

GOEREE-OVERFLAKKEE

Verkeerscirculatieplan Ouddorp

RAPPORTAGE



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Goeree-Overflakkee

Verkeerscirculatieplan Ouddorp

rapportage

identificatie

projectnummer:

192400.19013.00

projectleider:

ing. P.J.P. Hommel

auteur(s):

ing. P.J.P. Hommel
ing. W.K. Swolfs

planstatus

datum:

20-04-2015

opdrachtgever:

gemeente Goeree-Overflakkee

status:

definitief

Inhoud

1. Inleiding	blz. 3
1.1. Aanleiding	3
1.2. Doelstelling	4
1.3. Communicatie en afstemming	5
1.4. Opzet VCP	5
1.5. Leeswijzer	5
2. Ruimtelijke ontwikkeling en beleid	7
2.1. Beleidskader	7
2.1.1. Rijksbeleid	7
2.1.2. Provinciaal beleid	7
2.1.3. Regionaal beleid	9
2.1.4. Gemeentelijk beleid	9
2.2. Ruimtelijke ontwikkelingen	10
2.2.1. Kern	10
2.2.2. Zuidelijke schil	10
2.2.3. Bad	10
2.2.4. Kabbelaarsbank en De Punt	11
3. Huidige situatie	13
3.1. Beschrijving verkeersstructuur	13
3.1.1. Gemotoriseerd verkeer	13
3.1.2. Langzaam verkeer	14
3.1.3. Openbaar vervoer	17
3.1.4. Expeditieverkeer	17
3.1.5. Parkeren	17
3.2. Onderzoeken	19
3.2.1. Parkeeronderzoek	19
3.2.2. Verkeersveiligheid	22
3.2.3. Burgerparticipatie en belangenorganisaties	22
4. Toekomstige ontwikkelingen	27
4.1. Verkeersgeneratie nieuwe ontwikkelingen	27
4.1.1. Kern	27
4.1.2. Zuidelijke schil	28
4.1.3. Bad	28
4.1.4. Kabbelaarsbank en De Punt	29
4.2. Parkeerbehoefte nieuwe ontwikkelingen	29
4.2.1. Kern	29
4.2.2. Zuidelijke schil	30
4.2.3. Bad	30
4.2.4. Kabbelaarsbank en De Punt	30
4.3. Effecten nieuwe ontwikkelingen	31
4.3.1. Bereikbaarheid	31
4.3.2. Verkeersveiligheid en langzaam verkeer	34
4.3.3. Parkeren	34
4.3.4. Milieuaspecten	36
5. Maatregelen en oplossingsrichtingen	39
5.1. Maatregelen	39

5.1.1.	Hoofdontsluitingsstructuur	39
5.1.2.	Centrumverdeelring	44
5.1.3.	Verbinding kern – Bad	45
5.1.4.	Ring	52
5.1.5.	Parkeren	59
5.2.	Effecten maatregelpakket	63
5.2.1.	Verkeersstructuur	63
5.2.2.	Milieuaspecten	65
5.3.	Flankerende maatregelen	65
5.4.	Definitieve wegcategorisering	66
6.	Conclusies	69

Bijlagen:

1. Samenvatting inbreng klankbordgroep.
2. Parkeeronderzoek.

1.1. Aanleiding

De kern Ouddorp ligt in het westen van de gemeente Goeree-Overflakkee en heeft circa 6.000 inwoners. Ouddorp kenmerkt zich door veel toeristische en recreatieve functies. In de zomerperiode is de bevolking door de vele toeristen soms verdriedubbeld. Het centrum van Ouddorp herbergt daarom relatief veel winkels en horecavoorzieningen. De druk op het centrum van Ouddorp is in de zomerperiode groot. Ook zijn er in het toeristenseizoen veel verkeersstromen tussen de recreatiegebieden, de stranden en het centrum van Ouddorp.

In de toeristenbranche hebben zich de afgelopen jaren verschillende ontwikkelingen voorgedaan. Een belangrijke ontwikkeling is het meer jaarrond exploiteren van enkele recreatieterreinen. In de afgelopen jaren is het aantal toeristen buiten de traditionele zomerperiode al gegroeid. Als gevolg van het transformeren van de recreatiegebieden naar jaarrond exploitatie (door bijvoorbeeld vervanging van stacaravans naar chalets) zal deze trend zich verder doorzetten. Daarnaast zullen verschillende recreatiegebieden uitbreiden en zijn er ook ontwikkelingen binnen de kern van Ouddorp.

In 2003 heeft de gemeente een Verkeerscirculatieplan (VCP) voor Ouddorp opgesteld. Op dit moment doet zich een aantal ontwikkelingen voor die in 2003 nog niet werden voorzien. Het betreft zoals gesteld onder meer de snelle herontwikkeling van seizoensgebonden verblijfsrecreatie naar jaarrond exploitatie. Hierdoor beperkt de piek in de verkeersbelasting zich niet langer tot het zomerseizoen. Daarnaast vindt visievorming plaats rond een aantal concrete projecten. Naast herontwikkeling van verblijfsrecreatie en nieuwe recreatieve voorzieningen en woningbouw betreft het ook de verkeersinfrastructuur zelf, zoals de herprofilering en ruimtelijke inpassing van de Vrijheidsweg in Ouddorp Bad. Dit alles is aanleiding om het VCP uit 2003 te actualiseren en aan te vullen.

Het verkeerscirculatieplan geeft een doorkijk naar de ontwikkelingen op het gebied van verkeer in Ouddorp tot het jaar 2030. De effecten van de nieuwe ontwikkelingen zullen hierin worden meegenomen. Verder vindt een evaluatie plaats van de verkeerssituatie binnen de kern Ouddorp, waarbij gekeken wordt naar de verkeersstromen, parkeersituatie, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Vanuit deze onderzoeken wordt een visie opgesteld voor het VCP Ouddorp 2030.

De visie op de verkeersstructuur van Ouddorp kent een aantal uitgangspunten. In het VCP wordt gestreefd naar een leefbare verkeerssituatie in de kern van Ouddorp. De toename van de recreatievoorzieningen en de jaarrond exploitatie mogen niet leiden tot een ongecontroleerde verkeersgroei in het centrum. Met het VCP wil de gemeente daarom streven naar een 'modal-shift', waarbij ook steeds meer gekozen gaat worden voor andere vervoerswijzen, zoals de fiets of collectief vervoer (toeristisch treintje e.d.). Daarnaast wil de gemeente vanuit het oogpunt van leefbaarheid en verkeersveiligheid onderzoeken of de Ring een nog sterker autoluw karakter kan krijgen.

Vanuit diverse verkeersonderzoeken, parkeeronderzoeken, overleggen met bewoners en belanghebbenden zal een gedragen verkeerscirculatieplan worden opgesteld. Het VCP moet leiden tot een acceptabele verkeerssituatie in 2030 voor alle verkeersdeelnemers, bewoners, toeristen en ondernemers.

Vanuit het toeristisch karakter van Ouddorp is een leefbaar centrum en een verkeersveilige situatie op de wegen tussen het centrum en de recreatiegebieden belangrijk.

Het VCP moet bijdragen aan een leefbare badplaats, die goed bereikbaar is voor toeristen en recreanten en waar tegelijkertijd een goed verblijfsklimaat heerst. Het VCP moet handvatten bieden voor de ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer in Ouddorp. Het moet een goed verkeers- en verblijfsklimaat bieden tot het jaar 2030, waarin de bereikbaarheid en leefbaarheid voor bewoners, ondernemers en toeristen gewaarborgd is. Ook kan het VCP een leidraad vormen bij besluitvorming omtrent nieuwe ontwikkelingen en input vormen voor de verkeerskundige onderbouwing bij de realisatie van nieuwe ontwikkelingen.

1.2. Doelstelling

De doelstelling van het VCP valt in vier onderdelen uiteen. Belangrijk doel is het vastleggen van de visie op de toekomstige verkeersstructuur. Dit hangt samen met de nieuwe ontwikkelingen, trends en verwachtingen over de toekomstige verkeersstromen. Vanuit deze analyse worden concrete maatregelen benoemd om een goede verkeerssituatie tot 2030 te waarborgen. De analyse moet leiden tot een politiek en maatschappelijk integraal gedragen plan, dat de verkeerskundige basis vormt voor nieuwe ontwikkelingen en leidt tot een goede bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. De doelen zijn hieronder samengevat.

De doelen van het verkeerscirculatieplan zijn:

- **vastleggen van de visie op de toekomstige verkeersstructuur (inclusief parkeren)**, waarbij:
 - . de verschillende vervoerswijzen elk apart en in onderlinge samenhang worden gezien;
 - . de effecten integraal worden gezien;
 - . rekening wordt gehouden met huidige en te verwachten trends;
 - . ruimte wordt geboden aan nieuwe toekomstige ontwikkelingen;
- **benoemen van concrete maatregelen**:
 - . de maatregelen waarborgen in de periode 2015-2030 die leiden tot een goede bereikbaarheid, voldoende parkeercapaciteit, een goede verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid (waaronder geluidshinder, barrièrewerking en oversteekbaarheid);
 - . maatregelen die een voorwaarde zijn voor specifieke ontwikkelingen worden apart benoemd;
 - . onderscheid wordt gemaakt tussen lange termijnmaatregelen en maatregelen die eenvoudig en relatief goedkoop te treffen zijn (zogenaamde 'quickwins');
- **de visie wordt vakinhoudelijk en politiek integraal gedragen** (onder meer vanuit de sectoren stedenbouw, landschap, natuur, milieu en economie);
- **de visie wordt maatschappelijk gedragen** door de verschillende belangengroeperingen.

De belangrijkste onderzoeksvragen die met het VCP worden beantwoord zijn hieronder samengevat.

Verkeersveiligheid

- Wat zijn de beste routes voor langzaam verkeer en welke ontbrekende schakels kunnen worden verbeterd om het gebruik van de fiets te bevorderen?
- Wat zijn de uitgangspunten voor de weginrichting in het kader van de wegencategorisering en Duurzaam Veilig?

Bereikbaarheid en doorstroming

- Hoe kan de bereikbaarheid van de verschillende vervoerswijzen worden verbeterd?
- Welke routes zijn het meest geschikt voor bevoorradend vrachtverkeer?
- Welke verkeerscirculatieve maatregelen garanderen het beste evenwicht tussen bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid?
- Wat is de meest wenselijke ontsluiting van nieuwe ontwikkelingen?

Parkeren

- Is er voldoende parkeergelegenheid en waar kan eventueel parkeercapaciteit worden toegevoegd?
- Is parkeerregulering nodig en wenselijk?

Verkeersoverlast

- Wat is de invloed van de integrale benadering (milieuaspecten) op de keuze voor een bepaalde verkeersstructuur en verkeerscirculatie?

1.3. Communicatie en afstemming

Samenwerking en communicatie zijn twee sleutelwoorden voor de totstandkoming van een goed vakinhoudelijk en gedragen product. Het is belangrijk dat alle relevante actoren en stakeholders, zoals burgers en belangenorganisaties, betrokken worden bij het VCP. Op deze manier kan een doelmatig en succesvol VCP ontstaan.

Wat betreft communicatie zijn twee punten van belang. Het betreft de reeds eerder genoemde afstemming met andere (vakinhoudelijke) disciplines omwille van een integraal afgestemd en vakinhoudelijk en politiek gedragen product. Daarnaast is afstemming met verschillende belangengroeperingen van belang ten behoeve van een maatschappelijk gedragen product. Daartoe zijn verschillende klankbordgroep- en projectgroepbijeenkomsten gehouden.

1.4. Opzet VCP

Het verkeerscirculatieplan is opgebouwd uit vier inhoudelijke pijlers die betrekking hebben op verschillende deelgebieden. De inhoudelijke pijlers zijn:

- verkeersveiligheid;
- bereikbaarheid en doorstroming;
- parkeren;
- verkeersoverlast (leefbaarheid en milieu).

Vanuit deze pijlers wordt een analyse gemaakt van de huidige situatie en een wensbeeld opgesteld voor de toekomstige situatie. Het wensbeeld voor de toekomstige situatie in combinatie met een inventarisatie van de huidige situatie (op basis van onderzoek en burgerparticipatie) leidt tot een nieuw VCP. Belangrijk element daarin is de wegcategorisering. Op basis van de wegcategorisering worden de verkeerskundige functie van alle wegen binnen Ouddorp en de daarbij behorende inrichtingselementen bepaald. De wegcategorisering vormt daarom de leidraad voor het VCP. Omdat Ouddorp bestaat uit verschillende deelgebieden met ieder hun eigen karakterisering, wordt in het VCP onderscheid gemaakt naar de volgende gebieden:

- Ouddorp-kern;
- Zuidelijke schil Ouddorp;
- Ouddorp-Bad;
- De Punt/Kabbelaarsbank.

Per deelgebied worden de huidige situatie en toekomstige ontwikkelingen beschreven. Ten aanzien van de effecten daarvan op de verkeerscirculatie wordt in dit VCP met name gefocust op de kern van Ouddorp en de direct aangrenzende gebieden.

1.5. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de relevante beleidsstukken en andere documenten. Ook wordt de methodiek van de uitgevoerde onderzoeken beschreven. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de resultaten van de onderzoeken. Hieruit volgt een knelpunteninventarisatie van de huidige situatie. Ook de resultaten van de participatie van burgers en belangenorganisaties komen hier naar voren. In hoofdstuk

4 wordt ingegaan op de toekomstige ontwikkelingen en de effecten daarvan op de verkeerscirculatie in en rondom Ouddorp. In hoofdstuk 5 worden de visie en oplossingsrichtingen voor de verkeersstructuur in 2030 beschreven en de wegcategorisering gepresenteerd. In hoofdstuk 6 volgen conclusies en een concreet uitvoeringsprogramma.

2. Ruimtelijke ontwikkeling en beleid

7

2.1. Beleidskader

2.1.1. Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De 'Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte' (SVIR) is op 13 maart 2012 door de minister van Infrastructuur en Milieu vastgesteld. De SVIR vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. De structuurvisie geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk beleid en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

In de structuurvisie formuleert het Rijk drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Om deze doelen te bereiken streeft het Rijk naar regionaal maatwerk, waarbij de gebruiker centraal komt te staan in het mobiliteitssysteem.

2.1.2. Provinciaal beleid

Visie ruimte en mobiliteit (VRM)

De Visie ruimte en mobiliteit (VRM), de Verordening ruimte, het Programma ruimte en het Programma mobiliteit beschrijven het beleid, de regels en de wijze van uitvoering voor het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid van de provincie Zuid-Holland. De documenten zijn vastgesteld door Provinciale Staten op 9 juli 2014 en vervangen de huidige provinciale structuurvisie, de verordening ruimte en het provinciaal verkeer- en vervoersplan.

De Visie ruimte en mobiliteit is één integraal visiedocument die ingaat op de samenhang van ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteitsontwikkelingen. In de visie staan vier rode draden centraal, afgestemd op de specifieke kansen en opgaven in Zuid-Holland:

1. het beter benutten en opwaarderen van bestaande netwerken en bebouwde gebieden,
2. het vergroten van de agglomeratiekracht,
3. het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit,
4. het bevorderen van de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving.

De provincie Zuid-Holland wil de groei van de bevolking, de mobiliteit en de economische activiteit hoofdzakelijk opvangen in de bestaande netwerken en bebouwde gebieden.

De infrastructuur biedt, hoewel druk bereden, nog veel kansen. Maar de bestaande capaciteit kan ook beter worden benut, door er rekening mee te houden bij de programmering van binnenstedelijke ontwikkelingslocaties. Het betere gebruik van de capaciteit gaat samen met een opwaardering: een hoge

ruimtelijke kwaliteit op ontwikkelingslocaties en maatregelen die de doorstroming en verkeersveiligheid op het infrastructuurnetwerk verbeteren.

In dunbevolkte gebieden zijn specifieke maatregelen nodig. De provincie wil die realiseren, door als opdrachtgever voor het openbaar vervoer de krachten te bundelen met de partners in die gebieden. De provincie onderzoekt hoe de reiziger voor hetzelfde geld een beter product kan krijgen. Er liggen bijvoorbeeld kansen in een duidelijker onderscheid in doelgroepen. Scholieren en forenzen hebben baat bij snelle, gestrekte spitslijnen, waarvoor bestaande buslijnen gebundeld kunnen worden. Voor andere reizigers is een systeem nodig dat de kernen ontsluit, maar in lagere frequenties. Combinaties met doelgroepenvervoer (bijvoorbeeld voor senioren) en lokale initiatieven kunnen het benodigde maatwerk opleveren. Dit moet voor alle partijen leiden tot efficiënter vervoer dat aansluit op de vraag.

Programma mobiliteit

De Visie ruimte en mobiliteit bevat het strategische beleid met een planhorizon tot 2030. Het Programma mobiliteit operationaliseert de strategische doelstellingen voor mobiliteit en beschrijft concrete maatregelen. Het programma vervangt de beleidsagenda van het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 2002-2020 zoals dat is vastgesteld door PS in 2005. Met de visie en dit programma vervalt ook de beleidsnota Vaarwegen en Scheepvaart 2006, het Fietsplan 2008, het Beleidsplan Regionale Luchtvaart 2008-2020 en de Nota operationalisering openbaar vervoer 2007-2010. Relevante beleidsuitgangspunten zijn in de nieuwe visie overgenomen. Voor mobiliteit heeft de provincie de volgende drie strategische doelen:

1. op orde brengen van het mobiliteitsnetwerk, zodat mensen en goederen doelmatig de juiste plaats kunnen bereiken;
2. verbeteren van de balans tussen mobiliteit en de kwaliteit van de omgeving, zodat mobiliteit veilig is, de omgeving leefbaar is en bijgedragen wordt aan energietransitie en ruimtelijke kwaliteit;
3. beter aansluiten van het aanbod van openbaar vervoer bij de maatschappelijke vraag.

De doelen zijn uitgewerkt in subdoelen en operationele doelen. Per gebied zijn de doelen uitgewerkt in een gebiedsgerichte aanpak. Voor Ouddorp is de gebiedsgerichte uitwerking van de Hoeksche Waard en Goeree-Overflakkee van belang.

Gebiedsgerichte uitwerking Programma Mobiliteit Hoeksche Waard en Goeree-Overflakkee

De Hoeksche Waard en Goeree-Overflakkee worden gekenmerkt door landbouw, recreatie en kleinschalige bebouwing en bedrijvigheid. De basis auto-ontsluiting voor Goeree-Overflakkee bestaat uit de N57, de N59 en de N215. De provincie investeert in maatregelen op de N215 om de doorstroming en de verkeersveiligheid verder te verbeteren. Het rijk investeert in maatregelen op de N57 om de verkeersveiligheid te verbeteren. De N59 kent verkeersveiligheidsproblemen en – vooral bij calamiteiten – doorstromingsproblemen in de spits. De provincie heeft middelen gereserveerd voor verbeteringen van het onderliggend wegennet.

In de Hoeksche Waard en Goeree-Overflakkee is twee derde van de openbaar vervoerreizigers scholier of forens. Deze spitsreizigers hebben behoefte aan snelle, gestrekte busverbindingen. Eind 2015 start de nieuwe concessie Hoeksche Waard/ Goeree-Overflakkee (HWGO). De provincie onderzoekt in het kader van deze nieuwe concessie of specifieke spitsvoorzieningen een oplossing kunnen zijn. Daarbij wordt rekening gehouden met de karakteristieke spits bij busvervoer van scholieren. Door gericht afspraken te maken met middelbare scholen wordt optimalisatie van deze spitsvoorzieningen nagestreefd.

Een derde deel van de OV-reizen heeft een sociale functie. Het gaat om incidentele reizigers en reizigers die weinig alternatieve vervoerwijzen tot hun beschikking hebben. Om in deze sociale functie te voorzien is maatwerk vereist, waarbij ook andere oplossingen dan een traditioneel OV-aanbod in aanmerking komt. Bij de oplossingen wordt aansluiting gezocht met verschillende vormen van doelgroepenvervoer én particuliere initiatieven die de reiziger centraal stellen. Bij de voorbereiding van de nieuwe concessie HWGO worden de kansen en consequenties verkend voor de vormgeving van een samenhangend basisnet waarin OV, doelgroepenvervoer en leerlingenvervoer kunnen worden geïntegreerd. Deze aan-

besteding wordt tevens benut om een mix van energiebesparing en groene energie te stimuleren in het busvervoer (energietransitie).

Concrete acties

- N59 optimaliseren, aansluitingen hoofdwegennet/onderliggend wegennet;
- ontwikkeling buscorridor Goeree-Overflakkee-Rotterdam Zuid;
- optimalisatie N215 Melissant-Dirksland-Oude Tonge;
- voorbereiding nieuwe concessie HWGO;
- uitvoering Programma Fiets uit MPI 2014 t/m 2028.

2.1.3. Regionaal beleid

Regionale Structuurvisie Goeree-Overflakkee (2010)

Door het Intergemeentelijk Samenwerkingsverband Goeree-Overflakkee (ISGO) is de Regionale Structuurvisie Goeree-Overflakkee opgesteld. De gemeenteraden van de voormalige gemeenten op het eiland, waaronder die van Goedereede, hebben de visie in december 2010 vastgesteld. Nu de gemeentelijke herindeling heeft plaatsgevonden, is de regionale structuurvisie in principe gemeentelijk beleid.

Als algemeen uitgangspunt wordt aangegeven dat de identiteit van het eiland in de vorm van bijvoorbeeld cultuurhistorische elementen behouden en waar mogelijk versterkt moet worden. Met name nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen lenen zich ervoor om cultuurhistorische waarden te benadrukken en herkenbaar te maken.

Met betrekking tot verkeer wordt geconstateerd dat de verkeersintensiteiten op de Zuid-Hollandse eilanden (de A29, N57 en N59) de afgelopen jaren aanzienlijk zijn toegenomen. Bij calamiteiten op de A15 en gedurende het toeristenseizoen van april tot oktober zijn er problemen in de doorstroming op Goeree-Overflakkee. Bij calamiteiten is Goeree-Overflakkee slecht te bereiken. Met name op de N59 komen automobilisten dan vast te staan. Ook is het noodzakelijk na te denken over de consequenties van de aanleg van de Tweede Maasvlakte en de verwachte toename van het vrachtverkeer tussen Rotterdam en Antwerpen. Het openbaar vervoer is matig. Voor de ontsluiting van de kleinere kernen is het van belang dat er een vorm van openbaar vervoer blijft.

De opgaven voor mobiliteit in de regio zijn:

- volgens het NRM-model van Rijkswaterstaat zijn de capaciteiten op de verschillende wegvakken van de N57 en N59 voldoende om het verkeer ook in de toekomst te verwerken;
- Rijkswaterstaat Zeeland is momenteel bezig met een studie om de N59 te voorzien van 2x2-rijstroken, hetgeen de bereikbaarheid van Goeree-Overflakkee verbetert. De feitelijke ontwikkelingen van de verkeersintensiteiten op verschillende delen van het eiland zullen in overleg met RWS en het bedrijfsleven nauwlettend moeten worden gevolgd, zeker met het oog op nieuwe verkeersstromen onder invloed van de aanleg van de 2^e Maasvlakte, A4-Zuid, e.d.;
- dit geldt nog meer voor de intensiteit (aantal motorvoertuigen per etmaal) op de provinciale weg N215, die cruciaal is voor de ontsluiting van het eiland;
- vraagafhankelijk openbaar vervoer.

2.1.4. Gemeentelijk beleid

Stap in, Stap op

In 2011 is een onderzoek uitgevoerd naar de verkeersproblematiek in de voormalige gemeente Goedereede met betrekking tot het recreatieverkeer. Het doel was om te onderzoeken op welke wijze toeristen gestimuleerd kunnen worden om gebruik te maken van alternatieve vervoersvormen, waardoor de verkeers- en parkeerdruk in Ouddorp kan afnemen.

Uit het onderzoek komt naar voren dat er in principe objectief gemeten voldoende parkeergelegenheid aanwezig is in het centrum Ouddorp. Het gevoel bestaat echter dat Ouddorp onvoldoende parkeercapaciteit heeft en de verkeersafwikkeling niet optimaal is. Vooral op piekmomenten zou er sprake zijn van een parkeerprobleem. De structuur van het dorp maakt dat toegangswegen tot het centrum vollopen en

onoverzichtelijk worden. De subjectieve druktebeleving strookt niet met het imago van rust, ruimte en schoonheid.

Uit het onderzoek blijkt dat de meeste vrijetijdsactiviteiten worden ondernomen binnen een straal van 5 km van de verblijfsaccommodatie. Van de vrijetijdsverplaatsingen wordt ruim de helft met de auto ondernomen. In diverse beleidsnota's is opgenomen dat voor ritten tot 7,5 km er verschillende vervoerwijzen mogelijk zijn. Aangezien de afstand tussen de recreatievoorzieningen en het centrum van Ouddorp kort zijn (maximaal 3,5 km) zijn alternatieven voor de auto goed mogelijk. Om het autogebruik terug te dringen zijn prijs-, locatie- en tijdmaatregelen mogelijk. Voor de gemeente is het invoeren van betaald parkeren niet gewenst. Als meest kansrijke aspect wordt het doorbreken van gewoontegedrag genoemd. Om gewoontegedrag te doorbreken moeten gasten de mogelijkheid hebben om gebruik te maken van alternatief vervoer waarbij een hoge frequentie, een grote mate van flexibiliteit en variatie en beleving centraal staan. Naast verschillende vormen van georganiseerd vervoer kan de fiets een belangrijke schakel vormen bij het terugdringen van de verkeers- en parkeeroverlast in Ouddorp. Voor de Kop van Goeree zijn bike-sharing projecten kansrijk. Om gasten te stimuleren om zich met de fiets te verplaatsen of met openbaar vervoer kan een digitale toeristenpas worden geïntroduceerd.

2.2. Ruimtelijke ontwikkelingen

Binnen en rondom Ouddorp zullen de komende jaren verschillende ontwikkelingen plaatsvinden die invloed hebben op de verkeersstromen en parkeersituatie in Ouddorp en het omliggende gebied. Het gaat hierbij om de realisatie van nieuwe woningen, recreatie-eenheden en detailhandel, maar ook om herstructurering van bestaande recreatieterreinen waarbij ingezet wordt op meer jaarrondrecreatie. In de volgende subparagrafen is per deelgebied, zoals geformuleerd en omschreven in paragraaf 1.4, opgenomen welke ontwikkelingen de komende jaren zijn beoogd.

2.2.1. Kern

Binnen het centrumgebied van Ouddorp hebben recent verschillende ontwikkelingen plaatsgevonden. Hierbij is de bestaande Albert Heijn aan de Molenblok 6 verplaatst naar een nieuw gerealiseerd winkelpand aan de Dorpstienen. Dit pand is voorzien van een parkeerkelder. Tevens zijn op de winkelvoorziening 18 appartementen gerealiseerd. Binnen de ontwikkeling is ook het parkeerterrein Dorpstienen, dat reeds aanwezig was, opnieuw ingericht. De gerealiseerde appartementen bovenop de winkelvoorziening waren ten tijde van de onderzoeken, die in het kader van dit verkeerscirculatieplan hebben plaatsgevonden, nog niet in gebruik. Door de verhuizing van de Albert Heijn naar de Dorpstienen, is het winkelpand aan de Molenblok 6 buiten gebruik. Uitgangspunt binnen dit verkeerscirculatieplan is dat in dit winkelpand, met een bruto vloeroppervlak van circa 1.200 m², opnieuw detailhandel gevestigd zal worden.

2.2.2. Zuidelijke schil

In de ten zuiden van het centrum gelegen woonwijken zijn enkele uitbreidingen voorzien. De uitbreidingslocatie 'Welgelegen' wordt ingesloten door de Smalle Einde, Havenweg, Waterweg en Bosweg. Hier zijn in de afgelopen jaren reeds drie bouwfases, met in totaal 120 nieuwe woningen, gerealiseerd. Er is hier nog één bouwfase voorzien, waarbij in de komende jaren nog 20 extra woningen gebouwd zullen worden. Ten noorden van de uitbreidingslocatie 'Welgelegen', ligt het plangebied 'Hazersweg 23/25'. Deze locatie wordt ingesloten door de Smalle Einde, Hazersweg en Spaanseweg. Op deze locatie is de realisatie van 26 woningen voorzien.

2.2.3. Bad

Het gebied Ouddorp Bad ligt aan de noordzijde van Ouddorp, tussen de Oude Nieuwlandseweg en de duinen. De ontwikkelingen die hier plaats zullen vinden, hebben voornamelijk een relatie met herstructurering en kwaliteitsverbetering van bestaande recreatieterreinen. Met deze herstructurering is ook meer jaarrondrecreatie beoogd. Hierbij komen voornamelijk standplaatsen te vervallen, welke worden vervangen door bungalows. Grofweg kan het gebied ingedeeld worden in twee deelgebieden, de deel-

gebieden west en oost. Binnen deelgebied west is de ontwikkeling mogelijk van in totaal 354 vakantie-bungalows ('Klepperduinen' en 'Ridderstee'). Binnen deelgebied oost vindt de realisatie plaats van 'Strandpark Duynhille'. Het betreft de realisatie van een vakantiepark met 205 vakantiehuizen. Ook is, geheel in het oosten van dit deelgebied ter hoogte van het bestaande parkeerterrein, een ontwikkeling voorzien waarbij maximaal 60 reguliere woningen worden voorzien. Tevens komen binnen het gehele gebied van Ouddorp Bad door de herstructurering 983 standplaatsen te vervallen.

