

Gemeente Cuijk

Verkeersmaatregelen Linden



Met Graumans

Gemeente Cuijk

Verkeersmaatregelen Linden



Met Graumans

© 2013 Met Graumans, Vleuten

Droomtuinlaan 152
3452 RL Vleuten
06-53173781
ed@metgrauamans.nl
www.metgrauamans.nl
KvK 540 005 56
BTW-nummer NL 0936 27 907 BO1
Triodos Bank 25 44 30 422

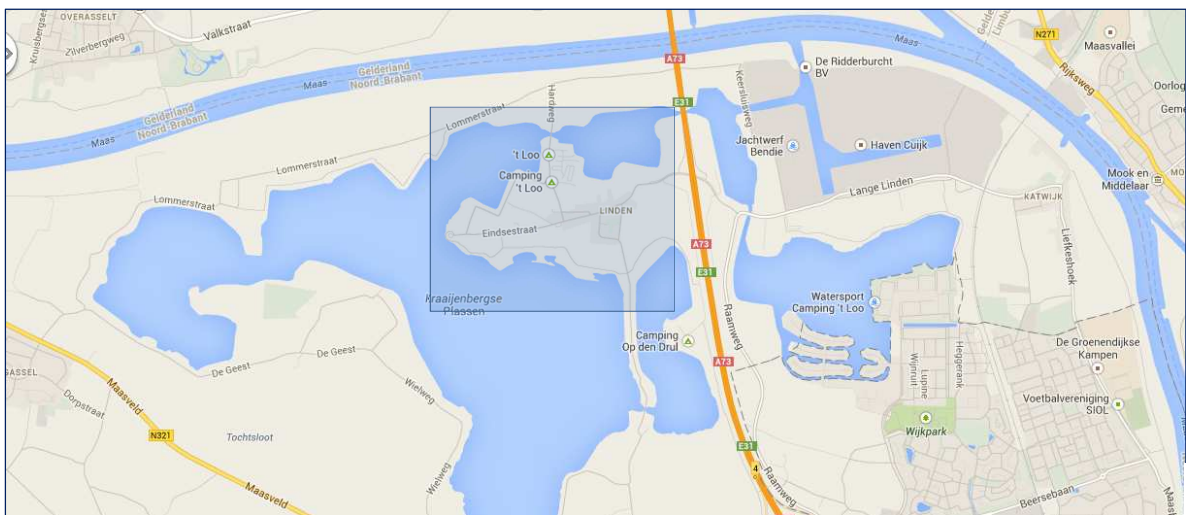
Tekst en samenstelling: Ed Graumans
Foto's in rapport: Ed Graumans
Foto voorblad: Ed Graumans
Projectnummer: 025-01
Met Graumans, Vleuten.
In opdracht van: Gemeente Cuijk
Contactpersoon: Kees Peters

Dit rapport is vervaardigd op verzoek van de opdrachtgever zoals hierboven aangegeven en is zijn eigendom. Niets uit deze rapportage mag worden vermenigvuldigd of openbaar gemaakt worden door middel van scanning, druk, internet, fotokopie of andere wijze zonder schriftelijke toestemming van de opdrachtgever en Met Graumans, noch mag het zonder deze toestemming voor een ander doel gebruikt worden dan waarvoor het vervaardigd is.

