

DE SCHOUWSE VALLEIEN BURGH- HAAMSTEDE

Deelrapport verkeer en parkeren

26 FEBRUARI 2020

Contactpersoon

ILSE OUDE VRIELINK
Adviseur

T 06 2706 1179
E ilse.oudevrieling@arcadis.com

Arcadis Nederland B.V.
Postbus 220
3800 AE Amersfoort
Nederland

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	4
2	BELEIDSKADER	5
3	TOETSINGSKADER EN ONDERZOEKSMETHODIEK	8
3.1	Toetsingskader	8
3.2	Onderzoeksmethodiek	8
4	HUIDIGE SITUATIE EN AUTONOME ONTWIKKELINGEN	11
4.1	Huidige situatie	11
4.2	Autonome ontwikkeling	17
5	PLAN SITUATIE	20
6	CONCLUSIES EN WAARDERING EFFECTEN	24
6.1	Tijdelijke effecten	24
6.2	Aanvullende maatregelen	24
6.3	Samenvatting en waardering effecten	24
	COLOFON	26

1 INLEIDING

Het project De Schouwse Valleien heeft betrekking op de herstructurering van de bestaande terreinen van Duinrand West en Duinrand Oost aan de Hogeweg in Burgh-Haamstede. Op dit moment zijn er op de twee vakantieparken in totaal 473 eenheden, bestaande uit recreatiewoningen, permanente en niet permanente standplaatsen. Ter vervanging van de bestaande verblijfsrecreatieve voorzieningen wordt een hoogwaardig recreatiewoningencomplex gerealiseerd, met een aantal centrale voorzieningen. In de toekomstige situatie worden 100 kampeerhuizen en 147 recreatiewoningen gerealiseerd. De inrichting van De Schouwse Valleien wordt totaal vernieuwd. Er wordt een glooiend duinlandschap gecreëerd, met (vochtige) duinvalleien.

Om de nieuwe ontwikkeling mogelijk te maken, moet het geldende bestemmingsplan worden gewijzigd op basis waarvan te zijner tijd de benodigde vergunningen verleend kunnen worden. Onderliggend rapport dient ter onderbouwing van zowel de vormvrije m.e.r.-beoordeling als ter onderbouwing van zowel het wijzigingsplan voor Duinrand West als het nieuwe bestemmingsplan voor Duinrand Oost (gezamenlijk vormen zij het project De Schouwse Valleien¹).

Dit deelrapport richt zich op de aspecten verkeer en parkeren. Het aspect verkeer behandelt de gevolgen van de voorgenomen ontwikkeling van De Schouwse Valleien voor wat betreft het aantal voertuigverplaatsingen. Er wordt hierbij rekening gehouden met de effecten op wegvakken en kruispunten. De bereikbaarheid van het autoverkeer wordt kwantitatief beoordeeld. Ook wordt er gekeken naar het parkeren voor gemotoriseerd verkeer. Daarnaast wordt kwalitatief ingegaan op het openbaar vervoer, fietsen en verkeersveiligheid. Voor de beoordeling is gebruik gemaakt van verkeerstellingen uit 2017, NDW-data uit 2016 en 2017² en kentallen voor verkeersgeneratie zoals vastgelegd in de notitie 'Regelgeving Agenda Toerisme 2018-2026' van de gemeente Schouwen-Duiveland. De uitgangspunten, aanpak en resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in onderhavige rapportage.

Leeswijzer

In dit deelrapport zijn de volgende onderdelen opgenomen:

Hoofdstuk 2 Beleidskader

Hoofdstuk 3 Toetsingskader en onderzoeksmethodiek

Hoofdstuk 4 Huidige situatie en autonome ontwikkelingen

Hoofdstuk 5 Plansituatie

Hoofdstuk 6 Conclusies en waardering van effecten

¹ Het project De Schouwse Valleien bestaat uit een westelijk en oostelijk deel. De Schouwse Valleien West correspondeert met het huidige Duinrand West, evenzo correspondeert De Schouwse Valleien Oost met het huidige Duinrand Oost.

² NDW: Nationale Databank Wegverkeersgegevens

2 BELEIDSKADER

Allereerst is er een inventarisatie gemaakt van de beleidsdocumenten op nationaal, regionaal en lokaal niveau om een beeld te krijgen van de beleidsdoelen en -wensen. Een overzicht van de relevante beleidsstukken en een korte omschrijving van hun relevantie is hieronder opgenomen.

Tabel 1 Overzicht beleidsstukken op landelijk, provinciaal en lokaal niveau.

Beleid of regelgeving	Inhoud en relevantie
Nationaal beleidskader	
EuroRAP N57-N59 Serooskerke (Schouwen) – ministerie van I&M	Vanuit de doelstellingen van het ministerie van I&M moeten alle rijkswegen voor 2020 minimaal 3 sterren scoren volgens de RPS, waarbij er in Zeeland, in de huidige situatie, vijf wegen niet aan deze eis voldoen. Er is 11,5 miljoen euro uitgetrokken voor een drietal locaties waarop onder andere de kruisingen worden aangepakt, waaronder de N57 Daleboutsweg/Kraaijensteinweg. Hierin is een selectie gemaakt van een drietal voorkeursoplossingen.
Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) (ministerie van I&M, 2012)	In de SVIR is het Nederlandse verkeers- en vervoerbeleid beschreven en zijn plannen en projecten op het gebied van ruimte, infrastructuur en milieu opgenomen. Een van de doelen benoemd in de SVIR is het benutten van het natuurlijk landelijk gebied en natuur, waarbij kwaliteit belangrijker wordt dan kwantiteit. Met name voor landelijke gebieden met een afnemende bevolking is het belangrijk om de onderscheidende kwaliteit van de natuur te koesteren.
Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) (ministerie van I&M, 2017)	In het MIRT wordt jaarlijks een overzicht opgenomen van alle ruimtelijke projecten en programma's waar de Rijksoverheid samen met provincies en gemeentes aan werkt. Doelstelling voor de provincie Zeeland is het in standhouden en verbeteren van een prettig woon- en leefmilieu voor bewoners en bezoekers, welke grote ecologische waarden en kansrijke economische potenties met zich meebrengt. Dit geldt enerzijds op en in het water (diep vaarwater, binnenvaartroutes, aquacultuur), anderzijds op het land (ontwikkelruimte, energieopwekking, toeristische aantrekkingskracht). De centrale ambitie is om de economische potenties van de provincie Zeeland verder te laten groeien binnen een veilige, gezonde en veerkrachtige Delta, met behoud van het aangename woon- en leefklimaat.
Regionaal beleidskader	
Omgevingsplan Zeeland 2018, vastgesteld door Provinciale Staten op 21 september 2019	Het Omgevingsplan geeft de provinciale visie op de provincie Zeeland en de provinciale belangen waar een (groot) belang aan wordt gehecht. Daarnaast is bij de vaststelling van het Omgevingsplan besloten een select aantal provinciale belangen (onderdelen uit het Omgevingsplan) te regelen in de Verordening Ruimte. De provincie Zeeland zet in op een sterke economie, een goed woon- en werkklimaat en kwaliteit van water en landelijk gebied. De provincie maakt toekomstgerichte verblijfsrecreatieve ontwikkelingen mogelijk op locaties die economisch en landschappelijk wenselijk en goed bereikbaar zijn. Revitalisering vormt de belangrijkste opgave voor het bestaande verblijfsrecreatieve aanbod in de kustzone.
Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan (PVVP) 2017	Het PVVP beschrijft de visie van de gemeente op het gebied van bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Het streven voor verkeersveiligheid is om te gaan naar nul (vermijdbare) ernstige verkeersslachtoffers. De ambitie op het gebied van de bereikbaarheid is het faciliteren van de gestelde functies voor wonen, werken en recreëren, waarbij ingezet wordt op betrouwbaarheid. Op het gebied van leefbaarheid liggen de prioriteiten voor het realiseren van parkeerconcentraties aan de rand van bestemmingen (centra en kustzone). Daarnaast is de visie gericht op het stimuleren van alternatieve vervoersmiddelen (in plaats van de auto) voor korte verplaatsingen.

