



Variantenstudie ontsluiting

Noordzee Residence Renesse

projectnummer 474501.100
definitief
20 juli 2023

Variantenstudie ontsluiting

Noordzee Residence Renesse

projectnummer 474501.100

definitief
20 juli 2023

Opdrachtgever

BPD Arcus Renesse B.V.
Poortweg 2
2612 PA Delft

Gecontroleerd:

S. Hammink

datum
20 juli 2023

beschrijving
definitief

vrijgave
R. van der Velde

Inhoudsopgave

Blz.

1	Inleiding	1
2	Verkeersanalyse	3
2.1	Inleiding	3
2.2	Beleid	3
2.3	Verkeersgeneratie Recreatiepark Noordzee Residence Renesse	3
2.4	Ongevallenanalyse	4
2.5	Wegbreedtes	5
2.6	Conclusie	7
3	Variantenstudie gebruiksfase	8
3.1	Inleiding	8
3.1.1	Voorkeursroutes	8
3.1.2	Scenario's	13
3.2	Verkeerskundige beschouwing scenario's	15
3.3	Overige effecten (stedenbouw, exploitatie, omgeving)	18
3.4	Conclusie	21
3.4.1	Beoordeling	21
3.4.2	Toelichting score per criteria	22
4	Variantenstudie bouwfase	25
5	Conclusie	26

Initiatiefnemer heeft naar aanleiding hiervan in overleg met de gemeente afgesproken om gezamenlijk de haalbaarheid te onderzoeken voor een eventuele alternatieve ontsluiting, zowel voor het noordelijk deel als voor het zuidelijke deel. Daarnaast is afgesproken aandacht te besteden aan een veilige verkeersafwikkeling van het bouwverkeer. Voorliggend rapport betreft dat onderzoek. Initiatiefnemer heeft tevens toegezegd de uitkomsten van het onderzoek met de omwonenden te delen.

2 Verkeersanalyse

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt er gekeken wat de huidige situatie is. Daarbij is aandacht voor het beleid, de verkeersgeneratie rondom het terrein, het aantal ongevallen en de wegbreedtes / capaciteit van de wegen op dit moment.

2.2 Beleid

De Hogezoom is in het gemeentelijk Integraal verkeers- en vervoersplan 2017¹ (hierna: IVVP) aangeduid als onderdeel van het sterke netwerk fiets. Aangezien op de Hogezoom geen extra fietsvoorzieningen aanwezig zijn en fietsers een bevoorrechte positie dienen te krijgen, is uitgangspunt van het beleid om gemotoriseerd verkeer op de Hogezoom, als onderdeel van het sterke netwerk fiets, zo veel mogelijk te vermijden. Vracht- en landbouwverkeer is volgens het IVVP niet gewenst op sterke netwerken voor de fiets.

Naast de herontwikkeling van de voormalige campings Bona Fide en de Karavaan vinden er in de directe nabijheid twee andere ontwikkelingen plaats. Dit betreft de uitbreiding van camping de Oase² ten zuiden van voorliggend plan en de herontwikkeling van het bestaande Fletcher Hotel aan de Vroonweg. Voor beide plannen is een bestemmingsplan in procedure gebracht. In deze studie is uitsluitend gekeken naar het plan, dat door het bestemmingsplan Noordzee Residence Renesse mogelijk wordt gemaakt. De effecten van de andere ontwikkelingen zijn niet meegenomen en hebben ook geen effect op de resultaten van deze studie. In het kader van de ingebrachte zienswijzen zijn de verkeerseffecten van de drie plannen wel cumulatief beoordeeld. Daarvoor verwijzen we naar de Nota Zienswijzen en het (gewijzigd vastgestelde) bestemmingsplan.

2.3 Verkeersgeneratie Recreatiepark Noordzee Residence Renesse

Bij een vergelijking tussen de planologische toegestane situatie en de nieuwe situatie neemt de verkeersgeneratie op basis van de kencijfers (Agenda Toerisme)³ en de mogelijkheden in het bestemmingsplan door de transformatie af. Hierbij wordt voor alle recreatieve eenheden gerekend met 1 parkeerplaats per 3 slaapplekken en een verkeersgeneratie van 2,2 mvt/etmaal per parkeerplaats. Voor de nieuwe situatie is in het bestemmingsplan bepaald, dat het aantal slaapplekken niet meer mag bedragen dan 1.850.

¹ Bron: <https://www.schouwen-duiveland.nl/parkeren-en-verkeer/beleid/integraal-verkeers-en-vervoersplan>

² Bron: https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.1676.00344BphRE-ON01/t_NL.IMRO.1676.00344BphRE-ON01.html

³ Bron: <https://www.schouwen-duiveland.nl/parkeren-en-verkeer/beleid/parkeer-kencijfers-toerisme>

Bestemmingsplan	Type	Slaapplekken	Subtotaal
Huidig			(mvt/etm/)
422	Standplaats caravan	4	1.237 ⁴
125	Toeristische standplaats	4	367
Totaal			1.604
Toekomst			
285	recreatiewoningen	1.850	1.357
Afname			-247

Bovenstaande betekent, dat bij een vergelijk tussen de bestaande situatie volgens het huidige bestemmingsplan en de nieuwe situatie op basis van het ontwerpbestemmingsplan de verkeersgeneratie afneemt met 247 mvt/etmaal, volgens de verkeersgeneratiecijfers uit het beleid van de gemeente.

Het maximale gebruik van de gronden conform het huidige bestemmingsplan levert dus meer verkeer op, dan het gebruik van de gronden conform het nieuwe bestemmingsplan. Daarbij wordt opgemerkt, dat de voormalige campings al geruime tijd niet meer als zodanig in gebruik zijn. Feitelijk gezien, en dus ook in de beleving van de omwonenden, is er sprake van een toename van het verkeer door het nieuwe bestemmingsplan van 1.357 mvt/etmaal.

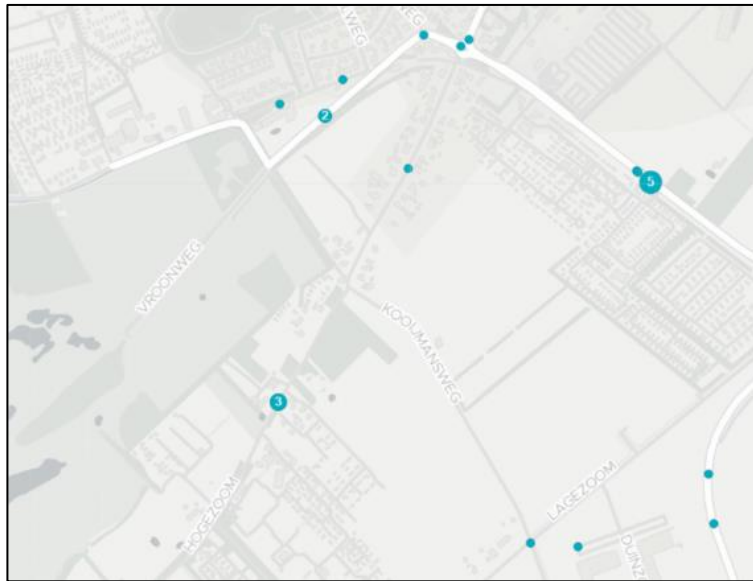
Doordat een transformatie c.q. herinrichting plaats gaat vinden van standplaatsen naar recreatiewoningen is het de verwachting, dat ook in het laagseizoen meer verkeersbewegingen plaatsvinden. De voormalige campings Bona Fide en de Karavaan mochten volgens het bestemmingsplan overigens ook jaarrond worden geëxploiteerd. Terreinen met luxere recreatiewoningen hebben in het laagseizoen echter meestal een hogere bezettingsgraad.