2.2.4. Kabbelaarsbank en De Punt

Kabbelaarsbank en De Punt liggen geheel aan de westzijde van Ouddorp, op respectievelijk circa 8 km en 5 km van het centrumgebied. De ontwikkelingen die hier mogelijk zijn of de komende jaren mogelijk gemaakt worden, zijn allen recreatieve ontwikkelingen. Voor De Punt is een visie opgesteld met verschillende ontwikkelingen. Een aantal ontwikkelingen is nog niet concreet genoeg om binnen dit verkeerscirculatieplan rekening mee te houden. Wel is bekend dat bij De Punt 92 vakantiehuizen gerealiseerd worden. Voor Kabbelaarsbank betreffen de ontwikkelingen de realisatie van een zeil- en surfcentrum met 14 vakantiehuizen en de uitbreiding van Marina Port Zélande met 30 vakantiehuizen en een camperstandplaats met 100 standplaatsen. Ook hier zijn een aantal mogelijke ontwikkelingen nog niet concreet genoeg om op te nemen in dit verkeerscirculatieplan.

3.1. Beschrijving verkeersstructuur

3.1.1. Gemotoriseerd verkeer

De verkeersstructuur wordt gevormd door de ruit om Ouddorp. Deze bestaat uit de Oosterweg, Vrijheidsweg en Groeneweg en sluit op twee punten aan op de N57. Op deze twee punten zijn recent rondes gerealiseerd. De Oosterweg heeft een maximumsnelheid van 50 km/h. De overige wegen binnen de bebouwde kom van Ouddorp kennen een maximumsnelheid van 30 km/h. Binnen het centrum is sprake van een hiërarchie in de verkeersstructuur. Op basis van het vorige VCP is een centrumverdeelring gedefinieerd, die een verzamelfunctie heeft voor de bereikbaarheid van het centrum en de omliggende parkeerterreinen. Het verblijfsgebied rondom de kerk (Ring, Boompjes, Weststraat en Raadhuisstraat) is ingericht en vormgegeven als woonerf.

Tussen het centrum van Ouddorp en de omliggende recreatieparken en stranden is een diffuus stelsel van erftoegangswegen aanwezig. Deze wegen zijn voornamelijk binnen de bebouwde kom gelegen en hebben een maximumsnelheid van 30 km/h. De wegen kenmerken zich door een veelal bochtig verloop en smal wegprofiel en sluiten richting het noorden aan op de wegenstructuur rondom de Vrijheidsweg. Met name de Oude Nieuwlandseweg heeft een hoofdfunctie voor de ontsluiting van de recreatieparken en de toegang naar de Vrijheidsweg. De Vrijheidsweg vormt als gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 80 km/h de externe ontsluiting vanaf de stranden naar de N57. Tevens vormt de route via de Oosterw-Vrijheidsweg-Groeneweg een bewegwijzerde uitwijkroute bij calamiteiten op de N57.

Voor Ouddorp ontbreekt in de huidige situatie een formele wegcategorisering. Op basis van praktische functie van verschillende wegen binnen de wegenstructuur is deze wel te herleiden. De hoofdontsluiting van en naar de N57 wordt gevormd door de ruit. De Oosterweg, gelegen aan de oostzijde van de kern een belangrijke gebiedsontsluitende functie ten opzichte van de kern van Ouddorp en de stranden. Ook de Vrijheidsweg heeft een ontsluitende functie, voornamelijk richting de stranden en de daar aanwezige parkeervoorzieningen. De ruit wordt gecompleteerd door de Groeneweg. Vanuit het verkeerscirculatieplan uit 2003 is binnen de kern van Ouddorp de centrumverdeelring vastgesteld. Deze heeft als functie om het verkeer van en naar het centrum op een evenwichtige wijze te verdelen over het wegennet. De Bredeweg en het deel van de Hofdijksweg tussen de Oosterweg en de Molenweg vormen de verbinding tussen ruit en deze centrumverdeelring. De centrumverdeelring wordt gevormd door de Molenweg, het Molenblok, de Duinkerkerweg, een deel van de Dirkdoensweg, de Dorpsweg, de Hazersweg/Spaanseweg, het Smalle Einde, de Broekweg en een deel van de Hofdijksweg. Deze wegen hebben een 30 km/h-regime en zouden op basis daarvan gecategoriseerd kunnen worden als erftoegangswegen. Omdat deze wegen echter behoren tot de centrumverdeelring geldt echter ook een ontsluitend karakter. Het verkeer van en naar het centrum wordt op deze wegen verzameld. Binnen de kern van Ouddorp is op deze wijze een verkeersstructuur ontstaan van een aantal erftoegangswegen van een hogere orde. Deze erftoegangswegen kennen, vanwege deze ontsluitende functie, ook een andere inrichting (voorzien van fietssuggestiestroken, markering als doorgaande route). De overige wegen binnen Ouddorp kunnen gezien de functie binnen de wegenstructuur gecategoriseerd worden als erftoegangswegen.

3.1.2. Langzaam verkeer

In en rondom Ouddorp zijn diverse toeristisch-recreatieve fietsroutes aanwezig. Daarbij kan gedacht worden aan de knooppuntroutes en lange afstandsfietsroutes. Voor het utilitaire fietsverkeer is reguliere fietsbewegwijzering aanwezig. Binnen de kern is veelal sprake een gemengde afwikkeling van fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer. Alleen op de gebiedsontsluitingswegen en de Bredeweg zijn vrijliggende fietspaden aanwezig. Op de centrumverdeelring zijn fietssuggestiestroken aanwezig. Deze ring heeft doorgaans een hogere verkeersintensiteit dan de andere erftoegangswegen, waardoor het wenselijk is dat fietsverkeer een eigen plaats op de weg heeft.

Uit de analyse van de fietsverbindingen blijkt dat tussen de kern en het strand relatief weinig (solitaire) fietsvoorzieningen aanwezig zijn. De enige fietsvoorziening tussen de kern en het strand voert via de Oosterweg. Ten opzichte van het centrum vormt dit een omweg ten opzichte van de routes via de Koolweg. Op de route via de Koolweg deelt de fietser de rijbaan met het autoverkeer. Uit figuur 3.1 blijkt dat de schakel voor fietsverkeer tussen de kern en het strand ontbreekt. In tabel 3.1 zijn de omwegfactoren op de diverse routes aangegeven. In figuur 3.2 zijn de recreatieve fietsroutes weergegeven.

Tabel 3.1 Omwegfactoren kern-strand

	afstand	omwegfactor	waardering
hemelsbreed	2,1 km	-	
route via fietsvoorzieningen	3,6 km	1,7	grote omweg
route via wegen met gemengd verkeer	2,7 km	1,2	matige omweg

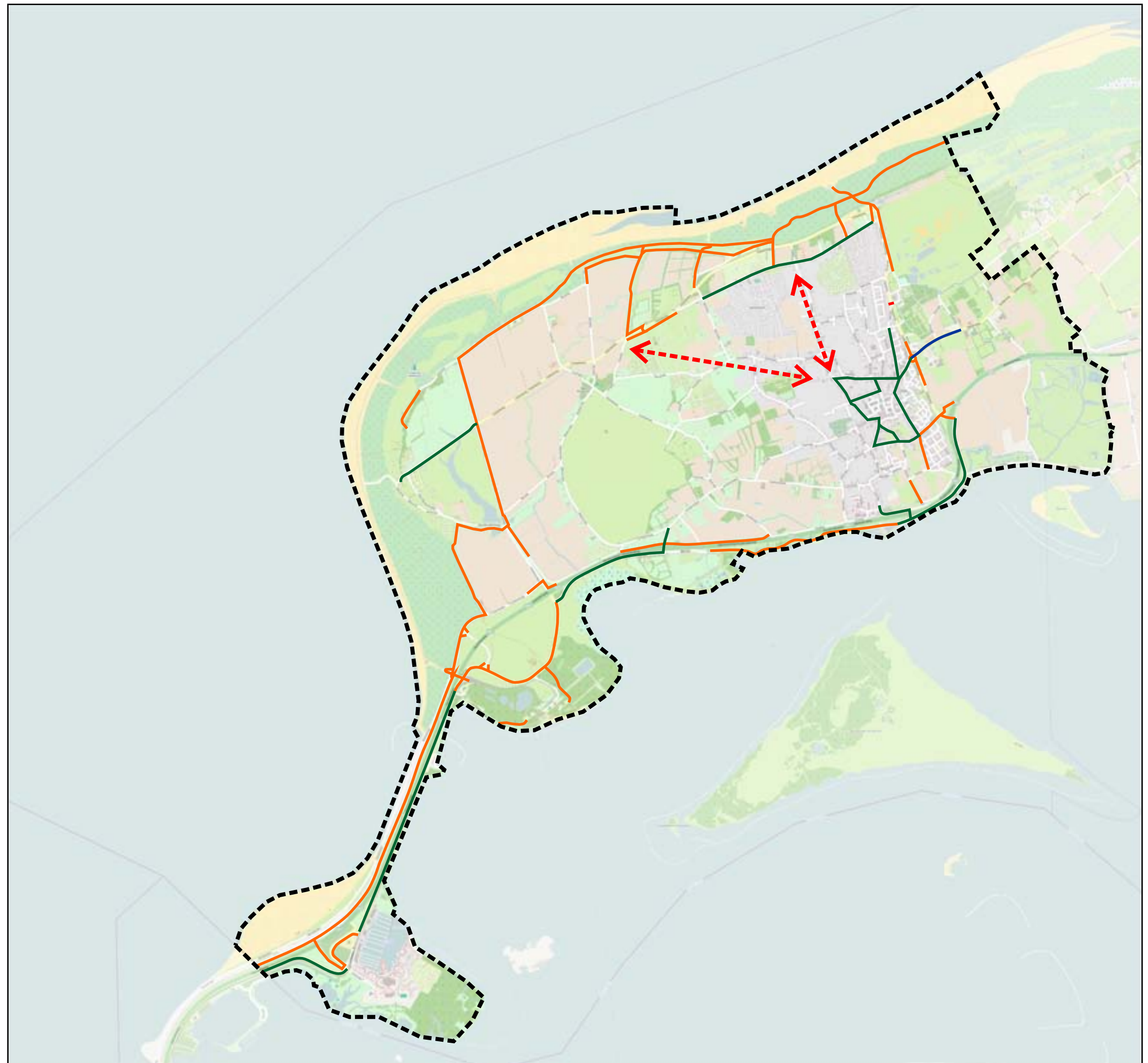
Uit bovenstaande tabel blijkt dat de route via fietsvoorzieningen een zeer grote omwegfactor kent. Het is daarom wenselijk de fietsvoorzieningen tussen de kern en het strand uit te breiden en te verbeteren.

Vanuit de verkeersstructuur en aanwezige fietsvoorzieningen hebben de wegen die behoren tot de centrumverdeelring ook voor fietsverkeer een verzamel functie. Vanaf hier maken fietsers, afhankelijk van hun bestemming, een verdere routekeuze. De voornaamste routes tussen de kern van Ouddorp en de verschillende recreatieterrainen ten noordwesten van de kern worden gevormd door de Dijkstelweg en de Koolweg. Beide wegen voorzien tevens in een verbinding tussen de kern en de stranden (zoals aangegeven zijn hier geen fietsvoorzieningen aanwezig). Vanaf de Koolweg dient hiervoor echter wel gebruikgemaakt te worden van de Oude Nieuwlandseweg, aangezien het deel van de Koolweg tussen de Vrijheidsweg en de Oude Nieuwlandseweg een verbod kent voor langzaam verkeer. Vanaf de Oude Nieuwlandseweg zijn voor langzaam verkeer verschillende doorsteken aanwezig richting de stranden. Ook parallel aan de Oosterweg is een route aanwezig voor het langzaam verkeer tussen de kern van Ouddorp en het strand. Deze bestaat deels uit vrijliggende fietspaden en deels uit parallelvoorzieningen die gedeeld worden met autoverkeer. Een belangrijke verbinding voor langzaam verkeer richting de sportvelden van voetbalvereniging WFB, scouting en ijsclub wordt gevormd door de Hofdijksweg. Deze verbinding is vanaf de centrumverdeelring als zodanig gemarkeerd door middel van fietssuggestiestroken.

Binnen de kern zijn ten behoeve van het fietsparkeren op een aantal locaties voorzieningen aanwezig. Op deze manier is getracht het fietsparkeren zoveel mogelijk te organiseren. Er zijn voorzieningen aanwezig ter hoogte van het kruispunt Dorpstienen-Hoenderdijk, bij zalencentrum Dorpstienen en ter hoogte van de doorsteek van de Dorpstienen naar de Dorpsweg. In de praktijk worden ook op de ring rond de kerk veel fietsen gestald tegen het hekwerk rond de kerk.

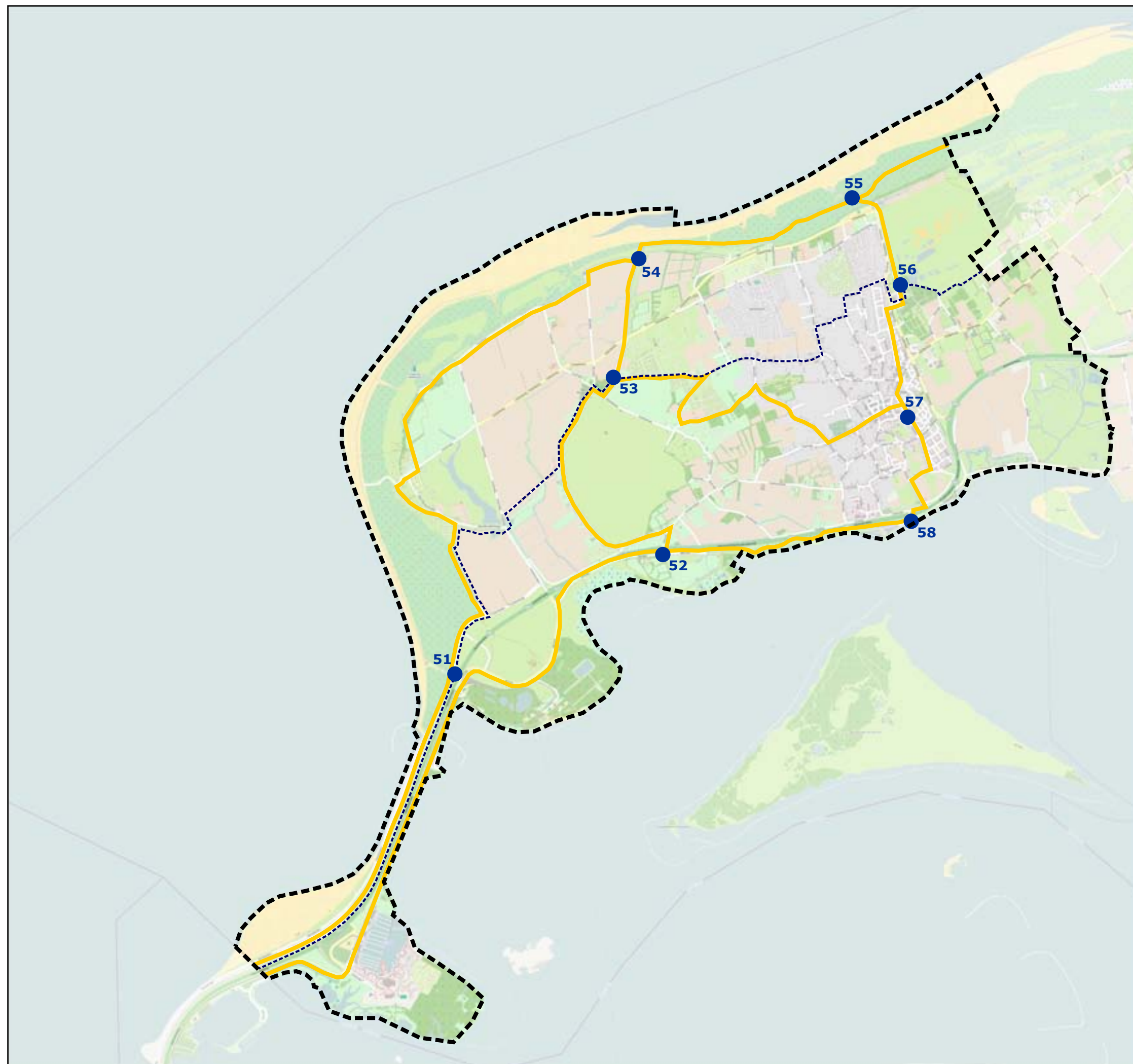
Kaart 3.1 Fietsvoorzieningen

- Fietsstrook
- Fietssuggestiestrook
- Fietspad
- Fietsoversteek VRI
- ↔ Ontbrekende schakel fietsverkeer



Kaart 3.2 Recreatieve fietsroutes

- Fietsknooppunt
- Recreatieve fietsroute
- - - Lange-afstand fietsroute



3.1.3. Openbaar vervoer

Ouddorp wordt aangedaan door verschillende reguliere buslijnen. Deze verbinden Ouddorp met de omliggende kernen op Goeree-Overflakkee, met Hellevoetsluis (Voorne-Putten), Rotterdam en Renesse (Schouwen-Duiveland). De lijndienst richting Renesse rijdt ook langs de strandopgangen en recreatieterreinen gelegen aan de Vrijheidsweg. De andere lijndiensten doen alleen de daadwerkelijke kern van Ouddorp aan. In de zomerperiode rijdt een extra lijndienst tussen Middelharnis en Renesse, welke ook Ouddorp aandoet. Deze rijdt zowel door de kern als langs de verschillende recreatieterreinen rond de kern.

3.1.4. Expeditieverkeer

Binnen de kern van Ouddorp zijn verschillende winkelveorzieningen en horecagelegenheden aanwezig. Een groot deel van deze voorzieningen is geclusterd tussen de Dorpstienden, de Hoenderdijk, kerkring en Weststraat. Deze voorzieningen worden op reguliere basis bevoorrad middels expeditieverkeer. Dit bevoorradend vrachtverkeer houdt, komend vanaf de N57, veelal de route aan via de Oosterweg, Bredeweg, Smalle Einde en Spaanseweg. Vanwege het ingestelde eenrichtingsverkeer op de Spaanseweg, loopt de route terug naar de N57 via de Hazersweg, Smalle Einde, Bredeweg en Oosterweg. Deze wegen maken allen onderdeel uit van de centrumverdeelring.

3.1.5. Parkeren

Binnen de kern van Ouddorp concentreert het parkeren ten behoeve van de aanwezige centrumvoorzieningen (winkels, horeca) zich voornamelijk rondom de Dorpstienden. Het grote parkeerterrein aan de zuidzijde van sport- en zalencentrum Dorpstienden is recent heringericht. Tevens is onder de aanwezige supermarkt een parkeerkelder aanwezig. Ook aan de noord- en westzijde van het sport- en zalencentrum Dorpstienden zijn nog parkeerterreinen aanwezig. Dit parkeerareaal, met een capaciteit van in totaal 351 parkeerplaatsen, bevindt zich zodoende voornamelijk aan de noordwestzijde van het centrumgebied. Het aantal parkeergelegenheden aan de zuid- en oostzijde van het centrumgebied is beperkt. De aanwezige parkeerterreinen bij de Rabobank (Broekweg) en het kerkgebouw van de Hersteld Hervormde Gemeente Ouddorp bieden redelijk wat capaciteit, maar zijn in particulier bezit. Daarnaast is de looproute tussen het parkeerterrein bij het kerkgebouw van de Hersteld Hervormde Gemeente Ouddorp en het centrumgebied niet ideaal. De verschillende parkeerterreinen, met uitzondering van het terrein bij de Hersteld Hervormde Gemeente Ouddorp worden ontsloten via de centrumverdeelring.

Ten behoeve van strandbezoekers zijn bij de strandopgangen ten noorden van de kern Ouddorp verschillende parkeerterreinen aanwezig. Deze parkeerterreinen zijn toegankelijk komend vanaf de ruit rondom Ouddorp. Bij hoge parkeerdruk op deze parkeerterreinen in de zomermaanden wordt, indien nodig, extra parkeercapaciteit gecreëerd door de parkeerverboden langs de Vrijheidsweg tijdelijk op te heffen.

Voor het stallen van fietsen binnen het centrumgebied zijn op een aantal locaties fietsklemmen geplaatst. Deze klemmen zijn aanwezig:

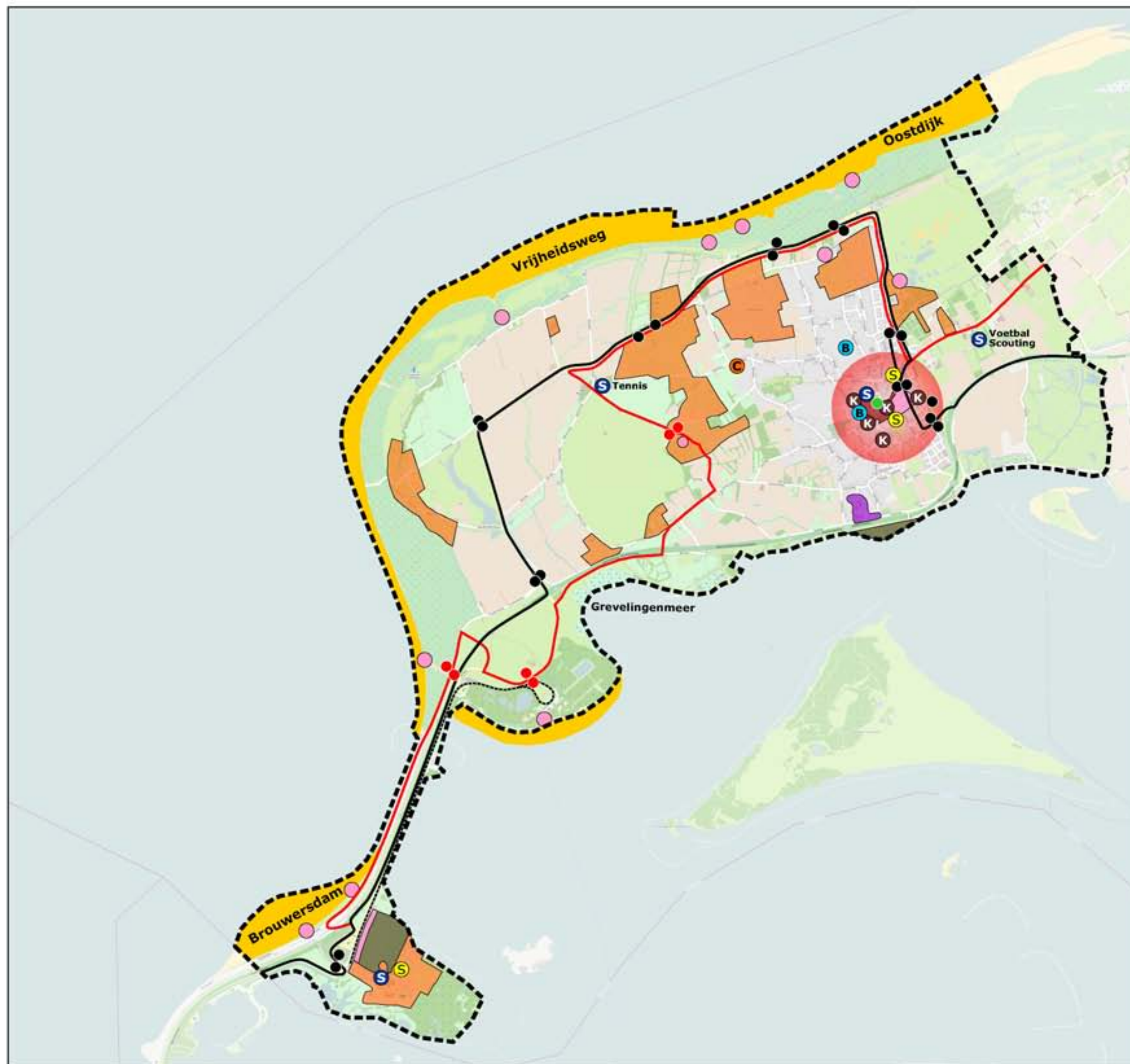
- rondom sport- en zalencentrum Dorpstienden;
- bij de locatie van de voormalige Albert Heijn;
- bij de doorsteek tussen de Dorpstienden en de Kerkring (aan de zuidzijde van het parkeerterrein);
- bij het kruispunt Hazersweg-Dorpsweg-Weststraat-Dorpstienden.

In de praktijk blijkt dat ook veelvuldig fietsen worden gestald tegen het hek rondom de kerk op de kerkring.

De belangrijke voorzieningen, routes voor het openbaar vervoer en recreatieve functies zijn weergegeven in figuur 3.3.

Kaart 3.3 Belangrijke bestemmingen

- Centrumgebied
- Winkelgebied
- Recreatie
- Horeca
- Bedrijventerrein
- Stranden
- Jachthaven
- Tram RTM
- S Supermarkten
- K Kerken
- B Basisscholen
- S Sportvoorzieningen
- C Cultuur
- Bushaltes
- Bushaltes nacht
- Bushaltes zomer



3.2. Onderzoeken

Verkeersonderzoek

In de periode van 26 juli 2014 tot en met 17 augustus 2014 zijn op een aantal wegvakken mechanische verkeerstellingen uitgevoerd. Middels deze tellingen is op deze wegen de etmaalintensiteit tijdens een gemiddelde weekdag, een gemiddelde werkdag en een drukke zaterdag achterhaald. Op basis van deze tellingen is het eveneens mogelijk om over de dag het drukste uur te bepalen. Ook hebben op een aantal strategische punten aanvullende visuele kruispunttellingen plaatsgevonden. Deze visuele tellingen hebben plaatsgevonden op een drukke zaterdag in het zomerseizoen (16 augustus 2014). Middels deze tellingen zijn kruispuntstromen achterhaald en is voor een extra aantal wegvakken een etmaalintensiteit berekend. In figuur 3.4 is voor de huidige situatie de etmaalintensiteiten weergegeven tijdens een werkdag en zaterdag. Deze gegevens zijn als basis gebruikt voor de vervolgonderzoeken.

Zowel de mechanische tellingen als de visuele kruispunttellingen geven inzicht in de voertuigverdeling die, waar nodig, gebruikt zijn ten behoeve van de milieuonderzoeken. Ook is op basis van de mechanische verkeerstellingen onderzoek gedaan naar de gereden snelheden. Hierbij zijn de V85 en gemiddelde snelheid inzichtelijk gemaakt. De V85 betreft de snelheid die door 85% van de automobilisten waarvan de snelheid is gemeten niet wordt overschreden. Deze snelheid geeft inzicht in welke snelheid een ruime meerderheid van automobilisten als redelijk en veilig beschouwt. In figuur 3.5 zijn voor de wegen waar de tellingen hebben plaatsgevonden de V85 en gemiddelde snelheid opgenomen. Het V85-percentage geeft aan welke snelheid door 85% van de gemotoriseerde voertuigen niet wordt overschreden.

Uit de resultaten van deze snelheidsmetingen blijkt dat op vrijwel alle wegen zowel de V85 als gemiddelde snelheid hoger liggen dan de ingestelde maximumsnelheid. Zo geldt bijvoorbeeld op de Koolweg een maximumsnelheid van 30 km/h. Uit de snelheidsmetingen blijkt een V85 van 47 km/h en een gemiddelde snelheid van 36 km/h.

3.2.1. Parkeeronderzoek

Door middel van een parkeeronderzoek is inzicht gekregen in de huidige parkeerdruk in het centrumgebied van Ouddorp en bij de parkeerplaatsen die aanwezig zijn bij de verschillende strandopgangen. Beide parkeeronderzoeken hebben plaatsgevonden in het zomerseizoen (centrumgebied 16 augustus 2014 en strandopgangen 5 augustus 2014). Op deze momenten is er in Ouddorp sprake van een pieksituatie, in verband met de hoge bezettingsgraad van de recreatieterreinen. De resultaten zijn opgenomen in bijlage 3. Zoals in deze bijlage vermeld, is het onderzoeksgebied ingedeeld in verschillende secties. Voor deze verschillende secties is de parkeerdruk achterhaald. Vervolgens is voor het parkeren in het centrumgebied onderscheid gemaakt naar de parkeerdruk op alle terreinen rondom de Dorpstien- den en de parkeerdruk binnen het gehele onderzoeksgebied. De resultaten hiervan zijn samenvattend opgenomen in tabel 3.2 en tabel 3.3. Hierbij moet opgemerkt worden dat boven de Albert Heijn 18 appartementen zijn gerealiseerd (zie paragraaf 2.2.1.). Tijdens het parkeeronderzoek waren deze nog niet in gebruik.

