij de structuur als fietsroute. Aan de Havenweg zijn een aantal voorzieningen (detailhandel, horeca) die in kunnen spelen op de ligging aan een fietsroute. Denk hierbij aan fietsverhuur en/of repartieplaats. Om de route meer als fietsroute herkenbaar te maken kan er voor worden gekozen om een rode asfaltlaag aan te brengen.

Kosten

Nvt, onderdeel van havenontwikkeling of toe te passen bij groot onderhoud.

Prioriteit (3)

Geen noodzaak, maar wel een kwaliteitsverbetering voor omgeving en fietsroute. Mogelijk op te pakken door werk met werk te maken bij de realisatie van diverse projecten in en om de Haven.



Figuur 17 | Maatregel 7



Maatregel 7 | Kruispunt Havenweg Veerseweg

Toelichting

Deze kruising is in de huidige situatie gelijkwaardig en onoverzichtelijk. Doordat de Havenweg de functie van hoofdfietsroute krijgt verandert de status en is er een aanleiding om eventueel tot een regeling over te gaan. Zeker bij druk gebruik van de fietsroute is het instellen van een voorrangsregeling hier gewenst.

Kosten

€ 1.500,-

Prioriteit (2)

Wanneer de route goed gebruikt wordt (voldoende fietsers) dient deze maatregel zeker uitgevoerd te worden.



Figuur 18 | Maatregel 8



Maatregel 8 | Verbinding Spuidijk Haven

Toelichting

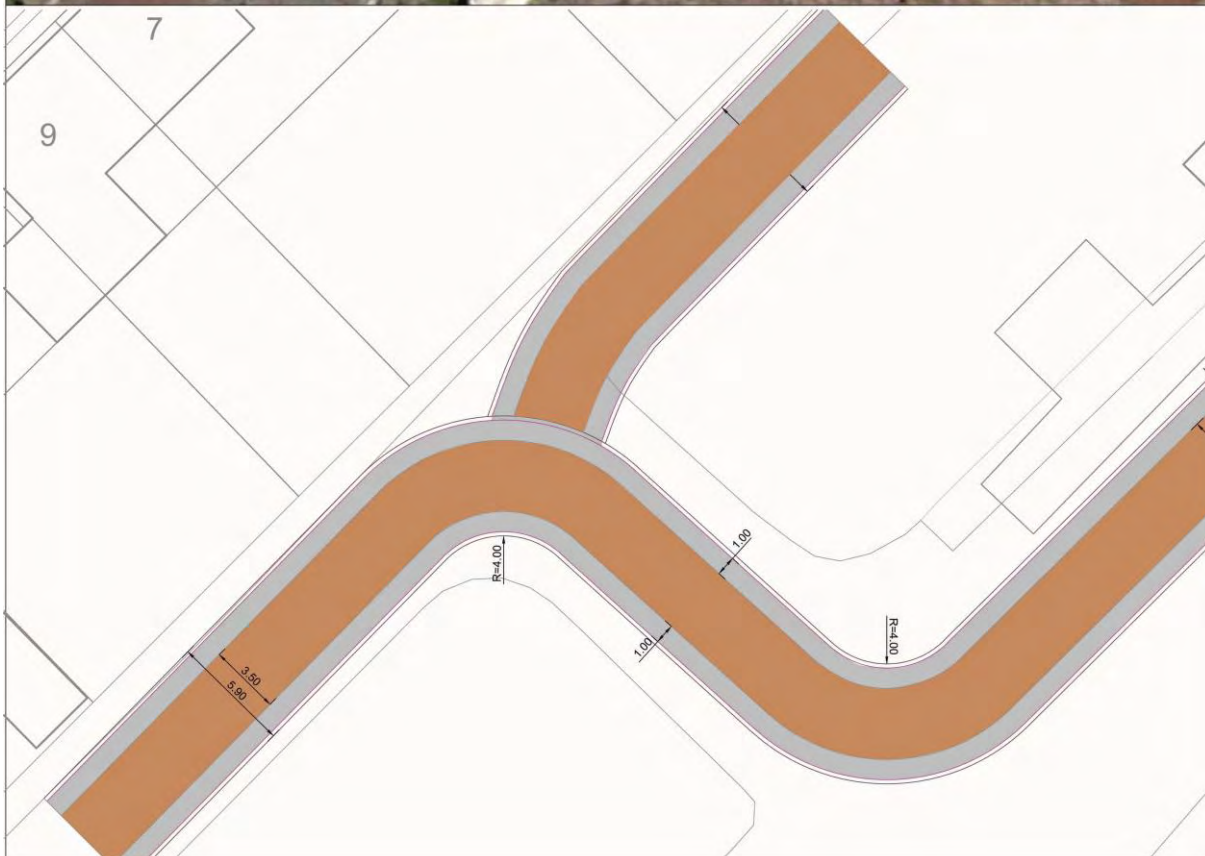
Het Lint verbindt streeft naar een duidelijke verbinding Haven-kern. Ook de fietsroute die we hier voor ogen hebben is een directe route over de Veerweg naar de Haven. We willen het fietsverkeer dan ook niet via de Spuidijk naar de Veerweg geleiden. Om dit te bewerkstelligen moeten we fietsers verleiden om de doorsteek naar de Haven te nemen. Dit doen we door meer nadruk op deze doorsteek te leggen en de voorziening te verbreden. De nadruk leggen we verkeerskundig door een visueel plateau (alleen markering) aan te duiden op de Spuidijk en een visueel plateau in te straten op de Haven. Gelijktijdig is het wenselijk om de directe omgeving van de doorsteek op te waarderen. Dit betekent een fraaie inrichting met groen, eventueel gecombineerd met verwijzing/toelichting op de faciliteiten in en om de Haven. Mogelijk dat bedrijven hier een bijdrage in kunnen leveren.

