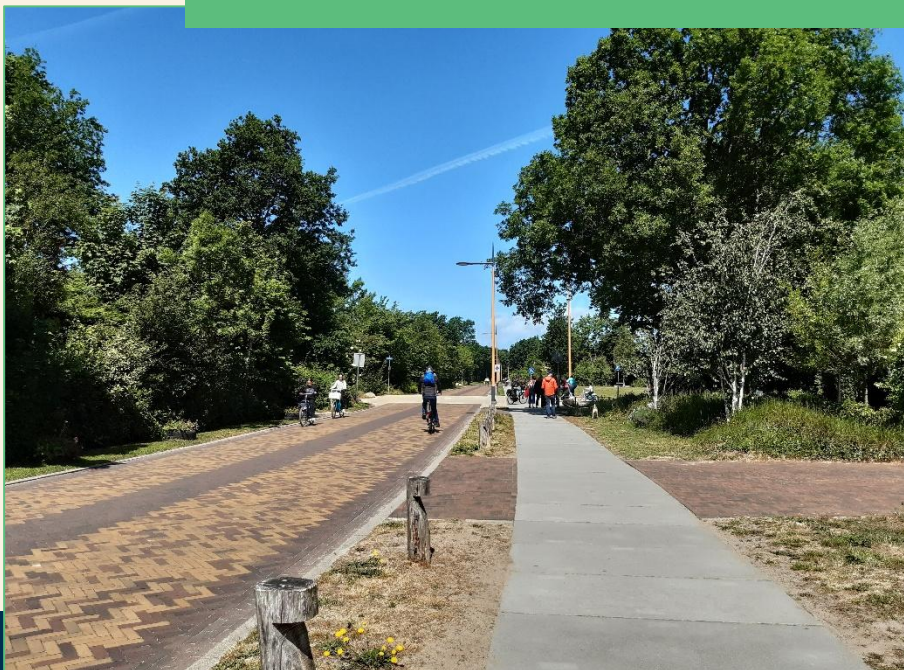




Ontwerpverantwoording herinrichting kruising P+R - Roelandsweg



Alleen voor intern gebruik

HASKONING NEDERLAND B.V.

Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

Telefoon: +31 88 348 20 00
Fax: +31 33 463 36 52
Email: info@haskoning.com
Website: haskoning.com

Titel document:	Ontwerpverantwoording herinrichting P+R - Roelandsweg
Ondertitel:	Herinrichting P+R – Roelandsweg, Renesse
Referentie:	BK4695-RP-0001
Status:	Definitief
Datum:	16 december 2025
Projectnaam:	Herinrichting P+R - Roelandsweg
Projectnummer:	BK4695-101-100
Auteur(s):	Haskoning
Goedgekeurd door:	Haskoning
Datum:	16 december 2025

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. Haskoning Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van Haskoning Nederland B.V. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Inhoud

1.	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Probleemstelling	2
1.3	Proces	2
1.4	Vraagstelling	3
1.5	Leeswijzer	3
2.	Bestaande situatie	4
2.1	Roelandsweg	4
2.2	Kruising P+R – Roelandsweg	6
2.3	P+R	7
3.	Voorlopig ontwerp	8
3.1	Algemene uitgangspunten	8
3.2	Roelandsweg	9
	11	
3.4	Rotonde P+R – Roelandsweg	11
3.5	P+R	12
4.	Aandachtspunten voor nadere uitwerking	16
4.1	Verkeerscirculatie op de P+R	16
4.2	Parkeerverwijssysteem	16

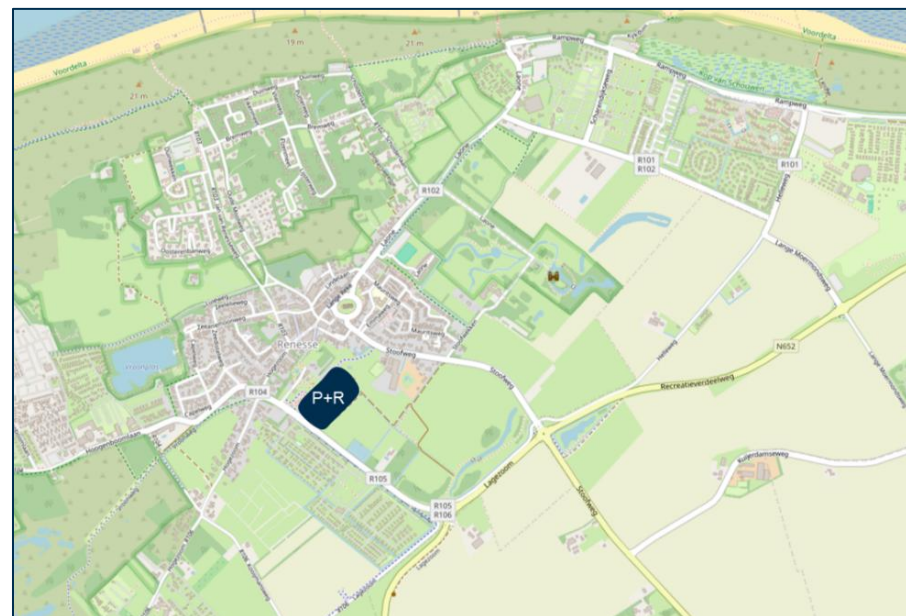
1. Inleiding

1.1 Aanleiding

In Renesse ligt de P+R, het belangrijkste parkeerterrein van Renesse. Bezoekers van het centrum parkeren hun auto bij de P+R, aan de rand van het dorp, en gaan vervolgens te voet naar het centrum (maximaal 5 minuten lopen). Ook bezoekers naar het strand kunnen er parkeren en in de zomermaanden de (gratis) bus nemen naar een van de strandopgangen. De P+R ligt aan de Roelandsweg, een van de vier inrijders die Renesse verbindt met het hoger liggend wegennet van de Provincie Zeeland (Helleweg/N57). De Roelandsweg is een belangrijke toegangsweg, vanaf de N652, naar het centrum van Renesse. Het kruispunt P+R – Roelandsweg is ingericht als een voorrangskruispunt (T-kruispunt).

Bezoekers van Renesse die een parkeerplaats zoeken, rijden vaak voorbij de P+R tot het centrum van Renesse en zoeken dan een parkeerplaats. Hierdoor komen ze regelmatig niet terecht op de P+R. Ze zijn niet bekend met de P+R en gaan op zoek naar andere parkeervoorzieningen. Vaak weten ze ook niet dat de P+R gratis is. Dit probleem is bekend bij de gemeente en de afgelopen jaren zijn verschillende initiatieven ontplooid om dit te verhelpen, zoals bebording. Vanaf 1 april 2025 is parkeerterrein Oude Moolweg c.q. zijn de parkeerplaatsen aan de Zeeanemoonweg onderdeel van de zone voor vergunninghouders om parkeren direct rondom het centrum te ontmoedigen. Daarbij geldt dat het parkeerterrein Oude Moolweg ook betaald parkeren blijft, zolang de Jumbo in het centrum gevestigd is.

Doelstelling van het parkeerbeleid is dus om geparkeerde bezoekers te weren uit het centrum van Renesse en ze aan de rand van de kern van Renesse te faciliteren op één groot P+R parkeerterrein (met als primaire toegangsweg de Roelandsweg). Verder is de auto in de rest van kern Renesse te gast, zodat er meer ruimte is voor het verblijven (van zowel bewoners als bezoekers). De auto heeft een minder dominante plek in de openbare ruimte, waardoor de verkeersveiligheid en de verblijfskwaliteit verbeteren.