Tabel 3.2 Parkeerdruk parkeerterreinen Dorpstien

capaciteit		uren						
		10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00
361 pp								
	geparkeerde voertuigen	178	251	290	285	277	277	269
	bezettingsgraad	49%	70%	80%	79%	77%	77%	75%
	restcapaciteit	183	110	71	76	84	84	92

Kaart 3.4

Huidige verkeersintensiteiten



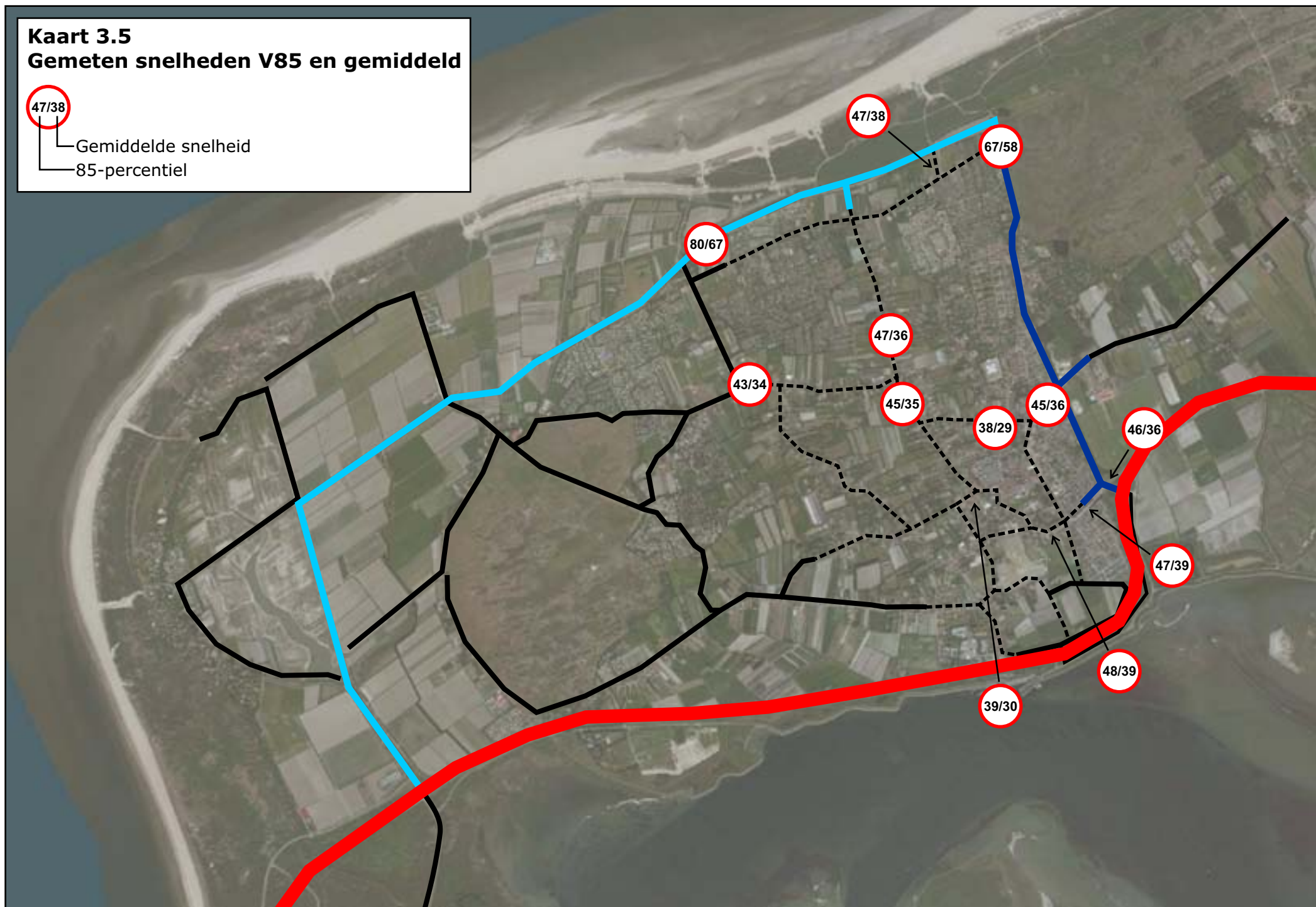
Werkdag



Zaterdag

Kaart 3.5
Gemeten snelheden V85 en gemiddeld

47/38
— Gemiddelde snelheid
— 85-percentiel



Tabel 3.3 Parkeerdruk gehele onderzoeksgebied

capaciteit		uren						
		10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00
524 pp	geparkeerde voertuigen	276	358	398	391	389	397	368
	bezettingsgraad	53%	68%	76%	75%	74%	76%	70%
	restcapaciteit	248	166	126	133	135	127	156

Geconcludeerd kan worden dat het parkeren zich voornamelijk concentreert op de parkeerterreinen rondom de Dorpstienen. Hierbij is de parkeerdruk op met name de parkeerplaatsen ter hoogte van de aansluiting van Dorpstienen op de Dorpsweg hoog. De nieuwe parkeervoorziening onder de Albert Heijn daarentegen werd gedurende het onderzoek slechts beperkt gebruikt. Dit kan samenhangen met een gewenningsperiode, omdat de parkeergarage recent geopend was. Op het drukste moment was hier tijdens het onderzoek sprake van een restcapaciteit van 31 parkeerplaatsen in de parkeergarage.

Tijdens het parkeeronderzoek is tevens op een aantal plaatsen het aantal gestalde fietsen geïnventariseerd. De inventarisatie heeft plaatsgevonden op de locaties zoals genoemd in paragraaf 3.1.5. Ook is het aantal gestalde fietsen op de kerkring geteld. In tabel 3.4 is per locatie het aantal gestalde fietsen weergegeven op het drukste moment. In totaal stonden 227 fietsen geparkeerd. De meeste fietsen staan gestald op of direct rond de kerkring.

Tabel 3.4 Gestalde fietsen drukste moment

locatie	gestalde fietsen
sport- en zalencentrum Dorpstienen	1 fiets
locatie van de voormalige Albert Heijn	51 fietsen
doorsteek Dorpstienen en kerkring	75 fietsen
kruispunt Hazersweg-Dorpsweg-Weststraat-Dorpstienen	30 fietsen
kerkring	70 fietsen
totaal	227 fietsen

3.2.2. Verkeersveiligheid

Met behulp van de software applicatie ViaStat is onderzoek gedaan naar de objectieve verkeersveiligheid in Ouddorp. Dit wil zeggen dat gekeken is naar beschikbare ongevalsstatistieken. Hierbij is gekeken naar de ongevallen die plaats hebben gevonden over de periode 2009-2013. In deze periode zijn 9 ongevallen geregistreerd. Deze enkele ongevallen vinden verspreid over de kern plaats (zie bijlage 1). Er is geen sprake van ongevalconcentraties. Objectief gezien kan, op basis van de geregistreerde ongevallen, geconcludeerd worden dat geen sprake is van verkeersonveiligheid. Kanttekening hierbij is dat na 2008 sprake is geweest van een verslechterde ongevalregistratie door de politie. In werkelijkheid kan sprake zijn van een hoger aantal ongevallen. Hierover zijn echter geen gegevens beschikbaar.

3.2.3. Burgerparticipatie en belangenorganisaties

Zoals in de paragrafen 3.1 en 3.2 beschreven, is de verkeersstructuur in de huidige situatie onderzocht. Dit onderzoek heeft plaatsgevonden op basis van objectief (veld)onderzoek, zoals naar parkeren, verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid. Een belangrijke informatiebron voor het VCP is echter ook de participatie vanuit burgers en belangenorganisaties. Om dit te bereiken is een aantal klankbordgroepbijeenkomsten gehouden en zijn knelpunten, wensen en ideeën via een tool op de gemeentelijke website geïnventariseerd. Dit heeft geleid tot een knelpuntenoverzicht dat als basis dient voor de uitwerking van het VCP. In deze paragraaf worden de knelpunten en suggesties per onderwerp benoemd. De lijst van knelpunten vormt een leidraad bij het ontwikkelen van oplossingsrichtingen en wensbeeld voor de toekomstige verkeerscirculatie.

Hieronder zijn de knelpunten vanuit de klankbordgroep samengevat. In bijlage 2 is een gedetailleerde lijst van alle knelpunten opgenomen. De knelpunten worden onderverdeeld naar kern en buitengebied. Verder is een onderverdeling gemaakt naar de verschillende aspecten: bereikbaarheid, parkeren en verkeersveiligheid.

Ouddorp-kern

Bereikbaarheid

- de bebording rondom de kerkring is niet duidelijk;
- doorgaand verkeer op de kerkring en Weststraat-gepleit wordt voor het autovrij maken van de ring;
- centrumverdeelring met rode fietssuggestiestroken wordt als positief ervaren;
- gevraagd wordt of eenrichtingsverkeer tot een betere verkeerscirculatie zou kunnen leiden.

Parkeren

- in het algemeen wordt te weinig parkeerruimte ervaren;
- het parkeren op de Dirkdoensweg wordt in verband met de doorstroming en verkeersveiligheid als probleem ervaren.

Verkeersveiligheid

- aandacht wordt gevraagd voor routes voor hulpdiensten;
- snelheid op de Hofdijksweg buiten de bebouwde kom wordt als hoog ervaren;
- belemmerd uitzicht door hagen op het kruispunt Spaansegeweg/Bosweg/Smalle Einde;
- voorrang bij uitritconstructies wordt als onduidelijk ervaren;
- belemmering van het uitzicht op de Dorpstienden door WC-blok en plasticcontainer;
- veel bestemmingsverkeer rijdt tussen de Dirkdoensweg en de Dorpstienden via de route achter de gereformeerde kerk, terwijl deze gesloten is voor autoverkeer;
- belemmerd uitzicht door hagen op het kruispunt Molenweg/Dirkdoensweg;
- aandacht wordt gevraagd voor routes voor bevoorradend verkeer;
- hoge rijsnelheid door onder andere landbouwverkeer op de Dijkstelweg, Westerweg en Koolweg;
- bezien of zeer grote landbouwvoertuigen geweerd kunnen worden of alleen onder vergunning zijn toegestaan;
- de doorsteek Dorpstienden-Dorpsweg wordt als verkeersonveilig ervaren;
- de rijsnelheid op de kerkring wordt als hoog ervaren;
- de suggestie wordt gedaan om de smalle wegen aan de randen van de kern de status van fietsstraat te geven;
- de verkeerssituatie op de Dorpstienden, met name rondom basisschool De Westhoek, wordt als onveilig ervaren;
- betere handhaving van de verkeersregels;
- eenduidigheid in de voorrangspositie van fietsers, zoals op rotondes;
- de verkeersveiligheid voor met name fietsers wordt op de rotonde Smalle Einde/Broekweg/Bredeweg als slecht ervaren;
- op de Dijkstelweg wordt, in combinatie met het vele fietsverkeer, de rijsnelheid hoog ervaren;
- geparkeerde voertuigen op de Dirkdoensweg worden als onveiligheid ervaren in combinatie met het gebruik van de weg door schoolgaande kinderen.

Ouddorp-Bad

Bereikbaarheid

- de verkeersveiligheid en bereikbaarheid voor fietsverkeer is met de komst van de turborotonde N57 afgenomen;
- de bewegwijzering wordt als onduidelijk ervaren; tevens wordt een overdaad aan bebording ervaren;
- de doorstroming op de Vrijheidsweg is goed, maar de doorstroming en bereikbaarheid tussen de Vrijheidsweg en de kern van Ouddorp is matig.

Parkeren

- de parkeerdruk op de Oude Nieuwlandseweg ten oosten van de Blankersberg wordt als hoog ervaren. Gevreesd wordt dat de parkeerdruk na realisatie van Duynhille zal toenemen;
- de parkeerterreinen bij de Vuurtoren en 3^e Blok staan vaak vol;
- op de parkeerterreinen 3e Blok en de Brouwersdam wordt illegaal overnacht in campers en caravans.

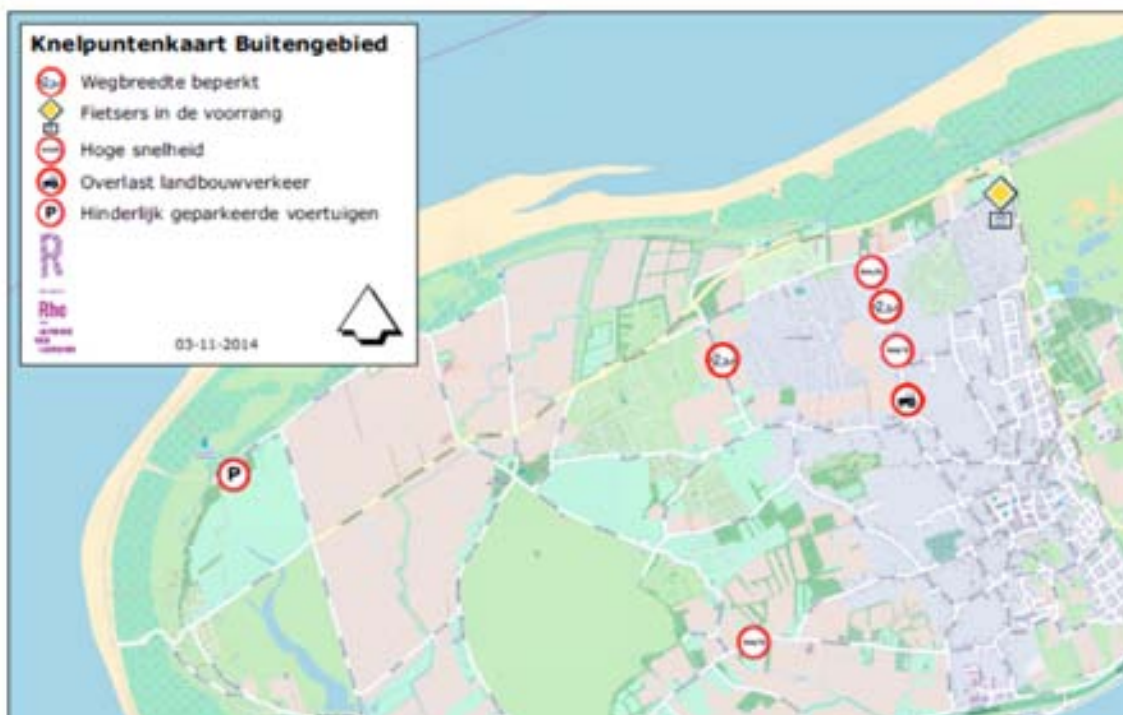
Verkeersveiligheid

- de Westduinweg wordt als verkeersonveilig ervaren voor fietsers in combinatie met het landbouwverkeer;
- het zicht op het kruispunt Westduinweg-Boutweg is slecht door begroeiing;
- op de Vrijheidsweg (wegvak Groeneweg-Langedijk) zijn geen fietsvoorzieningen aanwezig, maar wel fietsers op de rijbaan toegestaan. Dit leidt in combinatie met het snelheidsregime van 80 km/h tot verkeersonveiligheid;
- de snelheid op de Vrijheidsweg wordt als hoog ervaren. Dit is mede het gevolg van de lange rechte-tanden;
- het oversteken van de Vrijheidsweg door langzaam verkeer wordt als verkeersonveilig ervaren;
- het wegprofiel van de Koolweg wordt, in combinatie met de trottoirbanden op sommige stukken, als zeer krap ervaren;
- aandacht wordt gevraagd voor de mogelijkheden om fietssuggestiestroken op te waarderen naar fietsstroken;
- het landbouwverkeer wordt als verkeersonveilig ervaren, met name als gevolg van de hoge rijsnelheid. Dit leidt ook tot geluids- en trillingshinder;
- fietsers en voetgangers maken gebruik van de Koolweg ten noorden van de Oude Nieuwlandseweg, terwijl dit niet is toegestaan;
- aandacht wordt gevraagd voor het uitzicht op verschillende kruispunten in verband met begroeiing.

Samenvattend blijkt dat veruit de meeste reacties betrekking hebben op verkeersveiligheid. Vooral de hoge rijsnelheid in combinatie met smalle wegprofielen en de aanwezigheid van fietsverkeer wordt als verkeersonveilig ervaren. Dit doet zich voor op de wegen aan de randen van de bebouwde kom, zoals de Koolweg, Dijkstelweg en Westerweg. Ook in de kern van Ouddorp worden hoge rijsnelheden ervaren. De genoemde knelpunten zijn met symbolen weergegeven en samengevat in figuur 3.6 en 3.7.



Figuur 3.6 Knelpunten Ouddorp-kern



Figuur 3.7 Knelpunten Ouddorp-Bad

Internettool

De knelpunten en reacties die op de internettool zijn binnengekomen, zijn samengevat in figuur 3.8. Uit de figuur blijkt dat met name knelpunten en suggesties zijn aangebracht ten aanzien van het aspect verkeersveiligheid.

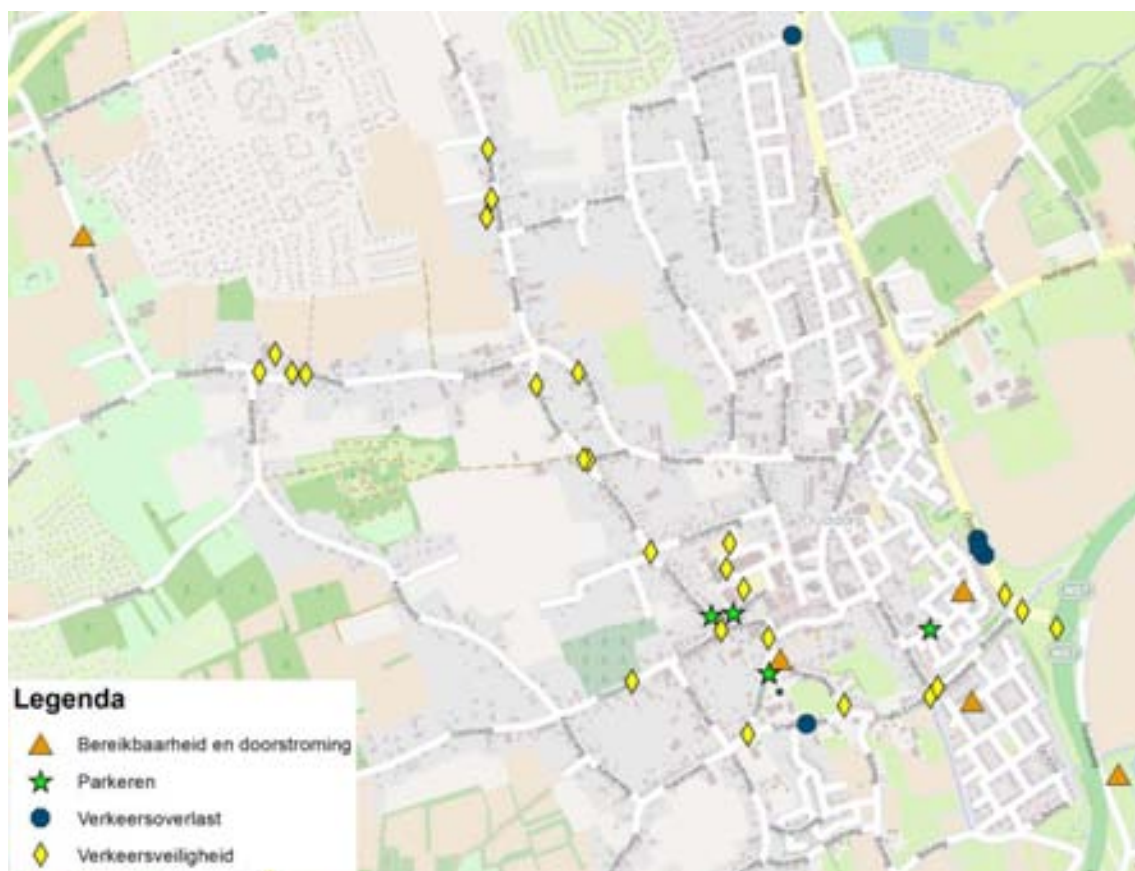
Op de Dijkstelweg heeft dit met name betrekking op de ervaren hoge rijksnelheid in combinatie met de ervaren hoge verkeersintensiteit. Verder wordt het smalle wegprofiel benoemd; dit geldt ook voor de Koolweg en de Westerweg. Hoge snelheid is een klacht die voor veel wegen in de kern geldt, zoals ook voor de Dorpsweg en de Broekweg. Verder wordt aandacht gevraagd voor eenduidigheid van kruispuntoplossingen binnen 30 km/h-gebieden en de herkenbaarheid en duidelijkheid van inritconstructies.

Verder wordt aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid op de Dorpstienen, mede in relatie tot de basisschool De Westhoek. Ook wordt benoemd dat autoverkeer via het straatje achter de Gereformeerde kerk tussen de Dirkdoensweg en de Dorpstienen rijdt, terwijl dit een fietspad is.

De verkeersintensiteit op het Smalle Einde wordt als hoog ervaren. Daarnaast wordt een knelpunt ervaren op de Spaanseweg ter hoogte van de kerk, met name met betrekking tot parkeren. De rotonde Smalle Einde/Broekweg/Bredeweg wordt als gevaarlijk ervaren. Dit hangt samen met fietsers die tegen het verkeer inrijden en vanuit het fietspad Steenweg rijden.

Het kruispunt Bredeweg/Oosterweg wordt als verkeersonveilig ervaren, zeker na oplevering van de turborotonde Oosterweg/N57. Verkeer komt nu als een stroom met relatief hoge snelheid van de rotonde en rijdt de bebouwde kom binnen en het kruispunt op. Op de Oosterweg wordt de gereden snelheid als hoog ervaren. Verder wordt het inrijdverbod op de parallelweg van de Oosterweg vanaf de Beatrixweg genegeerd. Ook wordt de suggestie gedaan fietsers in de voorrang te nemen op de fietsoversteek op de Vrijheidsweg nabij de bocht met de Oosterweg.

In de woongebieden wordt de doorgang door geparkeerde auto's belemmerd, zoals ervaren wordt op de Diependorst en de Steenkreek.



Figuur 3.8 Knelpuntenoverzicht internettool

In dit hoofdstuk worden de verkeersgeneratie en parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkelingen in en rondom Ouddorp beschreven. De ontwikkelingen worden onderverdeeld naar de verschillende deelgebieden: kern, zuidelijke schil, Bad en Kabbelaarsbank en De Punt. De komende jaren zijn verschillende ontwikkelingen beoogd die effect zullen hebben op het functioneren van het wegennet in Ouddorp. De nieuwe ontwikkelingen zullen meer verkeer en parkeerbehoefte met zich meebrengen.

Om inzicht te krijgen in de effecten van deze nieuwe ontwikkelingen op het functioneren van het wegennet in Ouddorp, wordt eerst een inschatting gemaakt van het verkeer dat de nieuwe ontwikkelingen genereert. Dit komt in paragraaf 4.1 aan de orde. In paragraaf 4.2 komt de parkeertoename als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen aan de orde.

In paragraaf 4.3 wordt de verkeerstoename van de nieuwe ontwikkelingen toegedeeld aan het wegennet van Ouddorp. Ook wordt de parkeer- en milieusituatie gezien. Uit deze integrale afweging blijkt of in de toekomstige situatie knelpunten zullen optreden. Deze worden beschreven en toegelicht in paragraaf 4.4.

4.1. Verkeersgeneratie nieuwe ontwikkelingen

In paragraaf 2.2. zijn de verschillende ruimtelijke ontwikkelingen die plaats zullen vinden rondom Ouddorp beschreven. Deze ontwikkelingen hebben een toename van de verkeersgeneratie tot gevolg. In deze paragraaf wordt per deelgebied, op basis van kencijfers van het CROW (publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie') een inschatting gemaakt van deze verkeersgeneratie. Vast uitgangspunt bij deze berekeningen is een ligging van Ouddorp binnen een weinig stedelijke omgeving (bron: CBS). De CROW kencijfers geven allereerst inzicht in de verkeersgeneratie van ontwikkelingen op een gemiddelde werkdag. Omdat in Ouddorp de verkeersstromen in het zomerseizoen sterk beïnvloed worden door de aanwezigheid van verblijfsrecreatie is deze verkeersgeneratie op basis van omrekenfactoren omgerekend naar een zomerse werkdag en een zomerse zaterdag. Tevens is uitgegaan van de minimale kencijfers.

4.1.1. Kern

Binnen het centrumgebied is de ontwikkeling van 18 appartementen boven de nieuwe Albert Heijn van belang. Voor deze woningen is uitgegaan van het kencijfer voor woningen in een centrum-dorpse omgeving (6,3 mvt/etmaal per woning). Omrekening naar een werkdag vindt plaats op basis van een omrekenfactor van 1,11. Vervolgens is de verkeersgeneratie van een werkdag omgerekend naar een zaterdag conform een omrekenfactor van 1,1. In tabel 4.1 is de verkeersgeneratie berekend naar het verschillende type dagen.

Tabel 4.1 Verkeersgeneratie woningen Dorpstienden

eenheden	kencijfer CROW	verkeersgeneratie werkdag	verkeersgeneratie werkdag	verkeersgeneratie zaterdag
+18 woningen	6,3 mvt/etmaal per woning	113 mvt/etmaal	126 mvt/etmaal	138 mvt/etmaal

Voor de kern/centrumgebied is verder als uitgangspunt gehanteerd dat de invulling van het voormalig pand van de Albert Heijn niet leidt tot een verdere verkeerstoename. Binnen dit winkelpand is het mogelijk opnieuw detailhandel te vestigen. Deze detailhandel zal echter binnen een kern als Ouddorp vrijwel geen zelfstandig verkeer genereren, omdat een bezoek doorgaans plaatsvindt in combinatie met een bezoek aan een reeds aanwezige detailhandelsvestiging. Indien wel een zelfstandige verkeersgeneratie berekend zou worden, zou dit zodoende leiden tot een sterke overschatting van de verkeersintensiteiten.

4.1.2. Zuidelijke schil

Voor de ontwikkelingen die plaats gaan vinden binnen de zuidelijke schil (woningbouw) zijn dezelfde uitgangspunten gehanteerd als bij de berekening van de verkeersgeneratie voor de appartementen in het centrumgebied. Tabel 4.2 is de verkeersgeneratie naar verschillende dagen berekend voor de ontwikkelingen binnen de zuidelijke schil.

Tabel 4.2 Verkeersgeneratie woningen Welgelegen fase 4 en Hazersweg 23/25

eenheden	kencijfer CROW	verkeersgeneratie weekdag	verkeersgeneratie werkdag	verkeersgeneratie zaterdag
+46 woningen	6,3 mvt/etmaal per woning	290 mvt/etmaal	322 mvt/etmaal	354 mvt/etmaal

4.1.3. Bad

De ontwikkelingen die plaatsvinden binnen Ouddorp Bad hebben een toename van het aantal recreatiewoningen tot gevolg. Zoals opgenomen in paragraaf 2.2.3. is het gebied opgedeeld in twee deelgebieden (west en oost). Voor deelgebied west is ook rekening gehouden met herstructurering en kwaliteitsverbetering van bestaande recreatieparken, waarbij een aantal standplaatsen komt te vervallen. Deelgebied west ligt in het buitengebied van Ouddorp. Zodoende is ten aanzien van de berekening van de verkeersgeneratie rekening gehouden met het kencijfer voor vakantiewoningen gelegen in het buitengebied. Hiervoor geldt een kencijfer van 2,6 mvt/etmaal per vakantiewoning. Voor de verrekening van het aantal te vervallen standplaatsen is uitgegaan van het kencijfer voor recreatieve standplaatsen. Deze bedraagt 0,4 mvt/etmaal per standplaats. Omrekening naar een zaterdag vindt voor recreatiewoningen en standplaatsen plaats op basis van een omrekenfactor van respectievelijk 1,58 en 1,7. Vervolgens zijn beide omgerekend naar een werkdag op basis van een omrekenfactor van 1,1. De verkeersgeneratie tijdens een werkdag ligt hoger omdat aankomst- en vertrekdagen veelal op vrijdag en maandag plaatsvinden.

Tabel 4.3 Verkeersgeneratie deelgebied west

eenheden	kencijfer CROW	verkeersgeneratie weekdag	verkeersgeneratie werkdag	verkeersgeneratie zaterdag
+354 vakantiewoningen	2,6 mvt/etmaal per woning	920 mvt/etmaal	1.600 mvt/etmaal	1.454 mvt/etmaal
-490 standplaatsen	0,4 mvt/etmaal per woning	-196 mvt/etmaal	-367 mvt/etmaal	-333 mvt/etmaal
totaal		724 mvt/etmaal	1.233 mvt/etmaal	1.121 mvt/etmaal

Deelgebied oost ligt deels in het buitengebied (Strandpark Duynhille) en deels binnen het restgebied van de bebouwde kom. Het betreft de realisatie van vakantiewoningen en deels van reguliere woningen. De berekening van de verkeersgeneratie van de reguliere woningen heeft plaatsgevonden conform de uitgangspunten voor de woningen in het centrumgebied. Voor de te realiseren vakantiewoningen op Strandpark Duynhille heeft de berekening plaatsgevonden conform de rekenwijze zoals gehanteerd voor de vakantiewoningen in deelgebied west. Ook voor de vakantiewoningen geheel oostelijk gelegen is deze rekenwijze gehanteerd, met uitzondering van het te hanteren kencijfer. Het kencijfer voor vakantiewoningen binnen het restgebied van de bebouwde kom bedraagt 2,1 mvt/etmaal per vakantiewoning. Daarnaast verdwijnen 493 standplaatsen. Tabel 4.4 geeft de berekening van de verkeersgeneratie als gevolg van de ontwikkelingen in deelgebied oost weer.

Tabel 4.4 Verkeersgeneratie deelgebied oost

eenheden	kencijfer CROW	verkeersgeneratie weekdag	verkeersgeneratie werkdag	verkeersgeneratie zaterdag
+205 vakantiewoningen	2,6 mvt/etmaal per woning	533 mvt/etmaal	926 mvt/etmaal	842 mvt/etmaal
+60 woningen	6,3 mvt/etmaal per woning	378 mvt/etmaal	420 mvt/etmaal	462 mvt/etmaal
-493 standplaatsen	0,4 mvt/etmaal per woning	-197 mvt/etmaal	-369 mvt/etmaal	-335 mvt/etmaal
totaal		714 mvt/etmaal	977 mvt/etmaal	969 mvt/etmaal

4.1.4. Kabbelaarsbank en De Punt

De ontwikkelingen bij Kabbelaarsbank en De Punt hebben betrekking op een toename van het aantal recreatiewoningen en standplaatsen. De berekening van de verkeersgeneratie heeft plaatsgevonden conform de rekenwijze als gehanteerd ten aanzien van de recreatiewoningen en standplaatsen binnen deelgebied west in Ouddorp Bad. In tabel 4.5 en 4.6 is voor beide gebieden de berekening van de verkeersgeneratie weergegeven.

