

Verkeersstudie Oosterland

Schouwen - Duiveland

Verkeersstudie kern Oosterland
September 2026

Colofon

Documentgegevens

Titel	Verkeerstudie Oosterland
Rapportnummer	51035731
Datum	september 2026
Status	Definitief

Opdrachtgever

Naam	Gemeente Schouwen-Duiveland
Contactpersoon	Ricardo de Winter
Adresgegevens	Laan van St. Hillaire 2 4301 SH Zierikzee

Opdrachtnemer

Naam	Sweco Nederland B.V
Adresgegevens	Goessestraatweg 17A 4421 AD Kapelle
Auteur(s)	Jan d'Haens
Contactgegevens	jan.dhaens@sweco.nl



Inhoud

1. Inleiding **5**
Aanleiding 5
Opzet verkeersstudie 5

2. Opgave **6**

3. Verkeersstudie **7**
Parkeren 7
Verkeerscirculatie 12
Verkeersveiligheid 17
Bevoorrading 24
Landbouwverkeer 24
Wandelen 25
Fietsen 25
Openbaar Vervoer 28

4. Uitvoering **30**

Bijlage 1 **33**
Bijlage 2 **38**

01 Inleiding

Aanleiding

In december 2025 heeft de raad van de gemeente Schouwen-Duiveland de Dorpsvisie Oosterland vastgesteld. Hierin is vastgelegd welke plannen er voor het dorp zijn, hoe deze op elkaar aansluiten en bijdragen aan wat Oosterland wil zijn en in de toekomst wil blijven. De dorpsvisie helpt Oosterland hiermee om richting te geven aan de toekomst.

Verkeer en parkeren komt regelmatig aan bod in de dorpsvisie. Bewoners ervaren onder meer een hoge parkeerdruk en verkeersonveiligheid als gevolg van hoge snelheden. Bij nieuwe projecten zoals de herinrichting van de schaatsbaan en de dorpsentree is verkeer en parkeren een belangrijk onderdeel. Logisch dus dat er in de dorpsvisie is opgenomen aansluitend een verkeersstudie uit te voeren om meer inzicht te verschaffen in deze materie.

De opzet

In dit rapport geven we de resultaten van de verkeersstudie weer. We starten met het formuleren van de opgave. Daarin leggen we uit aan de hand van welke thema's we de verkeersstudie opbouwen. In hoofdstuk 3 komt de daadwerkelijke studie aan bod. Per thema beschrijven we wat de vraag is, wat er daadwerkelijk aan de hand is en of er maatregelen nodig zijn. In het geval van maatregelen geven we aan welke oplossingen in beeld zijn gebracht en waar uiteindelijk de voorkeur naar uit gaat. In hoofdstuk 4 vatten we samen hoe we er voor gaan zorgen dat deze maatregelen ook daadwerkelijk tot uitvoering komen.

Momentopname

Mobiliteit is altijd in beweging. Deze verkeersstudie is een uitwerking van de dorpsvisie en gebaseerd op cijfers en informatie die in 2026 zijn opgehaald. We zien deze verkeersstudie als een dynamisch document dat na vijf jaar wordt geevalueerd en prioriteiten zo noidg opnieuw bepaald kunnen worden op basis van de ontwikkeling van Oosterland richting 2035/2040.

02 Opgave

Zoals hiervoor aangegeven komen de aspecten verkeer en parkeren regelmatig aan bod in de dorpsvisie. In deze verkeersstudie gaan we hier dieper op in om in beeld te brengen wat er daadwerkelijk aan de hand is bij een bepaald verkeersthema en of dit vraagt om een oplossing. Indien dat het geval is brengen we deze oplossing in beeld. Om dit goed te kunnen beoordelen hebben we de verschillende aspecten verdeeld in thema's. De aandachtspunten die in de dorpsvisie zijn benoemd kunnen we verdelen in de volgende thema's:

- Parkeren;
- Verkeerscirculatie en doorstroming;
- Verkeersveiligheid;
- Bevoorrading;
- Landbouwverkeer.

Vanuit verkeerskundig oogpunt leggen we daarmee al heel snel de focus op het gemotoriseerd verkeer, de auto. In deze studie nemen we niet alleen de aandachtspunten uit de dorpsvisie mee. Het is mogelijk dat er ook andere of nieuwe aandachtspunten bijkomen. Om de verkeerskundige analyse volledig te maken breiden we de thema's dan ook uit met de volgende 3 onderdelen:

- Wandelen;
- Fietsen;
- Openbaar vervoer.

Per thema gaan we aan de slag in 4 stappen:

- Wat is de vraag?
- Wat is er in de praktijk aan de hand?
- Wat kunnen we doen?
- Wat gaan we doen?



03 Verkeersstudie

Parkeren

Wat is de vraag?

Parkeren is een thema dat leeft in Oosterland. Bewoners ervaren een hoge parkeerdruk. In het centrum en oudere delen van het dorp met smalle straten zorgen geparkeerde voertuigen voor een rommelig straatbeeld. Het toevoegen van groen maakt de openbare ruimte aantrekkelijker. Dit kan ten koste gaan van parkeerplaatsen, die dan wel elders gecompenseerd moeten worden. Het onderwerp parkeren wordt als volgt benoemd in de dorpsvisie:

Parkeerdruk

Veel bewoners van het dorp hebben één of meerdere auto's. Die worden op eigen erf geparkeerd of parallel op straat/in vakken naast de rijbaan. In de avonduren ervaren bewoners de parkeerdruk op straat als behoorlijk hoog. Als mogelijke reden hiervoor wordt de grote hoeveelheid werkbusjes genoemd. Dit probleem zou in Oosterland groter zijn dan in andere dorpen. Vooral in de smalle straten van het oude centrum leidt dit tot problemen: parkeren voor inritten, onveiligheid door beperkt zicht en smalle doorgang, maar ook aantasting van het straatbeeld.

Parkeren bedrijfsbusjes

Oosterland is een dorp van doeners en aanpakkers. Het is daarom ook niet gek dat er veel bedrijfsbusjes rondrijden in het dorp. Het probleem is alleen dat deze busjes in de avonduren veel parkeerplaatsen in beslag nemen en ook de smalle straatjes extra versmallen. Daarom is in de dorpsvisie de behoefte uitgesproken om de bedrijfsbusjes op één centrale locatie in of net buiten het dorp te parkeren. Het liefst in de vorm van een bewaakte parkeervoorziening, omdat er vaak waardevolle spullen in de busjes aanwezig zijn. Het bedrijventerrein is hiervoor een geschikte locatie. Onderdeel van het integrale ontwerp is daarom ook het zoeken naar een geschikte locatie voor de bedrijfsbusjes.

Vergroenen openbare ruimte, parkeren verplaatsen

In de huidige situatie zijn er veel parkeerplaatsen aanwezig op de Markt. Auto's domineren nu ook het straatbeeld. Op deze locatie is in de dorpsvisie de wens aangegeven te vergroenen. Als gevolg daarvan verdwijnen er parkeerplaatsen. Ter compensatie wordt voorgesteld extra parkeervakken te realiseren bij de her in te richten omgeving van de schaatsbaan.

Ook elders in het centrum van Oosterland is er overlast van (te) veel parkeren in de smalle straten. Daardoor oogt het centrum rommelig. Indien er net als bij het voorbeeld van de Markt ook elders wordt ingezet op vergroenen zal het parkeeraanbod gecompenseerd moeten worden. Deze nieuwe parkeerplaatsen zijn bij voorkeur groen ingepast, bijvoorbeeld door bomen toe te voegen en de parkeerplaatsen vorm te geven met behulp van doorgroeistenen.

Samengevat komen we tot de volgende knelpunten/ uitdagingen op basis van de dorpsvisie:

- Hoge parkeerdruk;
- Grote hoeveelheid werkbusjes/bedrijfsbusjes;
- Parkeren voor inritten;
- Onveiligheid door beperkt zicht/smalle doorgang;
- Vergroenen van de openbare ruimte betekent dat we parkeren op andere plaatsen moeten compenseren.

Wat is er aan de hand?
In de dorpsvisie is opgenomen wat de bewoners ervaren, maar zijn deze ervaringen ten aanzien van parkeren ook echt in de praktijk aanwezig? Om dit te objectiveren is een parkeeronderzoek uitgevoerd. Op donderdag 12 februari en zaterdag 14 februari 2026 is in opdracht van de gemeente Schouwen-Duiveland door bureau Het Verkeershuis een parkeerdrukmeting uitgevoerd in Oosterland. De resultaten zijn in tabelvorm terug te vinden in bijlage 1. Zij komen tot de volgende conclusie:

- De totale parkeerdruk varieert van 37% op donderdagmiddag tot 57% procent op donderdagavond. Daarmee is de parkeerdruk laag te noemen. Er zijn ruim voldoende vrije plaatsen beschikbaar, parkeerproblemen zijn niet te verwachten.
- Wel is sprake van individuele straten met een hoge parkeerdruk. Vooral de donderdagavond valt op. Zeven van de in totaal 40 straten laten een parkeerdruk van 86% of hoger zien.
- Foutparkeren komt slechts sporadisch voor.

Bij het parkeeronderzoek is het wenselijk dat sommige resultaten niet per straat maar per wegvak/deel van de straat worden gepresenteerd. Indien voorafgaand aan het onderzoek de opzet wordt afgestemd met de dorpsraad ontstaat er naar verwachting een beter bruikbaar resultaat. We adviseren dan ook het parkeeronderzoek, in goede afstemming met de dorpsraad, in 2027 te herhalen.

Over het algemeen kunnen we stellen dat de hoge parkeerdruk niet opgaat voor het gehele dorp. Op donderdag 12 februari is de parkeerdruk gemeten om 10 uur, om 14 uur en om 22 uur. De totale parkeerbezetting in Oosterland bedraagt op die tijdstippen respectievelijk 39%, 37% en 57%. Op het drukste moment, de avondperiode als de meeste bewoners thuis zijn, constateren we dat nog 43% van de parkeercapaciteit in het dorp beschikbaar is. Als een parkeerbezetting hoger is dan 85% kan er sprake zijn van problemen. In dergelijke gevallen zien we dat er langer naar een parkeerplaats gezocht moet worden en/of bewoners verder weg moeten parkeren. Voor Oosterland in zijn geheel (alle parkeerplaatsen) blijven we ruim onder deze 85% grens. In enkele straten is dit echter niet het geval. De meting van 22 uur geeft voor de volgende straten een parkeerdruk die hoger is dan 85%:

- Korenbloemstraat: 86%
- Korte Achterweg: 91%
- Lange Achterweg: 106%
- Margrietstraat: 89%
- Markt: 113%
- S.M. Loncquestraat: 95%

Een score hoger dan 100% betekent dat alle legale parkeermogelijkheden benut zijn en dat er dus geparkeerd wordt op plaatsen waar dat niet is toegestaan. Dit kan bijvoorbeeld voor een inrit zijn. Ondanks dat er in deze periode dus elders in het dorp voldoende parkeerplaatsen zijn, zijn er wel straten waar daadwerkelijk sprake is van een hoge parkeerdruk. Ook op zaterdagmiddag (14 februari 2026, 14 uur) is de parkeerdruk gemeten. Dan zien we voor geheel Oosterland een gemiddelde parkeerdruk van 49%. In deze periode is alleen op de Lage Rampertseweg een parkeerdruk hoger dan 85% gemeten (86%).

Wat kunnen we doen?
Ten aanzien van de ervaren parkeerproblematiek stellen we de vraag: moeten we iets doen? Het parkeeronderzoek toont aan dat er in het algemeen geen sprake is van een hoge parkeerdruk. Dit is wel het geval in enkele straten. Op die momenten is er nog wel voldoende plaats in omliggende straten, met parkeerplaatsen op een acceptabele loopafstand van woningen. Het treffen van maatregelen is dan ook niet noodzakelijk.

Dit kan anders zijn, als we ervoor kiezen om de openbare ruimte te vergroenen. Voor de Markt is in de dorpsvisie bijvoorbeeld benoemd dat bij een herinrichting en vergroening van deze ruimte het wenselijk is het parkeren elders op te lossen. Als alternatief wordt voorgesteld om bij de herinrichting van de schaatsbaan hier extra parkeerplaatsen te realiseren. Dit voorstel is gepresenteerd aan de bewoners. Bewoners geven aan dat de bereikbaarheid van deze alternatieve locatie vanaf de Markt lastig is. Voor een deel van de parkeerders is dit een acceptabel alternatief, maar anderen zullen eerder een parkeerplaats in de rond de Markt gelegen straten zoeken. Met name op de Sint Joostdijk vreest men dat er daardoor een (te) hoge parkeerdruk kan ontstaan. Nabij de Markt ligt een relatief groot parkeerterrein behorende bij de kerk. Buiten de periode dat er activiteiten in de kerk plaatsvinden, zijn deze parkeerplaatsen niet in gebruik. In theorie is dit een prima alternatief voor het parkeren op de Markt. De parkeervakken liggen namelijk direct aan de Markt. Deze optie is besproken met vertegenwoordigers van de kerk. Gelet op de hoge parkeerdruk die zij tijdens gebruik van de kerk reeds ervaren en toekomstige plannen is het niet mogelijk om deze parkeerplaatsen (openbaar) te benutten. Het kerkbestuur vreest dat parkeerplaatsen toch bezet zijn, op het moment dat de kerk ze nodig heeft.

Bij een herinrichting en vergroeningsopgave van de Markt zal het aantal parkeerplaatsen opnieuw bezien moeten worden. Indien er slechts een beperkt aantal parkeerplaatsen verdwijnen, is het aanbrengen van alternatieven ook niet nodig. Bij de herinrichting van de schaatsbaan is in de planvorming reeds rekening gehouden met een beperkte toename van parkeerplaatsen. Daarmee is vooruitlopend op de herinrichting van de Markt al een gerichte maatregel getroffen.



