

Duinhof-Oost Cadzand-Bad Mobiliteitstoets

adviseurs | ingenieurs | openbare ruimte

JUST
daarom!

Colofon

Documentgegevens

Titel: Duinhof-Oost Cadzand-Bad | Mobiliteitstoets
Rapportnummer: VDP_P02_R001_vs7
Datum: 20 juni 2014
Status: Definitief

Opdrachtgever

Naam: Aannemersbedrijf Van der Poel BV
Contactpersoon: De heer D. van Driessche

Opdrachtnemer

Naam: Juust | adviseurs ingenieurs openbare ruimte
Goessestraatweg 19 | 4421 AD Kapelle
085 - 90 20 222
info@juustdaarom.nl
www.juustdaarom.nl

Auteur(s): De heer J.P. d'Haens
Contactgegevens: 06 - 28 63 75 30
jan@juustdaarom.nl

Inhoudsopgave

01 Inleiding	4
1.1 Situering	4
1.2 Huidige situatie	4
1.3 Toekomstige situatie	5
1.4 Doel en toetsingskader	6
02 Parkeren	7
2.1 Compensatie parkeren huidige situatie	7
2.2 Parkeren Duinhof-Oost	11
03 Bereikbaarheid	12
3.1 Ontsluiting autoverkeer toekomstige situatie	12
3.2 Toekomstige intensiteit	13
3.3 Verkeersveiligheid	15
04 Conclusie	16
Bijlage 01 Luchtfoto plangebied	17
Bijlage 02 Loopafstanden CROW	18
Bijlage 03 Referenties loopafstanden strand	19

01 Inleiding

1.1 Situering

Aan de oostzijde van de kern Cadzand-Bad is het project Duinhof-Oost gepland. Dit project bestaat uit de realisatie van 3 appartementsgebouwen en maximaal 30 grondgebonden woningen op een locatie welke momenteel als parkeerterrein in gebruik is. Op onderstaande afbeelding staat de projectlocatie in Cadzand-Bad weergegeven. In bijlage 1 is een luchtfoto weergegeven van het plangebied en omgeving.



Figuur 1 | Positionering Duinhof-Oost

Duinhof-Oost is een onderdeel van het totaalproject Duinhof en sluit aan op de reeds gerealiseerde appartementen op locatie Duinhof-Zuid. Het totaalproject vormt één van de ontwikkelingen zoals genoemd in het *“Ontwikkelingsplan Cadzand-Bad: natuurlijk stijlvol”* en de *“Schilvisie Cadzand-Bad”*. Hierin wordt een integrale ontwikkelingsschets voor Cadzand-Bad weergegeven. Deze schets moet resulteren in een kwaliteitsslag van de badplaats, waardoor de bijzondere combinatie van recreatie, natuur, rust, ruimte en vrijheid nog krachtiger wordt.

1.2 Huidige situatie

Momenteel wordt de locatie gebruikt als overloopparkerterrein. De inrichting wordt grotendeels gevormd door een grasveld waarbij een parkeerindeling wordt afgedwongen met een haagstructuur. Exacte vakken zijn niet aangebracht. Qua capaciteit wordt een maximaal aantal van 500 parkeerplaatsen aangehouden. Dit is echter sterk afhankelijk van de wijze waarop men parkeert (o.a. ruimte tussen geparkeerde auto's).

1.3 Toekomstige situatie

Het bestaande overloopparkerterrein komt volledig te vervallen. Het plangebied wordt ingevuld met 3 appartementengebouwen en maximaal 30 grondgebonden (recreatie)woningen gerealiseerd. De 3 appartementengebouwen herbergen gezamenlijk maximaal 60 appartementen. Het exacte aantal is afhankelijk van de verdere uitwerking van het ontwerp. Onder de 3 gebouwen wordt een parkeerkelder gerealiseerd welke ontsloten wordt op de Vlamingspolderweg. Deze aansluiting wordt tevens gebruikt om 3 (kort) parkeerplaatsen op maaiveld te bereiken. Ook het middenterrein is via deze aansluiting bij calamiteiten bereikbaar.



Figuur 2 | Inplanting Duinhof-Oost (Bron: tom de witte ontwerpers van buitenruimte)

De woningen zijn gepland in een wijkje dat aantakt op de Vlamingspolderweg. In het huidige plan wordt voorzien in parkeren op eigen terrein, waarbij per woning 2 parkeerplaatsen op eigen terrein worden aangelegd.

1.4 Doel en toetsingskader

Om realisatie van het project Duinhof-Oost mogelijk te maken dient een bestemmingsplanprocedure te worden doorlopen. Hierin dienen ook de verkeerskundige aspecten te worden afgewogen. De basis hiervoor vormt deze mobiliteitstoets. In principe dienen 3 aspecten te worden getoetst:

- Compensatie vervallen parkeerplaatsen;
- Realisatie parkeerplaatsen Duinhof-Oost;
- Ontsluiting.

Voor de compensatie van de 500 huidige parkeerplaatsen die komen te vervallen wordt op schaal van Cadzand-Bad naar een alternatief gezocht. Het voorgestelde alternatief wordt getoetst op CROW-richtlijnen, o.a. gelet op acceptabele loopafstand.

