

RAPPORT

Verkeersstudie Renesse

Eindrapportage

Klant: Gemeente Schouwen-Duiveland

Referentie: BI5080-RHD-ZZ-XX-RP-Z-0001

Status: S0/P01.01

Datum: 13 december 2022



HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35
3818 EX Amersfoort
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

+31 88 348 20 00 **T**
+31 33 463 36 52 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Verkeersstudie Renesse

Sub titel: Eindrapportage
Referentie: BI5080-RHD-ZZ-XX-RP-Z-0001
Status: P01.01/S0
Datum: 13 december 2022
Projectnaam: Verkeersonderzoek Renesse
Projectnummer: BI5080-100-100
Auteur(s): Jos Hengeveld, Lieke Hüsslage, Danièle van der Kooij

Opgesteld door: Lieke Hüsslage, Danièle van der Kooij

Gecontroleerd door: Jos Hengeveld

Datum: 1-12-2022

Goedgekeurd door: Jos Hengeveld

Datum: 1-12-2022

Classificatie

Open

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden veeveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV 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 HaskoningDHV 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 | 2 |
| 1.1 | Aanleiding | 2 |
| 1.2 | Proces en aanpak | 2 |
| 1.3 | Onderzoeksgebied | 2 |
| 1.4 | Leeswijzer | 3 |
| 2 | Inventarisatie | 5 |
| 2.1 | Inleiding | 5 |
| 2.2 | Van Masterplan naar verkeersstudie Renaissance | 5 |
| 2.2.1 | Masterplan - 2015 | 5 |
| 2.2.2 | Verkeersstudie Renaissance - 2017 | 6 |
| 2.2.3 | Evaluatie van de verkeersstudie Renaissance | 9 |
| 2.3 | Huidige situatie | 11 |
| 2.3.1 | Drukke dagen | 11 |
| 2.3.2 | Netwerken per modaliteit | 11 |
| 2.3.3 | Verkeersveiligheid | 12 |
| 2.4 | Knelpunten | 15 |
| 2.5 | Trends en ontwikkelingen | 16 |
| 2.5.1 | Ontwikkelingen | 16 |
| 2.5.2 | Trends | 19 |
| 2.6 | Conclusie | 20 |
| 3 | Toets inventarisatie | 22 |
| 3.1 | Inleiding | 22 |
| 3.2 | Eerste observatie | 22 |
| 3.3 | Tweede observatie | 22 |
| 4 | Oplossingsrichtingen | 25 |
| 4.1 | Inleiding | 25 |
| 4.2 | Scenario 1 – verplaatsen supermarkt | 26 |
| 4.2.1 | Het knelpunt | 26 |
| 4.2.2 | Oplossingsrichting 1: Behouden bestaande situatie | 26 |
| 4.2.3 | Oplossingsrichting 2: Alternatieve oplossingen | 27 |
| 4.2.4 | Oplossingsrichting 3: Verplaatsen supermarkt | 28 |
| 4.2.5 | Advies | 29 |
| 4.3 | Scenario 2 – 2 ^e ontsluitingsweg P+R | 30 |
| 4.3.1 | Het knelpunt | 30 |
| 4.3.2 | Varianten oplossingsrichtingen | 31 |
| 4.3.3 | Advies | 33 |
| 4.4 | Oplossingsrichtingen rustige dag | 34 |

| | | |
|----------|--|-----------|
| 4.4.1 | Knelpunt | 34 |
| 4.4.2 | 1. Optimaliseren - Kruispunt Jan van Renesseweg – Hogezoom | 34 |
| 4.4.3 | 2. Optimaliseren - Kruispunt Jan van Renesseweg – Oude Moolweg | 35 |
| 4.4.4 | 3. Optimaliseren - Kruispunt Jan van Renesseweg – Zeeanemoonweg | 36 |
| 4.4.5 | 4. (geplande) Rotonde kruispunt P+R – Roelandsweg | 37 |
| 4.4.6 | 5. Aanpassen rotonde Vroonweg - Hogezoom (rotonde Helder) | 38 |
| 4.4.7 | 6. Fietsoversteek nabij rotonde Lagezoom | 38 |
| 4.4.8 | 7. Positie fietsers op de Stoofweg | 39 |
| 4.4.9 | Advies | 40 |
| 4.5 | Oplossingsrichtingen normale dag | 41 |
| 4.5.1 | Knelpunt | 41 |
| 4.5.2 | 1. Inrichting Roelandsweg | 41 |
| 4.5.3 | 2. Fietsers Laône | 42 |
| 4.5.4 | Advies | 43 |
| 4.6 | Oplossingsrichtingen drukke dag | 44 |
| 4.6.1 | Knelpunt | 44 |
| 4.6.2 | 1. Duidelijkere situatie parkeerplaatsen centrum | 45 |
| 4.6.3 | 2. Verduidelijken sturing verkeer | 45 |
| 4.6.4 | 3. Uitbreiden van het autovrije gebied in het centrum | 46 |
| 4.6.5 | 4. Beter markeren parkeerplekken voor fietsers, elektrische fietsen, scooters, brommers en motoren en handhaving op foutief gedrag | 48 |
| 4.6.6 | 5. Verplaatsen keien bij kortparkeerplaatsen bij de Primera | 48 |
| 4.6.7 | 6. Fysiek beperken tijdelijk parkeren op de Duinweg | 49 |
| 4.6.8 | Advies | 49 |
| 4.7 | Oplossingsrichtingen zeer drukke dag | 50 |
| 4.7.1 | Knelpunt | 50 |
| 4.7.2 | 1. Vooraf vastleggen en formaliseren van de centrumafsluiting | 50 |
| 4.7.3 | Advies | 50 |
| 4.8 | Conclusie | 51 |
| 4.8.1 | Scenario's | 51 |
| 4.8.2 | Oplossingsrichtingen per type dag | 51 |
| 5 | Advies en conclusies | 54 |
| 5.1 | Conclusies | 54 |
| 5.2 | Advies | 54 |
| 5.2.1 | Maatregelen | 54 |
| 5.2.2 | Prioritering | 55 |
| 5.3 | Monitoring | 58 |

1. Inleiding



1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In december 2015 heeft de gemeenteraad het Masterplan Renesse vastgesteld. Ongeveer een jaar later heeft de gemeenteraad, voortbordurend op de inhoud van dit Masterplan, tevens het verkeersplan voor het centrum van Renesse vastgesteld.

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

Daarom de opgave om het verkeersplan tegen het licht te houden en een nieuwe verkeersstudie op te stellen op basis van de situatie in Renesse anno 2022, rekening houdend met een aantal toekomstige ontwikkelingen.

1.2 Proces en aanpak

Royal HaskoningDHV heeft de verkeerssituatie rondom het centrum van Renesse beoordeeld. In de aanpak zijn proces en inhoud gezamenlijk opgelopen. De uitwerking van de inhoudelijke onderdelen is tussentijds voorgelegd aan de verschillende stakeholders.

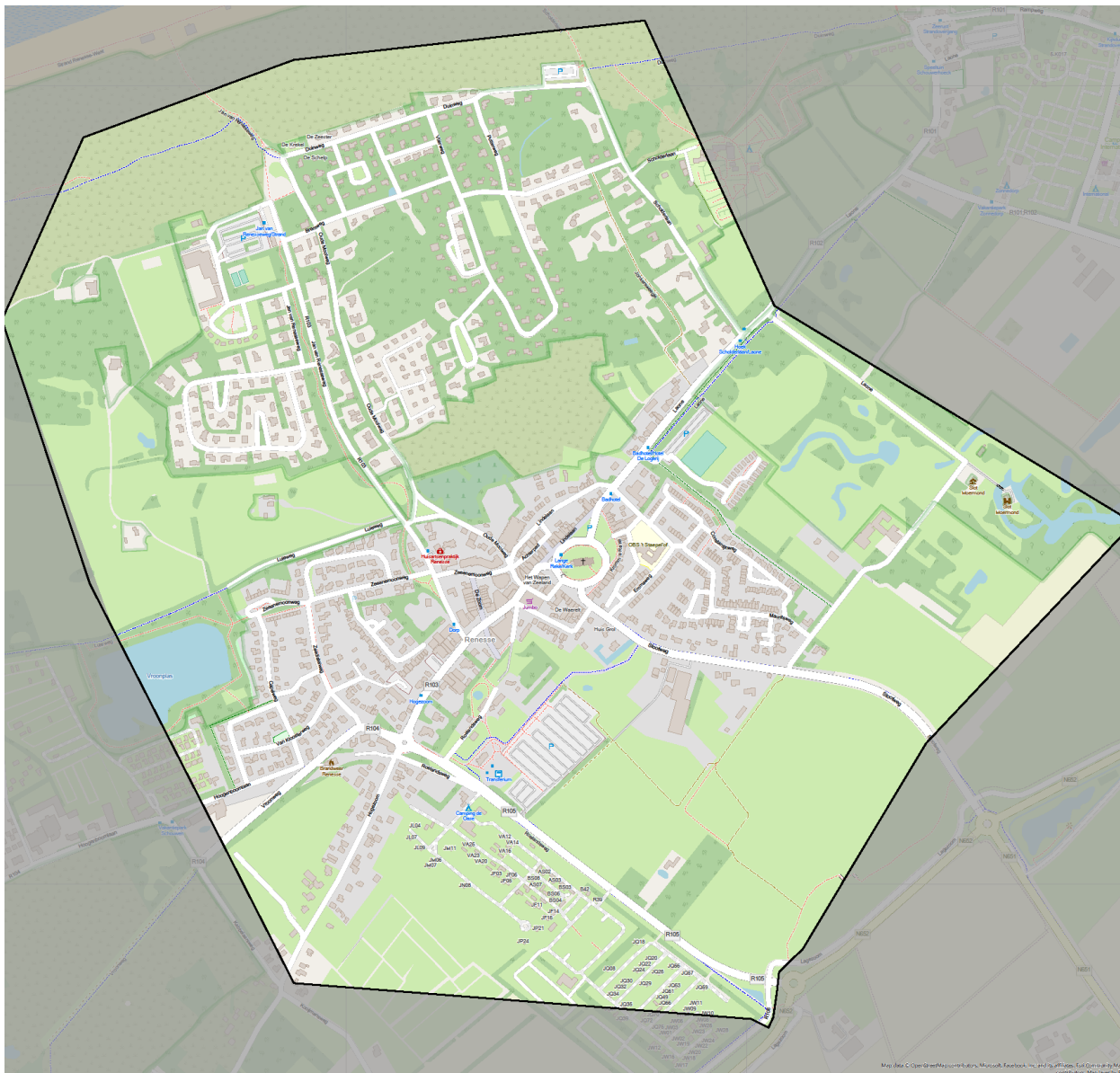
1. Projectgroepbijeenkomsten
Tijdens het opstellen van de verkeersstudie zijn de knelpunten en oplossingsrichtingen via meerdere projectgroepbijeenkomsten opgehaald en getoetst. Naast de vertegenwoordiging van de gemeente maakten ook de dorpsraad en de ondernemersvereniging deel uit van de projectgroep.
2. Presentatie aan het dorp
Op 11 juli 2022 heeft een inloopavond plaatsgevonden, waarbij alle inwoners en ondernemers in de gelegenheid zijn gesteld om te reageren op de geconstateerde knelpunten en de beoogde oplossingsrichtingen. Daarnaast zijn de uiteindelijke resultaten en oplossingsrichtingen gepresenteerd tijdens een 2e bijeenkomst met 'het dorp' op 4 oktober 2022.

1.3 Onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied voor de verkeersstudie is bij aanvang van de studie bepaald in afstemming met de projectleiding van de gemeente Schouwen-Duiveland. We kiezen bewust voor een groot onderzoeksgebied, zodat de toegangswegen richting het centrum ook onderdeel zijn van de studie, evenals alle daarbij behorende parkeervoorzieningen. De focus ligt echter op het centrumgebied en directe omgeving, inclusief P+R (Transferium):

- Stoofweg en Roelandsweg
- Kromme Reke, Lange Reke en Korte Reke
- Hogezoom en De Zoom
- Zeeanemoonweg
- Wilhelminaweg
- Mauritsweg/Emmaweg
- Jan van Renesseweg
- Oude Moolweg (inclusief parkeerterrein)
- Lindelaan
- Laône (inclusief parkeerterrein)
- Vroonweg





Figuur 1-1. Onderzoekgebied

1.4 Leeswijzer

In dit document vindt u de verkeersstudie verdeeld in de volgende hoofdstukken:

- Inventarisatie (hoofdstuk 2)
- Toets inventarisatie (hoofdstuk 3)
- Oplossingsrichtingen (hoofdstuk 4)
- Conclusie en advies (hoofdstuk 5)



2. Inventarisatie



2 Inventarisatie

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de resultaten van de inventarisatie weergegeven. Eerst wordt een beeld geschetst van de oorspronkelijke plannen en de uitvoering daarvan (paragraaf 2.2). Vervolgens is de huidige situatie beschreven (paragraaf 2.3) en zijn de knelpunten (paragraaf 2.4) in beeld gebracht. Daarna maken we een doorzicht naar de toekomst, onder het kopje 'trends en ontwikkelingen' (paragraaf 2.5). Tot slot volgt de conclusie met de knelpuntsamenvatting (paragraaf 2.6).

2.2 Van Masterplan naar verkeersstudie Renesse

In december 2015 heeft de gemeenteraad het Masterplan Renesse vastgesteld. Ongeveer een jaar later heeft de gemeenteraad, voortbordurend op de inhoud van dit Masterplan, tevens het verkeersplan voor het centrum van Renesse vastgesteld (verkeersstudie Renesse, 2017). Ook is bij het opstellen van genoemde verkeersstudie gebruik gemaakt van het integraal verkeers- en vervoersplan, het IVVP van de gemeente Schouwen-Duiveland¹.

