Verkeersstudie

Landbouwwweg Vogelwaarde

COLOFON

Documentgegevens

Titel	Verkeersstudie Landbouwweg Hulst
Rapportnummer	000142_R01_D2
Datum	24 maart 2020
Status	Definitief

Opdrachtgever

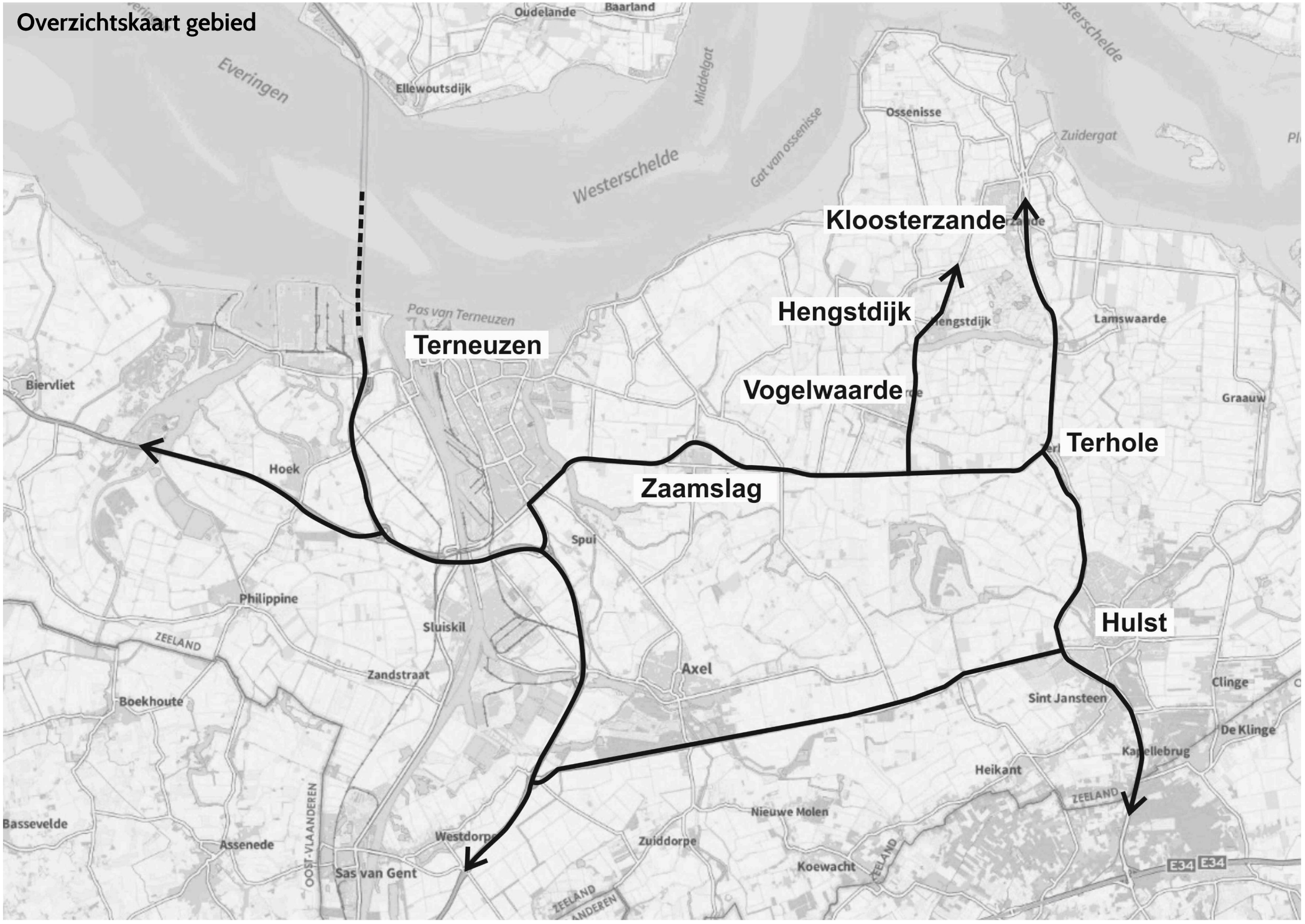
Naam	Gemeente Hulst Jorn Markenhof

Opdrachtnemer

Naam	Juust BV
Adresgegevens	Goessestraatweg 17A 4421 AD KAPELLE
Auteur(s)	Jan d'Haens
Contactgegevens	jan@juust.nl 06-28637530

INHOUDSOPGAVE

01: INLEIDING	07
02: PROJECTDOELSTELLING: VERKEER	09
03: HUIDIGE SITUATIE	11
04: TOEKOMSTIGE SITUATIE	15
05: GLOBALE INRICHTING	19
06: CONCLUSIE	21


Overzichtskaart gebied
Oudelande
Baarland
Everingen
Ellewoutsdijk
Middelgat
Ossenisse
Zuidergat
Westerschelde
Gat van ossenisse
Kloosterzande
Hengstdijk
Lamswaarde
Pas van Terneuzen
Terneuzen
Biervliet
Vogelwaarde
Graauw
Terhole
Hoek
Zaamslag
Spui
Philippine
Sluiskil
Hulst
ZEELAND
Axel
Zandstraat
Clinge
Boekhoute
Sint Jansteen
De Klinge
Heikant
Nieuwe Molen
Bassevelde
Assenede
OOST-VLAANDEREN
Westdorpe
Zuiddorpe
Sas van Gent
Koewacht
E34

01 | INLEIDING

AANLEIDING

De kern Vogelwaarde ligt net ten noorden van de N290 die Terneuzen, via Terhole, verbindt met Hulst en uiteindelijk het Vlaamse wegennet. Vogelwaarde kent twee hoofdassen, de Bossestraat parallel aan de N290 en Rapenburg, die hier haaks op staat. Rapenburg verbindt het dorp met de N290 en maakt tevens onderdeel uit van een doorgaande route die ook de kernen Hengstdijk en Kloosterzande ontsluit. Deze laatste plaats is ook verbonden met de N290 via een parallelle route door buurtschap Kuitaart.

Door de ligging van de weg vervult Rapenburg de functie van een ontsluitingsroute. De weg kent echter ook een belangrijke woonfunctie. Daarnaast is de route ook onderdeel van het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer in Zeeland waarin de belangrijkste landbouwroutes zijn opgenomen. Tel daarbij op dat via de weg ook nog enkele bedrijfsterreinen (Hengstdijksekeiweg, Hoefijzerfabriek) worden ontsloten. Deze combinatie van functies (wonen, ontsluiten bedrijven, landbouwroute) zorgt voor een verkeerssituatie die al jaren onderwerp van gesprek is. Gemeente Hulst wil dan ook graag maatregelen nemen om de verkeersveiligheid en leefbaarheid alsmede een veilige doorstroming van landbouwverkeer te verbeteren. Ook de dorpsraad Vogelwaarde heeft al langer de wens om de verkeerssituatie Rapenburg veiliger te maken en de afwikkeling van het landbouwverkeer te verbeteren.