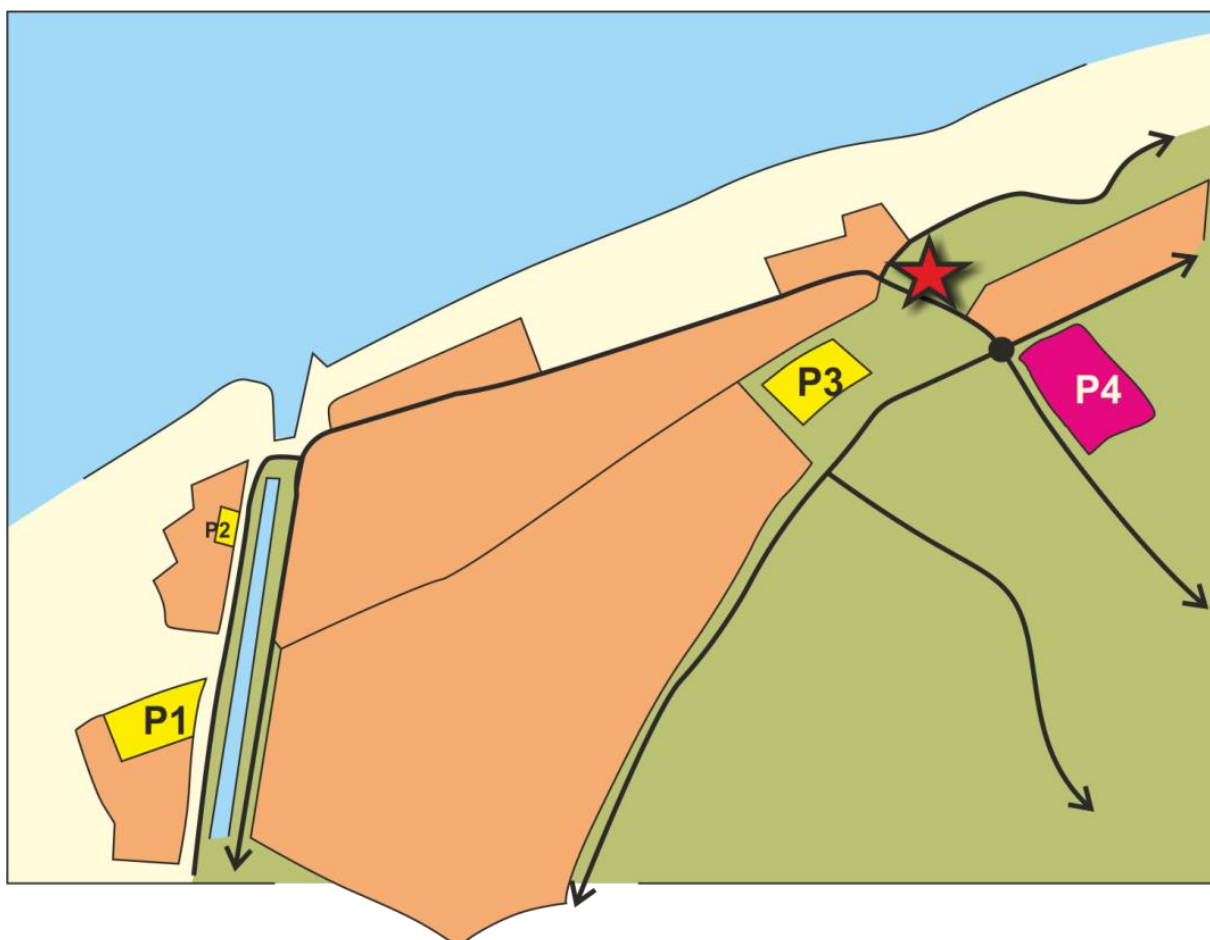
Het project Duinhof-Oost resulteert ook in een nieuwe parkeervraag. De voorgestelde oplossing wordt hierbij getoetst aan de parkeernormen welke zijn vastgesteld voor Cadzand-Bad, als onderdeel van het rapport "Natuurlijk Stijlvol".

Bij de toetsing van de ontsluiting wordt enerzijds gekeken naar verkeersveiligheid en anderzijds naar capaciteit. De vraag is of de ontwikkeling op een veilige wijze wordt ontsloten en of de intensiteiten passen binnen het bestaande wegennet. Hiervoor wordt aan de hand van CROW kencijfers de verkeersgeneratie berekend.

02 | Parkeren

2.1 Compensatie parkeren huidige situatie

Zoals in het vorige hoofdstuk uiteengezet wordt de locatie momenteel gebruikt als overloopparkerterrein. Deze heeft met name een functie voor strandbezoekers en wordt derhalve voornamelijk in de zomerperiode gebruikt. Een exacte capaciteit is niet bekend omdat er geen gebruik wordt gemaakt van vakindeling. Er zijn diverse tellingen bekend die op het terrein zijn uitgevoerd in het (recente) verleden¹, echter niet op een tijdstip waarbij de maximale (geschatte) capaciteit is bereikt. In de diverse studies voor projecten in Cadzand-Bad, alsmede in de notities en nota's met betrekking tot parkeren in deze kern, wordt voor het terrein een capaciteit van 500 parkeerplaatsen aangehouden. Dit aantal wordt ook in deze mobiliteitstoets gehanteerd.



Figuur 3 | Parkeerlocaties dagrecreatie Cadzand-Bad

Door de gemeente Sluis wordt, op basis van de vastgestelde parkeervisie², parkeerbeleid uitgewerkt voor Cadzand-Bad. Dit beleid wordt voorbereid, maar is bij het opstellen van deze toets nog niet vastgesteld. Het beleid voorziet in de uitwerking van de parkeervisie van de gemeente Sluis, waarin als hoofddoel wordt genoemd: de juiste parkeerder op de juiste plaats. Om dit doel in Cadzand-Bad te bereiken wordt het huidige parkeerregime (betaald parkeren) uitgebreid. De gehele centrumzone wordt betaald parkeren, waarbij een maximale parkeerduur (2 uur) wordt ingesteld.