2.4 Ongevallenanalyse

Uit een ongevallenanalyse (periode tussen 1 januari 2014 t/m 8 januari 2023) zijn geen eenduidige trends te halen van meer voorkomende ongevallen en/of relaties te leggen tussen oorzaken. Het enige cijfer dat opvalt, zijn drie ongevallen die hebben plaatsgevonden op de Hogezoom (tussen de Kooijmansweg en Saresweg).

- Een eenzijdig ongeval in 2022 van een Quad bestuurder (25 jaar) en passagier (20 jaar) die gewond zijn geraakt.
- Een ongeval in 2022 waarvan geen gegevens bekend zijn. Het is onbekend of er gewonden waren.
- Een eenzijdig ongeval in 2019 waarbij een snorfietsers betrokken was (16 jaar). Onbekend of deze gewond was.

⁴ Voorbeeld berekening: $422 * 4 = 1688$ slaapplekken. $1688 / 3 = 562,6$ parkeerplaatsen. $562,6 * 2,2 = 1,237$ mvt/etm



Figuur 2.3: Ongevallenanalyse

2.5 Wegbreedtes

In deze paragraaf wordt beoordeeld, of de bestaande wegen geschikt zijn voor het vrachtwagenverkeer tijdens de bouwphase en autoverkeer van de bezoekers in de gebruiksfase.

Volgens het ASVV⁵ van het CROW gelden voor erftoegangswegen binnen de bebouwde kom de volgende wegbreedtes.

Maatgevende situatie	Minimaal weg profiel	Ideaal wegprofiel
Eenrichtingsverkeer auto + fiets	3,40 m	3,85 m
Eenrichtingsverkeer auto, tweerichtingsverkeer fiets	3,85 m	4,40 m
Twee richtingen verkeer auto + fiets	4,80 m	5,80 m

Voor een 'standaard' vrachtauto geldt, dat die een breedte heeft van 2,55 m. De extra breedte aan verharding die aan weerszijden nodig is om zijdelings bewegen op te vangen bedraagt bij 30 km/u 15 à 30 cm en bij 60 km/u a 40 cm.

Een bouwweg (30 km/u) zou minimaal $(2,55+0,15) * 2 = 5,4$ m moeten zijn. Beoordeeld is of de Kooijmansweg plaatselijk kan worden verbreed. Dat heeft niet de voorkeur. In de praktijk zullen voertuigen dan nog meer ruimte opeisen en de rijlijnen nog verder oprekken richting de bermen. Dat zorgt voor schade aan de bomen. Het UOR (Uitvoeringsdienst Openbare Ruimte bij de gemeente Schouwen-Duiveland) geeft aan, dat met de huidige inrichting vrachtverkeer op de Kooijmansweg tijdelijk acceptabel is.

⁵ ASVV 2021 Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom (Ede; 2021)



Figuur 2.5: Foto Kooijmansweg

Beoordeling wegen

In onderstaande beoordeling is beoordeeld op de bestaande wegen voor wat betreft functie en wegbreedte / capaciteit geschikt zijn voor het beoogde gebruik.

Straat / wegvak	wegbreedte	Capaciteit ⁶	Functie	Fiets	Vrachtverkeer
Lagezoom (Roelandsweg / Kooijmansweg)	>6 m	Voldoet	ETW-60	Vrij liggend fietspad Enkelzijdig twee richtingen (3,1m)	Mogelijk i.v.m. vrij liggend fietspad
Kooijmansweg (Lagezoom / ingang 2)	$3,9 + 0.6 * 2 = 5,1$ m	Voldoet bij beperkt vracht- verkeer	ETW-60	Bewegwijzerd voor fietsers vanaf Lagezoom	Toegestaan
Kooijmansweg (ingang 2 / Hogezoom)	$3,9 + 0.6 * 2 = 5,1$ m	Voldoet bij beperkt vracht- verkeer	ETW-60	Bewegwijzerd voor fietsers vanaf Lagezoom	Toegestaan
Hogezoom (Roelandsweg / ingang 1)	4,8 m	Voldoet aan minimaal profiel en bij beperkt vracht- verkeer	ETW-30	Onderdeel van Sterke fietsnetwerken	Niet gewenst
Hogezoom (Ingang 1 / Kooijmansweg)	4,8 m	Voldoet aan minimaal profiel en bij beperkt	ETW-30	Onderdeel van Sterke fietsnetwerken	Niet gewenst

⁶ Op basis van wegbreedtes ontwerpvoertuigen

		vracht verkeer			
Roelandsweg (N652 / Hogezoom)	6,5	Voldoet	GOW 50	Vrij liggend fietspad (smal fietspad 1,9m)	Mogelijk i.v.m. vrij liggend fietspad
Kabbelaarsweg	2,7 à 3,2 m	Voldoet niet	ETW-30 dood- lopende weg	Verbinding tussen Hogezoom en Vroonweg(fietspad met toegang tot enkele percelen)	Niet gewenst
Vroonweg	5,5 m	Voldoet aan profiel en bij beperkt vracht- verkeer	ETW-30	Fietsers gemengd met gemotoriseerd verkeer	Toegestaan, maar niet wenselijk door hoog aandeel fietsers

2.6 Conclusie

1. Het maximale gebruik van de gronden conform het huidige bestemmingsplan levert meer verkeer op, dan het gebruik van de gronden conform het nieuwe bestemmingsplan. Daarbij wordt opgemerkt, dat de voormalige campings al geruime tijd niet meer als zodanig in gebruik zijn. Feitelijk gezien en dus ook in de beleving van de omwonenden is er sprake van een gemiddelde toename van het verkeer door het nieuwe bestemmingsplan van 1.357 mvt/etmaal.
2. Uit de ongevallenanalyse (periode tussen 1 jan 2014 t/m 8 jan 2023) zijn geen eenduidige trends te halen van meer voorkomende ongevallen en/of relaties te leggen tussen oorzaken
3. De Vroonweg, Hogezoom, Lagezoom en Kooijmansweg zijn erftoegangswegen (ETW) type I waar maximaal 6.000 mvt/etmaal op afgewikkeld kunnen worden. De Roelandsweg is een gebiedsontsluitingsweg (GOW 50) met een capaciteit van 15.000 mvt/etmaal.
4. De Lagezoom en Roelandsweg zijn zonder beperkingen geschikt voor het beoogde gebruik in zowel de aanleg als de gebruiksfase.
5. Bij beperkt vrachtverkeer zijn de Kooijmansweg, Vroonweg en Hogezoom voor wat betreft breedte / capaciteit ook geschikt voor de afwikkeling van het beoogde verkeer. Beleidsmatig geldt voor de Hogezoom echter, dat een toename van gemotoriseerd verkeer zo veel mogelijk moet worden vermeden.
6. Zwaar bouwverkeer is op de Hogezoom ongewenst. Vanwege het grote aandeel fietsers op de Vroonweg, geldt hier dat het wel is toegestaan, maar niet gewenst.
7. De Kabbelaarsweg is ongeschikt.

3 Variantenstudie gebruiksfase

3.1 Inleiding

In het vorige hoofdstuk is gekeken naar de huidige situatie van de locatie waar het recreatiepark wordt herontwikkeld. In dit hoofdstuk wordt een variantenstudie gedaan naar verschillende routes voor het vakantiepark.

Naar aanleiding van de opgehaalde punten tijdens het participatieproces en de ingediende zienswijzen heeft de initiatiefnemer de mogelijkheden van een alternatieve ontsluiting onderzocht. Hierbij is gekeken naar de mogelijkheden om het noordelijk deel via de Vroonweg of de Kabbelaarsweg te ontsluiten. Voor het zuidelijk deel is een ontsluiting vanaf de Kooijmansweg een alternatief; hierbij is als uitgangspunt genomen, dat de ontsluiting zo ver mogelijk van de woning Kooijmansweg 7 wordt gerealiseerd.

