



Verkeerskundig onderzoek woningbouw Platepolder Heinkenszand fase 1

Colofon

Titel: Verkeerskundig onderzoek woningbouw Platepolder
Heinkenszand fase 1
Kenmerk: RTH01/Jk/002
Datum: 22 februari 2021

Foto voorblad: gemeente Borsele

Westzuidwest | Graaf Florisweg 140 | 2805 AP Gouda | KvK 58231269
www.westzuidwest.com | info@westzuidwest.com | 06 11 866 946

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
2. Verkeersproductie nieuwe ontwikkeling	5
3. Toekomstige verkeersintensiteiten: prognose en beoordeling	7
4. Afwikkeling aansluiting Platewegje op de Stenevate	15

1. Inleiding

Aanleiding

De gemeente Borsele heeft gronden aangekocht in de Platepolder in Heinkenszand, met als doel hier (gefaseerd) een nieuwe woonwijk te realiseren. De afgelopen periode is de hoofdstructuur van de wijk uitgewerkt en bestuurlijk vastgesteld. De volgende fase is het opstarten van het bestemmingsplan. Het nu op te stellen bestemmingsplan heeft betrekking op fase 1 van de woningbouwontwikkeling. Deze fase omvat in totaal circa 94 woningen. Het uitgangspunt voor deze fase is ontsluiting via het Platewegje op de Stenevate.

Voor het op te stellen bestemmingsplan is een aantal onderzoeken nodig, waaronder een verkeersonderzoek. Voorliggende rapportage beschrijft het in dit kader uitgevoerde verkeersonderzoek.

Representativiteit

Voorliggende rapportage is opgesteld ten tijde van de Covid-19-crisis. Tijdens deze periode is het verkeersbeeld niet representatief en daardoor niet (of in ieder geval) minder geschikt om goede verkeerstellingen te houden. Voor dit onderzoek is primair gebruik gemaakt van al beschikbare verkeerstellingen op de Stenevate van najaar 2018 en daarmee uit een representatieve periode.

Ten behoeve van het onderzoek was het wel gewenst een telling op het Platewegje uit te voeren om de verkeersintensiteit in de huidige situatie in beeld te brengen en op basis daarvan een prognose van de toekomstige intensiteit op te stellen. In plaats van op een telling is de prognose opgesteld op basis van de omvang van het parkeerterrein in combinatie met de alsnog uitgevoerde telling. Naar de mening van de opsteller van dit rapport was het als gevolg van deze beschikbare gegevens, ondanks de crisis, mogelijk om een volledig en onderbouwd verkeersonderzoek uit te voeren.

Daarnaast leidt de huidige crisis tot de vraag hoe het toekomstige verkeersbeeld er uit ziet. Mogelijk blijven de effecten van thuiswerken en meer flexibele arbeidstijden en -locaties ook na de crisis bestaan, met als gevolg een structureel ander verkeersbeeld (lagere verkeersintensiteiten, andere spreiding over de dag)? Dat is op dit moment niet bekend en daarmee kan derhalve geen rekening worden gehouden. Het voorliggende onderzoek is gebaseerd op tellingen van voor de crisis en de landelijke richtlijnen (CROW) voor het bepalen van de verkeersproductie die hiermee ook geen rekening houden. Dat betekent dat de prognoses voor de verkeersproductie en toekomstige verkeersintensiteiten als een “worst case” c.q. benadering “aan de veilige kant” kunnen worden beschouwd.

Leeswijzer

In dit onderzoek wordt achtereenvolgens ingegaan op:

- De verkeersproductie als gevolg van de nieuwe ontwikkeling (hfd. 2)
- Prognose toekomstige verkeersintensiteiten en de beoordeling daarvan (hfd. 3)
- De afwikkeling van de aansluiting van het Platewegje op de Stenevate (hfd. 4)

2. Verkeersproductie nieuwe ontwikkeling

Fase 1 van de woningbouwontwikkeling in de Platepolder omvat de ontwikkeling van naar schatting 94 woningen. Daarbij wordt uitgegaan van de volgende onderverdeling naar woningtype.