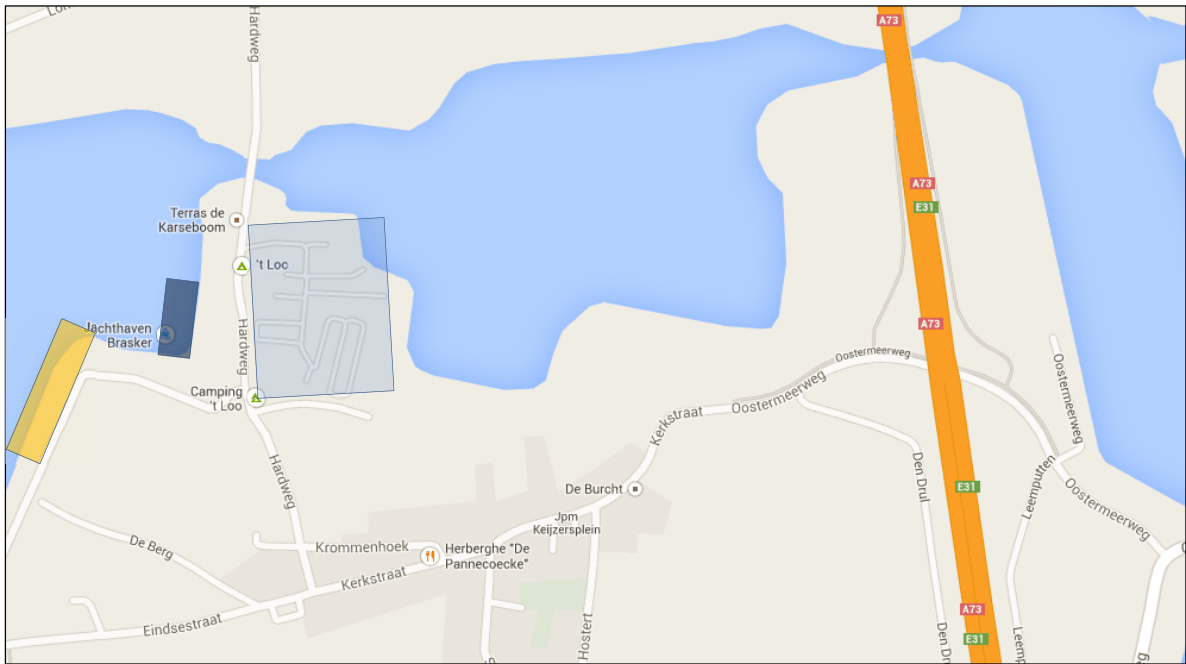
Met Graumans is niet aansprakelijk voor vervolgschade, alsmede schade die voortvloeit uit toepassingen van de resultaten van de werkzaamheden of andere gegevens verkregen van Met Graumans. De opdrachtgever vrijwaart Met Graumans voor aanspraken van derden in verband met deze toepassing.

Inhoudsopgave

1	Het dorp Linden en het recreatieverkeer	9
1.1	Uitbreiding camping 't Loo	9
1.2	Recreatief verkeer	9
1.3	Werkwijze opstellen plan verkeersmaatregelen	11
2	Verbeteren bestaande situatie	13
2.1	Krommenhoek voor bestemmingsverkeer	13
2.2	Weren lange voertuigen	14
2.3	Overige maatregelen	14
3	Spreiden recreatieverkeer	15
3.1	Eenrichtingsverkeer Hardweg	15
3.2	Verkeersmaatregelen	15
4	Omleiden recreatieverkeer	17
4.1	Afsluiten Hardweg	17
4.2	Verkeersmaatregelen	17
5	Conclusies en advies	19
5.1	De aanbevolen oplossingsrichting	19
5.2	Maatregelenpakket	20
5.3	Overige opties	20



Ligging van het dorp Linden



- Recreatie- en surfvoer
- Jachthaven Brasker
- Camping 't Loo

1 Het dorp Linden en het recreatieverkeer



Kleinschalige infrastructuur in Linden



1.1 Uitbreiding camping 't Loo

De gemeente Cuijk wil medewerking verlenen aan het uitbreiden van Camping 't Loo aan de Hardweg in de kern Linden. Daarvoor is een wijziging van het bestemmingsplan nodig. Camping 't Loo ligt aan de noordzijde van het dorp Linden. Dit dorp heeft ruim 250 inwoners.

De camping is thans ingericht voor 90 jaarplaatsen voor stacaravans, 35 jaar- en seizoenplaatsen voor toercaravans, 13 verhuurcaravans en 12 toeristische kampeerplaatsen (totaal 150 plaatsen). In de voorgenomen uitbreiding zijn opgenomen: 20 appartementen, 42 chalets, 10 seizoenplaatsen en 20 comfortplaatsen (totaal 242 plaatsen), extra aanlegsteigers voor 100 ligplaatsen, uitbreiding van de horecavoorzieningen en uitbreiding van de parkeerplaatsen die bij de ingang van de camping zijn gelegen.

In het zomerseizoen rijdt een groot gedeelte van het recreatieverkeer, inclusief grote voertuigen zoals caravans en boottrailers, door het dorp Linden. De bewoners hebben tijdens de inspraakprocedure geklaagd over de verkeersbelasting in het zomerseizoen en op topdagen. Ten gevolge van de eventuele uitbreiding van de camping zijn zij van mening dat de overlast zal toenemen en de verkeersveiligheid zal afnemen.