¹ Onder andere in het kader van project Duinhof-Zuid Cadzand-Bad beoordeling verkeersaspecten, d'Haens advies 24 augustus 2010 en studie parkeren Cadzand Bad Akro Consult september 2012

² Parkeervisie 2010-2013, gemeente Sluis

De aanliggende woonwijken worden aangewezen als vergunninghouderszone. Hierin kunnen naast bewoners ook bezoekers van woningen en werknemers uit het centrum op basis van een vergunning parkeren. De langparkeerders, dagrecreatie en/of strandbezoek, worden verwezen naar de grotere parkeerterreinen aan de rand van de kern. Aan de westzijde is hiervoor de Zwinparking en het parkeerterrein aan de Kanaalweg aangewezen. Aan de oostzijde zijn er momenteel 3 terreinen gelegen. Dit betreft strandparking Lange Strinkweg (locatie De Keuninck) en de overloopterreinen de Kikkerput (locatie Duinhof Oost) en het evenemententerrein. Een overzicht van de capaciteit, waarbij per locatie tevens een code genoemd is verwijzend naar figuur 3.

Code	Naam	Capaciteit
P1	Zwinparking	600 parkeerplaatsen
P2	Kanaalweg	80 parkeerplaatsen
P3	Strandparking Lange Strinkweg	800 parkeerplaatsen
P4	Evenemententerrein	500 parkeerplaatsen (overloop)
*	Kikkerput	500 parkeerplaatsen (overloop)

Bij realisatie van het project Duinhof-Oost komen de 500 parkeerplaatsen op locatie “Kikkerput” te vervallen. Deze dienen te worden gecompenseerd. Deze compensatie kan in principe op 2 manieren worden vormgegeven:

- Gebruik maken van restcapaciteit bestaande parkeerplaatsen;
- Realisatie nieuwe parkeerplaatsen.

In eerste instantie wordt ingezet op het benutten van eventuele restcapaciteit. In Cadzand-Bad betekent dit dat we ons op 1 van de 4 resterende (overloop)parkeerterreinen voor langparkeerders moeten richten. Hierbij vallen op basis van ligging de terreinen P1 en P2 (Zwinparking en Kanaalweg) af. Deze parkeerlocaties liggen aan de andere zijde van Cadzand-Bad en bedienen een publiek dat een andere herkomst/bestemming (strandopgang) heeft. Resteren enkel nog P3 en P4.

Voor deze studie is geen parkeeronderzoek beschikbaar. In het verleden zijn wel parkeertellingen verricht (o.a. studie Duinhof-Zuid³). Deze zijn echter niet representatief omdat er toen nog sprake was van een parkeerterrein van 200 parkeerplaatsen op de locatie van het huidige Duinhof-Zuid. Tevens was er in die periode nog sprake van de parkeerlocatie “Strandkerk” en was de strandparking Lange Strinkweg nog niet gerealiseerd. Om te bepalen hoe de huidige parkeerterreinen worden gebruikt kunnen we ons wel baseren op informatie⁴ verkregen van de uitbater van strandparking Lange Strinkweg, die het gebruik gedurende de zomer heeft gemonitord. In totaal zijn er ongeveer 3000 voertuigen die gebruik hebben gemaakt van het parkeerterrein in het zomerseizoen 2013. De hoogste bezetting betrof (eenmalig) 600 voertuigen. Door de beheerder wordt aangegeven dat de locatie “Kikkerput” wel vol heeft gestaan. Wanneer dit reeds vroeg in de ochtend al het geval was (voor 11 uur) werd verkeer handmatig naar strandparking Lange Strinkweg gestuurd. Op dergelijke dagen werd een bezetting gemeten van boven de 10%. De andere dagen werd het aantal van 80 auto's niet gehaald.

³ Duinhof-Zuid Cadzand-Bad, beoordeling verkeersaspecten, d'Haens advies 24 augustus 2010

⁴ Informatie verkregen via gemeente Sluis, aangeleverd door de heer De Keuninck

In principe kunnen we dus stellen dat er op locatie strandparking Lange Strinkweg (rest)capaciteit beschikbaar is. Het is gewenst hiervan gebruik te maken alvorens nieuwe terreinen te realiseren. Door het ontbreken van exacte gegevens is het echter onduidelijk hoe groot de restcapaciteit is. Dit wordt versterkt door het feit dat het terrein met 800 parkeerplaatsen reeds een compensatiefunctie herbergt. (Een deel van) de 200 voormalige parkeerplaatsen op locatie Duinhof-Zuid en het voormalige overloopterrein “Strandkerk” (ca. 200 parkeerplaatsen) zijn gecompenseerd op dit terrein. In de hiervoor weergegeven gebruikerservaring is overigens sprake van een situatie zonder deze terreinen, die zijn immers niet meer aanwezig). Deze “compensatie” is dan ook al verwerkt in de bezetting zoals door de heer De Keuninck gemeld. Dit gaat niet op voor de eventuele olievlek (langparkeerders in Cadzand-Bad die door nieuw parkeerbeleid worden gedwongen aan de rand te parkeren) die ontstaat nadat vergund parkeren is ingevoerd, en de parkeerbehoefte als gevolg van de realisatie van een golfbaan. Nu staan er ook langparkeerders in de woonstraten, deze zullen door het nieuwe parkeerbeleid naar de langparkeerlocaties worden geleid. Ook hierin vervult de locatie strandparking Lange Strinkweg een opvangfunctie. Door de hiervoor beschreven onduidelijkheid, mede ingegeven door alle veranderingen die op het gebied van parkeren in Cadzand-Bad worden verwacht, wordt voorzien in een min of meer flexibele oplossing. Op basis van de verzamelde informatie kan gevoeglijk worden aangenomen dat met het verdwijnen van de 500 parkeerplaatsen als gevolg van realisatie Duinhof-Oost, zonder aanleg van nieuwe parkeerplaatsen, in het recreatieseizoen de locatie strandparking Lange Strinkweg wel goed zal worden gebruikt. Dit parkeerterrein ligt iets verder verwijderd van de strandopgang. De afstand vormt echter geen probleem. Het terrein grenst direct aan Cadzand-Bad waardoor direct het idee ontstaat dat de bestemming is bereikt. Daarnaast is de afstand in vergelijking met strandparkeerplaatsen in andere badplaatsen (zie bijlage 3) zeer beperkt. Ook het in te voeren parkeerbeleid in Cadzand-Bad zal bijdragen aan een sturing van langparkeerders naar deze locatie.