Appartementen:	12
2 onder 1 kap:	8
Patiowoningen:	30
Vrijstaand:	8
Rijwoningen:	36
Totaal:	94 woningen

In de uiteindelijke uitwerking kunnen hierin mogelijk nog beperkte verschuivingen optreden. Dit kan dan mogelijk leiden tot andere uitkomsten qua verkeersproductie, maar dit wordt ondervangen door voor dit onderzoek uit te gaan van een “worst case benadering” voor het bepalen van de verkeersproductie. Dat wil zeggen dat op basis van de geldende richtlijn (CROW-publicatie 317) de maximale waarden voor de verkeersproductie worden aangehouden binnen de in de richtlijn opgenomen bandbreedtes. Aanpassingen in de onderverdeling van het type woningen leiden ook niet per definitie tot een andere verkeersproductie; deze is bijvoorbeeld gelijk voor de rijwoningen, patiowoningen en appartementen.

Met betrekking tot het bepalen van de verkeersproductie op basis van CROW-publicatie 317 gelden de uitgangspunten dat de stedelijkheidsgraad “niet-stedelijk” is (op basis van de adressendichtheid van de gemeente Borsele) en dat voor de ligging “rest bebouwde kom” geldt (want geen centrum of schil centrum).

De verkeersproductie (motorvoertuigen per etmaal) als gevolg van de woningbouw, op basis van bovengenoemde uitgangspunten is dan als volgt.

	aantal	mvt/woning	verkeersgeneratie
appartementen	12	7,8	93,6
2 onder 1 kap	8	8,2	65,6
patiowoningen	30	7,8	234
vrijstaand	8	8,6	68,8
rijwoningen	36	7,8	280,8
Totaal	94		743

De verkeersproductie autoverkeer als gevolg van de woningbouwontwikkeling betreft gemiddeld 743 motorvoertuigen per etmaal op een weekdag (gemiddeld over alle dagen van de week). Dit betreft het totale aantal aankomsten en vertrekken.

Voor een gemiddelde werkdag (maandag tot en met vrijdag) geldt een factor 1,1 ten opzichte van de gemiddelde weekdag. De verkeersproductie op een gemiddelde werkdag betreft derhalve **817 mvt/etmaal**.

Spitsverdelingen

Op basis van de etmaalproductie kan een prognose worden gemaakt van de spitsverdelingen; de hoeveelheden autoverkeer tijdens het drukste uur van zowel de ochtendspits als de avondspits op een gemiddelde werkdag.

Hiervoor zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Het betreft een woonfunctie en daarom wordt uitgegaan van “scherpe” spitspieken (een relatief groot aandeel van het verkeer per etmaal vindt plaats in de spitsuren): 13% in de ochtendspits en 10% in de avondspits.
- Voor de ochtendspits wordt uitgegaan van 90% uitgaand en 10% inkomend verkeer (in de ochtendspits een sterke uitgaande verkeersstroom aangezien het een woonwijk betreft).
- Voor de avondspits wordt uitgegaan van 30% uitgaand en 70% inkomend verkeer. In de avondspits is de sterkste stroom terug de wijk in, maar minder scheef dan de ochtendspits door ritten met andere motieven zoals bezoek, sport, boodschappen, et cetera.

De prognose voor de spitsstromen is dan als volgt.

Werkdag, ochtendspitsuur:	106 mvt
- <i>Waarvan uitgaand:</i>	96 mvt
- <i>Waarvan inkomend:</i>	10 mvt

Werkdag, avondspitsuur	82 mvt
- <i>Waarvan uitgaand:</i>	25 mvt
- <i>Waarvan inkomend:</i>	57 mvt

Het hierbij passende beeld: de ontwikkeling van fase 1 van de woningbouw in de Plateypolder leidt in het drukste uur van de ochtendspits op een gemiddelde werkdag tot 106 autobewegingen, dus minder dan 2 auto's per minuut. In de avondspits 82 autobewegingen in het drukste uur dus circa anderhalve auto per minuut (waarvan 1 de wijk binnenkomend en 0,5 uitgaand).

Op basis van de beschikbare tellingen is het drukste ochtendspitsuur van 8:00 tot 9:00. Het drukste avondspitsuur is van 16:30 tot 17:30. Gedurende de rest van de dag (buiten de spitsperiodes) is de verkeersgeneratie uiteraard lager.

3. Toekomstige verkeersintensiteiten: prognose en beoordeling

Opbouw prognose

Op basis van tellingen van de verkeersintensiteiten op het omliggende wegennet (met name de Stenevate) en de in het vorige hoofdstuk opgestelde verkeersgeneratie, kan een prognose worden opgesteld van het toekomstige verkeersbeeld.