Specifiek aandacht is gevraagd voor het parkeren van bedrijfsbusjes. Het is lastig om deze categorie juridisch als een aparte voertuigcategorie te beschouwen. Voor vrachtauto's is bijvoorbeeld sprake van een parkeerverbod in de bebouwde kom, maar hoe doe je dat voor bedrijfsbusjes? De APV geeft een mogelijkheid om op te treden tegen voertuigen die langer zijn dan 6 meter en het uitzicht van bewoners of gebruikers van een gebouw belemmeren. Hierop is een uitzondering van toepassing, als het voertuig op die locatie nodig is voor werkzaamheden. Een alternatief is om met behulp van parkeervergunningen alleen die voertuigen/personen toestemming te geven die er ook daadwerkelijk moeten parkeren. Op die wijze kun je voertuigen, zoals bepaalde bedrijfsvoertuigen, uitsluiten. Dit betekent echter dat we een vergunninghoudersysteem moeten uitrollen. Dit beperkt de vrijheid van bewoners en er zijn ook kosten aan verbonden. Gelet op de resultaten van het parkeeronderzoek is er geen aanleiding om tot een verstrekkende maatregel over te gaan. Bovendien is het idee van vergunninghouder parkeren ook niet geopperd in de projectgroep of tijdens inloopavonden.

Een ander mogelijk wel kansrijk alternatief is het aanbieden van een parkeerlocatie voor bedrijfsbusjes. Door een ruimte aan te bieden die dermate aantrekkelijk is dat men daar gaat parkeren in plaats van in de woonstraten, kan een oplossing geboden worden. Dit betekent in nagenoeg alle gevallen een grote uitdaging, want wat is er idealer dan voor of nabij de eigen woning te parkeren? Voor eigenaren/gebruikers van bedrijfsbusjes is er vrijwel altijd sprake van een grote(re) afstand tussen woning en parkeerplaats. Als het een bewaakte locatie betreft en werkgevers personeel min of meer verplichten daar te parkeren, zal de slagingskans van een dergelijke oplossing groter zijn. Het aanleggen en exploiteren van een locatie voor bedrijfsbusjes is geen gemeentelijke verantwoordelijkheid, maar als een derde partij een dergelijk initiatief neemt, dan is de gemeente bereid om te beoordelen welke verantwoordelijkheid de gemeente pakt, bijvoorbeeld door de ruimtelijke procedure te faciliteren en/of een (beperkte) financiele bijdrage te doen.

Uiteraard is het altijd mogelijk om op basis van vrijwilligheid te bewerkstelligen dat er minder bedrijfsvoertuigen in de woonstraten geparkeerd worden. Dit kan door een communicatietraject te starten om bewoners en/of hun werkgevers te stimuleren de busjes op het eigen bedrijfsterrein te parkeren.

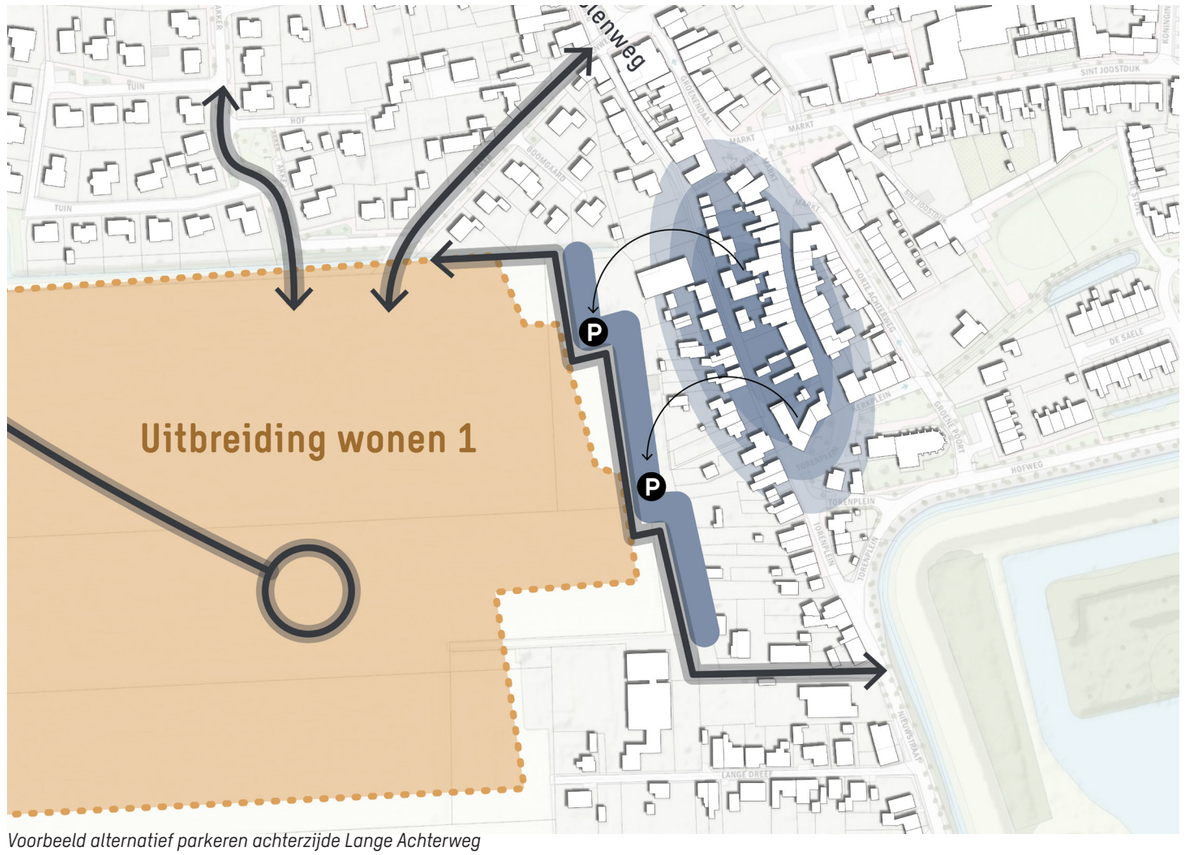
Wat gaan we doen?

Hoge parkeerdruk

Oosterland heeft voldoende parkeercapaciteit. Een hoge parkeerdruk wordt niet geconstateerd en maatregelen zijn dan ook niet noodzakelijk. Indien er parkeerplaatsen weggehaald worden, kan een compensatie elders wenselijk/noodzakelijk zijn. Een goed voorbeeld daarvan zijn de extra parkeerplaatsen die worden meegenomen in het sleutelproject (dorpsvisie) schaatsbaan. Daarmee realiseren we alvast parkeerplaatsen die als compensatie kunnen dienen bij de vergroening van de Markt.

Bij herinrichting of andere projecten waarbij parkeren een onderdeel vormt, beoordelen we of een situatie verbetert kan worden. Een andere mogelijkheid die we willen benoemen, is het oplossen van bestaande knelpunten met nieuwe ontwikkelingen. Als voorbeeld lichten we een oplossing voor de Lange Achterweg toe:

In de dorpsvisie is direct ten westen van de Lange Achterweg een uitbreidingslocatie voor woningbouw aangewezen. De Lange Achterweg is relatief smal en kent een beperkte parkeercapaciteit en een relatief hoge parkeerdruk. Als we als onderdeel van het woningbouwplan parkeerplaatsen realiseren aan de achterzijde van de woningen/percelen aan de Lange Achterweg kunnen we de parkeerdruk in deze straat verminderen.



Voorbeeld alternatief parkeren achterzijde Lange Achterweg

Grote hoeveelheid werkbusjes/bedrijfsbusjes
Doordat er geen sprake is van een hoge parkeerdruk in Oosterland is het deel dat veroorzaakt wordt door werkbusjes ook minder relevant. Met het ontbreken van de noodzaak stellen we dan ook niet voor om hier actie op te ondernemen. Indien er vanuit bijvoorbeeld bedrijven een initiatief genomen wordt om een alternatieve parkeerlocatie aan te bieden zal de gemeente nagaan op welke wijze medewerking verleend kan worden en welke 'bijdrage' mogelijk is. De gemeente zelf zal niet de initiator zijn.

Parkeren voor inritten
Geen maatregelen nodig. Foutief parkeren, dus ook voor inritten, wordt slechts zeer beperkt in Oosterland waargenomen. Er is ook geen verkeersveiligheids- of anderszins probleem geconstateerd waardoor actie vereist is.

Onveiligheid door beperkt zicht/smalle doorgang
Dit is niet als zodanig geconstateerd en om die reden dan ook niet aanleiding voor het treffen van maatregelen. Hulpdiensten moeten zelf pro actief constateren of de bereikbaarheid ter plaatse gegarandeerd is.

Overzicht acties:

- 01: Aanbieden alternatieve parkeerplaatsen.
- 02: stimuleren parkeren van bedrijfsbusjes op eigen bedrijfsterrein
- 03: herhalen parkeeronderzoek in 2027

Verkeerscirculatie en doorstroming

Wat is de vraag?
In de dorpsvisie komt dit onderdeel op twee manieren aan bod. Ten eerste verkeerscirculatie bij het inrijden van het dorp via de Molenweg naar het centrum (Markt). Daarnaast is de verkeerscirculatie een onderwerp bij de in de dorpsvisie voorgestelde groei van het dorp, te weten het bedrijfsterrein en woningbouwuitbreiding.

Omdraaien eenrichtingsverkeer
In de huidige situatie is het niet eenvoudig om het dorpshart te bereiken. Dit komt doordat de Groenendaal een eenrichtingsweg is. Het dorpshart is daarom alleen te bereiken via de Korte Achterweg of de Sint Joostdijk. Dit is erg omrijden en zeker voor bezoekers niet logisch. Daarom willen we het eenrichtingsverkeer omdraaien. Dit is een pilotproject dat we op korte termijn gaan opstarten en we ook zullen evalueren. Dit kan gelijktijdig met het uitvoeren van de verkeersstudie opgepakt gaan worden.



Voorstel omdraaien eenrichtingsverkeer

Ontsluiting uitbreidingslocatie wonen en bedrijven
In de dorpsvisie wordt aan de zuidwestzijde een gebied aangeduid als uitbreidingslocatie voor woningbouw. Ten oosten van het huidige bedrijventerrein, parallel aan de N59, wordt eventueel uitbreiding van bedrijvigheid voorzien. In de dorpsvisie wordt ook voorgesteld hoe deze uitbreidingen ontsloten dienen te worden. We gaan in deze studie na of dit ook de wenselijke oplossing is.

Wat is er aan de hand?
Door het ingestelde eenrichtingsverkeer in de Groenendaal en de Lage Achterweg is, komende vanaf de Molenweg, het bereiken van de Markt met de auto een "omweg". In de dorpsvisie is voorgesteld om bij wijze van pilot de rijrichting om te draaien. Deze situatie is verkeerskundig beoordeeld en ook met bewoners besproken. De bedoelde omweg is inderdaad aanwezig, maar de verkeerskundige noodzaak om de rijrichting om te draaien is er niet. De Markt mag dan wel het dorpshart zijn, er zijn geen voorzieningen aanwezig met een grote verkeersaantrekkende werking. Bovendien is te voet en met de fiets wel de directe route te volgen.

De uitbreidingslocatie voor woningbouw is in de dorpsvisie voorzien aan de westzijde. Er zijn 2 fasen aangeduid. Een eerste fase direct achter de Lange Achterweg en daaropvolgend een tweede fase verder westelijk en noordelijk richting de Manteling. Als ontsluitingsvoorstel wordt voor fase 1 een verbinding voorgesteld met de Akker en Akker/Molenweg. Fase 2 sluit aan op de Manteling.

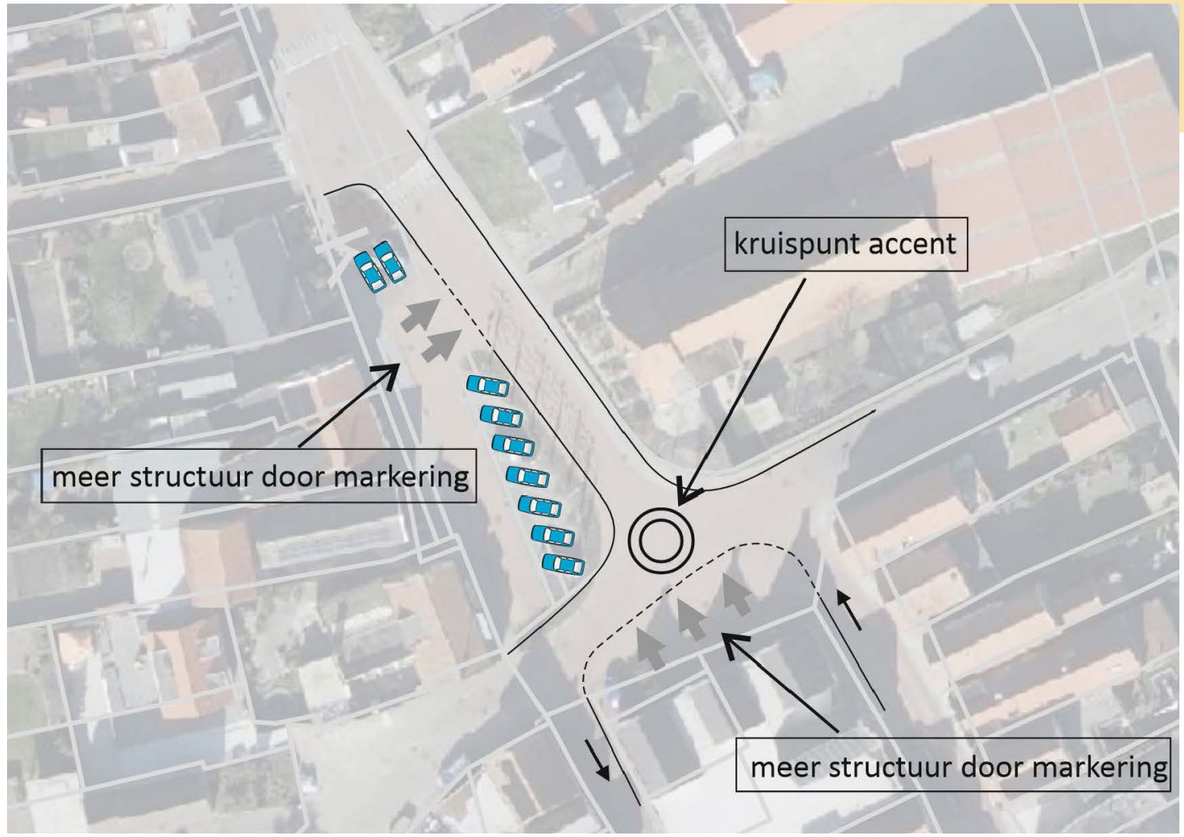
Voor het bedrijventerrein wordt voorgesteld de Wilgenstraat op het bestaande bedrijventerrein door te trekken. Deze kan vervolgens direct verbonden worden met de parallelweg langs de N59 en eventueel doorgetrokken worden richting de Oud Heiligeweg.