Beleid of regelgeving	Inhoud en relevantie
Mobiliteitsvisie Zeeland 2028	De Zeeuwse Mobiliteitsvisie tot 2028 geeft de ambities weer voor het toekomstige verkeer- en vervoerbeleid in de provincie Zeeland. De komende jaren ligt de nadruk op betrouwbaarheid, snelheid en verkeersveiligheid. Daar komen andere behoeften van mensen en bedrijven bij. Zo is er in (woon-) werkverkeer een maximale flexibiliteit in mobiliteit nodig. Deze uitgangspunten vormen de basis voor de vervolgstappen om het mobiliteitsbeleid te concretiseren, welke bereikt wordt door het opstellen van een meerjarige programma uitwerking, die flexibiliteit biedt. Dit wordt onder andere bereikt door het Mobiliteitsplan Zeeland.
Beleidsplan Openbaar vervoer Zeeland 2015-2025	Het beleidsplan openbaar vervoer is een visie van de provincie Zeeland. De visie van de provincie voor het openbaar vervoer voor de periode 2015-2025 is erop gericht om het bestaande kernnet met versterkingen tijdens spitsuren in stand te houden. Daarnaast wil men het openbaar vervoer aantrekkelijker maken in de recreatiegebieden door innovatieve concepten en arrangementen te combineren met overige toeristische activiteiten.
Nota Leefbaarheid 2014-2018	De Nota Leefbaarheid beschouwt een visie voor een aantal onderwerpen, waaronder onder andere wonen en bereikbaarheid. Er wordt gezocht naar een goede balans tussen kwantitatieve en kwalitatieve match van vraag en aanbod van wonen en de relatie met bereikbaarheid.
Lokaal beleidskader	
Strategische visie 'Tij van de toekomst' 2011-2040	In deze strategische visie is een toekomstbeeld opgenomen van Schouwen-Duiveland in 2040. Het wonen op Schouwen-Duiveland kan dan worden gezien als wonen op een vakantie-eiland. Om de kwaliteiten van het eiland succesvol te behouden, worden nieuwe ontwikkelingen met zorg voor het landschap ontworpen. Eén van de strategische doelen omvat het wonen. Het uitgangspunt is dat het prettig wonen is en dat de woningen op de wensen en behoeften van de bewoners zijn afgestemd. Deze wensen en behoeften verschillen natuurlijk van persoon tot persoon en het is dan ook belangrijk dat 'maatwerk' wordt geleverd. De gemeente heeft beoogd hieraan invulling te geven door de wensen en behoeften onder te verdelen in verschillende woonsferen. Voor Burgh-Haamstede is deze woonsfeer beoordeeld als 'dorpswonen'. Dit is nader gedefinieerd als 'wonen in de rust en intimiteit van het dorp en de plek waar mensen elkaar kennen'. De leefbaarheid en sociale samenhang is groot.
1 ^e Herziening Kop van Schouwen	Met de herziening van het bestemmingsplan "Kop van Schouwen" wil de gemeente Schouwen-Duiveland bereiken dat het bestemmingsplan vervolg geeft aan de uitspraak van de Raad van State en is uit onderzoek gebleken dat het wenselijk is het bestemmingsplan (de regels) op een aantal punten te verbeteren.
IVVP Schouwen-Duiveland 2017	Het Integraal Verkeers- en Vervoer Plan (IVVP) is een beleidsdocument vanuit de gemeente Schouwen-Duiveland waarin de ambities uit de strategische visie 'Tij van de toekomst' 2011-2040 geconcretiseerd worden wat betreft verkeer. Hierin worden voor sommige onderdelen (wegencategorisering, fiets, openbaar vervoer, vrachtverkeer, landbouwverkeer, toegankelijkheid, voorzieningen en kustgebied) enerzijds concrete acties en maatregelen beschreven en anderzijds ook aanbevelingen gedaan voor vervolgonderzoek.
Structuurvisie Schouwen-Duiveland	De gemeentelijke structuurvisie maakt onderscheid tussen een aantal gebieden, één hiervan is de Kop van Schouwen waaronder ook Burgh-Haamstede valt. Door de waardevolle kwaliteiten ter plaatse ten aanzien van wonen en natuur, zijn de woningbouwmogelijkheden beperkt. Deze mogelijkheden worden bepaald door de woningbehoefte die ontstaat als gevolg van natuurlijke bevolkingsgroei.
Agenda Toerisme 2018 – 2026 gemeente Schouwen-Duiveland	De Agenda Toerisme 2018-2026 geeft de ambities voor Schouwen-Duiveland als toeristisch recreatieve bestemming voor de toekomst weer. De agenda bevat strategische keuzes voor de toekomst, doelstellingen en uitvoeringsthema's waarmee per thema beleidskeuzes worden gemaakt. Ook bevat de Agenda Toerisme gegevens en kentallen die in de

**Beleid of
regelgeving****Inhoud en relevantie**

gemeente bij nieuwe ontwikkelingen in acht genomen moeten worden met betrekking tot verkeersgeneratie en parkeerbehoefte. De Agenda Toerisme bevat kentallen welke afwijkend zijn ten opzichte van de CROW-normen.

3 TOETSINGSKADER EN ONDERZOEKSMETHODIEK

In dit hoofdstuk worden het toetsingskader en de onderzoeksmethodiek toegelicht.

3.1 Toetsingskader

Hieronder is het beoordelingskader weergegeven voor de verschillende aspecten die beoordeeld worden binnen dit onderwerp.

Tabel 2 Beoordelingskader voor aspect verkeer.

Aspect	Criterium	Beschreven
Verkeer	Gemotoriseerd verkeer - bereikbaarheid	Kwantitatief
	Gemotoriseerd verkeer - parkeren	Kwalitatief
	Openbaar vervoer	Kwalitatief
	Fiets (langzaam verkeer)	Kwalitatief
	Verkeersveiligheid	Kwalitatief

De effecten van de voorgenomen ontwikkelingen op het gemotoriseerde vervoer wordt op een kwantitatieve manier beoordeeld door gebruik te maken van intensiteit gegevens van wegvakken. Daarnaast wordt er ook een kwantitatieve beoordeling gemaakt van het aantal beschikbare parkeerplaatsen.

De overige aspecten zijn: openbaar vervoer, fietsen (langzaam verkeer) en verkeersveiligheid. De effecten van de voorgenomen ontwikkelingen hierop worden op een kwalitatieve manier beoordeeld, waarbij de situatie in 2019 als referentiepunt wordt aangenomen. Een gedetailleerdere beschrijving van de beoordeling wordt besproken in de onderstaande paragrafen.

3.2 Onderzoeksmethodiek

Gemotoriseerd verkeer bereikbaarheid (kwantitatieve beoordeling)

De verkeerssituatie wordt beoordeeld aan de hand van intensiteitsgegevens van de wegvakken. Hiervoor zijn tijdens de week van Hemelvaart in 2017 op verschillende wegvakken (zie Figuur 2) verkeersstellingen uitgevoerd en zijn intensiteitsgegevens uit het NDW toegepast. De huidige situatie, de autonome toekomstsituatie en de plansituatie worden beschreven. Hierbij wordt per wegtype, op basis van de wegcategorisering, bepaald of de capaciteit van de weg toereikend is voor de optredende capaciteit. Voor dit onderzoeksgebied zijn twee wegtypen relevant: de gebiedsontsluitingswegen (GOW) en de erftoegangswegen (ETW). De capaciteit van de weg is afhankelijk van het profiel en het gebruik. Voor een ETW binnen de bebouwde kom met gemengd verkeer (fietsers op de rijbaan) is de capaciteit meer geënt op de veiligheid en geldt een intensiteit van 2.000-5.000 motorvoertuigen (mvt) per etmaal als maximaal³. Een GOW met vrijliggende fietspaden heeft een veel grotere capaciteit die vooral in de spitsen van belang is. Een rijstrook heeft een capaciteit van 1.400-1.600 mvt per uur. Wanneer er vanuit gegaan wordt dat circa 10% van het verkeer per etmaal in de spits rijdt, kan worden afgeleid dat een goed ingerichte GOW een capaciteit heeft van minimaal 14.000 mvt per etmaal.

Naast een reflectie van de intensiteiten aan het type weg wordt de bereikbaarheid van het gemotoriseerde verkeer beoordeeld volgens onderstaande klasse-indeling. Een klein verschil in de intensiteit leidt nog niet tot een groot verschil in de bereikbaarheid. Wanneer de verkeersintensiteit niet meer dan 5% verandert, scoort het plan neutraal ("0"). Grotere toenames van verkeer leidt tot een afname van de bereikbaarheid ("-" of "--"). Een afname van de verkeersintensiteit leidt tot een toename van de bereikbaarheid ("+" of "++").

³ Ontwerpwijzer fietsverkeer, CROW Kennisbank.

Tabel 3 Beoordelingstabel - gemotoriseerd verkeer bereikbaarheid.

Score	Omschrijving
++	Ten opzichte van de referentiesituatie neemt de verkeersintensiteit met meer dan 15% af
+	Ten opzichte van de referentiesituatie neemt de verkeersintensiteit tussen de 5% - 15% af
0	Ten opzichte van de referentiesituatie blijft de verkeersintensiteit gelijk (verschil tussen -5% en +5%)
-	Ten opzichte van de referentiesituatie neemt de verkeersintensiteit tussen de 5% - 15% toe
--	Ten opzichte van de referentiesituatie neemt de verkeersintensiteit met meer dan 15% toe

Gemotoriseerd verkeer parkeren (kwalitatieve beoordeling)

De beoordeling van de parkeervoorziening heeft betrekking op de mogelijke parkeerproblematiek buiten de parken dat al dan niet veroorzaakt wordt door het parkeerbeleid op de parken. Wanneer al het parkeren op eigen terrein wordt gefaciliteerd en de parkeerdruk in de omgeving daarmee niet vergroot, is de score neutraal ("0"). Wanneer het plan extra parkeerplaatsen aanbrengt en daarmee de parkeerdruk buiten de parken verlicht, is de score positief ("+"). Omgekeerd geldt dat als het plan zorgt voor een grotere parkeerdruk in de omgeving, omdat er minder parkeerplaatsen aangebracht worden dan dat er parkeervraag is, scoort het plan negatief ("-").