Figuur 1-1 Overzichtskartaal P+R Renesse

1.2 Probleemstelling

De afgelopen jaren heeft de gemeente succesvol gewerkt aan de doelstelling om van Renesse weer een bruisende familiebadplaats te maken. Dat heeft echter ook een keerzijde: de toegenomen verkeersdruk in en rond het centrum van Renesse.

Door de toename in verkeersdruk loopt het verkeer op de kruising P+R – Roelandsweg regelmatig vast: het kruispunt kan het verkeer soms lastig verwerken. Ook spelen er meerdere verkeersveiligheidsknelpunten op het kruispunt, zoals slecht zicht door het bord met verwijzingen direct naast het kruispunt en de te smalle middenberm. Daarnaast valt het kruispunt niet voldoende op: het is voor (onbekende) bezoekers niet duidelijk dat zij hier moeten afslaan om (gratis) te parkeren voor het centrum. Dit verkeer rijdt gemakkelijk de kruising voorbij, mist daardoor de P+R en komt vervolgens uit in het centrum van Renesse. Dit zorgt voor ongewenst zoekend parkeerverkeer in het centrum. Het optimaliseren van de toegang van de P+R als herkenbare, duidelijke toegang tot het parkeerterrein van het centrum van Renesse is van belang, om het zoekverkeer in Renesse te beperken. Ook speelt er een grote ontwikkeling in Renesse: de verplaatsing van de supermarkt Jumbo van het centrum van Renesse naar de Roelandsweg én de woningbouwontwikkeling van Manege Grol. Vanwege stikstofproblematiek is onduidelijk of en zo ja, wanneer deze ontwikkeling van de grond komt.

Doelstelling/wensbeeld P+R – Roelandsweg

Het verbeteren van de verkeersveiligheid en doorstroming van het kruispunt P+R – Roelandsweg om daarmee de verkeersveiligheid en leefbaarheid rondom de kern Renesse duurzaam te verbeteren. Daarbij rekening houdend met de verplaatsing van de supermarkt Jumbo van het centrum naar de Roelandsweg en de woningbouwontwikkeling van Manege Grol.

1.3 Proces

In 2022 heeft Royal HaskoningDHV het destijds geldende verkeersplan voor Renesse tegen het licht gehouden. In deze “Verkeersstudie Centrum Renesse 2022” is door Royal HaskoningDHV een analyse gemaakt van de huidige situatie, rekening houdend met toekomstige trends en ontwikkelingen. Daarbij zijn een aantal maatregelrichtingen voorgesteld. Begin 2023 is deze studie door de gemeenteraad vastgesteld.

Haskoning voerde medio 2024 en begin 2025 een variantenstudie uit naar de optimale inrichting van het kruispunt P+R en een deel van de Roelandsweg. Op 28 januari 2025 stemde het college in met het verder uitwerken van de variant ‘rotonde’, omdat dit de meest verkeersveilige en toekomstbestendige oplossing is, ook als het project Manege Grol onverhoopt niet (of later) tot ontwikkeling komt.

Op 24 juni 2025 stelde het college een voorkeursvariant vast voor het nadere ontwerp van de kruising P+R en Roelandsweg. In de voorkeursvariant kan de fietser gebruik maken van de nieuwe rotonde en worden de langzaam verkeeroutes in de directe omgeving logischer op elkaar aangesloten.

De voorkeursvariant is de basis voor het definitief verkeerskundig ontwerp dat wij de afgelopen periode opstelden.

1.4 Vraagstelling

De gemeente Schouwen-Duiveland heeft Haskoning gevraagd een definitief verkeerskundig ontwerp, inclusief kostenraming voor de herinrichting van het kruispunt P+R – Roelandsweg en wegvak Roelandsweg (tussen de rotonde Helder en de 30km/uur grens bij het plateau) te maken. In deze bijbehorende ontwerpnota leggen wij vast welke ontwerpkeuzes zijn gehanteerd.

In het ontwerpproces is rekening gehouden met twee toekomstscenario's:

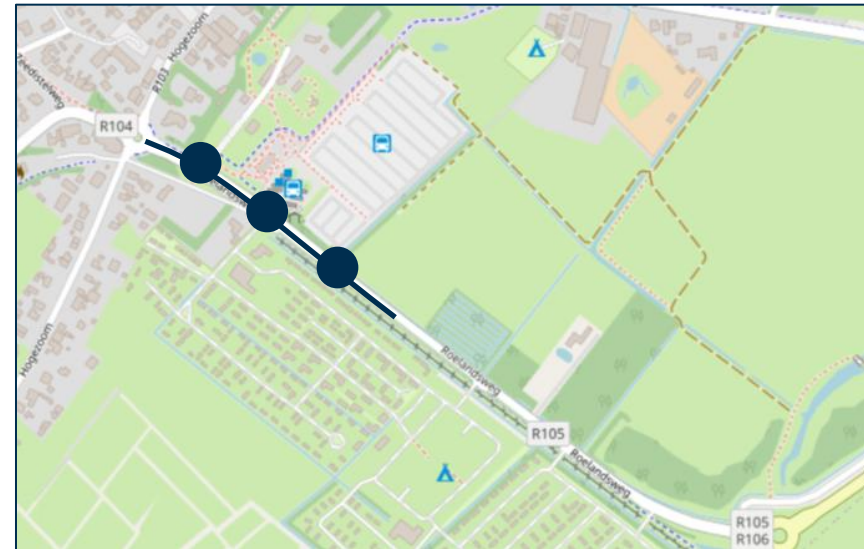
1. Behoud Jumbo op bestaande locatie en geen woningbouwontwikkeling
2. Verplaatsing Jumbo naar Roelandsweg en woningbouwontwikkeling

Het ontwerp van de rotonde P+R – Roelandsweg moet robuust zijn en in beide scenario's goed functioneren.

In het proces bij de totstandkoming van het definitief verkeerskundig ontwerp is gevraagd specifiek aandacht te geven aan de kwestie of fietsers gebruik mogen maken van de rotonde P+R – Roelandsweg en zo ja, in één of twee richtingen. Het realiseren van een fietsstructuur op de rotonde is van invloed op het ruimtebeslag van de rotonde (en hiermee het gebruik van de gronden van Manege Grol en het vervallen van parkeerplaatsen op de P+R). Ook heeft de fietsstructuur invloed op de verkeersveiligheid en doorstroming op de rotonde.

Zoals hiervoor al aangegeven, heeft het college op 24 juni 2025 richting gegeven aan de fietsstructuur op de beoogde kruising P+R Renesse.

De scope van het ontwerp is de Roelandsweg, specifiek het wegvak tussen het begin van de zone 30 en de rotonde Roelandsweg – Hogezoom. Binnen de scope vallen de kruispunten met de Wilhelminaweg en het busstation en de P+R. De rotonde Helder (aan de Hogezoom) is geen onderdeel van de scope.



Figuur 1-2 Scope van het onderzoek

1.5 Leeswijzer

Deze ontwerpverantwoording is opgebouwd om de lezer stap voor stap mee te nemen van context naar richting en aandachtspunten. In hoofdstuk 2 wordt eerst de bestaande situatie beschreven. Vervolgens schetst hoofdstuk 3 het definitief verkeerskundig ontwerp. Tot slot benoemt hoofdstuk 4 de belangrijkste aandachtspunten die nog nadere uitwerking vragen.

2. Bestaande situatie

Om een goed beeld te krijgen van de uitgangspunten voor de ontwerpverantwoording is in dit hoofdstuk de huidige situatie beschreven. Daarbij wordt ingezoomd op drie onderdelen: de Roelandsweg, de kruising tussen de P+R en de Roelandsweg, en de P+R zelf.