Kosten

€ 11.500,-

Prioriteit (1)

Noodzakelijk om verbinding Haven-Spuidijk te maken.



Figuur 19 | Maatregel 9



Maatregel 9 | Havenplateau

Toelichting

Fietsers op het Havenplateau slingeren als het ware van/naar de Veerweg. De huidige weginrichting is gelijkwaardig vormgegeven. Het doodlopende straatje lijkt, komende vanaf de doorsteek (maatregel 8), de doorgaande route. Aan de omgeving ziet de fietser echt wel waar men heen kan, de bestrating ondersteunt deze route echter niet. Door de rabatstroken de doorgaande route te laten volgen bereiken we dit effect wel.

Kosten

€ 6.500,-

Prioriteit (3)

Koppelen aan onderhoudswerkzaamheden. Eventueel ook mee te nemen gecombineerd met uitvoering maatregel 8 en/of 10.



Figuur 20 | Maatregel 10



Maatregel 10 | Kruispunt Westhavendijk Veerweg Oosthavendijk

Toelichting

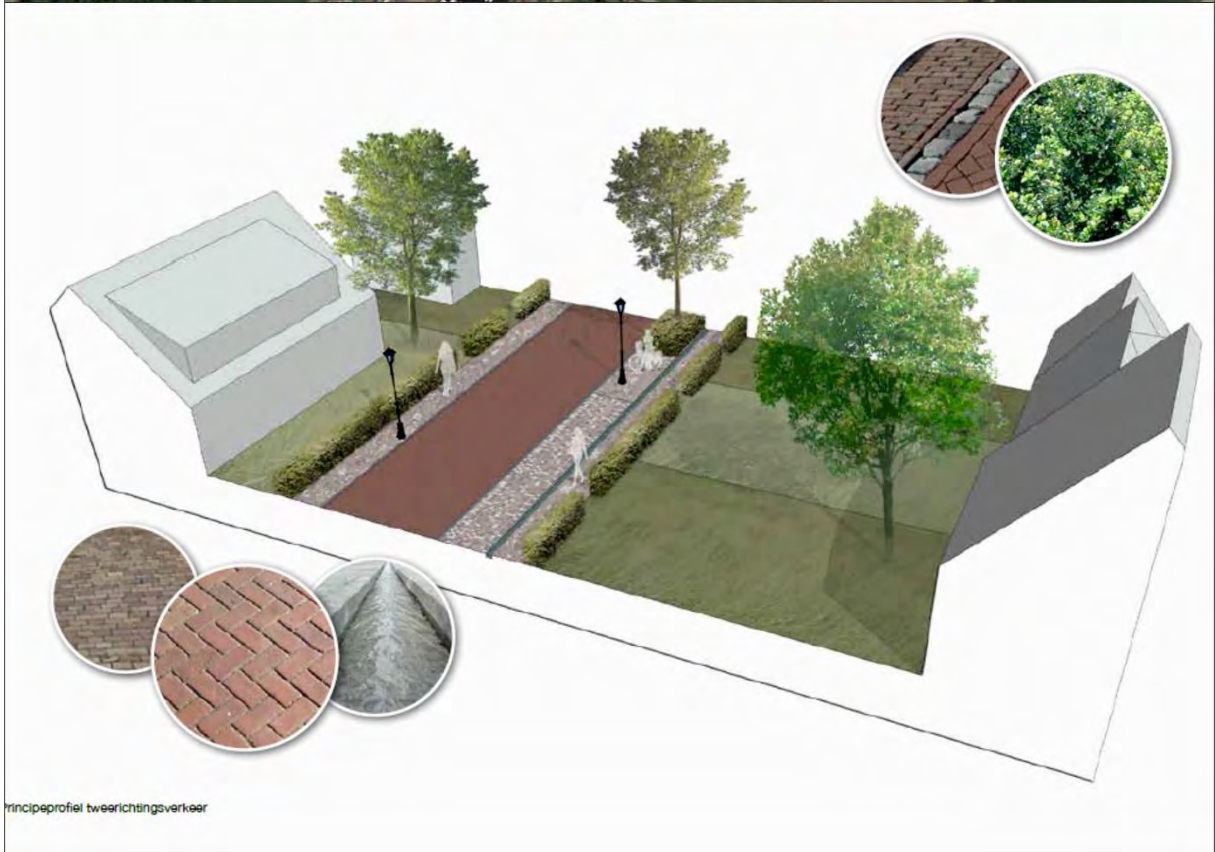
Dit betreft een onoverzichtelijk kruispunt. De route Westhavendijk-Oosthavendijk is in gebruik als landbouwroute en ontsluitingsroute voor zwaar verkeer van en naar o.a. Pit beton. De hoofdfietsroute kruist op deze locatie de Westhavendijk. Vanuit de functie van de wegen is een gelijkwaardige inrichting de meest logische oplossing voor het kruispunt. Omdat we echter een hoofdfietsroute kruisen is er vanuit de functie van de route ook iets te zeggen voor een voorrangsregeling van de route Haven-Veerwijk. Gelet op de te verwachten intensiteit van deze route en de aanwezigheid van zwaar verkeer en landbouwverkeer geven we er de voorkeur aan om de kruising gelijkwaardig te realiseren zoals in figuur 20 staat weergegeven.