In combinatie met een uitbreiding van hoefijzerfabriek Royal Kerckhaert Horseshoe BV wil gemeente Hulst een oplossing bieden door de aanleg van een landbouwweg aan de oostzijde van het dorp.

PROJECTPLAN

In het Projectplan "Aanleg landbouwweg Vogelwaarde" (8 februari 2019, Gemeente Hulst i.s.m. Waterschap Scheldestromen & Staatsbosbeheer) staat de projectdoelstelling opgenomen en is een voorkeurstracé bepaald. De projectdoelstelling luidt:
Het aanleggen van de landbouwweg rondom Vogelwaarde draagt sterk bij aan een betere toegankelijkheid voor landbouwpercelen en landbouwbedrijven en zorgt voor een verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid op Rapenburg als belangrijke woonstraat en verkeersader in Vogelwaarde.

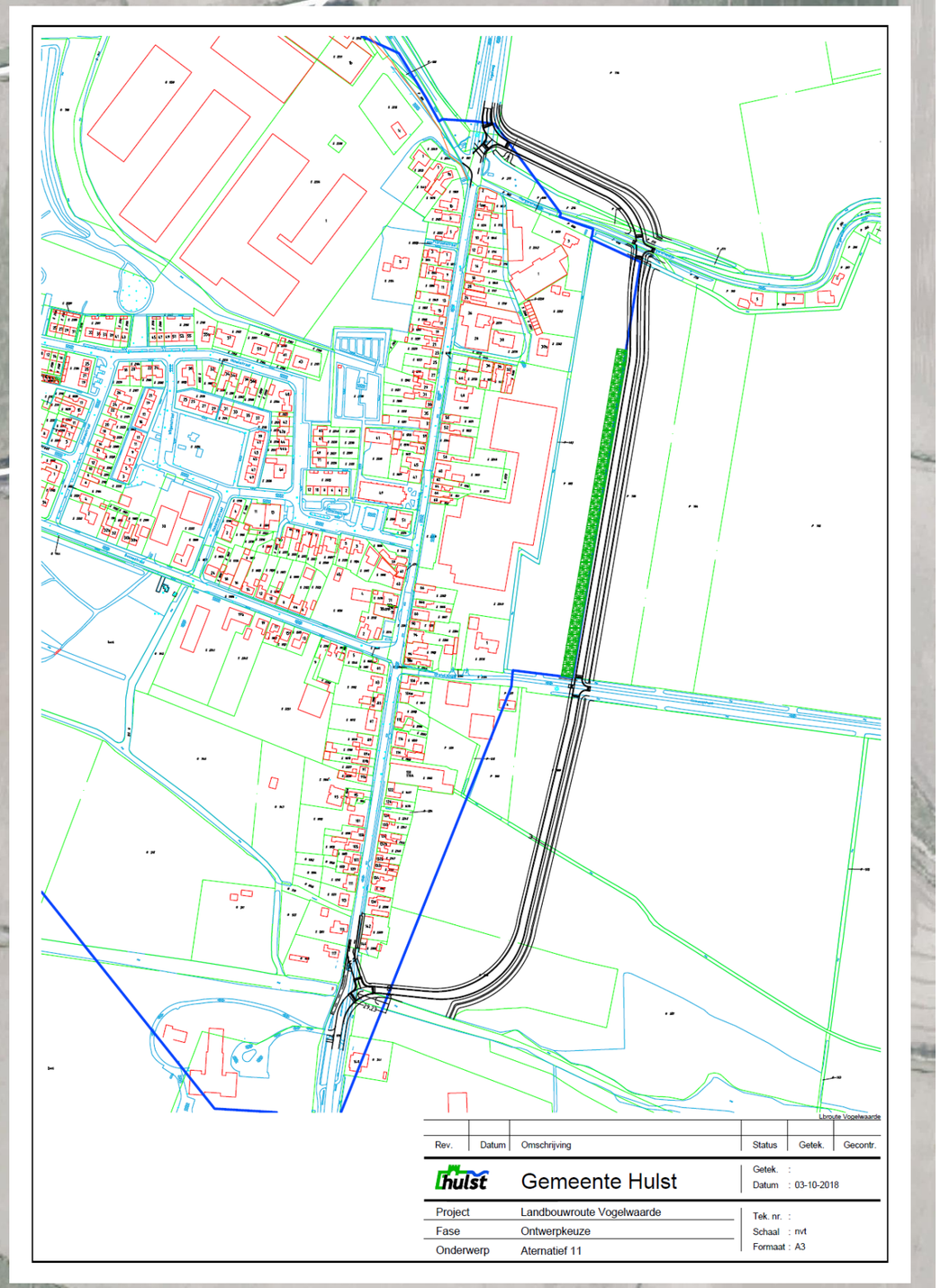
De aan Rapenburg gevestigde hoefijzerfabriek wil de bedrijfsbestemming uitbreiden met 14.000 m2. Momenteel vindt de aanvoer van grondstoffen (o.a. staal) plaats aan de noordzijde van het bedrijf via een smalle straat. De afvoer van hoefijzers vindt plaats aan de zuidzijde van het bedrijf. Alle verkeersbewegingen worden afgewikkeld via Rapenburg. Met de aanleg van een oostelijke landbouwweg ontstaat er de mogelijkheid om buiten de kern om verkeer van en naar de hoefijzerfabriek te geleiden. In ieder geval wordt de aanvoer van grondstoffen en de afvoer van extra producten via de landbouwweg geleid. Door onder andere de aanleg van een parkeerterrein aan de achterzijde wordt bijvoorbeeld gestimuleerd dat ook personeel van de landbouwweg gebruik gaat maken.

VERKEERSSTUDIE

In het voorbereidend traject, zie onder andere het eerder genoemde projectplan, heeft gemeente Hulst reeds de noodzaak van de realisatie van de landbouwweg alsmede een voorkeurstracé bepaald. In deze verkeersstudie nemen we dit als uitgangspunt(en) over. We brengen in beeld hoe de route het beste kan worden aangelegd en welke effecten we hiermee kunnen bereiken. De resultaten van deze studie leveren input voor het bestemmingsplan en de daarbij behorende onderzoeken zoals bijvoorbeeld geluid.

De verkeersstudie start met een vertaling van de projectdoelstelling in verkeerskundige aspecten. Wat willen we verkeerskundig bereiken? Daarna beschrijven we de huidige situatie. Hoeveel verkeer rijdt er nu via Rapenburg? Vervolgens brengen we in beeld wat de aanleg van de landbouwweg betekent voor dit verkeersbeeld. Aansluitend gaan we in op de globale inrichting van de nieuwe weg en de aansluiting op het bestaande wegennet. We sluiten af met een samenvattende conclusie.

Voorkeurstracé


Lbroute Vogelwaarde
Rev.
Datum
Omschrijving
Status
Getek.
Gecontr.
Gemeente Hulst
Getek. :
Datum : 03-10-2018
Project
Landbouwroute Vogelwaarde
Fase
Ontwerpkeuze
Onderwerp
Aternatief 11
Tek. nr. :
Schaal : nvt
Formaat : A3

02 | PROJECTDOELSTELLING: VERKEER

PROJECTDOELSTELLING
De projectdoelstelling omvat grofweg twee verkeerskundige doelen. Allereerst draagt realisatie van de landbouwweg sterk bij aan een betere toegankelijkheid route voor landbouwverkeer van en naar landbouwpercelen en landbouwbedrijven. Daarnaast zorgt de nieuwe weg voor een verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid op Rapenburg als belangrijke woonstraat en verkeersader.