1.2 Recreatief verkeer

Recreatieverkeer gemotoriseerd

Door het dorp Linden rijden verschillende soorten recreatieverkeer:

- Personenauto's en auto's met caravans en boottrailers van en naar de camping 't Loo.
- Personenauto's, campers en auto's met boottrailers naar jachthaven Brasker. Dit is een haven voor zeiljachten en motorboten tot 18 meter. Voor de zuidoever van de jachthaven is een vergunning verleend voor 11 campers. Voor de jachthaven is een vergunning verstrekt voor 5 jaar. Deze wordt omgezet in een permanente vergunning. Het aantal ligplaatsen kan worden uitgebreid.
- Personenauto's en auto's met boottrailers naar het recreatiestrand. Auto's parkeren op het parkeerterrein tegenover de ingang van de camping. Dit parkeerterrein heeft een capaciteit van 150 plaatsen bij de jachthaven en circa 300 plaatsen langs de surf- en recreatieoever. Het parkeerterrein is voorzien van een slagboom. Het parkeertarief bedraagt € 2,- per dag. Er wordt, ondanks het parkeerverbod, ook buiten het parkeerterrein (gratis) in de bermen van de Hardweg geparkeerd. Het strand beschikt over een boothelling. Snelle boten moeten eerst 45 minuten door rustig

vaarwater om met hoge snelheid te kunnen varen. Er zijn plannen om een nieuwe boothelling te maken in Cuijk bij 'de Stier'. Deze boothelling geeft direct toegang tot het 'snelle water'. Dat kan leiden tot een reductie van het aantal boottrailers in weekenden en zomerseizoendagen. Er is in 2006 een nieuwe strandlocatie geopend (Heeswijk) en er komt nog een nieuwe strandlocatie in Beers (Bungelaar). Daardoor wordt het recreatieverkeer naar de stranden meer gespreid en zal de verkeersdruk in Linden voor deze categorie eerder afdan toenemen.



Naast het recreatieve verkeer is er bedrijfsvervoer, woonwerkverkeer en bevoorradingsverkeer (busjes, vrachtwagens) naar de camping en de jachthaven.

Recreatief fietsverkeer

- Het recreatieve fietsverkeer bestaat uit:
- Fietsers van en naar de camping 't Loo (gebruikers en bezoekers).
- Fietsers van en naar het recreatiestrand.
- Doorgaande recreatieve fietsers.

Verkeerstellingen mei 2012

Op zaterdag 5 tot en met vrijdag 11 mei 2012 is het gemotoriseerde verkeer geteld op een aantal locaties (bron: onderzoek VAGN). Dat leverde de volgende gemiddelde verkeersintensiteiten op:

- Kerkstraat 700 motorvoertuigen/etmaal
- Steegstraat 330 motorvoertuigen/etmaal (bubeko =buiten bebouwde kom)
- Oostermeerweg 700 motorvoertuigen/etmaal
- Hardweg 310 motorvoertuigen/etmaal
- Hardweg (bubeko) 160 motorvoertuigen/etmaal

Dit getelde hoeveelheden zijn laag en passen ruim binnen de 'normen' voor erftoegangswegen. Grofweg kan worden gesteld dat in de Kerkstraat ongeveer 400 motorvoertuigen rijden met een herkomst en/of bestemming in Linden en dat ongeveer 300 motorvoertuigen per dag horen bij de recreatievoorzieningen (inclusief enkele doorgaande voertuigen ten opzichte van de recreatievoorzieningen).

Omvang recreatieverkeer fluctueert sterk

Kenmerkend voor het recreatieverkeer zijn de sterke fluctuaties die optreden in de seizoenen, weekends, zomervakantie en zomertopdagen. Tevens neemt dan het aantal caravans, campers en boottrailers toe. De cijfers van mei 2012 zijn dan ook niet maatgevend maar een referentie.

Er ontstaat een beter beeld van de situatie in het zomerseizoen als we de bezetting van het parkeerterrein achter de slagboom erbij betrekken.