Dit vormt gezamenlijk de basis voor het definitief verkeerskundig ontwerp in het volgende hoofdstuk en helpt om gerichte aandachtspunten voor verdere uitwerking te identificeren.

2.1 Roelandsweg

De Roelandsweg is een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/uur en 50 km/uur en loopt van de rotonde N652/Recreatieverdeelweg tot en met de rotonde Hogezoom – Vroonweg. Het wegprofiel van de Roelandsweg bestaat uit twee rijbanen en een vrijliggend tweerichtingenfietspad aan de zuidzijde. Er ontbreekt een voetpad. Tussen de Hogezoom en het busstation is ook een vrijliggend tweerichtingenfietspad aan de noordzijde aanwezig. Bij het kruispunt met het busstation steken fietsers over naar de zuidzijde.

Vanaf de komgrens (net na het kruispunt met de Lagezoom) is de snelheid 50 km/uur. 60 meter voor het kruispunt met de P+R wordt de snelheid verlaagd naar 30 km/uur. De snelheidsverlaging wordt ondersteund met een plateau, maar het wegprofiel verandert verder niet. Er is geen sprake van een geloofwaardige weginrichting.

De Roelandsweg heeft dus dezelfde inrichting voor 50 km/uur als voor 30 km/uur. Daarbij heeft de Roelandsweg een landschappelijk karakter en voldoet deze niet aan de eisen voor wegen binnen de bebouwde kom. Hierin wordt gesteld dat de bebouwing binnen een afstand van 25 meter moet liggen en zichtbaar moet zijn. Aan weerszijden is de bebouwing door het groen niet zichtbaar tijdens het rijden.

In de toekomstige situatie (met de komst van de Jumbo en de woningbouw) verandert het karakter van de weg en wordt het landschappelijke karakter verminderd.



Figuur 2-1 Profiel Roelandsweg

In het dorp sluit de Roelandsweg aan op de Hogezoom middels een rotonde. Dit is een kleine rotonde, met klinkers als verharding. Iedere rotondetak heeft een eenrichtingsoversteek voor fietsers: fietsers steken in de voorrang over. Voetgangers kunnen op iedere rotondetak oversteken, maar er zijn geen oversteekvoorzieningen aanwezig (zoals een zebepad). Vanaf de rotonde is aan de noordzijde van de Roelandsweg een voetpad aanwezig. Het voetpad houdt na ca. 9 meter op. Tussen de komgrens en de Hogezoom kent de Roelandsweg 3 kruispunten: met de P+R, het busstation en de Wilhelminaweg. Het kruispunt met de P+R wordt in 2.2 behandeld.

De kruising busstation – Roelandsweg is ingericht als een voorrangskruispunt. Het verkeer komend vanuit het busstation moet voorrang verlenen aan het verkeer op de Roelandsweg. De hoofdontsluiting van camping De Oase bevindt zich ook op deze kruising. Op het busstation halteren 4 bussen.

Aan de westkant van het kruispunt is een fietsoversteek aanwezig: fietsers steken moeten voorrang verlenen aan het gemotoriseerde verkeer. Er is een middenberm aanwezig, zodat fietsers in twee fases de Roelandsweg kunnen oversteken. Het middeneiland is hiervoor echter te smal, omdat het een breedte heeft van ca. 1,3 meter. Er is geen aparte voetgangersvoorziening aanwezig: zij maken gebruik van de fietsoversteek.

De Roelandsweg kent ook een kruising met de Wilhelminaweg. Dit kruispunt is ingericht als voorrangskruispunt. Het verkeer op de Wilhelminaweg moet voorrang verlenen aan het verkeer op de Roelandsweg. De Wilhelminaweg is alleen toegankelijk voor bestemmingsverkeer, de weg loopt dood en wordt alleen gebruikt voor de bevoorrading (onder meer de fietsverhuur). Op dit kruispunt zijn er alleen aan de zuidzijde voetgangersvoorzieningen aanwezig in de vorm van een verhard pad tot aan de weg. Er is geen middeneiland aanwezig en aan de noordkant van de weg moeten voetgangers gebruik maken van de uitrit voor autoverkeer en verder op het fietspad/de Wilhelminaweg lopen. Dit is geen ideale situatie gezien het feit dat voetgangers en ruiters gebruik maken van deze oversteek.



Figuur 2-2 Kruispunt Roelandsweg - busstation



Figuur 2-3 Kruispunt Roelandsweg - Wilhelminaweg

2.2 Kruising P+R – Roelandsweg

De kruising P+R – Roelandsweg is ingericht als een voorrangskruispunt (T-kruispunt). Het verkeer op de P+R moet voorrang verlenen aan het verkeer op de Roelandsweg. Er zijn geen fiets- of voetgangersvoorzieningen of -oversteken aanwezig op het kruispunt. Dit terwijl de P+R veel wordt gebruikt door bezoekers die de fiets meenemen met de auto. De P+R wordt voor de kruising niet aangegeven op bebording en is pas zichtbaar op de bebording bij de kruising zelf, waardoor bestuurders deze voorbijrijden.

Door de toename van de verkeersdruk loopt het verkeer op de kruising P+R – Roelandsweg regelmatig vast: het kruispunt kan het verkeer soms lastig verwerken. Ook spelen er meerdere verkeersveiligheidsknelpunten op het kruispunt, zoals slecht zicht door het bord met verwijzingen direct naast het kruispunt en de te smalle middenberm.

Daarnaast valt het kruispunt niet voldoende op: het is voor (onbekende) bezoekers niet duidelijk dat zij hier moeten afslaan om te parkeren voor het centrum. Dit verkeer rijdt gemakkelijk de kruising voorbij, mist daardoor de P+R en komt vervolgens uit in het centrum van Renesse. Wat zorgt voor ongewenst zoekend parkeerverkeer in het centrum. Het optimaliseren van de toegang van de P+R als herkenbare duidelijke toegang tot het parkeerterrein van het centrum van Renesse is van belang om het zoekverkeer in Renesse te beperken.



Figuur 2-4 Kruispunt P+R - Roelandsweg

2.3 P+R

Op de P+R kunnen bezoekers van Renesse gratis hun auto parkeren en te voet/fiets verder het dorp of de omgeving in gaan. Nadat de auto geparkeerd is, lopen bezoekers via het pleintje binnendoor richting het centrum. De P+R heeft 1 toegangsweg, waarop alle 'parkeerhavens' aansluiten.

Als het verkeer vastloopt op de P+R, heeft dit gevolgen voor de doorstroming op de Roelandsweg. De P+R kan bijvoorbeeld vol staan of het verkeer kan niet goed worden afgewikkeld. Zo is er geen verplichte rijrichting aanwezig op de P+R die het verkeer geleid naar het achterste stuk van de P+R.

De P+R is ingedeeld in verschillende 'secties' die niet met elkaar verbonden zijn. Als het verkeer, wat net de P+R is ingereken, direct de eerste parkeersectie inrijdt, terwijl deze vol is, moet het weer terugrijden naar de hoofdroute en de volgende sectie 'proberen'. Dit leidt tot relatief veel manoeuvres, waardoor dit terugslag geeft op de ontsluitingsweg van de P+R. Dit kan weer een terugslag geven op het kruispunt P+R – Roelandsweg, waardoor verkeer op de Roelandsweg de P+R niet kan inrijden en een wachtrij ontstaat.