2.2.1 Masterplan - 2015

Het Masterplan Renesse² is een visie op de ontwikkeling van Renesse voor de komende 20 tot 30 jaar. De belangrijkste ambitie in dit Masterplan is dat de auto te gast is, zodat er meer ruimte is voor het verblijven; wandelen, spelen, fietsen, activiteiten en terrasjes. De belangrijkste voorwaarde hierbij is dat de auto een minder dominante plek krijgt in de openbare ruimte. Hierdoor ontstaat er meer ruimte voor andere activiteiten, kan de veiligheid worden verbeterd en kan de verblijfskwaliteit worden vergroot. In het voorkeursmodel in dit Masterplan worden 3 principiële ingrepen voorgesteld:

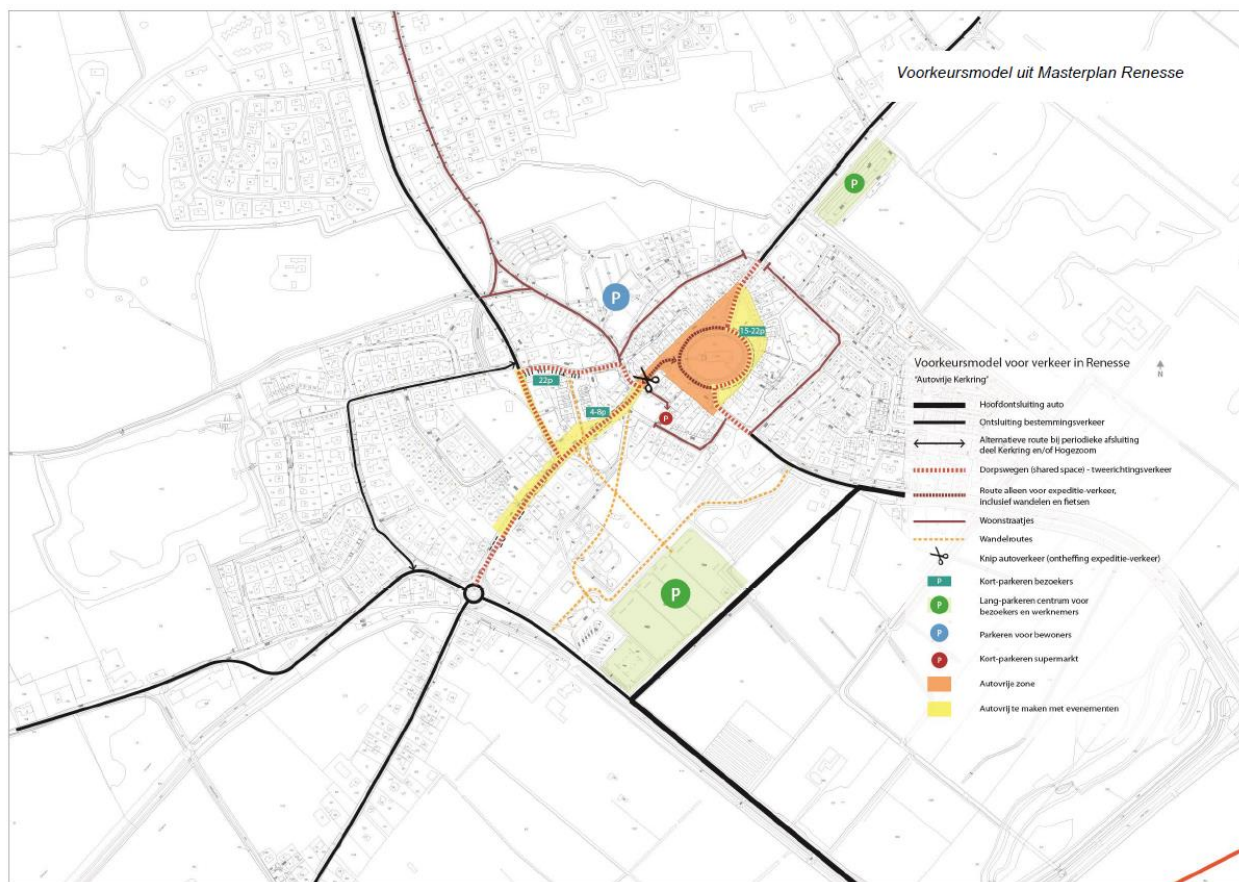
1. Betere begeleiding bezoekers naar de P+R en andere gewenste parkeerplaatsen;
2. Openbare ruimte inrichten naar verblijfsruimte (auto te gast);
3. Doorgaand verkeer centrum onmogelijk maken (seizoensknip).

Op basis van deze 3 principiële uitgangspunten is een nieuwe hoofdontsluiting voor gemotoriseerd verkeer uitgewerkt.

¹ IVVP 2017, integraal verkeers- en vervoersplan Schouwen-Duiveland

² <https://masterplanrenesse.nl/masterplan>





Figuur 2-1. Kaart Masterplan Renesse

2.2.2 Verkeersstudie Renesse - 2017

In de Verkeersstudie Renesse is het voorkeursmodel uit Masterplan Renesse vertaald naar verschillende verkeersmaatregelen voor het centrum van Renesse. In onderstaande figuur zijn deze verkeersmaatregelen opgesomd.

De volgende aanbevelingen vanuit deze verkeersstudie zijn uitgevoerd:

- 1) *Kruispunt Lindelaan/Mauritsweg/Laône, is recent aangepast (afsluiting Lindelaan);*
- 2) *Kruispunt Lange Reke/Korte Reke, de reconstructie van de kerkring is in de zomer van 2022 afgerond;*
- 4) *Rotonde Helder, deze is na vaststelling van het Masterplan aangepast en gereconstrueerd;*
- 5) *Inrichting Lange Reke, de reconstructie van de kerkring is in de zomer van 2022 afgerond;*
- 7) *Inrichting Hogezoom, dit is op een heel andere manier uitgevoerd. De knip is verplaatst en de Hogezoom was daarna alleen autovrij tussen 1 april en 1 november. Het westelijke gedeelte (hoek Zeeanemoonweg / Rotonde Helder) is hierin niet meegenomen;*
- 8) *Het Masterplan is aangepast en conform het verkeersplan in 2017 is de seizoensknip geplaatst bij het kruispunt Hogezoom/Jan van Renesseweg en bij het kruispunt Hogezoom/Oude Moolweg;*
- 9) *Routes Renesse oost <-> centrum, er is naar aanleiding van het verkeersplan bebording aangepast om verkeer optimaler te sturen op deze route.*

De volgende aanbevelingen vanuit deze verkeersstudie zijn nog niet uitgevoerd:

- 3) *De kruising Roelandsweg – P+R dient verbeterd te worden met het oog op doorstroming, bijvoorbeeld door de verbreding van het midden-steunpunt, zodanig dat auto's in twee fasen de*

Roelandsweg op en af kunnen rijden. Deze opstelplek zal dan breed genoeg moeten zijn voor het opstellen van een camper;

6) In het stuk Roelandsweg tussen P+R en rotonde Helder is in de uitwerking aandacht noodzakelijk voor geluidsoverlast en verkeersveiligheid (voorkomen hard rijden);

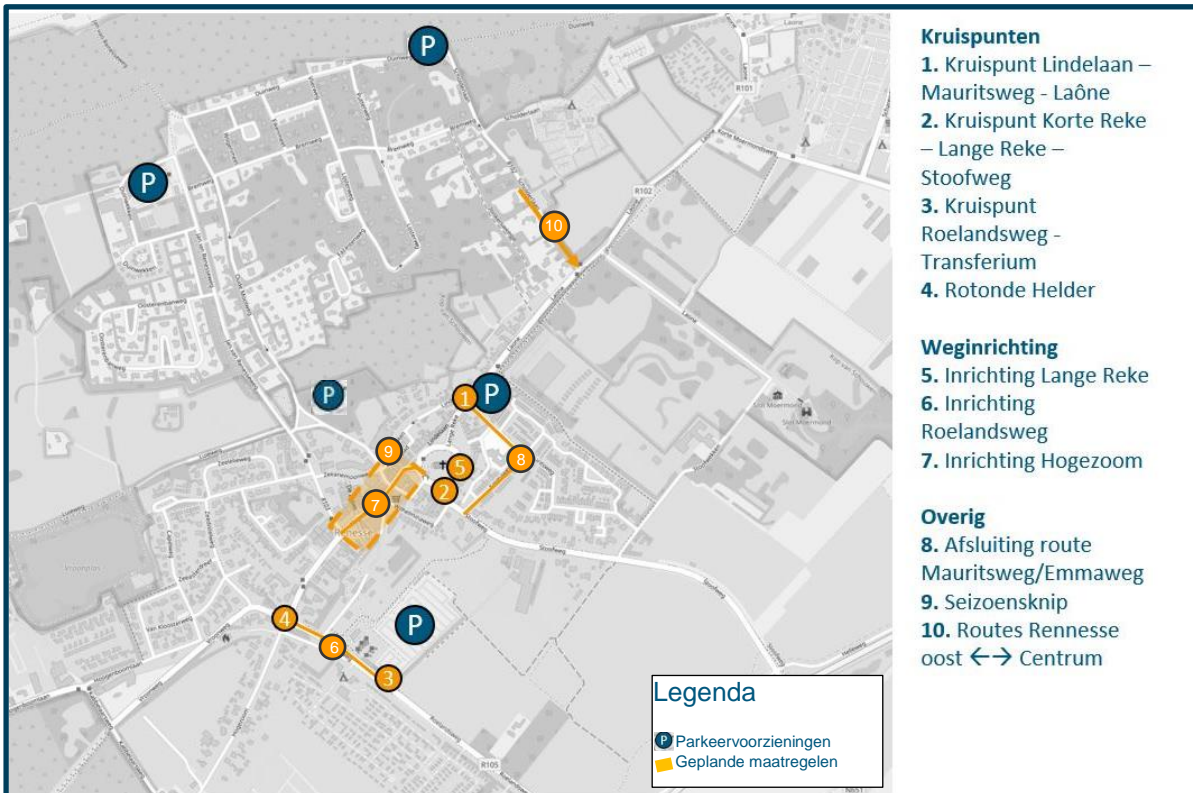
Voor verkeersmaatregel 3 kruispunt Roelandsweg – P+R is door Juust in 2021 een variantenstudie³ uitgevoerd naar de aansluiting P+R terrein op de Roelandsweg. Hierin is geadviseerd om de aansluiting aan te passen naar een rotonde⁴. In die studie is ook aandacht voor herinrichting van het weggedeelte richting rotonde Helder, zodanig dat het centrum al tijdens dit weggedeelte begint en een 30 kilometer uitstraling krijgt. Dit advies is meegenomen in de verdere afweging in deze onderzoeksrapportage.

Daarnaast is in de verkeersstudie de aanbevelingen gedaan om verkeersmaatregel 8 (afsluiting route Mauritsweg/Emmaweg) uit het Masterplan niet uit te voeren. In de verkeersstudie is geconcludeerd dat deze afsluiting/knip verkeerskundig overbodig en ongewenst is.

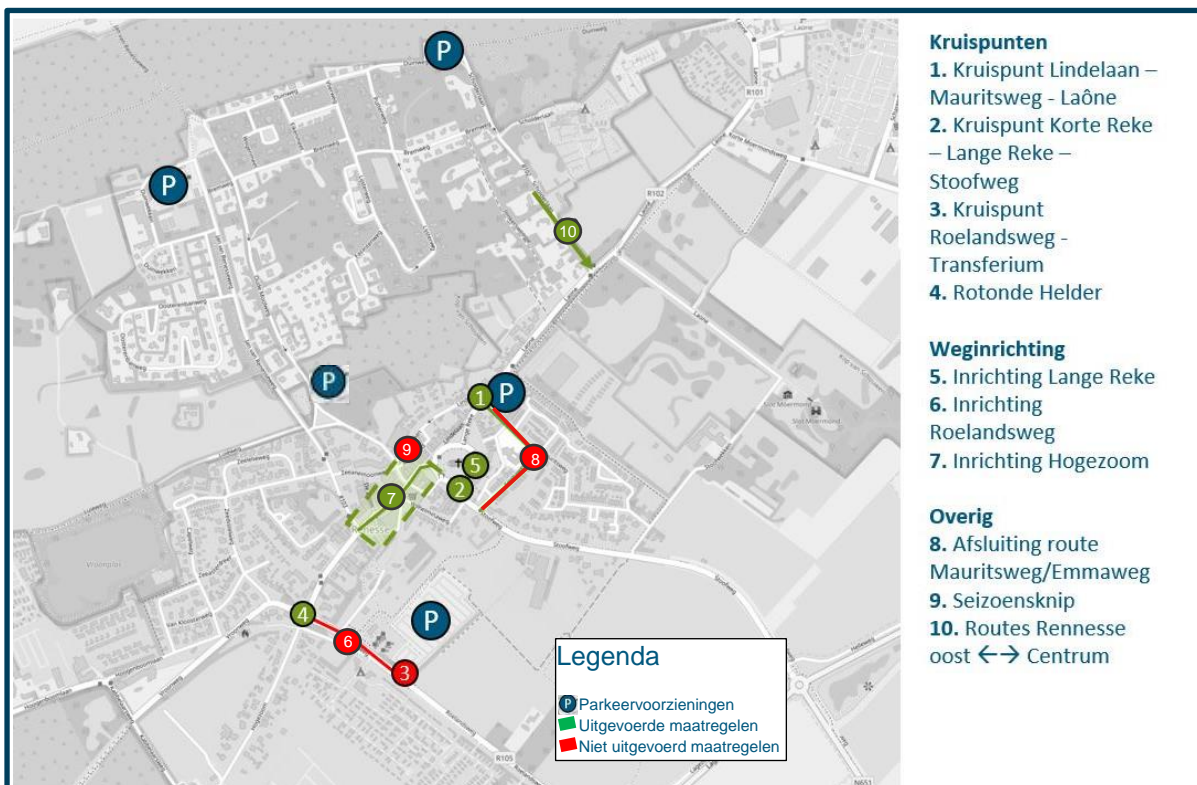
³ P+R Renesse aansluiting P+R terrein op Roelandsweg Variantenstudie, Juust, 2021

⁴ Het betreft een ambtelijke studie, deze studie is niet aan college en raad ter vaststelling voorgelegd.





Figuur 2-2. Verkeersmaatregelen studie 2017



Figuur 2-3. Status verkeersmaatregelen studie 2017

2.2.3 Evaluatie van de verkeersstudie Renesse

Betreffende het jaar 2020 heeft de gemeente een brede evaluatie georganiseerd naar de uitgevoerde maatregelen en naar het voorkeursmodel van het Masterplan. In deze evaluatie is een aantal aanbevelingen gedaan. Op basis van deze evaluatie heeft de gemeente de aanbevolen maatregelen deels uitgevoerd. Vervolgens heeft de gemeente eind 2021 wederom een evaluatie uitgevoerd aangaande het seizoen 2021, maar wel in een kleiner comité (ambtelijk met dorpsraad en ondernemersvereniging).

De volgende maatregelen zijn naar aanleiding van de evaluatie **uitgevoerd**:

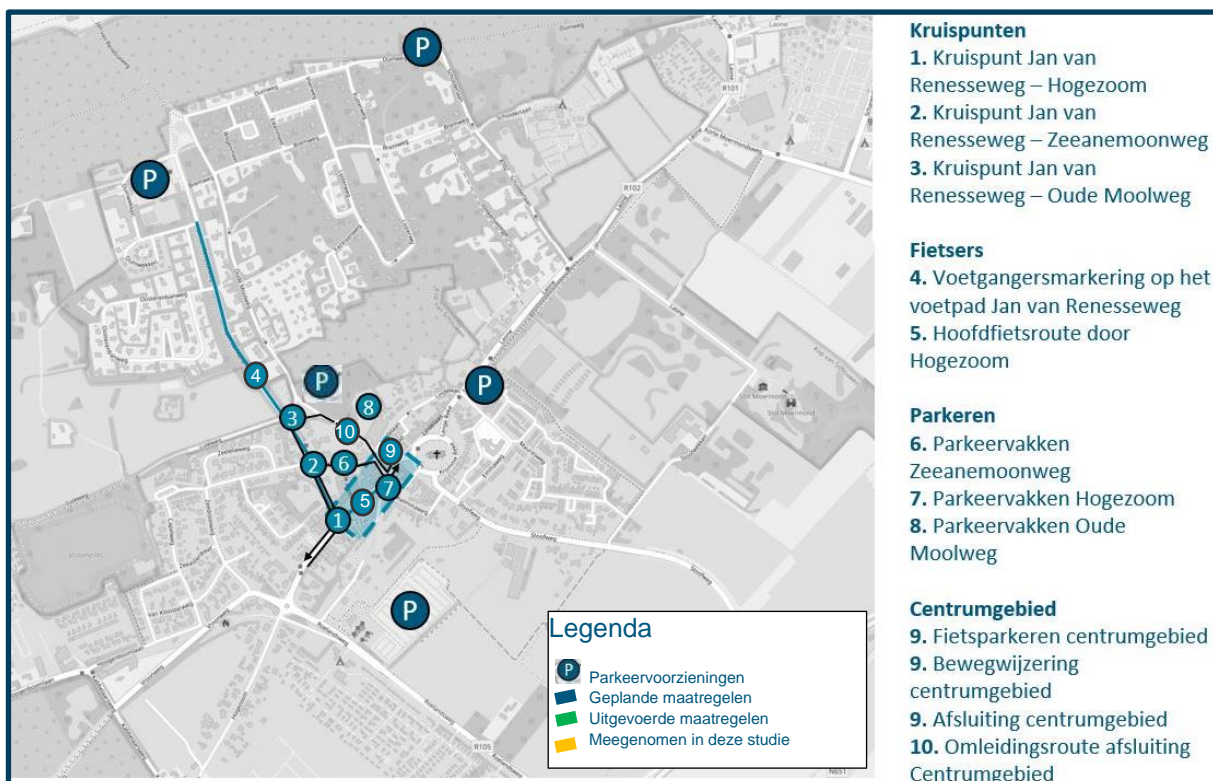
4. Voetgangersmarkering op het voetpad Jan van Renesseweg;
5. Hoofdfietsroute door Hogezoom, de hoofdfietsroute is om het voetgangersgebied van de Hogezoom geleid en loopt nu via de Zeeanemoonweg.