Huidige situatie bedrijventerrein

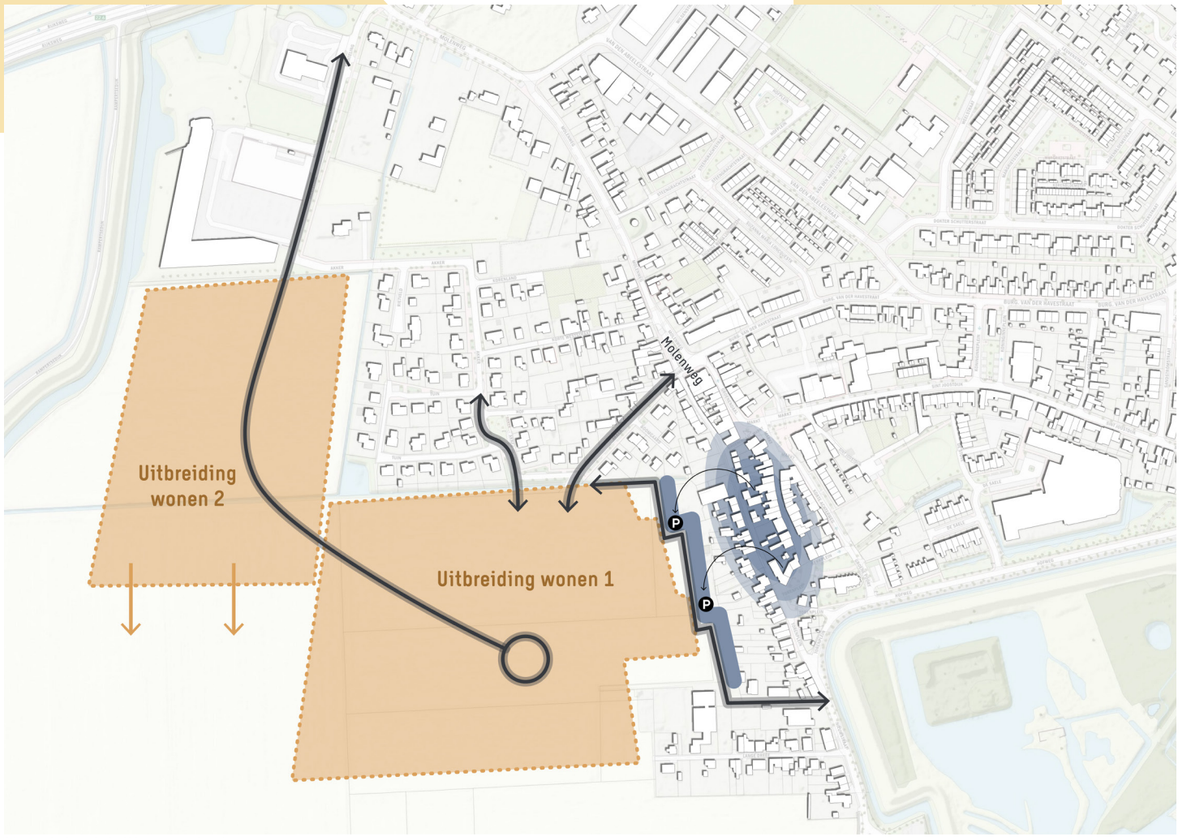
Wat kunnen we doen?
Voor wat betreft het omdraaien van het eenrichtingsverkeer is verkeerskundig de noodzaak niet aanwezig. Het omdraaien zorgt voor een verkeerskundig onlogische situatie, min of meer vergelijkbaar met links rijden. We hebben naast het omdraaien nog een ander alternatief in beeld gebracht. Door het stukje Groenendaal tussen Lange Achterweg en de Markt weer open te stellen voor verkeer ontstaat een doorsteek waarmee de omrijdbeweging om op de Markt te komen, wordt weggenomen. De doorsteek is echter niet geschikt voor (veel) autoverkeer, waardoor ook deze optie geen meerwaarde oplevert ten opzichte van de huidige situatie.

Wel zetten we op deze locatie in om de overgang van de Molenweg naar het eenrichtingsverkeer herkenbaarder te maken. Met behulp van bestrating en/of markering maken we de aansluiting Molenweg-Lange Achterweg-Groenendaal meer herkenbaar (zie schetsafbeelding).



Verbetering aansluiting Molenweg-Groenendaal-Lange Achterweg

Ten aanzien van de woningbouwuitbreiding zien we potentie in de verbinding met de Manteling. Dat is een weg/route grotendeels om de bestaande (woon)bebouwing van Oosterland heen. Als we in de toekomst de gehele woningbouwuitbreiding via deze route voor de auto ontsluiten en de (directere) verbindingen met het bestaande dorp voor fietsers en voetgangers inrichten slaan we twee vliegen in één klap. We voorzien in een snelle en veilige verbinding met de N59 zonder dat de huidige straten extra verkeer krijgen te verwerken. Tevens stimuleren we de nieuwe bewoners door de doorsteekjes om een bezoek in het dorp te voet of per fiets af te leggen. Gelet op de voorgestelde fasering van de uitbreiding ontkomen we er niet aan dat het eerste deel van de uitbreiding in eerste instantie via de Akker wordt ontsloten.



Voorstel ontsluiting woningbouw

Voor het bedrijventerrein staat een logisch voorstel in de dorpsvisie. Het doortrekken van de Wilgenstraat zorgt voor een duidelijke structuur. De verbinding met de parallelweg langs de N59 moet ook altijd gerealiseerd worden of in ieder geval richting de toekomst mogelijk blijven. In de huidige situatie is de parallelweg langs de N59 niet geschikt om veel vrachtverkeer te verwerken. De weg is relatief smal en wordt gedeeld met fietsers. Indien deze parallelweg ooit breder wordt gemaakt en eventueel voorzien wordt van een vrijliggend fietspad kan het een optie zijn om via de verbinding parallelweg – Wilgenstraat het bedrijventerrein te ontsluiten. Hiermee halen we het verkeer van en naar het bedrijventerrein weg van de Van de Abeelestraat. Indien een verdere groei van het bedrijventerrein aan de orde is, onderschrijven we de optie om de ontsluiting door te trekken richting de Oud Heiligeweg. Ook daarmee zorgen we voor een ontsluitingsroute die niet conflicteert met de woonstraten in het dorp.

Wat gaan we doen?
Op korte termijn is voor dit onderwerp geen actie benodigd. Het omdraaien van eenrichtingsverkeer op de route naar de Markt, alsmede het gepresenteerde alternatief, is verkeerskundig niet noodzakelijk. Vanuit verkeersveiligheid, heldere routestructuren en stimuleren van bezoek per fiets en te voet zien we hierin juist geen verbetering. Vanuit de projectgroep en de reacties die zijn opgehaald tijdens de inloopavonden is er ook een duidelijke voorkeur om de huidige situatie te behouden.

De voorgestelde ontsluiting van het uitbreidingsgebied voor wonen is verkeerskundig gewenst. We stellen voor om de uiteindelijke ontsluiting via de Manteling ook voor fase 1 open te houden. Dat betekent dat in de planvorming van fase 1 altijd een verbinding voor autoverkeer naar fase 2 aanwezig dient te zijn dan wel de mogelijkheid om deze later te realiseren.



Voorstel ontsluiting uitbreiding bedrijventerrein

Ten aanzien van het bedrijventerrein dient de voorgestelde ontsluiting als uitgangspunt voor een uitbreiding aangehouden te worden. Een kleinschalige uitbreiding is prima te ontsluiten via het doortrekken van de Wilgenstraat. Door altijd de mogelijkheid open te houden om ooit aan te sluiten op de parallelweg langs de N59 of de Wilgenstraat door te trekken naar de Oud Heiligeweg houden we richting de toekomst alle opties open om bij welke groei van het bedrijventerrein dan ook, zorg te dragen voor een directe, logische en veilige ontsluiting.

Overzicht acties:
- 04: Ontsluiting bedrijventerrein.
- 05: Ontsluiting voorkeurslocatie woningbouw.
- 06: Molenweg-Groenendaal-Lange Achterweg

Verkeersveiligheid

Wat is de vraag?
De N59 geeft Oosterland een goede verbinding naar Goes en Rotterdam. De N59 heeft ter hoogte van het dorp een profiel met enkele rijbanen (met inhaalverbod) en twee parallelwegen. Oosterland is aangesloten via twee kruispunten aan de N59. Het westelijke kruispunt met de Molenweg wordt gezien als de belangrijkste entree van het dorp. Hier is de aansluiting geregeld met verkeerslichten (VRI). Het andere kruispunt bij de Oud Heiligeweg heeft geen VRI. Het kruispunt staat bekend als onveilig. De N59 op Schouwen-Duiveland is vanaf de Zeelandbrug tot aan Bruinisse onderdeel van de Midden Zeeland Route. Op dit moment wordt een studie opgesteld die als doel heeft om de doorstroming op het (totale) traject van de Midden Zeeland Route te verbeteren.

De drukste en doorgaande route door het dorp is de route via de Van de Abeelestraat, de Burg. van der Havestraat en de Oud Heiligeweg. Het noordelijke deel van deze route ontsluit ook het bedrijventerrein aan de Wilgenstraat. Daardoor rijdt hier meer vrachtverkeer. Op de rest van deze doorgaande route, waaraan ook de scholen liggen, wordt door de lange rechtstanden vaak te hard gereden. De Molenweg is historisch gezien een belangrijke weg van en naar het oudste deel van Oosterland. De karakteristieke Molenweg is daardoor meer de toeristische route van het dorp, voor zover je daarvan kan spreken. In het historische centrum is ervoor gekozen om in de zeer smalle straten éénrichtingsverkeer in te stellen. De Hoge Maireweg en de Lage Rampertseweg zijn de uitvalswegen aan de zuidzijde.

Op de hoofdstructuur van het dorp ervaren bewoners dat er te hard gereden wordt. De ontsluitingswegen worden bovendien gezien als de onveilige locaties. Specifiek de aansluiting van de Molenweg op de N59 en de Oud Heiligeweg aan de noordzijde en de verbinding Lage Rampertseweg-Hofweg aan de zuidzijde. Deze laatste verbinding werd door bewoners tijdens de inloopmomenten bestempeld als de “Formule 1 bocht”.

Onder verkeersveiligheid zijn we in deze verkeersstudie met de volgende punten aan de slag gegaan:
- Snelheid;
- Oud Heiligeweg;
- Parallelwegen N59;
- Kruispunten N59.

Wat is er aan de hand?

Op veel plekken in het dorp worden hoge snelheden ervaren. In het hele dorp is een snelheidsregime van 30 km/u van kracht. Net als op veel plaatsen wordt er ook in Oosterland in de meeste straten harder gereden dan deze toegestane maximale snelheid. Het voordeel van 30 km/u ten opzichte van 50 km/u is dat de remweg van een voertuig korter is. Bij het beoordelen van gereden snelheden maken we vaak gebruik van de term V85. De V85-snelheid, of het 85e percentiel van de snelheid, is de snelheid die door 85% van de bestuurders niet wordt overschreden en door 15% van de bestuurders wel wordt overschreden.

Als we een verkeerskundig gemiddelde snelheid (V85) van 37/38 km/u registeren zien we dit vaak als grens voor wat acceptabel is. Deze vuistregel wordt vaak toegepast. Doen we dit voor de situatie in Oosterland dan kunnen we op basis van open data concluderen dat de V85 op veel plaatsen acceptabel is. Uitzonderingen zien we voornamelijk aan de rand van het dorp. Het begin van de Molenweg nabij de N59 (43 km/u), de Manteling (40 km/u), de Hofweg (40 km/u) en de Lage Rampertseweg (44 km/u). Ook de Oud Heiligeweg (40 km/u) zit aan de hoge kant.

Gemeente Schouwen-Duiveland plaatst ook regelmatig snelheidsdisplays (smileys). Met deze displays kunnen we ook een gemiddelde snelheid achterhalen. Voor de Oud Heiligeweg (nabij de komgrens) komt hier een V85 van 56 km/u uit en ook op de Hofweg zijn relatief hoge snelheden gemeten (V85 van 48 km/u). Deze resultaten zijn in de bijlage terug te vinden.
De Oud Heiligeweg is 1 van de 2 verbindingen met de N59 en om die reden ook een belangrijke fietsroute. Fietsers en voetgangers delen hier de rijbaan met het overige verkeer. Gelet op de intensiteit op deze weg en de gereden snelheid (buiten de bebouwde kom is de V85 66 km/u) is dit vanuit comfort en verkeersveiligheid niet gewenst.

De Oud Heiligeweg en de Molenweg leiden verkeer van en naar de N59. Ook voor fietsers is dit de te volgen route, onder andere voor schoolbezoek in Zierikzee en/of Middelharnis. Fietsers dienen langs de N59 gebruik te maken van de parallelweg. Deze is relatief smal en naast fietsers is deze weg ook toebedeeld aan landbouwverkeer. Ook personenauto's maken regelmatig gebruik van de parallelwegen. Gelet op de functie als schoolroute en de huidige inrichting is dit vanuit comfort en veiligheid een ongewenste situatie.