Tabel 4 Beoordelingstabel - gemotoriseerd verkeer parkeren.

Score	Omschrijving
+	Ten opzichte van de referentiesituatie lost het plan een parkeerprobleem buiten de parken op
0	Ten opzichte van de referentiesituatie blijft de parkeersituatie gelijk
-	Ten opzichte van de referentiesituatie leidt het plan tot een parkeerprobleem buiten de parken

Openbaar vervoer, fietsen en verkeersveiligheid (kwalitatieve beoordeling)

De deelaspecten openbaar vervoer, fietsen en verkeersveiligheid zijn kwalitatief beschouwd. Hierbij is rekening gehouden of het project al dan niet bijdraagt aan een verbetering of een verslechtering van de huidige referentiesituatie in 2019. Wanneer in de plansituatie een verbetering van respectievelijk het openbaar vervoer, fietsen en verkeersveiligheid optreedt ten opzichte van de referentiesituatie, wordt deze als positief ("+") beoordeeld. Wanneer er geen positief of geen negatief effect is, wordt een score neutraal ("0") toegekend. Wanneer er een negatief effect is ten opzichte van de referentiesituatie, is de score negatief ("-").

Tabel 5 Beoordelingstabel - kwalitatieve beoordeling.

Score	Omschrijving
+	Positief effect ten opzichte van de referentiesituatie
0	Geen positief en geen negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie
-	Negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie

De kwalitatieve beoordeling voor het openbaar vervoer en fietsen wordt gedaan op basis van visies en geplande projecten uit de beleidsstukken op regionaal en lokaal niveau.

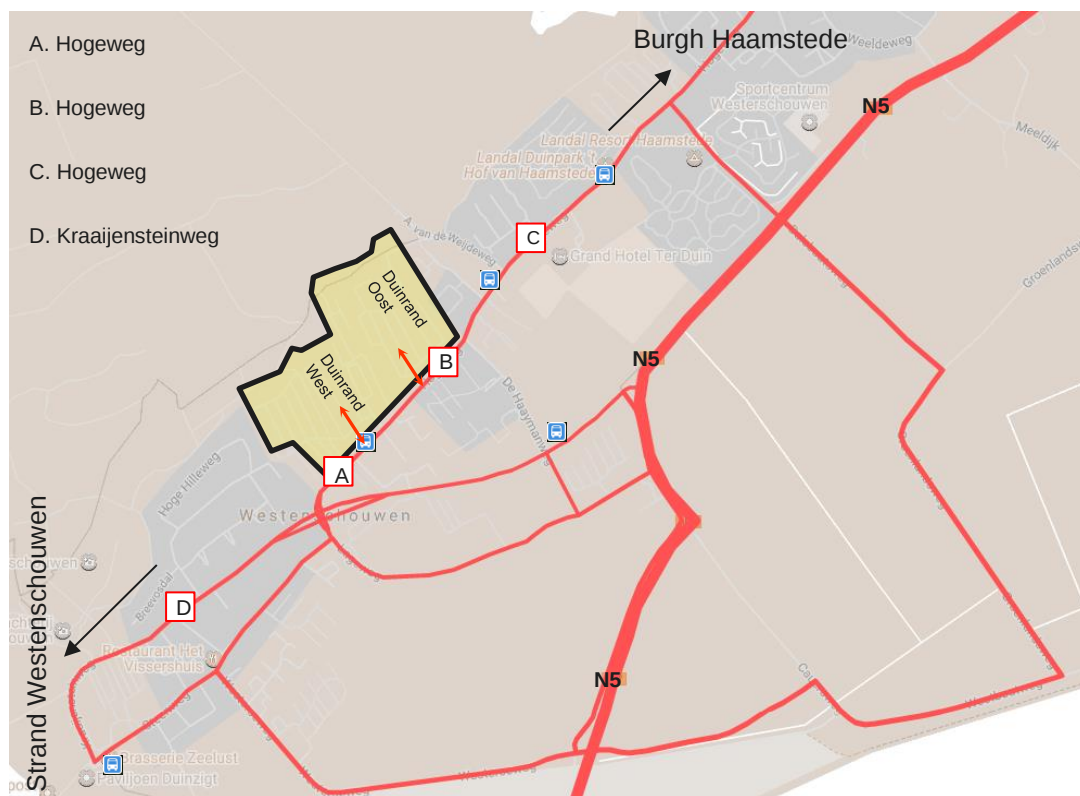
Daarnaast wordt aandacht geschonken aan verkeersveiligheid. Het aspect verkeersveiligheid is van toepassing voor het gemotoriseerde verkeer en langzaam verkeer. Voor langzaam verkeer wordt gekeken naar de oversteekbaarheid (de wachttijd tot een voldoende hiaat gevonden wordt voor een veilige oversteek).

4 HUIDIGE SITUATIE EN AUTONOME ONTWIKKELINGEN

In dit hoofdstuk worden de referentiesituatie en de autonome ontwikkeling beschreven. De referentiesituatie betreft de huidige situatie. De autonome ontwikkeling betreft het toekomstjaar 2030 zonder de beoogde plannen bij de vakantieparken Duinrand Oost en West.

4.1 Huidige situatie

In de huidige opzet bestaat het plangebied uit twee vakantieparken, te weten Duinrand Oost en Duinrand West. Dit betreffen afzonderlijke parken die door middel van begroeiing (heggen) of hekken van elkaar gescheiden zijn voor langzaam en gemotoriseerd verkeer. Gezamenlijk zijn er op de twee parken in november 2019 473⁴ eenheden aanwezig, bestaande uit recreatiewoningen en permanente standplaatsen. De ligging van de vakantieparken is weergegeven in de figuur hieronder (gearceerd met geel). Het tussenliggende vakantiepark Wielewaal valt buiten de voorgenomen ontwikkelingen. De twee vakantieparken zijn voor gemotoriseerd verkeer bereikbaar via twee toegangspunten (zie de rode pijlen). Duinrand West heeft één toegangsweg en Duinrand Oost heeft eveneens één toegangsweg. De parken zijn het gehele jaar toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer.



Figuur 1 Ligging van de vakantieparken t.o.v. het wegennetwerk.