Tabel 4.5 Verkeersgeneratie Kabbelaarsbank

eenheden	kencijfer CROW	verkeersgeneratie weekdag	verkeersgeneratie werkdag	verkeersgeneratie zaterdag
+44 vakantiewoningen	2,6 mvt/etmaal per woning	114 mvt/etmaal	199 mvt/etmaal	181 mvt/etmaal
+100 camper-standplaatsen	0,4 mvt/etmaal per woning	40 mvt/etmaal	75 mvt/etmaal	68 mvt/etmaal
totaal		154 mvt/etmaal	274 mvt/etmaal	249 mvt/etmaal

Tabel 4.6 Verkeersgeneratie De Punt

eenheden	kencijfer CROW	verkeersgeneratie weekdag	verkeersgeneratie werkdag	verkeersgeneratie zaterdag
+92 vakantiewoningen	2,6 mvt/etmaal per woning	239 mvt/etmaal	416 mvt/etmaal	378 mvt/etmaal

4.2. Parkeerbehoefte nieuwe ontwikkelingen

De ontwikkelingen die plaatsvinden binnen de verschillende deelgebieden leiden tevens tot een parkeerbehoefte. Ook deze parkeerbehoefte is inzichtelijk gemaakt op basis van kencijfers van het CROW (publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'). Ook hierbij geldt het vaste uitgangspunt dat Ouddorp een 'weinig stedelijk' gebiedstype kent. In deze paragraaf is, binnen een bandbreedte, per ontwikkeling de parkeerbehoefte tijdens de drukste periode op een dag bepaald. Indien deze wordt verwerkt in een parkeerbalans naar dagdeel mag de parkeerbehoefte nog verrekend worden op basis van aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in bovengenoemde CROW-publicatie. De in deze paragraaf berekende parkeerbehoefte betreft overigens de parkeervraag bij de ontwikkeling zelf. De gevolgen voor de parkeerbehoefte in het centrum van Ouddorp zijn beschreven in hoofdstuk 5.

4.2.1. Kern

Voor de woningen bovenop de Albert Heijn is in de planvorming reeds rekening gehouden met een parkeerkencijfer van 1,8 parkeerplaatsen per woning. In tabel 4.7 is de parkeerbehoefte berekend.

Tabel 4.7 Parkeerbehoefte woningen Dorpstienen

eenheden	kencijfer CROW	parkeerbehoefte minimaal	parkeerbehoefte maximaal
+18 woningen	minimaal: 1,8 per woning	33 parkeerplaatsen	33 parkeerplaatsen

4.2.2. Zuidelijke schil

Ook voor de te realiseren woningen binnen de zuidelijke schil is het parkeerkencijfer ten aanzien van koopwoningen (tussen/hoekwoningen of etagewoningen) aangehouden. Tabel 4.8 geeft de berekening voor beide ontwikkelingen afzonderlijk weer.

Tabel 4.8 Parkeerbehoefte woningen Welgelegen fase 4 en Hazersweg 23/25

eenheden	kencijfer CROW	parkeerbehoefte minimaal	parkeerbehoefte maximaal
+20 woningen (Welgelegen fase 4)	minimaal: 1,6 per woning maximaal: 2,4 per woning	32 parkeerplaatsen	48 parkeerplaatsen
+26 woningen (Hazersweg 23/25)	minimaal: 1,6 per woning maximaal: 2,4 per woning	42 parkeerplaatsen	63 parkeerplaatsen

4.2.3. Bad

Binnen Ouddorp Bad worden voornamelijk vakantiewoningen in het buitengebied gerealiseerd. Uitzondering hierop zijn de vakantiewoningen die geheel oostelijk zijn voorzien. Voor vakantiewoningen in het buitengebied bedraagt de parkeerbehoefte minimaal 2,0 parkeerplaatsen per woning en maximaal 2,2 parkeerplaatsen per woning. Voor de geplande reguliere woningen in deelgebied oost is aangesloten bij de rekenwijze zoals gehanteerd voor de woningen binnen de zuidelijke schil. In tabel 4.9 en tabel 4.10 is voor de ontwikkelingen in beide deelgebieden de berekening van de parkeerbehoefte opgenomen.

Tabel 4.9 Parkeerbehoefte deelgebied west

eenheden	kencijfer CROW	parkeerbehoefte minimaal	parkeerbehoefte maximaal
+250 recreatiewoningen (Klepperduinen)	minimaal: 2,0 per woning maximaal: 2,2 per woning	500 parkeerplaatsen	550 parkeerplaatsen
+104 recreatiewoningen (Ridderstee)	minimaal: 2,0 per woning maximaal: 2,2 per woning	208 parkeerplaatsen	229 parkeerplaatsen

Tabel 4.10 Parkeerbehoefte deelgebied oost

eenheden	kencijfer CROW	parkeerbehoefte minimaal	parkeerbehoefte maximaal
+200 recreatiewoningen (Strandpark Duynhille)	minimaal: 1,6 per woning maximaal: 2,4 per woning	320 parkeerplaatsen	480 parkeerplaatsen
+60 recreatiewoningen (geheel oost)	minimaal: 1,6 per woning maximaal: 2,4 per woning	96 parkeerplaatsen	144 parkeerplaatsen

4.2.4. Kabbelaarsbank en De Punt

De ontwikkelingen bij Kabbelaarsbank en De Punt hebben betrekking op een toename van het aantal recreatiewoningen en standplaatsen. De berekening van de parkeerbehoefte heeft plaatsgevonden conform de rekenwijze als gehanteerd ten aanzien van de recreatiewoningen en standplaatsen binnen deelgebied west in Ouddorp Bad. De berekening is opgenomen in onderstaande tabellen.

Tabel 4.11 Parkeerbehoefte Kabbelaarsbank

eenheden	kencijfer CROW	parkeerbehoefte minimaal	parkeerbehoefte maximaal
+14 recreatiewoningen (zeil- en surfcentrum)	minimaal: 2,0 per woning maximaal: 2,2 per woning	28 parkeerplaatsen	31 parkeerplaatsen
+30 recreatiewoningen (Marina Port Zélande)	minimaal: 2,0 per woning maximaal: 2,2 per woning	60 parkeerplaatsen	66 parkeerplaatsen
+100 camperstandplaatsen (Marina Port Zélande)	minimaal: 1,1 per standplaats maximaal: 1,3 per standplaats	110 parkeerplaatsen	130 parkeerplaatsen

Tabel 4.11 Parkeerbehoefte De Punt

eenheden	kencijfer CROW	parkeerbehoefte minimaal	parkeerbehoefte maximaal
+92 recreatiewoningen	minimaal: 2,0 per woning maximaal: 2,2 per woning	184 parkeerplaatsen	203 parkeerplaatsen

4.3. Effecten nieuwe ontwikkelingen

4.3.1. Bereikbaarheid

In hoofdstuk 3 is beschreven hoe de gegevens over het gebruik van de wegen tot stand zijn gekomen. De verkeersintensiteiten zijn bepaald op basis van mechanische en visuele tellingen. Het VCP heeft een looptijd tot 2030. Om inzicht te krijgen in het functioneren van het wegennet in 2030 zijn de verkeersintensiteiten doorgerekend naar het jaar 2030. Hiervoor is een gebruikelijk groeipercantage van 1% per jaar gehanteerd. De verkeersintensiteiten zijn afgezet tegen de wegcapaciteit. Hierdoor wordt de I/C-verhouding bepaald. Dit is de verhouding tussen de intensiteit en capaciteit en beschrijft de mate van verkeersafwikkeling op een wegvak. De verkeersgeneratie van de nieuwe ontwikkelingen is vervolgens toegedeeld op het wegennet. De toedeling vindt plaats op basis van de herkomst-/bestemmingsrelaties van het verkeer, zowel extern (van buiten Ouddorp) als intern (binnen Ouddorp). Dit heeft geleid tot een verkeersmodel voor de kern en het buitengebied van Ouddorp. In het verkeersmodel zijn twee scenario's onderscheiden:

de referentiesituatie: dit is de situatie in 2030 zonder nieuwe ontwikkelingen;

inclusief ontwikkelingen: dit is de situatie in 2030 na toedeling van het verkeer van de nieuwe ontwikkelingen.

Voor beide scenario's is een model gemaakt voor de werkdag (gemiddelde situatie) en zaterdag in de zomerperiode (piekdag).

In de figuren 4.1 en 4.2 zijn de verkeersmodellen weergegeven voor de werkdag exclusief en inclusief ontwikkelingen en de zaterdag exclusief en inclusief ontwikkelingen.

Op basis van het verkeersmodel kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- Op een gemiddelde werkdag in de referentiesituatie is de verkeersdruk op de Hofdijksweg-Molenweg tot het Molenblok en Bredeweg-Broekweg/Smalle Einde hoog. Dit zijn de invalswegen voor het centrum van Ouddorp vanaf de Oosterweg. Op de overige wegen binnen Ouddorp doen zich geen problemen voor.
- Op een gemiddelde werkdag inclusief ontwikkelingen is over het algemeen hetzelfde beeld te zien, hoewel de verkeersintensiteiten op de belangrijkste wegen toenemen. Er zijn geen nieuwe knelpunten.

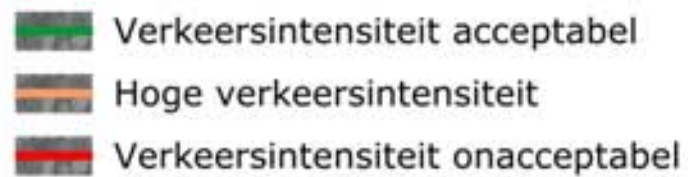
Figuur 4.1 Werkdag



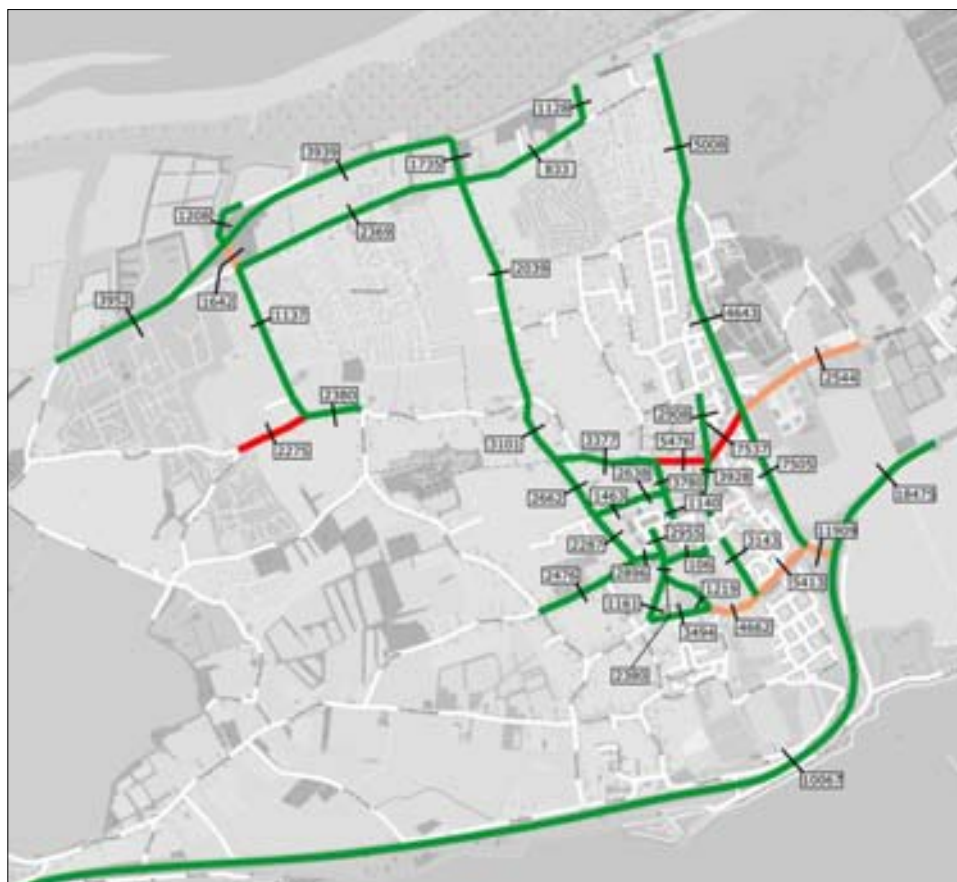
Referentie



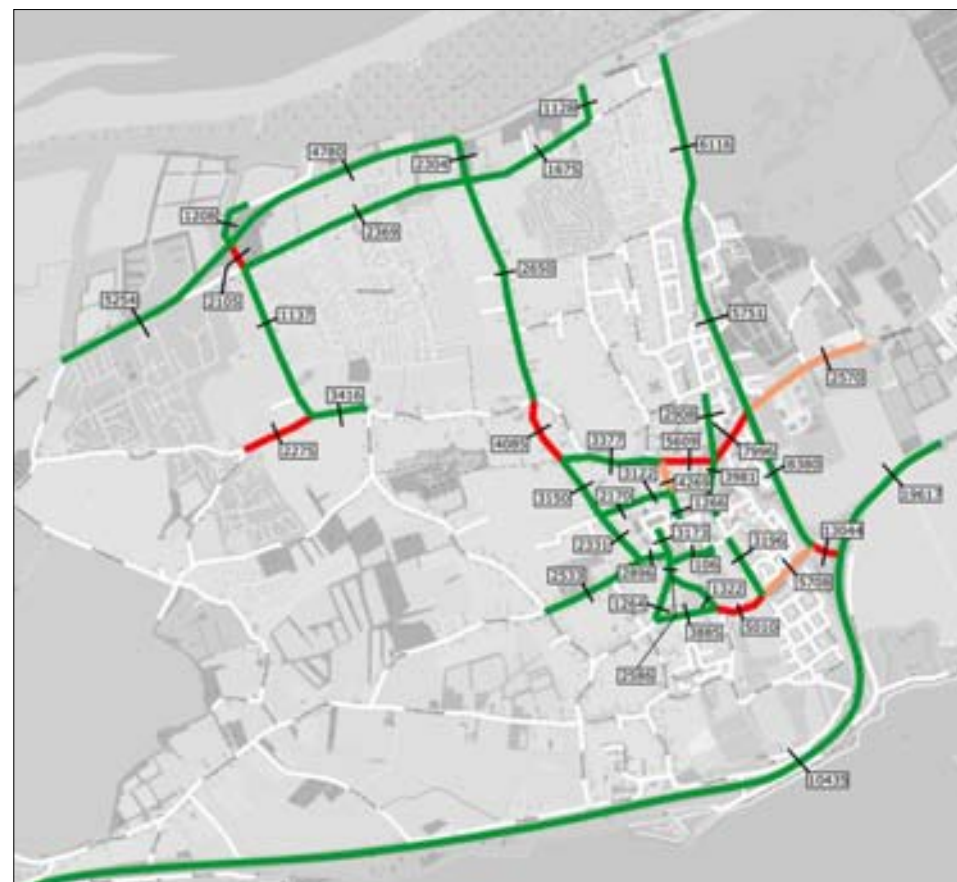
Incl. ontwikkelingen



Figuur 4.2 Zaterdag



Referentie

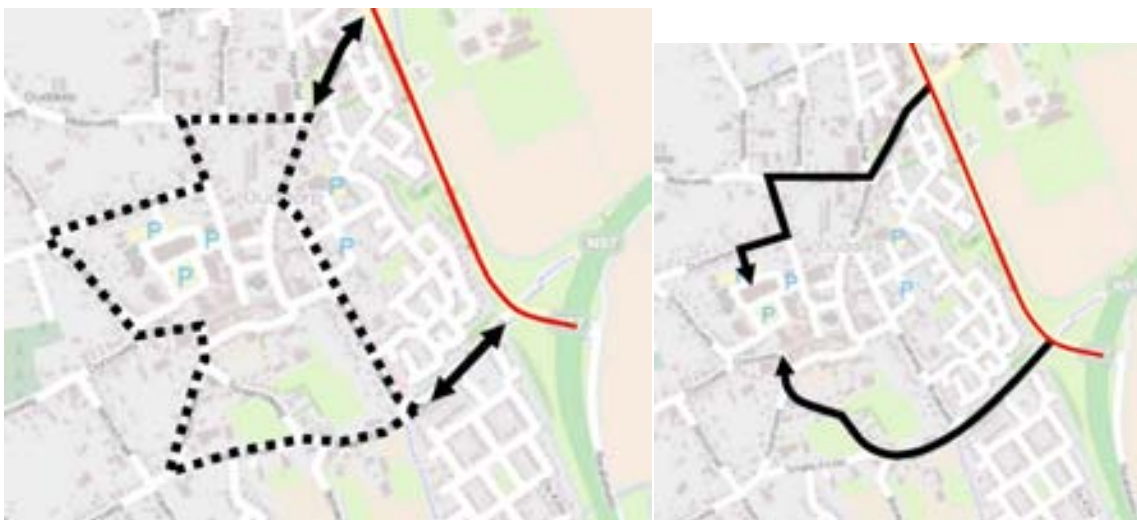


Incl. ontwikkelingen



- Op een zaterdag in de referentiesituatie is de verkeersdruk hoog op de Hofdijksweg en de gehele Molenweg en het Molenblok. Daarnaast is de verkeersdruk hoog op de Bredeweg en het Smalle Einde.
- Inclusief ontwikkelingen is de verkeersdruk in grote delen van de kern Ouddorp hoog, waarbij ook de Dirkdoensweg tussen de Dijkstelweg en de Molenweg relatief veel verkeer moet verwerken. De verkeersintensiteit op de Hofdijksweg neemt toe tot 8.000 mvt/etmaal en is daarmee te hoog voor gemengd verkeer. De routes Hofdijksweg, Molenweg, Molenblok en Oosterweg, Bredeweg, Smalle Einde zijn zwaar belast met verkeer.

Uit het verkeersmodel blijkt dat vooral delen van de centrumverdeelring belast zijn met verkeer. Naast deze drukke wegvakken, zijn er ook wegvakken die veel verkeersluser zijn, zoals de Broekweg en de Dirkdoensweg. De centrumverdeelring wordt in de praktijk dus in veel mindere mate als 'ring' gebruikt, maar veel meer als 'inprikker' naar het centrum van Ouddorp en dan met name het parkeerterrein Dorpstienden. In figuur 4.3 is de ring en het gebruik ervan weergegeven.



Figuur 4.3 Gedefinieerde centrumverdeelring

Gebruik centrumverdeelring

Verder zijn capaciteitsberekeningen uitgevoerd voor de belangrijkste kruispunten. Daaruit blijkt dat het kruispunt Oosterweg/Bredeweg in 2030 inclusief ontwikkelingen een aandachtspunt wordt. De wachttijden op dit kruispunt nemen toe, vooral voor verkeer vanaf de Bredeweg richting de stranden.

4.3.2. Verkeersveiligheid en langzaam verkeer

Er zijn geen objectieve verkeersveiligheidsknelpunten. Wel speelt een gevoel van verkeersonveiligheid op belangrijke fietsroutes waar geen fietsvoorzieningen aanwezig zijn. Zeker gezien de toename van de verkeersintensiteit zal deze problematiek toenemen. Uit een analyse van de fietsroutes blijkt dat goede fietsroutes vooral in oostwestrichting aanwezig zijn, maar dat een koppeling tussen de kern en de stranden ontbreekt. Het wensbeeld is om maatregelen te treffen om een modal-shift te bewerkstelligen, waardoor minder verplaatsingen met de auto worden gedaan ten gunste van de fiets. Vooral op korte afstanden, zoals tussen de kern en Bad is dit kansrijk. De gemeente wil met het VCP inzetten op een toename van het fietsgebruik tussen deze gebieden.

4.3.3. Parkeren

De parkeerbehoefte is op de parkeerterreinen in de kern op zaterdag relatief hoog. In tabel 4.13 en tabel 4.14 is de parkeerdruk weergegeven op de parkeerterreinen rondom de Dorpstienden en in het gehele onderzoeksgebied wanneer ook de appartementen boven de Albert Heijn in gebruik zijn.

Tabel 4.13 Parkeerdruk parkeerterreinen Dorpstienden

capaciteit		uren						
		10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00
361 pp								
	geparkeerde voertuigen	178	251	290	285	277	277	269
	parkeren 18 appartementen*	26	26	19	19	19	19	19
	bezettingsgraad	57%	77%	86%	84%	82%	82%	80%
	restcapaciteit	157	84	52	57	65	65	73

* Gelet op aanwezigheidspercentages.

Tabel 4.14 Parkeerdruk gehele onderzoeksgebied

capaciteit		uren						
		10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00
524 pp								
	geparkeerde voertuigen	276	358	398	391	389	397	368
	parkeren 18 appartementen*	26	26	19	19	19	19	19
	bezettingsgraad	58%	73%	80%	78%	78%	79%	74%
	restcapaciteit	222	140	107	114	116	108	137

* Gelet op aanwezigheidspercentages.

Tegelijkertijd is in hoofdstuk 3 geconstateerd dat er sprake is van een onevenwichtige verdeling van het parkeren op de verschillende terreinen. Aandachtspunten om de parkeerbehoefte in de toekomstige situatie te verbeteren zijn:

- een betere spreiding van de parkeerbehoefte tussen het westelijk en oostelijk deel van het centrum. Parkeren vindt met name plaats aan de westzijde van het centrum, waardoor er sprake is van een onevenwichtige verkeersverdeling tussen het westelijk en oostelijk deel van de Centrumverdeelring;
- een betere benutting van de parkeergarage onder de Albert Heijn, waardoor de parkeerdruk rondom Dorpstienden beter wordt gespreid;
- rekening houden met een buffercapaciteit in de parkeerbehoefte, om piekmomenten te kunnen opvangen, groei te kunnen accommoderen en een vlotte verkeersafwikkeling te waarborgen.



Parkeerterrein Dorpstienden

4.3.4. Milieuaspecten

In het kader van de milieuaspecten speelt vooral geluidshinder als gevolg van de 50 km/h-wegen en de belangrijkste 30 km/h-wegen een rol. Deze wegen zijn in het kader van de Wet geluidhinder gezoneerd. Bij de realisatie van nieuwe geluidsgevoelige functies dient de geluidsbelasting van deze wegen getoetst te worden aan de normen van de Wet geluidhinder. Om een indicatief beeld te krijgen van de geluidsbelasting op de belangrijkste wegen rond Ouddorp, zijn voor de Oosterweg, Vrijheidsweg, Bredeweg en Hofdijksweg enkele geluidsberekeningen uitgevoerd. Deze berekeningen zijn uitgevoerd voor de woningen die het meest nabij de genoemde wegen liggen. De geluidstoename als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen wordt in beeld gebracht, waarbij getoetst wordt aan de normen die de Wet geluidhinder kent voor reconstructiesituaties. Toenames tot 1,50 dB zijn niet-significant en daarom acceptabel. Op grond van de Wet geluidhinder zijn toenames tot 5 dB acceptabel als maatregelen ter reductie van de geluidsbelasting niet mogelijk of doelmatig zijn.

Bij het berekenen van de geluidsbelasting is rekening gehouden met de wettelijke correctie zoals geregeld in artikel 3.4 van het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder 2012. De geluidsberekeningen zijn uitgevoerd met de Standaard Rekenmethode I voor de gemiddelde werkdag in de referentiesituatie exclusief en inclusief ontwikkelingen (zie figuur 4.1 en 4.2). De geluidsbelasting op de meest nabijgelegen woningen is weergegeven in tabel 4.15.

Tabel 4.15 Geluidsbelasting belangrijkste wegen

weg	max. snelheid	afstand meest nabijgelegen woning	geluidsbelasting excl. ontwikkeling dB	geluidsbelasting incl. ontwikkeling dB	toename dB
Oosterweg (Bernhardweg– Vrijheidsweg)	50 km/h	7 m	60,43	61,53	1,10
Vrijheidsweg (Oosterweg – Blankersberg)	80 km/h	circa 20 m (nieuw geprojecteerde woningen)	57,60	58,77	1,17
Hofdijksweg	30 km/h	15 m	54,08	54,22	0,14
Bredeweg	30 km/h	13 m	54,03	54,27	0,24

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de geluidstoename maximaal 1,17 dB bedraagt. Dergelijke geluidstoenames blijven binnen de grens van 1,50 dB en zijn niet significant. Daarnaast overschrijdt de geluidsbelasting nergens de maximale ontheffingswaarde van 63 dB, waardoor er sprake is van een acceptabel situatie.

In de voorgaande hoofdstukken is de bereikbaarheid, parkeersituatie en verkeersveiligheid binnen Ouddorp beschreven. De uitkomsten van deze onderzoeken en knelpuntenanalyses leiden tot een set aan maatregelen om het verkeer tot 2030 goed te laten doorstromen en een verkeersveilige afwikkeling te waarborgen. In paragraaf 5.1 worden de maatregelen beschreven die hiervoor nodig zijn. De effecten van het gehele maatregelpakket wordt in hoofdstuk 5.2 beschreven. Vervolgens wordt in hoofdstuk 5.3 de definitieve wegcategorisering toegelicht.

5.1. Maatregelen

5.1.1. Hoofdontsluitingsstructuur

Ontsluiting centrum vanaf hoofdstructuur

De hoofdontsluitingsstructuur bestaat in de huidige situatie uit de Oosterweg en de Vrijheidsweg. Deze structuur maakt onderdeel uit van de ruit om Ouddorp die bestaat uit de Oosterweg, Vrijheidsweg, Groeneweg en N57. De Oosterweg en de Vrijheidsweg vormen de belangrijkste route, waaraan de verkeersstructuur van Ouddorp is 'opgehangen'. Vanaf deze route vormen de Hofdijksweg en de Bredeweg de belangrijkste inpridders naar het centrum van Ouddorp. Deze inpridders 'voeden' de centrumverdeelring vanaf de Oosterweg. Andere wegen zijn binnen Ouddorp tevens aangewezen als hoofdontsluitingsweg, zoals de route Dirkdoensweg – Koolweg voor het verkeer tussen het strand en kern. De inrichting van de wegen past echter niet in alle gevallen bij het gebruik, de omvang van de verkeersintensiteiten en de functie voor andere vervoersmodaliteiten.

De Oosterweg en Vrijheidsweg vormen de 'kapstok', waaraan de verkeersstructuur in Ouddorp is opgehangen. De Hofdijksweg en Bredeweg zijn de belangrijke schakels met het centrum.

Koppeling met centrumverdeelring

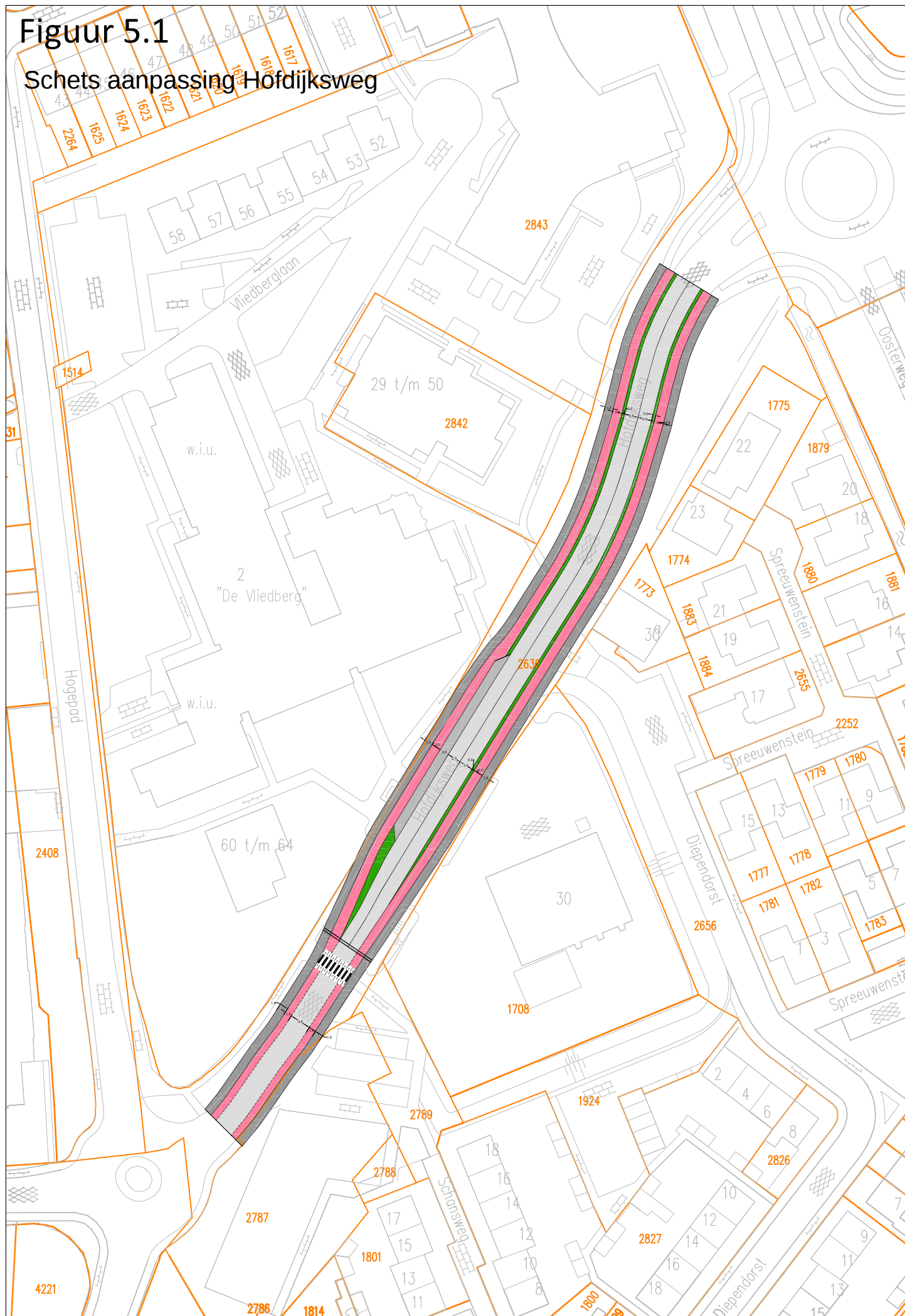
De Oosterweg en de Vrijheidsweg zijn toegerust op het afwikkelen van grotere hoeveelheden verkeer. Deze wegen hebben geen directe verbinding met de centrumverdeelring. De Hofdijksweg en de Bredeweg vormen daarom de koppelingen tussen de hoofdstructuur en de centrumverdeelring. De inrichting Hofdijksweg en de Bredeweg moet in overeenstemming worden gebracht met de functie als gebiedsontsluitingsweg om de ruit van Ouddorp te verbinden met de centrumverdeelring. Door een dergelijke inrichting kunnen andere wegen die gebruikt worden om de centrumverdeelring te bereiken afgewaardeerd worden. Hierdoor zal het sluipverkeer vanuit de N57-west naar de kern via de Oudelandseweg – Dorpsweg afnemen en kan de Koolweg/Dirkdoensweg als verbinding tussen de stranden en de kern afgewaardeerd worden (zie ook paragraaf 5.1.3).