Na realisatie van Duinhof-Oost zijn er behoudens strandparking Lange Strinkweg geen parkeerlocaties beschikbaar aan de oostzijde van Cadzand-Bad. Op het moment dat strandparking Lange Strinkweg vol staat kan worden verwezen naar het evenemententerrein dat dan daadwerkelijk als overloopterrein gaat functioneren. Door het gebruik van beide terreinen te monitoren kan op basis van praktijkervaring worden bepaald of én zo ja hoeveel extra parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. De locatie evenemententerrein is uitermate geschikt om een wisselwerking met strandparking Lange Strinkweg aan te gaan. Eind 2013 wordt op de aansluiting Ringdijk Noord- Lange Strinkweg een rotonde aangelegd. Deze rotonde is het ideale punt om parkeerders te sturen. Wanneer er capaciteit vrij is kan worden aangeduid dat verkeer op de rotonde, komende vanuit de richting Cadzand/Zuidzande, linksaf dient te slaan. Op deze wijze wordt verkeer rechtstreeks naar strandparking Lange Strinkweg geleid. Dit betekent een (mogelijk) betere bezetting en tevens minder (zoek)verkeer door de kern Cadzand-Bad. Indien sprake is van een volledige bezetting op strandparking Lange Strinkweg kan dit op of voor de rotonde worden aangeduid zodat weggebruikers naar het evenemententerrein worden geleid. Dit wordt straks immers ook nagenoeg rechtstreeks via de rotonde ontsloten.

De totale capaciteit van het evenemententerrein wordt momenteel geschat op 500 parkeerplaatsen. Worst case gedacht, wanneer invoeren vergunninghouderszones in woonwijken Cadzand-Bad reeds zorgt voor volledige benutting van de restcapaciteit strandparking Lange Strinkweg (als gevolg van de olievlekwerking), is er dus exact voldoende capaciteit om de 500 parkeerplaatsen van de locatie Kikkerput op te vangen. In dat geval dient wel een overloopterrein te worden aangeduid. Het zuidelijke deel van het evenemententerrein kan dan bijvoorbeeld geschikt worden gemaakt om te functioneren als overloopterrein (zie afbeelding op figuur 4). Hiermee wordt in ieder geval verankerd dat het flexibele scenario in alle denkbare scenario's (tot het aantal van 500 parkeerplaatsen, het maximale te compenseren aantal vanuit onderhavig project) in voldoende compensatie kan voorzien⁵.

⁵ Maximaal benodigde compensatie (500 parkeerplaatsen) is op deze locatie mogelijk waarbij er tevens ruimte resteert voor een overloop(parkeer)terrein. Evenemententerrein is in eigendom van initiatiefnemer

Indien het zuidelijk deel wordt aangeduid als overloopterrein kan een knelpunt ontstaan indien er én sprake is van een evenement én van piekbezoek aan het strand. Een dergelijk piekmoment is echter zeer uitzonderlijk en dient dan ook te worden gezien als een extreme piek waarop niet kan worden gedimensioneerd. In een dergelijke situatie zal overal aan het strand sprake zijn van een knelpunt mbt parkeren.

Aandachtspunt bij de gekozen oplossing betreft de afstand van het evenemententerrein tot de strandopgang. Er zal dan ook een inspanning moeten worden geleverd om parkeerders te verleiden van het terrein gebruik te maken. Hierbij kan gedacht worden aan parkeerbeleid, attractieve looproute en eventuele aanvullende voorzieningen.



Figuur 4 | Mogelijk gebruik evenemententerrein.

Met het voorgenomen parkeerbeleid wordt gestimuleerd dat langparkeerders gebruik maken van de daarvoor bestemde parkeerterreinen. Door betaald parkeren en vergunninghouderszones in te voeren wordt men immers verplicht aan de randen van de kern te parkeren.

De looproute van het evenemententerrein naar Cadzand-Bad en de strandopgang(en) (en omgekeerd) dient uitnodigend te zijn. Een looproute is in de huidige situatie niet aanwezig. Langs de Ringdijk Noord wordt enkel voorzien in een fietspad. Een oplossing hiervoor kan worden gevonden door de aanleg van een voetpad langs de Ringdijk Noord. Dit is een minimaal benodigde voorziening wanneer er sprake is van meer (parkeer)gebruik van het evenemententerrein.

2.2 Parkeren Duinhof-Oost

Voor Cadzand-Bad zijn parkeernormen opgenomen in bijlage 10 van het “Ontwikkelingsplan Cadzand-Bad”. Bij nieuwe ontwikkelingen dient dan ook voldaan te worden aan deze normen.