De basis hiervoor vormen verkeerstellingen op de Stenevate (september 2018). Voor het toekomstige verkeersbeeld is naast de woningbouw in de Platepolder ook relevant de voorgenomen vestiging van een tweede supermarkt aan de Stenevate, tussen de bestaande supermarkt en het gemeentehuis. Deze ontwikkeling is qua besluitvorming en voorbereiding dusdanig vergevorderd en de verkeerskundige consequenties hiervan zijn dusdanig groot, dat hier in de prognose rekening mee moet worden gehouden.

Voor de Stenevate zijn twee verkeerstellingen (gedurende langere periode) beschikbaar uit september 2018. Van het Platewegje is geen verkeerstelling beschikbaar van voor maart 2020. Het gebruik van het Platewegje in de huidige situatie hangt met name samen met het personeelsparkeren voor het gemeentehuis. Op basis van het aantal parkeerplaatsen en de in de richtlijnen aangehouden verhouding tussen de verkeersgeneratie en het aantal parkeerplaatsen (per oppervlakte-eenheid kantoorfunctie) bedraagt, uitgaande van circa 100 parkeerplaatsen, de verkeersintensiteit op het Platewegje circa 350 mvt/etmaal op een werkdag. Ook dit is een benadering aan de veilige kant ("worst case").

Tijdens de in juli 2020 gehouden telling in de ochtend- en avondspits zijn in de drukste spitsuren 25 (ochtendspits) en 20 (avondspits) auto's geteld. Rekening houdend met de lagere verkeersintensiteiten als gevolg van de Covid-19-omstandigheden is dit (qua orde grootte) passend ten opzichte van de prognose voor de reguliere situatie.

De eerste van de twee beschikbare tellingen op de Stenevate ligt op het westelijk deel, tussen de Dorpsstraat en de uitrit van de bestaande supermarkt. De tweede ligt ten oosten van de aansluiting van het Platewegje, tussen het Platewegje en de Zuidzaksedijk.

In juli 2020 is er een telling uitgevoerd op het kruispunt van de Stenevate met de Guldenroedestraat om te bepalen wat de verdeling is van het verkeer van en naar de Guldenroedestraat (van/naar de Dorpsstraat dan wel van/naar de N665 Drieweg). De conclusie is dat er nagenoeg evenveel verkeer van/naar de richting Dorpsstraat rijdt als van/naar de richting N665. Op basis hiervan is de conclusie dat de verkeersintensiteit op het deel van de Stenevate tussen de Guldenroedestraat en de N665 nagenoeg gelijk is aan de intensiteit op het deel ten westen van de Guldenroedestraat, ter hoogte van het genoemde telpunt. Een vergelijking tussen de telling ter hoogte van de aansluiting van het Platewegje en de telling ter hoogte van de Guldenroedestraat, laat een beperkt verschil zien. Dit kan worden verklaard met de (particuliere) uitritten op de Stenevate tussen beide kruispunten.

De verdeling van het verkeer van en naar de nieuwe woningbouwlocatie in de Platepolder over de Stenevate (richting Dorpsstraat dan wel richting N665) is medebepalend voor de prognose van de toekomstige verkeersintensiteiten. Zoals beschreven verdeelt het verkeer van en naar de Guldenroedestraat zich nagenoeg gelijkmatig over beide richtingen van de Stenevate. Voor het verkeer van/naar de nieuwbouwlocatie in de Platepolder wordt uitgegaan van een verhouding van 1/3 Stenevate richting Dorpsstraat en 2/3 Stenevate richting N665. Het argument voor deze

verhouding ten opzichte van de Guldenroedestraat zit in het feit dat de Guldenroedestraat ook een noordelijke aansluiting op het Clara's Pad en de N665 heeft, waardoor het voor een groot deel van het verkeer richting de A58 logisch is om deze route te kiezen. De verdeling ter hoogte van de aansluiting van de Guldenroedestraat op de Stenevate is dus niet gelijk aan de oriëntatie van het verkeer van de betreffende wijk. De verhouding 1/3 van/naar de Dorpsstraat en 2/3 van/naar de N665 is ook terug te zien in het verkeer van/naar het Platewegje zoals in juli 2020 geteld.