Figuur 2-6 P+R



Figuur 2-5 Lay-out P+R

3. Definitief verkeerskundig ontwerp

In dit hoofdstuk wordt het definitief verkeerskundig ontwerp behandeld. Eerst gaan we in op de algemene uitgangspunten bij het ontwerp en daarna het definitief verkeerskundig ontwerp. De Roelandsweg met de poortconstructie en de kruispunten Wilhelminaweg en het busstation zijn eerst behandeld. Vervolgens is uitgebreid stilgestaan bij het ontwerp van het kruispunt P+R – Roelandsweg. Tot slot is de P+R en de fietsstructuur behandeld.

3.1 Algemene uitgangspunten

- Er is geen inmeting gedaan van het plangebied. Het definitief verkeerskundig ontwerp is gebaseerd op de BGT van de gemeente Schouwen – Duiveland.
- De memo 'Afweging fietsstructuur P+R Renesse' (collegebesluit 24 juni 2025) vormt de basis voor het ontwerp.
- De maximumsnelheid op de Roelandsweg is 30 km/uur, dit geldt voor het gehele tracé.
- Bij het inrichten van de weg wordt rekening gehouden met de inrichting en materialisatie van andere wegen in Renesse (voor een eenduidig beeld van de inrichting).
- Het plangebied ligt binnen de hoofdgroenstructuur van Renesse. De groenstructuur, inclusief bomen, wordt zoveel mogelijk behouden. De bomen die behouden blijven worden beschermd bij de uitvoering van het project.
- De groenstructuur moet worden versterkt. De middenbermen moeten, waar mogelijk, worden omgevormd van schelpen naar groen.
- Het ontwerp is verkeerskundig, niet civieltechnisch. De ingetekende watergangen en waterbergingen zijn indicatief.
- De onderhoudsstaat van de asfaltverharding van de Roelandsweg is goed.
- Er zijn geen rioolwerkzaamheden nodig in het plangebied.
- De weg naar de Jumbo (inclusief het naastgelegen fietspad) is indicatief ingetekend, aangezien de exacte locatie van de Jumbo nog niet bekend is.
- De zuidzijde van de Roelandsweg (kantverharding) vormt de projectgrens. Er zijn geen aanpassingen/wijzigingen gedaan aan de tussenberm tussen het fietspad en de Roelandsweg.
- Aanpassingen in de breedte van het fietspad langs de zuidzijde van de Roelandsweg vallen buiten de scope. De wens bestaat om het fietspad te verbreden, maar dit is geen onderdeel van de scope van het project. Mede gelet op het feit dat een aanpassing van de aarden wal tussen de Roelandsweg en Camping de Oase geen eenvoudige opgave is.

3.2 Roelandsweg

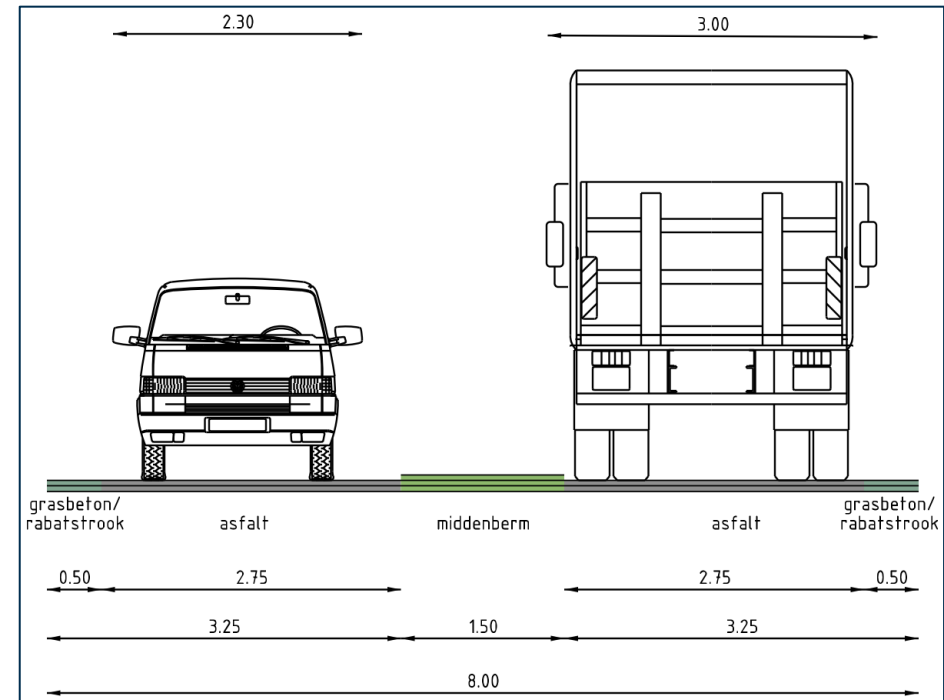
Het principe profiel van de Roelandsweg blijft grotendeels hetzelfde/gehandhaafd. Uitgangspunt bij het ontwerp was het (zo veel mogelijk) behoud van de bestaande asfaltverharding.

Het gedeelte van de Roelandsweg dat binnen dit ontwerp valt, heeft een maximumsnelheid van 30 km/uur. In de huidige situatie is de inrichting grotendeels gelijk aan het noordelijke gedeelte van de Roelandsweg waar een maximumsnelheid geldt van 50 km/h. Van de weggebruiker wordt verwacht dat hij ander gedrag vertoont op het noordelijkere deel van de Roelandsweg, dus is het wenselijk dat het zuidelijke gedeelte een andere inrichtingsvorm krijgt (passend bij een 30 km/h regime). Gezien het uitgangspunt 'behoud van de bestaande asfaltverharding' zijn geen grote en ingrijpende wijzigingen gedaan aan het wegprofiel.

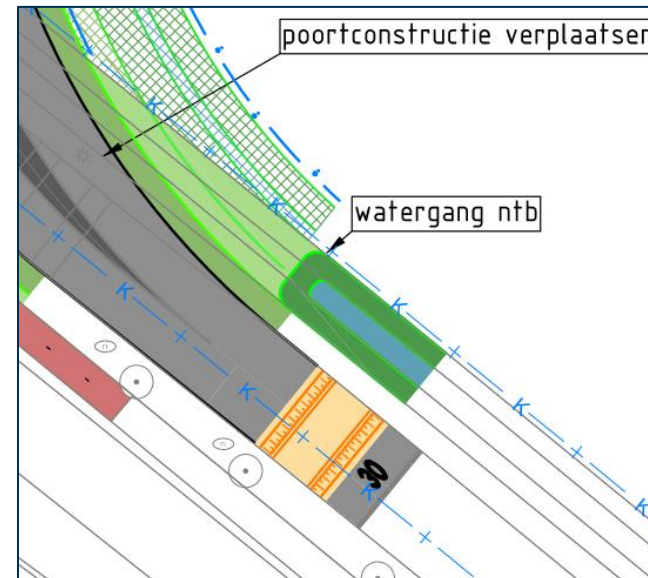
De volgende wijzigingen zijn doorgevoerd:

- De totale breedte van de rijbaan is behouden, om zwaar verkeer te faciliteren. Aan weerszijden van de rijbaan is een rammelstrook (grasbeton of rabatstrook) gerealiseerd van 0.5 meter. Dit vormt een optische vernauwing van de rijbaan, wat zorgt voor een snelheidsremmende werking voor het autoverkeer.
- Het fietspad aan de zuidzijde van de Roelandsweg en de erftoegangsweg tussen de Hogezoom en het busstation zijn in rood asfalt uitgevoerd. Dit verbetert de herkenbaarheid van de fietsstructuur.

De poortconstructie aan de westzijde van het kruispunt P+R – Roelandsweg wordt verplaatst. Door de inpassing van de rotonde moet deze meer naar het westen worden gesitueerd. De vormgeving van de poortconstructie blijft hetzelfde.