Overzicht V85 wegvakken Oosterland

Op het gebied van verkeersveiligheid wordt door bewoners vaak gewezen naar de kruispunten met de N59. Ter hoogte van de aansluiting van de Molenweg zijn verkeerslichten aanwezig. De aansluiting van de Oud Heiligeweg betreft een voorrangsregeling met haaientanden, zonder verkeerslichten. Voor deze laatste aansluiting is door Rijkswaterstaat een verbetervoorstel uitgewerkt, waarbij een nieuwe rotonde de bestaande aansluiting met de Oud Heiligeweg en de verkeerslichten bij de Bredeweg vervangt. In de dorpsvisie is de entree aan de Molenweg als één van de sleutelprojecten benoemd.

Wat kunnen we doen?

Ten aanzien van de snelheid zien we dat dit in de bebouwde kom relatief gezien meevalt. De vuistregel voor de gemiddelde snelheid (V85) wordt hier slechts een aantal keren overschreden. Door de ligging van Oosterland treffen we op deze wegen ook nauwelijks doorgaand verkeer aan. Dat heeft als voordeel dat bewoners zelf veel invloed hebben op dit verkeersgedrag. Het regelmatig plaatsen van snelheidsdisplays zoals door de gemeente Schouwen-Duiveland reeds gedaan wordt, zorgt daarbij voor stimulering van positief gedrag.

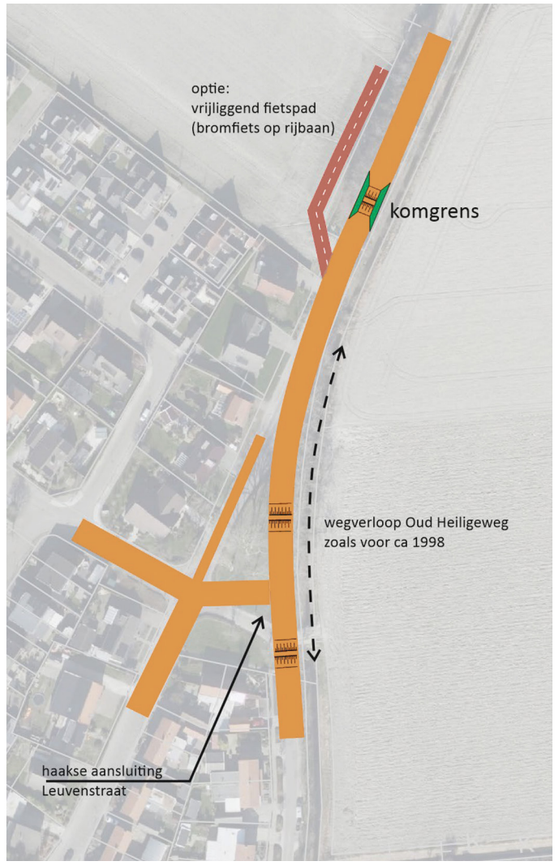
Op een aantal routes is sprake van te hoge snelheden, vaak in een onveilige combinatie met aanwezige fietsers en voetgangers. Hier is het gewenst om de inrichting van de openbare ruimte aan te passen, zodat deze beter aansluit bij de wens om een lagere snelheid af te dwingen. Het betreft:

- Oud Heiligeweg buiten en binnen de bebouwde kom;
- Hofweg;
- Nieuwstraat-Lage Rampertseweg;
- N59 (parallelweg).

Oud Heiligeweg

Buiten de bebouwde kom is deze weg in beheer van Waterschap Scheldestromen. Gelet op de functie als ontsluiting van het dorp en als (school)fietsroute is een vrijliggend fietspad een logische oplossing. Een voetpad naast het fietspad is een mooie aanvulling en voorziet in de behoefte om op een veilige wijze langs deze kant van het dorp een ommetje te maken. Vanuit beleid en richtlijnen is het aanbrengen van een fiets- en voetpad logisch. Mogelijk is er onvoldoende ruimte en/of financiële middelen om deze (beide) wensen te vervullen. In dat geval kan worden bezien of het toepassen van fietsstroken of een andere inrichting van de rijbaan kan bijdragen aan verbetering van de verkeersveiligheid. Dit zal echter altijd minder effectief zijn dan realisatie van een vrijliggend voet- en/of fietspad.

Binnen de bebouwde kom is de overgang naar de zone 30 km/u niet ideaal. Het ontbreekt aan een snelheidsbeperkende maatregel bij de komgrens en de iets verder gelegen uitbuiging is op maat van busverkeer gemaakt en voor personenauto's niet te beschouwen als snelheidsremmer. Pas ter hoogte van de kruising met de Leuvenstraat (plateau) is sprake van de eerste echte snelheidsbeperkende maatregel. Met het voorstel om een vrijliggend fietspad buiten de bebouwde kom te realiseren is de komgrens de ideale locatie om een snelheidsbeperkende maatregel te combineren met de overgang van fietsers op de rijbaan naar fietsers op een fietspad. Door vervolgens de Oud Heiligeweg in 'oude' staat te herstellen (zie hieronder) ontstaat een logischere en veiligere oplossing. De Leuvenstraat trekken we in dit voorstel door naar de "nieuwe" Oud Heiligeweg.

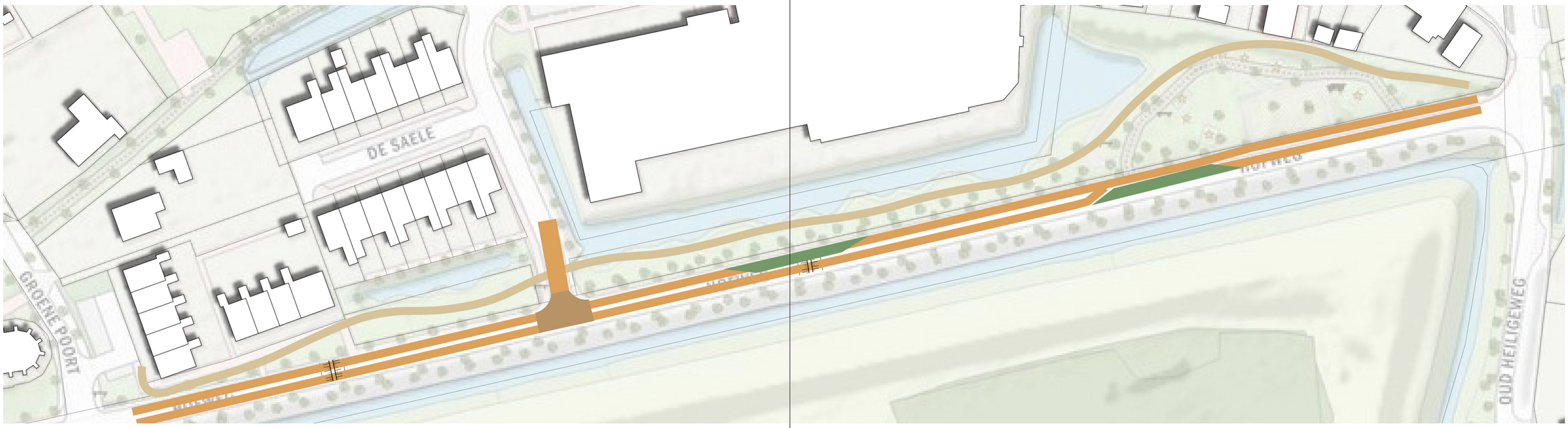


Voorstel Oud Heiligeweg

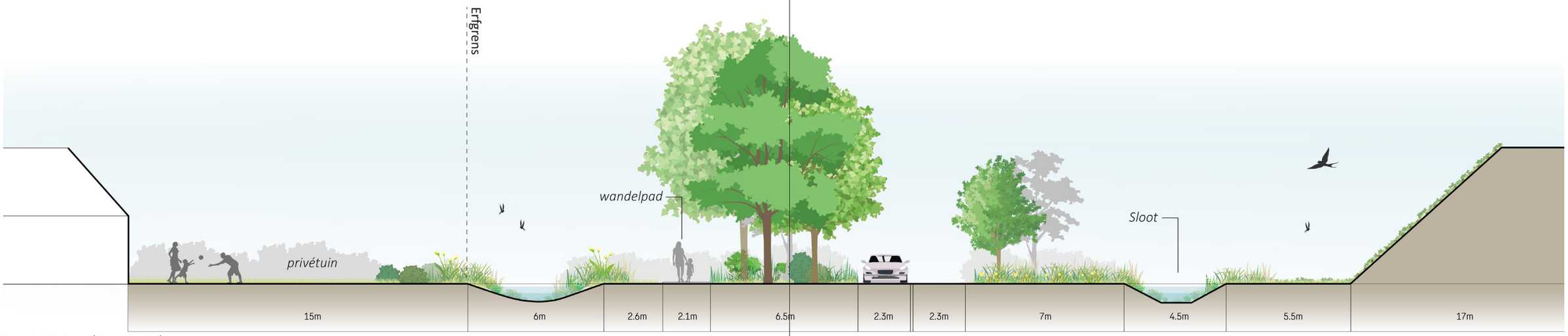
Hofweg

De Hofweg bestaat uit een relatief lange rechtstand, die breed oogt. Doordat aan beide zijden van de weg bebouwing grotendeels ontbreekt, nodigt de weg uit tot harder rijden. Dit gebeurt dan ook. De Hofweg is echter ook een landbouwroute. Door de aanwezigheid van bomen aan beide zijden van de weg geven gebruikers van landbouwvoertuigen juist aan dat er sprake is van een te smalle situatie. We zien hier een oplossing door het trottoir langs de rijbaan weg te halen. Voetgangers kunnen dan gebruik maken van een (nieuw) pad in de naastgelegen groenstrook, tussen de bomen. Hiermee oogt de Hofweg direct smaller.

Tevens ontstaat de mogelijkheid om de Hofweg iets centraler tussen beide bomenrijen in te leggen. Dit kan door aan de zuidzijde te versmallen en dit deel aan de noordzijde toe te voegen (waar nu het trottoir is gelegen). Hierbij blijft wel sprake van een rechtstand waardoor het treffen van snelheidsbeperkende maatregelen noodzakelijk blijft. Door het bestaande plateau met De Saele te behouden, maar gelijkwaardig in te richten (verkeer van rechts heeft voorrang) nemen we hierin een eerste stap. Op het wegvak tussen De Saele en de Oud Heiligeweg dient vervolgens nog een extra maatregel getroffen te worden. Gelet op de functie als landbouwroute is een extra plateau niet gewenst. We stellen voor een dubbele eenzijdige versmalling toe te passen. Bij de doorrijdbreedte moet hier wel voldoende rekening gehouden worden met (zwaar) landbouwverkeer.



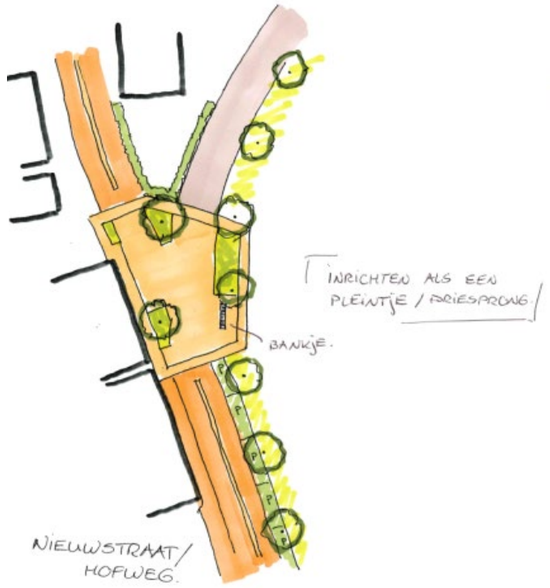
Voorstel Hofweg (bovenaanzicht)



Voorstel Hofweg (dwarsprofiel)

Nieuwstraat-Lage Rampertseweg

Het Torenplein zorgt voor de verbinding tussen deze twee straten. In de huidige situatie is dit als een bocht uitgevoerd. Doordat er sprake is van asfalt in de bocht en klinkerverharding in de zijstraten oogt dit als een doorgaande (voorrangs)weg, ondanks dat er sprake is van gelijkwaardige kruisingen. Het voorstel is dan ook de bocht te onderbreken door van de twee aansluitingen echte kruispunten te maken, met behoud van gelijkwaardigheid. De gemeente neemt dit principe mee in de uitwerking van het ontwerp voor het groot onderhoud aan de Lange Achterweg, Nieuwstraat en Lage Rampertseweg, waarbij de exacte uitwerking in samenspraak met de aannemer en direct omwonenden wordt besproken. De uitvoering is gepland in 2027.



Ideeschets gelijkwaardige aansluiting Nieuwstraat-Hofweg (Torenplein)

N59 (parallelwegen)

De N59 maakt onderdeel uit van de Midden Zeelandroute. Deze vormt een belangrijke rol in de interne (en externe) ontsluiting van Zeeland en is momenteel onderwerp van studie. Het is nog niet bekend welke functie en inrichting deze weg krijgt. Binnen deze ontwikkeling is het vanuit Oosterland, naast de bereikbaarheid per auto en openbaar vervoer, belangrijk goed te kijken naar de situatie voor fietsers. De schoolfietsroutes van/naar Zierikzee en Middelharnis lopen via de parallelwegen van de N59. Hier deelt men de rijbaan met ander verkeer, waaronder (zwaar) landbouwverkeer. Dit is vanuit veiligheid en comfort ongewenst. Aanleg van een vrijliggend fietspad is voor inwoners van Oosterland dan ook erg belangrijk. Weliswaar geen maatregel in het dorp zelf, maar waarschijnlijk wel de maatregel die vanuit verkeersveiligheid het hardst nodig is en een fikse verkeersveiligheidswinst tot gevolg heeft.