Hofdijksweg

Om bovenstaande verkeerscirculatie te effectueren, moet de Hofdijksweg worden heringericht tot gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/h. Uit het verkeersmodel blijkt dat de verkeersintensiteit toeneemt tot > 8.000 mvt/etmaal. Het realiseren van fietspaden is voor een verkeersveilige afwikkeling noodzakelijk. In figuur 5.1 is een impressie gegeven van een mogelijke inrichting van de Hofdijksweg als gebiedsontsluitingsweg. Hieruit blijkt dat het realiseren van een dergelijk wegprofiel mogelijk is.

Figuur 5.1

Schets aanpassing Hofdijksweg



Bredeweg

De Bredeweg heeft een wegprofiel dat past bij de functie van gebiedsontsluitingsweg. Hierdoor is het geldende snelheidsregime van 30 km/h niet in overeenstemming met de functie van de weg. Het 30 km/h-gebied moet worden verkleind, waardoor de Bredeweg een maximumsnelheid van 50 km/h krijgt. De poort voor het 30 km/h-gebied wordt op enige afstand voor de rotonde Bredeweg-Smalle Einde-Broekweg gesitueerd. Het kruispunt Bredeweg-Oosterweg en de rotonde Bredeweg-Smalle Einde-Broekweg verdienen aandacht.

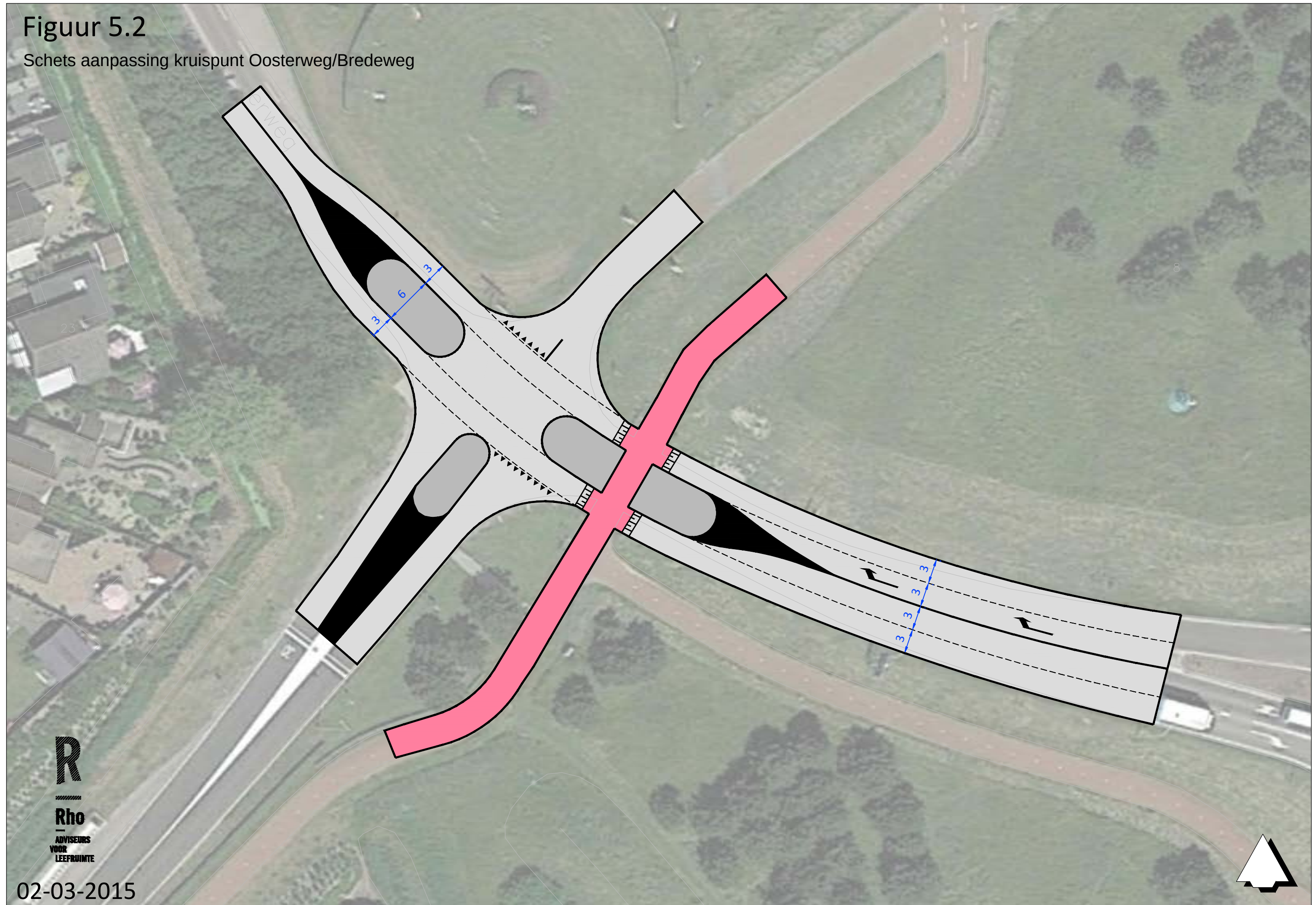
Het kruispunt Bredeweg-Oosterweg wordt als verkeersonveilig ervaren. Bovendien neemt de verkeersintensiteit tot 2030 zodanig toe, dat de oversteekbaarheid vanaf de Bredeweg problematisch is en er wachtrijen ontstaan. Dit hangt mede samen met het continue verkeersaanbod van de rotonde op de N57 en het samenvoegen van de rijstroken tussen de N57 en de Bredeweg. Op termijn kan gedacht worden aan het realiseren van een middengeleider, zodat de oversteek in twee etappes gemaakt kan worden. Ook kan op lange termijn overwogen worden een rotonde te realiseren. In figuur 5.2 is een schets weergegeven van het realiseren van een middengeleider, waardoor de verkeersveiligheid op het kruispunt vergroot wordt.



Bredeweg, nabij rotonde Smalle Einde/Broekweg

Figuur 5.2

Schets aanpassing kruispunt Oosterweg/Bredeweg



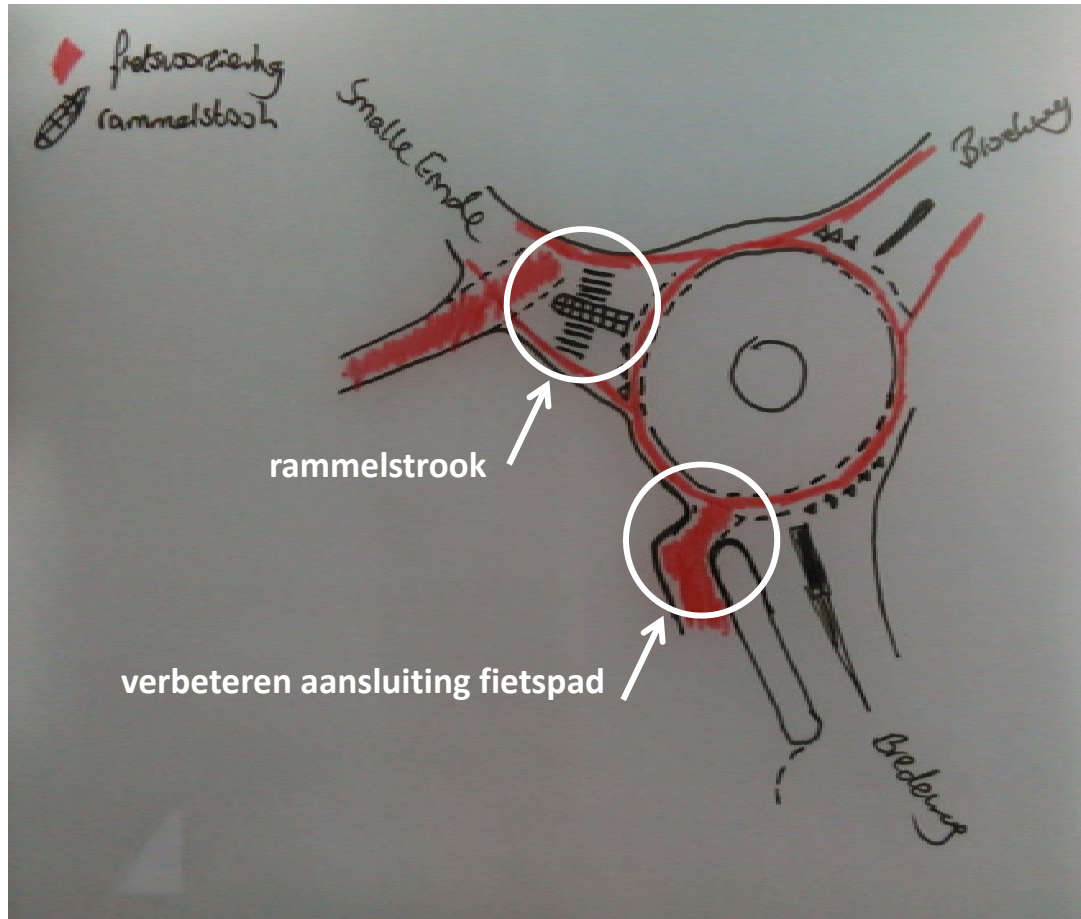
R

Rho

ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

02-03-2015

De rotonde Bredeweg – Broekweg – Smalle Einde wordt door veel verkeersdeelnemers als onveilig ervaren. Vooral fietsers houden zich niet aan de rijrichtingen op de rotonde en de uitrit van het fietspad Steenweg wordt als onveilig ervaren. Op inrichtingsniveau zullen enkele maatregelen worden genomen om de verkeersveiligheid voor fietsers te verbeteren. Deze zijn in figuur 5.3 opgenomen.



Figuur 5.3 Schets aanpassing rotonde Bredeweg-Broekweg-Smalle Einde

De Hofdijksweg en de Bredeweg vormen de belangrijkste entrees van Ouddorp en dienen als zodanig ingericht te worden. Andere voedingswegen naar de centrumverdeelring, zoals de Dirkdoensweg/ Koolweg, kunnen autoluw worden ingericht.

Vrijheidsweg

De Vrijheidsweg kent een maximumsnelheid van 80 km/h. Gezien de ontwikkelingen die beschreven zijn in hoofdstuk 2 wordt de bebouwde omgeving van de Vrijheidsweg geïntensiveerd. Beoogd is dan ook de Vrijheidsweg deels binnen de bebouwde kom te brengen, waardoor de maximumsnelheid teruggebracht wordt naar 50 km/h. Dit komt de leefbaarheid langs de Vrijheidsweg ten goede en zorgt ervoor dat meer aansluitingen gemaakt kunnen worden. Uiteindelijk kan de Vrijheidsweg gefaseerd tot en met de rotonde met de Klepperstee binnen de bebouwde kom worden genomen.

Het oostelijk deel van de Vrijheidsweg wordt gefaseerd binnen de bebouwde kom genomen, waardoor de maximumsnelheid 50 km/h wordt en een binnenstedelijke inrichting mogelijk is.

Concrete uitwerking

- ruit om Ouddorp (Oosterweg – Vrijheidsweg – Groeneweg – N57) behouden als hoofdontsluitingsstructuur;

- Hofdijksweg en Bredeweg inrichten als gebiedsontsluitingsweg, zodat de wegen de hoofdentree van Ouddorp vormen;
- de Vrijheidsweg tussen de Oosterweg en de Klepperstee wordt gefaseerd binnen de bebouwde kom genomen, waardoor de maximumsnelheid verlaagd wordt naar 50 km/h en een binnenstedelijke inrichting mogelijk is.

5.1.2. Centrumverdeelring

De centrumverdeelring is in het vorige VCP vastgesteld en bedoeld om het verkeer van en naar het centrum op een evenwichtige wijze te verdelen over het wegennet. Nu enkele jaren geleden het parkeerterrein Dorpstienden een directe aansluiting heeft gekregen op de Dorpsweg, is de functie van met name het westelijk deel van de centrumverdeelring kleiner geworden. Verkeer rijdt minder via de Dirkdoensweg en het westelijk deel van de Duinkerkerweg. Daarnaast blijkt uit het onderzoek dat de Broekweg een beperkte functie heeft in de centrumverdeelring. Zoals aangegeven in hoofdstuk 4 wordt de centrumverdeelring niet zozeer als 'ring' gebruikt, maar zijn er duidelijk twee routes te onderscheiden om het centrum te bereiken:

- Hofdijksweg – Molenweg – Molenblok;
- Bredeweg – Smalle Einde – Hazersweg.

Verkeerscirculatie

In het prognosejaar 2030 is de verkeersdruk op deze routes zo groot, dat maatregelen wenselijk zijn. Daarbij kan gedacht worden aan het uitbreiden van het wegprofiel, waardoor de plaats van de fietser op de weg verbeterd kan worden. Dergelijke maatregelen zijn vaak gezien de beschikbare ruimte niet mogelijk. Een andere, meer verkeerscirculatieve maatregel, is het verschuiven van de verkeersstromen over andere routes. Met name de Broekweg kan hierbij interessant zijn. Het gebruik van de Broekweg kan gestimuleerd worden door parkeerterreinen vanaf de Broekweg bereikbaar te maken, zie ook paragraaf 5.1.4 en 5.1.5.

De hoogste verkeersdruk doet zich voor op de Molenweg (wegvak Hofdijksweg – Molenblok). De verkeersintensiteit neemt hier toe tot meer dan 5.000 mvt/etmaal op een werkdag. Een verkeersintensiteit van meer dan 6.000 mvt/etmaal is niet wenselijk op erftoegangswegen. Deze intensiteit wordt op een zaterdag in de zomerperiode overschreden. Fysieke maatregelen om het verkeer te scheiden zijn echter niet mogelijk. Bovendien treedt een dergelijke verkeersintensiteit alleen op gedurende een zomerse zaterdag. Verder blijkt uit de fietstellingen dat de Molenweg relatief weinig fietsverkeer kent. Tabel 5.1 toont de fietsintensiteit tijdens het drukst gemeten uur.

Tabel 5.1 Fietsintensiteit kruispunt Molenweg – Hofdijksweg – Hoge Pad

kruispunttak	aantal fietsers drukste uur
Hofdijksweg oost	160
Hofdijksweg west	189
Molenweg	110
Hoge Pad	181

De grootste stroom fietsverkeer rijdt over het Hoge Pad – Hofdijksweg. Er is daarom sprake van een acceptabele situatie op de Molenweg.

Zoals gesteld heeft het westelijk deel van de centrumverdeelring (Dirkdoensweg) een minder belangrijke verkeersfunctie. Het toegankelijk maken van het parkeerterrein Dorpstienden vanaf de Dorpsweg hangt hiermee samen. Daarnaast zal het afwaarderen van de Koolweg/Dirkdoensweg (zie paragraaf 5.1.3) eraan bijdragen dat dit deel van de centrumverdeelring minder intensief wordt gebruikt. Vanuit het oogpunt van herkenbaarheid verdient het echter de aanbeveling om de Centrumverdeelring in de huidige vormgeving te handhaven en te monitoren of het gebruik ervan conform blijft.

De centrumverdeelring dient in de huidige vorm gehandhaafd te blijven – aandacht moet zijn voor de vormgeving en inrichting van de intensief gebruikte inprickers.

Fietssuggestiestroken

Eén van de kenmerken van de centrumverdeelring zijn de fietssuggestiestroken. Deze stroken zijn op het wegdek aangegeven, zodat de fietser een (informele) eigen plek op de weg heeft en om de herkenbaarheid van de centrumverdeelring te vergroten. Op sommige plaatsen zijn de fietssuggestiestroken relatief smal. Omdat uit onderzoek blijkt dat de snelheid op delen van de centrumverdeelring hoog ligt, is het visueel versmallen van de rijbaan wenselijk. De breedte van de fietssuggestiestroken moet daarom in alle gevallen 1,50 m bedragen. Opwaarderen naar formele fietsstroken is niet mogelijk en wenselijk. Het is dan niet meer mogelijk om op de rijbaan te parkeren, wat een parkeerprobleem met zich mee zou brengen en waardoor de snelheid op de wegen waarschijnlijk hoger zal worden.

Snelheidsremmende maatregelen

In hoofdstuk 3 is geconstateerd dat de snelheid op de centrumverdeelring op sommige wegvakken hoog is. Snelheidsremmers kunnen het gebruik van de centrumverdeelring echter belemmeren, waardoor hier terughoudend mee omgegaan moet worden. Op lange rechtstanden, zoals de Broekweg, kan wel gedacht worden aan snelheidsremmende maatregelen, zoals de realisatie van wegversmallingen. Verticale elementen (zoals drempels) worden niet toegepast op de centrumverdeelring. Kruispunten met andere erftoegangswegen worden in principe uitgevoerd als gelijkwaardig kruispunt zonder plateau. Indien verkeersgeleiding op de centrumverdeelring noodzakelijk is, kan voor de zijstraat een inritconstructie worden toegepast. Ook wordt aanbevolen de centrumverdeelring doorgaand in asfaltverharding uit te voeren om de doorgaande route te accentueren. Het verdient daarom de aanbeveling om het kruispunt Duinkerkerweg – Molenblok te voorzien van asfaltverharding.

Bevoorrading

Het bevoorradend vrachtverkeer dient zoveel mogelijk gebruik te maken van de centrumverdeelring. Dit moet worden ondersteund door bewegwijzering. De hoofdroute voor bevoorradend vrachtverkeer loopt via het zuidelijk deel van de ring. Verkeer rijdt in via de Bredeweg – Smalle Einde – Spaansegweg – Hazersweg en uit via de Hazersweg – Smalle Einde – Bredeweg. Dit deel van de centrumverdeelring is het meest geschikt voor bevoorradend vrachtverkeer, vanwege het ontbreken van grote hoeveelheden (toeristisch) fietsverkeer en lagere verkeersintensiteiten en meer extensieve bebouwing ten opzichte van het noordelijk deel van de centrumverdeelring.

5.1.3. Verbinding kern – Bad

De verbindingen tussen de kern en Bad zijn diffuus. Het autoverkeer heeft de keuze over verschillende routes. Verkeer kan via de Hofdijksweg – Oosterweg – Vrijheidsweg 'buitenom' rijden. Deze route is in afstand langer dan de directe routes via de Dirkdoensweg – Koolweg/Dijkstelweg. Deze routes worden daarom veelvuldig gebruikt door het autoverkeer tussen de kern en Bad, ondersteund door bewegwijzering van en naar de stranden en het centrum.

Fietsverkeer

Daarnaast is geconstateerd dat de fietsroutestructuur tussen de kern en Bad beperkt is. Behalve de fietsstructuur langs de Oosterweg zijn er tussen de kern en Bad geen fietsvoorzieningen. De route via de Oosterweg is in afstand langer, waardoor ook veel fietsverkeer gebruikmaakt van de route via de Dirkdoensweg – Koolweg/Dijkstelweg. Dit blijkt ook uit de fietstellingen (zie hoofdstuk 3). Deze route kent krappe wegprofielen waardoor het gebruik van zowel auto- als fietsverkeer leidt tot een gevoel van verkeersonveiligheid bij met name de kwetsbare verkeersdeelnemer. Dit blijkt ook duidelijk uit een knelpunteninventarisatie bij omwonenden en belangenverenigingen (zie hoofdstuk 3.3). Bovendien is ook landbouwverkeer op deze routes aanwezig. Dit alles leidt ertoe dat de wegen door uiteenlopende weggebruikers wordt gebruikt.

Fietsers direct – autoverkeer buitenom

De gemeente heeft een duidelijke visie over het faciliteren van de verschillende verkeersdeelnemers. De verwachting is dat de verkeersdruk in het centrum van Ouddorp de komende jaren verder zal toenemen. Enerzijds wil de gemeente deze toenemende druk faciliteren, anderzijds wil de gemeente ook duidelijk sturen op het beheersen van het autogebruik. Dit kan door het stimuleren van andere vervoerswijzen, waarbij met name de fiets succesvol kan zijn in de verplaatsingen tussen de kern en Bad. Daarin speelt mee dat toeristen steeds vaker de fiets meenemen op vakantie en dat de afstanden tussen de kern en Bad relatief kort zijn. Vanuit deze visie wil de gemeente korte en directe routes faciliteren tussen de kern en Bad. Fietsers moeten zich zo direct mogelijk en barrièrevrij tussen deze twee gebieden kunnen verplaatsen. De routes via de Dirkdoensweg – Koolweg/Dijkstelweg moeten daarom primair ingericht worden voor de fiets. Autoverkeer blijft mogelijk, maar in beperkte mate. De route tussen de kern en Bad loopt dan primair via de Hofdijksweg – Oosterweg – Vrijheidsweg. Dit zal ondersteund worden door flankerende maatregelen, zoals bewegwijzering. Ook zal het wegprofiel van de Hofdijksweg worden aangepast om het verkeer veilig te kunnen afwikkelen (zie hoofdstuk 5.1.1). De wegenstructuur tussen de kern en Bad wordt gefaseerd heringericht conform het volgende principe:

- 1^e fase herinrichting: reconstructie Klepperweg – Dijkstelweg – Bokweg naar fietsstraat. Deze route vormt de ruggengraat voor het fietsverkeer vanuit de aanliggende recreatieterreinen en de Westerweg en sluit via de Bokweg aan op de fietsstructuur in de kern (fietsuggestiestroken langs de Molenweg).
- 2^e fase herinrichting: reconstructie Westerweg naar fietsstraat. De wens is om de Westerweg binnen de bebouwde kom te nemen, waardoor de maximumsnelheid wordt verlaagd naar 30 km/h. De komgrens op de Dijkstelweg verschuift naar de westzijde van het kruispunt Dijkstelweg/Westerweg en de komgrens op de Oude Nieuwlandseweg verschuift naar de Westerweg, wegvak Vrijheidsweg – Oude Nieuwlandseweg. Als de Westerweg binnen de bebouwde kom wordt genomen, moet deze worden overgedragen van het Waterschap naar de gemeente. De Dijkstelweg/Klepperweg ten westen van de bebouwde kom blijft in het beheer van het Waterschap. Vanuit het wegbeeld en de bebouwingsdichtheid is het niet logisch om deze weg binnen de bebouwde kom te nemen. Er zou dan een ongeloofwaardig verkeersbeeld ontstaan. Ook de Westerweg kent lange rechtstanden. Om de maximumsnelheid van 30 km/h af te dwingen, is herinrichting noodzakelijk. Aangezien de Westerweg 'doodloopt' op de fietsstraat Dijkstelweg, is het logisch om ook de Westerweg de status van fietsstraat te geven. De maximumsnelheid van 30 km/h kan dan worden afgedwongen en er ontstaat een hoogwaardige fietsverbinding tussen de recreatieterreinen langs de Westerweg en Oude Nieuwlandseweg en de Dijkstelweg.
- 3^e fase herinrichting: na realisatie van fase 1 en 2 dient de verkeersintensiteit op de Koolweg – Dirkdoensweg gemonitord te worden. Op basis het verkeersmodel blijkt dat de verkeersintensiteit in 2030 toeneemt tot 2.700 mvt/etmaal op de Koolweg en 4.100 mvt/etmaal op de Dirkdoensweg. Deze verkeersintensiteiten zijn te hoog voor een dergelijk wegprofiel. Herinrichting van de Koolweg tot het kruispunt met de Dijkstelweg is dan ook pas op langere termijn voorzien. Hiermee wordt beoogd de verkeersintensiteit op de Koolweg met minimaal 1.000 mvt/etmaal terug te brengen. Dit verkeer rijdt dan via de Vrijheidsweg – Oosterweg – Hofdijksweg naar het centrum van Ouddorp.

Fase 3 kan pas worden uitgevoerd als een monitoring heeft plaatsgevonden van de fases 1 en 2. Deze monitoring vindt plaats door middel van een verkeersonderzoek, waarbij op piekmomenten en rustige momenten de verkeersintensiteit van het gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer in beeld wordt gebracht. Op basis van deze gegevens kunnen conclusies worden getrokken over het functioneren van de 1^e en 2^e fase. Nut en noodzaak van de uitvoering van fase 3 kan dan worden ingeschat.

In de figuren 5.4 tot en met 5.6 zijn de 3 fases op kaart weergegeven.

In drie fases wordt de wegenstructuur tussen de kern en Bad afgewaardeerd en geschikt gemaakt voor fietsverkeer. De weg wordt ontworpen op de verkeersdeelnemer 'fiets' en de auto is te gast. Op die manier wordt doorgaand autoverkeer geweerd en wordt de verkeersveiligheid en leefbaarheid op de Koolweg, Dijkstelweg, Westerweg en omliggende straten verbeterd.



Koolweg

Fietsstraten

Een fietsstraat is een straat die functioneert als belangrijke fietsverbinding en die door vormgeving en inrichting als zodanig herkenbaar is, maar waarop ook in beperkte mate autoverkeer voorkomt. De positie van de auto is ondergeschikt aan die van de fiets. Het gaat bij fietsstraten om zowel veiligheid, fietssnelheid, comfort en stimulering van fietsgebruik. Voor de inrichting van fietsstraten wordt gebruikgemaakt van CROW-publicatie 216 'Fietsstraten in hoofdroutes'.

Wanneer een fietsstraat toegepast kan worden, is sterk afhankelijk van de intensiteiten van zowel het gemotoriseerd verkeer als het fietsverkeer. De bovengeschiktheid van de fietser in deze cijfers is een voorwaarde. Ook geldt een maximale intensiteit van 2.000 mvt/etmaal. Het gedrag van de verkeersdeelnemer op fietsstraten blijkt uit de weginrichting. De standaard bebording voor een fietsstraat wordt toegepast.



Bij voorkeur worden fietsstraten gedimensioneerd op het 'ontwerpvoertuig' fiets. De wegbreedte bedraagt nooit meer dan 4,5 m. Door een brede gestrate strook in de as van de weg op te nemen, ontstaan relatief smalle rijstroken, waardoor de automobilist het gevoel heeft te gast te zijn.