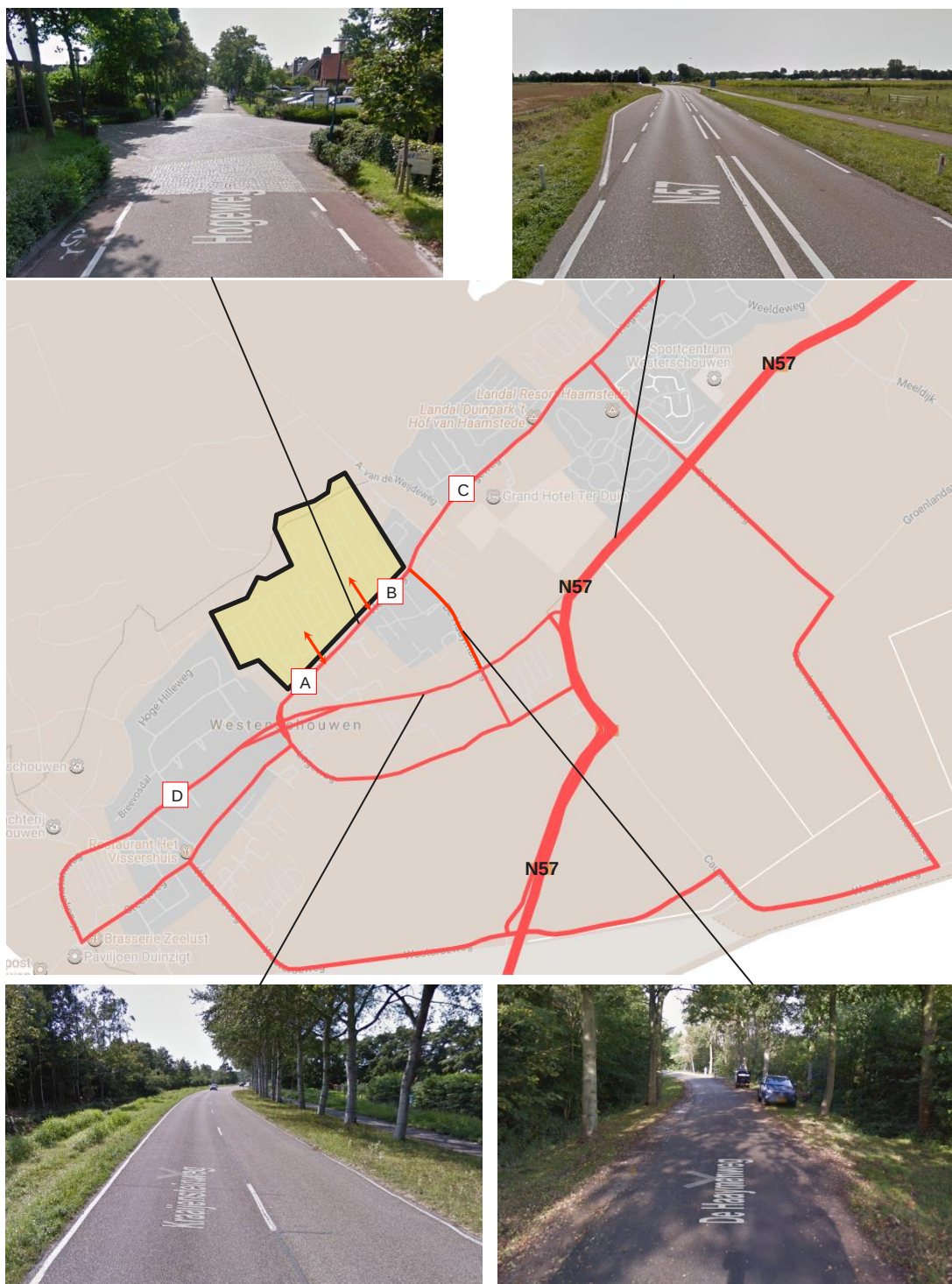
Gemotoriseerd verkeer

Bereikbaarheid

De vakantieparken zijn direct ontsloten op de Hogeweg, een erftoegangsweg (ETW). De belangrijkste route richting het hoofdwegennet loopt via de gebiedsontsluitingsweg (GOW) Kraaijensteinweg in oostelijke richting naar de N57. Het kruispunt van de Hogeweg met de Kraaijensteinweg is een ruim voorrangskruispunt met een grote verwerkingscapaciteit. Vanaf dit kruispunt is via de Lageweg ook de N57

⁴ Uitgangspunt bij dit aantal eenheden is het document waarin Leisure2Be reactie geeft op de opmerkingen van de gemeente (document 1759807_Opmerkingen Arcadis 20191110)

te bereiken. Deze route kan als sluiproute naar de N57 gebruikt worden, maar is erg smal en daardoor minder aantrekkelijk. De Haaymanweg en Lageweg zijn eveneens erftoegangswegen (ETW). De Haaymanweg ligt tussen de Lageweg en de Kraaijensteinweg en kan ook gebruikt worden richting de N57. Als uitgangspunt is aangenomen dat de helft van het verkeer van en naar de vakantieparken afgewikkeld wordt via deze weg vanwege de korte afstand richting de vakantieparken, ondanks het smalle profiel van deze weg. Dagjesverkeer van en naar de kern van Burgh-Haamstede kan de Hogeweg afrijden. De Kraaijensteinweg in westelijke richting leidt naar het strand van Westenschouwen. In Figuur 2 is van een aantal van de bovengenoemde wegen ter illustratie het profiel opgenomen. Hierin is duidelijk te zien dat De Haaymanweg een veel smaller profiel heeft dan de Hogeweg of de Kraaijensteinweg.



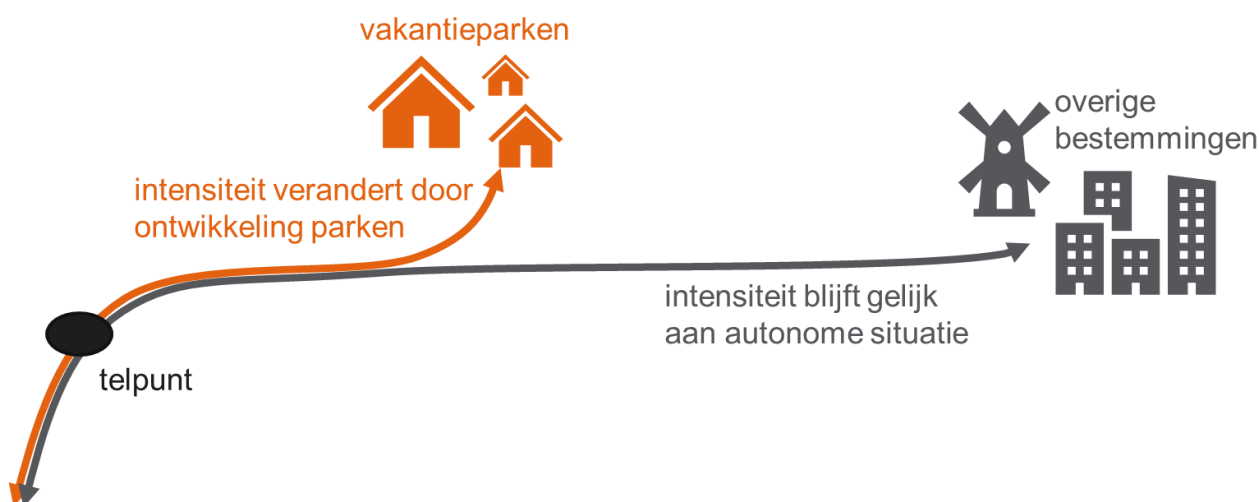
Figuur 2 Tellocaties van de wegvakken en de inrichting van de omliggende wegen.

In Tabel 6 zijn de intensiteitsgegevens in motorvoertuigen (mvt) per etmaal opgenomen voor vier wegvakken (A t/m D) in het gebied gedurende de meetperiode in de week van Hemelvaart van 2017. Dit is een zeer zonnige (vakantie)week geweest, waardoor er vanuit gegaan kan worden dat, vanwege de grote recreatieve locatie, dit de bovengrens van verkeersdrukke is. In een reguliere week zal het rustiger zijn, er wordt uitgegaan van 80% van de drukke in de meetperiode.

Tabel 6 Intensiteiten per etmaal in verschillende periodes.

Locatie	Wegvak	Type weg	Capaciteit mvt/etmaal	Etmaalintensiteit		
				2017 telling Hemelvaart	2017 regulier (80%)	2019 regulier
A	Hogeweg	ETW ⁵ 30 km/uur BiBeKo ⁶	2000 - 5000	1370	1100	820
B	Hogeweg	ETW 30 km/uur BiBeKo	2000 – 5000	1590	1270	980
C	Hogeweg	ETW 30 km/uur BiBeKo	2000 – 5000	2920	2340	2250
D	Kraaijensteinweg	GOW ⁷ 50 km/uur BiBeKo	> 14.000	2210	1770	1730

De referentieperiode betreft het jaar 2019. Algemeen genomen zal door autonome groei van het verkeer de intensiteit in 2019 hoger liggen dan in 2017. Er wordt uitgegaan van een autonome groei van 0,5% van het verkeer per jaar. Echter zijn er in 2019 19% minder eenheden⁸ in de vakantieparken dan tijdens de meetperiode in de week van Hemelvaart van 2017 (zie Tabel 7). Hierdoor neemt het aantal verkeersbewegingen gerelateerd aan de vakantieparken af, en daarmee samenhangend ook de intensiteit op de wegvakken. Slechts een deel van het gemeten verkeer in de telperiode is gerelateerd aan de vakantieparken Duinrand Oost en Duinrand West (zie oranje lijn in Figuur 4). Een ander deel is gerelateerd aan overige herkomsten en bestemmingen in de omgeving (zie grijze lijn in Figuur 4). Door de ontwikkelingen op de beide vakantieparken zal alleen het verkeer gerelateerd aan de vakantieparken (oranje) veranderen. Het overige verkeer (grijs) blijft gelijk aan de autonome situatie.



⁵ Erftoegangsweg

⁶ Binnen bebouwde kom

⁷ Gebiedsontsluitingsweg

⁸ In de meetperiode in 2017 waren er 587 eenheden, in de referentie situatie in 2019 zijn er 473 eenheden. Dit is een afname van 19%. Zie ook Tabel 7.

Figuur 3 Een deel van het verkeer bij de telpunten is gerelateerd aan de vakantieparken, een ander deel aan overige bestemmingen (schematisch).

Op basis van kentallen⁹ vastgesteld door de gemeente Schouwen-Duiveland in de notitie 'Regelgeving Agenda Toerisme 2018-2026' is berekend hoeveel verkeersbewegingen tijdens de telperiode in 2017 gerelateerd zijn aan de vakantieparken (oranje lijn). In Tabel 10 zijn onder andere de aantallen woningen in de bestaande situatie op het moment van de tellingen in 2017 weergegeven. Er waren toen permanente staanplaatsen, niet-permanente staanplaatsen en recreatiewoningen. De in totaal 587 eenheden¹⁰ in beide parken zorgen volgens kentallen in de Agenda Toerisme voor 3552 verkeersbewegingen per etmaal ($304 \times 5,2 + 167 \times 5,2 + 20 \times 5,2 + 48 \times 10,4 + 48 \times 10,4 = 3552$).

Het verschil tussen de gecorrigeerde tellingen en verkeersgeneratie door de vakantieparken is de intensiteit naar overige bestemmingen (grijze lijn). Dit aantal wordt later gebruikt om de verkeersintensiteit bij de telpunten in 2019 en de plansituatie te bepalen.

In 2019 is het aantal eenheden afgenomen tot 473¹¹. Dit is een afname van 19% ten opzichte van het aantal eenheden tijdens de intensiteitsmeetperiode in 2017. Op basis van het aantal eenheden per type en de kentallen voor verkeersgeneratie in de Agenda Toerisme, is bepaald dat er 2985 motorvoertuigbewegingen per etmaal zijn ($274 \times 5,2 + 102 \times 5,2 + 48 \times 10,4 + 48 \times 10,4 = 2985$).