Wat gaan we doen?

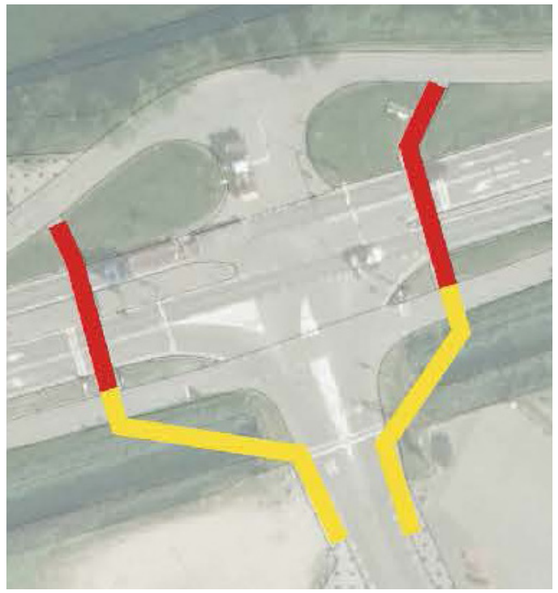
Om de snelheidsproblemen aan te pakken, zetten we in op herinrichting en beïnvloeding van gedrag. Door het regelmatig plaatsen van snelheidsdisplays blijven we aandacht vragen voor langzaam rijden. Door aanvullend ook op de locaties waar het hardst gereden wordt in te zetten op een herinrichting zorgen we ervoor dat ook fysiek waar nodig maatregelen genomen worden. Een herinrichting is in ieder geval nodig op:

- Oud Heiligeweg;
- Hofweg;
- Nieuwstraat-Lage Rampertseweg;

Voor deze 3 routes is in deze verkeersstudie (binnen de bebouwde kom) een schetsvoorstel uitgewerkt. Dit dient als input/basis voor een uiteindelijke herinrichting. Zoals eerder gemeld is de grootste winst te behalen buiten de bebouwde kom. Richting de mede wegbeheerders Waterschap Scheldestromen en Rijkswaterstaat zal actie worden ondernomen om de wens voor vrijliggende fietspaden en/of een betere weginrichting te realiseren.

Vanuit verkeersveiligheid zijn ook de aansluitingen op de N59 belangrijk. Voor de aansluiting van de Oud Heiligeweg is reeds een goed alternatief uitgewerkt (rotonde in combinatie met Bredeweg). Voor de aansluiting van de Molenweg is dit nog niet het geval. Dit is (voor het deel binnen de bebouwde kom) een sleutelproject uit de dorpsvisie. Dit wordt door de gemeente Schouwen-Duiveland uitgewerkt binnen het project 'Entree van Oosterland'. Vanuit deze verkeersstudie geven we daar de volgende input voor:

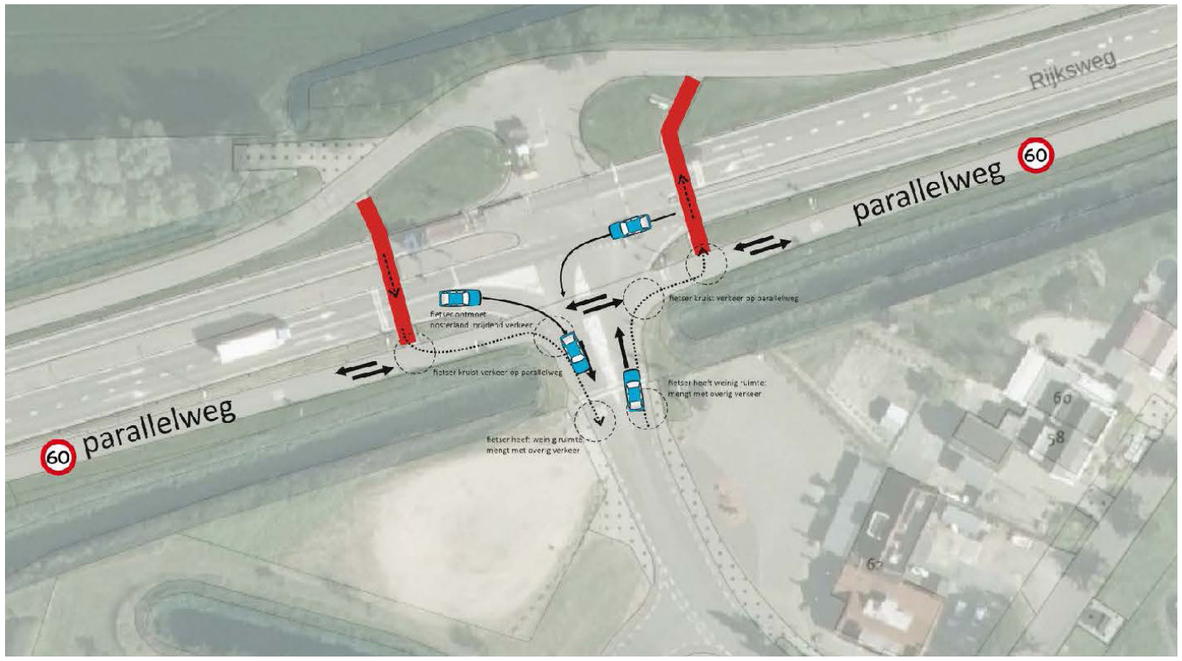
- Behouden van beide fietsoversteken N59 en oversteken doorzetten naar bebouwde kom;
- Deze fietsverbinding door te trekken tot de Molenweg, zodat een logische overgang naar het dorp ontstaat.



Idee opvangfietspaden voor betere oversteek N59 (voorstel verbetering dorpsentree - verkeerskundig)

Overzicht acties:

- 07: Fietsveiligheid dorpsentree
- 08: Fietsroute N59
- 09: Oud Heiligeweg
- 10: Lange Achterweg-Nieuwstraat-Lage Rampertseweg, regelmatig plaatsen smileys
- 11: Hofweg



Conflicten fiets - autoverkeer bij oversteken (voorstel verbetering dorpsentree - verkeerskundig)

Bevoorrading

Wat is de vraag?

In de dorpsvisie is aandacht gevraagd voor de bevoorrading van de supermarkt. Op de Molenweg ter hoogte van het bedrijventerrein is sprake van laden en lossen op de rijbaan. Bewoners ervaren hier een onveilige situatie.

Wat is er aan de hand?

In principe is er van en naar de supermarkt een logische en goede route beschikbaar. Via de Oud Heiligeweg, Burgemeester van der Havestraat en Sint Joostdijk kan vrachtverkeer de supermarkt goed bereiken. Het komt voor dat vrachtverkeer waargenomen wordt op een andere locatie in het dorp.

Het laden en lossen op de Molenweg is diverse malen waargenomen. Het betreft auto's die op straat van trailers worden gereden. De geparkeerde vrachtauto bemoeilijkt het doorrijden wat tevens voor fietsers tot onveiligheid leidt. Het uitvoeren van de laad- en losbewegingen op straat verergert dit.

Wat kunnen we doen?

De bevoorradingsroute van de supermarkt kan afgedwongen worden door in andere straten een verbodsbord voor vrachtverkeer te plaatsen. Een dergelijk verbod moet echter altijd voorzien zijn van de uitzondering voor bestemmingsverkeer. Een vuilnisauto en verhuiswagen moet immers overal kunnen komen. Omdat de supermarkt ook een bestemming in het dorp betreft, is een dergelijke maatregel meer symbolisch. Belangrijk is om de te volgen route geschikt te houden/maken, zodat er geen reden is om een alternatieve route te volgen.

Ten aanzien van het ongewenst laden en lossen kan de gemeente in gesprek gaan met bedrijven. Indien het structureel blijft voorkomen en bedrijven de alternatieve oplossing niet benutten, kan overgegaan worden tot het instellen van een verbod, uiteraard gecombineerd met handhaving.

Wat gaan we doen?

De logische route van en naar de supermarkt is geschikt voor het bevoorradend verkeer. Het merendeel volgt dan ook deze route. Het is dan ook niet nodig om aanvullende maatregelen te nemen.

Ten aanzien van het laden en lossen op de Molenweg is reeds gesproken met het aanpalende bedrijf. Als dit blijft voorkomen zal opnieuw een gesprek aangegaan worden. Indien dit niet leidt tot de gewenste oplossing kan ingezet worden op het instellen van een verbod.

Landbouwverkeer

Wat is de vraag?

Landbouwverkeer rijdt door de kern Oosterland en bewoners ervaren hiervan overlast.

Wat is er aan de hand?

Landbouwverkeer rijdt door de kern Oosterland heen. Een logisch gevolg van de ligging van het dorp en de aanwezigheid van diverse landbouwbedrijven. In het dorp maken fietsers, auto's en landbouwvoertuigen gebruik van dezelfde ruimte. Dit vraagt om het vinden en/of behouden van de juiste balans tussen leefbaarheid, veiligheid en economische belangen.

Wat kunnen we doen?

In het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer hebben de Zeeuwse wegbeheerders de belangrijkste routes voor landbouwverkeer vastgelegd. In en rondom Oosterland zijn de parallelwegen langs de N59 aangewezen en ook de route Lage Rampertseweg, Hofweg en Oud Heiligeweg. Landbouwverkeer dat in en om Oosterland rijdt, willen we via deze routes afwikkelen. Met betrekking tot de Hofweg wordt hierbij aangegeven dat de bomenrijen aan weerszijden van de weg de doorgang voor landbouwverkeer te smal is.

Door de Middenweg toe te voegen aan het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer ontstaat er een nieuwe route die niet door Oosterland gaat. In theorie is dat een wenselijke aanvulling op het netwerk. In de praktijk zal daarmee nog steeds (doorgaand) landbouwverkeer op de route via de Hofweg aanwezig blijven. Voorstel is dan ook het Kwaliteitsnet uit te breiden, maar ook de route via de Hofweg verkeersveiliger in te richten. In de paragraaf Verkeersveiligheid hebben we aangegeven hoe we de verkeersveiligheid op zowel de Hofweg als de Oud Heiligeweg willen verbeteren. Door de voorgestelde maatregelen wordt de route én veiliger én geschikter voor landbouwverkeer.

Wat gaan we doen?

Het hiervoor geschetste voorstel gaan we tot uitvoering brengen. Dit betekent dat we het voorstel inbrengen om het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer uit te breiden met de Middenweg. In eerste instantie treden we hiervoor in overleg met wegbeheerder Waterschap Scheldestromen.

Aanvullend zetten we in op de verbetering van de verkeersveiligheid op de route Lage Rampertseweg, Hofweg en Oud Heiligeweg (zie paragraaf verkeersveiligheid). Daarmee zorgen we dat ook landbouwverkeer deze route beter en veiliger kan gebruiken.

Overzicht acties:

- 12: Aanpassen kwaliteitsnet landbouwverkeer



Kwaliteitsnet Landbouwverkeer

Wandelen

Het buitengebied van Oosterland leent zich prima om heerlijk te wandelen. In de dorpsvisie zijn deze ommetjes ook benoemd. Enige locatie waar dit momenteel niet op een fijne wijze mogelijk is, betreft het wandelen langs de Oud Heiligeweg. Doordat hier een fiets- en/of voetgangersvoorziening ontbreekt, is dit voor wandelaars onveilig. Dit onderdeel is reeds toegelicht in de paragraaf verkeersveiligheid waarin het voorstel is opgenomen een fietspad (eventueel met voetpad) aan te leggen.

In het dorp zelf is de positie van de voetganger afhankelijk van de weginrichting. In nieuwere, bredere straten is er vaak gekozen voor een voetpad/trottoir. In de smallere oudere straatjes ontbreekt daarvoor de ruimte en maken voetgangers gebruik van de rijbaan. Gelet op de relatief beperkte verkeersintensiteiten in Oosterland zijn beide opties mogelijk. Belangrijk daarbij is wel dat wanneer een voetpad/trottoir wordt gerealiseerd er voldoende ruimte aanwezig is, minimaal 1,5 meter.

Overzicht acties:

- 13: Positie voetgangers

Fietsen

Wat is de vraag?

In Oosterland wordt veel gefietst. In het dorp zelf levert dit geen knelpunten op. Juist direct buiten het dorp ervaren de bewoners onveilige situaties. Het betreft:

- Fietsen op parallelwegen N59.
- Aansluiting fietsers VRI Molenweg-N59.
- Fietsen Oud Heiligeweg – N59.

Daarnaast wordt gewezen op het ontbreken van fietsbewegwijzering. Qua maat en schaal is Oosterland een dorp waar veel bewegingen met de fiets te maken zijn. Even naar de bakker of de supermarkt, de afstand is prima te doen met de fiets. Naast de hiervoor genoemde aandachtspunten nemen we in deze verkeersstudie ook mee of we het fietsgebruik op een bepaalde manier kunnen stimuleren.



Wat is er aan de hand?

Binnen de bebouwde kom maakt de fietser gebruik van de rijbaan, gemengd met autoverkeer. Buiten de bebouwde kom is dit rondom Oosterland vaak ook het geval, terwijl hier de snelheid van het gemotoriseerd verkeer een stuk hoger is. De Oud Heiligeweg en de parallelwegen langs de N59 zijn belangrijke utilitaire fietsroutes (o.a. school). Vanuit het comfort en de veiligheid van fietsers is menging met autoverkeer op dergelijke wegen niet gewenst.

Bewoners geven aan veel te fietsen. In een compact dorp als Oosterland is dat ook goed mogelijk. In tegenstelling tot parkeerplaatsen voor auto's is het aantal fietsparkeerplaatsen beperkt. Bij de scholen en het sportcomplex zien we locaties voor fietsparkeren, maar die ontbreken bijvoorbeeld bij de bakker en de supermarkt.

Bewegwijzering ontbreekt grotendeels. De aanwezige bebording voor fietsers betreft voornamelijk de groen-witte bordjes van het fietsknooppuntensysteem.