Figuur 3-1 Principe profiel Roelandsweg



Figuur 3-2 Poortconstructie westzijde kruispunt P+R - Roelandsweg

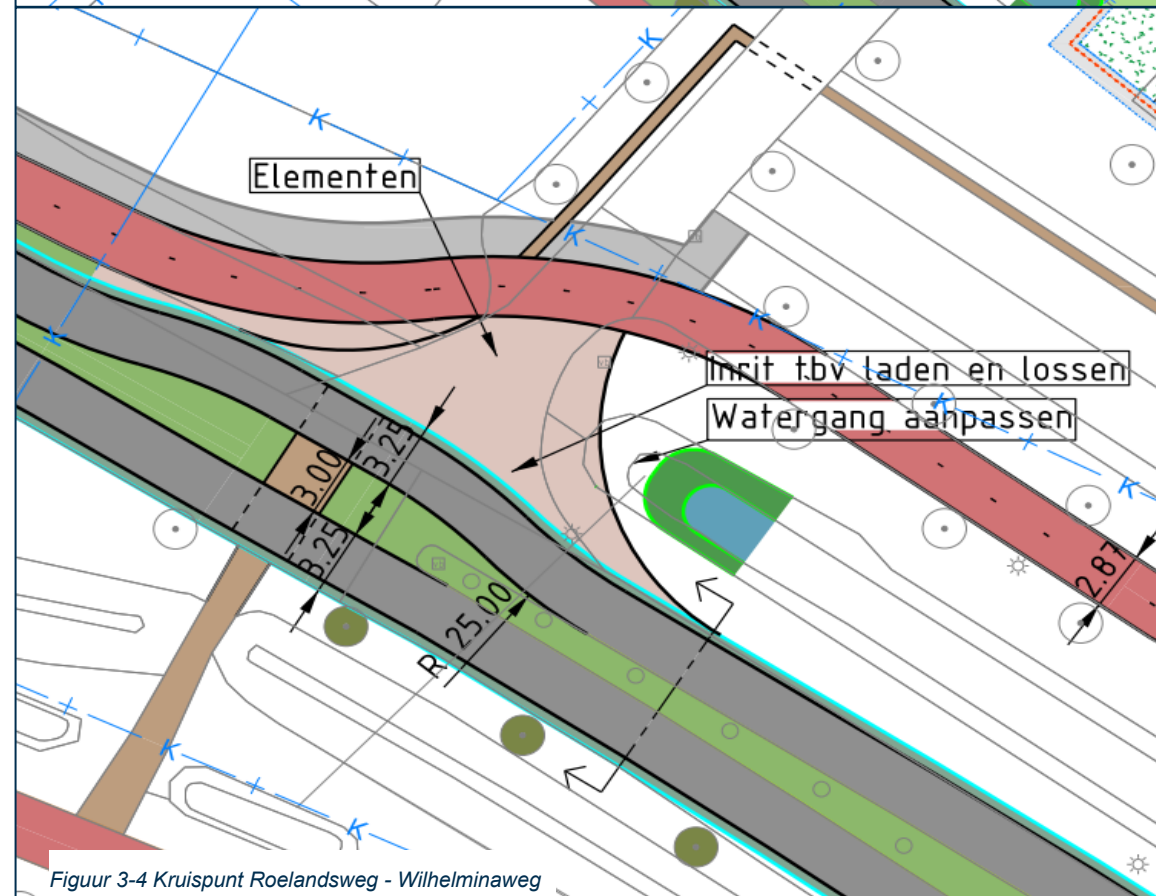
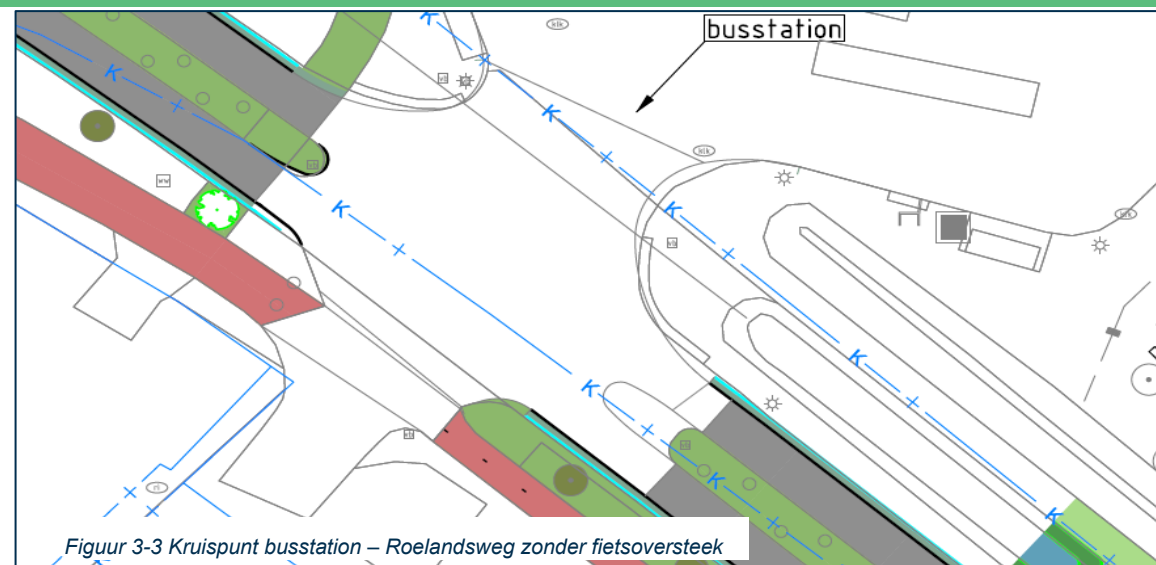
Op het kruispunt busstation – Roelandsweg wordt de fietsoversteek aan de westkant verwijderd, inclusief het fietspad aan de noordzijde, volgens de memo 'Afweging fietsstructuur P+R Renesse'. Fietzers worden via de noordzijde van de Roelandsweg en een nieuw fietspad over de P+R naar de Jumbo geleid, zie 3.4 voor een uitgebreidere beschrijving. Er worden geen andere aanpassingen gedaan aan het kruispunt.

Het kruispunt Wilhelminaweg – Roelandsweg blijft gehandhaafd en wordt behouden als inrit ten behoeve van de bevoorrading aan de Wilhelminaweg gevestigde ondernemingen. Het ontwerp is getoetst op de rijcurves van een vrachtwagen. Er wordt een rechts-in, rechts-uit regeling ingesteld. De Wilhelminaweg is alleen toegankelijk voor bestemmingsverkeer. Om te voorkomen dat niet-bestemmingsverkeer de Wilhelminaweg oprijdt, is ervoor gekozen een afwijkende verharding toe te passen ten opzichte van de Roelandsweg: elementenverharding met een afwijkende kleur ten opzichte van de Roelandsweg.

Het fietspad over de Wilhelminaweg wordt aangepast om een directe en vloeiende verbinding te realiseren. Door het verminderen van het aantal bochten ontstaat een comfortabelere route voor fietsers.

Voor voetgangers en ruiters blijft de oversteek op de Roelandsweg behouden. Om de verkeersveiligheid te verbeteren, wordt een middeneiland gerealiseerd van 3,00 meter breed. Dit zorgt ervoor dat voetgangers en ruiters in twee fasen de Roelandsweg kunnen oversteken.