Kosten

€ 80.000,-

Prioriteit (1)

Dit is in de huidige situatie een onoverzichtelijk kruispunt waarbij de route Haven-Veerweg ondergeschikt (en onduidelijk) is. Deze aanpassing dient te zijn uitgevoerd op het moment dat we fietsers via deze route gaan/willen geleiden.



Figuur 21 | Maatregel 11



Maatregel 11 | Veerweg

Toelichting

Dit betreft de Veerweg vanaf de Westhavendijk tot aan de aansluiting met de A. van Heestraat. Voor dit wegvak is een ontwerp opgesteld zoals weergegeven in het rapport Het Lint verbindt (RoosRos/SpaceValue). De inrichting als verblijfsgebied kan goed gecombineerd worden met de functie als hoofdfietsroute.

Het echte verblijven zoals op pleinen denkbaar is zal op dit wegvak minder uit de verf komen. Indien er budgettaire of anderszins redenen zijn om te versoberen is het denkbaar om de Kop van de Veerweg wel conform plan in te richten en op dit gedeelte een besparing te treffen. Verkeerskundig is denkbaar dat we inzetten op een opwaardering van de huidige inrichting. Dit betekent min of meer behoud van het bestaande trottoir, wel uitgevoerd in de juiste materialisatie. De rijbaan blijft behouden en in asfalt, voorzien van streetprint. Deze uitwerking staat in figuur 23 weergegeven.