Wat kunnen we doen?

Ten aanzien van comfort en veiligheid ligt de uitdaging op de routes direct buiten de bebouwde kom. De parallelwegen langs de N59 en ook de Oud Heiligeweg vragen aandacht. Vanuit beleid (o.a. Zeeuws Toekomstbeeld Fiets) en richtlijnen ten aanzien van weginrichting is de aanleg van een vrijliggende fietsvoorziening gewenst. Dit past ook binnen het beleid om fietsen te stimuleren (duurzame vervoerswijze, gezond). Gemeente Schouwen-Duiveland is geen eigenaar of beheerder van deze wegen. Om die reden zullen we met Rijkswaterstaat (N59) en Waterschap Scheldestromen (Oud Heiligeweg) in overleg gaan om deze zaken mogelijk te maken.

Voor de overgang vanaf de parallelweg N59 naar de Molenweg zijn we niet alleen van Rijkswaterstaat afhankelijk. Een deel van deze oplossing kunnen we op grondgebied van de gemeente realiseren. In het sleutelproject Entree van Oosterland is dan ook opgenomen dat we een betere overgang maken van fietsers tussen N59 en Molenweg. Zie hiervoor ook de toelichting in de paragraaf verkeersveiligheid.

Binnen de kern is het gelet op de intensiteiten van het autoverkeer acceptabel om op de rijbaan te fietsen. Dit past ook bij het snelheidsregime van 30 km/u. Door ook het parkeren van fietsen nog beter te organiseren, stimuleren we het fietsverkeer. Dit kan door in ieder geval ruimte aan te bieden voor fietsparkeren. Als voorbeeld hebben we de situatie ter hoogte van de bakkerij aan de Sint Joostdijk uitgewerkt. Als we daar voor de gevel het trottoir verbreden, gaat dit ten koste van 1 parkeerplaats voor auto's, maar creëren we wel ruimte om fietsen te parkeren en extra wachtruimte voor voetgangers. Een relatief eenvoudige ingreep.

Wat betreft fietsbewegwijzering kunnen we voorzieningen als het sportveld of het dorpshuis met bebording aanduiden. Deze worden echter grotendeels gebruikt door lokale mensen die de weg uiteraard al weten. Onbekende bezoekers volgen de toeristische routes en deze zijn, naast digitale navigatie, aangeduid op straat met fietsknooppunt bordjes.



Voorbeeld fietsparkeren ter hoogte van de bakker

Wat gaan we doen?
We zetten in op verbetering van de fietsroutes van en naar Zierikzee en Middelharnis. In overleg met Rijkswaterstaat gaan we opteren voor een vrijliggende fietsvoorziening. Om vanuit deze route veilig van en naar Oosterland te komen moeten we de verbindingen ook aanpakken. In overleg met Waterschap Scheldestromen zetten we in op een vrijliggend fietspad langs de Oud Heiligeweg. In het project Entree van Oosterland nemen we mee dat de fietsers veilig vanaf de verkeerslichten naar de Molenweg worden geleid. Tot slot adviseren we bij herinrichting en/of grote onderhoudsprojecten dan wel bij concrete verzoeken door bewoners/ondernemers te beoordelen of het fietsparkeren expliciet georganiseerd kan worden op plekken waar die behoefte bestaat.

Het aanbrengen van (extra) fietsbewegwijzering is niet nodig. Het betreft veelal lokaal bekende fietsers die de weg zelf weten. Voor toeristen zijn reeds routeborden aanwezig.

Overzicht acties:
- 14: Fietsstimulering

Openbaar Vervoer
Wat is de vraag?
Vanuit de dorpsvisie is openbaar vervoer als een fors aandachtspunt naar voren gekomen. Omdat er sprake is van een wijziging in het Zeeuwse openbaar vervoer aanbod is het belangrijk dat we dit wel aan bod laten komen in de verkeersstudie.

Wat is er aan de hand?
Het openbaar vervoer in Zeeland en dus ook Oosterland wijzigt. Eind 2026 start de nieuwe OV-concessie in Zeeland, waarbij EBS het busvervoer gaat verzorgen. Bedoeling is dat er vanaf eind 2026 geen bussen meer door de kern van Oosterland rijden. De buslijnen die gebruik maken van de N59 kunnen in Oosterland halteren bij een nieuw te realiseren “mobiliteitshub” ter hoogte van de dorpsentree aan de Molenweg. Deze hub zal echter nog niet eind 2026 gereed zijn.

In basis biedt dit nieuwe systeem voordelen. De grote bussen rijden straks niet meer door de smalle woonstraten. Met de mobiliteitshub is er voor Oosterland één centrale halte waar de belangrijke buslijnen halteren. Bewoners kunnen te voet, per fiets of zelfs met de auto naar de mobiliteitshub toe. Willen bewoners toch vanuit het dorp met openbaar vervoer vertrekken dan kan ook de flex gereserveerd worden. In een later stadium is het de bedoeling dat er ook een snelle buslijn (BRT) ingezet wordt van/naar Rotterdam en Gent. Voor een deel van deze route zal die busverbinding gebruik maken van de N59. Het is de vraag of deze halteert in Oosterland. Als dat niet het geval is moet men vanuit Oosterland bijvoorbeeld eerst naar Zierikzee of Middelharnis om daar over te stappen.

Wat kunnen we doen?
Er is al veel in gang gezet op het gebied van openbaar vervoer. Vanuit het dorp wordt aangegeven dat het wenselijk is dat een eventuele BRT Gent-Rotterdam ook halteert in Oosterland. Deze wens kan de gemeente meenemen in de overleggen met betrekking tot openbaar vervoer.

Wat gaan we doen?
Zoals eerder geconcludeerd moeten we op dit onderdeel niet veel (meer) doen. Er zijn acties uitgezet waarmee Oosterland is voorbereid op het nieuwe systeem. De opstappunten voor de flex zijn al aanwezig in het dorp en de realisatie van de mobiliteitshub is in voorbereiding (ook onderdeel van sleutelproject Entree van Oosterland). Vanuit de bereikbaarheid van Oosterland, ook per openbaar vervoer, maken we ons sterk om, indien een snelle busverbinding met Rotterdam realiteit is, deze ook in Oosterland te laten halteren. Zolang de mobiliteitshub bij de dorpsentree nog niet is gerealiseerd, kan busvervoer de huidige route blijven volgen.



04 Uitvoeringsparagraaf

In hoofdstuk 3 hebben we per thema beschreven welke acties uitgevoerd worden: wat gaan we doen? Het betreft de volgende acties:

- 01: Aanbieden alternatieve parkeerplaatsen.
- 02: Stimuleren parkeren van bedrijfsbusjes op eigen bedrijfsterrein
- 03: Herhalen parkeeronderzoek in 2027
- 04: Ontsluiting bedrijventerrein.
- 05: Ontsluiting voorkeurslocatie woningbouw.
- 06: Molenweg-Groenendaal-Lange Achterweg
- 07: Fietsveiligheid dorpsentree
- 08: Fietsroute N59
- 09: Oud Heiligeweg
- 10: Lange Achterweg-Nieuwstraat-Lage Rampertseweg, regelmatig plaatsen smileys
- 11: Hofweg
- 12: Aanpassen kwaliteitsnet landbouwverkeer
- 13: Fietsstimulering
- 14: Positie voetganger

01: Aanbieden alternatieve parkeerplaatsen (doorlopend en middellange termijn)
Bij toekomstige ontwikkelingen houden we rekening met het realiseren van (alternatieve) parkeerplaatsen. Hiermee maken we ruimte voor het vergroenen van de openbare ruimte en het verfraaien van het dorp. Concrete voorbeelden zijn parkeerplaatsen opgenomen in het ontwerp voor de herinrichting schaatsbaan en het voorstel uit deze studie om bij woningbouwuitbreiding parkeerplaatsen aan de achterzijde van de Lange Achterweg te realiseren. Actie uitvoeren door gemeente Schouwen-Duiveland.

02: Stimuleren parkeren van bedrijfsbusjes op eigen bedrijventerrein
Met een communicatietraject gaat de dorpsraad zich inzetten om bewoners en/of bedrijven te stimuleren de bedrijfsbusjes te parkeren op het eigen bedrijfsterrein.

03: Herhalen parkeeronderzoek in 2027
In 2027 wordt er, in goed overleg met de dorpsraad, een nieuw parkeeronderzoek uitgevoerd. Het is wenselijk deze resultaten af te wachten alvorens nieuwe acties in te plannen. Actie uitvoeren door gemeente Schouwen-Duiveland.

04: Ontsluiting bedrijventerrein (middellange termijn)
Bij verdere uitbreiding van het bedrijventerrein dient in de ruimtelijke structuur rekening gehouden te worden met mogelijke aansluiting op de parallelweg langs de N59 én het eventueel doortrekken van de Wilgenstraat richting de Oud Heiligeweg. Actie uitvoeren door gemeente Schouwen-Duiveland.

05: Ontsluiting voorkeurslocatie woningbouw (middellange termijn)
Bij realisatie van woningbouw aan de westzijde van Oosterland (voorkeurslocatie dorpsvisie) zetten we in op een (definitieve) ontsluiting op de Manteling zodat bestaande woonstraten niet belast worden met ontsluitend autoverkeer. Actie uitvoeren door gemeente Schouwen-Duiveland.

06: Molenweg -Groenendaal-Lange Achterweg (korte termijn)
Met bestrating en/of markering brengen we een duidelijkere geleiding aan om de overgang van/naar het eenrichtingsverkeer te begeleiden. Actie uitvoeren door gemeente Schouwen-Duiveland.



07: Fietsveiligheid dorpsentree (lopend, korte termijn)
Bij realisatie van de Entree van Oosterland nemen we mee dat er een logische en veilige fietsverbinding ontstaat tussen Oosterland/Molenweg enerzijds en verkeerslichten/ parallelweg N59 anderzijds. Actie uitvoeren door gemeente Schouwen-Duiveland in overleg met Rijkswaterstaat.

08: Fietsroute N59 (doorlopend)
Realisatie van een vrijliggend fietspad langs de N59. Om dit mogelijk te maken brengen we deze wens in bij wegbeheerder Rijkswaterstaat en wordt tijdens overleggen zo vaak mogelijk aangestipt. Actie uitvoeren door gemeente Schouwen-Duiveland in overleg met Rijkswaterstaat.

09: Oud Heiligeweg (korte termijn, doorlopend)
De Oud Heiligeweg binnen de bebouwde kom wordt heringericht, waarbij we een snelheidsbeperkende maatregel bij de komgrens toevoegen, die tevens de overgang vormt naar een buiten de bebouwde kom te realiseren (bij voorkeur vrijliggend) fietspad. Waar mogelijk moet er ook aandacht zijn voor voetgangers. Om de verkeersveiligheid van langzaam verkeer te verbeteren, gaan we in overleg met wegbeheerder Waterschap Scheldestromen.

10: Groot onderhoud Lange Achterweg-Nieuwstraat-Lage Rampertseweg- (lopend, korte termijn)
Deze werkzaamheden worden in 2026 voorbereid en worden in 2027 uitgevoerd. Hierin is opgenomen dat de aansluiting Nieuwstraat-Hofweg en Nieuwstraat-Lage Rampertseweg uitgevoerd worden in lijn met het in deze verkeersstudie voorgestelde principe, in samenspraak met direct omwonenden. Actie regelmatig plaatsen smileys uitvoeren door gemeente Schouwen-Duiveland.

11: Herinrichting Hofweg (korte termijn)
Door het verplaatsen van het voetpad naar de groenstrook ontstaat ruimte om de Hofweg anders in te richten. Daarmee is de weg beter toegankelijk voor landbouwverkeer. Om de snelheid te remmen worden aanvullend aan een kruispuntmaatregel bij de aansluiting op de Saele enkele snelheidsbeperkende maatregelen toegevoegd. Wij adviseren snel te starten met de herinrichting Hofweg, Hier is voor diverse verkeersdeelnemers op het gebied van verkeersveiligheid veel winst te behalen en de weg is in beheer/onderhoud bij de gemeente zelf.

12: Aanpassen kwaliteitsnet landbouwverkeer (korte termijn)
In afstemming met andere wegbeheerders brengen we bij het kwaliteitsnet landbouwverkeer in dat de Middenweg dient te worden toegevoegd. Actie uitvoeren door gemeente Schouwen-Duiveland in overleg met waterschap Scheldestromen en provincie Zeeland.

13: Fietsstimulering (lopend)
In algemene zin gaan/blijven we aandacht besteden aan fietsstimulering. Niet alleen autoparkeren organiseren maar ook juist fietsparkeervoorzieningen aanbieden is daar een goed voorbeeld van. Actie uitvoeren door gemeente Schouwen-Duiveland.

14: Positie voetganger (lopend)
Bij (her)inrichting van straten en wegen maken we een goede afweging voor de positie van de voetganger. Indien een voetpad/trottoir wordt gerealiseerd zorgen we dat dit breed genoeg is (minimaal 1,5 meter) en toegankelijk. Actie uitvoeren door gemeente Schouwen-Duiveland.