Toegang parkeerterrein met slagboom (€ 2,- per dag)

Tijdens de telperiode in mei 2012 was er nauwelijks verkeer naar het parkeerterrein achter de slagboom namelijk gemiddeld 5 auto's per dag. In het zomerseizoen in de weekenden bedraagt het aantal auto's per weekenddag op 'gewone' dagen 50 tot 80. Er komen echter uitschieters (uitbundig zomerweer) voor van 175, 275, 125, 150, 215, 200, 160, 115, 230, 225, 405, 185 per dag. Het aantal verkeersbewegingen is twee maal zo groot. Tevens zijn in deze periode de camping en de jachthaven uiteraard meer in gebruik. Indicatief kan worden gesteld dat op een gemiddelde dag in de zomervakantie of het weekend de verkeersintensiteit ten opzichte van de waarnemingen toeneemt met ongeveer 450 motorvoertuigen/etmaal (verdubbeling van campingverkeer + parkeerterrein in twee richtingen samen) en op topdagen met 600 tot 700 motorvoertuigen (in twee richtingen samen). In het weekend treedt hierop nog een kleine reductie op omdat de productie van het dorp in het weekend iets lager zal zijn dan op werkdagen.

Op zomerdagen ligt de verkeersintensiteit op de Hardweg dan op 750 motorvoertuigen/etmaal en op topdagen op ongeveer 1.000 motorvoertuigen/etmaal. Dit verkeer zal

voor ongeveer 80 tot 90% worden geproduceerd in een beperkt aantal uren in de ochtend (aankomst) en middag (vertrek) en is sterk in één richting georiënteerd. De spitsintensiteit in de ochtenduren bedraagt op de Hardweg in de drukste richting daarmee ongeveer 150 -250 mvt/uur. Op de Kerkstraat ligt de intensiteit per uur iets hoger ten gevolge van het verkeer dat een herkomst of bestemming in het dorp zelf heeft.

Geschat wordt dat ten gevolge van de uitbreiding van de camping en de jachthaven een toename in het zomerseizoen zal plaatsvinden van 300 mvt/etmaal en 30 tot 50 in de drukste uren. Een reductie van deze aantallen kan nog optreden ten gevolge van het openen van een nieuw strand en een nieuwe botenhelling.

1.3 Werkwijze opstellen plan verkeersmaatregelen

Naar aanleiding van de binnengekomen reacties op het voorontwerpbestemmingsplan over de verkeersconsequenties is in de raadscommissie besloten om het bestemmingsplan te voorzien van een visie op de benodigde verkeersmaatregelen voor Linden. De rapportage 'Verkeersmaatregelen Linden' wordt een bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan dat ter inzage wordt gelegd.

In deze rapportage worden verschillende opties ter verbetering van de verkeerssituatie aangegeven. Vóór het opstellen van het advies is een aantal gesprekken gevoerd met:

- De projectleider, verkeerskundige en de wethouder van de gemeente Cuijk.
- De exploitant van de camping 't Loo.
- De dorpsraad van Linden.
- 10 inwoners van Linden die gebruik hebben gemaakt van het inloopspreekuur op 12 november 2013. Met

het inloopspreekuur werd gelegenheid gegeven om de probleembeleving en eventuele ideeën en wensen in te brengen voordat het plan verkeersmaatregelen werd opgesteld.

De mogelijke verkeersmaatregelen zijn ingedeeld in drie categorieën:

1. Verbeteren bestaande situatie.
2. Spreiden van het recreatieverkeer.
3. Omleiden van het recreatieverkeer.

Uitgangspunten bij het opstellen van de verkeersmaatregelen zijn:

- Behouden van het dorpse karakter van Linden.
- De straten en wegen in Linden zijn erftoegangswegen en onderdeel van een verblijfsgebied.
- Duurzaam verkeersveilige oplossingen. In een verblijfsgebied betekent dit vooral snelheidsreductie- en beheersing en het mengen van verkeer (gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer) binnen één verkeersruimte als de vormgeving van deze verkeersruimte dat toelaat.

2 Verbeteren bestaande situatie



Aansluiting Krommenhoek - Kerkstraat



Verkeer uit de Krommenhoek, dat voorrang heeft op de kruising, is niet zichtbaar voor het verkeer op de Hardweg

2.1 Krommenhoek voor bestemmingsverkeer

In de bestaande situatie moet doorgaand gemotoriseerd recreatieverkeer door de Krommenhoek worden vermeden. De breedte van de weg in de Krommenhoek bedraagt 3,2 meter met aan één zijde een smalle berm. Dat is ongeschikt om verkeer in twee richtingen af te wikkelen. Tegemoetkomende voertuigen kunnen elkaar alleen bij een (private) uitrit passeren en voor fietsers blijft bijna geen ruimte over als een (groot) voertuig hen wil passeren. Daar komt nog bij dat het uitzicht tussen de Hardweg (zijde Kerkstraat) en de Krommenhoek slecht is. Het verkeer (gemotoriseerd en langzaam verkeer) dat uit de Krommenhoek komt heeft voorrang. Dat kan tot onverwachte conflicten leiden. Daarom wordt één van de volgende maatregelen voorgesteld:

1. Eenrichtingsverkeer van west naar oost in de Krommenhoek.
2. Eenrichtingsverkeer van west naar oost in de Krommenhoek aangevuld met een linksafverbod vanaf de Hardweg (uit noordelijke richting) naar de Krommenhoek.
3. Eenzijdige afsluiting van de Krommenhoek achter het Pannenkoekhuis. Bewoners van de Krommenhoek en de exploitant van het Pannenkoekhuis krijgen de beschikking over een sleutel zodat grote voertuigen vanaf de oostzijde kunnen inrijden en zonder te keren de Krommenhoek kunnen verlaten. Deze maatregel wordt

aangevuld met een linksafverbod vanaf de Hardweg (uit noordelijke richting) naar de Krommenhoek. Met het linksafverbod wordt de kans geminimaliseerd dat bestuurders onbedoeld in de doodlopende weg terecht komen. In uitzonderlijke gevallen kan doorgang worden verleend door de paal te ontgrendelen.



Krommenhoek: smalle straat direct grenzend aan erven

2.2 Weren lange voertuigen

Indien de bestaande verkeerscirculatie gehandhaafd blijft, zal de verkeersdruk in het dorp niet afnemen. Het is mogelijk om de het dorp af te sluiten voor voertuigen met een lengte van bijvoorbeeld meer dan 6 meter. Bord C17 heeft de volgende betekenis: Gesloten voor voertuigen en samenstellen van voertuigen die, met inbegrip van de lading langer zijn dan op het bord is aangegeven (dus inclusief aanhanger).



Gesloten voor voertuigen met een lengte van meer dan 6 m

Het toepassen van deze maatregel kan als volgt:

1. De maatregel wordt van toepassing op de Hardweg tussen de Kerkstraat en de toegang van de camping. Het dorp Linden blijft zelf met grote voertuigen bereikbaar blijft.
2. Op de Raamweg wordt duidelijk aangegeven dat de route naar de camping voor lange voertuigen gesloten is en wordt de alternatieve route aangegeven via de Havenweg en de Keersluisweg en de Hooge Voort.
3. De smalle brug op de Hardweg wordt voorzien van verkeerslichten zodat het gemotoriseerde verkeer veilig om-en-om deze brug kan passeren. Er komen name-

lijk meer (grote) voertuigen in twee richtingen terwijl het uitzicht naar de andere zijde slecht is.

4. De maatregelen op de Hooge Voort en op de Hardweg ten noorden van de brug worden uitgevoerd die zijn beschreven in paragraaf 4.2. Op de Hooge Voort zijn extra maatregelen nodig. Deze weg heeft een slechts een breedte van ongeveer 3,10 m en is dus nog smaller dan de Kerkstraat (3,7 m + 2 x 0,50 meter molgoot). Dat betekent dat zonder aanvullende maatregelen tegemoetkomende voertuigen elkaar niet kunnen passeren zonder de berm in te rijden en dat fietsers in de berm gedrukt worden. Dat levert verkeersonveilige situaties op vooral als de bermen ten gevolge van regen zacht zijn.
5. Instellen van een maximum snelheid op de Hooge Voort en Hardweg van 30 km/uur in overeenstemming met de omgeving.
6. Kruisingsvlakken van Hooge Voort met Hardweg (plateau) en Keersluisweg voldoende dimensioneren.



Hooge Voort slechts 3,10 m breed

Het is overigens niet gegarandeerd dat de lengtebeperking voldoende effect zal hebben. Er staat immers al een bord met 'doodlopend voor vrachtverkeer'. Dit heeft in de praktijk geen enkel effect op het reduceren van lange voertuigen die door het recreatieverkeer worden gebruikt. Handhaving is dus noodzakelijk maar niet permanent mogelijk. De pakkans zal dan ook klein zijn en de navigatiesystemen blijven de route door het dorp adviseren. Daarom is prominente in het oog springende informatie op de Raamweg noodzakelijk.