Prognose

De prognose voor de toekomstige verkeersintensiteiten ten opzichte van de "huidige" (pré-Corona) situatie is opgenomen in onderstaande tabellen. Hierbij is voor de toekomstige situatie in eerste instantie uitgegaan van vestiging van de tweede supermarkt aan de Stenevate en daarnaast becijferd wat de prognose is zonder supermarkt, maar wel met woningbouw in de Platepolder. Dit omdat de planvorming voor de supermarkt vergevorderd, maar nog niet definitief is.



Meetpunten huidige en geprognostiseerde verkeersintensiteiten

In de tabel is zowel de gemiddelde werkdag opgenomen, als de zaterdag, aangezien uit het verkeerskundig onderzoek voor de tweede supermarkt is gebleken dat met de komst van de nieuwe supermarkt de zaterdag de dag is met de hoogste verkeersintensiteiten op de Stenevate. Intensiteiten zijn afgerond op honderdtallen.

Werkdag	huidig	met 2 ^e supermarkt	met woningen fase 1 en 2 ^e supermarkt	alleen fase 1 woningen, geen 2 ^e super
1. Stenevate tussen N665 en Guldenroedestraat	4.000	5.000	5.600	4.600
2. Stenevate tussen Zuidzaksedijk en Platewegje	3.900	4.900	5.500	4.500
3. Stenevate tussen supermarkt en Dorpsstraat	3.600	4.100	4.400	3.800
4. Platewege ter hoogte van Stenevate	400	400	1.200	1.200

Zaterdag	huidig	met 2 ^e supermarkt	met woningen fase 1 en 2 ^e supermarkt	alleen fase 1 woningen, geen 2 ^e super
1. Stenevate tussen N665 en Guldenroedestraat	3.600	5.200	5.700	4.100
2. Stenevate tussen Zuidzaksedijk en Platewegje	3.500	5.100	5.600	4.000
3. Stenevate tussen supermarkt en Dorpsstraat	3.700	4.600	4.800	3.900
4. Platewege ter hoogte van Stenevate	100	100	900	900

Overige wegen:

- Zoals beschreven zal een groot deel van het verkeer van en naar de woningbouw in fase 1 via de Stenevate van/naar de N665 Drieweg rijden. De N665 is een weg in eigendom en beheer bij de provincie Zeeland en ligt hier buiten de bebouwde kom (80 km/u). De Stenevate sluit met een rotonde aan de N665. De gemiddelde verkeersintensiteit op de N665 ter hoogte van de aansluiting van de Stenevate bedraagt circa 5.400 mvt/etmaal. De geprognostiseerde toename van de verkeersintensiteit op de N665 als gevolg van de woningbouw fase 1 in de Platepolder bedraagt circa 550 mvt/etmaal op een werkdag. Dit zal zich op de N665 verdelen in noordelijke en zuidelijke richting, waarbij de verwachting is dat het grootste deel hiervan een noordelijke oriëntatie heeft. Deze toename kan goed op de N665 worden opgevangen. De maximale verkeersintensiteit op een provinciale (gebiedsontsluitings)weg buiten de bebouwde kom ligt veel hoger dan de huidige intensiteit, zodat als gevolg van de woningbouw geen noemenswaardig effect wordt verwacht. Het feit dat de Stenevate met een rotonde aansluit op de N665 is gunstig voor de op- en afrijdbaarheid van de N665 van/naar de Stenevate.
- De verwachte toename van de verkeersintensiteit op het westelijk deel van de Stenevate als gevolg van de woningbouw bedraagt maximaal 270 mvt/etmaal. Vanaf de Stenevate zal dit verkeer zich verder verdelen: een deel van het verkeer gaat naar de supermarkt aan de Stenevate, een deel naar het centrum (Dorpsstraat) en een deel naar de Eendvogelstraat. Op deze wegen is het effect daarmee beperkt, tot enkele tientallen motorvoertuigen per etmaal.

- De totale verkeersproductie als gevolg van de woningbouw in fase 1 bedraagt zoals beschreven circa 820 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag. Met één aansluiting, op de Stenevate, bundelt dit verkeer zich ter hoogte van de aansluiting op de Stenevate. De verkeersintensiteiten op de straten binnen het plangebied zullen afhankelijk zijn van de stedenbouwkundige opzet (straten- en bebouwingspatroon). Voor fase 1 geldt dan logischerwijs dat de verkeersintensiteiten op de straten binnen het plangebied nooit meer dan enkele honderden motorvoertuigen per etmaal kunnen bedragen. Dit zijn verkeersintensiteiten die prima passen binnen een woonwijk (verblijfsgebied).