Kosten

€ 750.000,-

€ 600.000,- voor alternatieve oplossing

Prioriteit (2)

Aanpassingen aan de Veerweg zijn gewenst om de fietsroute te accentueren en het verblijfsgebied te benadrukken. De huidige inrichting roept niet direct onoverkomelijke (veiligheids)problemen op.



Figuur 22 | Alternatieve oplossing maatregel 11



Figuur 23 | Maatregel 12



Maatregel 12 | Kop Veerweg

Toelichting

Op het kruispunt Veerweg-Noordstraat wordt een driewaterplein vorm gegeven. Het hele noordelijke deel van de Veerweg krijgt een duidelijke verblijfsuitstraling. Gelet op de aanwezige functies kan dit deel ook echt als zodanig gaan werken.

Kosten

€ 675.000,-

Prioriteit (2)

Het omvormen van de meer verkeerskundige inrichting die nu aanwezig is naar een verblijfsgebied komt ten goede aan het gebruik van de weg. Het ontwerp is inpasbaar als onderdeel van de hoofdfietsroute. De huidige inrichting is hierin niet problematisch en kan voorlopig (nog) functioneren, ook als onderdeel van de hoofdfietsroute.



Figuur 24 | Maatregel 13



Maatregel 13 | Noordstraat deel 1

Toelichting

Deze straat maakt geen onderdeel uit van de hoofdfietsroute. Wel is het één van de entrees van Kamperland. Insteek is dat vanaf de Ruiterslaan met een fraaie inrichting een aanzet wordt gegeven voor de kwaliteit van het centrumgebied om zo mensen te verleiden Kamperland aan te doen. De Noordstraat moet voor dit gedeelte (Ruiterslaan-Veerweg) dan ook passen in deze inrichting.

Kosten

Nvt, reeds opgenomen in maatregel 12

Prioriteit (2)

Gewenst als entree voor Kamperland en alternatief om fietsers die op de Ruiterslaan blijven rijden alsnog richting de Veerweg te geleiden.