De verbetering van de toegankelijkheid voor landbouwpercelen en landbouwbedrijven moet vooral gevonden worden in het verbeteren van de verkeerssituatie. De huidige weginrichting (rijbaanbreedte, snelheidsbeperkende maatregelen) in combinatie met het gebruik maken het voor grote landbouwvoertuigen lastig om door Rapenburg te rijden. Wanneer we een route buitenom Vogelwaarde aanbieden waarbij de landbouwers niet geconfronteerd worden met deze beperkingen dragen we dus direct bij aan deze gewenste verbetering. Daarbij moet wel de bereikbaarheid van bestemmingen in het dorp zelf waarborgen. Tussen Rapenburg 113 en 115 is een ontsluiting van landbouwpercelen gelegen. Ook her en der in Vogelwaarde zijn bestemmingen die met een landbouwvoertuig bereikt moeten worden en uiteindelijk via Rapenburg het dorp verlaten. Dit moet ook in de toekomstige situatie mogelijk blijven.

Het tweede aspect, verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid, is niet alleen met de aanleg van een landbouwweg te realiseren. Wel kan deze weg hier een belangrijke bijdrage aan leveren. Door de weg goed vorm te geven kunnen we bereiken dat doorgaand verkeer, verkeer zonder herkomst/bestemming in Vogelwaarde, deze nieuwe route verkiest boven Rapenburg. Hiermee neemt de autointensiteit af en moet het tevens mogelijk zijn om ook het aandeel zwaar verkeer (vracht en landbouw) te verplaatsen naar deze route. Het verplaatsen van de ontsluiting van de hoefijzerfabriek draagt hier uiteraard ook aan bij. Wanneer we hierin slagen ontstaat een verkeerssituatie op Rapenburg die een andere inrichting van de weg mogelijk maakt. Dit biedt kansen om er een echt woongebied (verblijfsgebied) van te maken. Een Zone 30 waarbij het verblijven maatgevend is boven het ontsluiten/stromen. Aanleg van de landbouwweg, samen met herinrichting van Rapenburg, levert zo een verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid op.

DE OPGAVE
Vanuit de projectdoelstelling filteren we twee opgaven. Allereerst dient de nieuwe landbouwweg zo ingericht te worden dat landbouwverkeer hier optimaal gebruik van kan maken. Daarnaast dient de nieuwe weg zo te zijn vormgegeven dat al het verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in Vogelwaarde hiervan gebruik gaat maken en niet meer via Rapenburg rijdt. Dit zorgt voor een afname van de intensiteit op Rapenburg waardoor het nog beter mogelijk wordt om hier een echt verblijfsgebied in te richten en zo de gewenste verbetering van verkeersveiligheid en leefbaarheid te bewerkstelligen.

Belangrijke bestemmingen aan Rapenburg
Zuidweg
Hengstdijksekeiweg
Margaretsedijk
Bossestraat
Hoefijzerfabriek
Grafelijkheid
vml locatie
Scheerders
Landbouw-
perceel

BESCHRIJVING

In deze verkeersstudie voeren we geen volledige analyse uit van de huidige situatie. We gaan niet in op de huidige weginrichting, het aantal ongevallen en andere verkeerskundig relevante onderdelen. De keuze om een landbouwweg aan te leggen en de onderbouwing daartoe is reeds eerder gemaakt en opgenomen in het projectplan. Wel willen we in deze studie de huidige situatie zodanig in beeld brengen dat we voldoende informatie vastleggen om te kunnen bepalen welke effecten de landbouwweg verkeerskundig kan bereiken. Dit doen we grotendeels aan de hand van verkeersintensiteiten en de belangrijke bestemmingen die aan Rapenburg zijn gelegen.

BESTEMMINGEN

Rapenburg fungeert als de belangrijkste ontsluiting van het dorp Vogelwaarde, Het vormt de belangrijkste en snelste verbinding met het hoofdwegennet (N290). Daarnaast vormt Rapenburg ook onderdeel van de ontsluitingsroute van het dorp Hengstdijk naar deze N290. Dit dorp telt 725 inwoners (oktober 2019), maar herbergt ook Camping de Vogel. Dit recreatiebedrijf is voorzien van een grote centrale voorziening met restaurant, binnenspeeltuin en zwembad waar naast campinggasten ook de regio gebruik van maakt. Ook het gebied ten noorden van Hengstdijk ontsluit deels via de route Rapenburg. Hieronder valt ook een deel verkeer afkomstig vanuit Kloosterzande.