Kaart 5.4 Fietsstructuur fase 1

- Fietsstraat
- ETW-bubeko-geen fietsvoorzieningen
- ETW-bibeko-fietsuggestiestroken
- ETW-bibeko-geen fietsvoorzieningen
- Komgrens
- Fietstoegang

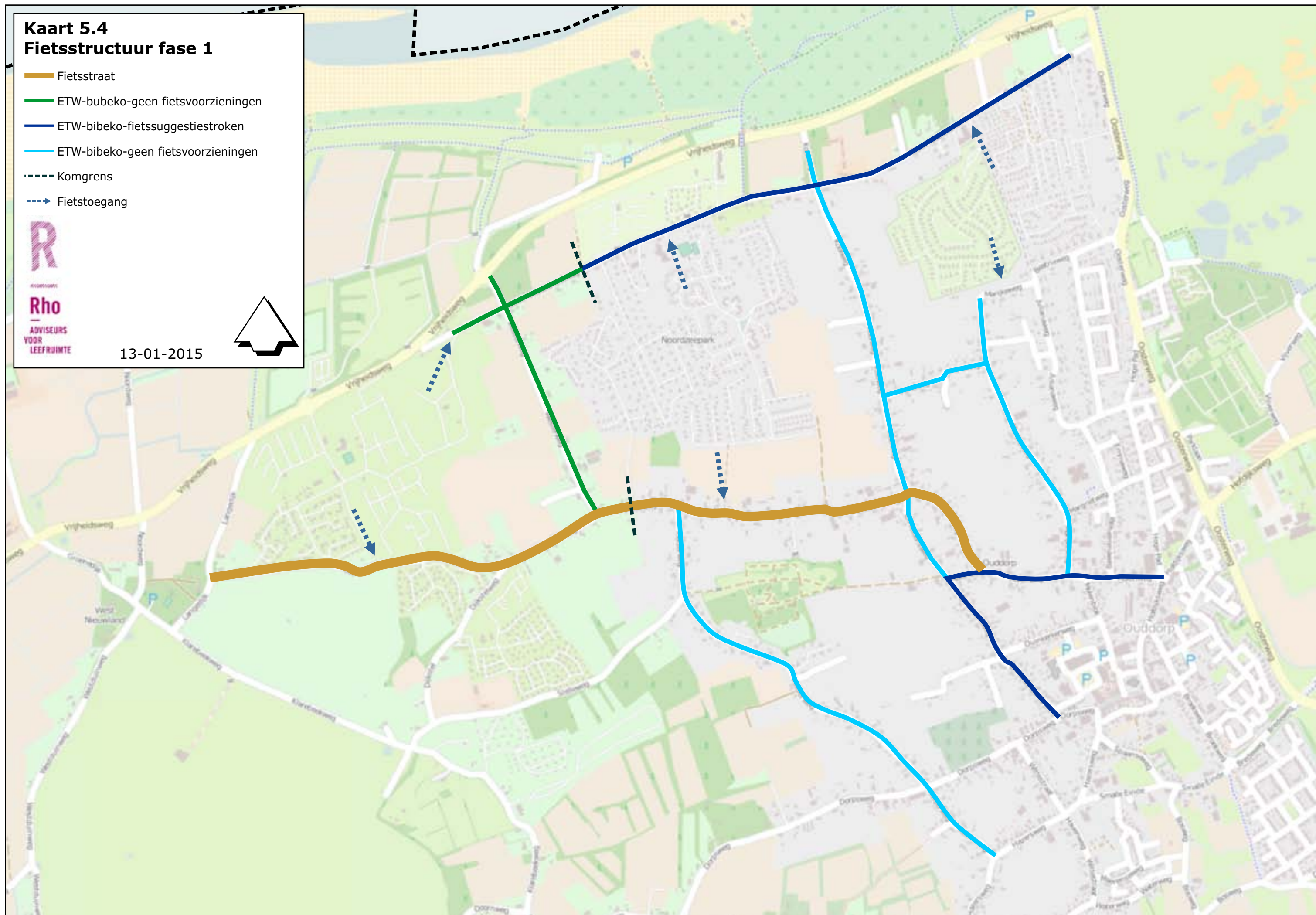
R

adviseurs

Rho

ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

13-01-2015



Kaart 5.5 Fietsstructuur fase 2

- Fietsstraat
- ETW-bubeko-geen fietsvoorzieningen
- ETW-bibeko-fietsuggestiestroken
- ETW-bibeko-geen fietsvoorzieningen
- Komgrens
- Fietstoegang

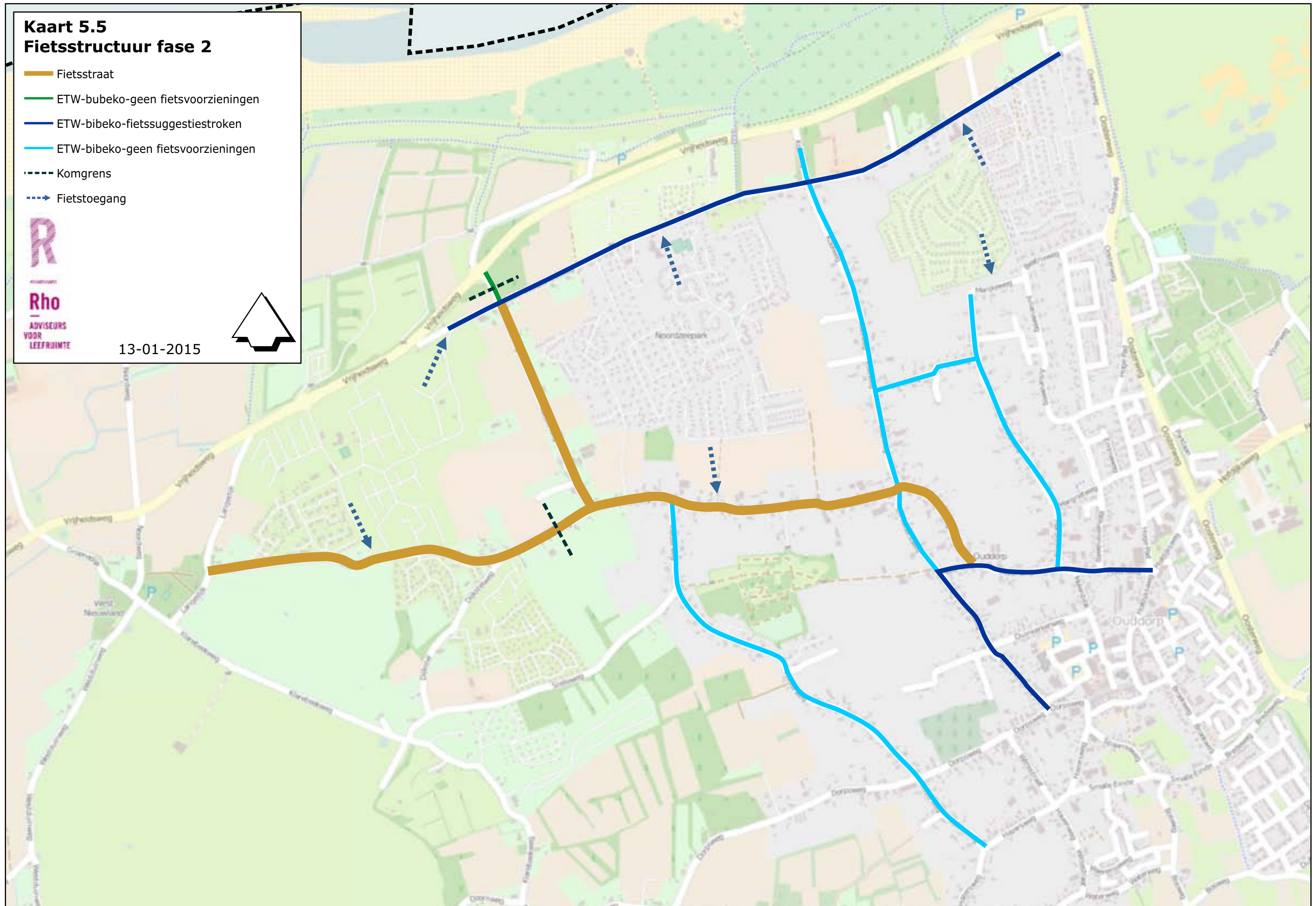
R

adviseurs

Rho

ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

13-01-2015



Kaart 5.6 Fietsstructuur fase 3

- Fietsstraat
- ETW-bubeko-geen fietsvoorzieningen
- ETW-bibeko-fietsuggestiestroken
- ETW-bibeko-geen fietsvoorzieningen
- Komgrens
- Fietstoegang

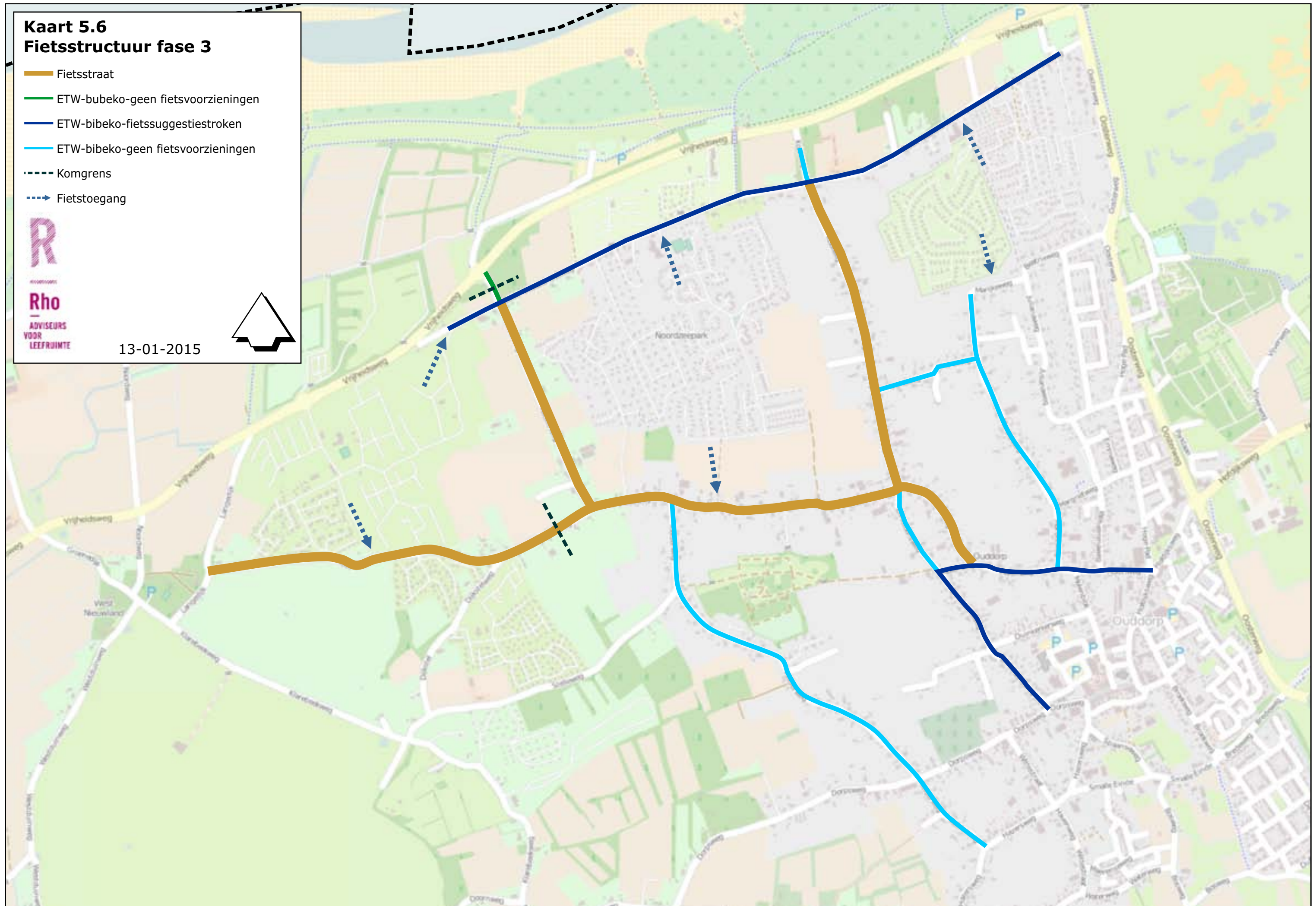
R

adviseurs

Rho

ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

13-01-2015



5.1.4. Ring

Al jaren bestaat de wens om de kerkring autoluw of autovrij in te richten. In het vorige VCP is aandacht besteed aan het afsluiten van delen van de kerkring. In de praktijk wordt de kerkring gedurende de zomerperiode voor autoverkeer afgesloten. Buiten deze periode is autoverkeer over de ring wel mogelijk. Vanuit het oogpunt van de leefbaarheid en toegankelijkheid voor bewoners en recreanten, bestaat de wens om de ring gedurende het gehele jaar autoluw of autovrij in te richten. Daarbij speelt mee dat de recreatieparken zich steeds meer gaan richten op jaarrond recreatie. Hierdoor concentreert de bezoekerspiek zich niet meer alleen in de zomer, maar ook in andere maanden van het jaar, iets wat de laatste jaren al zichtbaar is in Ouddorp.

Daarnaast wordt vanuit de ondernemers meer geëxploiteerd op de ring, om het toeristisch karakter te versterken. De gemeente staat achter deze ontwikkeling. Zo zijn het aantal terrassen de laatste jaren toegenomen. In de praktijk leidt dit ertoe dat voetgangers vaak gebruik moeten maken van de rijbaan. Het versterken van het autoluwe karakter van de ring past bij deze ontwikkeling.

De ring heeft een functie als erftoegangsweg. Er geldt een verkeersregime 'woonerf'. Langs de ring liggen enkele parkeerplaatsen. Vanuit het oosten wordt de ring bereikt via de Broekweg en de Stationsweg. Verkeer verlaat de ring via de Raadhuisstraat naar de Hofdijksweg. Vanuit het westen wordt de Kerkring bereikt via de Hoenderdijk of de Weststraat. De ring is een schakel tussen het westelijk en oostelijk deel van de kern. De Achterweg vervult aanvullend een route tussen de Hazersweg en de Broekweg ten zuiden van de ring.



Hoenderdijk

1^e fase: Eenrichtingsverkeer Achterweg omdraaien-Weststraat afsluiten

Het afwaarderen van de kerkring naar de autoluwe en voetgangervriendelijke omgeving kan gefaseerd worden doorgevoerd. In de eerste plaats wordt gedacht aan het afsluiten van het deel van de Weststraat dat onderdeel vormt van de Kerkring (zuidelijke poot). Hierdoor blijft verkeer van oost naar west mogelijk (via de Boompjes), maar is het rijden van rondjes over de kerkring niet meer mogelijk. De afsluiting duurt van maart tot en met oktober, waardoor in de maanden november tot en met februari wel gemotoriseerd verkeer over de Weststraat mogelijk is. Bovendien wordt het eenrichtingsverkeer op de Achterweg omgedraaid, waardoor verkeer dat vanaf de Broekweg naar de Stationsweg rijdt, via de

Achterweg verder kan rijden richting de parkeerplaats Dorpstienden en niet genoodzaakt is de ring te kiezen.

De effecten van deze 1^e fase worden grondig gemonitord en geëvalueerd. Deze evaluatie vindt plaats op basis van verkeerstellingen en enquêtes van gebruikers, omwonenden en ondernemers. De resultaten van deze evaluatie vormen de basis voor eventuele vervolgstappen.

2^e fase: Boompjes afsluiten

Een tweede maatregel om de kerkring autoluw te maken is het afsluiten van de Boompjes. In deze fase is er geen doorgaand verkeer tussen het oostelijk en westelijk deel van de kern meer mogelijk. Verkeer kan alleen nog via de Hoenderdijk – Weststraat en de Raadhuisstraat rijden. Als zowel de Boompjes (noordelijke poot) en Weststraat (zuidelijke poot) autovrij zijn, ontstaat er een prettig verblijfsklimaat voor de recreant en de bewoners van Ouddorp en worden de aanvoerstraten naar de ring rustiger. Zo-



wel de horecavoorzieningen op de ring als de aanwezige detailhandel kan vanwege het prettige verblijfsklimaat profiteren van het afsluiten van de Boompjes en de Weststraat. De afsluiting duurt van maart tot en met oktober. Tussen november en februari is de gehele ring open voor gemotoriseerd verkeer. Door het afsluiten van beide wegvakken ontstaat op de huidige parkeerplaatsen ruimte om het aantal fietsparkeerplaatsen in het centrum uit te breiden.

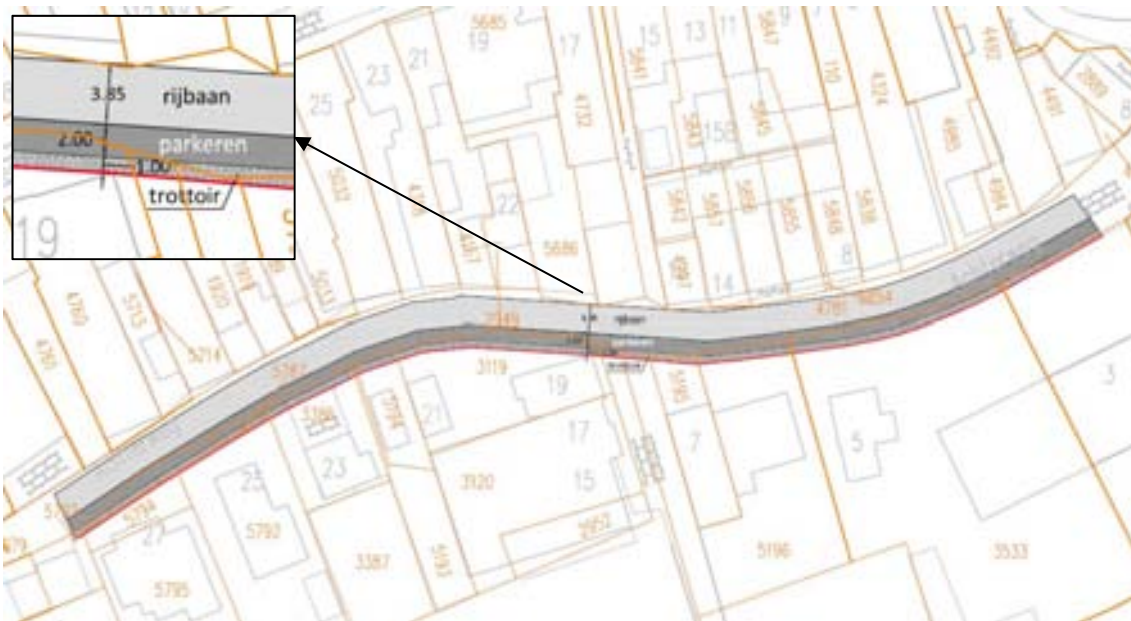
Raad- en Polderhuis, Raadhuisstraat

Omdraaien eenrichtingsverkeer Achterweg

Het permanent afsluiten van de Raadhuisstraat is niet wenselijk vanwege de aanliggende winkels en bedrijven. Het wensbeeld is om de Raadhuisstraat autoluw in te richten, door verkeer dat vanaf de Broekweg de Stationsweg inrijdt, door te laten rijden via de Achterweg naar de Hazersweg. Vanuit de Stationsweg moet verkeer gestimuleerd worden om de Achterweg in te rijden. Het eenrichtingsverkeer op de Achterweg dient omgedraaid te worden. Daarnaast is het omdraaien van het eenrichtingsverkeer op de Achterweg gunstig voor de verkeerscirculatie binnen Ouddorp. Nu de oost-westverbindingen op de ring worden afgesloten, is er geen koppeling meer tussen het oosten en het westen van de kern. Verkeer dient altijd via de centrumverdeeling te rijden. Omdat de meeste bestemmingen in het westen van de kern liggen en de meeste herkomstgebieden in het oosten, is het wenselijk dat een goede verbinding blijft bestaan tussen de herkomst- en bestemmingsgebieden. De Achterweg met het omgedraaide eenrichtingsverkeer voorziet hierin.

Aanpassen wegprofiel Achterweg

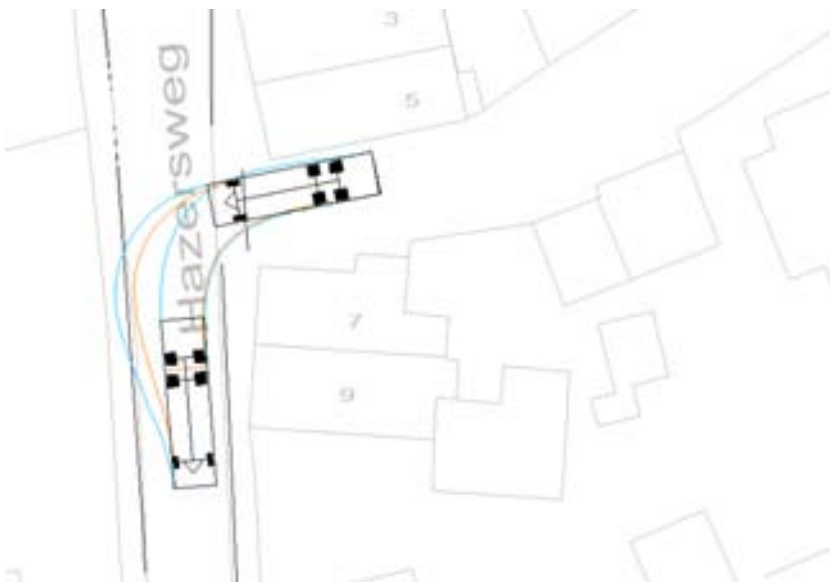
Vanwege het omdraaien van het eenrichtingsverkeer op de Achterweg, dient het wegprofiel aangepast te worden. Parkeren vindt namelijk langs de zuidkant van de weg plaats. Nu autoverkeer vanuit de andere richting rijdt, is er voor automobilisten aan de kant van de weg nauwelijks ruimte om uit te stappen. Aan de noordzijde van de weg is een onduidelijke 'overstrook', waar illegaal wordt geparkeerd. Door het wegprofiel zodanig op te schuiven dat de overstrook wordt benut, ontstaat er aan de zuidzijde een smalle trottoirstrook, waardoor automobilisten altijd kunnen uitstappen. Daarbij wordt uitgegaan van een 'uitstapstrook' van 1 m en een breedte van de parkeervakken van 2 m. De minimale wegbreedte voor eenrichtingsverkeer auto en tweerichtingsverkeer fiets is 3,85 m (ASVV 2012). Uit figuur 5.7 blijkt dat de inpassing van een dergelijk profiel mogelijk is.



Figuur 5.7 Herprofilering Achterweg

Bereikbaarheid vrachtverkeer

De bereikbaarheid voor vrachtverkeer staat niet onder druk. In de huidige situatie is er reeds een lengtebeperking van 8 m. Vrachtverkeer tot 8 m kan vanaf de Hazersweg goed de Achterweg indraaien. Grotere vrachtwagens bevoorraden in de huidige situatie reeds vanaf de Hazersweg of de Stationsweg. Het omdraaien van het eenrichtingsverkeer is daarom niet belemmerend voor het bevoorradend vrachtverkeer, zie ook figuur 5.8.



Figuur 5.8 Bevoorradende vrachtwagen (bakwagen) uitrijdend naar de Hazersweg

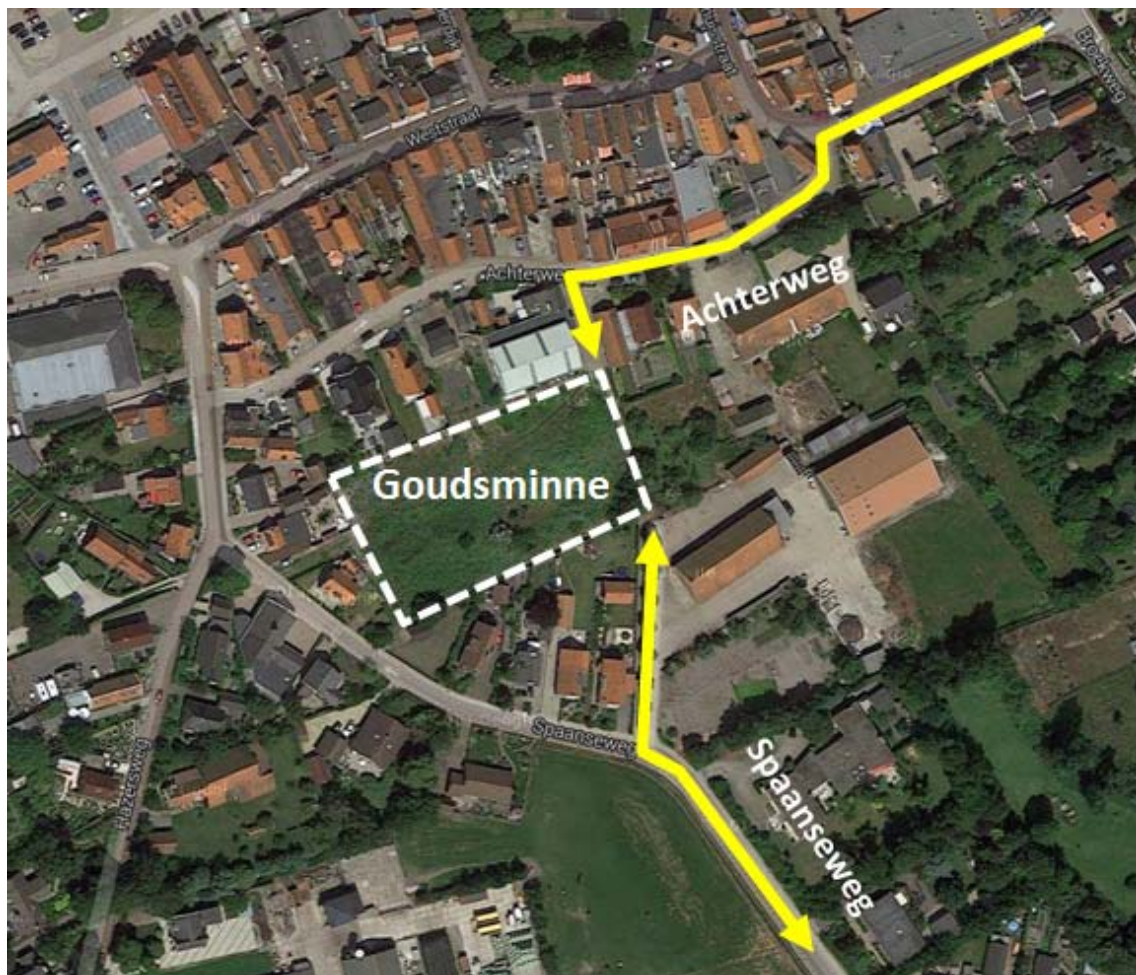
Marktdag

Verder bestaat de wens om de Raadhuisstraat tussen de Stationsweg en de Boompjes gedurende een marktdag af te sluiten. Deze afsluiting is gezien het omdraaien van het eenrichtingsverkeer op de Achterweg mogelijk. Wel staat de bereikbaarheid van de percelen ten noorden van de Boompjes onder

druk. Een nader onderzoek moet uitwijzen of dit deel van de Raadhuisstraat in voldoende mate bereikbaar blijft.

3^e fase: parkeerterrein Goudsminne

Op lange termijn moet het terrein Goudsminne herontwikkeld worden. Onderdeel van deze herontwikkeling is het realiseren van parkeerplaatsen op Goudsminne. Deze parkeerplaatsen zullen deels de parkeerbehoefte van de nieuwe functies accommoderen, maar worden ook deels ten gunste van het centrum parkeren gerealiseerd. Goudsminne krijgt een hoofdontsluiting vanaf de Spaanseweg. Verkeer kan via de Spaanseweg (onderdeel van de centrumverdeelring) het terrein op- en afrijden. Op dit deel van de Spaanseweg geldt geen eenrichtingsverkeer. Logischerwijs kan een tweede ontsluiting voor autoverkeer voorzien worden vanaf de Achterweg. Deze toegang is dan alleen toegankelijk voor inrijdend autoverkeer en vangt het verkeer af dat via de Stationsweg de Ring op probeert te rijden. Dit verkeer wordt via de Achterweg naar het parkeerterrein Goudsminne gestuurd. Een tweede toegang van Goudsminne via de Achterweg kan ertoe leiden dat het verkeer zich meer verdeelt over de centrumverdeelring. De Broekweg zou dan meer verkeer te verwerken krijgen ten gunste van het Smalle Einde – Spaanseweg. Dit komt de verkeersafwikkeling ten goede. In figuur 5.9 is de locatie van Goudsminne en de mogelijke verkeersontsluiting aangegeven.



Figuur 5.9 Ligging en mogelijke ontsluiting Goudsminne

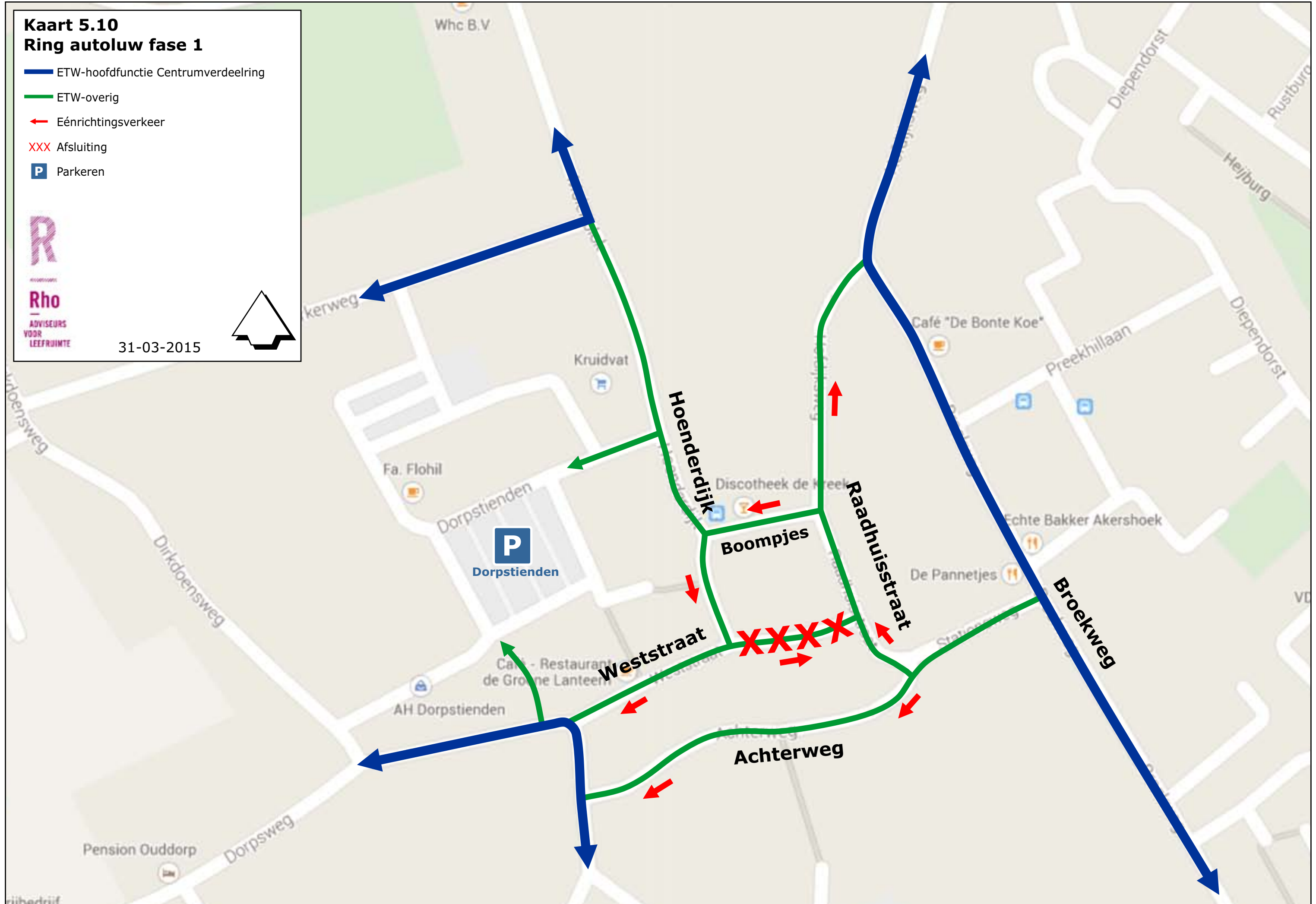
In figuren 5.10 tot en met 5.12 is het principe van de gefaseerde afsluiting van de ring weergegeven.