Indien niet zou worden gekozen voor het invoeren van de lengtebeperking (in het pakket verbeteren bestaande situatie) is een vermindering van de verkeersdruk in het dorp niet mogelijk. Een verbreding van het zuidelijk deel van de Hardweg tot ongeveer 4,5 m is dan noodzakelijk.

2.3 Overige maatregelen

Toegang tot camping 't Loo

Het kruisingsvlak bij de toegang tot de camping is klein waardoor in- en uitgaand verkeer elkaar vastzetten. Dit kan worden voorkomen door het kruisingsvlak te vergroten.



Kruisingsvlak bij camping vergroten

3 Spreiden recreatieverkeer

3.1 Eenrichtingsverkeer Hardweg

Het spreiden van het recreatieverkeer is mogelijk door op de Hardweg tussen de ingang van de camping en de Krommenhoek eenrichtingsverkeer in te stellen in zuidelijke richting. Het inkomende recreatieverkeer maakt dan gebruik van de Hoge Voort en de Hardweg-noord. Het vertrekkende verkeer maakt gebruik van de route door het dorp indien ook op de Hardweg-noord eenrichtingsverkeer wordt ingesteld. Dit wordt aanbevolen omdat er dan geen extra maatregelen op of rond de smalle brug nodig zijn. De Hardweg houdt wel tweerichtingsverkeer voor het langzame verkeer. Tevens wordt op de Hoge Voort eenrichtingsverkeer in westelijke richting ingesteld. Met deze voorgestelde circulatie wordt het vertrekkende recreatieverkeer nog door het dorp geleid, maar naar verwachting is dat meer gespreid dan het aankomende verkeer. Het Pannenkoekenhuis blijft vanaf de camping direct per auto bereikbaar. Voor de terugweg moet worden omgereden. De loop- en fietsafstand bedragen overigens slechts ongeveer 350 meter.

3.2 Verkeersmaatregelen

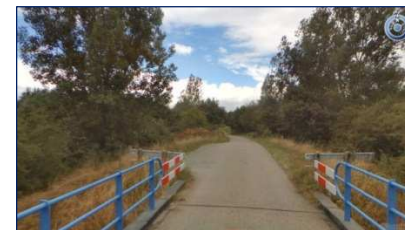
Om deze verkeerscirculatie (verkeersveilig) mogelijk te maken is een aantal maatregelen nodig:

1. Verbreding Hardweg-zuid en noord: ondanks het instellen van eenrichtingsverkeer blijft een verbreding tot

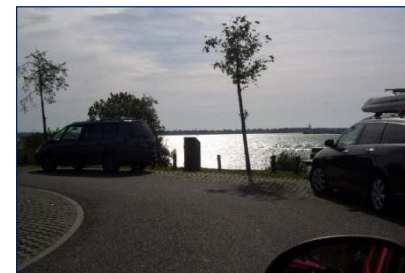
minimaal ongeveer 4,5 meter nodig om de verkeersveiligheid voor het langzame verkeer te garanderen. Bij voorkeur wordt de weg verbreed tot 5,0 meter.

2. Dit geldt eveneens voor de Hoge Voort. Deze weg is absoluut te smal om zowel het gemotoriseerde verkeer en het fietsverkeer af te wikkelen. Zonder extra maatregelen is de Hardweg een verkeersonveilig alternatief dan de Kerkstraat! Voor de Hoge Voort is één van de volgende maatregelen mogelijk:
 - Verbreding tot minimaal 4,5 m en bij voorkeur tot 5,0 m met kantbelijning.
 - 2 fietsstroken van minimaal 1,5 meter en rijbaan van 3,0 meter.
 - Aanbrengen van passeerhavens (vergelijk huidige situatie Hardweg-noord).
 - Inrichten als fietsstraat met een afwisselende breedte: over een lengte van 350 meter de bestaande breedte en over een lengte van 150 meter 5,0 meter (350 – 150 – 350 – 150 – 350).
 - De Lommerstraat afsluiten voor gemotoriseerd verkeer met uitzondering voor bestemmingsverkeer. Het recreatieverkeer wordt gebundeld op de N321, A73, Raamweg en Hoge Voort. De Hoge Voort wordt daartoe verkeersveilig ingericht.
3. Instellen van een maximum snelheid op de Hoge Voort en Hardweg van 30 km/uur.
4. Kruisingsvlakken van Hoge Voort met Hardweg (plateau) en Keersluisweg voldoende dimensioneren.