De volgende maatregelen komen uit de evaluatie en **maken onderdeel uit van deze studie**:

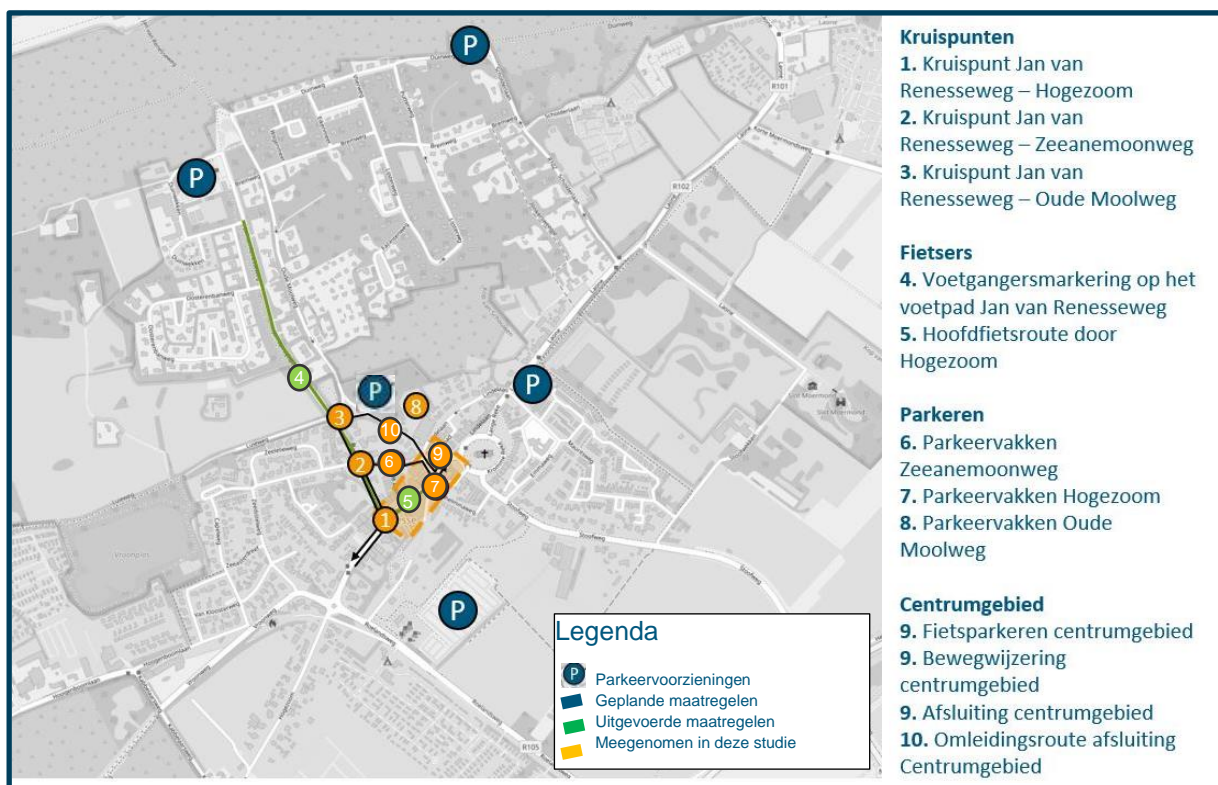
1. Kruispunt Jan van Renesseweg / Hogezoom;
2. Kruispunt Jan van Renesseweg / Zeeanemoonweg;
3. Kruispunt Jan van Renesseweg / Oude Moolweg;
6. De parkeervakken op de Zeeanemoonweg;
7. De parkeervakken op de Hogezoom;
8. Parkeervakken Oude Moolweg;
- 9a. Fietsparkeren centrumgebied;
- 9b. Bewegwijzering centrumgebied;
- 9c. Afsluiting centrumgebied;
10. Omleidingsroute afsluiting centrumgebied.

De gemeente wacht de uitkomsten van deze studie af om bovenstaande locaties aan te pakken.





Figuur 2-4. Evaluatie verkeersmaatregelen 2020



Figuur 2-5. Status verkeersmaatregelen nav evaluatie 2020



2.3 Huidige situatie

In deze paragraaf beschrijven we de huidige situatie op basis van de zeer drukke, drukke, normale en rustige dagen die Renesse kent, de verschillende netwerken per modaliteit (verkeer) en de verkeersveiligheid. Hieronder is voor elk onderdeel een korte samenvatting gegeven.

2.3.1 Drukke dagen

In de meeste gemeenten zijn de ochtend- en avondspits van belang voor de doorstroming en de knelpunten in de betreffende gemeenten. Dit is zeker niet van toepassing op Renesse. De druk op de infrastructuur, zowel fietsers, voetgangers, auto's, etc., is sterk afhankelijk van het moment van het jaar. Maar vertoont ook binnen een maand of week zelfs verschillen. Een gemiddelde per maand of per week geeft daarom een beperkt beeld. Afhankelijk van weer, vakanties en evenementen zijn er grote verschillen. Dit is verder uitgewerkt in bijlage 1.

Het verschil in drukte is van groot belang voor de verschillende oplossingsrichtingen. Het inrichten van de openbare ruimte moet voldoende ruimte bieden voor de drukke dagen, maar niet te ruim ingericht zijn op rustige dagen. Ter indicatie is een apart overzicht gemaakt van de verschillen. Hierbij is bewust gekozen voor een aangrenzende provinciale weg (aangezien hier jaarrond tellingen van aanwezig zijn). Hieruit blijkt dat er duidelijk rustige dagen zijn, maar ook zeer drukke dagen.

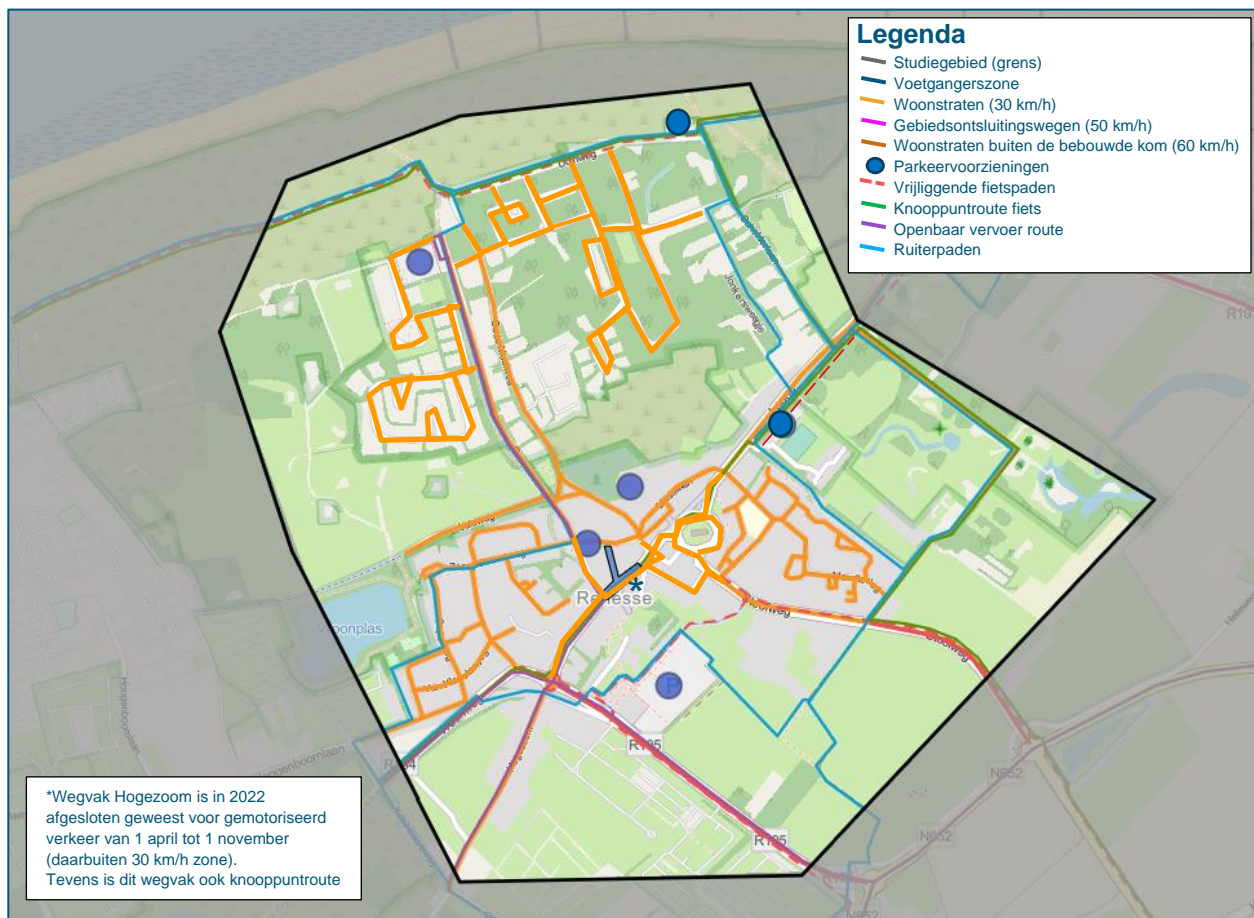
Dit is van grote invloed op de infrastructuur en de manier waarop deze gebruikt wordt. Voor een oplossingsrichting is het van belang dat deze genoeg 'buffer' heeft op zeer drukke dagen, maar ook niet 'overdreven' aanvoelt op rustige dagen. Een goede balans - en maatwerk op drukke en zeer drukke dagen is van belang. Om deze reden worden de oplossingsrichtingen in hoofdstuk 4 uitgewerkt naar type dag (ingedeeld op basis van de omvang van de drukte).

2.3.2 Netwerken per modaliteit

In de kern van Renesse zijn er veel verschillende modaliteiten die gebruik maken van de weg. Voetgangers, fietsers, ruiters, maar ook auto en vrachtverkeer. Voor een aantal modaliteiten zijn er specifieke paden aangelegd om deze modaliteiten een eigen plekje in het wegprofiel te bieden. Zoals vrijliggende fietspaden, ruiterspaden, maar ook het instellen van het voetgangersgebied op de Hogezoom (in de zomermaanden). Een overzicht van de huidige netwerken is weergegeven in bijlage 2. Deze netwerken dienen als basis voor dit onderzoek.

In de zomermaanden, wanneer zich de drukke en zeer drukke dagen voordoen, is het voetgangersgebied uitgebreid. Dit betekent dat er voor het gemotoriseerd verkeer een verandering in het netwerk is: op de Zeeanemoonweg en de Oude Moolweg is een regime met eenrichtingsverkeer van kracht om het mogelijk te maken dat de Hogezoom tussen de Jan van Renesseweg en Oude Moolweg kan worden gesloten voor al het gemotoriseerde verkeer en fietsers.





Figuur 2-6. De netwerken van alle modaliteiten (in bijlage 2 zijn ze per modaliteit weergegeven)

2.3.3 Verkeersveiligheid

Bij verkeersveiligheidsbeleid wordt er een verschuiving zichtbaar van beleid op basis van ongevalscijfers (reactief) naar een risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid (proactief). Proactief werken aan verkeersveiligheid helpt wegbeheerders om vroegtijdig risico's in het verkeerssysteem te detecteren en gericht effectieve maatregelen te nemen om de risico's te verkleinen of weg te nemen, waardoor er uiteindelijk ook minder slachtoffers zullen vallen. Dit alles onder het motto 'voorkomen is beter dan genezen'.

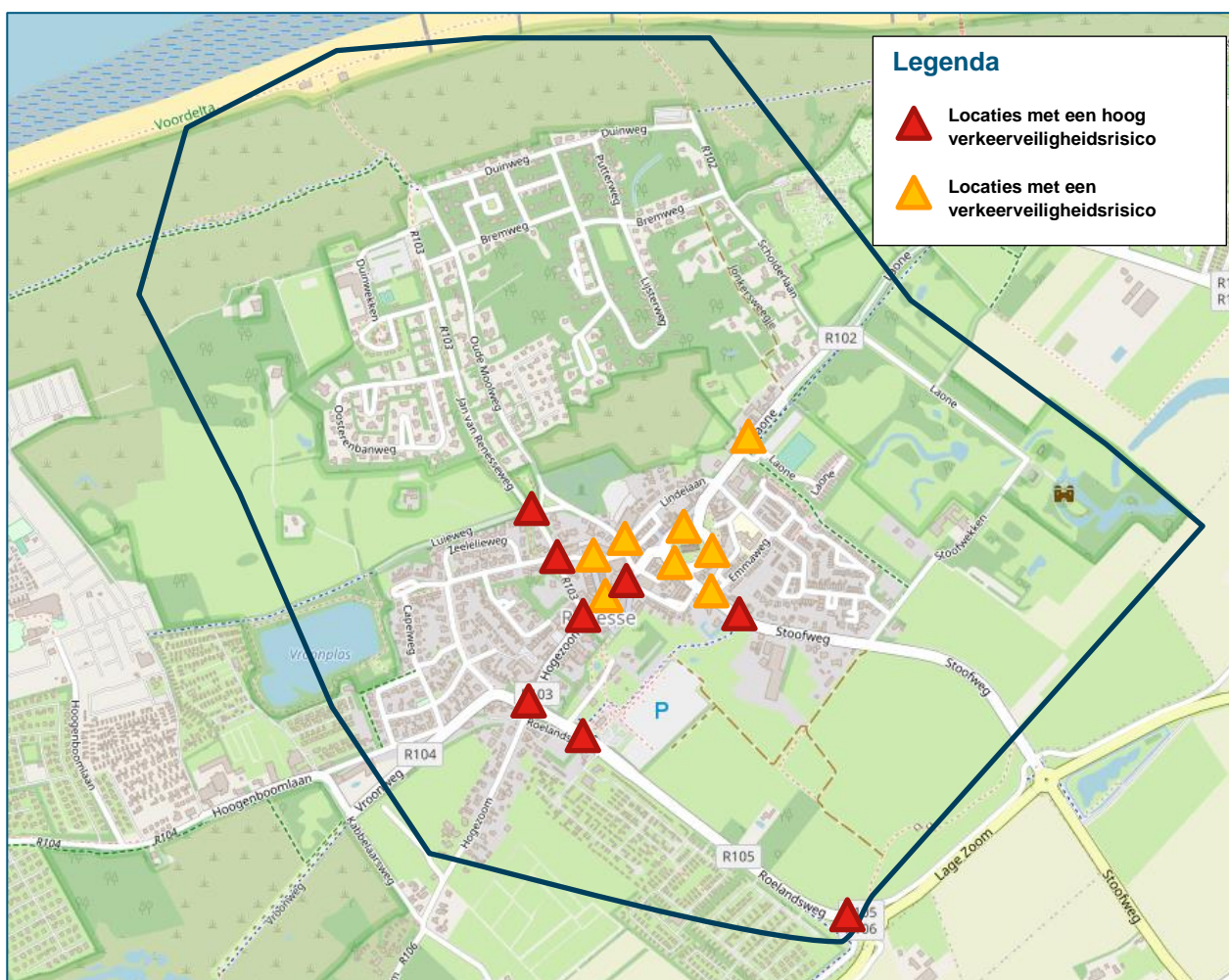
Dit betekent voor Renesse dat met name locaties waar relatief vaak gemotoriseerd verkeer met langzaam verkeer in conflict komt een hoog risico hebben. Een 'haaks' conflict heeft een hoger risico dan een conflict met een 'langs' beweging. Hierdoor zijn vooral de kruispunten en kruisingen tussen de voetgangers- en fietsroutes met het gemotoriseerd verkeer de grootste aandachtspunten vanuit verkeersveiligheidsrisico. Extra aandacht is nodig voor de locaties waar onbekend verkeer elkaar tegenkomt en niet direct de juiste route weet te vinden. Dit zijn in Renesse vooral de gemotoriseerde verkeersstromen, waar verkeer op zoek is naar parkeervoorzieningen in het centrum en daarbij de voetgangers en fietsroutes tegenkomen (zie bijlage 3).