Tabel 7 Aantal eenheden in bestaande en plansituatie en de verkeersgeneratie.

Type eenheid	Verkeersgeneratie per eenheid	Telperiode 2017		Referentie situatie 2019	
		Park west	Park oost	Park west	Park oost
Permanente staanplaats	5,2	304	167	274	102
Niet-permanente staanplaats	5,2		20		
Recreatiewoning 4p.	5,2				
Recreatiewoning 6p.	7,8 (5,2 per 4p.)				
Recreatiewoning 8p.	10,4 (5,2 per 4p.)	48	48	48	48
Recreatiewoning 10p.	13,0 (5,2 per 4p.)				
Recreatiewoning 12p.	15,6 (5,2 per 4p.)				
Logeergebouw 24p.	31,2 (5,2 per 4p.)				1
Totaal eenheden		352	235	322	151
Beide parken		587		473 (-19%)	
Verkeersgeneratie		2080	1472	1924	1061
Beide parken		3552		2985 (-16%)	

Deze afname van het aantal eenheden in combinatie met de autonome groei resulteert in de etmaalintensiteiten per wegvak voor de referentiesituatie in 2019 zoals weergegeven in de rechterkolom van

⁹ Met betrekking tot de kentallen in de door de gemeente Schouwen-Duiveland vastgestelde de notitie 'Regelgeving Agenda Toerisme 2018-2026' dient te worden opgemerkt dat deze afwijken van landelijk representatieve kentallen zoals opgenomen in de CROW-richtlijnen. De Agenda Toerisme gaat uit van een hogere verkeersgeneratie per eenheid. Gezien niet bekend is hoe deze cijfers tot stand zijn gekomen wordt geen inschatting van de correctheid en toepasbaarheid van deze kentallen voor deze specifieke locatie gegeven.

¹⁰ Uitgangspunt bij deze aantallen eenheden zijn het uitgangspuntendocument Herontwikkeling Duinrand d.d. 29-3-2019 en het document waarin RHO-adviseurs voor leefruimte het aantal eenheden en de verkeersgeneratie beschrijft (document berekening omvang parkeerplaatsen en verkeersgeneratie tbv Arcadisrapportage definitief)

¹¹ Uitgangspunt bij dit aantal eenheden is het document waarin RHO-adviseurs voor leefruimte het aantal eenheden en de verkeersgeneratie beschrijft (document berekening omvang parkeerplaatsen en verkeersgeneratie tbv Arcadisrapportage definitief)

Tabel 6. Gekeken naar de inrichting van de wegen en de kruisingen is te concluderen dat de capaciteit ruim toereikend is voor de optredende intensiteiten op de wegen en kruispunten.

Parkeren

Parkeren geschiedt in de huidige situatie volledig op het terrein zelf. Bij beide toegangspunten van Duinrand Oost en Duinrand West zijn centrale parkeerplaatsen voor auto's beschikbaar met een totale capaciteit van circa 60 parkeerplekken. Deze zijn te benaderen zonder de slagbomen te passeren. Naast deze parkeerplekken op de centrale parkeerplaats is het mogelijk om te parkeren bij de vakantiewoningen en standplaatsen op het vakantiepark zelf. In principe heeft elk huisje/caravan daarmee een eigen parkeervoorziening. Voor bezoekers is beperkt parkeergelegenheid beschikbaar.

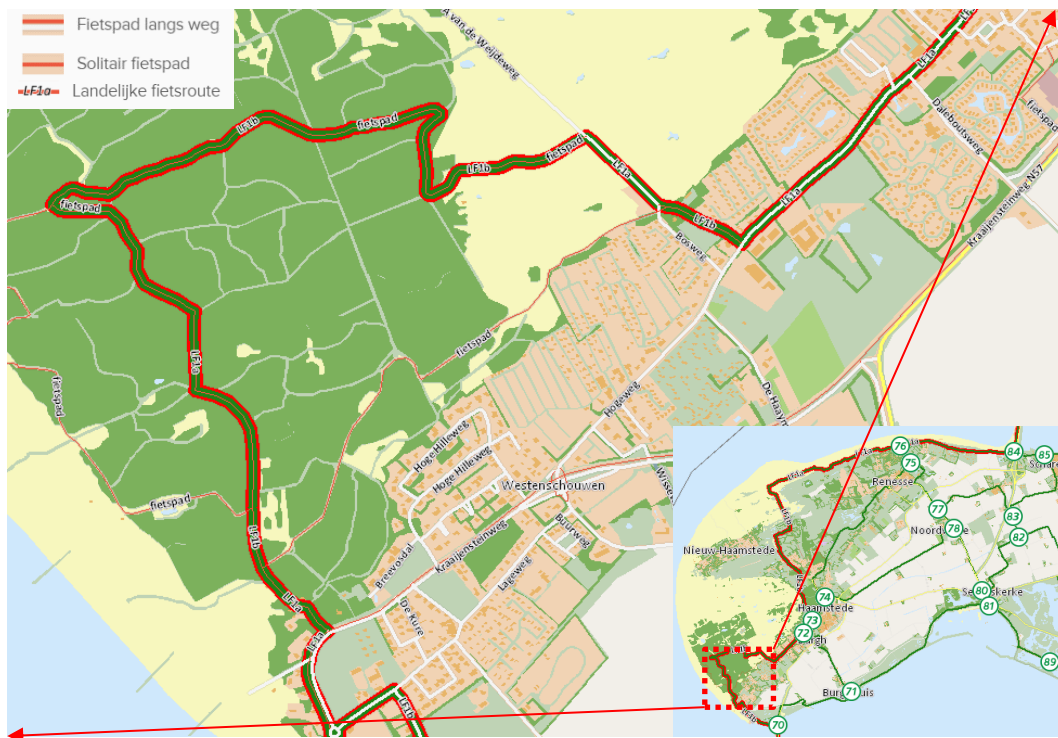
Openbaar vervoer

Over de Hogeweg rijdt buslijn 133. In de huidige dienstregeling rijdt deze bus overdag twee keer per uur en 's avonds één keer per uur tussen Middelburg en Oude-Tongen. Direct naast de in-/uitrit van het park Duinrand West ligt een bushalte. Tevens stoppen op deze bushalte de buslijnen 628, 633 en 830. Lijnen 628 en 633 zijn scholierenlijnen die met uitzondering van de vakantieperiodes, enkele keren per dag rijden. Lijn 830 is de ringlijn Renesse Transferium – Zierikzee. Elke zaterdag, en op de dinsdagen en donderdagen in de zomer, rijdt deze bus drie keer per dag. De bussen rijden via de Hogeweg en de Kraaijensteinweg en halteren op de haltes (weergegeven met de blauwe symbolen in Figuur 1).

Om voor de verblijfsrecreanten de drempel voor busgebruik te verlagen, zijn er voor Zeeuws-Vlaanderen en Schouwen-Duiveland speciale tariefarrangementen ontwikkeld waarmee gratis of goedkoper gereisd kan worden.

Fiets (langzaam verkeer)

Het terrein van de vakantieparken is per fiets bereikbaar via de Hogeweg. Zoals weergegeven is in Figuur 4 zijn de vakantieparken ontsloten door meerdere fietspaden, waaronder ook een landelijke fietsroute. De laatstgenoemde ontsluit de vakantieparken in noordoostelijke en zuidwestelijke richting. Er zijn geen centrale fietsstallingsplaatsen op de vakantieparken aangewezen.



Figuur 4 Fietsnetwerk rondom de vakantieparken (bron Fietsersbond).

Verkeersveiligheid

Op basis van het ontwerp van de wegen is een (duidelijke) hiërarchie terug te zien voor de wegategorisering. De Hogeweg is ingericht als een ETW met een maximumsnelheid van 30 km/h. De vakantieparken Duinrand Oost en West zijn middels centrale in-/uitritten verbonden aan de Hogeweg. Deze centrale in-/uitritten zijn voorzien van een andere verharding dan de Hogeweg zelf (zie Figuur 5). Hierdoor wordt een gelijkwaardig kruispunt gecreëerd. Verkeer van rechts heeft daar voorrang, ook al komt het uit de parken gereden. De uitritten van de beide parken zijn niet op dezelfde manier vormgegeven (zie Figuur 5), er is bijvoorbeeld verschil in verharding. Bij de weggebruiker kan hierdoor bijvoorbeeld het idee ontstaan dat de (voorrangs) situatie bij de ene uitrit anders is dan bij de andere uitrit. Bovendien wordt het zicht op de kruispunten op enkele locaties (licht) belemmerd door begroeiing. Verder zijn er gemarkeerde fietsstroken aanwezig op de Hogeweg en is het voetpad gescheiden van de rijbaan door een berm met bosschages.