Functie	Parkeernorm		Aandeel bezoek
Woning/appartement	1,2	per woning	0,3 per woning
Hotel	1,2	per kamer	
Winkels	3,2	per 100 m2 bvo	80%
Café, bar, disco, restaurant	5,0	per 100 m2 bvo	90%

In het plan zijn maximaal 30 grondgebonden woningen voorzien en 60 appartementen. Dit betekent conform de parkeernorm Cadzand-Bad dat er voor de woningen 36 parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd. Voor de appartementen is dit aantal 72. In totaal dienen er dus 108 parkeerplaatsen in het plan te worden opgenomen.

Op de structuurschets voor Duinhof-Oost zijn parkeerplaatsen aangeduid naast de grondgebonden woningen (2 per woning). Dit betekent dus in totaal 60 parkeerplaatsen.

Onder de 3 appartementsgebouwen komt een gezamenlijke parkeerkelder. Hierin wordt per appartement minimaal 1,2 parkeerplaats voorzien⁶. Verder worden ter hoogte van de entree van de parkeergarage 3 parkeerplaatsen gerealiseerd, bestemd voor kortparkeren. Deze kunnen benut worden voor bijvoorbeeld het ophalen van sleutels.

In het plan wordt dan ook voldaan aan de parkeernorm zoals gesteld in het “Ontwikkelingsplan Cadzand-Bad”.

⁶ Stel dat er 60 appartementen worden gerealiseerd, dan worden er tevens minimaal 72 parkeerplaatsen in de garage gerealiseerd.

03 | Bereikbaarheid

3.1 Ontsluiting autoverkeer toekomstige situatie

In de structuurschets opgesteld door “tom de witte” wordt voorzien in twee aansluitingen op de Vlamingpolderweg. Zowel de parkeergarage onder de appartementsgebouwen als de straat waaraan de grondgebonden woningen zijn gesitueerd wordt via de Vlamingpolderweg ontsloten. Deze weg wordt via een t-aansluiting verbonden met Boulevard de Wielingen en Ringdijk Noord.

Door de realisatie van een rotonde op het kruispunt Ringdijk Noord – Lange Strinkweg ontstaat de mogelijkheid om parkeerders met bestemming langparkeerterreinen (Strandparking Lange Strinkweg en/of evenemententerrein) voor de bebouwde kom van Cadzand-Bad op te vangen. Doordat men ter hoogte van de rotonde reeds een afslaan beweging maakt naar deze parkeerlocaties wordt de intensiteit op Boulevard de Wielingen en dus ook de aansluiting met de Vlamingpolderweg lager.

Het huidige parkeerterrein op de locatie Kikkerput kent een capaciteit van 500 parkeerplaatsen. Op een drukke dag (volle bezetting) betekent dit minimaal een verkeersgeneratie van 1000 voertuigen (500 heen en 500 terug)⁷. Op basis van CROW publicatie 317 is de verkeersgeneratie van het project Duinhof-Zuid bepaald. Hiervoor zijn de volgende kengetallen aangehouden:

- Woning, etage, duur (maximale richtlijn): 7,7 motorvoertuigen per woning;
- Woning, vrijstaand: 8,5 motorvoertuigen per woning.

De woningen worden echter gebruikt als vakantiewoning en kennen om die reden een lagere verkeersgeneratie. In de hiervoor benoemde verkeersgeneratie is rekening gehouden met woon-werkverkeer, vervoer van kinderen naar school/sport, boodschappen, etc.. In het geval van recreatief gebruik wordt een groot deel van deze verkeersbewegingen niet uitgevoerd. Door de korte afstand tot het strand en de voorzieningen in Cadzand-Bad is het zeker niet reëel om de verkeersgeneratie-kencijfers voor permanente bewoning aan te houden. Voorgesteld wordt dan ook te rekenen met de verkeersgeneratie voor bungalowpark/huisjespark. Deze cijfers zijn afgestemd op recreatief gebruik. Op basis van CROW-publicatie 317 (maximaal kengetal) kan dan als verkeersgeneratie een getal van 2,3 motorvoertuigen per woning.

Uitgaande van 60 appartementen en 30 woningen betekent dit per etmaal een verkeersgeneratie van 207 motorvoertuigen. Dit is minder dan de verkeersgeneratie van het parkeerterrein.

Op basis van het voorgaande, uitgaande van compensatie van de parkeerplaatsen ten zuiden van het projectgebied (Strandparking Lange Strinkweg en/of evenemententerrein), kan worden geconcludeerd dat de verkeersgeneratie als gevolg van onderhavig project verwerkt kan worden via het bestaande wegennet. Er is immers sprake van een afname van het aantal motorvoertuigbewegingen (max. 1000 verkeersbewegingen parkeerterrein nu, max. 207 verkeersbewegingen Duinhof-Oost) terwijl in de huidige situatie geen sprake is van doorstromingsproblematiek.