Tussen de Hogezoom en de Wilhelminaweg wordt idealiter een voetpad gerealiseerd. Dit was het laatste stukje ontbrekend voetpad in het gebied. In de verdere uitwerking moet afstemming plaatsvinden met het naastgelegen pensioen hoe het beoogde voetpad gerealiseerd kan worden. Ook moet verder onderzocht worden of de bestaande boom behouden kan blijven.



3.3 Rotonde P+R – Roelandsweg

Het kruispunt P+R – Roelandsweg wordt heringericht als een enkelstrooksrotonde met eenrichtingsfietspaden in de voorrang.

Uit de variantenstudie kruispunt P+R is naar voren gekomen dat een rotonde de beste oplossing is voor de kruising. De rotonde kan het verkeer goed verwerken: de hoeveelheid verkeer blijft onder de capaciteit van de rotonde. Daarbij is de rotonde een herkenbare kruispuntvorm, waardoor weggebruikers weten wat er van hen verwacht wordt. De zichtbaarheid van de P+R wordt hierdoor sterk verbeterd. Er zijn weinig conflictpunten en er is geen kans op afdekongevallen.

Doordat de rotonde het verkeer goed kan verwerken, is er geen kans op vaststaand verkeer en irritatie (door stilstaand verkeer) bij bestuurders. Ook realiseert de rotonde een sterke snelheidsverlaging op de doorgaande richting op de Roelandsweg.

De rotonde is ontworpen volgens de CROW-richtlijnen. Fietzers steken de rotonde in één richting over. De fietsoversteek op de tak P+R is verder in de richting van de P+R. Op deze locatie ligt deze in het verlengde van het fietspad dat over de P+R ligt.

De ligging van de fietspaden om de rotonde zijn gewijzigd ten opzichte van de CROW-richtlijnen. De richtlijnen schrijven voor dat de fietspaden evenwijdig aan de rijbaan moeten liggen op de rotonde. In het ontwerp is de kromming van de fietspaden aangepast, zodat meer parkeerplaatsen op de P+R behouden kunnen blijven. Uiteraard is er rekening gehouden met het behoud van voldoende zicht op fietsers. De fietspaden sluiten ruim voor de fietsoversteek haaks aan op de rotonde.

Bij het ontwerp van de rotonde is de kantverharding van de zuidzijde van de Roelandsweg als projectgrens aangehouden. Hierdoor ligt de rotonde niet in lijn met de Roelandsweg, maar meer naar het noorden. Dit heeft een positief effect op de verkeersveiligheid: een onderbreking van het wegbeeld heeft een snelheidsremmende werking. Het zware verkeer, zoals chaletvervoer, kan gebruik maken van de rotonde. Het ontwerp is getoetst op de rijcurves van dit soort voertuigen.



Figuur 3-5 Rotonde P+R - Roelandsweg

3.4 P+R

Het ruimtebeslag van de rotonde is groot. Tijdens het ontwerpproces is gestreefd naar het behoud van zoveel mogelijk parkeerplaatsen en bomen. Tegelijkertijd is het belangrijk om het gebruik van gronden van de ontwikkelaar, Manege Grol, tot een minimum te beperken. In het voorlopig verkeerskundig ontwerp heeft dit geresulteerd in de volgende consequenties:

- **Parkeerplaatsen:** 17 parkeerplaatsen moeten worden verwijderd.
- **Bomen:** 27 bomen worden verwijderd, waarvan er 6 in het ontwerp worden teruggeplaatst. Voor de overige bomen wordt in een later stadium gekeken naar compensatiemogelijkheden op of rond de P+R.
- **Grondgebruik:** circa 1.200 m² grond van de ontwikkelaar is noodzakelijk.

Om de rotonde in te passen, is de inrit van de eerste parkeerhaven verplaatst. De huidige locatie kan niet worden gehandhaafd, omdat deze uitkomt te midden van de rotonde. Daarom is een nieuwe aansluiting gemaakt op de tweede parkeerhaven, zie ook de figuur hiernaast.