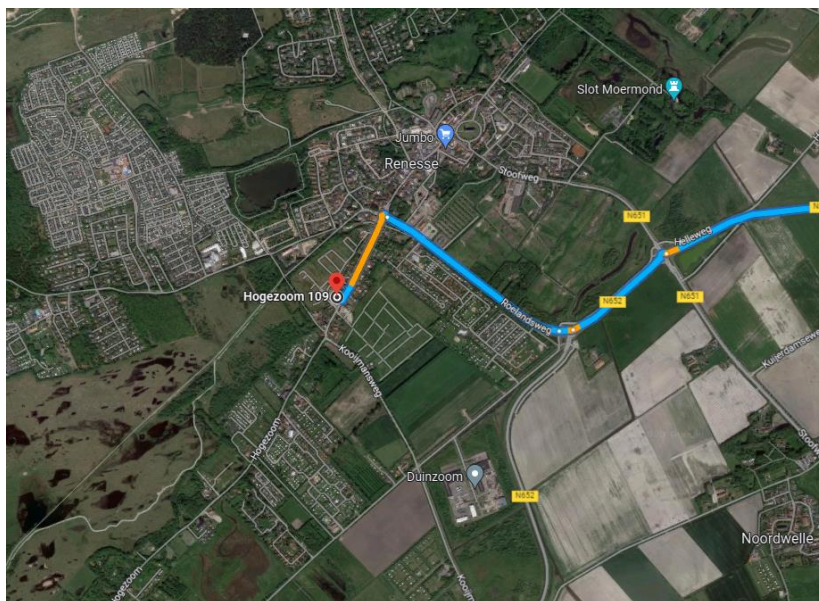
Om de effecten van deze alternatieve ontsluitingen te beoordelen, is per ontsluiting eerst de voorkeursroute, naar die ontsluiting toe in beeld gebracht in paragraaf 3.1.1. Daarna zijn in paragraaf 3.1.2 de scenario's beschreven en is per scenario een inschatting gemaakt van de effecten op de verkeersgeneratie op de relevante wegen, waarna de scenario's in paragraaf 3.2 verkeerskundig zijn beschouwd. De wijze van ontsluiting heeft ook gevolgen voor de beoogde kwaliteit van het recreatiepark, de exploitatiemogelijkheden en de omgeving. Die zijn in paragraaf 3.3 beschreven.

3.1.1 Voorkeursroutes

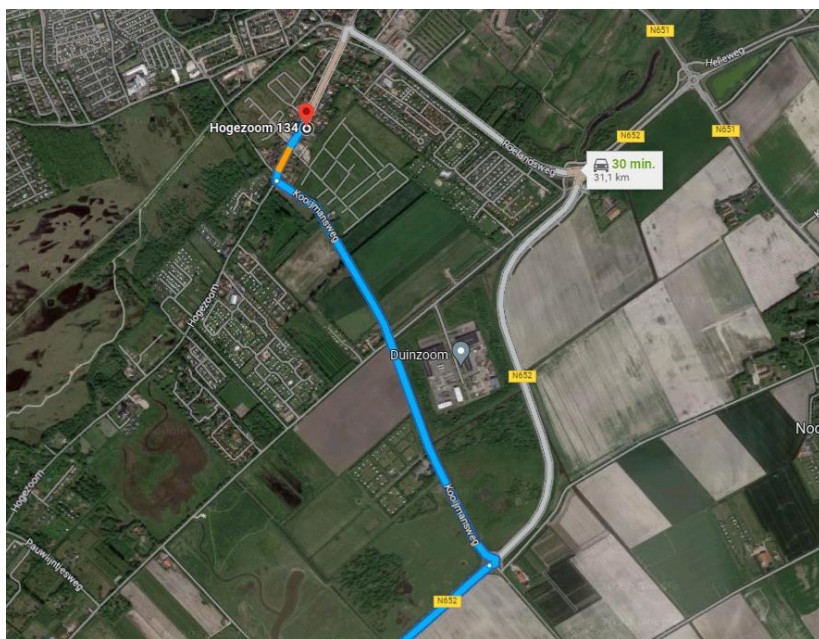
Hieronder zijn de voorkeursroutes weergegeven. De verwachting is dat die voorkeursroutes door het merendeel van het gegenereerde verkeer wordt gebruikt. Uitgangspunt is dat 67 procent van de bezoekers uit het noorden en het oosten komt en 33 procent uit het zuiden. De voorkeursroutes zijn bepaald om inzicht te krijgen hoe het toekomstige verkeer uit het noorden, oosten en zuiden naar het plangebied rijdt.

Ontsluiting Hogezoom (variant in ontwerpbestemmingsplan)

Volgens Google Maps is bij een ontsluiting vanaf de Hogezoom de voorkeursroute om het recreatiepark te bereiken via zowel de Roelandsweg / Hogezoom als de Kooijmansweg. Het verkeer uit het noorden en oosten rijdt naar verwachting via de Roelandsweg / Hogezoom, zie figuur 2.2. (links). Vanuit het zuiden gaat het verkeer via de Recreatieverdeelweg (N652) / Kooijmansweg / Hogezoom, zie figuur 2.2. (rechts).



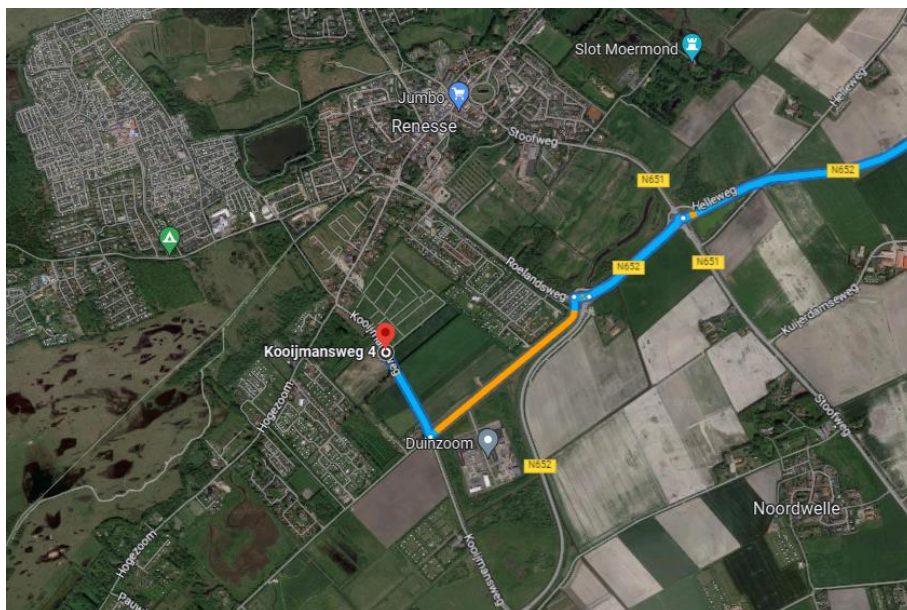
Figuur 2.2.: Voorkeursroute vanuit noorden en oosten - Hogezoom 109 (Bron: Google maps)



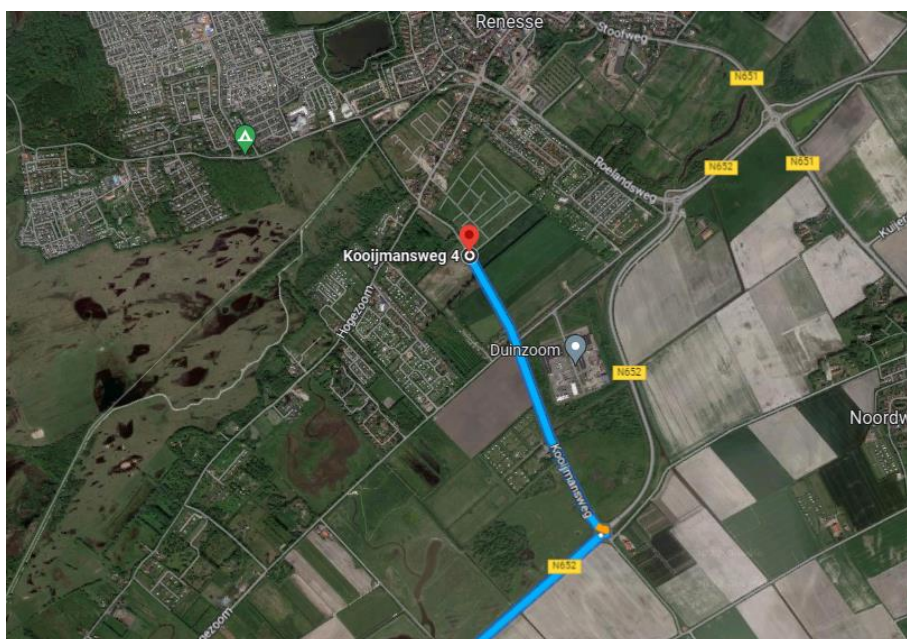
Figuur 2.3: Voorkeursroute vanuit zuiden Hogezoom 109 (Bron: Google maps)