5. Op de Raamweg wordt duidelijk aangegeven dat de route naar de camping en de jachthaven niet door het dorp loopt maar via de Raamweg door middel van objectbewegwijzering (camping, strand, botenhelling, jachthaven).
6. Op de Kerkstraat vóór de aansluiting met de Hardweg wordt aangegeven dat (lange) voertuigen die onbedoeld toch in het dorp terecht zijn gekomen een keermogelijkheid hebben op de Eindsestraat.



Hardweg-noord met passeerhaven



Keerlus Eindsestraat

4 Omleiden recreatieverkeer

4.1 Afsluiten Hardweg

Het recreatieverkeer kan volledig uit het dorp worden geweerd indien de Hardweg wordt afgesloten voor al het gemotoriseerde verkeer. Deze afsluiting vindt plaats direct ten noorden van de Krommenhoek en de woning aan de Hardweg en direct ten zuiden van de ingang van de camping. De afsluiting moet passeerbaar zijn voor de hulpdiensten (sleutelpaal of breekpaal). De Hardweg blijft wel toegankelijk voor het langzame verkeer. Al het recreatieverkeer wordt in twee richtingen gebundeld op de Hooge Voort

5. De smalle brug op de Hardweg voorzien van verkeerslichten zodat het gemotoriseerde verkeer veilig om-en-om deze brug kan passeren.
6. Op de Raamweg wordt duidelijk aangegeven dat de route naar de camping en de jachthaven niet door het dorp loopt maar via de Raamweg door middel van objectbewegwijzering (camping, strand, botenhelling, jachthaven).
7. Op de Kerkstraat vóór de aansluiting met de Hardweg aangeven dat (lange) voertuigen die onbedoeld toch in het dorp terecht zijn gekomen een keermogelijkheid hebben op de Eindsestraat.

4.2 Verkeersmaatregelen

Om deze verkeerscirculatie (verkeersveilig) mogelijk te maken is een aantal maatregelen nodig:

1. Verbreding Hardweg-noord en Hooge Voort tot 6,0 meter (2 fietsstroken van 1,5 m en rijbaan van 3,0 meter).
2. De Lommerstraat afsluiten voor gemotoriseerd verkeer met uitzondering voor bestemmingsverkeer.
3. Instellen van een maximum snelheid op de Hooge Voort en Hardweg van 30 km/uur.
4. Kruisingsvlakken van Hooge Voort met Hardweg (plateau) en Keersluisweg voldoende dimensioneren.

5 Conclusies en advies

5.1 De aanbevolen oplossingsrichting

Buiten het zomerseizoen is er geen sprake van een grote verkeersproblematiek in Linden. Buiten het zomerseizoen is de extra verkeersproductie van de recreatievoorzieningen beperkt en gespreid. Dat geldt ook indien de camping 't Loo wordt uitgebreid.

De verkeersproblematiek treedt in het zomerseizoen: in de weekends en op topdagen. Tijdens deze dagen neemt de verkeersintensiteit toe in aantal maar ook in omvang. Auto's met aanhangers rijden door het dorp juist op het moment dat er ook veel (recreatief) fietsverkeer aanwezig is. In de weekends en op mooie zomerdagen komen economische en recreatieve activiteiten op gespannen voet te staan met de leefbaarheid en de verkeersveiligheid. De omvang van het recreatieverkeer is dan niet meer in overeenstemming met de functie van het verblijfsgebied en de daar aanwezige kleinschalige infrastructuur. Saillant detail maar zeker niet onbelangrijk is dat navigatiesystemen het recreatieve verkeer door de zeer smalle Krommenhoek sturen. De bewegwijzering op straat geeft thans (2013) voor het bereiken van de camping tevens de route door Linden aan.

Uitsluitend in het geval dat de verkeersstromen ongewijzigd blijven kan worden volstaan met:

- Een aanpassing van het kruispunt bij de camping.
- Eenrichtingsverkeer of afsluiting van de Krommenhoek.
- Verbreding van de Hardweg ten zuiden van de toegang tot het parkeerterrein met de slagboom.

Bij deze aanpak treden, met uitzondering van de Krommenhoek, geen verbeteringen op in Linden zelf.