Huidige en toekomstige inrichting Stenevate

Vanaf de N665 is de Stenevate een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 50 km/u. De rijbaan is gesloten voor fietsverkeer; fietsers maken gebruik van de parallelstructuur langs de Stenevate. Direct ten oosten van de Raadsboerderij ligt de overgang van gebiedsontsluitingsweg 50 km/u naar erftoegangsweg 30 km/u. Vanaf dit punt maken fietsers gebruik van de hoofdrijbaan. Het kruispunt van de Stenevate met het Platewegje ligt in het 30 km/u-deel.



Vervolgens is relevant de voorgenomen wijziging aan de Stenevate in verband met de realisatie van de tweede supermarkt aan de Stenevate. In dit kader is het uitgangspunt dat het kruispunt met het Platewegje op een plateau wordt gelegd en direct ten oosten hiervan de overgang naar de 30 km/u-zone ligt en dat fietsers ter hoogte van dit kruispunt uitwisselen tussen de Stenevate en de parallelweg langs het 50 km/u-deel van de Stenevate. Uitgangspunt is daarbij ook dat de Stenevate vanaf dit punt naar het westen wordt heringericht, met een klinkerverharding, zodat de functie (erftoegangsweg) en de inrichting met elkaar overeen stemmen.

GVVP Borsele

Het verkeersbeleid van de gemeente Borsele is vastgelegd in het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan (GVVP). Het doel van het GVVP is om beleidsmatige sturing te geven aan het realiseren van de belangrijkste doelen van verkeers- en vervoersbeleid (autoverkeer, fietsverkeer, landbouwverkeer, etc.). Het GVVP is op 6 april 2014 vastgesteld door de gemeenteraad van Borsele.

Een belangrijk onderdeel van het GVVP is de wegencategorisering. De wegencategorisering is de vertaling van de landelijke principes van Duurzaam Veilig Verkeer (DV) naar het wegennet binnen de gemeente. Binnen een Duurzaam Veilig verkeerssysteem worden wegen op basis van hun functie in het netwerk gecategoriseerd en ingericht (voor een uitvoeriger beschrijving wordt verwezen naar het GVVP).

In hoofdstuk 3 van het GVVP worden binnen de bebouwde kom twee categorieën wegen onderscheiden:

- Gebiedsontsluitingswegen: 50 km/u, de hoofdwegen binnen de kom die als functie hebben een gebied te ontsluiten.
- Erftoegangswegen: 30 km/u, het onderliggende wegennet dat als voornaamste functie heeft het bieden van toegang tot bestemmingen aan die weg/straat.

Daarbij is ook uitgewerkt wat de bijbehorende uitgangspunten zijn voor de inrichting van beide categorieën wegen, zoals type verharding, breedte van de rijbaan, fietsvoorzieningen, etc.

In hoofdstuk 11 van het GVVP is onder meer een beoordelingskader opgenomen voor het in behandeling nemen van meldingen over verkeersoverlast en verkeersonveilige situaties. Daarnaast bevat dit hoofdstuk een monitoringsprogramma om feitelijke informatie te verzamelen over de verkeerssituatie op bepaalde wegen in de kernen van Borsele. In het beoordelingskader is aangegeven welke verkeersintensiteiten bij eerder genoemde categorieën wegen horen, als indicator of het te druk wordt in een bepaalde straat:

- De indicator voor de verkeersintensiteit op gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom bedraagt 7.000 mvt per etmaal.
- De indicator op erftoegangswegen binnen de bebouwde kom bedraagt 2.500 mvt per etmaal.



Overgang van 30 km/u naar 50 km/u op de Stenevate

Beoordeling toekomstige verkeerssituatie

In de huidige situatie ligt de verkeersintensiteit op het westelijke (30 km/u) deel van de Stenevate hoger dan de indicator die in het GVVP voor de wegcategorie erftoegangsweg is opgenomen. De verkeersdruk op de Stenevate ligt nu zowel op zaterdagen als op werkdagen tussen 3.000 en 4.000 mvt per etmaal. Dat is hoger dan de in het GVVP opgenomen indicatieve waarde van 2.500 mvt per etmaal.