Kaart 5.10 Ring autoluw fase 1

- ETW-hoofd functie Centrumverdeelring
- ETW-overig
- Eénrichtingsverkeer
- XXX Afsluiting
- P Parkeren



31-03-2015

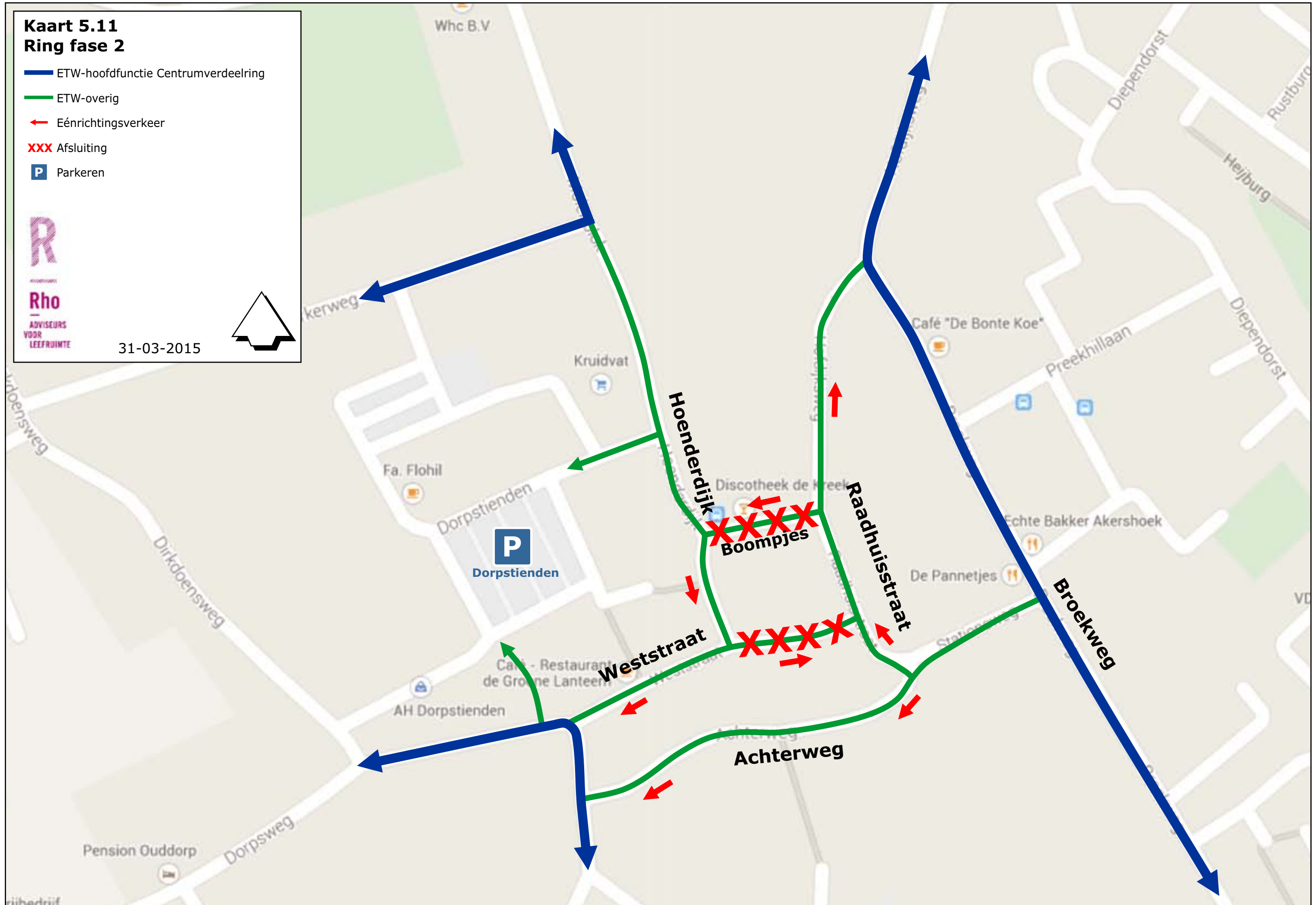


Kaart 5.11 Ring fase 2

- ETW-hoofd functie Centrumverdeelring
- ETW-overig
- Eénrichtingsverkeer
- XXX Afsluiting
- P Parkeren



31-03-2015



Kaart 5.12 Ring fase 3

- ETW-hoofd functie Centrumverdeelring
- ETW-overig
- Eénrichtingsverkeer
- XXX Afsluiting
- P Parkeren

R

adviseurs

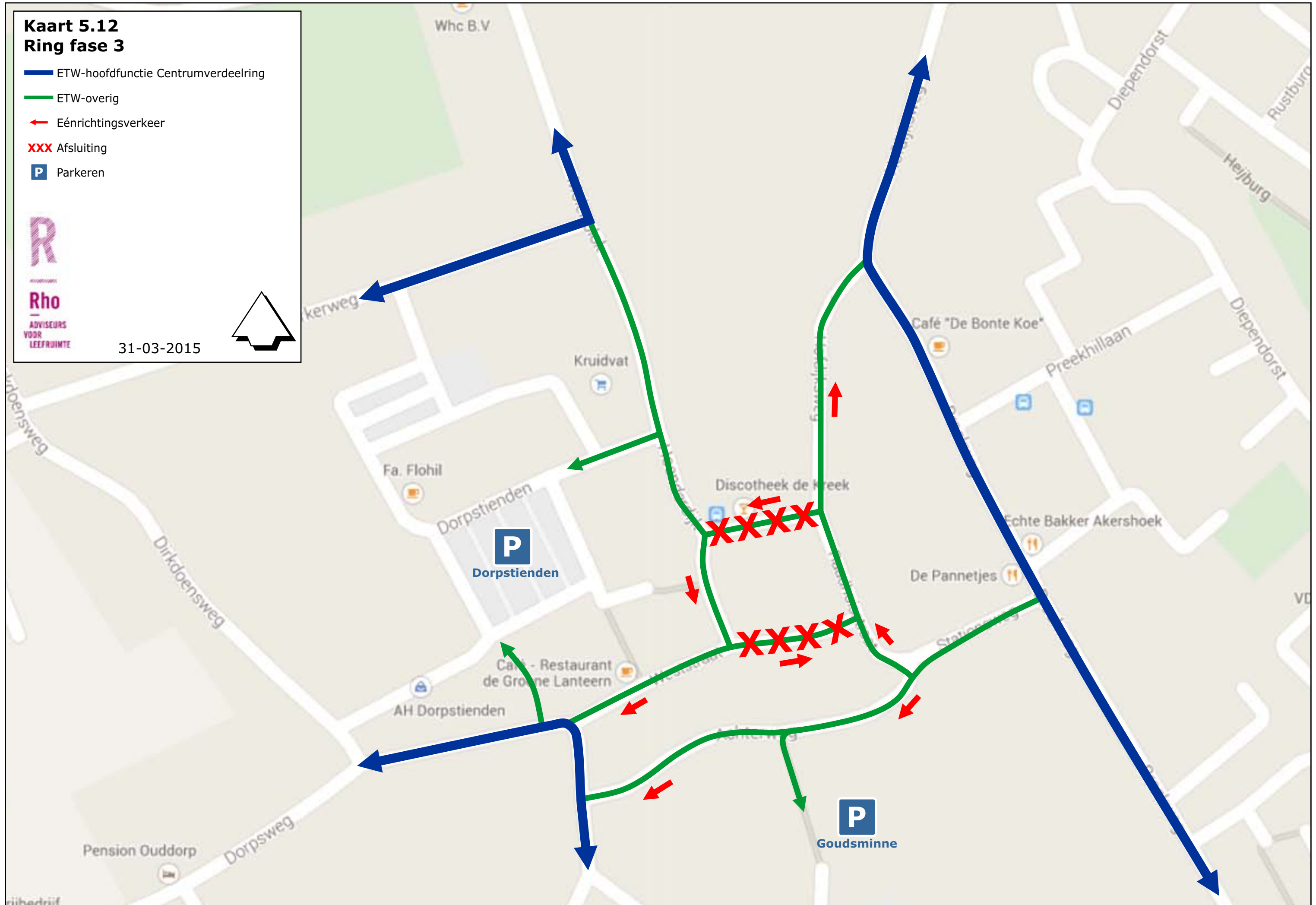
Rho

ADVISEURS

VOOR

LEEFRIJNTE

31-03-2015



5.1.5. Parkeren

Parkeren centrum

De bezettingsgraad in het centrumgebied ligt zoals aangegeven rond 80%. Omdat de parkeerdruk niet gelijkmatig over het plangebied is verdeeld, treedt op sommige plaatsen een hoge parkeerdruk op. Dit geldt met name op het parkeerterrein Dorpstienden. Daarbij speelt mee dat gedurende het onderzoek de parkeergarage zeer slecht benut werd. Betere benutting van de parkeergarage leidt tot een evenwichtige bezettingsgraad op Dorpstienden.

De verwachting is dat de parkeerdruk in het centrum van Ouddorp de komende jaren zal toenemen. Hiervoor zijn drie hoofdredenen te benoemen:

1. mogelijk nieuw gebruik voormalige Albert Heijnlocatie;
2. meer bezoekers in centrum vanwege ontwikkelingen Ouddorp-Bad/Kabbelaarsbank/De Punt;
3. mogelijk verdwijnen parkeerterrein bij doorsteek Dorpstienden en nieuwe ontwikkeling met parkeerbehoefte.

Nieuwe ontwikkelingen in het centrum

Wat betreft het eerste punt moet een nieuwe ontwikkeling voldoen aan de parkeerkencijfers van het CROW. Elke nieuwe ontwikkeling moet in principe in de eigen parkeerbehoefte voorzien. Parkeren dient in principe op eigen terrein plaats te vinden. Wanneer dit niet mogelijk is, kan parkeren in de openbare ruimte worden opgelost. Wel moet met een onderzoek worden aangetoond dat hiervoor ruimte is. Bij een dergelijk onderzoek moet altijd rekening worden gehouden met een maximale aanvaardbare bezettingsgraad van **85%**.

Toename recreatief bezoek

Dit hangt samen met het tweede punt, waarbij een toename van de parkeerdruk wordt verwacht vanwege de uitbreiding van verblijfsrecreatie. Deze toename laat zich lastig becijferen, maar is in grote lijnen wel te herleiden uit de verkeersgeneratie die de nieuwe ontwikkelingen met zich meebrengt. Lastig element hierin is wel de veel grotere mate sprake van spreiding over het jaar, omdat veel meer dan in de huidige situatie een jaarrond exploitatie wordt beoogd. Dit leidt mogelijk niet tot een zwaardere piek, maar een grotere spreiding van het toeristisch bezoek over het jaar. Een dergelijke ontwikkeling leidt niet per definitie tot een hogere parkeerdruk op het piekmoment.

Om toch in grote lijnen inzicht te hebben in de mogelijke toename van de parkeerdruk de komende jaren, is hiervan in onderstaande tabel een berekening gemaakt. Daarbij is ervan uitgegaan dat de helft van de verkeersgeneratie intern georiënteerd is. Dit sluit aan bij de uitgangspunten die gebruikt zijn voor de verkeersverdeling. Aangenomen wordt dat 40% naar het centrum rijdt en de overige 10% andere bestemmingen binnen Ouddorp heeft. Vervolgens kan de parkeerdruk bepaald worden op basis van het aantal keer dat een parkeerplaats per etmaal wordt gebruikt (turnover). Op basis van informatie van het CROW bedraagt de turnover in centrumgebieden gemiddeld 9. Dit leidt tot een toename van de parkeerbehoefte van circa 97 parkeerplaatsen in de komende 15 jaar.

Tabel 5.2 Toename parkeerbehoefte door ontwikkelingen elders

Verkeersgeneratie	
Zuidelijke schil	354 mvt/etmaal
Bad	2.525 mvt/etmaal
Kabbelaarsbank + De Punt	627 mvt/etmaal
Totaal	3.506 mvt/etmaal
Totaal unieke voertuigen	1.753 mvt/etmaal
Naar centrum (40%)	701 mvt/etmaal
Parkeerbehoefte (turnover = 9)	77 parkeerplaatsen

Uit hoofdstuk 3 blijkt dat de restcapaciteit in het gehele gebied 107 parkeerplaatsen bedraagt. De bezettingsgraad is maximaal 80%. Vanwege optredend zoekverkeer en een flexibel parkeersysteem is het

wenselijk dat de bezettingsgraad nooit hoger ligt dan 85%. De restcapaciteit bedraagt daarvan uitgaande 28 parkeerplaatsen. Uitgaande van een toename van de parkeerdruk van 77 parkeerplaatsen, zal in de toekomst een tekort van circa 49 parkeerplaatsen optreden. Het parkeerareaal dient daarom de komende jaren met minimaal 49 parkeerplaatsen te worden vergroot ten opzichte van de huidige situatie. Bovendien dient de parkeerdruk periodiek te worden gemonitord. Daarnaast moeten eventueel te verdwijnen parkeervakken langs de kerkring gecompenseerd worden. In tabel 5.3 en 5.4 is weergegeven hoe de parkeerbehoefte zich de komende jaren zal ontwikkelen. In tabel 5.2 is de situatie weergegeven wanneer de parkeerdruk zich over het hele onderzoeksgebied verspreid. Omdat zonder aanvullende maatregelen de parkeerdruk zich voornamelijk op Dorpstienden zal concentreren, is in tabel 5.4 de parkeerdruk op Dorpstienden weergegeven zijn toename als gevolg van de ontwikkelingen.

Tabel 5.3 Ontwikkeling parkeerdruk centrum Ouddorp

	maatgevend moment (zaterdagmiddag)	
Parkeerdruk gehele onderzoeksgebied	398	
Nieuwe ontwikkeling 18 app. Dorpstienden	19	
Compensatie verdwijnen parkeerplaatsen ring*	10	
Toename parkeerdruk als gevolg van recreatieve ontwikkelingen	77	
Parkeerdruk totaal toekomst		504
Parkeercapaciteit		524
Restcapaciteit uitgaande van 100% bezetting		+20
Restcapaciteit uitgaande van 85% bezetting		-59

*uitgaande van afsluiting Boompjes en Weststraat

Tabel 5.4 Ontwikkeling parkeerdruk uitgaande van Dorpstienden

	maatgevend moment (zaterdagmiddag)	
Parkeerdruk gehele onderzoeksgebied	398	
Nieuwe ontwikkeling 18 app. Dorpstienden	19	
Compensatie verdwijnen parkeerplaatsen ring*	10	
Toename parkeerdruk als gevolg van recreatieve ontwikkelingen	77	
Parkeerdruk totaal toekomst		504
Parkeercapaciteit		361
Restcapaciteit uitgaande van 100% bezetting		-143
Restcapaciteit uitgaande van 85% bezetting		-198

Uit tabel 5.3 blijkt dat de parkeercapaciteit in het gehele centrum voldoende is om de parkeerdruk in de toekomst op te vangen. Wel ontstaat een bezettingsgraad van 96%. Zoals eerder aangegeven is een bezettingsgraad van maximaal 85% wenselijk. Het parkeerareaal dient in de toekomst uitgebreid te worden met circa 60 parkeerplaatsen.

Uit tabel 5.4 blijkt dat wanneer de parkeerdruk zich volledig op de Dorpstienden zou concentreren, een groot parkeertekort ontstaat. Het is daarom van belang het parkeren zoveel mogelijk over het centrum te spreiden, omdat anders een groot parkeerknelpunt op Dorpstienden zal optreden.

Wijziging in aanbod parkeerplaatsen

Op termijn zal sprake zijn van een wijziging van het parkeeraanbod. De parkeerplaatsen naast de Hema (doorsteek Dorpstienden – Dorpsweg) verdwijnen op termijn. Van belang is dat dit parkeerareaal altijd wordt teruggebracht voor centrumparkeren, naast de extra parkeerbehoefte voor nieuwe ontwikkelingen, om altijd te kunnen voldoen aan de maximale bezettingsgraad van 85%. Een dergelijke compensatie zou op het terrein Goudsminne kunnen worden opgevangen. Voor een evenwichtige spreiding van de parkeerdruk rondom het centrum is een goed parkeerverwijssysteem van belang.

Parkeren oostzijde centrum

Het parkeerverwijssysteem dient zodanig vormgegeven te worden, dat het verkeer zich meer spreidt over de centrumverdeelring. Zoals aangegeven is er op de centrumverdeelring op sommige plaatsen sprake van een groot verkeersaanbod (Molenweg en Smalle Einde), terwijl andere delen nog een grote restcapaciteit kennen (Broekweg). Met name de Broekweg zou gebruikt kunnen worden voor het bereiken van parkeervoorzieningen, ten gunste van de genoemde drukke wegvakken. Om dit te bereiken zijn verschillende maatregelen denkbaar:

- ontsluiten van parkeerterreinen vanaf de Broekweg, zoals Goudsminne via de Achterweg;
- gebruiken of uitbreiden parkeerareaal oostzijde centrum voor centrumbezoek.

Het gebruiken of uitbreiden van bestaande parkeergelegenheid aan de oostzijde van het centrum is complex. Goede looproutes tussen de parkeerterreinen en het centrum (Kerkring) ontbreken, waardoor de bestaande parkeerterreinen, zoals aan de Stationsweg, niet aantrekkelijk zijn. Wanneer op termijn mogelijkheden ontstaan om de parkeerterreinen beter bij het centrum te betrekken, kan dit opnieuw worden afgewogen.

Verder is aan de oostzijde van het centrum het parkeerterrein bij de Rabobank van groot belang voor centrumparkeren. Een goede looproute tussen dit terrein en het centrum is via de Raadhuisstraat beschikbaar. Dit terrein dient beschikbaar te blijven voor centrumparkeren. Ook moeten de mogelijkheden worden gezien om de omliggende parkeerterreinen beter bij het centrum te betrekken. Daarbij kan gedacht worden aan het terrein bij de kerk van de Hersteld Hervormde Gemeente. De looproute naar het centrum is een aandachtspunt. Wellicht kan op termijn op de locatie van de huidige pinautomaat van de Rabobank door looproute gecreëerd worden.

Ten aanzien van centrumparkeren gelden de volgende uitgangspunten:

- nieuwe ontwikkelingen moeten in principe voorzien in de eigen parkeerbehoefte;
- de parkeerdruk in het centrum mag nooit hoger liggen dan 85% om in een flexibel parkeersysteem te voorzien en groei op te kunnen vangen;
- bij wijziging van parkeerplaatsen moet minimaal dezelfde parkeercapaciteit voor centrumparkeren worden teruggebracht en moet aandacht zijn voor een helder en eenduidig parkeerverwijssysteem;
- bezien moet worden op de parkeerterreinen aan de oostzijde van het centrum actiever ingezet kunnen worden voor centrumparkeren.

Parkeren stranden

De parkeercapaciteit bij de stranden is doorgaans voldoende om de parkeerbehoefte op te vangen. Wel blijkt uit onderzoek dat de parkeerterreinen 3e Blok en Vuurtoren op zomerse dagen een zeer hoge bezettingsgraad kennen. Er wordt veel foutgeparkeerd. Op dezelfde momenten is op de terreinen Het Flauwe Werk en Oosterduinpad nog ruim voldoende restcapaciteit. Mogelijk hangt dit samen met de aantrekkelijkheid van de stranden, maar waarschijnlijk kan een goed parkeerverwijssysteem ook meer evenwicht brengen in de verdeling van de parkeerbehoefte over de verschillende parkeerterreinen. Ook de zichtbaarheid en de bereikbaarheid van de parkeerterreinen vanaf de Vrijheidsweg speelt hierbij een rol. Het binnen de bebouwde kom nemen van de Vrijheidsweg biedt mogelijkheden om de parkeerterreinen (vooral Het Flauwe Werk) beter zichtbaar en bereikbaar te maken.

Op piekdagen (enkele keren per jaar) is parkeren langs de Vrijheidsweg toegestaan, omdat de parkeercapaciteit dan onvoldoende is om de parkeerbehoefte op te vangen. Een dergelijke incidentele parkeersituatie langs de Vrijheidsweg leidt niet tot problemen en kan enkele keren per jaar gehandhaafd blijven. Het binnen de bebouwde kom nemen van de Vrijheidsweg leidt er bovendien toe dat er sprake is van een verkeersveiliger situatie voor het parkeren langs de rijbaan.

Een parkeerverwijssysteem en betere zichtbaarheid en bereikbaarheid van de parkeerterreinen kan leiden tot een meer evenwichtige verdeling van de parkeerdruk over de terreinen. Incidenteel kan parkeren langs de Vrijheidsweg toegestaan blijven.



Nabij parkeerterrein Strand Vuurtoren

Fietsparkeren

De gemeente wenst het aantal fietsparkeerplaatsen uit te breiden. Uit de in hoofdstuk 3 genoemde inventarisatie blijkt dat er relatief veel gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheid de fiets te stallen. Het gebruik van de bestaande voorzieningen is wisselend en afhankelijk van de ligging ten opzichte van het centrum. De wens bestaat het fietsparkeren verder uit te breiden, waarbij vooral rondom de Ring wordt gestreefd naar capaciteitsvergroting. Hiermee wil de gemeente tevens het aantal fietsen dat gestald wordt aan het kerkhek terugdringen. Mogelijke locaties om het fietsparkeren uit te breiden zijn:

- ten noorden van de Weststraat ter hoogte van het Raad- en Polderhuis;
- enkele parkeervakken langs de Boompjes/Hoenderdijk herinrichten als fietsparkeervoorziening. Hiervoor komen met name de laatste parkeervakken op de hoeken in aanmerking. Deze dienen elders in het centrum gecompenseerd te worden;
- aan de Hoenderdijk naast het pand Boompjes 1.

In figuur 5.13 zijn de mogelijke locaties weergegeven. Fietsparkeren kan in de vorm van de zogenaamde 'fietsnietjes' worden opgelost.



Figuur 5.13 Zoeklocaties fietsparkeren

5.2. Effecten maatregelpakket

In deze paragraaf worden de effecten van het maatregelpakket zoals beschreven in paragraaf 5.1 beschreven ten aanzien van de verkeersstructuur, de parkeersituatie en de milieuaspecten.

5.2.1. Verkeersstructuur

In paragraaf 5.1 zijn diverse verkeerscirculatieve maatregelen benoemd die leiden tot een wijziging van de verkeersstromen. Met name de realisatie van fietsstraten op de Koolweg, Dijkstelweg en Westerweg leidt ertoe dat een deel van dit verkeer via de Vrijheidsweg, Oosterweg en Hofdijksweg naar het centrum van Ouddorp zal rijden. Daarnaast zal de Vrijheidsweg deels binnen de bebouwde kom worden genomen en wordt de kerkring gefaseerd afgesloten voor gemotoriseerd verkeer in combinatie met het omdraaien van eenrichtingsverkeer op de Achterweg. In figuur 5.14 is het verkeersmodel weergegeven, waarbij uitgegaan is van bovengenoemde maatregelen.

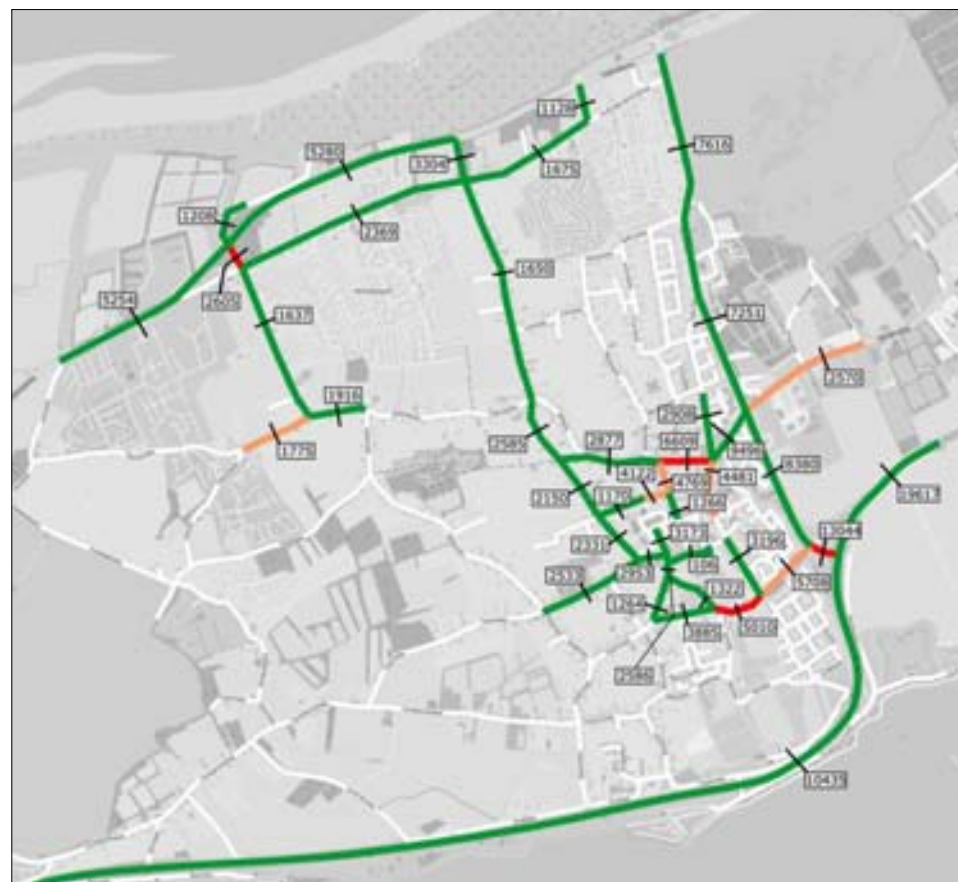
Op basis figuur 5.14 treden de volgende effecten op:

- de verkeersintensiteit op de Westerweg, Dijkstelweg en Koolweg zakt naar < 2.000 mvt/etmaal en past daarom bij de inrichting als fietsstraat;
- de verkeersintensiteit op de route Oosterweg – Hofdijksweg neemt toe. De Oosterweg kan dit verkeer ruimschoots afwikkelen. De verkeersintensiteit op de Hofdijksweg neemt zodanig toe, dat de realisatie van vrijliggende fietspaden noodzakelijk is voor een verkeersveilige afwikkeling;
- de verkeersintensiteit op de Molenweg tussen de Hofdijksweg en het Molenblok neemt toe tot > 6.000 mvt/etmaal, waardoor vrijliggende fietspaden in principe gewenst zijn. De Molenweg beschikt over fietssuggestiestroken. Het realiseren van vrijliggende fietspaden is fysiek niet mogelijk. Aangezien de verkeersintensiteit op een reguliere werkdag lager ligt en de belangrijkste fietsroutes niet over dit deel van de Molenweg lopen, is de situatie aanvaardbaar;
- de verkeersintensiteit op de route Oosterweg – Bredeweg – Smalle Einde is hoog. In het VCP zijn op termijn maatregelen beoogd om de verkeerssituatie te verbeteren:
 - o aanpassen kruispunt Oosterweg – Bredeweg;
 - o (beperkt) aanpassen rotonde Bredeweg – Broekweg – Smalle Einde;

Figuur 5.14 Nieuwe wegcategorisering



Werkdag



Zaterdag



- o Broekweg aantrekkelijker maken voor centrumverkeer, door parkeren aan de oostzijde van het centrum te stimuleren en het parkeerterrein Goudsminne te ontsluiten via de Achterweg.

5.2.2. Milieuaspecten

In paragraaf 4.3.4 is de geluidsbelasting voor enkele maatgevende wegen berekend. Als gevolg van de nieuwe verkeerscirculatie wijzigen de verkeersintensiteiten en wettelijke maximumsnelheden. De maximumsnelheid op de Vrijheidsweg wordt teruggebracht naar 50 km/h. De snelheid op de Hofdijksweg en Bredeweg zal eveneens 50 km/h bedragen. In tabel 5.5 zijn de effecten hiervan op de geluidsbelasting weergegeven.