Voorkeursroutes ontsluiting Kooijmansweg

De voorkeursroute bij de ontsluiting van het zuidelijk deel van het recreatiepark op de Kooijmansweg is voor alle verkeer, dus uit het noorden, het oosten en het zuiden via de Lagezoom en de Kooijmansweg.



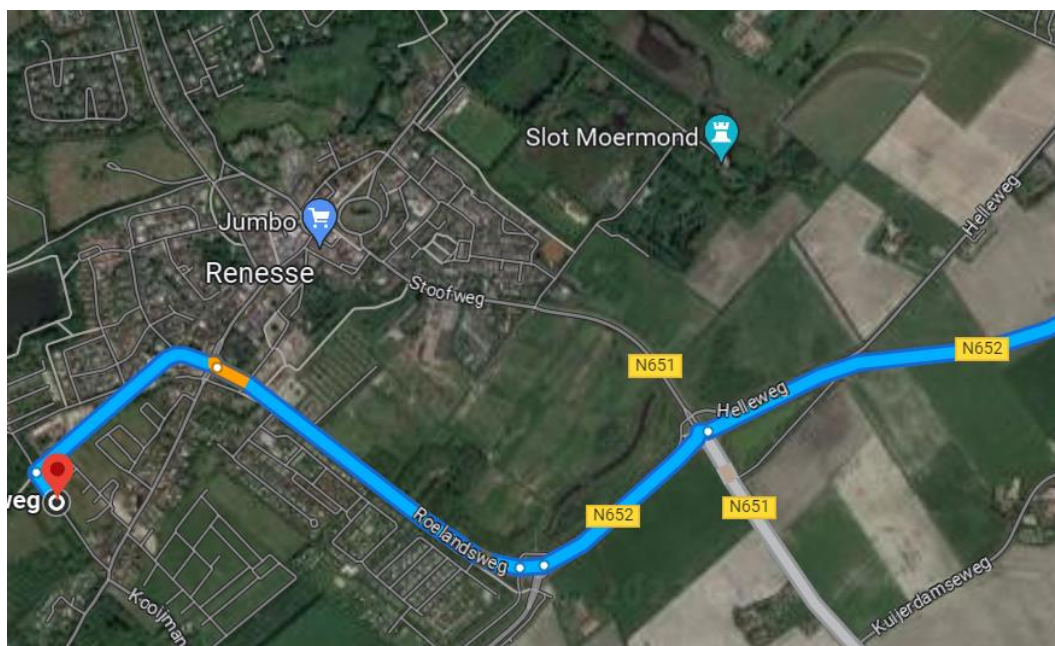
Figuur 2.4: Voorkeursroute uit noorden – oosten – Kooijmansweg (Bron: Google maps)



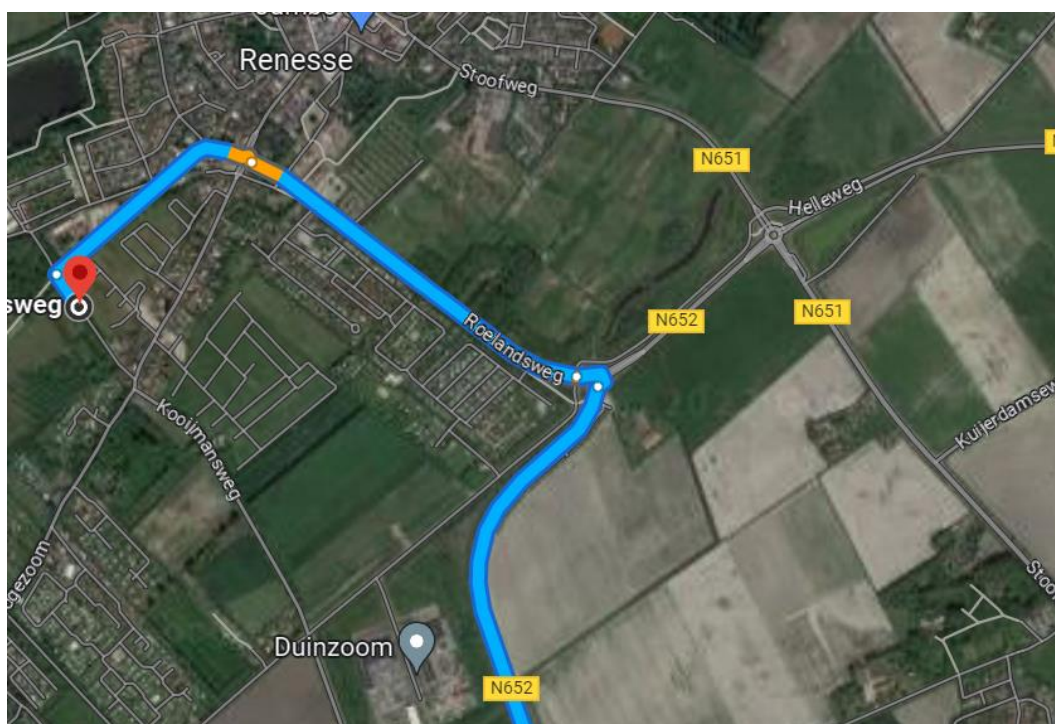
Figuur 2.5: Voorkeursroute uit zuiden – Kooijmansweg (Bron: Google maps)

Ontsluiting Kabbelaarsweg

De voorkeursroute bij de ontsluiting van het noordelijk deel op de Kabbelaarsweg is voor alle verkeer, dus uit het noorden, het oosten en het zuiden via Roelandsweg.



Figuur 2.6: Voorkeursroute uit noorden – oosten – Kabbelaarsweg (Bron: Google maps)



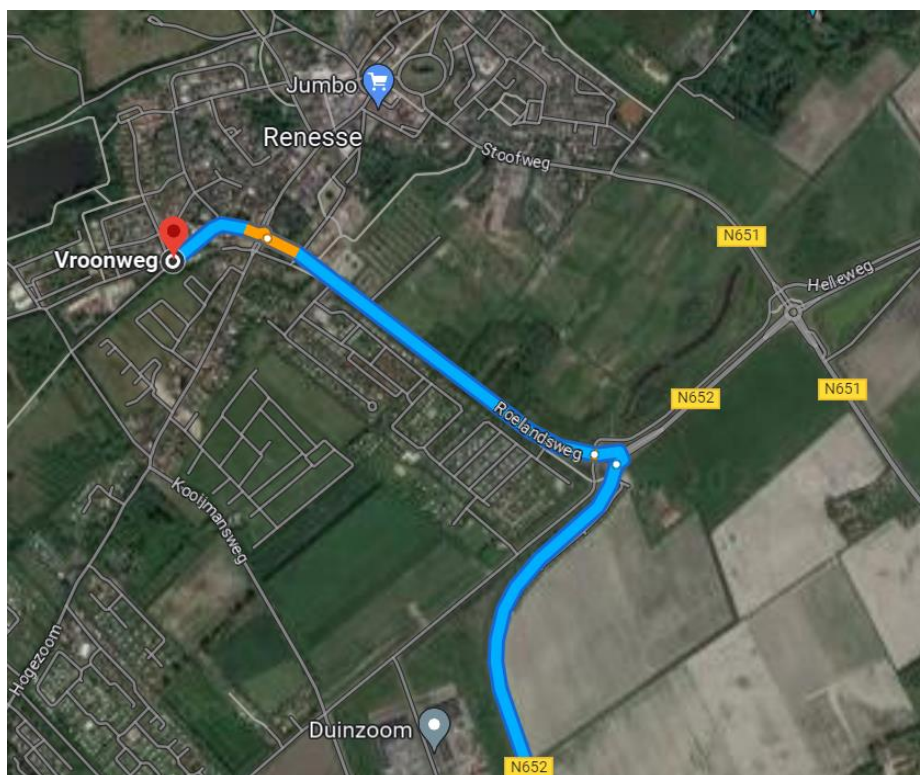
Figuur 2.7: Voorkeursroute uit zuiden – Kabbelaarsweg (Bron: Google maps)