Voor het deel van de Stenevate ten oosten van het Platewegje geldt dat dit wegvak een gebiedsontsluitingsweg (50 km/u) is. Fietzers zijn hier gescheiden van het autoverkeer. Hiervoor geldt op basis van het GVVP een intensiteit van 7.000 mvt per etmaal. Uit de prognose van de verkeersintensiteiten zoals hierboven beschreven, blijkt dat in alle scenario's de verkeersintensiteit lager ligt dan deze waarde.

Voor het Platewegje geldt dat de verkeersintensiteit significant zal toenemen ten opzichte van de situatie. In de huidige situatie is het gebruik vooral gerelateerd aan het parkeren voor het gemeentehuis en de woningbouw in fase 1 zal leiden tot meer dan een verdubbeling van de hoeveelheid verkeer ter hoogte van de aansluiting van het Platewegje op de Stenevate. Ondanks deze toename blijft de maximale verkeersintensiteit van circa 1.200 mvt op werkdagen beperkt en ruim passend voor een erftoegangsweg 30 km/u.

Voor het deel van de Stenevate ten westen van het Platewegje is op basis van de hierboven uitgewerkte prognose duidelijk dat de verkeersdruk verder zal toenemen, terwijl al in de huidige situatie sprake van een verkeersintensiteit die hoger ligt dan de in het GVVP opgenomen indicator van 2.500 mvt/etmaal.

Ook blijkt uit de prognose dat de toekomstige verkeerstoename op dit deel van de Stenevate met name het gevolg is van de komst van een tweede supermarkt. De toename als gevolg van de woningbouw fase 1 in de Platepolder is beperkt; nog geen 300 mvt per etmaal.

In het verkeerskundige onderzoek voor de tweede supermarkt aan de Stenevate is een uitvoerige beoordeling opgenomen van deze toekomstige situatie. In die beoordeling is nog geen rekening gehouden met de woningbouw in de Platepolder, maar zoals aangegeven is het effect hiervan beperkt. De relevante delen uit de beoordeling van de toekomstige verkeerssituatie op dit deel van de Stenevate zijn eveneens van toepassing op de beoordeling in het kader van dit onderzoek en zijn daarom hier overgenomen.

- Het westelijk deel van de Stenevate ligt in c.q. aan de rand van het centrum, met gemengd gebruik van de rijbaan door auto's en fietsers. Deze straat blijft derhalve een 30 km/u-sstraat. De verkeersintensiteit is hier al hoger dan de in het GVVP genoemde indicatieve intensiteit voor erftoegangswegen en zal verder toenemen.
- Er zijn landelijke richtlijnen (CROW) waarin grenzen zijn opgenomen voor de intensiteiten waarbij autoverkeer en fietsverkeer nog op een verkeersveilige manier op een erftoegangsweg kunnen worden afgewikkeld. Bij een hogere verkeersdruk vermindert (in algemene zin) de oversteekbaarheid van deze straten en met name de Stenevate voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers). De combinatie van een relatief hoge verkeersintensiteit met een functie als fietsverbinding, zal leiden tot situaties waarin het comfort en de veiligheid van het fietsverkeer verminderen ten opzichte van de huidige situatie. Concreet is bijvoorbeeld te verwachten dat op drukke momenten fietsverkeer, dat op de rijbaan rijdt en linksaf moet slaan, stil moet staan op de rijbaan omdat de stroom

auto's in de tegenrichting dusdanig is dat het even duurt voor er een hiaat is en de fietsers kan oversteken. Achter die fietsers ontstaat dan snel een wachtrij auto's, waarbij zal optreden dat een deel van de automobilisten de fietser zal inhalen. Omdat de fietser op de rijbaan staat en geen eigen plek heeft, is dit niet altijd een comfortabele situatie en zullen fietsers zich onder druk voelen staan van het autoverkeer. In 30 km/u straten waar de intensiteit autoverkeer lager ligt treedt dit niet op omdat de stroom auto's dan minder zwaar is en er daardoor veel meer gelegenheid is tot afslaan en er niet zo snel een rijtjes auto's ontstaat achter een rijdende of stilstaande fietser. Bovendien kan een auto bij lage intensiteiten goed een fietser inhalen, terwijl dit lastiger wordt als de verkeersdruk hoger is en er meer autoverkeer uit de tegenrichting komt. Dit soort situaties leidt dan mogelijk tot het snel inhalen en afsnijden van fietsers. Met een toenemende verkeersdruk op de Stenevate zal dit effect meer optreden. Om die reden is het van groot belang goed naar de verkeersintensiteit te kijken in samenhang met de functie van de weg.