⁷ Strandbezoekers blijven nagenoeg een hele dag, een parkeerplaats wordt dan ook 1 maal gebruikt

3.2 Toekomstige intensiteit

In paragraaf 3.1 is het verschil in beeld gebracht tussen de verkeersgeneratie in de huidige situatie en de toekomstige situatie (1000 motorvoertuigen per etmaal parkeerterrein “Kikkerput”, 210 motorvoertuigen per etmaal Duinhof-Oost. Om te bepalen tot welke verkeersintensiteiten dit in de toekomst leidt wordt het projectgebied in groter verband gezien. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de verkeerscijfers zoals opgenomen in de MER Cavelot⁸. In deze studie zijn de gevolgen van het project Noordzee Residence Cadzand-Bad voor de verkeerssituatie in en om Cadzand-Bad in beeld gebracht. In deze verkeersstudie is een toekomstscenario (2020) opgesteld waarin ook alle ontwikkelingen uit de visie “Natuurlijk Stijlvol” zijn opgenomen. Het is dan ook een goede basis om ook voor deze studie te gebruiken:

- Basis vormen gedetailleerde verkeersstellingen in een maatgevende periode;
- Nagenoeg alle inmiddels gerealiseerde of nog uit te voeren projecten in Cadzand-Bad zijn in de studie opgenomen;
- De verkeerscijfers worden ook gehanteerd in andere procedures zoals o.a. Strandhotel-De Branding, Parkeerterrein en Golfbaan Lange Strinkweg, Duinhof-Zuid.

In onderstaande afbeelding staan de intensiteiten 2020 weergegeven zoals bepaald in genoemde verkeersstudie.



Figuur 6 | Intensiteiten weekenddag 2020 conform MER Cavelot

⁸ Verkeerseffectstudie Cavelot Cadzand-Bad, Royal Haskoning, 3 augustus 2009

In de verkeersstudie MER Cavelot is rekening gehouden met veel ontwikkelingen in Cadzand-Bad. Het project Duinhof-Oost en de realisatie van een golfbaan zijn echter niet opgenomen in “Natuurlijk Stijlvol” en maken derhalve ook geen onderdeel uit van de verkeersstudie. Ook de detailinformatie met betrekking tot het verplaatsen van parkeerlocaties komt in de verkeersstudie niet aan bod.

Om de effecten van Duinhof-Oost goed te beoordelen dienen we het toekomstbeeld bij te stellen. Allereerst door de planhorizon te verlengen. Uitgaande van een doorkijk van 10 jaar (start realisatie 2014) kan als referentiejaar 2024 worden aangehouden. Dit betekent dat we de uitkomsten van de MER Cavelot moeten extrapoleren. Op basis van een autonome groei van 1%⁹ komen we op de volgende intensiteiten in 2024, uitgaande van een weekenddag als maatgevende periode¹⁰:

Intensiteit weekenddag 2024	Mvt/etmaal
Locatie 7 (Lange Strinkweg):	2264 mvt/etmaal;
Locatie 8 (Ringdijk Noord):	5570 mvt/etmaal;
Locatie 9 (Ringdijk Noord)	4236 mvt/etmaal.

Om de cijfers aan te passen aan een situatie met realisatie project Duinhof-Oost dienen de volgende wijzigingen te worden doorgevoerd in de berekening:

- Lange Strinkweg: aanvullend aan de genoemde intensiteit dient rekening te worden gehouden met verkeer van/naar parkeerterrein Lange Strinkweg¹¹ (toename van 800 parkeerplaatsen¹²);
- Ringdijk Noord ten zuiden van Lange Strinkweg: toename ontwikkeling Duinhof-Oost;
- Ringdijk Noord ten noorden van Lange Strinkweg (toename ontwikkeling Duinhof-Oost en afname 500 parkeerplaatsen Kikkerput en 200 parkeerplaatsen Duinhof-Zuid¹³

Voor de parkeerplaatsen op de (strand)parkeerterreinen gaan we uit van een maximale verkeersgeneratie van 2 motorvoertuigen per etmaal per parkeerplaats. Op basis van de hiervoor beschreven rekensom komen we uit op de volgende intensiteiten 2024, rekening houdend meterschikking parkeren en Duinhof-Oost.

Intensiteit weekenddag 2024 inclusief Duinhof-Oost	Mvt/etmaal
Locatie 7 (Lange Strinkweg):	3864 mvt/etmaal;
Locatie 8 (Ringdijk Noord):	5773 mvt/etmaal;
Locatie 9 (Ringdijk Noord)	3039 mvt/etmaal.

In deze intensiteiten wordt er van uitgegaan dat alle voertuigen met herkomst/bestemming parkeerterrein Lange Strinkweg via de Lange Strinkweg rijden. Er is echter een mogelijkheid dat men dit terrein bereikt via de locatie Duinhof-Zuid. In de praktijk zal dit weinig voorkomen, maar het betekent wel dat een kleine marge (max. 100 motorvoertuigen) voor de intensiteiten in acht dient te worden genomen.

In de studie met betrekking tot Duinhof-Zuid staat de capaciteit van de genoemde wegen weergegeven. Voor de (nieuwe) Lange Strinkweg en Ringdijk-Noord bedragen deze max. 5000-6000 motorvoertuigen per etmaal. De Ringdijk-Noord ten zuiden van de aansluiting Lange Strinkweg nadert de capaciteit. Deze hoge waarde is acceptabel, zeker gelet op het feit dat deze wordt verwacht op een piekmoment dat slechts enkele dagen per jaar zal worden waargenomen.

⁹ Zie onderbouwing in MER Cavelot, Verkeerseffectstudie, pagina 8

¹⁰ Zie onderbouwing in MER Cavelot en studie Duinhof-Zuid

¹¹ In rekenmethode MER Cavelot lag hier alleen een overloopterrein, wat werd ontsloten via Boulevard de Wielingen

¹² Ontwikkeling golfbaan is hierin opgenomen, deze parkeren immers ook op het terrein strandparking Lange Strinkweg

¹³ 200 parkeerplaatsen zijn na realisatie Duinhof-Zuid verplaatst naar locatie strandparking Lange Strinkweg.