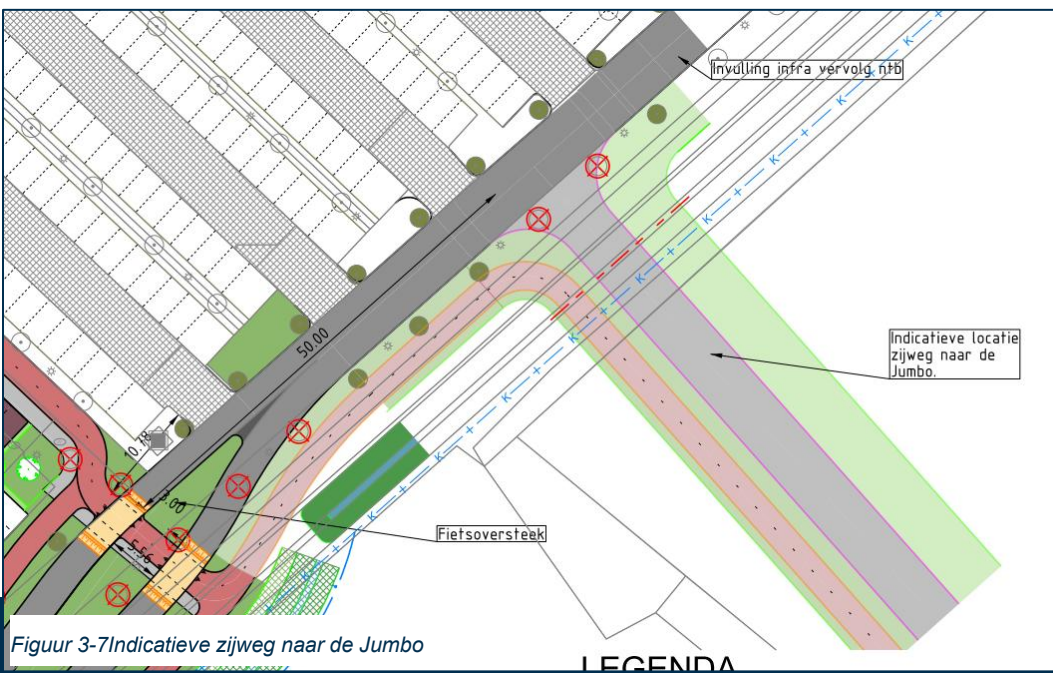


Figuur 3-6 P+R nieuwe situatie

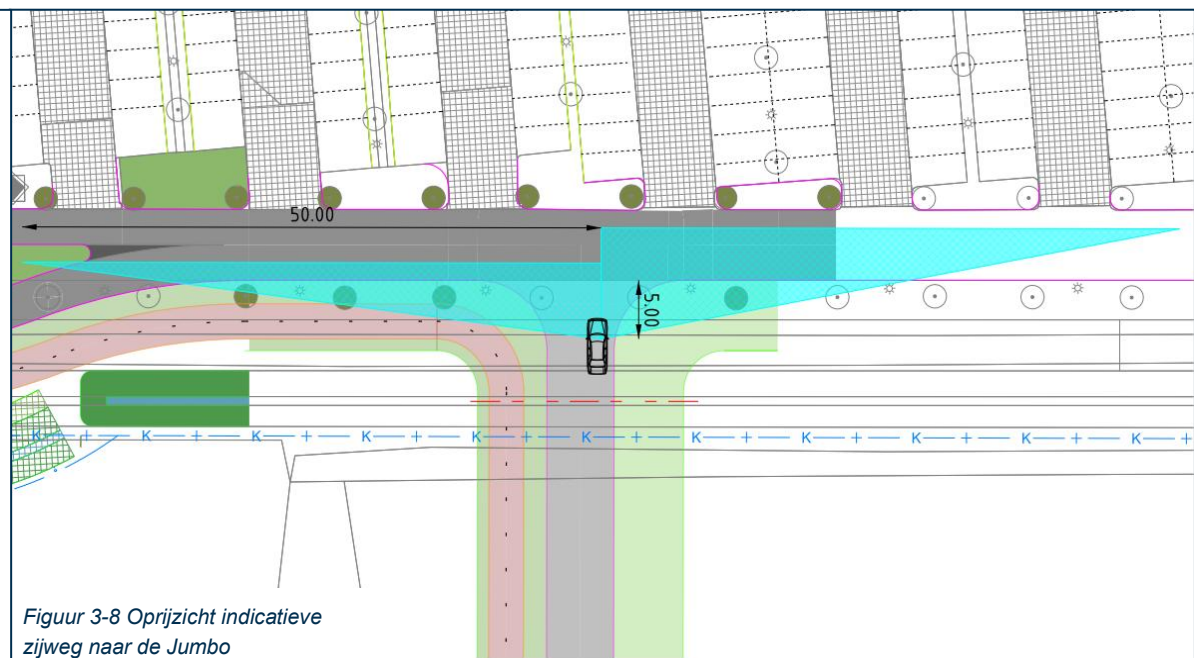
Ter indicatie is de toegangsweg naar de Jumbo in lichte arcering ingetekend in het ontwerp. Het ontwerp van dit kruispunt ligt buiten scope van onze opdracht. Het kruispunt kan worden vormgegeven als een gelijkwaardig kruispunt of als een voorrangskruispunt. Deze keuze moet worden gemaakt in samenhang met de inrichting van de ontsluitingsweg P+R en de eventuele sturingsmogelijkheden op de P+R (door bijvoorbeeld bebording of instellen van eenrichtingsverkeer). Het belangrijkste is dat de situatie duidelijk is voor alle weggebruikers en dat deze in samenhang is met de inrichting van de rest van het gebied.

Onafhankelijk van het type kruispunt is het van belang dat de afslag naar de Jumbo zich niet te dicht op het kruispunt P+R – Roelandsweg bevindt. De CROW-richtlijnen geven binnen de kom geen regel over de onderlinge afstand tussen kruispunten. Buiten de bebouwde kom wordt, volgens het handboek Wegontwerp buiten de bebouwde kom, wel een afstand geadviseerd: minimaal 50 meter. Wij raden aan om deze afstand als uitgangspunt te hanteren voor de zijweg naar de Jumbo, maar gelet op het feit dat er sprake is van bebouwde kom situatie en er voor de situering van de Jumbo (met parkeerterrein) ook bepaalde voorwaarden zullen gelden, kan deze afstand kleiner worden tot minimaal 25 meter. Hierbij geldt dat deze afstand bij de rotonde ingaat na het middeneiland van de fietsoversteek, zie ook figuur 3-7.

Daarnaast is van belang dat de weggebruiker voldoende zicht heeft op het kruisende verkeer om zijn voertuig tijdig tot stilstand te brengen en voorrang te kunnen geven. In de CROW-richtlijnen kan deze afstand, ookwel de uitzichtdriehoek – oprijzicht, worden bepaald. Bij twee kruisende erftoegangswegen 30 km/uur, waarbij de zijweg (toegangsweg naar de Jumbo) voorrang moet verlenen aan de weg van de P+R, is het oprijzicht 50 meter. Dit houdt in dat aan weerszijden van de toegangsweg naar de Jumbo 50 meter vrij zicht moet zijn. In figuur 3-8 is dit visueel weergegeven.



Figuur 3-7 Indicatieve zijweg naar de Jumbo



Figuur 3-8 Oprijzicht indicatieve zijweg naar de Jumbo

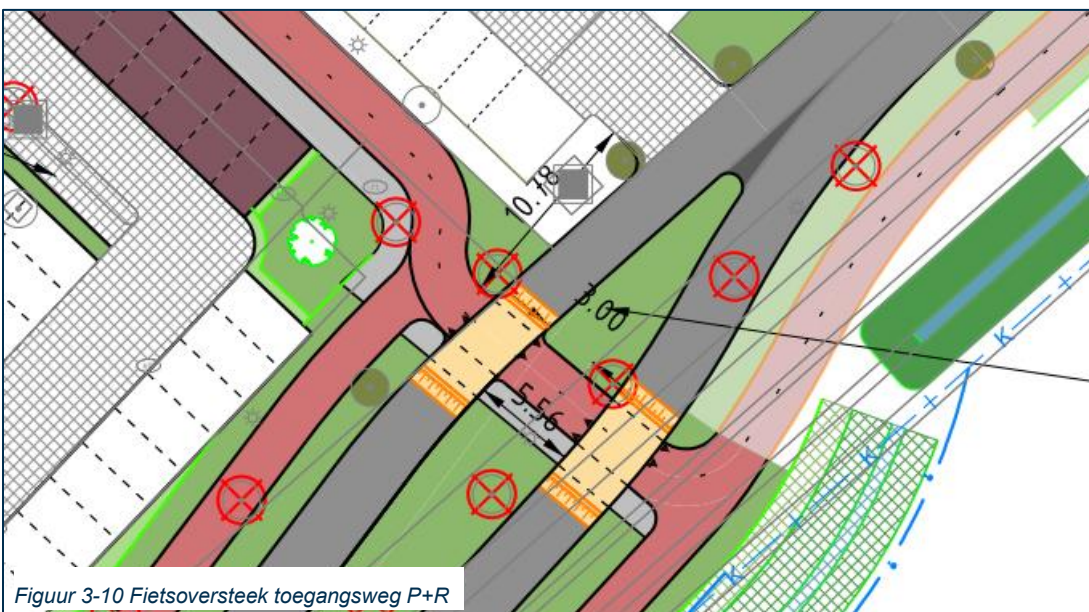
In de memo 'Afweging fietsstructuur P+R Renesse' is bepaald dat een nieuwe fietsstructuur over de P+R wordt gerealiseerd. Zo wordt een directe verbinding gemaakt naar de P+R vanuit alle richtingen én de oversteken (en hiermee uitwisselingen) van het fietsverkeer gebeurt op een veilige en logische locatie. Daarbij wordt de Tuin van Renesse volledig ingericht als voetgangersgebied en worden conflicten tussen fietsers en voetgangers beperkt, zie figuur 3-11 op de volgende pagina. De fietsers kruisen hierdoor alleen het gemotoriseerd verkeer bij de rotondes, hierdoor is dit de meest veilige variant.

De hele fietsstructuur over de P+R is uitgevoerd in rood asfalt, om een goede geleiding en de herkenbaarheid te stimuleren. Voor het bestaande fietspad geldt dat de bestaande breedte behouden blijft, maar wel wordt uitgevoerd in rood asfalt. In figuur 3-10 is een uitgezoomd beeld te zien van de fietsstructuur.