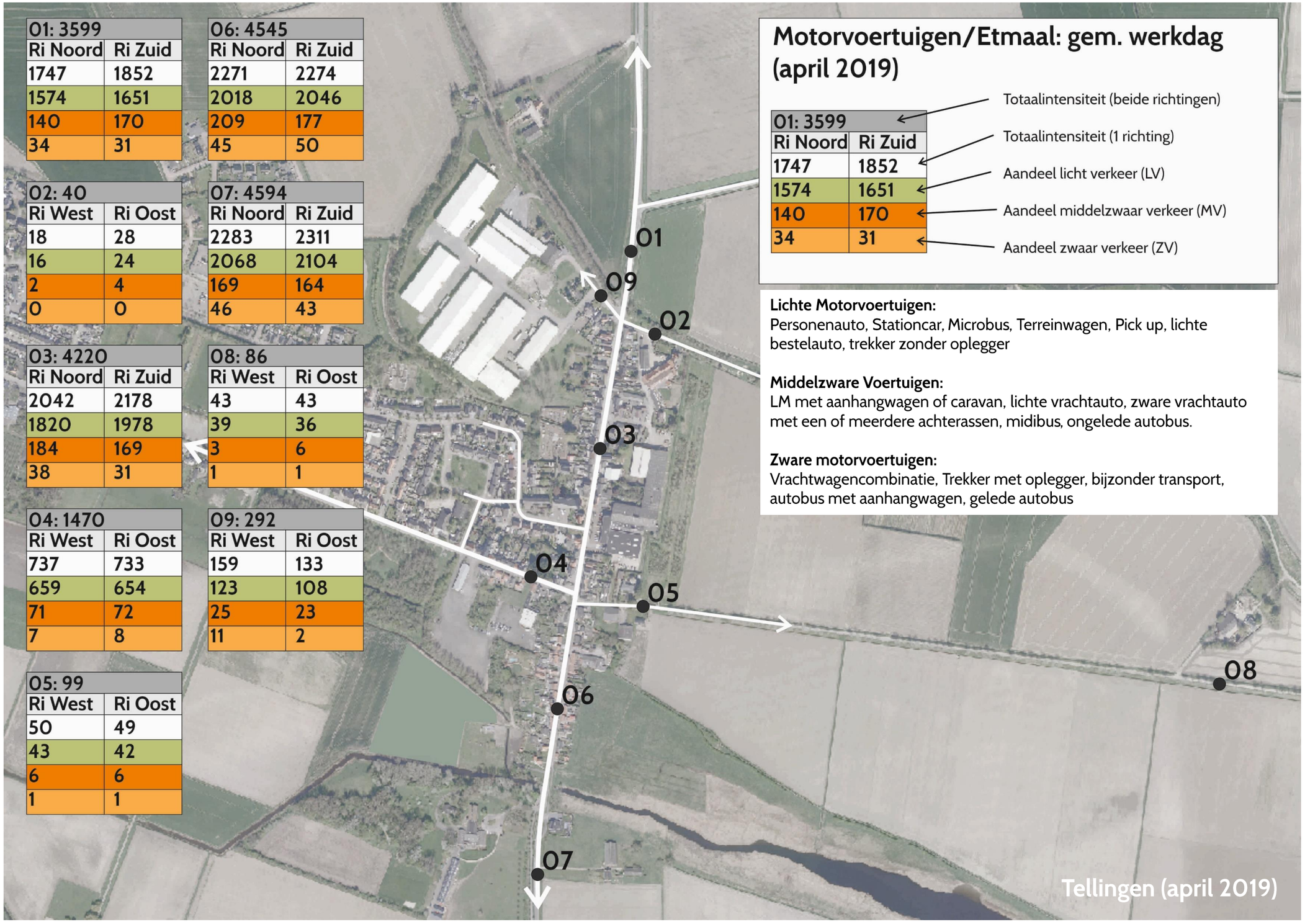
In Vogelwaarde zelf zijn 3 grote locaties aanwezig die verkeer genereren via Rapenburg. Allereerst is er aan de noordkant van het dorp bedrijventerrein Hengstdijksekeiweg gelegen. Dit takt via de gelijknamige weg aan op Rapenburg. Op dit terrein zijn voornamelijk grote opslagloodsen aanwezig. Vrachtverkeer rijdt af en aan om de loodsen te vullen dan wel leeg te maken. Ongeveer halverwege Rapenburg is de hoefijzerfabriek gevestigd. Zowel de ontsluiting voor personeel als de bevoorrading van de fabriek en afvoer van hoefijzers vindt plaats vanaf Rapenburg, Naast vrachtverkeer en autoverkeer genereert dit ook "landbouwverkeer". Met een tractor en aanhanger rijdt men tussen Vogelwaarde en bedrijventerrein Hogeweg te Hulst (magazijn hoefijzerfabriek).

Aan de Bossestraat is een bedrijfsterrein gelegen dat gebruikt werd door transportbedrijf Scheerders (later Bosman). Dit bedrijf is hier momenteel niet meer gevestigd. Wel wordt het terrein gebruikt als parkeerterrein (met name in het weekend) voor vrachtwagens. Ook omwonenden maken gebruik van het terrein (bijvoorbeeld parkeren).

Verder worden er via de Bossestraat en Rapenburg een beperkt aantal landbouwpercelen of andere bestemmingen voor landbouwverkeer ontsloten.

WEGENCATEGORISERING

In de Mobiliteitsvisie Zeeland 2028 staat qua wegencategorisering opgenomen dat Rapenburg voor het deel buiten de bebouwde kom (komgrens – N290) is aangewezen als gebiedsontsluitingsweg. Ook Rapenburg binnen de bebouwde kom kent in dit plan een categorisering als gebiedsontsluitingsweg. Dit komt overeen met het verkeersveiligheidsplan (2011) van de gemeente Hulst, waarin de weg een snelheidsregime van 50 km/u is toebedeeld en gecategoriseerd is als grijze weg. Dit laatste wil zeggen dat de weg binnen de beschikbare ruimte niet ingericht kan worden conform de essentiële herkenbaarheidskenmerken behorende bij de wegcategorie.



01: 3599	
Ri Noord	Ri Zuid
1747	1852
1574	1651
140	170
34	31

06: 4545	
Ri Noord	Ri Zuid
2271	2274
2018	2046
209	177
45	50

02: 40	
Ri West	Ri Oost
18	28
16	24
2	4
0	0

07: 4594	
Ri Noord	Ri Zuid
2283	2311
2068	2104
169	164
46	43

03: 4220	
Ri Noord	Ri Zuid
2042	2178
1820	1978
184	169
38	31

08: 86	
Ri West	Ri Oost
43	43
39	36
3	6
1	1

04: 1470	
Ri West	Ri Oost
737	733
659	654
71	72
7	8

09: 292	
Ri West	Ri Oost
159	133
123	108
25	23
11	2

05: 99	
Ri West	Ri Oost
50	49
43	42
6	6
1	1

Motorvoertuigen/Etmaal: gem. werkdag (april 2019)

01: 3599	
Ri Noord	Ri Zuid
1747	1852
1574	1651
140	170
34	31

- Totaalintensiteit (beide richtingen)
- Totaalintensiteit (1 richting)
- Aandeel licht verkeer (LV)
- Aandeel middelzwaar verkeer (MV)
- Aandeel zwaar verkeer (ZV)

Lichte Motorvoertuigen:
Personenauto, Stationcar, Microbus, Terreinwagen, Pick up, lichte bestelauto, trekker zonder oplegger

Middelzware Voertuigen:
LM met aanhangwagen of caravan, lichte vrachtauto, zware vrachtauto met een of meerdere achterassen, midibus, ongelede autobus.

Zware motorvoertuigen:
Vrachtwagencombinatie, Trekker met oplegger, bijzonder transport, autobus met aanhangwagen, gelede autobus

Tellingen (april 2019)

INTENSITEITEN

De intensiteit op de route Rapenburg is in de periode 16 t/m 29 april 2019 gemeten op 4 locaties, te weten de telpunten 1,3 6 en 7. Dit levert een logisch verkeersbeeld op. De locaties 6 en 7 zijn het drukst (ca. 4.500 mvt/etmaal). Locatie 1 kent een intensiteit van 3.600 motorvoertuigen per etmaal. Dit verschil is goed te verklaren doordat tussen deze meetpunten de kern Vogelwaarde is gelegen die uiteraard zelf ook voldoende verkeer genereert.

Binnen de bebouwde kom is de intensiteit gemeten op het wegvak tussen Grafelijkheid en Bossestraat. Dit levert een totaalintensiteit op van 4.220 motorvoertuigen per etmaal. Het percentage vrachtverkeer bedraagt 10% (middelzwaar en zwaar).