Figuur 25 | Maatregel 14



Maatregel 14 | Noordstraat deel 2

Toelichting

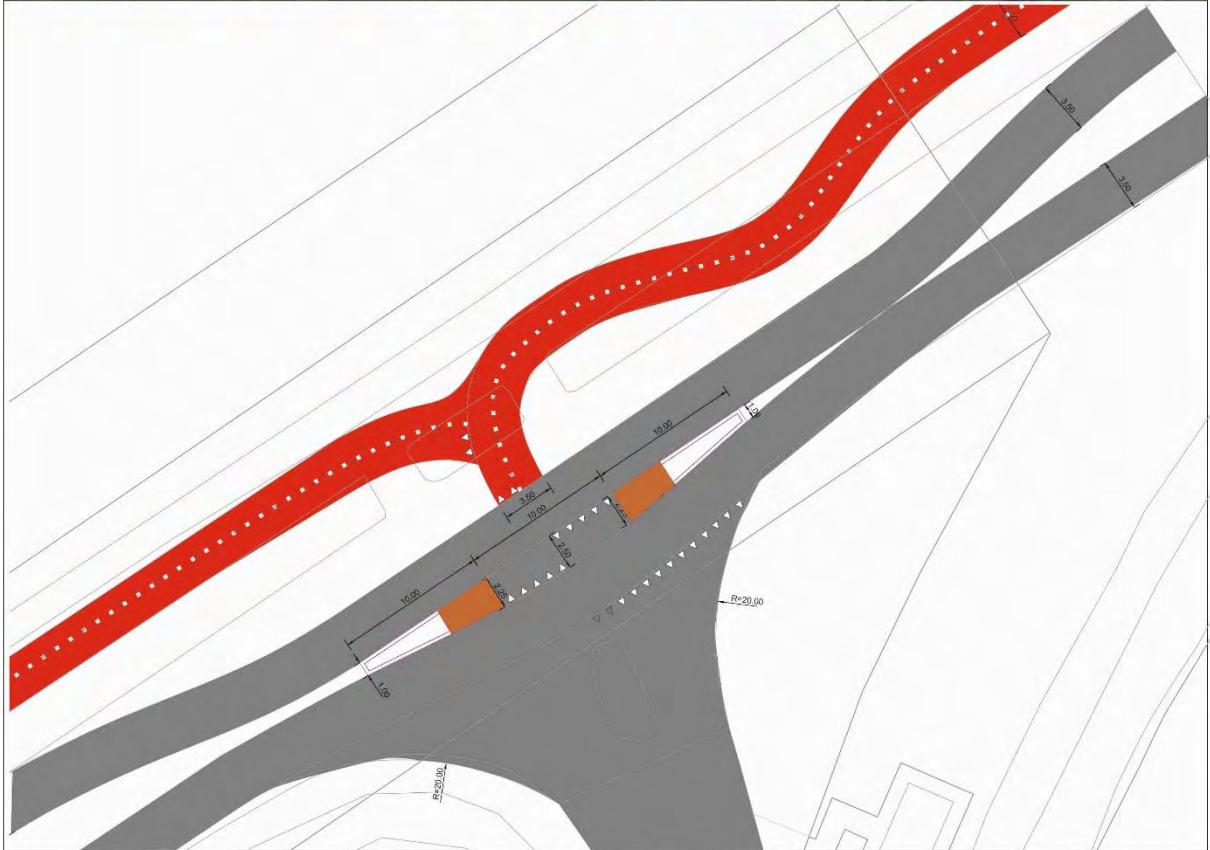
Dit deel van de Noordstraat vormt vanuit noordelijke richting geredeneerd de start van de hoofdfietsroute. Dit straalt de weg momenteel niet uit. Om dat te bewerkstelligen zetten we in op een inrichting met fietsstroken en benadrukken we de entree van het dorp. Dit doen we door de bestaande lichtmasten te vervangen door lagere types, voorzien van bijvoorbeeld banieren met het logo of een spreuk van Kamperland. De hanging baskets die nu aanwezig zijn kunnen hieraan ook een plaats krijgen. De route moet een echte dorps entree zijn, die uitnodigt om, bij voorkeur op de fiets, Kamperland in te rijden. Bij het kruispunt met de landbouwroute behouden we om veiligheidsredenen de voorrangsregeling.

Kosten

€ 75.000,-

Prioriteit (2)

Zeker wanneer de hoofdfietsroute druk bereden wordt zijn aanpassingen op deze locatie gewenst.



Figuur 26 | Maatregel 15



Maatregel 15 | Kruispunt Noordstraat Ruiterslaan

Toelichting

Het doorgaande fietsverkeer via de Ruiterslaan willen we ontmoedigen. Doorgaand fietsverkeer volgt de route Noordstraat-Veerweg, bestemmingsverkeer kan gebruik blijven maken van de Ruiterslaan. Om dit vorm te geven buigen we het fietspad af. Op deze wijze eindigt het pad op het kruispunt met de Noordstraat en moet je feitelijk een rechts afslaan beweging maken om het fietspad verder langs de Ruiterslaan te bereiken. Een middenberm zorgt voor een veilige fietsoversteekmogelijkheid. Voor deze maatregel is wel een komgrensverplaatsing noodzakelijk. Deze leggen we even ten noorden van het kruispunt.

Kosten

€ 95.000,-

Prioriteit (1)

Dit is, vanuit noordelijke rijrichting gezien, een essentiële locatie om fietsers van de Ruiterslaan naar de Veerweg te geleiden.