Figuur 5 De twee centrale in-/uitritten (bron: Google Streetview)

Tussen de Hogeweg en de N57 is De Kraaijensteinweg ingericht als een GOW buiten de bebouwde kom (BuBeKo) met een maximumsnelheid van 50 km/h met gescheiden fietspaden. De huidige inrichting van dit stuk van de Kraaijensteinweg is ontworpen voor een hogere snelheid dan de nu toegestane 50 km/uur. Door de breedte en de ruime kruispuntvormgeving zijn bestuurders geneigd harder te rijden. Voor het fietsverkeer is er bij de kruising tussen de Kraaijensteinweg en de Hogeweg een middenberm aanwezig, terwijl op de overige locaties fietsers de weg in één keer moeten oversteken. Op de Kraaijensteinweg ligt de komgrens ten zuidwesten van het kruispunt met de Hogeweg met een ander (smaller) profiel. Daar zijn geen kantstrepen aanwezig en ligt de bebossing in bermen dicht bij de weg.

De N57 is een niet-autosnelweg en is ingericht als een GOW, met, ter hoogte van de Kraaijensteinweg, een 2x1-profiel. Richting Burgh-Haamstede/Zierikzee geldt een maximumsnelheid van 80 km/uur. Richting Neeltje Jans/Middelburg geldt tot de haakse bocht een maximumsnelheid van 50 km/uur, met in de haakse bocht een verdere verlaging naar 30 km/uur. Na de haakse bocht gaat de N57 over in een autoweg met een maximumsnelheid van 100 km/uur. De fietspaden zijn gescheiden en fietsers moeten ter hoogte van de voorrangskruispunten de N57 in één keer, zonder middenberm oversteken.

Vanuit Provinciale statistieken (bron: Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan) is een analyse gedaan voor het aantal verkeersongevallen in de periode 2010 t/m 2015, waarin een afname te zien is in het aantal verkeersslachtoffers van 30 naar 15 (met een uitzondering in 2014 naar 31 doden). Voor de gemeente Schouwen-Duiveland zijn echter geen actuele ongevallenstatistieken teruggevonden.

De laatst beschikbare statistieken zijn uit de periode 2001 - 2005 (gemiddeld 37 gewonden en 4 doden), waar een dalende trend in het aantal ongevallen en slachtoffers terug te zien is.

Oversteekbaarheid

In een regio waar recreatie een belangrijke functie heeft, is de oversteekbaarheid van de wegen een belangrijk aspect voor de verkeersveiligheid. Voetgangers moeten een veilige oversteek naar de overkant van de weg kunnen maken, bijvoorbeeld van de bushalte naar de ingang van het park of van een uitrit van een nabijgelegen woning naar het voetpad aan de andere zijde van de weg. Voor het berekenen van de oversteekbaarheid wordt gebruik gemaakt van de wachttijd die nodig is om een voldoende veilige hiaat te vinden. Middels het software programma Capacito is aan de hand van uur-intensiteiten en de lengte van de

oversteek de gemiddelde wachttijd bepaald. Op alle onderzochte wegvakken is de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers goed (wachttijd 0 – 5 seconde).

Het kruispunt van de Kraaijensteinweg met de Hogeweg is een aandachtspunt voor de oversteekbaarheid. Het kruispunt is ruim ontworpen, waardoor de oversteek afstanden langer kunnen zijn. Door deze langere afstanden neemt ook de benodigde oversteektijd toe. Vanwege de lagere intensiteiten op de weg is de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer echter geen knelpunt.

Tabel 8 Oversteekbaarheid.

Locatie	Wegvak	Type weg	Intensiteit 2019		Oversteekbaarheid	
			Etmaal	Spitsuur (10% etmaal)	Fiets	Voetganger
A	Hogeweg	ETW 30 km/uur	820	82	Goed	Goed
B	Hogeweg	ETW 30 km/uur	980	98	Goed	Goed
C	Hogeweg	ETW 30 km/uur	2250	225	Goed	Goed
D	Kraaijensteinweg	GOW 50 km/uur	1730	173	Goed	Goed

4.2 Autonome ontwikkeling

De autonome ontwikkeling beschrijft de situatie van 2030 met de toekomstige ontwikkelingen die in 2019 vastgesteld zijn en in 2030 gereed zijn.

De verkeerstellingen hebben plaatsgevonden in de week van Hemelvaart van 2017. Sinds dat moment is het aantal eenheden afgenomen van 587 naar 473, waardoor verwacht mag worden dat ook het aantal verkeersbewegingen van en naar de parken is afgenomen. Hiertoe zijn in Tabel 6 gecorrigeerde intensiteiten voor het referentiejaar 2019 opgenomen. De autonome ontwikkeling wordt daarom bepaald ten opzichte van deze gecorrigeerde intensiteiten van 2019. De ontsluiting is echter wel gelijk aan de huidige situatie. Voor de autonome ontwikkeling van recreatieterreinen in het algemeen kan worden uitgegaan van een regionale trend, zoals beschreven in de provinciale beleidsstukken. Daar wordt de voorkeur gegeven aan de (her)ontwikkeling naar (luke) vakantiehuysjes.

Gemotoriseerd verkeer

Bereikbaarheid

Recentelijk heeft de gemeente het kruispunt van de Kraaijensteinweg met de Hogeweg aangepast. De ruime vormgeving past hierdoor beter bij de geldende maximumsnelheid van 50 km/uur en de huidige lage verkeersdruk. Het profiel is smaller en daarmee de oversteek beter en veiliger. Verder werkt Rijkswaterstaat in de omgeving aan het veiliger maken van de N57 en de N59. De wegen worden naar een driesterrenniveau van het European Road Assessment Programme (Eurorap) gebracht. In dit studiegebied betekent dit dat het profiel van de N57 en het kruispunt met de Kraaijensteinweg veiliger gemaakt worden.

In de omgeving zijn enkele economische ontwikkelingen gepland. Van de ontwikkeling rondom het Brouwerseiland wordt verwacht dat het ongeveer 1000 mvt/etmaal genereert waarvan een derde (circa 330 mvt per etmaal) zich afwikkelt via de N57 richting het zuiden (in de richting van Serooskerke Schouwen). Dit verkeer zal zich verder verspreiden over het hoofdwegennet en uitwaaiers over het onderliggend wegennet.

In de autonome ontwikkeling zal de indeling van de parken, en daarmee de verkeersgeneratie, niet veranderen. Wel wordt voor de autonome ontwikkeling in deze analyse uitgegaan van een generiek groeipercentage van het autoverkeer van 0,5% per jaar tussen 2019 en 2030, wat neerkomt op een totale groei van circa 6%. De intensiteitsgegevens van 2019 (welke een correctie zijn van de tellingen in de week van Hemelvaart in 2017 naar een reguliere week in 2019, zie Tabel 6) zijn daartoe opgehoogd met 0,5% per jaar gedurende 11 jaar.

Tabel 9 geeft de intensiteitsgegevens voor de autonome ontwikkeling 2030 voor de beschouwde telpunten binnen het onderzoeksgebied. De wegen hebben een voldoende capaciteit om het verkeer van 2030 goed te kunnen afwikkelen en er worden zodoende geen knelpunten verwacht.

Tabel 9 Intensiteitsgegevens telpunten voor de autonome ontwikkeling 2030 (reguliere week) binnen het onderzoeksgebied.

Locatie	Wegvak	Type weg	Capaciteit (mvt/etm)	2019	2030 autonoom	Vershil
A	Hogeweg	ETW 30 km/uur	2000 - 5000	820	870	50 (+6%)
B	Hogeweg	ETW 30 km/uur	2000 – 5000	980	1030	50 (+6%)
C	Hogeweg	ETW 30 km/uur	2000 – 5000	2250	2380	130 (+6%)
D	Kraaijensteinweg	GOW 50 km/uur	> 14.000	1730	1830	100 (+6%)

Parkeren

Binnen de parken zijn geen plannen om het parkeren aan te passen. Evenals in de huidige situatie blijven de parkeerplekken op het terrein zelf. Bij beide toegangspunten zijn centrale parkeerplaatsen en heeft ook elke recreatieplek een eigen parkeervoorziening. De parkeerdruk in de omgeving wordt door de parken niet anders.

Openbaar vervoer

Vanuit het beleid is er de wens om het openbaar vervoer te stimuleren bij interne verplaatsingen in de recreatieve gebieden. Een van de oplossingen is om meer aandacht te besteden aan knooppunten voor de interactie tussen fiets en openbaar vervoer, zoals rondom bushaltes, in de zomerperiode en de vakantieperiodes. Daarnaast worden er andere oplossingen aangedragen om het openbaar vervoer te stimuleren ten opzichte van het autogebruik door bijvoorbeeld het busvervoer te integreren in de “Schouwenpas” en zelfs volledig gratis aan te bieden. Wat de effecten hiervan zijn op het generieke autoverkeer en specifieke recreatieverkeer, is nog onbekend. Voor het openbaar vervoer in de autonome ontwikkeling wordt dan ook uitgegaan van een vergelijkbare situatie als in 2019.