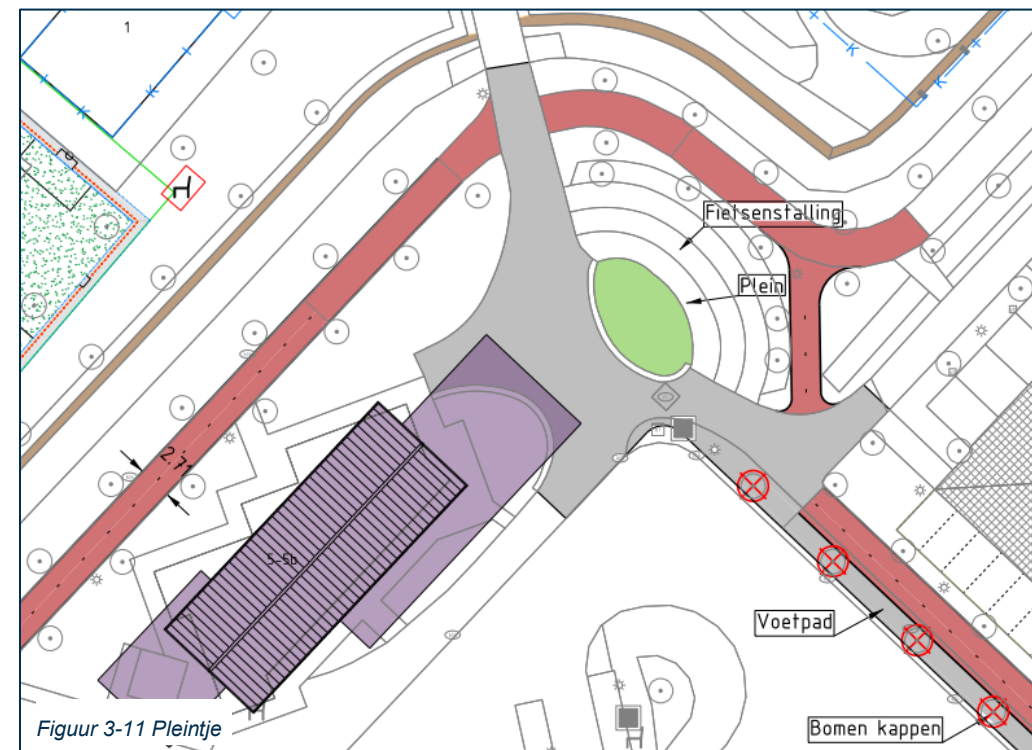
Het bestaande voetpad over de P+R is aangepast naar een tweerichtingenfietspad met een breedte van 3,00 meter en een voetpad met een breedte van 1,80 meter. Het fiets- en voetpad loopt van het plein (start van de Tuin van Renesse) naar de toegangsweg P+R. Hier is een fiets- en voetgangersoversteek gerealiseerd, met een breedte van 5.50 meter. Fietsers en voetgangers kunnen zo de toegangsweg P+R in twee fasen oversteken en hoeven maar één rijrichting per keer in te schatten. Het middeneiland is voldoende breed, zodat meerdere fietsers tegelijkertijd kunnen opstellen. Fietsers en voetgangers steken uit de voorrang de toegangsweg P+R over, zie figuur 3-10.

Het komt ook voor dat bezoekers hun auto parkeren op de P+R en vervolgens met de fiets verder gaan. De veiligste plek voor deze fietsers is de vrijliggende fietsinfrastructuur (fietspaden). Door de fietsers zo snel mogelijk op de fietsstructuur te laten rijden (en niet op de P+R) ontstaat een zo veilig mogelijke situatie. Het plein (de Tuin van Renesse) is het geschikte punt voor fietsers om de fietsstructuur op te gaan. Fietsers die onverhoopt op de P+R blijven fietsen en richting de rotonde gaan, kunnen bij de fiets- en voetgangersoversteek de fietsstructuur op. Het realiseren van opvangfietspaden is niet aan te bevelen, omdat deze niet veilig kunnen worden ingepast.



Het plein is het centrale punt in de Tuin van Renesse, zie figuur 3-11. Bezoekers die hun auto parkeren op de P+R gaan lopend, via dit punt, naar het centrum. Het plein blijft behouden zoals in de bestaande situatie. De focus op het plein ligt op voetgangers, het gaat hier tenslotte over een voetgangersgebied. Fietsers moeten niet gestimuleerd worden om gebruik te maken van het plein en de Tuin van Renesse. Het officiële voetgangersgebied begint ca. 50 meter naar het noorden, bij de fietsverhuur 'Fiets Aan Zee'. Er wordt één wijziging doorgevoerd aan het plein: opvangfietspad aan de oostkant. Zo kunnen fietsers achterlangs de fietsenstalling en het plein naar het nieuwe fietspad op de P+R.

Daarnaast wordt in de Tuin van Renesse het Transferiumgebouw getransformeerd en wordt een speelkooi gerealiseerd. Voor het Transferiumgebouw geldt dat er sprake is van een schetsontwerp (d.d. oktober 2025) en dat de exacte omvang, vormgeving en situering van het gebouw nog niet vaststaat. Voor de speelkooi geldt dat de locatie vaststaat en dat er slechts op details afwijkingen mogelijk zijn. Beide zijn ter indicatie in het ontwerp toegevoegd.



4 Aandachtspunten voor nadere uitwerking

4.1 Verkeerscirculatie op de P+R

De rotonde P+R – Roelandsweg kan het verkeer goed verwerken, zoals in de variantenstudie kruispunt P+R wordt onderschreven. Als het verkeer vastloopt op de P+R, heeft dit gevolgen voor de doorstroming op de Roelandsweg. De P+R kan bijvoorbeeld vol staan of het verkeer kan niet goed worden afgewikkeld. Zo is er geen verplichte rijrichting aanwezig op de P+R die het verkeer geleid naar het achterste stuk van de P+R of een parkeerverwijssysteem die weergeeft waar nog plek is.

De P+R is ingedeeld in verschillende ‘secties’ die niet met elkaar verbonden zijn. Als het verkeer, wat net de P+R is ingereden, direct de eerste parkeersectie inrijdt, terwijl deze vol is, moet het weer terugrijden naar de hoofdroute en de volgende sectie ‘proberen’. Dit leidt tot relatief veel manoeuvres, waardoor dit terugslag geeft op de ontsluitingsweg van de P+R. Dit kan weer een terugslag geven op het kruispunt P+R – Roelandsweg, waardoor verkeer op de Roelandsweg de P+R niet kan inrijden en een wachtrij ontstaat.

In het definitief verkeerskundig ontwerp zijn daarom twee wijzigingen gedaan aan de P+R:

- Inrit van de eerste parkeerhaven is verplaatst
- Bezoekers kunnen de tweede parkeerhaven alleen uitrijden. Het middeneiland van de rotonde (en fiets- en voetgangersoversteek) zorgt ervoor dat deze beweging fysiek niet meer mogelijk is.

In een later proces kan de verkeerscirculatie op de P+R worden uitgewerkt. Er kan worden gekozen op heel de P+R een verplichte verkeerscirculatie in te stellen, maar de vraag is in hoeverre dit nodig is.

4.2 Parkeerverwijssysteem

Op 9 november 2023 heeft de gemeenteraad een motie aangenomen over het ‘Parkeerverwijssysteem P+R Renesse’. Op 7 november 2024 heeft de raad per amendement aangegeven dat bij de uitvoering van de reconstructie van de kruising Roelandsweg/P+R een parkeerverwijssysteem aangelegd moet worden.

Wij adviseren om alleen een parkeerverwijssysteem te realiseren voor de P+R. Naar ons oordeel is een actieve verwijzing van gemotoriseerd verkeer naar het centrumgebied of stranden niet gewenst, dit om de verkeersveiligheid en doorstroming zo optimaal mogelijk te houden. Daarnaast zijn dergelijke uitgebreide verwijzingen relatief duur. De dorpsraad en ondernemersvereniging hebben een voorkeur voor een ‘breder’ parkeerverwijssysteem voor Renesse.

De afwegingen en keuzes die een rol spelen bij de reikwijdte en invulling van het systeem overstijgen de koppeling met de aanpassing van de kruising P+R en Roelandsweg. Het is beter om een apart project op te starten, waarbij de directe koppeling tussen herinrichting kruising P+R en het parkeerverwijssysteem niet meer aan de orde is.