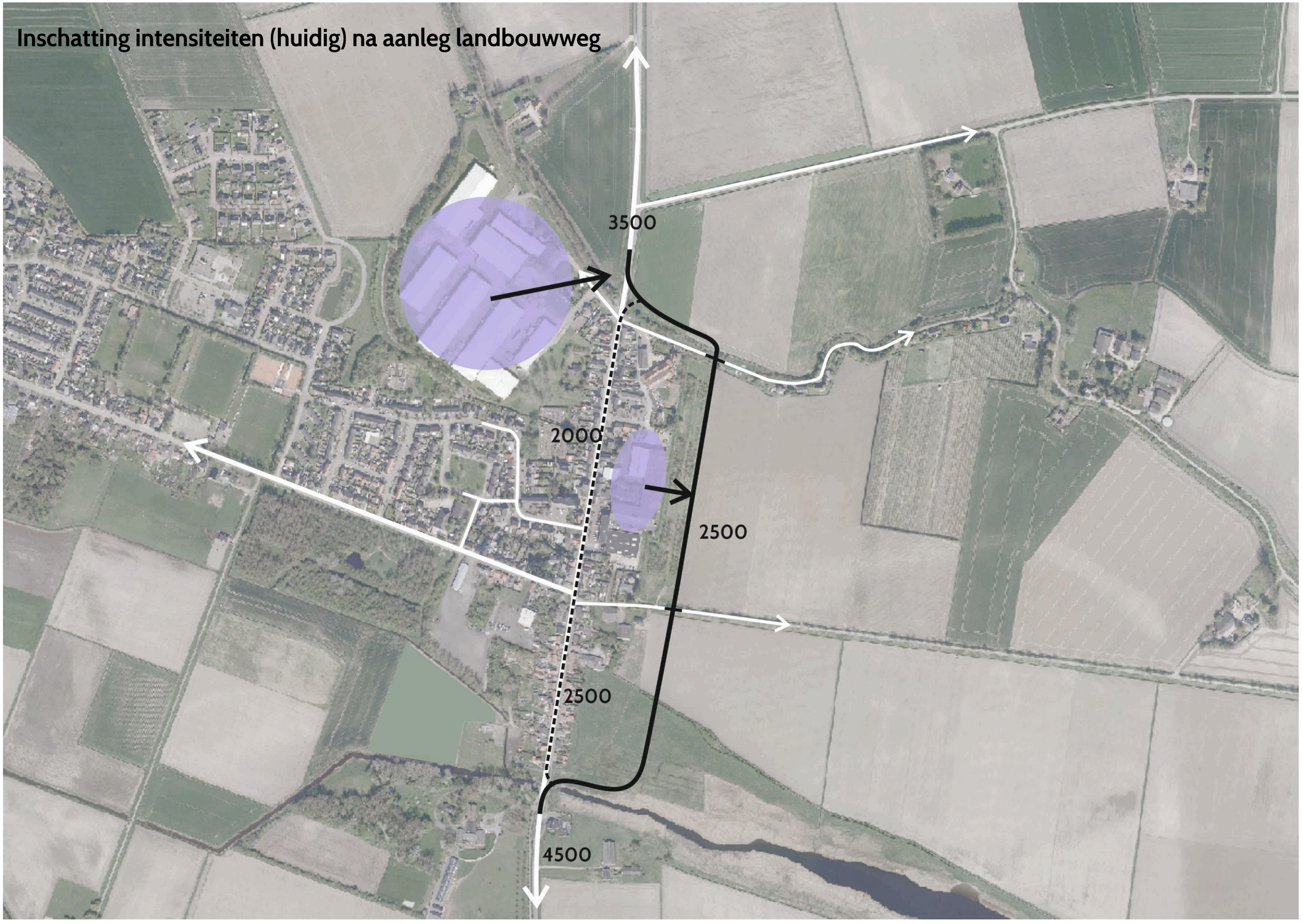
In het verkeersveiligheidsplan (2011) van de gemeente Hulst staat aangegeven dat een weg met deze typering (50 km/u) meer dan 4.000 motorvoertuigen per etmaal dient te verwerken. Er is niet aangegeven of dit een gemiddelde werk- danwel weekdag betreft.

Uit de cijfers valt niet op te maken hoeveel % auto- en vrachtverkeer doorgaand is dan wel bestemmingsverkeer betreft. Uiteraard is er sprake van doorgaand verkeer doordat Hengstdijk en omliggend gebied alsmede een deel van Kloosterzande door Vogelwaarde van en naar de N290 rijdt. Ook voor vracht- en landbouwverkeer zal hier sprake van zijn. Om hoeveel procent (of aantallen) het gaat is op basis van alleen de verkeerstellingen niet te achterhalen.

WEGINRICHTING

In het verkeersveiligheidsplan van de gemeente Hulst zijn richtlijnen (Essentiele Herkenbaarheids Kenmerken) opgenomen. Hiernaast staat in tabel weergegeven wat dit betekent voor een weg als Rapenburg. Hieruit valt op te maken dat met de beschikbare ruimte inderdaad niet voldaan kan worden aan een ideale inrichting. Gescheiden of aanliggende voorziening voor fietsers is bijvoorbeeld gewoonweg onmogelijk.

Kenmerken	
Kleur op kaart	groen
Intensiteit (mvt/etmaal)	> 4.000 mvt/etmaal
Gebruik	Gebiedsontsluitingsweg met een sterke verkeersfunctie, veel erftoegangen, mogelijk bus-route, aanrijroute hulpdiensten, fietsers gescheiden van gemotoriseerd verkeer afwikkelen
Richtlijnen vormgeving	
Maximum snelheid	50 km/u
Bewegwijzering	Afstemmen op categorie
Rijbaanindeling	2x1
Verharding	Gesloten
Erfaansluitingen	Ja
Rijbaanscheiding	Ja, 1 - 3
Oversteken op wegvakken	Ja
Oversteken op kruisingen	Ja
Parkeren	Nee / in langsparkeervakken
Openbaarvervoerhaltes	In havens
Pechvoorziening	In berm of havens
Obstakelafstand	Middel
Fietsers	Gescheiden / verhoogd aanliggend
Bromfietsers	Op rijbaan
Langzaam gemotoriseerd verkeer	Op rijbaan
Snelheidsbeperkende maatregelen	Minimaal
Kruisingen	50: Kruisingen met andere verkeers-ader met voorrangsregeling, rotonde of VRI (afhankelijk verkeersintensiteiten). Verblijfsgebieden sluiten aan met inritcon-structie
Voetgangers	Niet op rijbaan
Verlichting	Afstemmen op categorie
Voorrang	Voorrangsweg
(zone)bord: (Regelmatig herhalen en/of limiet op wegdek)	(A01;50)
Kantmarkering	50: Onderbroken markering 3-3 of opsluitbanden


Inschatting intensiteiten (huidig) na aanleg landbouwweg
3500
2000
2500
2500
4500

INTENSITEITEN

Op basis van de uitgevoerde verkeerstellingen kunnen we niet bepalen hoeveel procent verkeer doorgaand verkeer betreft. Het is dan ook onmogelijk om een goede inschatting te maken hoeveel verkeer er uiteindelijk op de landbouwweg gaat rijden en hoeveel verkeer van Rapenburg gebruik blijft maken.