Voor de toekomst beveelt 'Met Graumans' aan om het recreatieverkeer 'los' te koppelen van het dorp en wel door het recreatieverkeer om te leiden. De problematiek tijdens de drukke dagen is groot genoeg om voor deze aanpak te kiezen. Deze aanpak leidt tot een toekomstbestendige en duurzaam veilige oplossing met het behoud van het dorps karakter:

- De verkeersproblematiek in het dorp wordt dan niet langer meer bepaald door het aantal drukke dagen en het aantal grote voertuigen.
- De economische activiteiten en eventuele toekomstige ontwikkelingen worden niet belemmerd door de leefbaarheids grenzen van het dorp.
- Het langzame (recreatieve) verkeer en het (grootschalige) gemotoriseerde verkeer worden zoveel mogelijk gescheiden dan wel afgewikkeld op daartoe ingerichte verkeersveilige wegen.
- Een volledige scheiding leidt niet tot meer kosten dan een gedeeltelijke scheiding (alleen lange voertuigen weren of eenrichtingsverkeer).



In het geval van omleiden hoeft de Hardweg-zuid niet te worden verbreed.



Dat is wel nodig voor het noordelijk gedeelte van de Hardweg

5.2 Maatregelenpakket

Voor de oplossingsrichting 'Omleiden' zijn de volgende maatregelen nodig:

1. Afsluiten van de Hardweg-zuid voor gemotoriseerd verkeer tussen de ingang van de camping en de woning die gesitueerd is direct ten noorden van de Krommenhoek.
2. Verbreden van de Hardweg-noord en de Hooge Voort en het fysiek zoveel mogelijk onmogelijk maken van parkeren in de berm (indien nodig aangevuld met toezicht en handhaving).
3. Aanpassen van de kruispunten Hooge Voort - Hardweg, Hooge Voort – Keersluisweg en Hardweg – ingang camping.
4. Verkeerslichten voor de brug in de Hardweg zodat het gemotoriseerd verkeer om-en-om de brug veilig kan passeren.
5. Objectbewegwijzering vanaf de Raamweg.
6. De Lommerstraat afsluiten voor gemotoriseerd verkeer met uitzondering voor bestemmingsverkeer.
7. Instellen van een maximum snelheid op de Hooge Voort en Hardweg van 30 km/uur.
8. Op de Kerkstraat vóór de aansluiting met de Hardweg aangeven dat (lange) voertuigen die onbedoeld toch in het dorp terecht zijn gekomen een keermogelijkheid hebben op de Eindsestraat.

Bij deze aanpak zijn maatregelen voor de Krommenhoek niet noodzakelijk. Eenrichtingsverkeer in de Krommenhoek verhoogt wel de verkeersveiligheid voor het fietsverkeer op de Hardweg.

In principe zijn deze maatregelen uitsluitend nodig voor het zomerseizoen. Toch wordt aanbevolen om ze permanent in stellen in verband met: vermijden van extra werk (afsluiten en open stellen), voor de duidelijkheid en voor een permanent effect in de navigatiesystemen.

5.3 Overige opties

Tijdens de consultatie is nog een aantal maatregelen ingebracht waarvan de uitvoering (op termijn) te overwegen is maar die niet noodzakelijk zijn:

- Het verplaatsen van het parkeerterrein (met de slagboom) naar de andere zijde van de brug of naar een locatie buiten het dorp met aanvullend (water)vervoer. Een dergelijke aanpak kan uitsluitend beoordeeld worden binnen een op te stellen gebiedsvisie.
- Op het kruispunt Hostert – Kerkstraat is het uitzicht niet optimaal. Op deze locatie zou een kruispuntplateau kunnen zorgen voor verlaging van de snelheid.
- Het asfalt in het dorp vervangen door klinkers. Dit heeft een positief effect op het verlagen van de snelheid en versterkt het dorpsbeeld.
- Op het kruispunt Oostermeerweg – Raamweg moeten fietsers bij het oversteken van de Oostermeerweg voorrang verlenen en zijn de middeneilanden klein. De fietsoversteek zou verplaatst kunnen worden in westelijke richting en eventueel voorzien kunnen worden van een voorrang voor de fietsers in combinatie met een attentieverhogende en snelheidsverlagende maatregel voor het gemotoriseerd verkeer.
- Op de Hardweg-noord en op de Hooge Voort zijn geen voetgangersvoorzieningen aanwezig. De veiligheid kan worden verhoogd door bij de verbreding een strook van de berm te verharderen.