Bijlage 1 Resultaten Parkeeronderzoek

Straat	Soort		Regime				Bijzondere parkeerplaatsen					Totaal
	Vakken	Langsparkeren	Vrij parkeren	Vergunninghouders	Betaald parkeren	Blauwe zone	Invaliden kenteken	Invalide algemeen	Electrisch laden	Laden en lossen	Gereserveerd	
Akker	10	34	44									44
Boomgaard	7		7									7
Bosblokdreef												0
Burgemeester van der Havestraa	11	34	44				1					45
De Saele	31	27	51					7				58
De Stove	13	3	16									16
Dokter Schutterstraat	13	65	78									78
Groene Poort	7		7									7
Groenendaal		7	7									7
Hof												0
Hofplein		25	24				1					25
Hofweg												0
Kerkstraat		10	10									10
Koninginneplein	14	36	48						2			50
Korenbloemstraat	13	8	21									21
Korenland		6	6									6
Korte Achterweg	10	12	22									22
Korte Ooststraat		8	8									8
Korte Weststraat		6	6									6
Lange Achterweg		17	17									17
Lange Dreef												0
Lage Rampertseweg		7	7									7
Leeuwenburg	31	29	60									60
Leuvenstraat		44	44									44
Margrietstraat	35	11	45				1					46
Markt	8		8									8
Molenweg	16	41	55								2	57
Nieuwstraat												0
Noordstraat		16	16									16
Oud Heiligeweg		21	21									21
Rietveld		8	8									8
S.M. Loncquestraat	38	2	40									40
Sandstromstraat	8	15	16								7	23
Sint Joostdijk	62	48	107					1	2			110
Steengrachtstraat	7	24	31									31
Torenplein	7	31	38									38
Tuin	3	23	26									26
Van de Abeelestraat	10	34	43				1					44
Weelstraat	44	18	60						2			62
Wilgenstraat		12	12									12
Totaal	398	682	1.053	0	0	0	4	8	6	0	9	1.080

Tabel 11: parkeercapaciteit Oosterland

SWECO

Straat	Regime		Bijzondere parkeerplaatsen				Foutparkeren	Totaal	Parkeerdruk
	Vrij parkeren	Blauwe zone	Invaliden	Electrisch laden	Laden en lossen	Gereserveerd			
Akker	4							4	9%
Boomgaard								0	0%
Bosblokdreef								0	
Burgemeester van der Havestraat	20							20	44%
De Saele	33		5					38	66%
De Stove								0	0%
Dokter Schutterstraat	45							45	58%
Groene Poort	6							6	86%
Groenendaal	3						2	5	71%
Hof								0	
Hofplein	10							10	40%
Hofweg							3	3	
Kerkstraat	5							5	50%
Koninginneplein	20							20	40%
Korenbloemstraat	10							10	48%
Korenland	1							1	17%
Korte Achterweg	7							7	32%
Korte Ooststraat								0	0%
Korte Weststraat								0	0%
Lange Achterweg	9							9	53%
Lange Dreef								0	
Lage Rampertseweg	1						4	5	71%
Leeuwenburg	14							14	23%
Leuvenstraat	14							14	32%
Margrietstraat								0	0%
Markt	3							3	38%
Molenweg	19							19	33%
Nieuwstraat								0	
Noordstraat	1							1	6%
Oud Heiligeweg	17							17	81%
Rietveld								0	0%
S.M. Loncquestraat	17							17	43%
Sandstromstraat	14						1	15	65%
Sint Joostdijk	60		1					61	55%
Steengrachtstraat	13							13	42%
Torenplein	20							20	53%
Tuin	3							3	12%
Van de Abeelestraat	12							12	27%
Weelstraat	20							20	32%
Wilgenstraat	6		1					7	58%
Totaal	407	0	7	0	0	0	10	424	39%

Tabel 12: bezetting en parkeerdruk Oosterland donderdag 10:00 uur

Straat	Regime		Bijzondere parkeerplaatsen				Foutparkeren	Totaal	Parkeerdruk
	Vrij parkeren	Blauwe zone	Invaliden	Electrisch laden	Laden en lossen	Gereserveerd			
Akker	4							4	9%
Boomgaard	1							1	14%
Bosblokdreef	1							1	
Burgemeester van der Havestraat	13							13	29%
De Saele	26		2					28	48%
De Stove								0	0%
Dokter Schutterstraat	21							21	27%
Groene Poort	4							4	57%
Groenendaal	3							3	43%
Hof								0	
Hofplein	13		1					14	56%
Hofweg							1	1	
Kerkstraat	6							6	60%
Koninginneplein	16							16	32%
Korenbloemstraat	11							11	52%
Korenland	1							1	17%
Korte Achterweg	6							6	27%
Korte Ooststraat	4							4	50%
Korte Weststraat								0	0%
Lange Achterweg	9							9	53%
Lange Dreef								0	
Lage Rampertseweg	5							5	71%
Leeuwenburg	14							14	23%
Leuvenstraat	17							17	39%
Margrietstraat	22		1					23	50%
Markt								0	0%
Molenweg	17					2		19	33%
Nieuwstraat								0	
Noordstraat	5							5	31%
Oud Heiligeweg	11							11	52%
Rietveld	1							1	13%
S.M. Loncquestraat	20							20	50%
Sandstromstraat	12							12	52%
Sint Joostdijk	43							43	39%
Steengrachtstraat	11							11	35%
Torenplein	17							17	45%
Tuin	6							6	23%
Van de Abeelestraat	28							28	64%
Weelstraat	19							19	31%
Wilgenstraat	9							9	75%
Totaal	396	0	4	0	0	2	1	403	37%

Tabel 13: bezetting en parkeerdruk Oosterland donderdag 14:00 uur

Straat	Regime		Bijzondere parkeerplaatsen						
	Vrij parkeren	Blauwe zone	Invaliden	Electrisch laden	Laden en lossen	Gereserveerd	Foutparkeren	Totaal	Parkeerdruk
Akker	11							11	25%
Boomgaard	2							2	29%
Bosblokdreef	1							1	
Burgemeester van der Havestraat	26							26	58%
De Saele	45		3					48	83%
De Stove	1							1	6%
Dokter Schutterstraat	27							27	35%
Groene Poort	5							5	71%
Groenendaal	4							4	57%
Hof								0	
Hofplein	17		1					18	72%
Hofweg							3	3	
Kerkstraat								0	0%
Koninginneplein	15							15	30%
Korenbloemstraat	18							18	86%
Korenland	1							1	17%
Korte Achterweg	20							20	91%
Korte Ooststraat	5							5	63%
Korte Weststraat								0	0%
Lange Achterweg	18							18	106%
Lange Dreef								0	
Lage Rampertseweg	8							8	114%
Leeuwenburg	21							21	35%
Leuvenstraat	27							27	61%
Margrietstraat	40		1					41	89%
Markt	9							9	113%
Molenweg	31							31	54%
Nieuwstraat								0	
Noordstraat	12							12	75%
Oud Heiligeweg	16							16	76%
Rietveld	2							2	25%
S.M. Loncquestraat	38							38	95%
Sandstromstraat	16							16	70%
Sint Joostdijk	60			2				62	56%
Steengrachtstraat	12							12	39%
Torenplein	21			1				22	58%
Tuin	6							6	23%
Van de Abeelestraat	26							26	59%
Weelstraat	44							44	71%
Wilgenstraat	1							1	8%
Totaal	606	0	5	3	0	0	3	617	57%

Tabel 14: bezetting en parkeerdruk Oosterland donderdag 20:00 uur

Straat	Regime		Bijzondere parkeerplaatsen						
	Vrij parkeren	Blauwe zone	Invaliden	Electrisch laden	Laden en lossen	Gereserveerd	Foutparkeren	Totaal	Parkeerdruk
Akker	13							13	30%
Boomgaard	2							2	29%
Bosblokdreef	1							1	
Burgemeester van der Havestraat	22							22	49%
De Saele	33		4					37	64%
De Stove								0	0%
Dokter Schutterstraat	30							30	38%
Groene Poort	5							5	71%
Groenendaal	4							4	57%
Hof								0	
Hofplein	15		1					16	64%
Hofweg							2	2	
Kerkstraat	8							8	80%
Koninginneplein	16							16	32%
Korenbloemstraat	12							12	57%
Korenland								0	0%
Korte Achterweg	11							11	50%
Korte Ooststraat	4							4	50%
Korte Weststraat								0	0%
Lange Achterweg	11							11	65%
Lange Dreef								0	
Lage Rampertseweg	5						1	6	86%
Leeuwenburg	18							18	30%
Leuvenstraat	29							29	66%
Margrietstraat	29		1					30	65%
Markt								0	0%
Molenweg	27							27	47%
Nieuwstraat								0	
Noordstraat	9							9	56%
Oud Heiligeweg	12							12	57%
Rietveld	2							2	25%
S.M. Loncquestraat	26							26	65%
Sandstromstraat	18							18	78%
Sint Joostdijk	63		1					64	58%
Steengrachtstraat	14							14	45%
Torenplein	18						2	20	53%
Tuin	6							6	23%
Van de Abeelestraat	21		1					22	50%
Weelstraat	35							35	56%
Wilgenstraat	1							1	8%
Totaal	520	0	8	0	0	0	5	533	49%

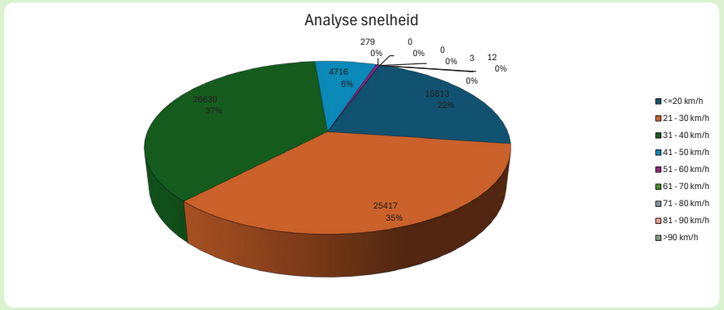
Tabel 15: bezetting en parkeerdruk Oosterland zaterdag 14:00 uur

Bijlage 2 Resultaten snelheidsmetingen

Locatie:	Vd Abeelestraat
Richting:	industrie/dorpsgrens
meetdagen:	21

Gemeten snelheden

<20	15813	metingen	22%
20-30	25417	metingen	35%
30-40	26630	metingen	37%
40-50	4716	metingen	6%
50+	294	metingen	0%
totaal	**72870**		



conclusie

Van de gemeten voertuigen in de vd Abeelestraat (grens dorp/industrie) rijdt 22% een snelheid lager dan 20 km/u. 35% van de voertuigen heeft een snelheid gereden tussen de 20 en 30 km/u. 37% van de voertuigen heeft een snelheid tussen de 30 en 40 km/u gereden. Er zijn ook voertuigen geweest met een snelheid hoger dan 40 km/u maar lager dan 50 km/u. Dit betreft 6% van de gemeten voertuigen. Een enkeling heeft harder gereden dan 50 km/u Geconcludeerd kan worden dat het gros van het verkeer zich aan de snelheid houdt.

V85	37 km/u

Verkeersbewegingen

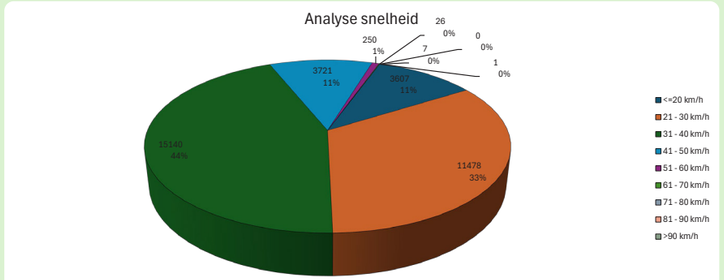
	8523	voertuigen
	406	per etmaal
7-19u	6504	76%
19-7u	2019	24%

conclusie
Het merendeel van de bewegingen vindt overdag plaats. De piek van het gemeten aantal voertuigen ligt tussen 16 en 17uur. In de ochtendspits is geen duidelijke piek.

Locatie:	Vd Abeelestraat
Richting:	thv basisschool richting Oud Heiligeweg
meetdagen:	14

Gemeten snelheden

<20	3607	metingen	11%
20-30	11478	metingen	34%
30-40	15140	metingen	44%
40-50	3721	metingen	11%
50+	284	metingen	1%
totaal	**34230**		



conclusie

Van de gemeten voertuigen in de vd Abeelestraat rijdt 11% een snelheid lager dan 20 km/u. 34% van de voertuigen heeft een snelheid gereden tussen de 20 en 30 km/u. 44% van de voertuigen heeft een snelheid tussen de 30 en 40 km/u gereden. Er zijn ook voertuigen geweest met een snelheid hoger dan 40 km/u maar lager dan 50 km/u. Dit betreft 11% van de gemeten voertuigen. Één procent heeft harder gereden dan 50 km/u Geconcludeerd kan worden dat het gros van het verkeer zich aan de snelheid houdt.

V85	39 km/u

Verkeersbewegingen

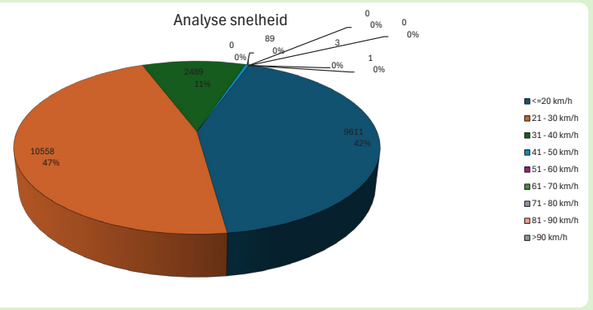
	4464	voertuigen
	319	per etmaal
7-19u	3513	79%
19-7u	951	21%

conclusie
Het merendeel van de bewegingen vindt overdag plaats. De piek van het gemeten aantal voertuigen ligt tussen 16 en 17uur. In de ochtendspits is geen duidelijke piek.

Locatie:	Vd Abeelestraat
Richting:	
meetdagen:	22

Gemeten snelheden

<20	9611	metingen	42%
20-30	10558	metingen	46%
30-40	2489	metingen	11%
40-50	89	metingen	0%
50+	4	metingen	0%
totaal	**22751**		



conclusie

Van de gemeten voertuigen in de vd Abeelestraat rijdt 42% een snelheid lager dan 20 km/u. 46% van de voertuigen heeft een snelheid gereden tussen de 20 en 30 km/u. 11% van de voertuigen heeft een snelheid tussen de 30 en 40 km/u gereden. Er zijn ook voertuigen geweest met een snelheid hoger dan 40 km/u maar lager dan 50 km/u. Dit betreft nog geen procent van de gemeten voertuigen. Een enkeling heeft harder gereden dan 50 km/u Geconcludeerd kan worden dat het gros van het verkeer zich aan de snelheid houdt.