Het betreft vooral de locaties waar relatief veel gemotoriseerd verkeer is: de Jan van Renesseweg, Hogezoom, Stoofweg en de Roelandsweg. En dan met name de locaties waar fietsverkeer oversteekt.

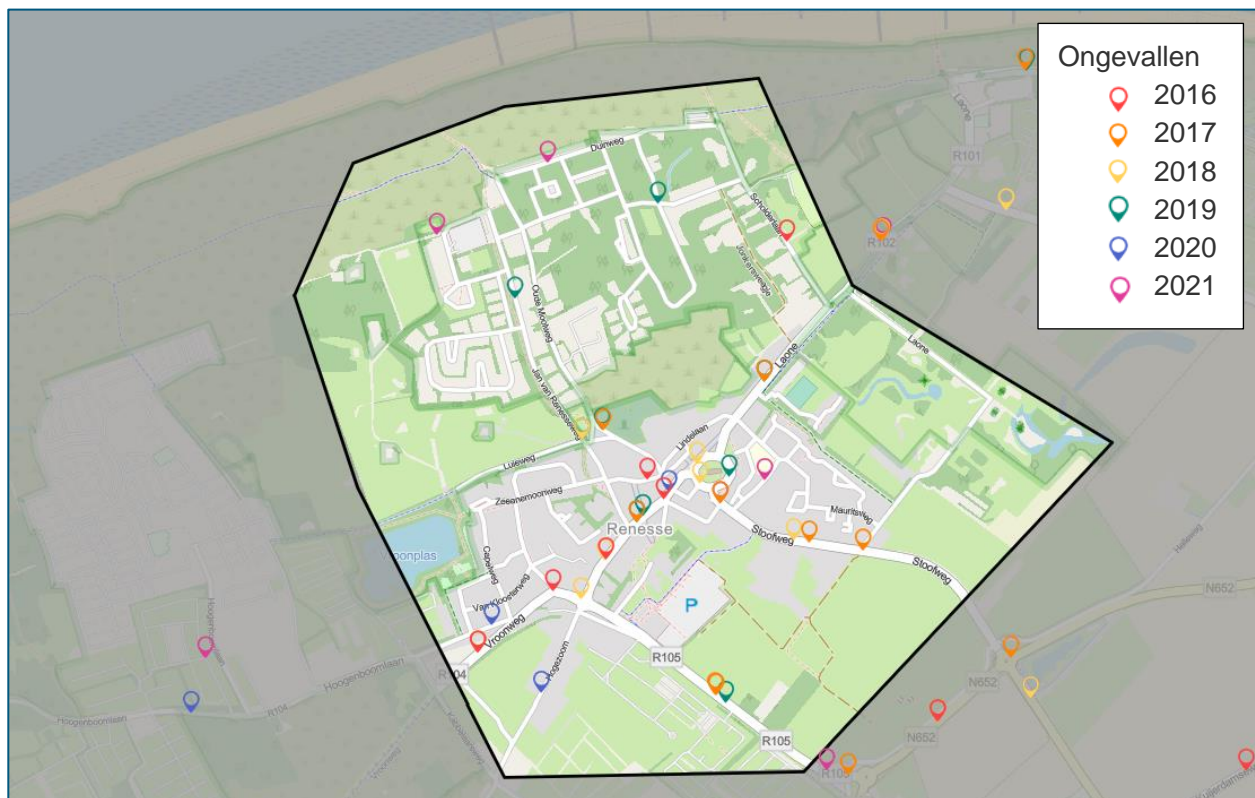
- Bij de Jan van Renesseweg is dit: Oude Moolweg, Zeeanemoonweg, Hogezoom;
- Bij de Hogezoom is dit: Jan van Renesseweg, Oude Moolweg, rotonde Vroonweg;
- Bij de Stoofweg is dit: de fietsoversteek richting P+R, aansluiting N652;

- Bij de Roelandsweg is dit: de aansluiting bij de N652, rotonde Vroonweg en de oversteek bij de P+R.

Daarnaast zijn ook de locaties waar langzaam verkeer oversteekt in het centrum (bij de Lange Reke, de Kromme Reke, Hogezoom, Zeeanemoonweg en de Laône) een aandachtspunt.



Figuur 2-7 Locaties met een verkeersveiligheidsrisico



Figuur 2-8 Locaties met geregistreerde ongevallen

Daarnaast is ook gekeken naar de locaties waar ongevallen geregistreerd zijn (zie voorgaand figuur). In de periode 2014 t/m 2021 zijn er in totaal 65 ongevallen geregistreerd in en rondom de kern Renesse. Van die ongevallen vonden er 7 plaats op wegen die in beheer waren bij de Provincie. Met name (elektrische) fietsers en bromfietsers zijn sterk vertegenwoordigd bij de ongevallen met slachtoffers (zie bijlage 3).

2.4 Knelpunten

De niet uitgevoerde maatregelen uit het Voorkeursmodel Masterplan Renesse en de openstaande adviezen uit de evaluatie zijn vertaald in een knelpuntenkaart. Deze knelpuntenkaart toont de opgaven en uitdagingen die nu nog aandacht behoeven voor de verkeerssituatie in het centrum van Renesse.

Deze knelpuntenkaart is besproken, aangevuld en getoetst door de projectgroep met vertegenwoordigers van de gemeente, dorpsraad en ondernemersvereniging, en vervolgens besproken tijdens de bewonersavond. De knelpuntenkaart vormt de basis voor het huidige onderzoek. Onderstaand zijn zowel de knelpunten weergegeven op het gebied van de verkeerveiligheid, circulatie/doorstroming als op het gebied van parkeren naar aanleiding van de toets door de projectgroep.

Het betreft de volgende verkeersveiligheidsknelpunten:

1. Kruispunt Jan van Renesseweg / Hogezoom
2. Kruispunt Jan van Renesseweg / Zeeanemoonweg
3. Kruispunt Jan van Renesseweg / Oude Moolweg
4. Kruispunt Roelandsweg / P+R
5. Fietsoversteek rotonde Lagezoom / Roelandsweg
6. Rtonde Hogezoom / Roelandsweg
7. Fietsers op de Stoofweg
8. Fietsers op/langs de Laône
9. Inrichting Roelandsweg

Het betreft de volgende locaties met circulatie- en parkeerknelpunten:

- A. Bewegwijzering centrumgebied
Duidelijke routing centrumgebied voetgangers en fietsers
- B. Uitbreiden voetgangersgebied (afsluiten centrumgebied)
Bijbehorende omleidingsroutes
- C. Foutgeparkeerde fietsen (en e-bikes) in het centrum
Foutgeparkeerde motoren in het centrum
- D. Parkeervakken Oude Moolweg
- E. Kort parkeren bij de Primera
- F. Parkeerknelpunten op de Duinweg
- G. Routes Renesse oost \leftrightarrow Centrum
- H. Parkeerproblemen Renesse (drukke dagen)

Het betreft de volgende twee scenario's:

- I. Verplaatsen Jumbo
- II. 2^e ontsluitingsweg P+R





Figuur 2-9 Knelpuntenkaart

2.5 Trends en ontwikkelingen

Er ligt een uitdaging voor de mobiliteit in het centrum van Renesse. Het Masterplan biedt een kijk op de toekomstige situatie en geeft hiervoor kaders. Anderzijds is deze visie alweer 7 jaar geleden vastgesteld en opgesteld met de kennis van destijds.

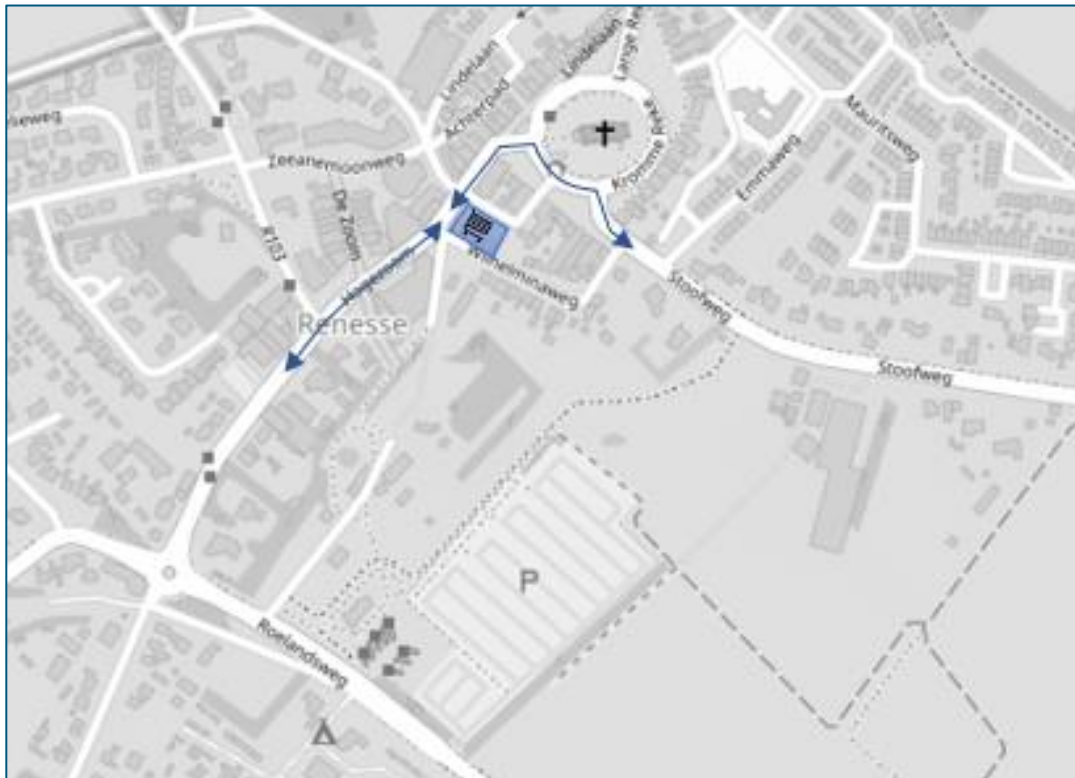
2.5.1 Ontwikkelingen

Renesse staat als badplaats niet stil en heeft tot doel het imago als bruisende (familie)badplaats te versterken. Het masterplan en de bijbehorende uitvoering is onderdeel geweest van het versterken van de ruimtelijke kwaliteit in de kern Renesse. Dit heeft geleid tot een groei van het aantal bezoekers. Doel is nu om de bezoekers meer over het seizoen te verspreiden.

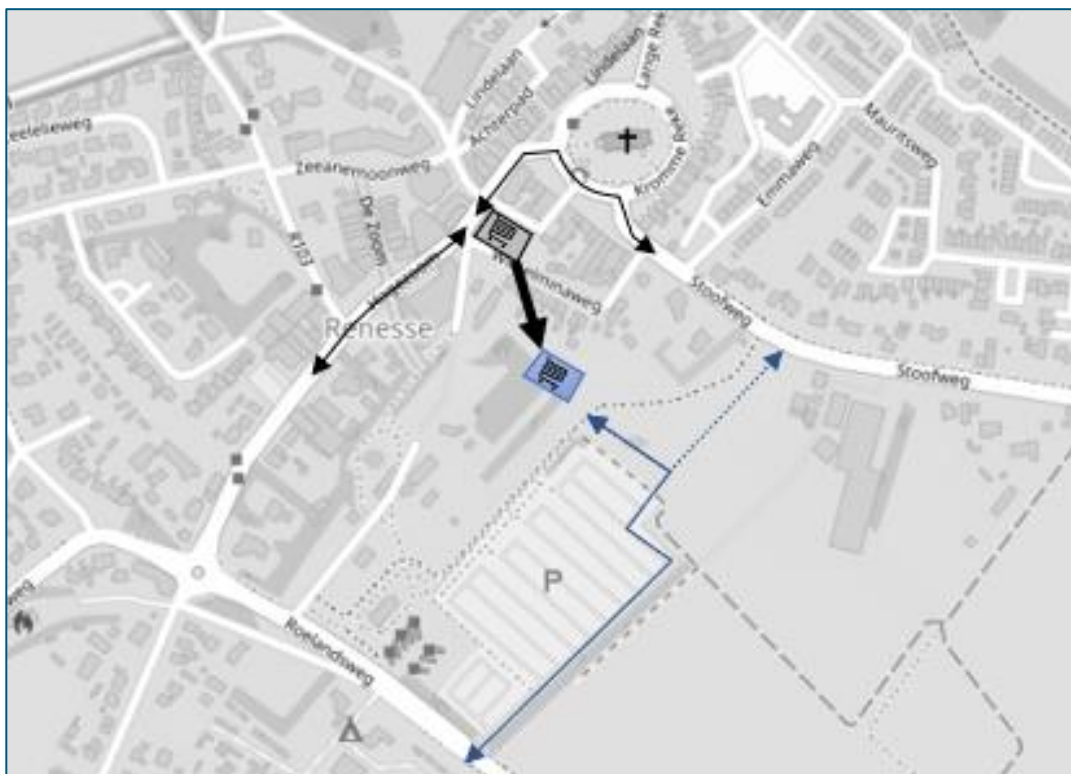
In Renesse zijn veel ontwikkelingen in de openbare ruimte geweest de afgelopen jaren. Zo is het gehele centrum heringericht en wordt de komende jaren ook de wegenstructuur in de omgeving verder aangepast (herinrichting Vroonweg/Kabellaarsweg/Hoogenboomlaan).



Daarnaast staan twee mogelijke ontwikkelingen nog (deels) ter discussie. Het verplaatsen van de supermarkt en een tweede toegangsweg richting de P+R.



Figur 2-10. Huidige situatie scenario's



Figur 2-11. Verplaatsing supermarkt en aanleg 2^e ontsluiting



Wel of niet verplaatsen van de supermarkt

Op dit moment is de supermarkt (Jumbo) in het centrum van Renesse gevestigd, hetgeen ertoe leidt dat vrachtwagens (expeditie) en bezoekers met een auto gebruik maken van de wegen in het centrum om de supermarkt te bereiken.

De gemeente onderzoekt het verplaatsen van de supermarkt naar een locatie een paar honderd meter verderop aansluitend aan de P+R en deze bereikbaar te maken via een bestaande ontsluiting aan de Roelandsweg en een gewenste (maar tot dusverre niet door de raad gehonoreerde) 2e ontsluiting via de Stoofweg (zie ook hieronder - 2e toegang van de P+R). Onderdeel van de verplaatsing is de vergroting van het parkeerterrein (omdat de supermarkt in een eigen parkeerbehoefte heeft).