Ontsluiting Vroonweg

De voorkeursroute bij de ontsluiting op de Vroonweg is voor alle verkeer, dus uit het noorden, het oosten en het zuiden via de Roelandsweg.



Figuur 2.8: Voorkeursroute noorden – oosten - Vroonweg (Bron: Google maps)



Figuur 2.9: Voorkeursroute zuiden – Vroonweg (Bron: Google maps)

3.1.2 Scenario's

Hieronder zijn de scenario's beschreven⁷. Voor langzaam verkeer geldt, dat de entrees aan de Hogezoom beschikbaar blijven. Uitgangspunt is, dat de gasten niet hoeven in te checken bij de receptie, maar voorafgaand aan het bezoek een pasje krijgen opgestuurd met daarbij het adres (toegang) waar ze moeten zijn voor het noordelijk of zuidelijk deel. Dan kunnen de gasten hun auto parkeren op de parkeerplaatsen en naar de receptie lopen om zich te registreren.

1. **Twee toegangen: Kooijmansweg / Hogezoom**
Opsplitsen gemotoriseerd verkeer door één toegang aan de Hogezoom voor het noordelijk deel en één toegang aan de Kooijmansweg voor het zuidelijk deel te maken.
2. **Oversteek Hogezoom**
Eén toegang aan Kooijmansweg en het maken van een oversteek over de Hogezoom om het noordelijk gedeelte vanaf het zuidelijk deel te bereiken.
3. **Ontsluiting Kooijmansweg / Vroonweg**
Opsplitsen gemotoriseerd verkeer door een toegang op de Kooijmansweg voor het zuidelijk deel en een toegang op de Vroonweg voor het noordelijk deel te realiseren.

De scenario's zijn hieronder weergegeven. De getallen die zijn weergegeven in onderstaande figuren is het deel van de in totaal 1.357 mvt/etmaal, dat het recreatiepark genereert (zie paragraaf 2.3) dat de route neemt. Hierbij komt 2/3e deel (67%) uit het noorden en oosten en 1/3e deel (33%) uit het zuiden en gaat op basis van het oppervlak van het gedeelte van het recreatiepark 1/3e deel (33%) naar het noordelijk deel en 2/3e deel (67%) naar het zuidelijk deel. Als scenario 0 is het scenario uit het ontwerpbestemmingsplan opgenomen.



Figuur 3.1: Scenario 0: Twee toegangen aan de Hogezoom

⁷ Een scenario dat het noordelijk deel via de Kabbelaarsweg wordt ontsloten is niet beschouwd, vanwege de ongeschiktheid van de Kabbelaarsweg.



Figuur 3.1: Scenario 1: Twee toegangen Kooijmansweg/ Hogezoom



Scenario 2: Oversteek Hogezoom



Scenario 3: Ontsluiting Kooijmansweg / Vroonweg

3.2 Verkeerskundige beschouwing scenario's

Planologische situatie

Ten opzichte van de planologisch toegestane situatie (dus niet de feitelijke situatie) zal door de transformatie het gemotoriseerd verkeer in het hoogseizoen op alle omliggende wegen afnemen. De verwachting is wel, dat buiten het hoogseizoen meer verkeer aanwezig is. Recreatiewoningen ontvangen immers ook in het laagseizoen vermoedelijk meer bezoekers dan een kampeerterrein, ook al mag dat jaarrond worden gebruikt. Omwonenden zullen daarom in het laagseizoen meer hinder ondervinden van het dan aanwezige extra gemotoriseerd verkeer.

De in het geldende en ontwerpbestemmingsplan opgenomen scenario met twee toegangen op de Hogezoom strookt niet met het beleidsuitgangspunten van het IVVP. De Hogezoom maakt onderdeel uit van het sterke netwerk fiets. Omdat aanvullende fietsinfrastructuur ontbreekt, dient op de Hogezoom zoveel als mogelijk autoverkeer geweerd te worden.

Onderstaande verkeerskundige beoordeling is een vergelijking met het plan zoals vastgelegd in het ontwerpbestemmingsplan, dus met beide toegangen aan de Hogezoom. De genoemde aantallen mvt / etmaal zijn ten opzichte van de verkeersgeneratie uit het ontwerpbestemmingsplan.

Scenario 1: Twee toegangen Kooijmansweg / Hogezoom

Er komt een toegang aan de Kooijmansweg voor de ontsluiting van het zuidelijk deel en een toegang via de Hogezoom voor het noordelijk deel. Voor langzaam verkeer blijven de toegangen aanwezig aan de Hogezoom.

Dit scenario laat een toename zien van het verkeer vanwege het plan op de Lagezoom met 609 mvt/etmaal. Op het gedeelte tussen de Lagezoom en de nieuwe entree op de Kooijmansweg neemt het verkeer met 1.057 mvt/etmaal toe. Voor het verkeer vanaf de nieuwe ontsluiting op de Kooijmansweg tot aan de ontsluiting op de Hogezoom is er een afname met 300 mvt/etmaal (van 448 naar 148). Het aantal mvt/etmaal op de Roelandsweg en het oostelijk deel van de Hogezoom vanwege het plan daalt met 609 mvt /etmaal (van 909 naar 300). Het aantal mvt/etmaal op de Kooijmansweg tussen de Lagezoom en de N652 blijft hetzelfde. Dit scenario strookt beter met de beleidsuitgangspunten van het IVVP dan scenario 0.



Scenario 2 Oversteek Hogezoom

Er komt één toegang aan Kooijmansweg. Om het noordelijk deel te bereiken, wordt een oversteek over de Hogezoom aangelegd. Met dit scenario is de verblijfsduur van gemotoriseerd verkeer op de Hogezoom minimaal (alleen oversteken). Dat strookt met de beleidsuitgangspunten uit het IVVP. Om voor gemotoriseerd verkeer een rechte oversteek af te dwingen is een duidelijke inrichting ter plaatse van de oversteek wel noodzakelijk.

Dit scenario houdt in, dat alle verkeer vanaf de aantakking op de Lagezoom over de Kooijmansweg gaat. Het aantal mvt/etm vanwege het plan op de Lagezoom neemt toe met 909 mvt/etmaal, dat op de Kooijmansweg met 1.357. Het aantal mvt/etm op de Kooijmansweg tussen de Lagezoom en de N652 blijft hetzelfde.



Scenario 3 Ontsluiting Kooijmansweg / Vroonweg

In dit scenario wordt het zuidelijk deel ontsloten via de Kooijmansweg en het noordelijk deel via de Vroonweg. Met deze oplossing wordt het gemotoriseerd verkeer geweerd op de Hogezoom en wordt gehoor gegeven aan de beleidsuitgangspunten uit het IVVP voor het sterke netwerk fiets. Het nieuw aan te leggen pad (op de locatie van de huidige Vroonweg) voor langzaam verkeer en ruiters wordt in dit scenario doorkruist door gemotoriseerd verkeer. Dat is niet wenselijk, maar eventueel oplosbaar door een overzichtelijke situatie bij een pleintje te maken. Door deze oplossing wordt het gemotoriseerd verkeer van de Hogezoom naar de Vroonweg verplaatst, die na herinrichting ook een 30 km weg is met fietsers op de rijbaan.