V85	29 km/u

Verkeersbewegingen

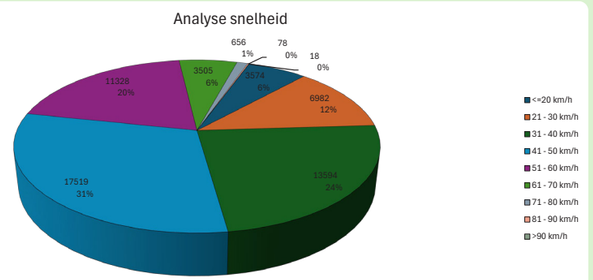
	2083	voertuigen
	95	per etmaal
7-19u	1598	77%
19-7u	485	23%

conclusie
Het merendeel van de bewegingen vindt overdag plaats. De piek van het gemeten aantal voertuigen ligt tussen 17 en 18uur. In de ochtendspits is geen duidelijke piek.

Locatie:	Oud Heiligeweg
Richting:	
meetdagen:	16

Gemeten snelheden

<20	3574	metingen	6%
20-30	6982	metingen	12%
30-40	13594	metingen	24%
40-50	17519	metingen	31%
50+	15585	metingen	27%
totaal	**57254**		



conclusie

Van de gemeten voertuigen in de Oud Heiligeweg rijdt 6% een snelheid lager dan 20 km/u. 12% van de voertuigen heeft een snelheid gereden tussen de 20 en 30 km/u. 24% van de voertuigen heeft een snelheid tussen de 30 en 40 km/u gereden. Er zijn ook voertuigen geweest met een snelheid hoger dan 40 km/u maar lager dan 50 km/u. Dit gaat om 31% van het totaal aantal metingen. 27% rijdt harder dan 50 km/u. Geconcludeerd kan worden dat het verkeer zich niet aan de geldende snelheidslimiet houdt.

V85	56 km/u

Verkeersbewegingen

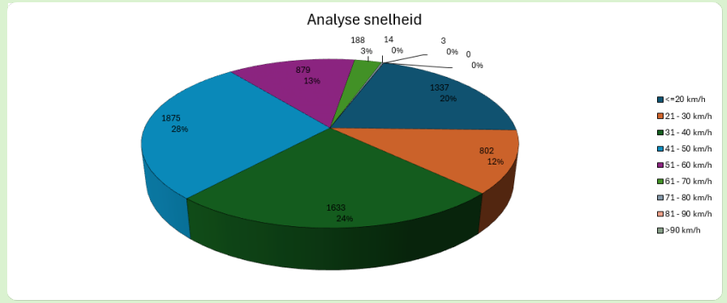
	10110	voertuigen
	632	per etmaal
7-19u	7735	77%
19-7u	2375	23%

conclusie
Het merendeel van de bewegingen vindt overdag plaats. De piek van het gemeten aantal voertuigen ligt tussen 17 en 18uur. In de ochtendspits is geen duidelijke piek.

Locatie:	Hofweg
Richting:	Oud Heiligeweg
meetdagen:	14

Gemeten snelheden

<20	1337	metingen	20%
20-30	802	metingen	12%
30-40	1633	metingen	24%
40-50	1875	metingen	28%
50+	1084	metingen	16%
totaal	**6731**		



conclusie

Van de gemeten voertuigen in de Hofweg rijdt 20% een snelheid lager dan 20 km/u. 12% van de voertuigen heeft een snelheid gereden tussen de 20 en 30 km/u. 24% van de voertuigen heeft een snelheid tussen de 30 en 40 km/u gereden. Er zijn ook voertuigen geweest met een snelheid hoger dan 40 km/u maar lager dan 50 km/u. Dit gaat om 28% van het totaal aantal metingen. 16% rijdt harder dan 50 km/u. Geconcludeerd kan worden dat het verkeer zich niet aan de geldende snelheidslimiet houdt.

V85	51 km/u

Verkeersbewegingen

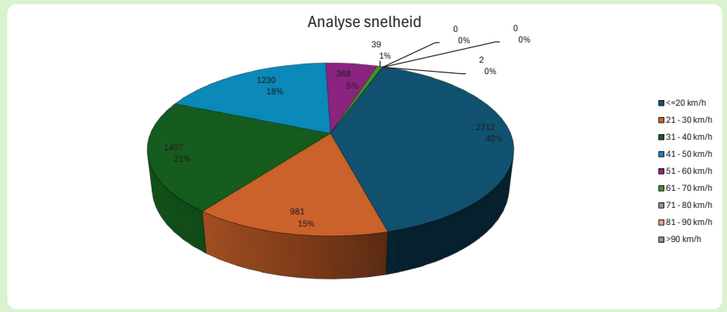
	1050	voertuigen
	75	per etmaal
7-19u	745	71%
19-7u	305	29%

conclusie
Het merendeel van de bewegingen vindt overdag plaats. Er is geen duidelijke piek aanwezig.

Locatie:	Hofweg
Richting:	Nieuwstraat
meetdagen:	16

Gemeten snelheden

<20	2712	metingen	40%
20-30	981	metingen	15%
30-40	1407	metingen	21%
40-50	1230	metingen	18%
50+	409	metingen	6%
totaal	**6739**		



conclusie

Van de gemeten voertuigen in de Hofweg rijdt 40% een snelheid lager dan 20 km/u. 15% van de voertuigen heeft een snelheid gereden tussen de 20 en 30 km/u. 21% van de voertuigen heeft een snelheid tussen de 30 en 40 km/u gereden. Er zijn ook voertuigen geweest met een snelheid hoger dan 40 km/u maar lager dan 50 km/u. Dit gaat om 18% van het totaal aantal metingen. 6% rijdt harder dan 50 km/u. Geconcludeerd kan worden dat het merendeel van het verkeer zich niet aan de geldende snelheidslimiet houdt.

V85	45km/u

Verkeersbewegingen

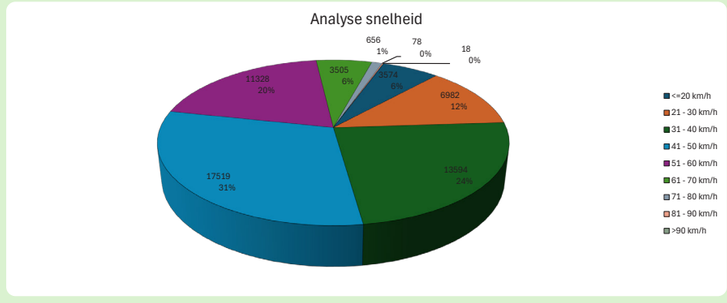
	826	voertuigen
	52	per etmaal
7-19u	639	77%
19-7u	187	23%

conclusie
Het merendeel van de bewegingen vindt overdag plaats.De middagspitsen zijn duidelijk zichtbaar

Locatie:	Oud Heiligeweg
Richting:	
meetdagen:	16

Gemeten snelheden

<20	3574	metingen	6%
20-30	6982	metingen	12%
30-40	13594	metingen	24%
40-50	17519	metingen	31%
50+	15585	metingen	27%
totaal	**57254**		



conclusie

Van de gemeten voertuigen in de Oud Heiligeweg rijdt 6% een snelheid lager dan 20 km/u. 12% van de voertuigen heeft een snelheid gereden tussen de 20 en 30 km/u. 24% van de voertuigen heeft een snelheid tussen de 30 en 40 km/u gereden. Er zijn ook voertuigen geweest met een snelheid hoger dan 40 km/u maar lager dan 50 km/u. Dit gaat om 31% van het totaal aantal metingen. 27% rijdt harder dan 50 km/u. Geconcludeerd kan worden dat het verkeer zich niet aan de geldende snelheidslimiet houdt.

V85	56 km/u

Verkeersbewegingen

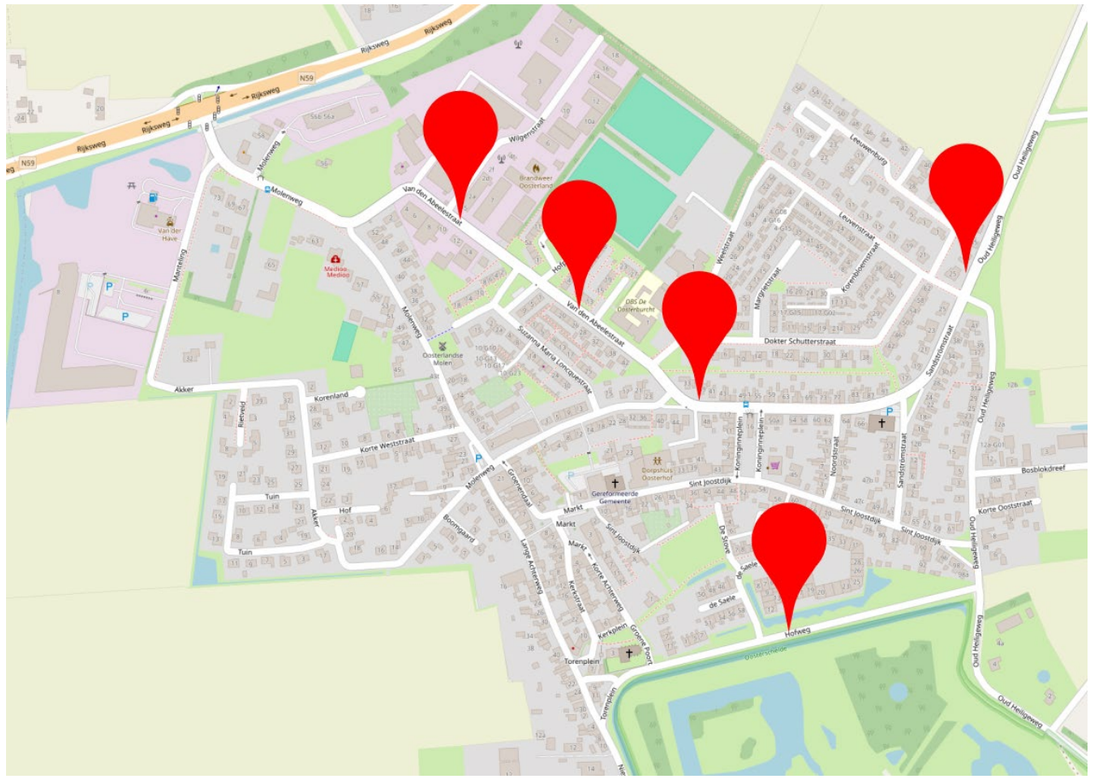
	10110	voertuigen
	632	per etmaal
7-19u	7735	77%
19-7u	2375	23%

conclusie
Het merendeel van de bewegingen vindt overdag plaats. De piek van het gemeten aantal voertuigen ligt tussen 17 en 18uur. In de ochtendspits is geen duidelijke piek.

Smileylocaties Oosterland

In de Dorpsvisie Oosterland van 2025 staan een aantal quick wins opgenomen. Een hiervan is het plaatsen van smileys. Deze smileys plaatsen we om bestuurders bewust te laten worden van hun snelheid.

Onderstaand is een overzicht met de opgenomen locaties:



Bij deze locaties is gekeken naar de functie van de weg maar ook voorzieningen zoals scholen. Daarnaast is gekeken naar wegen waar op dit moment de V85 hoger ligt dan de geldende snelheidslimiet.

Uit als deze factoren is onderstaande lijst met locaties gekomen:

- Van den Abeelestraat (scheiding tussen wonen en industrie)
- Van den Abeelestraat (ter hoogte van de school, in beide richtingen)
- Oud Heiligeweg
- Hofweg (in beide richtingen)

Aan de Nieuwstraat heeft in 2024 een smiley gehangen. De resultaten hiervan zijn nog beschikbaar. Na afronding van de onderhoudswerken zal er nog een keer een smiley komen te hangen.

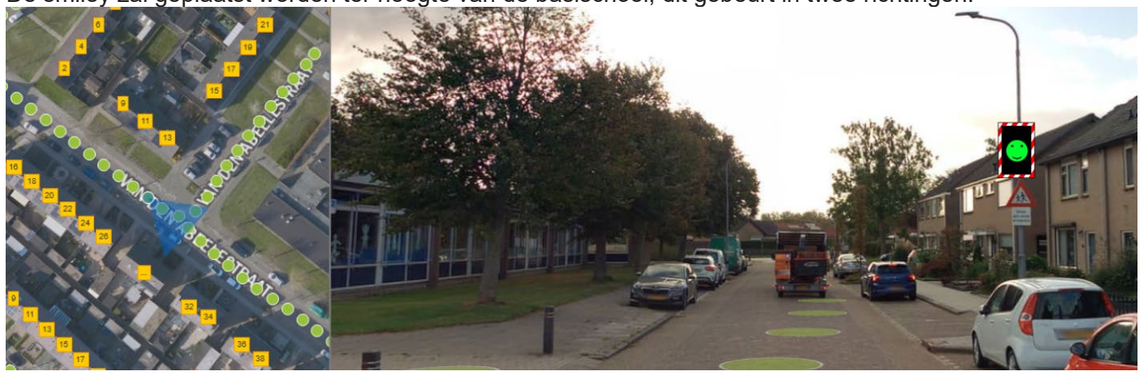
1. **Van den Abeelestraat**

De smiley zal geplaatst worden op de scheiding van industrie en wonen. Onderstaande afbeelding geeft een impressie.



2. **Van den Abeelestraat**

De smiley zal geplaatst worden ter hoogte van de basischool, dit gebeurt in twee richtingen.





3. Oud Heiligeweg

Na de dorpsentree aan de Oud Heiligeweg zal een smiley geplaatst worden. Dit om bestuurders extra te attenderen van de geldende snelheidslimiet.



4. Hofweg

Aan de Hofweg zal in beide richtingen een smiley geplaatst worden.