Ontwikkelingen op de P+R

Op dit moment wordt de P+R (Transferium) ontsloten via één toegangsweg, via de Roelandsweg. Een belangrijke doelstelling in het kader van het Masterplan Renesse is het autoluw maken van het centrum van het dorp. Om het centrum autoluwer te maken is als maatregel voorgesteld om de P+R te verbinden met de Stoofweg (hierdoor ontstaat er een directere route van en naar de P+R). Op deze manier worden bezoekers van het centrum eerder afgevangen in plaats van dat zij doorrijden en gebruik maken van overige parkeerterreinen in Renesse en onnodig het centrumgebied doorrijden. Denk daarbij aan het parkeerterrein aan de Oude Moolweg en de Laône.

Een tweede ontsluiting heeft als voordeel dat de bereikbaarheid van de P+R sterk toeneemt. Voor de supermarkt is dit een sterke wens om zich aan het P+R te vestigen (want hierdoor voldoet de logistieke bereikbaarheid beter). De verwachting is dat door deze maatregel het verkeer in het centrum afneemt.



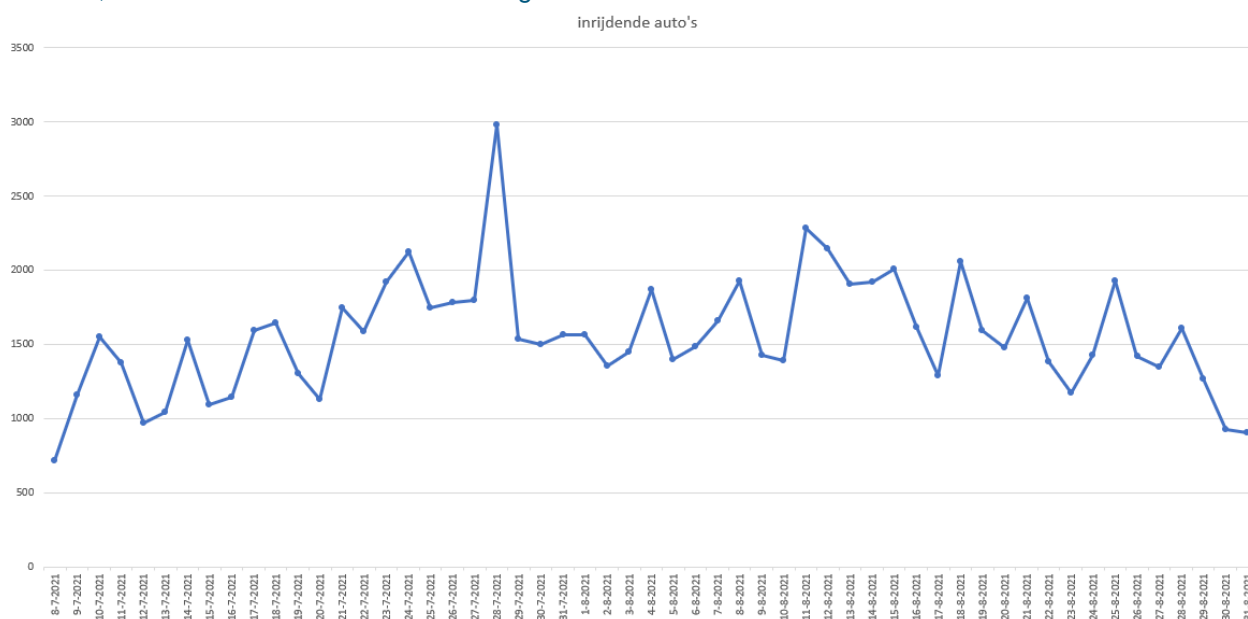
Figuur 2-12. Scenario 2^e toegangsweg

De P+R is naast een gratis parkeerterrein ook een op- en overstapmogelijkheid voor het openbaar vervoer. Tevens wordt hier in de zomermaanden gratis vervoer naar diverse strandovergangen aangeboden. Doel is om de huidige functie van de P+R in de toekomst nog verder te versterken.



Door middel van tellussen zijn van 2019 tot 2020 verkeersgegevens verzameld over het gebruik van de P+R. In bijlage 11 zijn deze telgegevens toegelicht. Hieruit blijkt dat de intensiteiten in het weekend hoger zijn dan op een werkdag, waarbij de zaterdag de grootste intensiteit kent. Daarbij geldt ook dat in de zomerperiode (juni, juli, augustus) de intensiteiten gemiddeld hoger zijn dan in de rest van het jaar (zowel 2019 als 2020). Zie hiervoor ook bijlage 9 waarin de verschillende drukte per dag is toegelicht naar maand.

Naast de tellus gegevens is in de periode juli en augustus 2021 door middel van een camera geteld hoeveel voertuigen het P+R terrein op rijden. In onderstaande grafiek zijn de intensiteiten weergegeven. Hieruit blijkt dat het kruispunt P+R en Roelandsweg relatief grote verschillen heeft te verwerken in hoeveelheden verkeer, variërend van 750 tot 3000 mv/dag.



Figuur 2-13. Aantal inrijdende auto's per dag naar de P+R tussen 8-7-21 en 31-8-21⁵

2.5.2 Trends

Niemand weet hoe de toekomst eruit gaat zien. Het is daarom van belang om inzicht te krijgen in de trends en ontwikkelingen die zich (gaan) voordoen en die van invloed zijn op de mobiliteit. Denk daarbij aan de veranderde bevolkingssamenstelling, de groeiende aandacht voor het klimaat en energie en de technologische ontwikkelingen die razendsnel gaan. Deze ontwikkelingen zijn in te delen in drie trends: de Groene, Blauwe en de Grijs trend. In bijlage 4 staan de trends toegelicht. Onderstaand zijn elementen samengevat die relevant zijn voor Renesse:

- Het belangrijkste aandachtspunt van de Grijs trend is de hogere leeftijd van de bevolking. Bij de inrichting van de wegen kan hierop ingespeeld worden door voldoende ruimte te maken voor de verschillende type gebruikers. Voldoende brede fietspaden (minimaal 2,5 meter breed – afhankelijk van de hoeveelheid en type fietsverkeer) en vergevingsgezinde fietspaden (zoals schuine trottoirbanden in plaats van hoge randen) zijn randvoorwaardelijk.
- De energietransitie zet door en het duurzaamheidsdenken neemt toe, elektrische voertuigen en nieuwe voertuigen (veelal gerelateerd aan de fiets) worden steeds belangrijker en zullen een plaats moeten krijgen. Bijvoorbeeld door diversiteit in breedte, optreksnelheid en maximumsnelheid op het fietsnetwerk. Dit betekent in praktijk dat de eisen aan de aanwezige fietsstructuur (zie vorige bullit) en het veilig kunnen parkeren van fietsen toenemen. Op de P+R is geanticipeerd op deze energietransitie door de realisatie van een groot aantal laadplekken.

⁵ In 2019 was covid-19 crisis, hiermee dient rekening gehouden te worden met het interpreteren van de cijfers.

- Het deelfervoer neemt toe, dit betekent ook dat dit in de toekomst impact kan hebben op bijvoorbeeld de P+R. Hier dient rekening gehouden te worden met deelfietsen, deelscooters, deel e-bike's en deelauto's. Voldoende laadinfrastructuur, capaciteit en overstapgelegenheden zijn hiervoor nodig. Op de P+R wordt geanticipeerd op deze ontwikkeling door de aanleg van extra laadplekken (zie vorige bullit).

2.6 Conclusie

Op het gebied van mobiliteit is het oorspronkelijke Masterplan uit 2015 deels uitgevoerd. Met name de afsluiting van de Hogezoom en de knelpunten aan de westzijde van het centrum zijn aangepast c.q. aangepakt. Sluitstuk hiervan is de omgeving rondom kerkring die recent heringericht is (Kromme Reke, Korte Reke en Lange Reke).

Belangrijke schakel die niet gerealiseerd is, is de tweede ontsluiting van de P+R (waardoor een nieuwe oost-west verbinding ontstaat).

Aandachtspunten in de huidige situatie richten zich tijdens drukke periodes vooral op zoekverkeer naar parkeerplekken en conflicten tussen langzaam- en gemotoriseerd verkeer. De specifieke knelpunten zijn op kaart weergegeven in paragraaf 2.4.



3. Toets inventarisatie



3 Toets inventarisatie

3.1 Inleiding

De observaties die zijn uitgevoerd hebben een tweeledig doel:

- Ten eerste is het een toets van de eerder achterhaalde informatie. Er is reeds veel informatie beschikbaar over verschillende inrichtingsplannen, maar hoe is dit in de praktijk uitgevoerd?
- Ten tweede is ook de interactie van de verschillende vervoerswijzen van belang. Hoe werkt het in de praktijk, waar zijn de verkeersveiligheidsrisico's en waar knelt de doorstroming?

De observaties zijn op twee momenten uitgevoerd: een zeer rustige dag (een regenachtige maandagochtend, 4 april 2022) en op een drukke dag (een aangename vrijdagmiddag gedurende het Hemelvaartsweekend, 27 mei 2022).

3.2 Eerste observatie

Tijdens het eerste observatiemoment waren de gemeente, vertegenwoordigers van de ondernemers en dorpsraad en het projectteam van Royal HaskoningDHV aanwezig. Daarbij waren ook een verkeersveiligheidsauditor en een verkeerspsycholoog aanwezig. Bij het eerste observatiemoment zijn gezamenlijk de knelpunten in beeld gebracht en gezien hoe en waar deze zich voordoen. Van deze observatie hebben zij (de verkeersveiligheidsauditor en verkeerspsycholoog) een notitie gemaakt. Deze notitie is in bijlage 5 weergegeven.

Samenvatting

De openbare ruimte in en rondom het centrum van Renesse kenmerkt zich over het algemeen door het ontbreken van hoogteverschillen tussen de rijbaan of parkeervakken (verkeersruimte) en de voetgangersruimte (verblijfsruimte). De verharding van zowel de verkeersruimte als de verblijfsruimte is vaak in dezelfde (of soortgelijke) kleur. Het bestratingspatroon van de rijbaan en het voetpad verschilt vaak, echter door dezelfde (of soortgelijke) kleur van de verharding valt dit niet op. Het voordeel van een dergelijke inrichting is dat er een bepaalde rust/ kwaliteit in het wegbeeld ontstaat. Een nadeel voor de verkeersdeelnemers is dat het soms niet helemaal duidelijk is welke ruimte van wie is.

Voor de bewoners en de reguliere bezoekers van Renesse zullen de ontstane verkeerssituaties niet snel tot problemen of verwarring zorgen, maar we kunnen ons voorstellen dat onbekende bezoekers (en die zijn er veel in het drukke seizoen) regelmatig voor ongewenst gedrag zorgen of gedrag vertonen dat de ontwerper van de openbare ruimte niet had voorzien. Daarnaast zijn bezoekers vooral bezig met recreatie (sightseeing, bezoek horeca, shoppen, etc.), dus niet alle aandacht gaat uit naar deelnemen aan het verkeer. Hoewel de snelheden laag liggen en tijdens de drukke dagen de meeste weggebruikers een relaxte houding hebben, kan het wel leiden tot potentieel gevaarlijke situaties.

3.3 Tweede observatie

Bij het tweede observatiemoment waren de gemeente, vertegenwoordigers van de ondernemers en dorpsraad en het projectteam van Royal HaskoningDHV aanwezig. Net als bij het eerste observatiemoment is gezamenlijk gekeken naar de knelpunten, en hoe die zich voordoen, maar dan nu gedurende een drukke dag.

Van deze observatie is een verslag gemaakt. In dit verslag staat beschreven welke knelpunten zijn langsgelopen en welke situatie geconstateerd is. Dit verslag is in bijlage 6 weergegeven.



Samenvatting

Het was ten tijde van de schouw een aangename, zonnige en drukke dag. Hierdoor kon tijdens de tweede schouw goed de situatie bekeken worden tijdens een drukke dag.

De geconstateerde punten van de eerste schouw werden herkend tijdens de tweede schouw. In de meeste gevallen waren de knelpunten door de grotere hoeveelheid verkeer van een grotere orde dan in de eerste schouw.

Het betreft de volgende locaties en knelpunten die tijdens de eerste schouw zijn geconstateerd, maar die op de drukke dag veelal een groter knelpunt waren:

- Kruispunt Hogezoom – Oude Moolweg – Lange Reke, waar het verkeer naar de supermarkt zorgt voor een verkeersveiligheidsrisico.
- Jan van Renesseweg – Oude Moolweg, verkeersonveilige situatie door onduidelijke weginrichting.
- Jan van Renesseweg – Zeeanemoonweg, verkeersonveilige situatie door onduidelijke weginrichting.
- Jan van Renesseweg – Hogezoom, verkeersonveilige situatie door onduidelijke weginrichting.
- Rotonde Vroonweg – Hogezoom – Roelandsweg, niet optimaal functionerende rotonde.
- Kruispunt Lindelaan–Mauritsweg - Laône, tijdens de schouw was de afsluiting voor gemotoriseerd verkeer richting de Lindelaan nog niet gerealiseerd.
- Kruispunt Roelandsweg - P+R, verkeersafwikkeling op drukke momenten moeizaam.
- Parkeren van fietsers (en e-bikes) in het voetgangersgebied.
- Fietsers op de Hogezoom, maar ook nabij de kruispunten (o.a. bij de Oude Moolweg).
- Parkeren buiten de vakken op de Zeeanemoonweg (door autoverkeer).

Daarnaast zijn ook een aantal nieuwe knelpunten en aandachtspunten opgevallen:

- Er is geconstateerd dat de P+R goed gebruikt wordt, maar niet optimaal, o.a. door auto's en campers die niet netjes in de vakken stonden).
- Kruispunt Lindelaan-Oude Moolweg, waar er geen duidelijke laad- en losplek is bij de Primera.
- Roelandsweg – N652, hier blijkt dat fietsers vaak niet de juiste weg kunnen vinden.
- Kruispunt Stoofweg – Emmaweg, waar opgemerkt wordt dat de overgang van fietsers op de rijbaan naar het vrijliggend fietspad onduidelijk is.

Aan bezoekers van het parkeerterrein op de Oude Moolweg is gevraagd waarom ze daar parkeerden. Hieruit bleek dat deze bezoekers vaak niet wisten dat er een (gratis) alternatief aanwezig was (bij de P+R).



4. Oplossingsrichtingen



4 Oplossingsrichtingen

4.1 Inleiding

Om te komen tot oplossingsrichtingen die nodig zijn om de verkeerssituatie te verbeteren, zijn de volgende elementen van belang:

1. Eerder uitgewerkte oplossingsmogelijkheden;
2. Het tweetal scenario's (zie paragraaf 4.2 en 4.3);
3. De verschillende type dagen die zich kenmerken in Renesse;
4. De knelpunten uit de huidige situatie (zie hoofdstuk 3).

Dit alles heeft geleid tot een opsomming van de oplossingsrichtingen per dag (paragraaf 4.4, 4.5, 4.6 en 4.7).

Eerder uitgewerkte oplossingsmogelijkheden

De gemeente heeft reeds een aantal oplossingen en verbeteringen uitgewerkt. Deze zijn meegenomen in de analyse van dit hoofdstuk.

De volgende verkeersmaatregelen zijn door de gemeente uitgewerkt (zie bijlage 7):

- Ronde kruispunt P+R - Roelandsweg;
- Herinrichting Vroonweg/Kabellaarsweg/Hoogenboomlaan;
- Afsluiten Lange Reke.

In het eerder beschreven Masterplan wordt daarnaast nog aantal principe oplossingen voorgesteld. Een aantal is niet meer relevant en een aantal zijn uitgevoerd. Recent is de knip Lindelaan uitgevoerd (per 1 juli 2022). Twee openstaande maatregelen zijn (zie bijlage 8):

- Volledige knip Centrum;
- Inrichting Roelandsweg.