Figuur 27 | Maatregel 16



Maatregel 16 | Noordstraat Ruiterslaan Molenweg

Toelichting

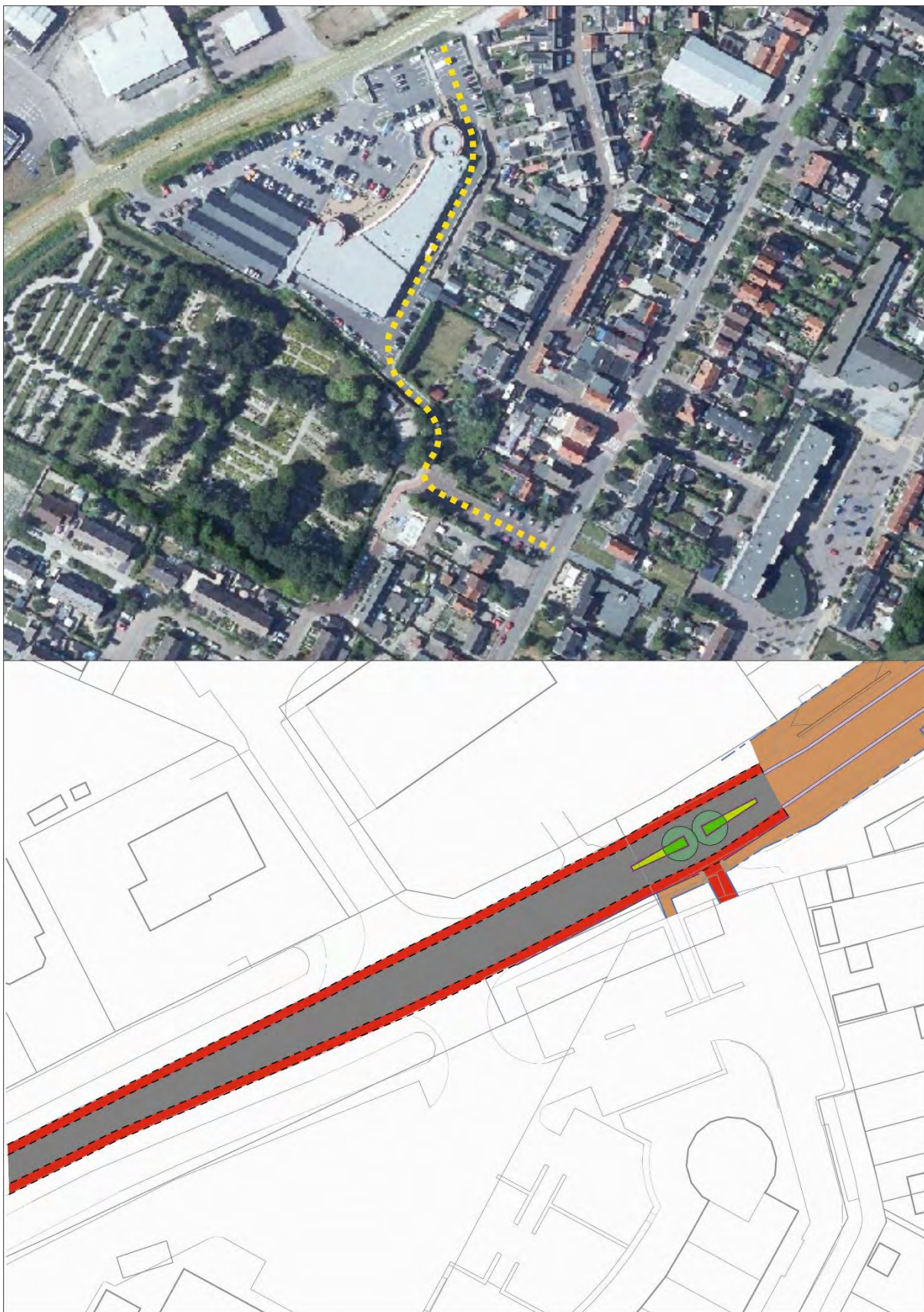
Dit kruispunt krijgt een duidelijkere entree functie voor het centrum. Geen verleiding meer gebaseerd op verkeerslichten en bewegwijzering, maar een uitnodigende inrichting die via een verblijfsgebied-uitstraling veiligheid waarborgt. Hiervoor duiden we een gebied rondom het kruispunt aan als Zone 30 km/u. Ter hoogte van het kruispunt zelf maken we de doortocht (Ruiterslaan) smal en trekken we de zijstraten “overdreven” door. Hierdoor benadrukken we de regeling verkeer van rechts heeft voorrang en zorgen we voor een veilige situatie: lage snelheden en goed zicht op verkeer rijdend op de Ruiterslaan.