Wanneer we dit aspect benaderen vanuit het verkeersveiligheidsplan van de gemeente Hulst is het zaak de totale intensiteit op Rapenburg onder de 4.000 motorvoertuigen per etmaal te brengen. Dat betekent dat we slechts enkele honderden voertuigen naar de nieuwe route moeten geleiden. We durven te concluderen dat we dat aantal zeker gaan halen. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid is het echter zaak zoveel als mogelijk verkeer van de route Rapenburg af te halen, met name het zware verkeer. Hiervoor hebben we (zie kaart op pagina 14) een aantal basisprincipes:

- Landbouwweg is doorgaande route: dit betekent dat wanneer je als verkeersdeelnemer je gewoon de weg blijft volgen je op de landbouwweg uitkomt. Om Rapenburg te bereiken moet je dus een afslaande beweging maken.
- Hengstdijksekeiweg ontsluiten we vanuit noordelijke richting. Verkeer vanuit de richting N290 rijdt dus via de landbouwweg (en niet Rapenburg) van en naar dit bedrijventerrein.
- Hoefijzerfabriek krijgt een directe aansluiting op de landbouwweg. Zowel autoverkeer als vrachtverkeer van en naar de fabriek wikkelen we zoveel als mogelijk via deze route af. Er wordt een nieuw parkeerterrein aan de zuidzijde van de fabriek gemaakt. De huidige ontsluiting via Rapenburg blijft behouden.
- We sluiten de landbouwweg aan op de bestaande structuren, dus ook Margaretsedijk en Grafelijkheid. Op deze manier maken we het zo gemakkelijk mogelijk voor verkeer om de landbouwweg te bereiken. Tevens zorgen we hiermee naar verwachting voor een meer gemengde verkeersafwikkeling op Rapenburg, in tegenstelling tot de dominante (eenrichtings) stromen in de huidige situatie. Uiteraard moet doorgaand verkeer op de landbouwweg hiervan weinig hinder ondervinden.

Indien we bovenstaand 4 punten volgen bereiken we een naar verwachting maximale afname van het verkeer op Rapenburg. Een invulling van de locatie Scheerders kan er ook aan bijdragen dat hier geen vrachtverkeer meer wordt gegenereerd.

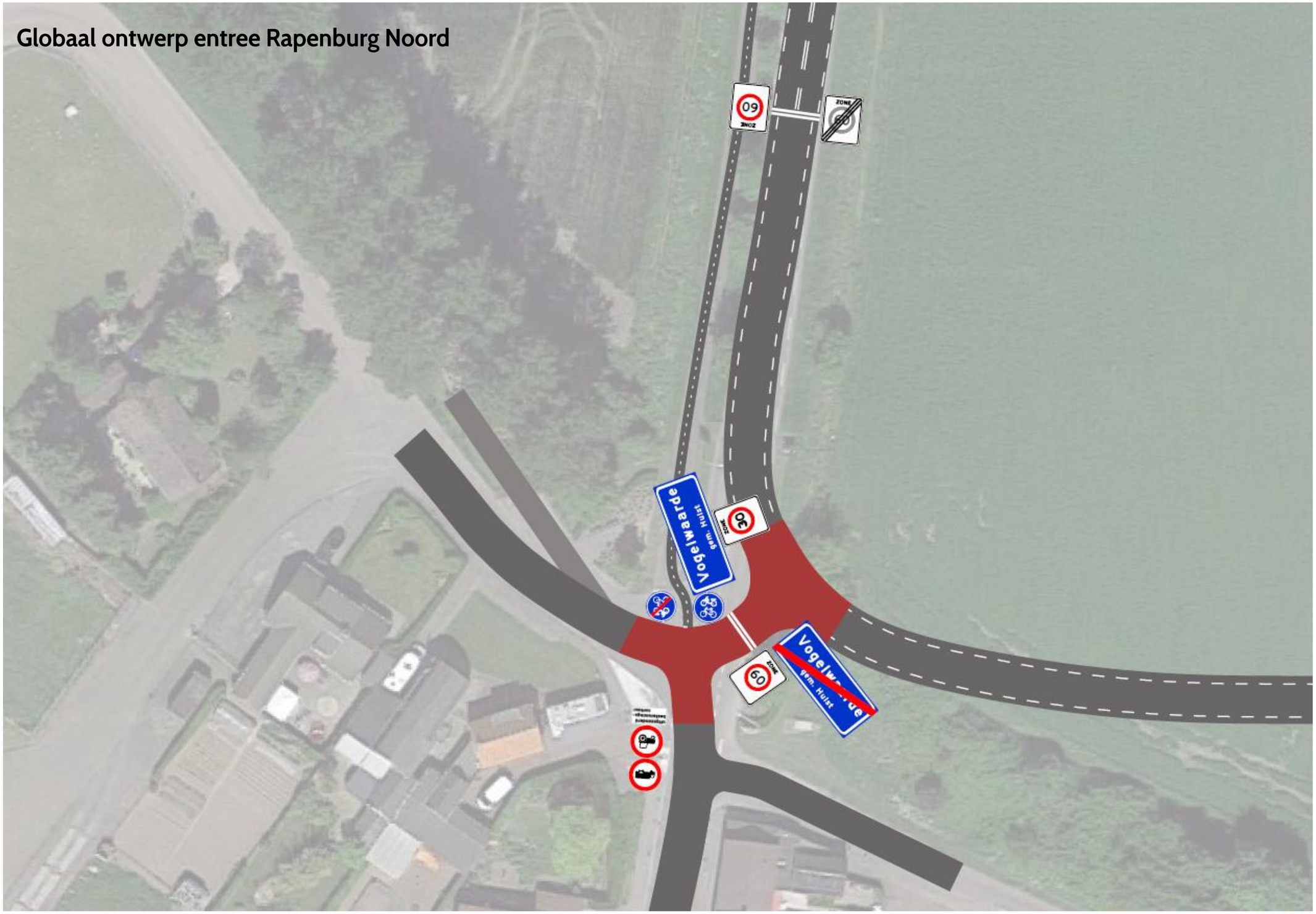
Volgend daarop kan dan gestart worden met een herinrichting van Rapenburg zelf. Door de weg in te richten als verblijfsgebied wordt deze minder aantrekkelijk voor (doorgaand) verkeer wat de concurrentiepositie van de landbouwweg, en dus het uiteindelijke gebruik, nog meer ten goede komt. Door de herinrichting uit te voeren na realisatie van de landbouwweg kan met monitoring ook een goed beeld worden gevormd van de intensiteiten (aantal en verdeling) die nog van Rapenburg gebruik maken. De inrichting kan hier dan goed op aansluiten. Daarbij is het van belang Vogelwaarde-breed goede afwegingen te maken. Ook functie en inrichting van bijvoorbeeld de Bossestraat moeten voor de toekomst vastliggen, alsmede keuzes van bijvoorbeeld busroutes.

Zoals aangegeven is het op basis van de beschikbare cijfers onmogelijk om een gedegen inschatting te maken van de toekomstige verkeerssituatie. Hiervoor is meer onderzoek benodigd, bijvoorbeeld aan de hand van een kentekenonderzoek om het percentage doorgaand en bestemmingsverkeer te kunnen filteren. Wel kunnen we op basis van de beschikbare informatie een expert guess doen. Deze lichten we onderstaand toe.