- In het GVVP van Borsele is voor de functie erftoegangsweg binnen de bebouwde kom een indicatieve waarde van 2.500 mvt/etmaal opgenomen. Daarbij moet worden opgemerkt dat binnen de categorie erftoegangsweg (of 30 km/u-straat) straten met een verschillende verkeersfunctie voorkomen. Binnen deze categorie vallen aan de ene kant typische woonstraten met uitsluitend bestemmingsverkeer, parkeren op de rijbaan en een sterke verblijfsfunctie (bijv. spelende kinderen op straat) en aan de andere kant wegen of straten met een zwaardere verkeersfunctie omdat op de betreffende straat verschillende woonstraten aansluiten of via de straat een bepaald gebied wordt ontsloten. Dit zijn de straten aan de bovenkant van het 30 km/u-spectrum. Het GVVP gaat niet op dit onderscheid in. De landelijke richtlijnen (CROW) maken dit onderscheid wel. De landelijke richtlijnen geven aan dat auto- en fietsverkeer op erftoegangswegen met een meer ontsluitende functie bij intensiteiten tot circa 6.000 mvt per etmaal veilig gemengd kunnen worden afgewikkeld.
- De Stenevate heeft een ontsluitende functie voor Heinkenszand. Vanaf de Drieweg is de route via de Stenevate de meest logische, maar ook de meest gewenste route naar de supermarktomgeving en het centrum van Heinkenszand. Verkeer dat hier rijdt is voor een groot deel geen verkeer met een bestemming aan de Stenevate zelf. Ook het 30 km/u-deel van de weg heeft daarmee een behoorlijke ontsluitende functie en moet worden gezien als een erftoegangsweg met een zwaardere verkeersfunctie. De inrichting van de straat past daar ook bij: de Stenevate heeft een voldoende breed profiel, er zijn geen haakse parkeerplaatsen of langspaarkeerplaatsen en de Stenevate is geen woonstraat waar kinderen op straat spelen.
- In de verkeersstructuur is het gewenst om het verkeer van buiten Heinkenszand zoveel mogelijk via de Drieweg en het oostelijk deel van de Stenevate naar het centrum en de supermarkten te leiden en – om de beschreven redenen – niet via de Eendvogelstraat. Om deze reden is het oostelijk deel van de Stenevate gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg (50 km/u, uitvoering in asfalt, fietsers gescheiden). Op deze manier wordt het autoverkeer hier zo goed mogelijk gefaciliteerd ten gunste van het gebruik van deze route.
- Vanaf de Drieweg richting het centrum verandert de functie van de Stenevate. Het oostelijk deel heeft een ontsluitende functie en is ingericht met fietsers en autoverkeer gescheiden. Verder naar het westen verandert dit. Op het westelijke deel zitten meerdere aansluitingen en uitritten kort op elkaar en is er geen ruimte

om fietsers en autoverkeer te scheiden. Het is ook niet logisch om de Stenevate verder naar het westen door te trekken als gebiedsontsluitingsweg: verder richting de Dorpsstraat rijdt verkeer het verblijfgebied van het centrum in (Dorpsstraat) en hier houdt de ontsluitende functie van de straat op.

- In de plannen voor de herinrichting van de Stenevate is er voor gekozen de overgang van de 50 km/u naar 30 km/u op de Stenevate neer te leggen ter hoogte van de aansluiting van het Platewegje op de Stenevate. Op zich is het denkbaar om dit punt verder naar het westen op te schuiven, maar dit levert niet per definitie een betere en logischer verkeerssituatie op. Allereerst geldt dat ten westen van de nu beoogde overgang op korte afstand van elkaar een aantal aansluitingen op de Stenevate komt te liggen: (van oost naar west) de aansluiting van het Platewegje (parkeren gemeentehuis en ontwikkeling Platepolder), de aansluiting van de Kraaiendijk en daar tegenover de aansluiting van de nieuwe supermarkt en vervolgens de aansluiting van de bestaande supermarkt en daar tegenover van het parkeerterrein. Al deze aansluitingen zijn punten met uitwisseling van verkeer, zowel autoverkeer als langzaam verkeer, waarvoor geldt dat het nodig is dat de snelheid hier laag is. Een snelheidsregime van 50 km/u past hier niet bij (te hoge conflictsnelheid).
- In dit scenario is het dan wel gewenst om functie en inrichting van de Stenevate met elkaar in overstemming te brengen: uitvoering in asfalt waar de weg de functie van gebiedsontsluitingsweg heeft en uitvoering in klinkers op het deel erftoegangsweg, met toepassing van plateaus op de kruispunten.