3.3 Verkeersveiligheid

Vanuit verkeersveiligheid wordt aandacht gevraagd voor de aansluiting van de parkeergarage en de woonstraat op de Vlamingpolderweg. Bij het uitrijden van de parkeergarage moet duidelijk sprake zijn van een in-/uitrit (bijvoorbeeld inritconstructie) welke ondergeschikt is aan de Vlamingpolderweg. Bij het ontwerp van de helling dient rekening te worden gehouden met voldoende rechtstand zodat goed uitzicht op verkeer op de Vlamingpolderweg wordt geboden. De inrit dient ook breder te worden vormgegeven zodat vanaf hier ook de 3 kortparkeerplaatsen kunnen worden ontsloten, zonder dat het in-/uitrijden van de vakken conflicteert met de bereikbaarheid van de parkeergarage.

Bij de aansluiting van de woonstraat moet duidelijk een keuze worden gemaakt of dit een zijstraat betreft. Indien dit het geval is (openbare weg) gaat de voorkeur uit naar een gelijkwaardig ingericht kruispunt. Indien ervoor wordt gekozen dat de aansluiting als een uitrit wordt gezien van een park (privéterrein) een park dan wordt de voorkeur gegeven aan een inritconstructie.

04 | Conclusie

In deze rapportage is gesteld dat in principe 3 aspecten dienen te worden getoetst:

- Compensatie vervallen parkeerplaatsen;
- Realisatie parkeerplaatsen Duinhof-Oost;
- Ontsluiting.

Vanwege het ontbreken van exacte cijfers enerzijds, en ingegeven door de op stapel staande wijzigingen in het parkeerbeleid Cadzand-Bad anderzijds, wordt voorgesteld een flexibele oplossing voor de compensatie te hanteren. In eerste instantie wordt ingezet op benutten van het parkeerterrein Lange Strinkweg. Als back-up is het evenemententerrein beschikbaar. In het Worst Case scenario worden hier alle 500 parkeerplaatsen opgevangen. Een voetgangersverbinding tussen strand en evenemententerrein, eventueel deels gebruikmakend van de looproute over Duinhof-Oost, is gewenst.

Voorgaande oplossing biedt een optimaal op de actuele situatie in Cadzand-Bad afgestemde compensatie.

Op basis van de parkeerberekening kan worden gesteld dat in het project Duinhof-Oost aan het gevraagde aantal parkeerplaatsen conform de parkeernorm bijlage 10 Natuurlijk Stijlvol wordt voldaan.

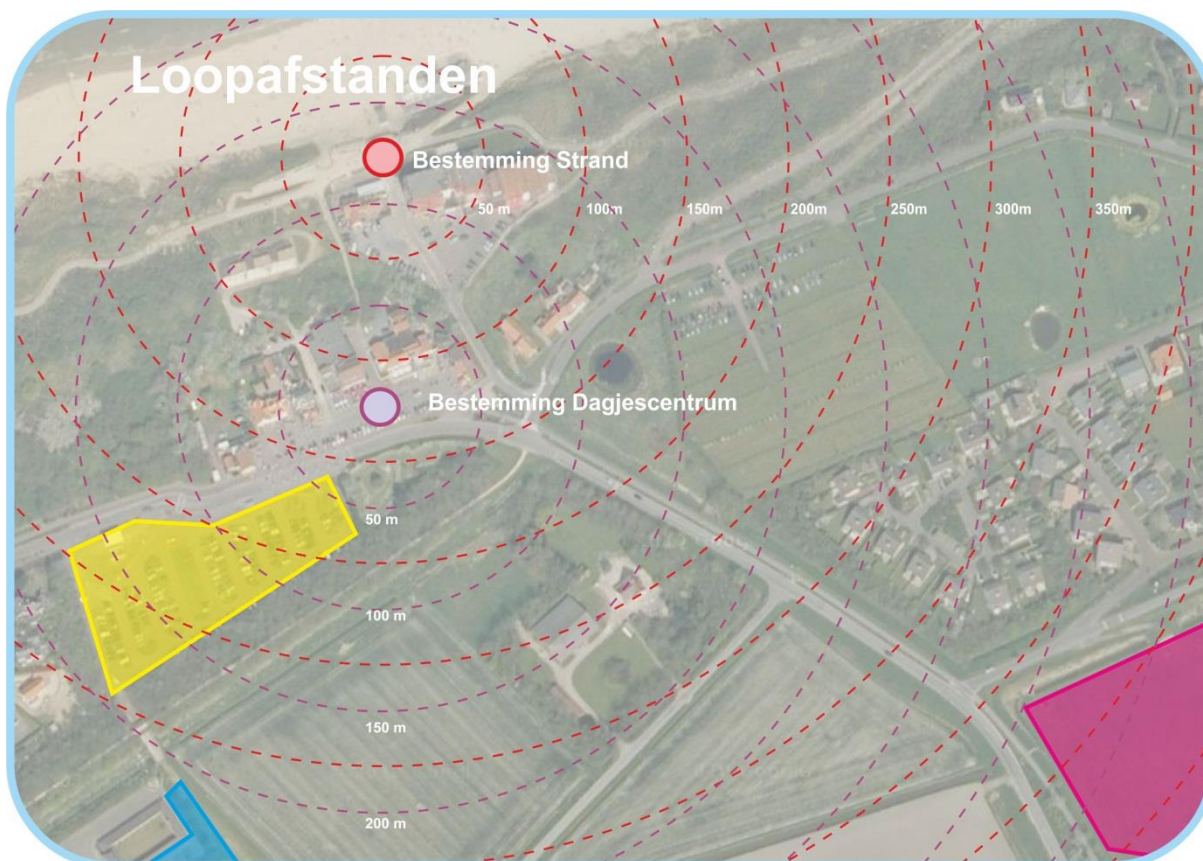
De ontsluitingssituatie voor het autoverkeer verbetert in principe doordat er sprake is van een afname van de verkeersintensiteit nabij het plangebied. Doordat de grote parkeerlocaties worden ontsloten buiten de kom van Cadzand-Bad om wordt de bereikbaarheid verbeterd en eventuele conflicten tussen zoekverkeer en verblijfsgebied Cadzand-Bad voorkomen. Los van het project Duinhof-Oost wordt wel aandacht gevraagd voor de inrichting van het kruispunt Vlamingpolderweg-Boulevard de Wielingen.