Resumé

- Alle scenario's hebben een positief effect op de Roelandsweg. De verkeersbelasting vanwege het plan op de Roelandsweg neemt af ten opzichte van het ontwerpplan:
 - Scenario 1: afname met 609 mvt/etm
 - Scenario 2: afname van 909 mvt/etm
 - Scenario 3: afname van 609 mvt/etm
- Alle scenario's hebben een positief effect op de Hogezoom. De verkeersbelasting vanwege het plan op de Hogezoom neemt af ten opzichte van het ontwerpplan:
 - Scenario 1: afname van 300 mvt/etm, en 609 mv/etm vanuit het oosten
 - Scenario 2: geen verkeer meer op Hogezoom (alleen oversteek)
 - Scenario 3: geen verkeer meer op Hogezoom
- De verkeersbelasting op de Vroonweg neemt ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan alléén bij scenario 3 toe met 909 mvt/etm.
- De verkeersbelasting neemt ten opzichte van het ontwerpplan bij alle scenario's toe op de Lagezoom:
 - Scenario 1: toename van 609 mvt/etm
 - Scenario 2: toename van 909 mvt/etm
 - Scenario 3: toename van 609 mvt/etm
- De verkeersbelasting neemt ten opzichte van het ontwerpplan bij alle scenario's niet toe op de Kooijmansweg (gedeelte vanaf de Lagezoom tot de N652).
 - Scenario 1: blijft hetzelfde
 - Scenario 2: blijft hetzelfde
 - Scenario 3: afname van 148 mvt/etm
- De verkeersbelasting neemt ten opzichte van het ontwerpplan bij alle scenario's toe op de Kooijmansweg (gedeelte vanaf de Lagezoom tot de nieuwe toegang aan de Kooijmansweg).
 - Scenario 1: toename van 609 mvt/etm
 - Scenario 2: toename van 909 mvt/etm
 - Scenario 3: toename van 909 mvt/etm

- De verkeersbelasting neemt ten opzichte van het ontwerpplan op de Kooijmansweg / oostelijk deel Hogezoom (gedeelte vanaf de toegang tot aan Hogezoom) bij alle scenario's af:
 - Scenario 1: afname van 300 mvt/etm
 - Scenario 2: afname van 448 mvt/etm
 - Scenario 3: afname van 448 mvt/etm

Extra overwegingen

Afsluiting Kooijmansweg

Door het eventueel afsluiten van de Kooijmansweg ten noorden van de woning Kooijmansweg 7 zal het verkeer van en naar de bestaande campings gelegen aan de Hogezoom, het noordelijk deel van de ontwikkeling en bestemmingsverkeer genoodzaakt zijn de route Roelandsweg/Hogezoom te gebruiken. Op de Hogezoom is dan meer gemotoriseerd verkeer aanwezig en is ook langer gemengd met langzaam verkeer. Dit strook niet met de beleidsuitgangspunten voor een sterk fietsnetwerk en is dus onwenselijk.

Verkeersnormen

Voor het bepalen van de verkeersgeneratie is uitgegaan van de gemeentelijke normen zoals die volgen uit het document Wijziging document regelgeving agenda toerisme 2018-2026, Kengetallen parkeren en verkeer, zie paragraaf 2.3.

De publicatie 381, Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie (CROW, 2018) geeft ook kencijfers voor de verkeersgeneratie van een recreatiepark. Deze kencijfers zijn algemeen geaccepteerd om toe te passen om het effect van nieuwe ontwikkelingen op het gebied van verkeersgeneratie te beoordelen, zie bijvoorbeeld de uitspraak van de ABRvS van 24 mei 2023 (ECLI:NL:RVS:2023:2011). Uit deze uitspraak volgt overigens ook dat het geaccepteerd is om de verkeersgeneratie van het nieuwe bestemmingplan af te zetten tegen de verkeersgeneratie van een geldend bestemmingsplan. De CROW geeft voor de verkeersgeneratie van een bungalowpark (huisjescomplex) een kengetal van maximaal 2,8 mvt/etm per bungalow. Dit leidt tot een verkeersgeneratie van 798 mvt/etm in plaats van 1.357 mvt/etm zoals uit de gemeentelijke normen volgt.

Het CROW houdt in de maximale norm van 2,8 rekening met gebiedsprofielen. Voor een recreatie-eenheid in het buitengebied van het niet stedelijk gebied met een norm van 2,8 is rekening gehouden met de beperkte aanwezigheid van het openbaar vervoer, de grote afstand tot voorzieningen en de grote afhankelijkheid van de auto voor bezoekers om naar het recreatieverblijf te komen. Gezien de ligging van het recreatiepark Noordzee Residence Renesse ten opzichte van het centrum van Renesse en het strand is het aannemelijk, dat veel gasten de auto beperkt zullen gebruiken en te voet of per fiets naar de voorzieningen gaan.

Voor de volledigheid is in bijlage 1 voor de scenario's een overzicht van de verkeersgeneratie gegeven op basis van het CROW-kengetal van 2,8.

3.3 Overige effecten (stedenbouw, exploitatie, omgeving)

In onderstaande tabel worden de effecten van de scenario's op de stedenbouwkundige kwaliteit en de exploitatiemogelijkheden van het recreatiepark en de omgeving beoordeeld. Achter elk effect staat of dit positief, negatief of een advies is om uit voeren.

Scenario	Stedenbouw	Exploitatie	Omgeving
Scenario 1 	• Twee aparte entrees, niet duidelijk voor de gasten (neutraal) • Nieuwe ontsluiting heeft geen relatie met de historische structuur en aansluiting op het dorp (negatief)	• Moeilijker beheersbaar in gebruiksfase. (negatief)	• Afname aantal motorvoertuigen in het hoogseizoen voor bewoners Hogeweg. (positief) • Toename aantal motorvoertuigen in laagseizoen (negatief). • Meer verkeer op Kooijmansweg op het gedeelte tussen de toegang en de Lagezoom. (negatief) • Entree zuidelijk deel zo ver mogelijk van de gevel van de woning Kooijmansweg 7 situeren (ca. 50 meter). Op park alleen stapvoets rijden toestaan. In dit scenario rijdt er minder verkeer langs deze woning. (advies).
Scenario 2 	• Eén duidelijke entree. (positief) • Toename van verkeer op het zuidelijke deel van het park dat over het zuidelijk deel moet rijden om op het noordelijk deel te komen. Gaat in tegen ambitie het park autoluw te maken. (zeer negatief) • Entree aan Kooijmansweg heeft geen relatie met historische structuur en aansluiting op het dorp. (negatief)	• Geen receptie meer nodig op het noordelijk deel (positief)	• Meer motorvoertuigen per etmaal ten opzichte van scenario 1 voor Kooijmansweg 4. Al het verkeer gaat immers via de Kooijmansweg (zeer negatief). • Vraagstuk hoe haalbaar het recreatieverkeer gestuurd kan worden zonder gebruik te maken van de Hogezoom? Dit geldt met name voor de gasten die al gearriveerd zijn en een dagje Zeeland gaan verkennen (gebruiken die de langere, langzame route over het park of gaan zie via Hogezoom (beide richtingen). (advies) • Een rijverbod naar links vanaf het noordelijk deel is gewenst op de Hogezoom en een rijverbod naar links en rechts op de Hogezoom