Tussentijdse conclusies:

- In de beoordeling van de toekomstige situatie op het deel van de Stenevate ten westen van het Platewegje zijn zowel de in het GVVP opgenomen indicator van 2.500 mvt/etmaal relevant (de intensiteit ligt immers hoger) als de uitgangspunten zoals opgenomen in de landelijke richtlijnen (CROW). In de landelijke richtlijnen wordt uitgegaan van een etmaalintensiteit van 6.000 mvt op een erftoegangsweg 30 km/u waarbij fietsers en autoverkeer nog gemengd kunnen worden afgewikkeld. De geprognoseerde verkeersintensiteiten blijven, ook uitgaande van de komst van de tweede supermarkt en fase 1 van de woningbouw in de Platepolder, hier binnen.
- Uit de opgestelde prognoses (pagina 9) is duidelijk dat ook alleen de woningbouw in de Platepolder zal leiden tot een toename van de verkeersintensiteiten op dit deel van de Stenevate, maar dat deze toename zeer beperkt is. De komst van de tweede supermarkt aan de Stenevate veroorzaakt de grootste toename van de verkeersintensiteiten op de Stenevate.
- Het eerste deel van de Stenevate, vanaf de N665 Drieweg, tot aan de overgang van 50 naar 30 km/u, is een gebiedsontsluitingsweg, met scheiding van fiets- en autoverkeer, waarvoor in het GVVP een intensiteit van 7.000 mvt per etmaal geldt die niet wordt overschreden

4. Afwikkeling aansluiting Platewegje op de Stenevate

Op basis van de prognose van de verkeersproductie in de nieuwe situatie, is een prognose opgesteld van de kruispuntstromen, ter hoogte van de aansluiting van het Platewegje op de Stenevate, voor het drukste uur in de ochtend- en avondspits op een werkdag.

Met het programma Omni-X is vervolgens de verkeersafwikkeling ter hoogte van de aansluiting berekend (uitgaande van vormgeving als gelijkwaardig kruispunt. De I/C-verhouding (als uitkomst van deze berekening) is de verhouding tussen de intensiteit (hoeveelheid verkeer) en de capaciteit (de hoeveelheid verkeer die kan worden verwerkt) en geeft daarmee aan in hoeverre de aansluiting nog ruimte heeft voor extra verkeer. Voor een goede verkeersafwikkeling wordt een grenswaarde van 0,8 gehanteerd.

De uitkomst van de doorrekening laat zien dat de verkeersafwikkeling in de toekomstige situatie goed is. De I/C-verhouding op de aansluiting van het Platewegje op de Stenevate ligt zowel in de ochtend- als in de avondspits onder 0,5. Dit betekent dat het verkeersaanbod beduidend lager ligt dan de hoeveelheid verkeer die maximaal kan worden verwerkt en dat de afwikkeling goed is.

Het hierbij passende beeld is dat er geen structurele vertragingen en wachtrijen ontstaan en dat het verkeer vlot wordt afgewikkeld. Het kruispunt wordt vormgegeven als voorrangskruispunt, wat betekent dat verkeer soms even staat te wachten op verkeer van rechts en dit kan er dan ook toe leiden dat een volgende auto ook even moet wachten/vertragen, maar dit leidt niet tot significante vertragingen en is het bij een dergelijk kruispunt passend verkeersbeeld.

Conclusie:

- Rekening houdend met de vestiging van een tweede supermarkt aan de Stenevate en de ontwikkeling van fase 1 van de woningbouw in de Platepolder, uitgaande van circa 94 woningen, en uitgaande van vormgeving van de aansluiting van het Platewegje op de Stenevate als gelijkwaardig kruispunt, is er sprake van een goede verkeersafwikkeling op het kruispunt Stenevate – Platewegje. De aanbeveling daarbij is om het Platewegje haaks aan te sluiten op de Stenevate (de huidige aansluiting is niet haaks) en om het kruispunt te voorzien van een plateau. Dit is meegenomen als uitgangspunt in het plan voor de herinrichting van de Stenevate.