Samengevat kan worden geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling van het plan Duinhof-Oost op een goede wijze kan worden ontsloten en dat er wordt voldaan aan de gestelde parkeernormen. Voor de compensatie van de 500 vervallen parkeerplaatsen op het huidige overloopterrein De Kikkerput wordt voorgesteld een monitoring op te starten door de bezetting van Strandparking Lange Strinkweg en het overloopterrein in beeld te brengen. Op basis van de bezettingscijfers kan vervolgens worden bepaald welke acties benodigd zijn op het evenemententerrein.

Bijlage 01 | Luchtfoto plangebied



Bijlage 02 | Loopafstanden CROW



Loopafstanden naar strandopgang en dagjescentrum (bron: d'Haens advies)

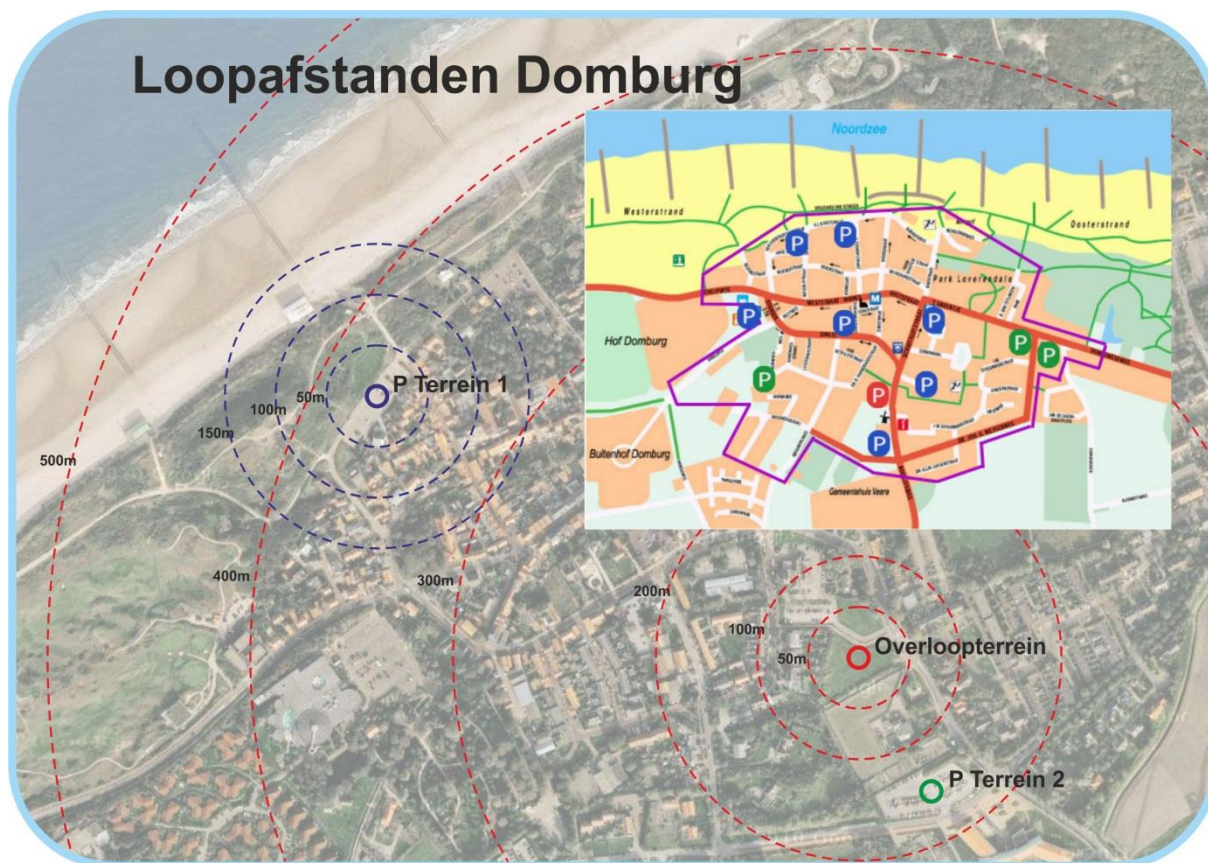
Acceptabele loopafstanden conform CROW publicatie 317

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstanden
Wonen	100 meter
Winkelen	200 – 600 meter
Werken	200 – 800 meter
Ontspanning	100 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

Genoemde acceptabele loopafstanden zijn ter illustratie opgenomen. Afstanden zijn indicatief en kennen marges welke worden bepaald door onder andere:

- Aantrekkelijkheid van de looproute;
- Parkeerordening en prijsstelling;
- Concurrentiekracht van de alternatieven.

Bijlage 03 | Referenties loopafstanden strand



Referenties Zandvoort