Twee mogelijke scenario's (paragraaf 4.2 en 4.3)

Zoals beschreven bij de trends en ontwikkelen wordt ingegaan op een aantal ontwikkelingen die in het ruimtelijk domein spelen: het verplaatsen van de supermarkt en de tweede toegang van het P+R terrein. Het verplaatsen van de supermarkt leidt tot een permanente verbetering van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid. De tweede toegangsweg biedt een oplossing voor het veiligheids- en bereikbaarheidsknelpunt van de P+R (met name op de drukke en zeer drukke dagen).

Oplossingsrichtingen per type dag (paragraaf 4.4, 4.5, 4.6, 4.7)

Daarnaast zijn er verschillende type dagen die voorkomen in Renesse (de indeling is toegelicht in bijlage 9). De openbare ruimte gezien vanuit de mobiliteit is in de kern van Renesse daarom sterk afhankelijk van de drukte van het verkeer. Op rustige dagen is de huidige inrichting toegankelijk voor al het verkeer en op zeer drukke dagen worden in de huidige situatie hele gebieden afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Om die reden is de verkeersstructuur per type dag in beeld gebracht. Hierbij dient wel opgemerkt te worden dat maatregelen op een drukke dag geen negatief effect hoeven te hebben op een rustige dag. Er dient wel rekening gehouden te worden met het feit dat de fysieke infrastructuur herkenbaar en duidelijk is in zowel rustige, normale, drukke als zeer drukke dagen.



4.2 Scenario 1 – verplaatsen supermarkt

4.2.1 Het knelpunt

De bevoorrading van de supermarkt (Jumbo) vindt in de huidige situatie plaats bij de Bakkersgang. Vrachtwagens rijden vanuit de Lange Reke de Oude Moolweg in, om vervolgens achteruit vanuit de Oude Moolweg de Bakkersgang in te rijden. Doordat dit de enige manier is om de supermarkt in de huidige situatie te bevoorraden, ontstaat hierdoor in alle situaties een doorgang voor vrachtverkeer. Het verder uitbreiden van gebied in het centrum waar gemotoriseerd verkeer verboden is, kan hierdoor niet vergroot worden. Hierdoor vormt de supermarkt in de huidige situatie het knelpunt, waardoor verder duurzame verbetering van veiligheid en leefbaarheid niet mogelijk is.

Naast de bevoorrading is er ook sprake van een parkeerterrein waar bezoekers de hele dag heen en weer rijden via deze routes. Hoe drukker het is in het centrum van Renesse, hoe moeilijker (en onveiliger) bereikbaar het parkeerterrein is. In een eerdere studie is berekend hoeveel verkeer de nieuwe locatie van de supermarkt aantrekt (zie bijlage 10).

De beide verkeersstromen via de Bakkersgang, zijn op rustige dagen niet ideaal voor de verkeersveiligheid. Veel kruisend langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) en gemotoriseerd verkeer is niet gewenst in dit centrumgebied. Op normale, drukke en zeer drukke dagen komt de verkeersveiligheid meer onder druk te staan, doordat de hoeveelheid langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) op deze dagen toeneemt. Op drukke en zeer drukke dagen wordt dit knelpunt (nog) groter. De bevoorrading van de supermarkt kan dan zelfs alleen plaatsvinden met ondersteunende begeleiding.

4.2.2 Oplossingsrichting 1: Behouden bestaande situatie

Het behouden van de bestaande situatie houdt in dat geen maatregelen worden genomen om het knelpunt op te lossen, in welke zin dan ook. De huidige situatie blijft gehandhaafd en de bestaande knelpunten blijven bestaan.

Tijdens zeer drukke dagen staat de bereikbaarheid van de supermarkt onder druk. Het centrumgebied van Renesse wordt door de politie af en toe volledig afgezet, waardoor er geen gemotoriseerd verkeer bij de supermarkt kan komen.



Figuur 4-1. Logistiek verkeer in het voetgangersgebied uit de Oude Moolweg



4.2.3 Oplossingsrichting 2: Alternatieve oplossingen

Venstertijden

Een gedeeltelijke oplossing kan zijn om bij de supermarkt in de huidige situatie het bevoorradend verkeer te beperken op drukke momenten door het instellen van venstertijden. Hierdoor kan alleen bevoorrading toegestaan worden op de rustige momenten van de dag (bijvoorbeeld voor 12:00 uur).

Echter blijft hiermee wel de huidige parkeerplaats toegankelijk. Voor een echt verkeersveilige oplossing is het afsluiten van deze parkeervoorziening op drukke en zeer drukke dagen ook noodzakelijk. Immers dan is het pas echt mogelijk om het voetgangersgebied uit te breiden.

Geconcludeerd kan worden dat het toepassen van venstertijden en het (tijdelijk) afsluiten van het parkeerterrein een bepaalde bijdrage kan leveren aan de verkeersveiligheid, maar geen volledige oplossing biedt.

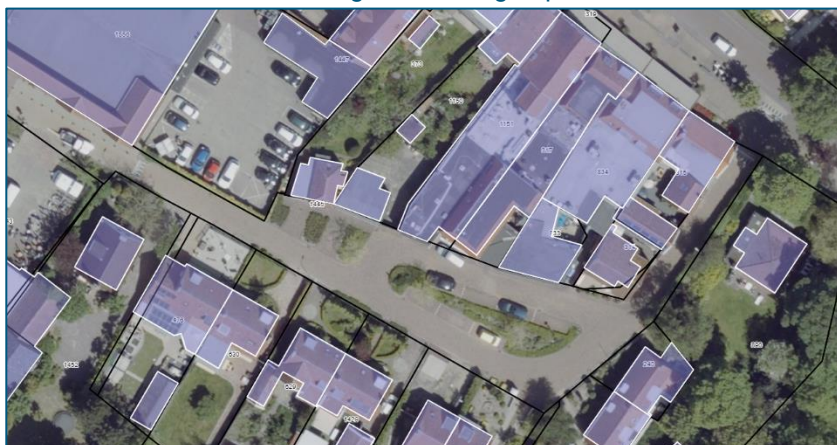
Alternatieve ontsluiting

Om de bevoorrading van de supermarkt (Jumbo) volledig uit het centrumgebied te halen, is alleen een alternatieve ontsluiting van de supermarkt een optie. Kijkende naar het bestaande wegennet is er op de kaart maar één oplossing, een ontsluiting via de Wilhelminaweg.

Naast de bevoorrading kunnen bezoekers ook gebruik maken van de alternatieve ontsluiting via de Wilhelminaweg. Hierdoor wordt het centrumgebied ontlast van parkerende bezoekers van de supermarkt en van bevoorradend verkeer. De alternatieve ontsluiting vermindert het knelpunt op het kruispunt Oude Moolweg - Hogezoom - Lange Reke. De bevoorrading en bezoekers die met de auto boodschappen komen doen komen niet meer in het centrum.

Echter de route via de Wilhelminaweg voldoet niet, er zijn twee haakse bochten en de weg loopt dood. Zonder ruimtelijk zeer ingrijpende maatregelen (zoals het amoveren van woningen) op de Wilhelminaweg zullen hier nieuwe knelpunten ontstaan. In de huidige situatie is de Wilhelminaweg een woonstraat. Het bestaande wegprofiel is te smal voor de functie als ontsluiting van de supermarkt. Tegenliggend verkeer moet elkaar kunnen passeren, ook in verband met de ontsluiting van de woningen. Daarnaast zijn de huidige boogstralen niet geschikt voor het vrachtverkeer die de supermarkt moeten bevoorraden.

Door de aanwezige woningen aan de Wilhelminaweg en de perceelsgrenzen is er geen ruimte om het wegprofiel van de Wilhelminaweg te verruimen. Als de Wilhelminaweg wordt gebruikt als alternatieve ontsluiting wordt het probleem, de verkeersveiligheid, niet opgelost maar verplaatst. Geconcludeerd wordt dat een alternatieve ontsluiting in de huidige openbare ruimte niet haalbaar is.



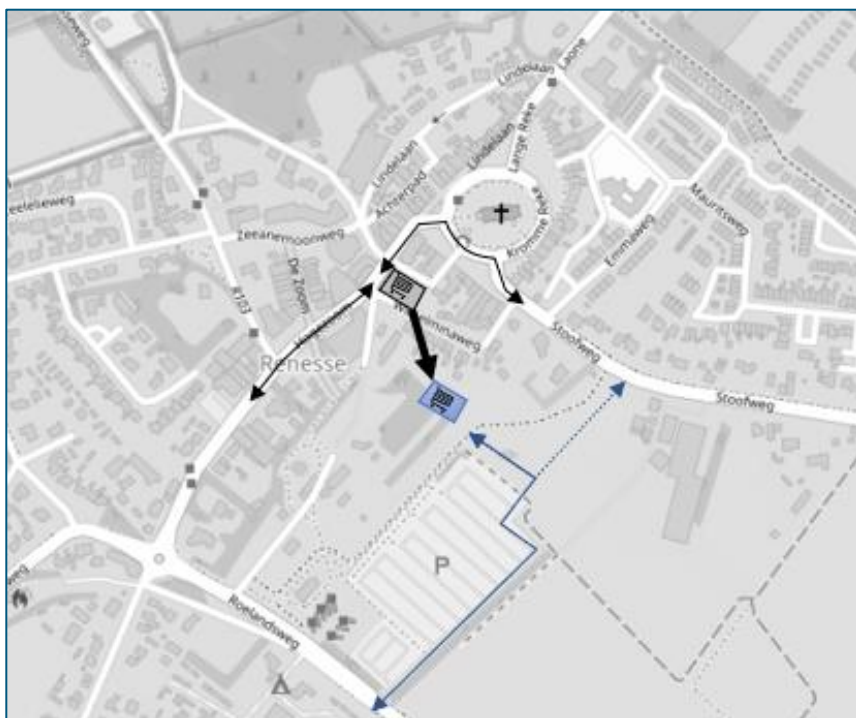
Figuur 4-2. Wilhelminaweg met perceelsgrenzen en objectcontouren



4.2.4 Oplossingsrichting 3: Verplaatsen supermarkt

De supermarkt (Jumbo) wordt verplaatst naar de Dreef. Hierdoor worden de bevoorrading en de bestemmende personenauto's (bezoekers) uit het centrumgebied van Renesse getrokken, wat zorgt voor een vermindering van het gemotoriseerd verkeer in het centrumgebied⁶.

Het bestaande knelpunt wordt hiermee ontlast en zorgt ten tijde van alle type dagen voor een verbetering van de verkeersveiligheid.



Figuur 4-3. Verplaatsing supermarkt

Om 'nieuwe knelpunten' te voorkomen, zijn aanvullende maatregelen nodig:

- Kruispunt P+R - Roelandsweg moet hiervoor geschikt zijn;
- De ontsluitingsweg van de P+R moet geschikt zijn;
- De supermarkt moet goed bereikbaar zijn voor het langzame verkeer;
- Het laden en lossen moet op eigen terrein worden opgelost en de toegankelijkheid daarvan moet goed zijn;
- De supermarkt moet op de nieuwe locatie kunnen voorzien in de eigen parkeerbehoefte.

Bij het verplaatsen van de supermarkt moet ook rekening worden gehouden met de toekomstige situatie/omvang van de supermarkt. De verplaatsing gaat ook gepaard met een uitbreiding en nieuwe invulling van het voormalige terrein en realiseren van drie recreatiewoningen. Tezamen komt de nieuwe extra verkeersgeneratie neer op 635 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag, voor de toekomstige ontwikkeling (zie bijlage 10 voor een toelichting op de berekening van de verkeersstromen).

⁶ Mits er na de verplaatsing niet een nieuwe voorziening komt met dezelfde intensieve bevoorrading.



In de bestaande situatie zijn er drie ontsluitingsstructuren die een rol spelen in de totale verkeersafwikkeling:

- Ontsluitingsstructuur van en naar het centrum (herinvulling van de oude supermarkt): 17 mvt/etmaal;
- Ontsluitingsstructuur van en naar de P+R (bezoekers supermarkt): 609 mvt/etmaal.
- Ontsluitingsstructuur van en naar de P+R (recreatiewoningen): 9 mvt/etmaal.

4.2.5 Advies

Op drukke en zeer drukke dagen ontstaat een onoplosbaar probleem in de huidige situatie (door het logistieke verkeer naar de supermarkt en het autoverkeer naar de parkeerplaats). Dit wordt nu al waargenomen in het centrumgebied. Daarbij komt de bereikbaarheid van de supermarkt tijdens zeer drukke dagen onder druk te staan. Het behouden van de huidige situatie (oplossingsrichting 1) zorgt niet voor een verbetering.

Het verplaatsen van de supermarkt (oplossingsrichting 3) zorgt ten tijde van alle type dagen voor een structurele en robuuste oplossing en heeft daarom de voorkeur. Bij alle type dagen wordt het centrum ontlast van de bevoorrading en bezoekers van de supermarkt (mits er op de huidige locatie van de supermarkt niet een voorziening met gelijke verkeersaantrekkende werking terugkomt).

Een alternatieve ontsluiting voor de supermarkt op de huidige locatie, via de Wilhelminaweg, (oplossingsrichting 2) is niet inpasbaar. Het aanpassen van het wegprofiel van de Wilhelminaweg voor het nieuwe gebruik/functie is zeer complex. Daarbij blijft het probleem rondom het centrumgebied deels aanwezig.

Samengevat, de huidige locatie van de supermarkt leidt tot knelpunten op het gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid. Het verplaatsen van de supermarkt leidt tot een situatie waarin op een duurzame manier de verkeersveiligheid en leefbaarheid in het centrum van Renesse verbeterd kan worden. Het uitvoeren van deze maatregel heeft de hoogste prioriteit.



4.3 Scenario 2 – 2^e ontsluitingsweg P+R

4.3.1 Het knelpunt

Huidige toegang tot P+R

Op dit moment wordt de P+R (Transferium) ontsloten via één toegangsweg (de Roelandsweg). De toegang van de P+R is in de huidige situatie op drukke en zeer drukke dagen niet optimaal. Om de toegang te verbeteren is in september 2021 (ambtelijk) een voorlopige studie opgeleverd met inzichten over de wijze waarop de toegang verbeterd kan worden. Zie hiervoor ook de geplande oplossingen. Naar aanleiding hiervan is het voornemen om het kruispunt aan te passen naar een rotonde voor een veiligere en betere afwikkeling van het verkeer.

Het wegprofiel van de huidige ontsluitingsweg van de P+R voldoet in de rustige situatie voor de huidige functie (toegangsweg voor een autoparkeerterrein). De huidige inrichting volstaat niet bij een verplaatsing van de supermarkt. Het profiel is relatief smal, indien dit ook de route is voor én het fietsverkeer én het in- en uitrijdend autoverkeer op een drukke dag én het logistieke verkeer van/naar de supermarkt. Dit uit zich vooral doordat het grote aantal manoeuvres van het in- en uitrijden van de parkeervoorziening op een drukke dag ('s ochtends een grote stroom het parkeerterrein op, 's middags een grote verkeersstroom het parkeerterrein af).

Behoeft tweede ontsluiting

Vanuit calamiteiten en verkeerveiligheids oogpunt is een tweede ontsluiting gewenst. De verkeersdruk op de in/uitgang wordt verspreid en in geval van een calamiteit kan het verkeer bij een van de ingangen via de andere in/uitgang worden weggeleid. Daarnaast komen op drukke en zeer drukke dagen meer verkeersknelpunten voor in het centrum van bezoekers die 'zoeken' naar een geschikte parkeerplaats. Het is wenselijk om deze bezoekers eerder af te vangen, voordat zij in het centrum een parkeerplaats zoeken. Op rustige en normale dagen komen in het centrum weinig knelpunten voor, de noodzaak voor een tweede ontsluiting van de P+R is dan beperkt.