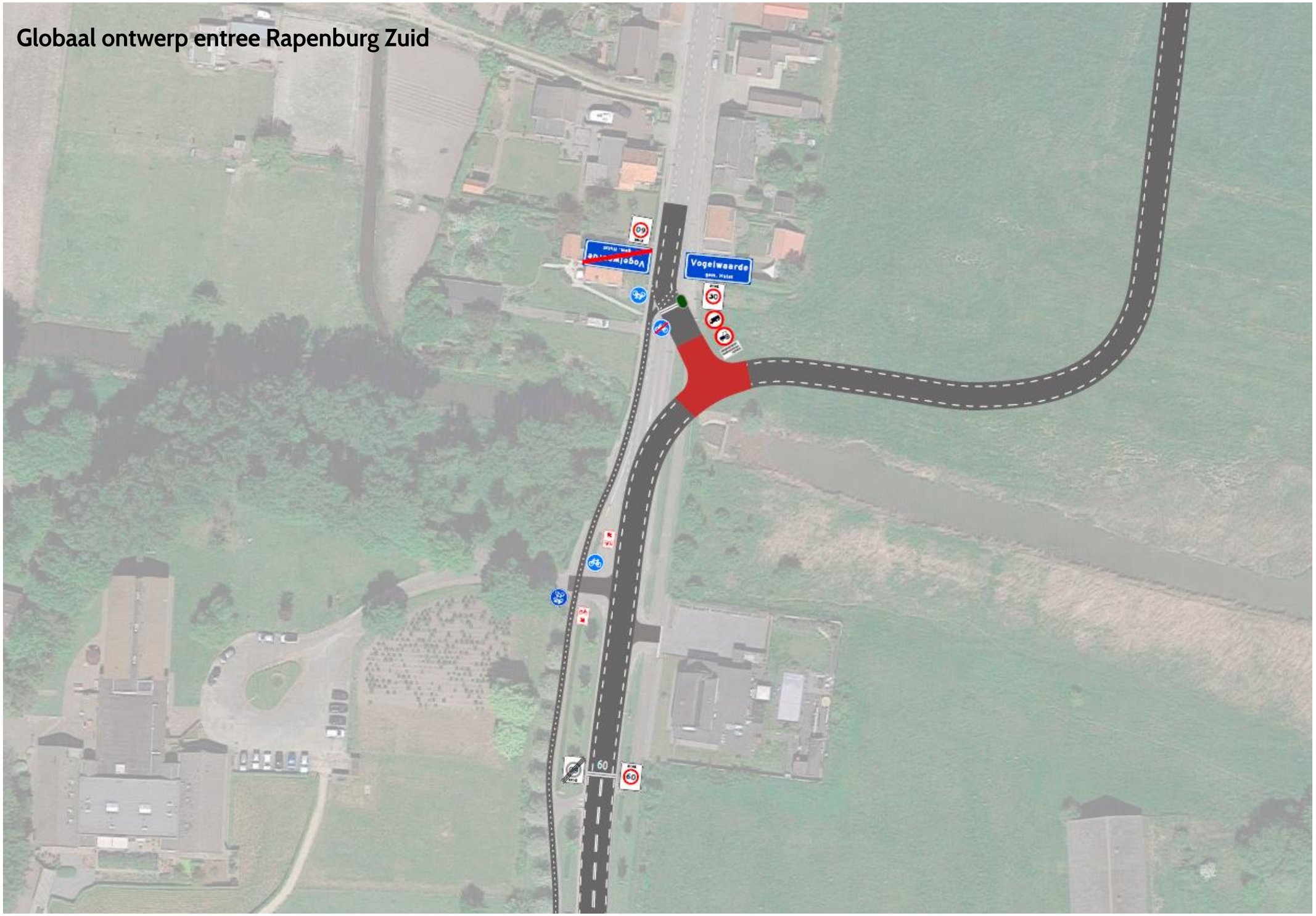
Indien bovenstaande maatregelen worden uitgevoerd schatten we in dat het zeker mogelijk moet zijn om zo'n 2.000 – 3.000 motorvoertuigen van Rapenburg weg te halen. Aan de noordzijde van Rapenburg registeren we ca. 3.500 mvt/etmaal. Aan de zuidzijde ca. 4.500 (wegvak naar N290). Hiertussen ligt naast de bestemmingen aan Rapenburg ook de Bossestraat die verkeer aanvoert en wegtrekt. Dit bedraagt in beide richtingen zo'n 750 mvt/etmaal. Vergelijken we in orde van grootte de 3500/4500 met de 1500 (2* 750) dan is het aannemelijk dat er zo'n 2000-3000 mvt/etmaal door Vogelwaarde heen rijden.

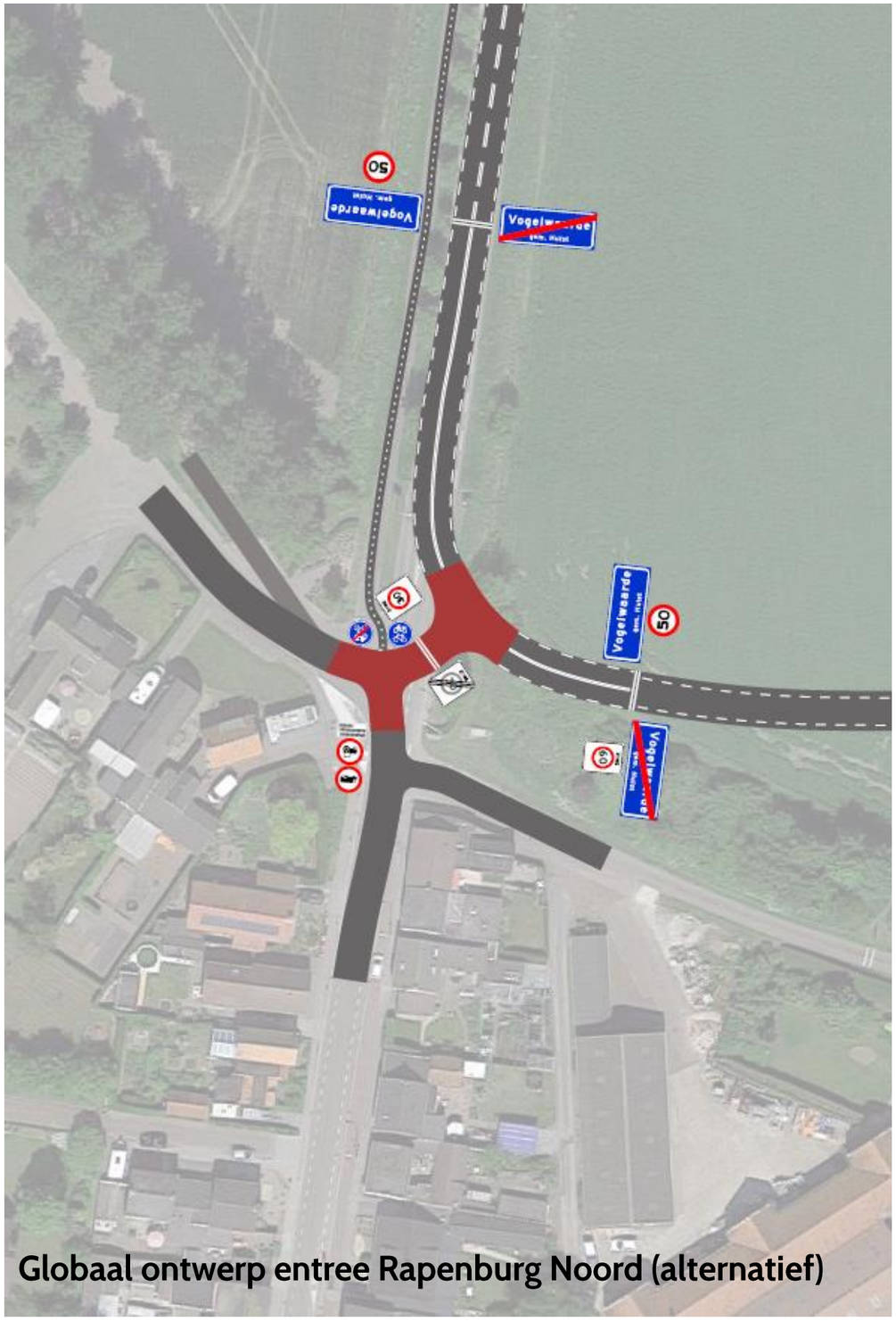
Op basis van deze inschatting staat op pagina 14 per wegvak weergegeven welke intensiteit we denken te verwachten. Dit is op basis van de metingen uit 2019 berekend. In de afgelopen periode is het verkeer in en om Vogelwaarde nauwelijks gegroeid, dus toekomstige inschatting op basis van bijvoorbeeld autonome groei zijn lastig te maken.