Kosten

€ 265.000,-

Prioriteit (2)

Verkeerskundig een andere insteek dan de huidige inrichting: verblijven en dus niet regelen in plaats van een geregeld kruispunt. Dit sluit beter aan bij de visie voor Kamperland en bovendien dient dit kruispunt een uitnodiging te zijn om Kamperland centrum te ontdekken.



Figuur 28 | Maatregel 17



Maatregel 17 | Verbinding winkelcentrum Veerweg

Toelichting

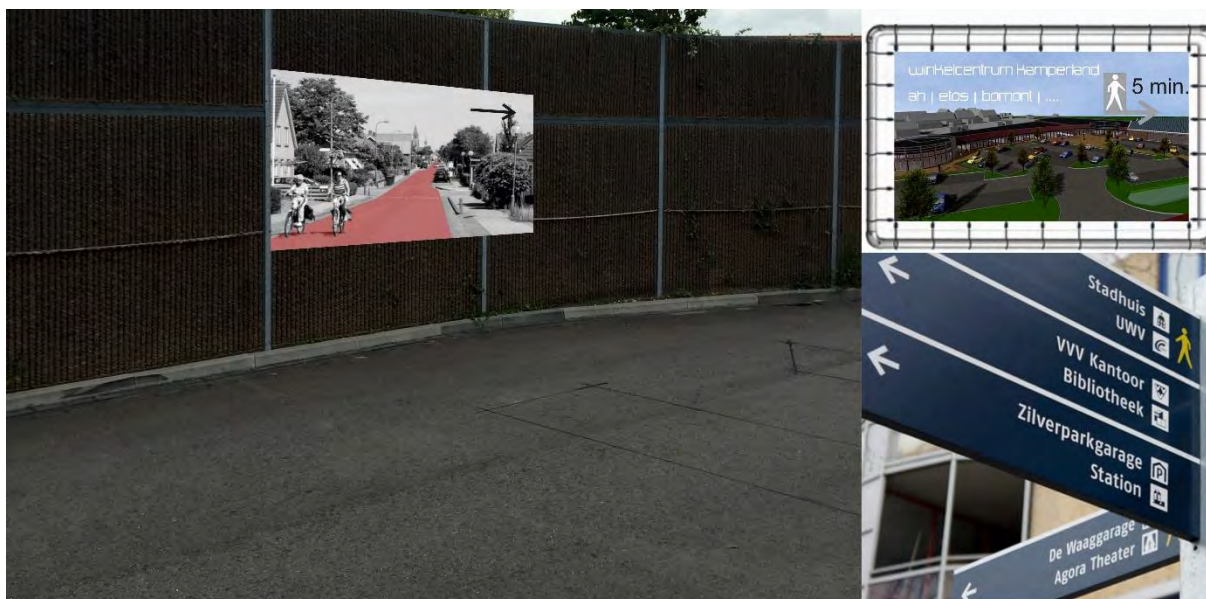
Het is wenselijk om meer combinatiebezoeken te krijgen tussen winkelcentrum en Kamperland. Meer uitwisseling van bezoekers. Klanten van het winkelcentrum moeten uitgenodigd worden om Kamperland te bezoeken. Omgekeerd is het wenselijk om vanuit de Veerweg de aanwezigheid van het winkelcentrum te benadrukken. Door de bestaande bebouwing is het lastig/onmogelijk om een directe route vorm te geven. Dit is alleen mogelijk via de gestippelde route zoals aangegeven op de luchtfoto. Om deze route herkenbaar te maken zijn maatregelen benodigd. Allereerst willen we dit combineren met een veilige fietsoversteek van/naar het winkelcentrum. Ter hoogte van de route maken we een aparte fietsentree voor het winkelcentrum. Deze combineren we met een middenberm op de Ruiterslaan zodat fietsers in twee fasen over kunnen steken en overig verkeer geattendeerd wordt op de situatie. Langs de rest van de route zullen we met aanvullende maatregelen de uitstraling van de route verbeteren en de aanwezigheid duidelijk maken. Hiervoor maken we gebruik van verlichting met banners en waar mogelijk afbeeldingen van Kamperland. Door op deze wijze de route aan te kleden, ondersteunt met bewegwijzering, optimaliseren we de potentie van de verbinding.