Bovenstaande zal zich in de toekomst vaker voordoen en ook de 'piek' op het parkeerterrein zal vaker voorkomen. Zoals omschreven bij de trends en ontwikkelingen (zie hoofdstuk 2) zal het gebruik van de P+R in de toekomst alleen maar toenemen.

Combinatie met scenario supermarkt verplaatsen

In het scenario dat de supermarkt (Jumbo) verplaatst wordt naast de P+R (de Dreef), is de aanleg van een tweede ontsluiting dringend gewenst (zie scenario verplaatsen supermarkt). Tijdens drukke en zeer drukke dagen komt de huidige ontsluiting van de P+R (Roelandsweg) met verplaatsing van de supermarkt onder druk te staan (zie bijlage 10 verkeersstromen verplaatsing P+R en bijlage 11 huidige verkeersstromen P+R voor cijfermatige onderbouwing). Het kruispunt moet al het verkeer van de P+R afwickelen: P+R terrein, bevoorrading van de supermarkt en bezoekers van de supermarkt. Zonder extra toegangsweg kunnen de P+R en de supermarkt maar vanaf 1 kant bereikt worden⁷.

Daarbij is het nodig dat de supermarkt wel goed toegankelijk blijft voor alle modaliteiten afkomstig uit de verschillende hoeken van Renesse, en dat dit verkeer niet alsnog 'door' het centrum moet om de toegangsweg van de P+R te bereiken.

⁷ Doordat op piekmomenten het hele parkeerterrein in één keer vol- of leegstroomt is het lastig om 'tegen' de hoofdrichting in te rijden. Tijdens die piekmomenten ontstaan er wachtrijen het parkeerterrein op (of af), waardoor de beperkte verkeersstroom in de andere richting knelpunten ervaart.



Sinds de komst van de P+R is het aantal drukke en zeer drukke dagen qua bezetting gegroeid. De P+R vervult daarmee zijn taak zeer effectief. De gemeente zet in op het groeien van het toerisme en het opvangen van zoveel mogelijk parkerend verkeer op de P+R. Ook wordt gestreefd de P+R te verduurzamen onder andere door meer ruimte te bieden aan elektrische voertuigen (dit is een apart project).

De mogelijke komst van de supermarkt zal het gebruik verder doen toenemen. De noodzaak om bovenstaande knelpunten aan te pakken wordt om die reden steeds groter.

4.3.2 Varianten oplossingsrichtingen

Het realiseren van een tweede toegangsweg kent in principe drie doelen:

- Het verbeteren van de bereikbaarheid van het P+R-terrein voor bezoekers van het centrum tijdens de drukke en zeer drukke dagen;
- Het verbeteren van de bereikbaarheid van de supermarkt (zie het scenario bij verplaatsen van de supermarkt). Zowel voor het personenverkeer als voor de bevoorrading;
- Het ontlasten van het centrum als route van/naar de P+R, zeker als het voetgangersgebied verder uitgebreid wordt.

Om dit knelpunt op te lossen en de beoogde doelen te behalen zijn in principe 3 oplossingsvarianten beziend:

1. Geen tweede toegangsweg realiseren, enkel huidige toegang verbeteren;
2. 'Tijdelijke' tweede toegangsweg toepassen voor de drukke/zeer drukke dagen;
3. Realiseren van een vaste tweede toegangsweg.

1. Geen tweede toegangsweg

Als er geen tweede toegangsweg wordt gerealiseerd, blijft de huidige situatie van toepassing. Op drukke en zeer drukke dagen kunnen wachtrijen ontstaan op de ontsluitingsweg van de P+R en op de Roelandsweg. Daarbij blijft het verkeersknelpunt bestaan voor bezoekers van het centrum die op zoek zijn naar een parkeerplek en de P+R hebben gemist. Zonder tweede ontsluitingsweg kunnen zij niet eerder worden afgevangen en zullen zij het centrumgebied inrijden.

Indien de tweede toegangsweg niet gerealiseerd wordt, zijn aanvullende maatregelen zeer wenselijk (sommige maatregelen zijn ook toe te passen bij een tweede toegangsweg):

- Betere bewegwijzering, parkeerregulering en overige parkeermaatregelen toepassen. Hieronder vallen:
 - Bij de bebording langs de N652 toevoegen onder P+R P-centrum, inclusief de vermelding dat dit parkeerterrein gratis is. Dit zorgt ervoor dat bezoekers tijdig in de gaten hebben dat de P+R het parkeerterrein voor het centrum is;
 - Op de drukke en zeer drukke dagen de routes vanaf de Stoofweg richting P- Oude Moolweg onmogelijk maken en optioneel het parkeerterrein Oude Moolweg het hele jaar af te sluiten (uitsluitend toegankelijk voor vergunninghouders en/of bewoners).
- Het wegprofiel van de huidige ontsluitingsweg van de P+R is in de huidige situatie relatief smal (+/- 6 meter), met name door parkeermanoeuvres op de drukke en zeer drukke dagen (circulatie op het parkeerterrein zelf). De noodzaak van het verbreden van de ontsluitingsweg is groter wanneer het scenario - supermarkt verplaatsen - van toepassing is (dit vanwege toenemend autoverkeer en het expeditieverkeer van en naar de supermarkt).
- Het verbeteren van de verkeersveiligheid en afwikkelcapaciteit van het ontsluitingskruispunt P+R - Roelandsweg is gewenst. De reeds ontworpen rotonde P+R- Roelandsweg of een alternatief in de vorm van een kruispunt met middeneiland, zorgt voor een verbetering (zie paragraaf 4.4.4).



2. Tijdelijke tweede toegangsweg (drukke/zeer drukke dagen)

Omdat de tweede toegangsweg voor bezoekers van het centrum met name op de drukke en zeer drukke dagen het meest wenselijk is, zou ook overwogen kunnen worden om alleen die dagen de tweede toegangsweg open te stellen.

Verwachte effecten:

- Door de nieuwe toegangsweg neemt het zoekverkeer in het centrum af, de routing naar de P+R verbetert sterk (wat leidt tot een toename van de veiligheid en leefbaarheid in de hele kern Renesse).
- De nieuwe toegangsweg leidt ook tot een beperkte verplaatsing van het verkeer. Met name op de Stoofweg tussen de Recreatieverdeelweg en de nieuwe toegangsweg. Extra aandacht voor de verkeersveiligheid van dit wegvak en bijbehorende maatregelen is gewenst.
- Het tijdelijk instellen van de nieuwe toegangsweg betekent dat het aanpakken van de knelpunten (zoals bij de Roelandsweg) nodig is. Immers wordt de tweede toegangsweg ingesteld op het moment dat de knelpunten het grootst zijn (op de drukke en zeer drukke dagen).
- Een 'flexibele' keuze heeft een nadelig effect op de begrijpbaarheid van het netwerk. Vooraf is niet voor alle bezoekers van het centrum bekend wanneer de tweede toegangsweg wel of niet beschikbaar is. Gevolg is dat er zoekverkeer ontstaat, dat alsnog in het centrum een parkeerplaats zoekt.

Omdat de toegangsweg niet altijd beschikbaar is, blijven aanvullende maatregelen gewenst voor de momenten waarop de toegangsweg gesloten is. Zie hiervoor de ook de aanvullende maatregelen bij de oplossingsrichting 'geen tweede toegangsweg' (betere bewegwijzering, verbreden toegangsweg bij scenario verplaatsen supermarkt). Dit is dus met name van toepassing voor de rustige en normale dagen.

Vanuit begrijpbaarheid van het totale netwerk en begrijpbaarheid van de verkeersroutes heeft het de voorkeur om de tweede toegangsweg niet in te zetten als tijdelijke oplossing (op drukke en zeer drukke dagen), maar als permanente oplossing.

3. Vaste tweede toegangsweg

Een vaste tweede toegangsweg is vanuit de verkeersafwikkeling gezien de meest optimale situatie. Op alle type dagen leidt dit tot een verbetering van de verkeersstructuur en een afname van de drukte in het centrum, met name op de drukke en zeer drukke dagen.

Zeker bij de ontwikkeling van de supermarkt op de nieuwe locatie biedt de tweede toegangsweg de beste oplossing. Tijdens drukke en zeer drukke dagen komt de huidige ontsluiting van de P+R (Roelandsweg) met verplaatsing van de supermarkt nog verder onder druk te staan. Met een extra toegangsweg kan de P+R en de supermarkt vanaf twee kanten bereikt worden en wordt het verkeer verdeeld.

Verwachte effecten:

- Door de nieuwe toegangsweg neemt het zoekverkeer in het centrum af, de routing naar de P+R verbetert sterk (wat leidt tot een toename van de veiligheid en leefbaarheid in de hele kern Renesse).
- De nieuwe toegangsweg leidt ook tot een beperkte verplaatsing van het verkeer. Met name op de Stoofweg tussen de Recreatieverdeelweg en de nieuwe toegangsweg. Extra aandacht voor de verkeersveiligheid van dit wegvak en bijbehorende maatregelen is gewenst. Te denken valt aan het uitbreiden van het voetgangersgebied naar de kerkkring (Korte/Kromme/Lange Reke).



Ook hierbij blijven de aanvullende maatregelen zoals aangegeven bij de oplossingsrichting 'geen tweede toegangsweg' van toepassing (betere bewegwijzering, verbreden toegangsweg bij scenario verplaatsen supermarkt), maar zijn er meer mogelijkheden om het verkeer naar de P+R te sturen.

4.3.3 Advies

De tweede toegangsweg is niet bepalend voor de totale verkeersstructuur van Renesse in de huidige situatie. Echter bij het verplaatsen van de supermarkt is het dringend gewenst de P+R beter bereikbaar te maken, door of de huidige toegang te verbreden of een tweede toegangsweg aan te leggen. Het aanleggen van een tweede toegangsweg ligt het meeste voor de hand, aangezien dit ook leidt tot een betere bereikbaarheid (en het beter sturen) van autoverkeer op drukke en zeer drukke dagen naar de P+R.

Om de volgende redenen wordt geadviseerd de tweede ontsluitingsweg aan te leggen:

- Een tweede ontsluiting leidt tot een betere en vooral veiligere afwikkeling (met name op de drukke en zeer drukke dagen). Tevens leidt het tot een betere vindbaarheid van de P+R.
- Bij het verplaatsen van de supermarkt is een tweede ontsluitingsweg de beste oplossing om zowel bezoekers als logistiek van en naar de nieuwe locatie te sturen.
- Bij een uitbreiding van het voetgangersgebied is een tweede ontsluiting wenselijk, er ontstaat dan een nieuwe oost-west verbinding (welke wenselijk is doordat de huidige route minder toegankelijk wordt bij een jaarrond afsluiting).

Het aanpassen van het kruispunt tussen de Roelandsweg en de P+R blijft ook in het scenario met de aanleg van de tweede toegangsweg nodig. Immers blijft deze locatie ook bij een nieuwe toegangsweg de hoofd- en uitgang van de P+R.



4.4 Oplossingsrichtingen rustige dag

Er zijn ongeveer 151 rustige dagen per jaar (zie bijlage 9). Deze rustige dagen vallen in de periode van 1 november tot 1 april. In de huidige situatie is de verkeerstructuur zo dat alle wegen toegankelijk zijn (geen afsluiting van de Hogezoom).

4.4.1 Knelpunt

Het aantal knelpunten in de rustige situatie is beperkt. De verkeersstructuur is op rustige dagen logisch, waardoor er geen grote wijzigingen in de verkeerstructuur nodig zijn.

Wel zijn er optimalisaties mogelijk, zoals in de schouw geconstateerd is. Ook de reeds geplande oplossingen (rotonde Roelandsweg/P+R en verplaatsen supermarkt) zorgen voor optimalisaties op de rustige dagen.

Daarnaast bleek uit het overleg met de projectgroep alsook uit de feedback vanuit bewoners dat er een knelpunt ervaren wordt op zowel de Lagezoom als de Stoofweg (op rustige, normale en drukke dagen).

Aandacht en focusgebied

Er zijn relatief weinig verkeersknelpunten op rustige dagen. Zowel voor de actieve mobiliteit (voetgangers en fietsers) als voor het gemotoriseerd verkeer. Ook omtrent het openbaar vervoer en ruiters doen er zich geen verkeersknelpunten voor. Door de lage intensiteiten is de kans op ongevallen beperkt. Dit betekent niet dat er helemaal geen verbeterpunten wenselijk zijn. Op de volgende zeven locaties is het vanuit het verkeersveiligheid oogpunt wenselijk om maatregelen te nemen (ook op rustige dagen):

1. Kruispunt Jan van Renesseweg – Hogezoom.
2. Kruispunt Jan van Renesseweg – Oude Moolweg.
3. Kruispunt Jan van Renesseweg – Zeeanemoonweg.
4. Kruispunt P+R – Roelandsweg.
5. Rtonde Vroonweg – Hogezoom (Helder).
6. Fietsoversteek Lagezoom.
7. Positie fietser op de Stoofweg.

4.4.2 1. Optimaliseren - Kruispunt Jan van Renesseweg – Hogezoom

Op basis van de eerste schouw is geconstateerd dat er verbeterpunten gewenst zijn voor het kruispunt Jan van Renesseweg - Hogezoom. Op rustige dagen heeft dit kruispunt een groot kruisingsvlak, in combinatie met weinig verkeersdeelnemers nodigt dit uit om hard door te rijden (hogere rijsnelheid). In de tweede schouw is tevens geconcludeerd dat de huidige inrichting soms leidt tot onduidelijkheid voor verschillende weggebruikers (en dus verkeersonveiligheid)

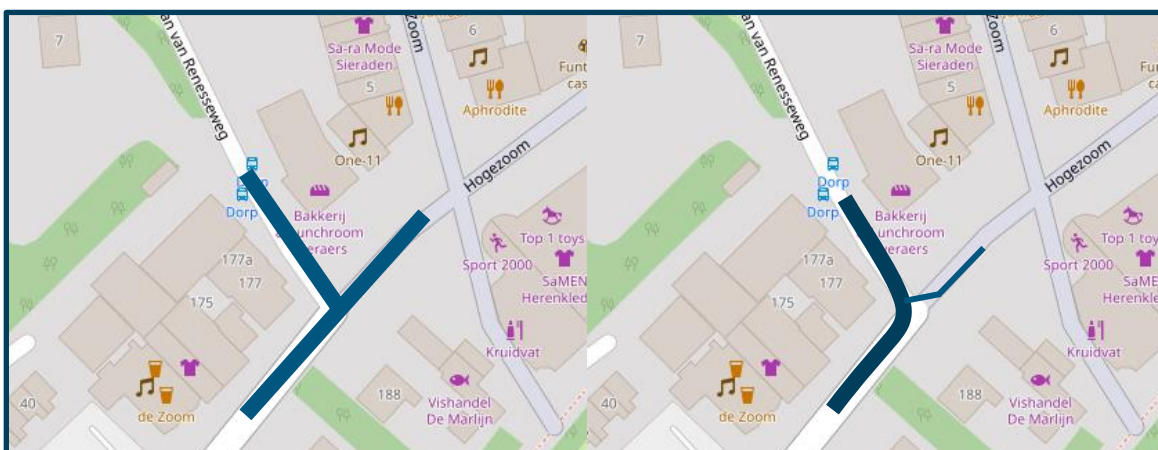


"Door de inrichting van de infrastructuur is het niet duidelijk wat er van de weggebruiker verwacht wordt. Het is aan te bevelen om het kruispunt herin te richten waarbij de doorgaande richting Hogezoom / Jan van Renesseweg wordt, voorrang met de bocht mee. Hierdoor wordt duidelijk gemaakt dat dit de te volgen hoofdroute is. In de winterperiode (rustige dagen) zal verkeer dat echt in het centrum moet zijn wel doorrijden. Door het kruisingsvlak te verkleinen zal de snelheid ook afnemen en er minder oponthoud zijn van verkeer dat stil gaat staan om de situatie te beoordelen of te zoeken naar de te volgen weg".