Tabel 5.5 Effecten nieuwe wegcategorisering geluidsbelasting

weg	max. snelheid	afstand meest nabijgelegen woning	geluidsbelasting incl. ontwikkeling dB	geluidsbelasting incl. ontwikkeling nieuwe wegcategorisering dB	toename dB
Oosterweg (Bernhardweg–Vrijheidsweg)	50 km/h	7 m	61,53	63,45	1,92
Vrijheidsweg (Oosterweg – Blankersberg)	50 km/h	circa 20 m (nieuw geprojecteerde woningen)	58,77	54,67	-4,10
Hofdijksweg	50 km/h	15 m	54,22	58,60	4,38
Bredeweg	50 km/h	13 m	54,27	57,83	3,56

Uit bovenstaande tabel blijkt dat zich met name geluidstoenames voordoen op de Hofdijksweg en de Bredeweg als gevolg van de snelheidsverhoging en de toename van verkeer. Er is echter geen sprake van grotere toenames dan 4 dB. De maximale toename op grond van de Wet geluidhinder (5 dB) wordt niet overschreden. Bovendien is aan de noordzijde van de Bredeweg een geluidsafschermende voorziening aanwezig. Nader onderzoek is noodzakelijk naar de aanvaardbaarheid van het akoestisch klimaat.

5.3. Flankerende maatregelen

In paragraaf 5.1 en 5.2 zijn de maatregelen die met het verkeerscirculatieplan beoogd zijn, uitgebreid beschreven. De effecten van deze maatregelen zijn eveneens benoemd. De maatregelen zijn opgenomen in een uitvoeringsprogramma. Naast concrete uitwerkingsplannen – waarvoor het verkeerscirculatieplan een ‘spoorboekje’ biedt – is er ook een breed scala aan flankerende maatregelen die ingezet kunnen worden om het verkeer in en rond Ouddorp tot 2030 op een goede en veilige manier te laten verlopen. Daarbij kan gedacht worden aan de volgende maatregelen:

- Het optimaliseren van het bewegwijzeringssysteem, waarbij de ANWB-bewegwijzering, parkeerbewegwijzering en objectbewegwijzering met elkaar in overeenstemming worden gebracht en op de doelen uit het verkeerscirculatieplan worden afgestemd.
- Het stimuleren van het fietsgebruik – naast ‘harde’ maatregelen, zoals fietsstraten en fietsparkeervoorzieningen, ook via informatie en campagnes het fietsgebruik stimuleren.
- Bezien of een toeristentreintje tussen de kern van Ouddorp en de stranden effectief kan zijn om het autogebruik tussen deze gebieden te verminderen.
- Het invoeren van een toeristenpas met een mobiliteitscomponent: gratis of gereduceerde toegang tot het openbaar vervoer.

5.4. Definitieve wegencategorisering

Op basis van alle genoemde maatregelen en oplossingsrichtingen is de nieuwe wegencategorisering voor de kern Ouddorp opgesteld. Daarbij gelden de volgende inrichtingsuitgangspunten.

Tabel 5.6 Uitgangspunten wegencategorisering

kenmerken	gebiedsontsluitingsweg	erftoegangsweg hoofdstructuur	erftoegangsweg	fietsstraat
Snelheidslimiet	50 km/h	30 km/h	30 km/h	30 km/h
Dwarsprofiel	1x2 rijstroken	Enkele rijloper	Enkele rijloper	1x2 rijstroken gedimensioneerd op fiets
Rijbaanscheiding	Dubbele asmarkering (2 x 0,1 m breed en 0,1 m ruimte ertussen)	Geen	Geen	Overrijdbare asmarkering gestraat
Kantmarkering	Onderbroken kantmarkering (3-3) (0,1 m breed) of opsluitband	Geen	Geen	Geen
Fietsvoorziening	Vrijliggend fietspad (minimaal 2,0 m breed)	Fietssuggestiestrook (minimaal 1,5 m breed)	Geen	Geen
Parkeren	Niet	Op rijbaan	Op rijbaan	Niet
Openbaar vervoer	Waar mogelijk in haven, anders op rijbaan	Op rijbaan	Op rijbaan	Niet
Snelheidsremmers	Geen	Geen verticale elementen	Plateaus op kruispunten	Fietsvriendelijke snelheidsremmers
Kruispuntvormen	Voorrangskruispunt of rotonde	Gelijkwaardig, rotonde of inritconstructie*	Gelijkwaardig	Gelijkwaardig

*inritconstructie toepassen indien noodzakelijk voor verkeersgeleiding

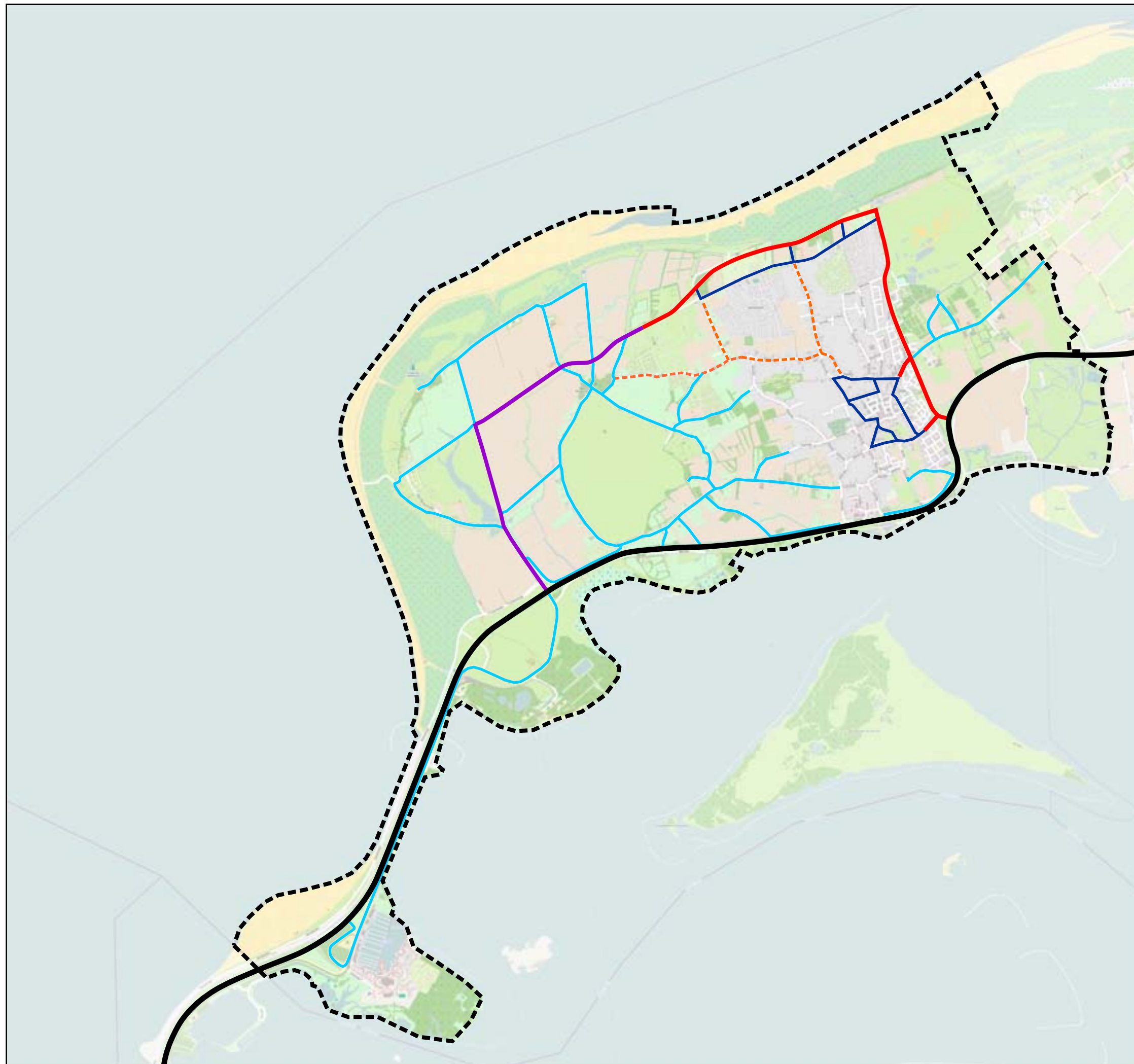
Rijbaanbreedtes:

- Gebiedsontsluitingswegen; 2 x 2,9 m-3,5 m + rijbaanscheiding (0,3 m) + kantmarkering (2 x 0,1 m) = 6,3 m tot 7,5 m
- Erftoegangsweg hoofdstructuur; $\geq 5,5$ m en $< 6,0$ m
- Erftoegangsweg; $\geq 4,5$ en $< 6,0$ m
- Fietsstraat; $\leq 4,5$ m

In figuur 5.15 is de nieuwe wegencategorisering opgenomen.

Kaart 5.15 Wegencategorisering

- Stroomweg 80/100 km/h
- Gebiedsontsluitingsweg 80 km/h
- Gebiedsontsluitingsweg 50 km/h
- Erftoegangsweg hoofdfunctie 30 km/h
- Erftoegangsweg buiten bebouwde kom 60 km/h
- - - Fietsstraat (auto te gast) 30 km/h



Het verkeerscirculatieplan voorziet in een breed scala aan oplossingsrichtingen op het verkeer in Ouddorp tot 2030 in goede banen te leiden. Het maatregelenpakket heeft betrekking op de verschillende modaliteiten (auto, fiets, voetganger, bevoorrading) en streeft naar een modal-shift, waarbij de fietser op veel verbindingen voorrang krijgt ten opzichte van het autoverkeer. Het VCP beoogd hiermee het fietsgebruik op korte afstanden (tot 7,5 km) te bevorderen. Vooral onder toeristen kan het fietsgebruik toenemen. Daarnaast wordt het verblijfsklimaat in de ring verbeterd, door een gefaseerde afsluiting van de Weststraat en de Boompjes. Het toeristisch karakter van de ring en het verblijfsklimaat worden hierdoor sterk verbeterd.

Het VCP stelt concreet de volgende maatregelen voor om de verkeerssituatie te beheersen en de gestelde doelstellingen te verwezenlijken:

- de Oosterweg – Vrijheidsweg – Groeneweg (- N57) blijft gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg en vormt de belangrijke ontsluiting voor Ouddorp;
- de Vrijheidsweg wordt gefaseerd binnen de bebouwde kom genomen tot en met de rotonde bij de Klepperstee en krijgt een maximumsnelheid van 50 km/h;
- de Dijkstelweg, Westerweg, Koolweg en Bokweg worden gereconstrueerd tot fietsstraten en sluiten aan op de fietsstructuur op de Molenweg;
- de centrumverdeelring wordt gecategoriseerd als erftoegangsweg-hoofd functie en staat daardoor in hiërarchie boven de overige 30 km/h-wegen. Een van de kenmerken is de aanwezigheid van fietssuggestiestroken. Bij voorkeur sluiten de fietssuggestiestroken aan op het netwerk van fietsstraten. In verband hiermee worden ook de Dirkdoensweg (Duinkerkerweg – Molenweg) en Molenweg (Duinkerkerweg – Molenblok) gecategoriseerd als erftoegangsweg-hoofd functie, zodat de fietssuggestiestroken op deze routes gehandhaafd blijven;
- de Oude Nieuwlandseweg wordt eveneens gecategoriseerd als erftoegangsweg-hoofd functie, vanwege de belangrijke ontsluitingsfunctie van de recreatieparken voor zowel auto- als fietsverkeer;
- de Hofdijksweg en Bredeweg krijgen een functie als gebiedsontsluitingsweg; dit is zowel vanuit de structuur als het gebruik gerechtvaardigd. Beide wegen vormen de schakel tussen de ruit van Ouddorp en de centrumverdeelring;
- de ring wordt in sterke mate autoluw ingericht, waarbij de Weststraat en de Boompjes gefaseerd worden afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. In samenhang hiermee wordt het eenrichtingsverkeer op de Achterweg omgedraaid, omdat het verkeer vanaf de Stationsweg niet te stimuleren de ring op te rijden;
- de Dijkstelweg en de Westerweg worden ingericht als fietsstraat, om het fietsverkeer tussen de kern en Bad te stimuleren en het doorgaand verkeer op deze routes te weren. In lange termijn kan eventueel ook de Koolweg gereconstrueerd worden tot fietsstraat.

De parkeersituatie in het centrum van Ouddorp staat de komende jaren onder druk. Uit het VCP blijkt dat de parkeerdruk zich met name concentreert op de Dorpstienden. Een verdere spreiding van de parkeerdruk over het hele centrumgebied is noodzakelijk om het parkeersysteem goed te laten functioneren. De gemeente wil daarbij kansen benutten om het parkeren aan de oostzijde van het centrum te vergroten, maar ziet zich ook genoodzaakt het parkeerareaal in de toekomst uit te breiden.

Het VCP voorziet in een breed scala aan maatregelen. In het bijbehorende uitvoeringsprogramma zijn de verschillende maatregelen benoemd en is een prioritering aangebracht. Het VCP staat of valt bij een goede monitoring en evaluatie. Met name de fietsstraten in het gebied tussen de kern en Bad en de eventuele afsluiting van de ring dienen periodiek geëvalueerd en gemonitord te worden. Op die manier kan een onderbouwde afweging worden gemaakt van het uitbreiden of wijzigen van de genomen maatregelen.



Oosterweg

Ouddorp-kern

Bereikbaarheid

locatie	toelichting
Kerkring	Opgemerkt wordt dat de woonerfbebording op/rond de Ring niet correct is.
Kerkring	Er rijdt veel doorgaand verkeer op de Ring. Met name via de Raadhuisstraat, maar ook op de Weststraat is sprake van relatief veel verkeer. Door sommige aanwezigen wordt gepleit voor het autovrij maken van de Ring gedurende het gehele jaar. De inrichting van de Ring dient dan in overeenstemming te zijn met de functie als voetgangersgebied. Anderen vinden een permanente afsluiting van de Ring niet nodig, maar vragen wel het verkeersregime kritisch te bekijken in het Verkeerscirculatieplan.
Kerkring	In de klankbordgroep wordt verder gediscussieerd over het al dan niet afsluiten van de Ring. Als mogelijkheid wordt ook geschetst om de Boompjes en de Weststraat ter hoogte van de kerk af te sluiten, waardoor alleen noord-zuidverkeer op de Ring mogelijk is en geen verkeer tussen de Raadhuisstraat en de Weststraat/Hoenderdijk kan rijden.
Centrumverdeelring	Kort wordt gesproken over de centrumverdeelring. De rode fietssuggestiestroken worden als positief ervaren.
Algemeen	Gevraagd wordt of eenrichtingsverkeer in het centrum van Ouddorp niet kan leiden tot een betere verkeerscirculatie in het centrum.

Parkeren

locatie	toelichting
Algemeen	Binnen de kern is te weinig parkeergelegenheid aanwezig.
Dirkdoensweg	Het parkeren op de Dirkdoensweg wordt als problematisch ervaren. De vraag wordt gesteld of dit wel toegestaan is op fietssuggestiestroken. Aangegeven wordt dat dit toegestaan is, tenzij de stroken een formele status hebben (fietsstrook met fietssymbool)

Verkeersveiligheid

locatie	toelichting
Algemeen	Door de Veiligheidsregio is aandacht gevraagd voor calamiteitsroutes voor hulpdiensten. Daarbij is ook het aspect van navigatiesystemen voor hulpdiensten en in het algemeen benoemd. Navigatiesystemen sturen bestuurders vaak via wegen die niet bedoeld zijn voor doorgaand verkeer. Deze problematiek speelt in Ouddorp met name op de verkeersrelaties tussen het Dorp en het Strand.
Hofdijksweg	Aandacht wordt gevraagd voor de rijsnelheid op het buiten de bebouwde kom gelegen wegvak van Hofdijksweg. Hier geldt een maximumsnelheid van 60 km/h. De ervaring is dat veel harder wordt gereden. Dit leidt tot verkeersonveiligheid in combinatie met de fietsers op de rijbaan en het parkeren voor de voetbalvelden.
Kruispunt Spaansegweg/ Bosweg/ Smalle Einde	Op het kruispunt Spaansegweg/Bosweg/Smalle Einde is sprake van een belemmerd uitzicht door hagen/hoog gras. Hierdoor is er slecht zicht op verkeer vanaf de Bosweg. Verder worden de uitritconstructies als onduidelijk ervaren. Niet iedereen weet wie voorrang heeft en is bekend met dit soort situaties. Een voorbeeld is de uitritconstructie van het Smalle Einde op de Spaansegweg.

locatie	toelichting
Dorpsstienden	Op de Dorpsstienden wordt het uitzicht voor verkeer belemmerd door het WC-blok aan de westzijde van de Dorpsstienden. Ook de oranje plasticcontainer bij de Hema belemmert het uitzicht.
Dorpsstienden	Er rijdt veel bestemmingsverkeer via de oude route tussen de Dorpsstienden en de Dirkdoensweg, terwijl deze route gesloten is voor doorgaand verkeer. Het betreft de route aan langs de achterzijde van de Gereformeerde kerk.
Kruispunt Molenweg/ Dirkdoensweg	Het kruispunt Molenweg/Dirkdoensweg wordt als verkeersonveilig ervaren door het slechte uitzicht vanwege hagen. Dit kruispunt wordt vaak afgesneden via de Bokweg.
Algemeen	Aandacht wordt gevraagd voor goede routes voor (bevoorradend) vrachtverkeer door de kern en het centrum. Dit verkeer moet via daarvoor toegankelijke routes worden geleid. Voorkomen moet worden dat vrachtverkeer gebruikmaakt van wegen die niet ingericht zijn voor dit verkeer in verband met verkeersveiligheid.
Dijkstelweg/ Westerweg/ Koolweg	Op de Dijkstelweg-Westerweg-Koolweg wordt veel te hard gereden door landbouwverkeer.
Algemeen	Opgemerkt wordt dat landbouwvoertuigen steeds omvangrijker worden (met name in de breedte), waardoor er gevaarlijke situaties ontstaan op de smalle wegen in de kern. De veiligheidsregio geeft aan dat het Waterschap werkt met een ontheffingensysteem voor dergelijke grote voertuigen. Wellicht kan dit ook doorgezet worden in de kern. Dit wordt nagegaan.
Dorpsstienden	De (nieuwe) doorsteek tussen de Dorpsstienden en de Dorpsweg wordt als verkeersonveilig ervaren, met name het kruispunt met de Dorpsweg.
Kerkring	Aangegeven wordt dat de rijsnelheid op de Ring te hoog is.
Algemeen	Aangegeven wordt dat het principe 'fietsstraat' een goede oplossingsrichting kan zijn voor diverse wegen in de kern. Het betreft vooral de relatief smalle wegen die naar het buitengebied lopen. Door de inrichting als fietsstraat wordt de fiets centraal gesteld en het gemotoriseerde verkeer buiten de kern om geleid.
Dorpsstienden	De verkeerssituatie rond de basisschool aan de Dorpsstienden wordt als verkeersonveilig ervaren. De entree aan de Dorpsstienden leidt tot een onoverzichtelijke verkeerssituatie. Beter is de entree te situeren aan de zijkant (zijde kerk) en daar het halen en brengen te situeren. Als voorbeeld wordt de situatie bij de Beatrixschool genoemd.
Algemeen	Gevraagd wordt om een striktere handhaving op de verkeersregels in het algemeen. Met name worden de parkeerverboden en maximumsnelheid genoemd.
Algemeen	Kort wordt gesproken over fietsers in- of uit de voorrang op rotondes. Aangegeven wordt dat vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid fietsers beter uit de voorrang worden gehouden. Geconcludeerd wordt echter dat bij voorkeur aangesloten wordt bij de landelijke richtlijn: rotondes binnen de bebouwde kom fietsers in de voorrang, rotondes buiten de bebouwde kom fietsers uit de voorrang.
Kruispunt Smalle Einde/Broekweg	De verkeersveiligheid voor met name fietsers op de rotonde Smalle Einde/Broekweg wordt als slecht ervaren. Vooral de verkeersveiligheid voor fietsverkeer vanaf de Steenweg speelt hierbij een rol.
Dijkstelweg	Op de Dijkstelweg wordt een hoge rijsnelheid door het gemotoriseerd verkeer ervaren. Dit in combinatie met de wegversmallingen leiden tot verkeersonveilige situaties, met name voor fietsers.
Duinkerkerweg	De Duinkerkerweg wordt veel gebruikt als fietsroute door schoolgaande kinderen. Het parkeren op de rijbaan leidt tot een versmalling van de rijbaan. Hierdoor ontstaat een gevoel van onveiligheid.
Kruispunt Smalle Einde/Broekweg	De aansluiting van de parallelweg van de Bredeweg op de rotonde Bredeweg – Smalle Einde – Broekweg is meer dan haaks vormgegeven.
Kruispunt Dirk- doensweg/ Dorpsweg	De uitritconstructie op het kruispunt tussen de Dirkdoensweg en de Dorpsweg is onduidelijk.
Kruispunt Spaansegeweg/ Bosweg/Smalle Einde	De uitritconstructie op het kruispunt tussen de Spaansegeweg en Smalle Einde is onduidelijk. Het verdrijvingsvlak op de westelijke tak van de Smalle Einde, welke de uitbuijing markeert, zorgt te weinig voor een vermindering van de snelheid.

Ouddorp-Bad*Bereikbaarheid*

locatie	toelichting
Kruispunt N57/Oosterweg	De realisatie van de rotonde N57 – Oosterweg heeft voor gemotoriseerd verkeer geleid tot een verbetering van de bereikbaarheid en ontsluiting van de kern Ouddorp. Uit verkeersveiligheidsoverwegingen (turborotonde) is echter gekozen om de fietsoversteek over de N57 op te heffen. De bereikbaarheid voor fietsers is hierdoor verslechterd. Alternatieven (bij De Kruse en de Steenweg) liggen te ver weg.
Algemeen	Over het algemeen wordt de bewegwijzering als onduidelijk ervaren. Er is een overdaad aan bebording aanwezig, waardoor situaties niet duidelijker worden. Advies is 'less is more'. Daarnaast wordt bebording die verwijst naar bijvoorbeeld Middelduinen en Oude Nieuwland I en II sowieso niet begrepen.
Vrijheidsweg	De doorstroming op de Vrijheidsweg is goed. Vanaf de Vrijheidsweg de kern in verslechterd dit.

Parkeren

locatie	toelichting
Oude Nieuwlandseweg	Op de Oude Nieuwlandseweg, ten oosten van de Blankersberg, wordt veel op de rijbaan geparkeerd, terwijl het parkeerterrein aan de noordzijde van de Vrijheidsweg veel minder wordt gebruikt. Verwachting is dat dit verergerd op het moment dat Duynhille wordt gerealiseerd.
Vuurtoren/3e Blok	De parkeerterreinen bij de Vuurtoren en 3e Blok zijn in de zomerperiode vaak vol.
3e Blok/Brouwersdam	Op de parkeerplaatsen aan 3e Blok en de Brouwersdam wordt vaak illegaal overnacht in caravans en campers.

Verkeersveiligheid

locatie	toelichting
Westduinweg	Op de Westduinweg wordt door fietsers verkeersonveiligheid ervaren door de combinatie tussen het smalle wegprofiel en de aanwezigheid van landbouwverkeer.
Kruispunt Westduinweg/Boutweg	Het zicht op het kruispunt Westduinweg – Boutweg is slecht door aanwezige begroeiing.
Vrijheidsweg	Op de Vrijheidsweg zijn op het wegvak tussen de Groeneweg en de Langedijk geen fietsvoorzieningen aanwezig. Fietsers zijn hier wel toegestaan op de rijbaan. In combinatie met de maximumsnelheid van 80 km/h leidt dit tot onveilige verkeerssituaties.
Vrijheidsweg	De snelheid op de Vrijheidsweg wordt als hoog ervaren. Dit wordt uitgelokt door de brede opzet van de rijbaan en de lange rechtstanden.
Vrijheidsweg	De oversteken over de Vrijheidsweg voor langzaam worden als verkeersonveilig ervaren. De oversteken zijn zodanig vormgegeven dat het langzaam verkeer geen voorrang heeft.
Koolweg	De Koolweg is smal vormgegeven. Door de aanwezigheid van trottoirbanden op sommige punten, wordt het profiel qua manoeuvreerruimte nog smaller.
Algemeen	Er is gevraagd te kijken naar de mogelijkheden tot het opwaarderen van fietssuggestiestroken naar fietsstroken.
Algemeen	Over het algemeen wordt ervaren dat landbouwverkeer hard rijdt. Dit leidt in combinatie met de breedte van de voertuigen en de smalle wegprofielen tot verkeersonveiligheid.
Koolweg	Voetgangers en fietsers maken regelmatig gebruik van het deel van de Koolweg tussen de Vrijheidsweg en Nieuwlandseweg, terwijl dit niet is toegestaan.
Algemeen	Het zicht op kruispunten is over het algemeen (zoals op de Koolweg en Dirkdoensweg) beperkt door aanwezige beplanting (vaak erfafscheidingen bij woningen).
Kruispunt N57/Oosterweg	Bij de rotonde N57 – Oosterweg is, komend vanaf de N57 een samenvoeging van twee naar één rijstrook gerealiseerd. Deze is erg kort. Men is te veel bezig met het veilig invoegen, waardoor de aanwezige fietsoversteek over de Oosterweg bij het kruispunt Oosterweg – Bredeweg over het hoofd wordt gezien.
Algemeen	Over het algemeen leidt de aanwezigheid van landbouwverkeer op de wegen vanuit het buitengebied de kern in tot hinder op gebied van geluid, lucht en trillingen.

Sectie indeling parkeeronderzoek

Zaterdag 16-8-2014 10:00 uur

Secties	Goed geparkeerde	Belang hebbende	fout geparkeerde	Gestalde fietsen
1	3	0	0	0 18 18
2	7	0	0	
3	24	0	0	
4	15	0	0	
5	9	0	0	
6	89	1	1	
7	1	0	0	
8	39	0	1	6 36
9	6	0	0	
10	1	0	0	
11	7	0	0	
12	4	0	1	
13	1	2	0	
14	23	0	0	
15	0	6	0	
16	13	0	0	
17	1	0	6	
18	19	6	7	

Zaterdag 16-8-2014 11:00 uur

Secties	Goed geparkeerde	Belang hebbende	fout geparkeerde	Gestalde fietsen
1	2	0	0	0 37 60
2	8	0	0	
3	48	0	0	
4	19	1	2	
5	11	0	0	
6	120	2	9	
7	1	0	0	
8	41	0	1	7
9	8	0	0	41
10	0	0	0	
11	7	1	1	
12	4	0	1	
13	1	4	0	
14	24	0	1	
15	0	5	0	
16	19	0	0	
17	1	0	5	
18	17	9	8	

Zaterdag 16-8-2014 12:00 uur

Secties	Goed geparkeerde	Belang hebbende	fout geparkeerde	Gestalde fietsen
1	6	0	0	0 35 75
2	10	0	0	
3	82	1	0	
4	19	1	4	
5	17	0	0	
6	114	3	9	
7	2	0	0	
8	43	0	2	16
9	9	0	1	62
10	0	0	0	
11	4	1	0	
12	4	0	1	
13	1	3	1	
14	26	2	0	
15	0	6	0	
16	18	0	0	
17	1	0	3	
18	15	10	8	

Zaterdag 16-8-2014 13:00 uur

Secties	Goed geparkeerde	Belang hebbende	fout geparkeerde	Gestalde fietsen
1	8	0	0	0 40 75
2	10	0	0	
3	83	0	0	
4	19	1	2	
5	10	0	0	
6	117	4	9	
7	1	0	0	
8	43	0	2	20
9	9	0	0	68
10	0	0	0	
11	5	1	0	
12	4	0	1	
13	0	5	0	
14	21	1	0	
15	0	6	0	
16	18	0	0	
17	1	0	4	
18	17	10	8	

Zaterdag 16-8-2014 14:00 uur

Secties	Goed geparkeerde	Belang hebbende	fout geparkeerde	Gestalde fietsen
1	7	0	0	0 45 45
2	10	0	0	
3	78	0	1	
4	19	0	2	
5	15	0	0	
6	111	4	7	
7	2	0	0	
8	43	0	1	23
9	9	0	1	70
10	0	0	0	
11	5	1	1	
12	4	0	0	
13	1	3	0	
14	21	0	0	
15	0	5	0	
16	20	0	0	
17	4	1	2	
18	18	10	9	

Zaterdag 16-8-2014 15:00 uur

Secties	Goed geparkeerde	Belang hebbende	fout geparkeerde	Gestalde fietsen
1	11	0	0	0 43 45
2	13	0	0	
3	67	1	3	
4	19	1	3	
5	10	0	0	
6	117	3	13	
7	1	0	0	
8	43	0	2	30 54
9	9	0	0	
10	0	0	0	
11	5	1	0	
12	4	0	0	
13	2	3	0	
14	18	0	1	
15	0	6	0	
16	22	0	0	
17	5	1	1	
18	19	9	10	

Zaterdag 16-8-2014 16:00 uur

Secties	Goed geparkeerde	Belang hebbende	fout geparkeerde	Gestalde fietsen
1	1	0	0	1 51 44
2	10	0	0	
3	72	0	0	
4	20	1	2	
5	9	0	0	
6	113	2	9	
7	1	0	0	
8	43	0	1	18 62
9	8	0	0	
10	0	0	0	
11	6	0	1	
12	4	0	1	
13	1	2	0	
14	17	0	0	
15	0	6	0	
16	19	0	0	
17	3	1	0	
18	17	8	11	