			vanaf het zuidelijk deel. (advies) • Geen belasting bewoners Hogezoom. Minimale belasting Kooijmansweg 7 door aanleg toegang zo ver mogelijk ten zuiden van de woning. (advies)
Scenario 3 	• Twee aparte entrees, niet duidelijk voor gasten (neutraal) • Aanbrengen extra verharding, doordat parkeren en ontsluiting (entree) aan elkaar verbonden moeten worden (negatief) • Nieuwe ontsluiting heeft geen relatie met de historische structuur en aansluiting op het dorp (negatief)	• Moeilijk beheersbaar in gebruiksfase. (negatief) • Beheersbaarheid van entree Vroonweg die zeer ver weg ligt t.o.v. receptie. (zeer negatief) • Meerdere entrees aanbrengen i.v.m. bevoorrading en schoonmaak park (doorsteek over Hogezoom nodig) en nadelig i.v.m. beheersbaarheid. (zeer negatief) • Toename kosten voor aanleg extra verharding en aanpassingen Vroonweg (zeer negatief) • Er ontstaan twee parken met twee toegangssystemen. (negatief)	• Geen hinder meer vanwege verkeer voor bewoners Hogeweg. (positief) • Bij Vroonweg: entree doorkruist wal voor compensatie Natuur en leidt derhalve tot aanpassen compensatiegebied voor de wezel (negatief) • Toegang doorkruist ruiterspad en fiets-/voetpad bij Vroonweg. (negatief) • Huidig ontwerp / inrichting Vroonweg aanpassen op nieuwe situatie (zeer negatief) • Kruisend verkeer uitrukkende brandweer. (negatief) • Nieuwe groep bewoners Vroonweg die vanuit historisch perspectief geen hinder ondervonden van het recreatieve verkeer en nu wel (negatief) • Meer bewegwijzering nodig (negatief)

3.4 Conclusie

3.4.1 Beoordeling

Er zijn 3 scenario's beoordeeld:

1. Twee toegangen Kooijmansweg / Hogezoom

Opsplitsen gemotoriseerd verkeer door één toegang aan de Hogezoom voor het noordelijk deel en één toegang aan de Kooijmansweg voor het zuidelijk deel te maken.

2. Oversteek Hogezoom

Eén toegang aan Kooijmansweg en het maken van een oversteek over Hogezoom om het noordelijk gedeelte vanaf het zuidelijk deel te bereiken.

3. Ontsluiting Kooijmansweg / Vroonweg

Opsplitsen gemotoriseerd verkeer door een toegang op de Kooijmansweg voor het zuidelijk deel en een toegang op de Vroonweg voor het noordelijk deel te realiseren.

Alle drie de scenario's hebben voor- en nadelen, zoals uitgebreid beschreven in paragraaf 3.3. Op basis van de beoordeling worden hieronder de verschillende scenario's gewaardeerd op een schaal van min 2 tot plus 2, waarbij -2 staat voor zeer negatief, -1 voor negatief, 0 voor neutraal, 1 voor positief en 2 voor zeer positief.

Criteria	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3
Verkeersdruk			
Hogezoom	1	2	2
Kooijmansweg	-1	-2	-1
Roelandsweg	1	1	1
Vroonweg	0	0	-2
Lagezoom	-1	-2	-1
<i>Subtotaal</i>	<i>0</i>	<i>-1</i>	<i>0</i>
Stedenbouw			
Duidelijkheid entree	0	+1	0
Relatie historische structuur	-1	-1	-1
Extra verharding	0	0	-1
Autoluw park	0	-2	0
<i>Subtotaal</i>	<i>-1</i>	<i>-2</i>	<i>-2</i>
Exploitatie	-1	+1	-2
<i>Subtotaal</i>	<i>-1</i>	<i>1</i>	<i>-2</i>
Omgeving			
Bewoners Hogezoom	1	2	2
Bewoners Kooijmansweg 4	-1	-2	-1
Bewoners Kooijmansweg 7	+1	+1	+1
Bewoners Vroonweg	0	0	-2
<i>Subtotaal</i>	<i>1</i>	<i>1</i>	<i>0</i>
TOTAAL	-1	-1	-5

Scenario 1 en 2 scoren het beste en hebben dezelfde totaalscore. Scenario 3 valt op basis van de score af.

Scenario 1 en 2 zijn dus vergelijkbaar. Daarom zijn deze twee scenario's ook kwalitatief nader beoordeeld. Hierbij wordt in acht genomen, dat de aanleiding van dit variantenonderzoek was om te bezien of de verkeersdruk op de Hogezoom kan worden verminderd. Dat wordt met beide scenario's duidelijk bereikt en met scenario 2 het best.

Scenario 2 leidt echter tot de grootste negatieve effecten op omgeving van de Kooijmansweg. Daarnaast is van groot belang, dat er bij scenario 2 veel doorgaand verkeer over het recreatiepark gaat rijden richting het noordelijk deel. Dat is zeer negatief voor de ambitie om een autoluw park te ontwikkelen en de veiligheid van de gasten op het zuidelijk deel van het park.

Deze kwalitatieve aspecten tegen elkaar afwegende verdient scenario 1 de voorkeur.

3.4.2 Toelichting score per criteria

Verkeer

Hogezoom

Alle drie de scenario's leiden tot een afname van verkeer op de Hogezoom ten opzichte van scenario 0 (scenario ontwerpbestemmingsplan). Bij alle drie de scenario's is er dus een positief effect. Bij scenario 2 en 3 is er geen verkeer meer op de Hogezoom, bij scenario 1 fors minder (<67%). Bij de waardering wordt tevens rekening gehouden met het beleid om gemotoriseerd verkeer op de Hogezoom, als onderdeel van het sterke netwerk fiets, zo veel mogelijk te vermijden. Daardoor krijgen scenario 2 en 3 en waardering van twee punten, er is geen gemotoriseerd verkeer meer op de Hogezoom. Scenario 1 krijgt één punt, omdat het aandeel gemotoriseerd verkeer fors afneemt ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan, maar zeker ook ten opzichte van wat het geldende bestemmingsplan toestaat en al kan worden gerealiseerd (zie hoofdstuk 2).

Kooijmansweg

Bij scenario 2 gaat al het verkeer via de Kooijmansweg (1.357 mvt/etm). Bij scenario 1 en 3 neemt het verkeer ook toe (1057 en 909 mvt/etm) ten opzichte van 448 in het Ontwerpbestemmingsplan), maar minder dan bij scenario 2. Er is voor de Kooijmansweg ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan bij alle drie scenario's een negatief effect. Bij scenario 2 is die het grootst (300 meer dan bij scenario 1 en 448 meer dan bij scenario 3). Daarom krijgt scenario 2 een waardering van min twee punten. Scenario 1 en 3 min liggen dicht bij elkaar (148 verschil), maar zijn allebei negatief ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan en worden daarom beide gewaardeerd met min één punt.

Roelandsweg

Bij alle scenario's is er een afname van het verkeer op de Roelandsweg. Bij scenario 2 is die zelfs volledig. Deze weg is wel bedoeld voor afwikkeling van het verkeer als gebiedsontsluitingsweg. Daarom krijgen alle scenario's één punt.

Vroonweg

Scenario 1 en 2 hebben geen effect op de Vroonweg. Scenario 3 levert een toename op van het verkeer. Dit wordt op basis van hoofdstuk 2 als zeer negatief gezien vanwege het hoog aandeel fietsers op de Vroonweg. Scenario 1 en 2 krijgen daarom nul punten en scenario 3 min twee punt.

Lagezoom

Alle drie scenario's leiden tot een toename van verkeer op de Lagezoom. Bij scenario 1 is die het laagst, scenario's 2 en 3 zijn vergelijkbaar. Scenario 1 krijgt daarom min één punt, de andere min twee.

Stedenbouw

Er worden vier aspecten beoordeeld voor wat betreft de effecten op het stedenbouwkundige kwaliteit van het plan.

Duidelijkheid entree

Scenario 2 heeft één entree hetgeen leidt tot een duidelijke entree voor het recreatiepark. Bij scenario 1 en 3 blijft er sprake van twee entrees. Scenario 2 krijgt daarom een waardering van plus één punt. Scenario 1 en 3 worden gewaardeerd met nul punten.