Fiets (langzaam verkeer)

Uit de regionale en lokale beleidswensen is af te leiden dat de nadruk ligt op het stimuleren van fietsen. Fietsen dient als een van de alternatieven voor de (korte) verplaatsingen (minder dan 7,5 km) op het eiland voor recreanten. Om recreatief fietsen verder te bevorderen zal het fietsknooppuntensysteem (FIKS) worden uitgebreid met toppunten, fietscafés, fietsparkeerplaatsen, fietscampings en hotels. Het uitgangspunt is dat dit gestalte krijgt door de samenwerking met recreatieondernemers. Daarnaast zal waar nodig gekeken worden of het mogelijk is om wegen voor autoverkeer af te waarderen of af te sluiten. Voor het fietsen in de autonome ontwikkeling wordt uitgegaan van minimaal hetzelfde blijvend, en mogelijk toenemend, aandeel in fietsen voor ritten korter dan 7,5 km.

Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid zal (lichtelijk) verbeteren ten opzichte van de situatie in 2019. Er wordt meer aandacht besteed aan de herinrichting van wegen en kruispunten, waar conflicten optreden tussen langzaam en gemotoriseerd verkeer.

Langzaam verkeer en het openbaar vervoer (tijdens het hoogseizoen) krijgen meer prioriteit in recreatiegebieden en het gemotoriseerde verkeer wordt zoveel mogelijk gepositioneerd aan de randen van de activiteitsgebieden om de interactie tussen beide te minimaliseren. De herinrichting van het kruispunt Kraaijensteinweg met de Hogeweg leidt door een lagere snelheid en een betere oversteekbaarheid tot een hogere verkeersveiligheid. Ook met de beperkte autonome groei van het autoverkeer is de

oversteekbaarheid voor langzaam verkeer vergelijkbaar met de huidige situatie. Tevens wordt de N57 veiliger nadat de Eurorap-maatregelen doorgevoerd zijn.

Oversteekbaarheid

Het kruispunt van de Kraaijensteinweg met de Hogeweg is aangepast, waarbij het profiel smaller is dan voorheen, en daarmee de oversteek beter en veiliger. Voor de rest van het plangebied wordt er vanuit gegaan dat er geen verandering optreedt voor de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers.

5 PLAN SITUATIE

In de plansituatie zal de oppervlakte van de vakantieparken niet veranderen, maar de terreinindeling wel. Het aantal eenheden neemt af van 473 in 2019 naar 247 in 2030. Ter vervanging van de bestaande verblijfsrecreatieve voorzieningen wordt een hoogwaardig recreatiewoningencomplex gerealiseerd, met een aantal centrale voorzieningen. In de toekomstige situatie worden 100 kampeerhuizen en 147 recreatiewoningen gerealiseerd. De restaurants, de multifunctionele ruimtes, het zwembad en voorzieningen voor sport en vermaak zijn ondersteunend aan de vakantiewoningen. Ze hebben zelf geen aantrekkende werking van autoverkeer (externe bezoekers). Het is echter wel mogelijk dat passerende fietsers langs de parken zullen stoppen voor een bezoek aan het restaurant dat aan de rand van de parken gepositioneerd wordt. Op De Schouwse Valleien Oost komt een logeergebouw.

Gemotoriseerd verkeer

Bereikbaarheid

Voor gemotoriseerd verkeer zijn er in de plansituatie, net als in de bestaande situatie, twee centrale toegangspunten tot de recreatieparken. De overige toegangen zijn voor langzaam verkeer.

De routing van en naar de parken zal in de nieuwe situatie gelijk zijn als die in de huidige situatie is. Dit betekent dat het grootste deel van het verkeer via de Kraaijensteinweg naar de N57 rijdt en dat het verkeer richting Burgh-Haamstede via de Hogeweg zal rijden. Op basis van deze verdeling en de ontwikkelingen op de vakantieparken zijn intensiteiten voor de wegvakken in het onderzoeksgebied in de plansituatie als volgt berekend:

In de week van Hemelvaart van 2017 zijn tellingen uitgevoerd. Deze telcijfers zijn in paragraaf 4.1 omgezet naar intensiteiten per wegvak in de referentiesituatie in 2019 (zie rechterkolom van Tabel 6). In deze referentiesituatie in 2019 zijn in totaal 473 eenheden aanwezig op Duinrand West en Oost, zie Tabel 10. Met behulp van Agenda Toerisme is bepaald dat deze zorgen voor 2985 motorvoertuigbewegingen per etmaal ($274 \times 5,2 + 102 \times 5,2 + 48 \times 10,4 + 48 \times 10,4 = 2985$).

In de plansituatie zijn 247 eenheden¹² gepland, zie hiervoor Tabel 10. Op basis van kentallen in de notitie 'Regelgeving Agenda Toerisme 2018-2026' is bepaald dat er circa 2070 motorvoertuigbewegingen per etmaal gegenereerd worden van en naar de parken. Ondanks de 48% vermindering in het aantal eenheden ten opzichte van 2019, neemt het aantal motorvoertuigbewegingen van en naar de vakantieparken af met 31%, van 2985 in 2019 naar 2070 in 2030. Dit is te verklaren doordat er grotere eenheden met meer verkeersgeneratie komen. Ten opzichte van de telperiode in 2017 neemt de verkeersgeneratie met 42% af.

Tabel 10 Aantal eenheden in bestaande en plansituatie en de verkeersgeneratie

Type eenheid	Verkeersgeneratie per eenheid	Referentie situatie		Plansituatie	
		Park west	Park oost	Park west	Park oost
Permanente staanplaats	5,2	274	102		
Niet-permanente staanplaats	5,2				
Recreatiewoning 4p.	5,2			40	21
Recreatiewoning 6p.	7,8 (5,2 per 4p.)			60	35
Recreatiewoning 8p.	10,4 (5,2 per 4p.)	48	48	69	7
Recreatiewoning 10p.	13,0 (5,2 per 4p.)				11
Recreatiewoning 12p.	15,6 (5,4 per 4p.)				3

¹² Uitgangspunt bij dit aantal eenheden zijn het uitgangspuntendocument Herontwikkeling Duinrand d.d. 29-3-2019 en het document waarin RHO-adviseurs voor leefruimte het aantal eenheden en de verkeersgeneratie beschrijft (document berekening omvang parkeerplaatsen en verkeersgeneratie tbv Arcadisrapportage definitief)

Type eenheid	Verkeersgeneratie per eenheid	Referentie situatie		Plansituatie	
		Park west	Park oost	Park west	Park oost
Logeergebouw 24p.	31,2 (5,2 per 4p)		1		1
Totaal eenheden		322	151	169	78
	Beide parken		473		247 (-48%)
Verkeersgeneratie		1924	1061	1394	676
	Beide parken		2985		2070 (-31%)

De intensiteit in de plansituatie op de omliggende wegen wordt bepaald door het aandeel verkeer naar overige bestemmingen in autonome situatie (grijze lijn in Figuur 3) te vermeerderen met het aandeel verkeersbewegingen naar de vakantieparken (oranje lijn in Figuur 3), zoals hierboven berekend op basis van kentallen in de Agenda Toerisme.

Doordat de verkeersgeneratie door beide parken afneemt ten opzichte van de referentiesituatie neemt de verkeersintensiteit op de omliggende wegen af. Gezien de ruime afname van aantal voertuigen op de parken in relatie tot het totale aantal voertuigen op de locaties A en B heeft de afname een aanzienlijk effect op deze wegvakken, zoals blijkt uit Tabel 11.

Tabel 11 Verschil intensiteiten in reguliere week in 2019, autonome en plansituatie 2030.

Locatie	Wegvak	Type weg	2019	2030 autonoom	2030 plan	Verschil
A	Hogeweg	ETW 30 km/uur	820	870	410	-460 (-53%)
B	Hogeweg	ETW 30 km/uur	980	1030	527	-500 (-49%)
C	Hogeweg	ETW 30 km/uur	2250	2380	2190	-180 (-8%)
D	Kraaijensteinweg	GOW 50 km/uur	1730	1830	1730	-90 (-5%)

Uit de intensiteiten blijkt dat er een afname van de verkeersintensiteit optreedt. Het aantal woningen wordt bijna gehalveerd. Doordat er minder maar grotere woningen op de vakantieparken aanwezig wordt de verkeersgeneratie door de parken met 31% vermindert. Dit zorgt voor een vermindering van ruim 900 bewegingen per etmaal ten opzichte van de referentiesituatie. Het verschil tussen de plansituatie en de autonome ontwikkeling 2030 varieert per wegvak, waarbij duidelijk te zien is dat de grootste relatieve verschillen optreden op de lagere orde wegen dichtbij de vakantieparken. De Hogeweg ziet voor telpunten A, B en C (zie Figuur 1) afnames van respectievelijk 53%, 49% en 8%. Bij de telpunten A en B rijden in de autonome situatie slechts 1000 voertuigen per etmaal, waardoor een de afname van de verkeersgeneratie door de parken een grote invloed heeft. De toename bij telpunt C is beperkter doordat een groot deel van het verkeer hier van en naar een woonwijk rijdt en daarmee niet gerelateerd is aan de vakantieparken. De Kraaijensteinweg ziet een beperkte afname voor telpunt D van 5%

Doordat het verkeersaanbod op de omliggende wegen licht tot ruim afneemt en de capaciteit in huidige situatie voldoende is, blijft de capaciteit van deze wegen ook in de plansituatie voldoende. Gezien de afname varieert van -5% tot -53% is de gemiddelde score voor het criterium bereikbaarheid autoverkeer volgens Tabel 3 positief ("+" of ++").