Kosten

€ 75.000,- (inclusief fietsoversteek)

Prioriteit (1)

Verkeerskundig is het wenselijk een goede verbinding aan te leggen. Dit maakt het winkelcentrum voor fietsers bereikbaar(er) vanaf de Veerweg.



Figuur 29 | Voorbeeld visualiseren route



Figuur 30 | Maatregel 18



Maatregel 18 | Ruiterslaan binnen bebouwde kom

Toelichting

De noordelijke komgrens verplaatst waardoor een groter deel van de Ruiterslaan 50 km/u wordt. Waar het fietspad eindigt stellen we voor de Ruiterslaan te voorzien van fietsstroken. Hiermee kunnen fietsers nog steeds gebruik maken van de route en hebben ze een duidelijke positie. Dit sluit prima aan bij de alternatieve oplossing om de aansluiting Molenweg-Noordstraat uit te voeren als Zone 30-verblijfsplein.

Kosten

Geen (deels zoals het nu is, deels met onderhoudswerk)

Prioriteit (3)

Insteek is om in eerste instantie de hoofdroute voor fietsverkeer in te richten. Aansluitend kunnen we de alternatieve route qua inrichting aanpassen.



Figuur 31 | Maatregel 19



Maatregel 19 | Ruiterslaan buiten bebouwde kom

Toelichting

Dit betreft het deel vanaf de begraafplaats tot aan het kruispunt met de Havenweg. Op deze locatie stellen we voor om met brede suggestiestroken te werken. Deze hebben enerzijds een versmallend effect en bieden anderzijds een "aparte" ruimte voor fietsers. Het sluit naadloos aan op de inrichting binnen de bebouwde kom, terwijl met de keuze voor fietsstroken aldaar toch een duidelijk verschil in inrichting waarneembaar is.

Kosten

Geen, deels zoals het nu is, deels in het kader met onderhoudswerk.

Prioriteit (3)

Insteek is om in eerste instantie de hoofdroute voor fietsverkeer in te richten. Aansluitend kunnen we de alternatieve route qua inrichting aanpassen.

Overzicht maatregelen

#	Maatregel	Prioriteit	€
1	Verbinding Fietspad Schotsmanweg-Oostwestweg	3	€ 40.000,-
2	Aanpassing rotonde Schotsmanweg	3	€ 70.000,-
3	Fietspad Schotsmanweg-Ruiterslaan deel 2	2	€ 700.000,-*
4	Fietspad Schotsmanweg-Ruiterslaan deel 1	1	Opgenomen in #3
5	Kruispunt Ruiterslaan-Havenweg	1	€ 40.000,-
6	Havenweg	3	Nvt
7	Kruispunt Havenweg-Veerweg	2	€ 1.500,-
8	Verbinding Spuidijk-Haven	1	€ 11.500,-
9	Havenplateau	3	€ 6.500,-
10	Kruispunt Westhavendijk-Veerweg-Oosthavendijk	1	€ 80.000,-
11	Veerweg	2	€ 600.000/750.000,-**
12	Kop Veerweg	2	€ 675.000,-
13	Noordstraat deel 1	2	Opgenomen in #12
14	Noordstraat deel 2	2	€ 75.000,-
15	Kruispunt Noordstraat-Ruiterslaan	1	€ 95.000,-
16	Noordstraat-Ruiterslaan-Molenweg	2	€ 265.000,-
17	Verbinding winkelcentrum Veerweg	1	€ 75.000,-
18	Ruiterslaan binnen bebouwde kom	3	Nvt
19	Ruiterslaan buiten bebouwde kom	3	Nvt

*) Goedkoper indien deel van route via Campensweg Schotsmanweg wordt benut;

***) Afhankelijk van te kiezen variant





adviseurs | ingenieurs | oerbere ruimte

JUUST
daarom!

Juust BV
Goessestraatweg 19
4421 AD Kapelle
085-9020222
info@juustdaarom.nl
www.juustdaarom.nl