Relatie met de historische structuur

Door de verandering van de ontsluiting is voor alle drie de scenario's sprake van een negatief effect op de historische structuur. Alle scenario's worden gewaardeerd met min één punt.

Extra verharding

Bij scenario 3 met extra verharding worden aangelegd voor een goede ontsluiting met het parkeerterrein aan de noordkant van het recreatiepark. Dit heeft een negatief effect op de stedenbouwkundige kwaliteit. Bij de andere twee scenario's speelt dat niet. Scenario 3 wordt gewaardeerd met min één punt. De andere twee met 0 punten.

Autoluw

Het grote nadeel van scenario 2 is dat het verkeer, dat naar het noordelijk deel van het recreatiepark via het zuidelijk deel moet rijden. Dit heeft grote impact op de ambitie een autoluw recreatiepark te maken. Dit effect is zo groot dat scenario 2 min twee punten krijgt toegekend. Voor de andere twee scenario's speelt dit niet. Deze worden daarom gewaardeerd met nul punten.

Exploitatie

Scenario 3 ondervindt duidelijk de meeste negatieve effecten op de exploitatie en wordt gewaardeerd met min twee punten. Aspecten die hier als zeer slecht worden beoordeeld zijn de beheersbaarheid van de entree aan de Vroonweg die ver weg ligt van de receptie. Daarnaast zijn naast de twee entrees aan de Kooijmansweg en de Vroonweg ook twee (extra) entrees aan de Hogezoom nodig voor bevoorrading en schoonmaak van het park. Bij scenario 1 en 2 is er al een reguliere entree aan de Hogezoom aanwezig voor het noordelijk deel van het park. Ook is er een aanpassing van de inrichting van de Vroonweg nodig voor de aanleg van de entree en extra verharding op het park om de parkeerplaats te bereiken. Dit leidt tot hoge kosten.

Scenario 2 kent een positief effect, omdat er op het noordelijk deel geen receptie meer nodig is en wordt gewaardeerd met één punt. Scenario 1 wordt moeilijker beheersbaar in gebruiksfase. Dit is minder dan bij scenario 3 omdat de beide entrees relatief dicht bij de receptie liggen. Dat wordt gewaardeerd met min één punt.

Omgeving

Alle drie de scenario's hebben een positief effect op de effecten op de omgeving langs de Hogezoom. Bij scenario's 2 en 3 is er helemaal geen verkeer meer op de Hogezoom en bij scenario 1 neemt het af met 67%. Scenario 2 en 3 worden daarom gewaardeerd met plus twee punten, scenario 1 met één punt.

Wel leiden alle drie de scenario's tot een toename van verkeer over de Kooijmansweg ter hoogte van Kooijansweg 4, waarbij scenario 2 het meest nadelig is en scenario 1 en 3 minder nadelig. Scenario 2 krijgt een waardering van min twee en 1 en 3 van min één. Alle drie de scenario's leiden tot minder verkeer op de Kooijmansweg ter hoogte van huisnummer 7. In scenario twee is er zelfs helemaal geen verkeer meer op de Kooijmansweg ter hoogte van nummer 7. Dat verkeer gaat over het park achter de woning langs. Alle drie scenario's krijgen daarom een score van één punt.

Scenario 3 leidt tot negatieve effecten op de omgeving rond de Vroonweg. Dit betreft een nieuwe groep van bewoners die vanuit historisch perspectief geen hinder ondervonden van het recreatieve verkeer en nu wel. Bovendien zijn daar ingrepen nodig aan het recent aangelegde compensatiegebied voor de wezel en wordt een fiets- en ruiter pad gekruist. Tot slot moet mogelijk het huidig ontwerp van de Vroonweg worden aangepast op nieuwe situatie. De situatie aan de Vroonweg verandert bij scenario's 1 en 2 niet ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan. Op basis hiervan krijgen scenario 1 en 2 nul punten en scenario 3 min twee punten.

4 Variantenstudie bouwfase

In dit hoofdstuk is beoordeeld op welke wijze het zware vrachtverkeer als gevolg van de bouwwerkzaamheden het beste kan worden afgewikkeld.

1. Bestaande toegangen gebruiken

De Hogezoom is onderdeel van het sterke netwerk fiets. Het is niet gewenst om fietsverkeer te mengen met (zwaar)vrachtverkeer. Dit scenario verdient niet de voorkeur.

2. Toegang aan Kooijmansweg gebruiken en oversteken over Hogezoom om noordelijk gedeelte te bereiken

Dit scenario verdient de voorkeur. Vrachtverkeer is op de Hogezoom niet gewenst en kan afgevangen worden vanaf de Kooijmansweg. Omdat op het noordelijk terrein ook ontwikkelingen plaatsvinden, is het wenselijk om vrachtverkeer zo min en kort mogelijk gebruik te laten maken van de Kooijmansweg en Hogezoom. Met een oversteek over de Hogezoom kan dat. Door een haakse oversteek is verder de overzichtelijkheid voor de vrachtwagenbestuurders beter, omdat zich niemand in de dode hoek bevindt. Door in de fasering eerst het noordelijk terrein te ontwikkelen kunnen, afhankelijk van de vormgeving van dat kruispunt, ontmoetingen tussen langzaam (bestemmings-) en vrachtverkeer verder teruggedrongen worden.

3. Opsplitsen gemotoriseerd verkeer door een toegang op de Kooijmansweg en een toegang op de Vroonweg

De “nieuwe” Vroonweg met de heringericht pleinen wordt gebruikt door een relatief hoog aandeel fietsverkeer. Door deze oplossing wordt het vrachtverkeer van de Hogezoom naar de Vroonweg verplaatst, die na herinrichting dus ook een 30 km weg is met fietsers op de rijbaan. Dit scenario heeft niet de voorkeur t.o.v. het scenario met een oversteek.

Scenario 2 is het geadviseerde scenario, in dit scenario wordt de Hogezoom niet gebruikt en wordt zoveel als mogelijk over eigen terrein gegaan met zwaar verkeer. Als het druk wordt dan kan er gebruikt gemaakt worden van tijdelijke VRI en/of verkeersregelaars om het verkeer goed te laten doorstromen. Dit is een kwestie van monitoren tijdens de werkzaamheden.

5 Conclusie

Alle drie de scenario's hebben voor en nadelen zoals uitgebreid beschreven in paragraaf 3.3.

Gebruiksfas

Op basis van een kwantitatieve en een kwalitatieve beoordeling heeft scenario 1 de voorkeur. Het zuidelijke deel wordt ontsloten vanaf de Kooijmansweg en het noordelijk deel via de Hogezoom.

Bouwfas

Voor de bouwfas is het scenario om de toegang aan Kooijmansweg voor zwaar vrachtverkeer te gebruiken en over te steken over Hogezoom om het noordelijk gedeelte te bereiken de voorkeursvariant.

Blad 27 van 29



Scenario 2



Scenario 3

De informatie die in dit rapport is opgenomen is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n) en kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Gebruik van deze informatie, door anderen dan de geadresseerde(n) en gebruik door hen die niet gerechtigd zijn van deze informatie kennis te nemen, is niet toegestaan. De informatie is uitsluitend bestemd om te worden gebruikt door de geadresseerde, voor het doel waarvoor dit rapport is vervaardigd. Indien u niet de geadresseerde bent of niet gerechtigd bent tot kennisneming, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group en wordt u verzocht de gegevens te verwijderen en direct melding te maken bij security@anteagroup.nl. Derden, zij die niet geadresseerd zijn, kunnen geen rechten aan dit rapport ontleen, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group.

Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1500 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensing en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al 70 jaar.

Contactgegevens

Zutphenseweg 31D
7418 AH DEVENTER
Postbus 321
7400 AH DEVENTER
T. 06 - 22 99 03 12
E. stephan.hammink@anteagroup.nl

www.anteagroup.nl

Copyright © 2023

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.