Parkeren

In de plansituatie wordt een tweetal centrale parkeerplaatsen aangeboden bij de ingangen van beide terreinen. Daarnaast kan er bij de eenheden worden geparkeerd. In totaal zijn er 538 parkeerplaatsen gepland, waarvan 353 op De Schouwse Valleien West en 185 op De Schouwse Valleien Oost.

De Agenda Toerisme bevat kentallen voor het benodigde aantal parkeerplekken bij verschillende typen vakantieverblijven. Zoals aangegeven in Tabel 12 zijn er 348 parkeerplekken nodig op De Schouwse Valleien West en 169 parkeerplekken op De Schouwse Valleien Oost. Dit aantal parkeerplekken is ook beschikbaar op beide parken in de geplande situatie. Op De Schouwse Valleien West zijn daarnaast nog vijf extra plekken beschikbaar. Op De Schouwse Valleien Oost zijn nog 16 extra plekken. Aangezien de vakantieparken, evenals in de referentiesituatie, al het parkeren op eigen terrein blijven faciliteren en de parkeerdruk in de omgeving daarmee niet vergroot, is de score volgens Tabel 4 voor dit criterium "0".

Tabel 12 Aantal eenheden in plansituatie en de benodigde parkeerplekken.

Type eenheid	Parkeerkencijfer per eenheid	Plansituatie	
		Park west	Park oost
Recreatiewoning 4p.	1,3	40	21
Recreatiewoning 6p.	2,0 (1,3 per 4p.)	60	35
Recreatiewoning 8p.	2,6 (1,3 per 4p.)	69	7
Recreatiewoning 10p.	3,3 (1,3 per 4p.)		11
Recreatiewoning 12p.	3,9 (1,3 per 4p.)		3
Logeergebouw 24p.	7,8 (1,3 per 4p.)		1
Totaal eenheden		169	78
Beide parken		247	
Benodigde parkeerplekken		348	169
Beide parken		517	

Openbaar vervoer

Voor het openbaar vervoer wordt in de plansituatie uitgegaan van een vergelijkbare situatie als in de autonome ontwikkeling 2030.

De score voor het criterium openbaar vervoer is "0".

Fiets (langzaam verkeer)

Voor fietsen wordt in de plansituatie uitgegaan van een vergelijkbare situatie als in de autonome ontwikkeling 2030.

De score voor het criterium fiets is "0".

Verkeersveiligheid

Voor de verkeersveiligheid wordt in de plansituatie uitgegaan van een vergelijkbare situatie als in de autonome ontwikkeling 2030. Echter, de halvering van de intensiteiten van het gemotoriseerde verkeer op de wegvakken A en B van de Hogeweg maakt dat dit zorgt voor een lichte verbetering van de verkeersveiligheid op deze locaties. Op andere wegvakken is het effect dusdanig marginaal dat er vanuit gegaan wordt dat het geen verschil maakt.

Een belangrijk aspect bij de verkeersveiligheid is een veilige inrichting van de uitritten van de parken. Dit zijn de locaties waar het gemotoriseerd verkeer een conflict heeft met fietsverkeer. De uitritten van de parken De Schouwse Valleien Oost en West worden in de plansituatie veilig ingericht volgens de richtlijnen. Ook de kruispunten worden overzichtelijk en duidelijk ingedeeld.

De intensiteiten op een aantal omliggende wegvakken nemen af, waardoor de wachttijd voor de oversteek iets minder wordt.

De score voor dit criterium is positief “+”, aangezien de bovengenoemde effecten een gering maar positief zijn.

6 CONCLUSIES EN WAARDERING EFFECTEN

Op basis van bovenstaande conclusies zijn de waarderingen van effecten in Tabel 13 uitgezet.

Tabel 13 Waarderingen van effecten

criterium	Referentie (Autonome ontwikkeling 2030)	Plansituatie 2030
Bereikbaarheid gemotoriseerd verkeer	0	+
Parkeren gemotoriseerd verkeer	0	0
Kwaliteit openbaar vervoer	0	0
Kwaliteit fiets (langzaam verkeer)	0	0
Verkeersveiligheid	0	+

Volgens de toetsingskaders blijken de beoordeelde criteria min of meer gelijk te blijven of positief te worden. Dit lijkt aannemelijk aangezien de verkeersintensiteiten licht tot aanzienlijk afnemen en er geen grootschalige of veelvuldige infrastructurele aanpassingen plaatsvinden in het beschouwde invloedgebied ten opzichte van de referentie situatie (autonome ontwikkeling 2030).

6.1 Tijdelijke effecten

De situatie tijdens de bouw van de vakantieparken kan een aandachtspunt zijn. Het aan- en afvoeren van bouwverkeer en bouw materiaal leidt tot grotere vrachstromen en gerelateerd daaraan mogelijk ook tot een negatieve impact op de verkeersveiligheid, aangezien de inrichting van de Hogeweg niet geschikt is voor (grote) vrachtwagencombinaties. Dit kan vooral leiden tot conflicten met fietsers op de Hogeweg. Dit effect is echter beperkt aangezien beide parken dan gesloten zijn en er tijdens de bouwperiode geen recreatieverkeer gerelateerd aan de beide vakantieparken aanwezig is.

6.2 Aanvullende maatregelen

Ontwerp uitritten

In het Masterplan zijn de in-/uitritten van de parken nog niet in detail uitgewerkt. Uitgangspunt moet zijn dat deze op een veilige manier ontworpen en aangebracht worden. Omdat in de huidige situatie de uitritten van de parken niet eenduidig zijn (zie beschrijving huidige situatie) kan de situatie met aanvullende maatregelen een “+” scoren op het gebied van verkeersveiligheid.

Optimalisatie bouwlogistiek

Wanneer rekening gehouden wordt met de bouwfase, moet nagedacht worden over hoe de bouwstromen over het terrein zelf, maar ook over de omliggende wegen, afgewikkeld worden. Te denken valt aan venstertijden of verplichte routes. Tevens dienen wegen altijd goed schoon gehouden te worden.

6.3 Samenvatting en waardering effecten

Op basis van de bovenstaande analyse is geconcludeerd dat de veranderingen in de plansituatie redelijk gelijk tot verbeterd worden in vergelijking met de referentiesituatie (autonome ontwikkeling 2030). De bereikbaarheid voor het gemotoriseerde verkeer zal toenemen doordat er minder voertuigen van en naar de vakantieparken rijden. Er zijn ruim minder, maar grotere, eenheden gepland waardoor per saldo het aantal verkeersbewegingen afneemt. Dit zorgt voor een afname van de verkeersintensiteit op de wegen in het invloedgebied. De wegen die direct grenzen aan de vakantieparken laten een afname zien van maximaal 53%, de invloed op de overige wegvakken is kleiner.

Gekeken naar de criteria parkeren voor gemotoriseerd verkeer, kwaliteit van het openbaar vervoer en fiets is een vergelijkbaar tot verbeterd beeld te zien met de referentiesituatie. Alhoewel er grote veranderingen zijn aan de indeling van de vakantieparken wordt verwacht dat dit zo goed als geen effect (positief noch negatief) zal hebben op de kwaliteit van deze criteria. Het gemotoriseerde verkeer zal niet bijdragen aan het verslechteren of verbeteren van de parkeersituatie rondom de vakantieparken, er zijn op de parken voldoende parkeerplekken aanwezig. De dienstregelingen van het openbaar vervoer worden geacht niet te veranderen ten opzichte van de referentiesituatie en ook de fietsinfrastructuur wijzigt niet. Het aantal toegangen voor gemotoriseerd verkeer tot de vakantieparken blijft in de plansituatie gelijk aan de referentiesituatie. Hierdoor ontstaan geen extra conflictpunten. Een nieuw ontwerp is zodanig dat deze niet leidt tot een verslechtering van de verkeersveiligheid en dient te voldoen aan de richtlijnen. Het aantal verkeersbewegingen in de omgeving neemt af waardoor na aanpassing van de infrastructuur een kleine verbetering van de verkeersveiligheid resulteert. De verplaatsing van de horeca naar de rand van het park kan leiden tot andere verkeersbewegingen.

Tijdens de bouwperiode zullen er grotere en zwaardere voertuigen in de omgeving rijden. Er is echter tijdens de bouwperiode geen recreatieve bezetting van het park, waardoor er daarmee samenhangend minder verkeersbewegingen zijn. Per saldo is er tijdens de bouwperiode minder verkeer, waardoor dit niet leidt tot extra verkeersgevaarlijke situaties.

COLOFON

DE SCHOUWSE VALLEIEN BURGH-HAAMSTEDE
DEELRAPPORT VERKEER EN PARKEREN

AUTEUR

Ilse Oude Vrielink

PROJECTNUMMER

C05055.000220

ONZE REFERENTIE

084063211 D

DATUM

26 februari 2020

STATUS

Definitief

GECONTROLEERD DOOR

Paul Karman
Environmental Consultant

Arcadis Nederland B.V.

Postbus 220
3800 AE Amersfoort
Nederland
+31 (0)88 4261261

www.arcadis.com