Globaal ontwerp entree Rapenburg Noord



Globaal ontwerp entree Rapenburg Zuid





Globaal ontwerp entree Rapenburg Noord (alternatief)

Globaal ontwerp entree Rapenburg Zuid (alternatief)

ENTREE LANDBOUWWEG

De landbouwweg als nieuwe route dient ten zuiden van Vogelwaarde aan te sluiten op Rapenburg en ten noorden op de Vogelweg. In beide gevallen is het belangrijk dat duidelijk is voor verkeer dat de landbouwweg de doorgaande route is. Voorstel is dan ook dat de doorgaande structuur enigszins vloeiend wordt aangelegd en dat er echt een afslaande beweging gemaakt moet worden om het dorp in te rijden. Rapenburg wordt dus echt een zijstraat van deze nieuwe doorgaande route. Ten aanzien van snelheidsregimes is er nu sprake van 80 en 50 km/u. We stellen voor dat dit gelet op de wegencategorisering en de nieuw ontstane verkeerssituatie wordt aangepast. Rapenburg tussen N290 en Vogelwaarde blijft een gebiedsontsluitingsweg en 80 km/u. Dit is immers de aantakking van het dorp op het hoofdwegennet. Ter hoogte van de huidige komgrens start een Zone 60 die de gehele landbouwweg omvat. Ter hoogte van de komgrens ten noorden van het dorp eindigt de Zone 60 en begint het 80 km/u regime weer. Gelet op de Mobiliteitsvisie Zeeland is het echter wenselijk dat dit wegvak uiteindelijk ook onderdeel wordt van de Zone 60. De bebouwde komgrens verplaatsen we aan beide zijden tot net na de "afrit" van de landbouwweg. Zo ontstaat een erg logisch snelheidsregime (overgangen van 80-60-30 (mogelijk voor herinrichting Rapenburg nog 80-60-50).

Indien er redenen zijn om de huidige komgrenzen te behouden vallen we terug op een optie (zie afbeelding noord en zuid "alternatief") waarbij ook op de doorgaande route om de kern heen een stukje komgrens gepasseerd wordt. De kruisingen met Rapenburg komen dan binnen de kom te liggen en de entree van het dorp is dan een overgang naar Zone 30.

Qua vormgeving wordt de landbouwweg een ETW (erftoegangsweg) buiten de bebouwde kom, Zone 60. We geven deze wel voorrang ten opzichte van de aansluitingen. Zoals aangegeven behouden we ook de aansluiting met de Margaretsedijk en Grafelijkheid. Vanuit verkeersveiligheid worden deze ook van een plateau voorzien, wel met de voorrang geregeld. Gelet op de status die we aan de landbouwweg geven en de wens dat deze een ontsluitende functie gaat vervullen is het logisch te opteren voor een voorrangsregeling.

Belangrijk aandachtspunt gelet op verkeersveiligheid is de overgang van fietsers naar de rijbaan. Insteek is dat we fietsverkeer wel blijven afwikkelen via Rapenburg. De landbouwweg kent een geslotenverklaring voor (brom)fietsverkeer. Aan beide zijden van het dorp dient een logische en veilige oversteek voor fietsers vormgegeven te worden.

Om de landbouwweg extra te stimuleren stellen we in Vogelwaarde een geslotenverklaring in voor (doorgaand) landbouw- en vrachtverkeer. Aanvullend stellen we voor de aansluiting Hengstdijksekeiweg zodanig her in te richten dat de aansluiting met de landbouwweg logischer is dan die met Rapenburg (zie schets). Dit laatste is een extra motivatie om om de kern heen te rijden, bovenop de realisatie van de landbouwweg en het instellen van de geslotenverklaring. Dit kan dus ook als optionele maatregel worden gezien.

De voorgestelde schetsen zijn een eerste opzet en geen blauwdruk. Belangrijk is om het idee achter de voorstellen uit te voeren. Dat wil zeggen het gebruik van de landbouwweg stimuleren en het gebruik van

Rapenburg ontmoedigen, maar niet onmogelijk maken.

06 | CONCLUSIE

Met deze beknopte verkeersstudie leggen we een aantal basisprincipes vast voor de aanleg van de landbouwweg. Tevens kunnen we op basis hiervan een grove inschatting maken van de toekomstige intensiteiten. De aanleg van de landbouwweg is nodig om de leefbaarheid en verkeersveiligheid op Rapenburg te verbeteren. Indien op basis van de resultaten van deze studie de inrichting van de landbouwweg wordt vormgegeven zetten we in ieder geval een eerste stap in de goede richting. We stimuleren zoveel als mogelijk om verkeer om het dorp heen te leiden, koppelen de hoefijzerfabriek zoveel als mogelijk los van de infrastructuur in het dorp (huidig parkeerterrein met ontsluiting op Rapenburg blijft wel behouden) en verleiden verkeer van en naar Hengstdijksekeiweg om ook niet via Rapenburg te rijden. Op basis van deze maatregelen ontstaat een beter evenwicht in de verkeerssituatie in Vogelwaarde waardoor de daadwerkelijke winst, namelijk een herinrichting van Rapenburg, mogelijk gemaakt kan worden. Met de huidige intensiteiten in combinatie met de beschikbare ruimte is dat niet mogelijk.

Zonder herinrichting schatten we in dat de intensiteit op Rapenburg maximaal 2000-2500 mvt/etmaal bedraagt. Met herinrichting en/of een nog positiever effect van de landbouwweg kan dit aantal nog verder naar beneden worden gebracht. Dergelijke intensiteiten zijn prima te verwerken in een echt goed ingerichte verblijfszone. Vanuit de projectdoelstelling kunnen we dan ook concluderen dat de aanleg van de landbouwweg er zorg voor draagt dat een verkeerssituatie ontstaat die het mogelijk maakt om Rapenburg als echt verblijfsgebied te gaan vormgeven.