Figuur 4-4. Kruispunt Jan van Renesseweg / Hogezoom

Geadviseerd wordt het kruispunt aan te passen waarbij duidelijker moet blijken uit de verharding en weginrichting dat de hoofdroute niet meer rechtdoor de Hogezoom op is. Dit door de doorgaande route te benadrukken voor gemotoriseerd verkeer en fietsers de bocht om (in plaats van de rechte lijn van de Hogezoom). In bijgaand figuur is dit toegelicht.



Figuur 4-5 en 4.6. Kruispunt Jan van Renesseweg / Hogezoom, huidige situatie en geadviseerde situatie (met aangepaste hoofdroute)

4.4.3 2. Optimaliseren - Kruispunt Jan van Renesseweg – Oude Moolweg

Op basis van de eerste schouw is geconstateerd dat er verbeterpunten gewenst zijn voor het kruispunt Jan van Renesseweg – Oude Moolweg. Op rustige, normale en drukke dagen geeft dit kruispunt vanuit verkeerskundig oogpunt verschillende 'signalen' af aan de weggebruiker. Er komen verschillende wegen bij elkaar, maar in de verharding is dit niet duidelijk 'leesbaar' voor alle weggebruikers.

In de schouw is het volgende geconcludeerd:

Het accentueren is goed, maar er kan iets meer verkeerskundig naar de inrichting worden gekeken. De eerste "weg" hier rechts is een uitrit, terwijl de aansluiting van de Oude Moolweg achter de bomen is verscholen en niet herkenbaar is voor de doorgaande automobilist. Hetzelfde geldt voor de linkerkant op de foto. Daar zit een uitrit van een woning en direct daarna een aansluiting van een (doodlopende) weg.

Geadviseerd wordt het kruispunt aan te passen waarbij duidelijker moet blijken uit de verharding en markering vanuit welke hoeken kruisend verkeer komt en dat een aangepaste snelheid wenselijk is. Dit



geldt voor alle weggebruikers, voetgangers, fietsers, ruiters, auto's, etc. Dit door aanbrengen van duidelijke lijnen en mogelijk verhogen van het kruisvlak (plateau).



Figuur 4-7. Kruispunt Jan van Renesseweg – Oude Moolweg

4.4.4 3. Optimaliseren - Kruispunt Jan van Renesseweg – Zeeanemoonweg

Op basis van de eerste schouw is geconstateerd dat er verbeterpunten gewent zijn voor het kruispunt Jan van Renesseweg – Zeeanemoonweg. Op rustige, normale en drukke dagen geeft dit kruispunt vanuit verkeerskundig oogpunt verschillende 'signalen' af aan de weggebruiker. Er komen verschillende wegen bij elkaar, maar in de verharding is dit niet duidelijk 'leesbaar' voor alle weggebruikers.

In de schouw is het volgende geconcludeerd:

Bij de herinrichting van dit kruispunt heeft vooral een stedenbouwkundige uitstraling de boventoon gevoerd. Door een afwijkende verharding van de rijbaan en de trottoirs wordt de aandacht van de weggebruiker getrokken. De stoep is van betonplaten en loopt door langs de Jan van Renesseweg over de kruising. Ter plaatse van de kruising zijn er geen niveauverschillen en is er geen bebording en markering om de weggebruiker te informeren of sturen. Direct ten westen (Zeeanemoonweg) en oosten (Zeeanemoonweg) is er het bestaande profiel van de wegen voor herinrichting waardoor er scherpe overgangen zijn in beleving en verharding.

Geadviseerd wordt het kruispunt aan te passen waarbij duidelijker moet blijken uit de verharding en markering vanuit welke hoeken kruisend verkeer komt en dat een aangepaste snelheid wenselijk is. Dit geldt voor alle weggebruikers, voetgangers, fietsers, ruiters, auto's, etc. Dit door aanbrengen van duidelijke lijnen en mogelijk verhogen van het kruisvlak (plateau).



Figuur 4-8. Kruispunt Jan van Renesseweg – Oude Moolweg



4.4.5 4. (geplande) Ronde kruispunt P+R – Roelandsweg

De gemeente is voornemens het kruispunt P+R - Roelandsweg aan te passen. In een eerder advies is een rotonde geadviseerd. Op deze manier wordt de verkeersveiligheid en doorstroming verbeterd. Ook tijdens de schouw is geconstateerd dat een rotonde de gelijkwaardigheid van het kruispunt meer benadrukt.

In de schouw is het volgende beschreven:

"Vormgevingstechnisch is dit een zijweg op een doorgaande weg. Het aanleggen van een rotonde zou ook een oplossing kunnen zijn, echter een kruispunt met een brede middenberm lijkt passender. Tijdens de schouw zijn geen overstekende fietsers en voetgangers waargenomen, waarvoor de snelheid geremd zou moeten worden of waarvoor een overzichtelijke herkenbare situatie gerealiseerd moet worden."



Figuur 4-9/4-10. Locatiefoto kruispunt P+R Roelandsweg en ontwerp rotonde

Samengevat kan gesteld worden dat het op de locatie P+R – Roelandsweg vooral van belang is dat het gemotoriseerd verkeer afgeremd wordt. Zowel een rotonde als een kruispunt met midden geleider voorzien hierin. Voordeel van de rotonde is dat de doorgaande route duidelijker wordt onderbroken en de ingang van de P+R de 'eerste' afslag is komende vanaf het zuiden. Echter is het ruimtebeslag van een rotonde groter.

Geadviseerd wordt het kruispunt anders in te richten met of een middengeleider of een rotonde. Vanuit veiligheid heeft een rotonde de voorkeur, echter geeft een kruispunt met middengeleider ook een grote verbetering op het gebied van verkeersveiligheid. Nadeel van de rotonde is het grote ruimtebeslag (ook buiten de huidige eigendomsgrenzen van de gemeente). Vanuit kosten overwegingen kan hierdoor de variant met de middengeleider het meest kosteneffectief zijn.

In beide gevallen is het fietspad een extra aandachtspunt, gezien het feit dat de grootste stroom voertuigen vanuit het zuiden komt, is het vanuit verkeersveiligheidsoogpunt aan te bevelen de fietsroute op de P+R vooral te richten op de oversteek ten noorden van de bushaltes. Hierdoor is een oversteek bij het kruispunt niet nodig. Eventueel kan dit benadrukt worden door het aanbrengen van struiken zodat het onaantrekkelijk is de weg op deze locatie over te steken en het aanpassen van de bewegwijzering (op het parkeerterrein zelf). Een andere randvoorwaarde die meegenomen dient te worden is dat het kruispunt deel uitmaakt van een route voor breed verkeer (voor het verplaatsen van strandhuisjes). Bij de een nieuwe inrichting van het kruispunt is dit een belangrijke randvoorwaarde.



4.4.6 5. Aanpassen rotonde Vroonweg - Hogezoom (rotonde Helder)

De gemeente is bezig met het proces om de Vroonweg opnieuw in te richten. In de schouw wordt geadviseerd ook de rotonde Vroonweg- Hogezoom aan te passen. Tijdens de schouw is geconstateerd dat verbeteringen op deze rotonde gewenst zijn, omdat (e)fietsers regelmatig de hoofdrijbaan kiezen, in plaats van de vrijliggende fietsoversteeklocaties.

"Het advies is om de rotonde her in te richten met duidelijke kleurverschillen/materialiserings-verschillen, ruimere fietspaden en aandacht voor de rijrichtingen en het overstekende fietsverkeer. De inrichting van de rotonde moet aansluiten bij het gebruik."



Figuur 4-11. Rotonde Vroonweg / Hogezoom

In de huidige situatie is zowel de verharding voor de voetgangers, fietsers, gemotoriseerd verkeer en de afscheidingen aangebracht in dezelfde kleur (rood). Gezien de duidelijke keuze van deze plek om langzaam en gemotoriseerd verkeer van elkaar te scheiden wordt aanbevolen de rotonde en de fietspaden in andere kleur te verharden. Dit om zo de situatie verkeerskundig goed leesbaar te maken voor alle weggebruikers. Dit kan verduidelijkt worden door ook het trottoir en de middengeleiders in een afwijkende kleur te verharden. Fietsers fietsen op de Hogezoom op de rijbaan. Om dit te voorkomen zou het eerder laten beginnen van de fietspaden van de rotonde (op de Hogezoom) bijdragen aan het gebruik van de fietspaden.

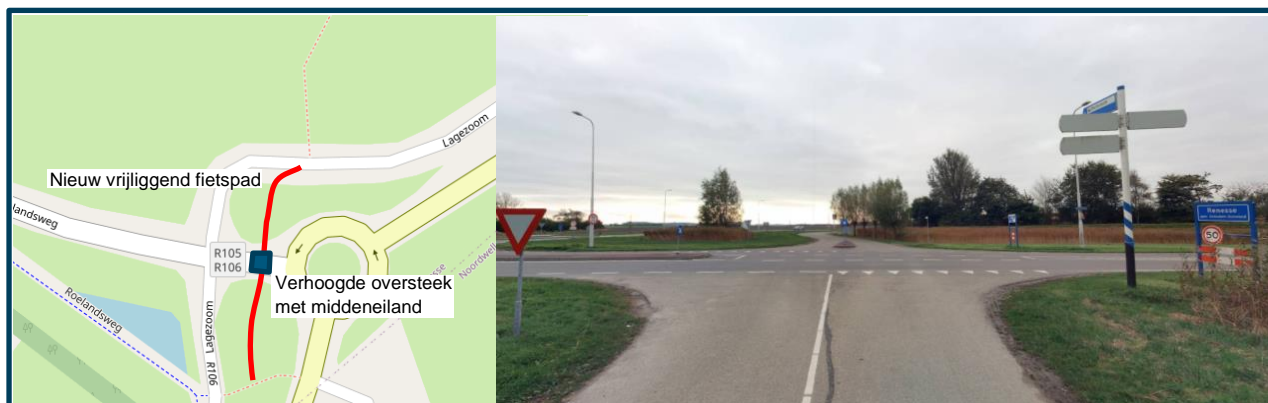
Doordat de Vroonweg heringericht wordt is het advies eerst te wachten op deze herinrichting. Na de ingebruikname van de nieuwe situatie van de rotonde Vroonweg – Hogezoom (rotonde Helder) en de Vroonweg, dient te situatie opnieuw herbezien te worden.

4.4.7 6. Fietsoversteek nabij rotonde Lagezoom

De oversteek van de parallelweg Lagezoom (ten noorden van de Rotonde Lagezoom / Recreatieverdeelweg) wordt vooral gebruikt door fietsers. Het gemotoriseerd verkeer dat de rotonde op- en afrijdt is vooral gefocust op de rotonde en het fietsverkeer dient in 1 oversteek de weg over te steken (er is geen fysiek middeneiland).

Aanbevolen wordt om een fysiek middeneiland aan te leggen en een bijbehorende snelheidsremmer. Ook wordt aanbevolen duidelijkere markeringen aan te brengen voor het oversteken van de fietsers, zodat duidelijk is welke route ze dienen te nemen (in de huidige situatie is de oversteeklocatie niet duidelijk gemarkeerd). Als voorbeeld kan de fietsoversteek bij de rotonde Stoofweg genomen worden (deze is duidelijk en herkenbaar ingericht).





Figuur 4-12 / 4-13. Locatie fietsoversteek Lagezoom en huidige situatie fietsoversteek Lagezoom



Figuur 4-14. Huidige situatie fietsoversteek Stooftweg

4.4.8 7. Positie fietsers op de Stooftweg

De Stooftweg kent een éézijdig tweerichtingen fietspad dat begint ter hoogte van Emmaweg richting het zuiden. Een deel van het fietsverkeer blijft echter op de weg rijden en kiest niet voor het vrijliggend fietspad.

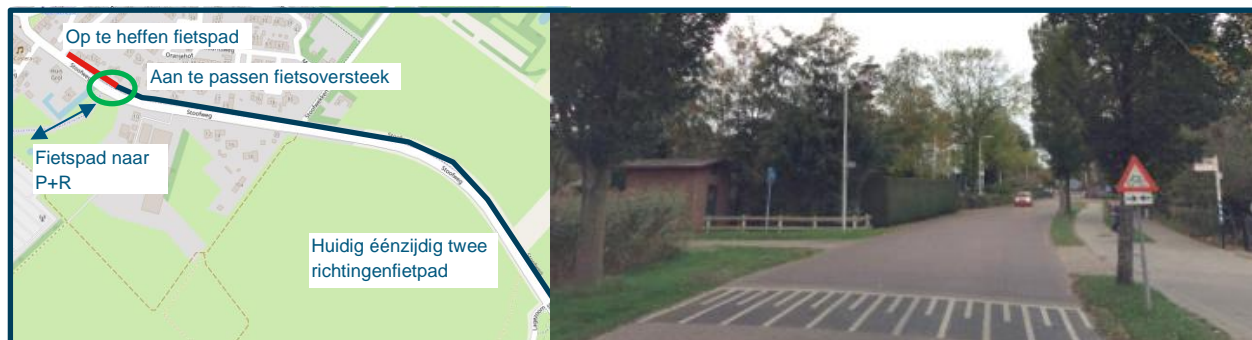
Ter hoogte van Stooftweg nummer 7 sluit een vrijliggend fietspad vanaf de richting van de P+R aan op de Stooftweg en dient het fietsverkeer over te steken naar het vrijliggende fietspad.

Op beide plekken is het wenselijk dat er belijning wordt aangebracht (bijvoorbeeld kanalisatiestrepen) zodat het fietsverkeer duidelijker gestuurd wordt. Ook ontbreekt ter hoogte van het vrijliggende fietspad vanuit de P+R de juiste bebording (hier wordt de fietser niet gewezen op het verplichte fietspad).

Voor een duidelijke verkeerssituatie is het gewenst het fietspad op te heffen ten noorden van het kruispunt met het fietspad naar de P+R. Hierdoor ontstaat een duidelijke overgangssituatie tussen het noordelijke deel (met gemengd verkeer) en een gescheiden wegvak (met vrijliggend fietspad aan één zijde) op het zuidelijke deel.

Indien gekozen wordt voor een tweede ontsluitingsweg naar de P+R, wordt aanbevolen op dat moment ook de aansluiting van het vrijliggende fietspad vanuit de P+R te optimaliseren. Dit bijvoorbeeld door het benadrukken van de afslag naar de P+R (door dit de doorgaande route te maken – zie maatregel 1).





Figuur 4-15 / 4-16. Positie fietsers Stooftweg en huidige situatie fietsoversteek Stooftweg

4.4.9 Advies

Geadviseerd wordt om op de volgende zeven locaties maatregelen te nemen:

1. Optimaliseren - Kruispunt Jan van Renesseweg – Hogezoom.
2. Optimaliseren - Kruispunt Jan van Renesseweg – Oude Moolweg.
3. Optimaliseren - Kruispunt Jan van Renesseweg – Zeeanemoonweg.
4. Aanpassen kruispunt P+R – Roelandsweg.
5. Aanpassen rotonde Vroonweg – Hogezoom.
6. Benadrukken fietsoversteek Lagezoom (door verhoging en/of middeneiland).
7. Optimaliseren positie fietsers op/langs de Stooftweg.



4.5 Oplossingsrichtingen normale dag

Er zijn ongeveer 145 normale dagen per jaar (zie bijlage 9). Deze normale dagen vallen in de periode van 1 april tot 1 juli en van 1 september tot 1 oktober. In de huidige situatie is de verkeersstructuur zo dat in deze periode een deel van de Hogezoom is afgesloten en dat op de Oude Moolweg en Zeeanemoonweg eenrichtingsverkeer van toepassing is.

4.5.1 Knelpunt

Op normale dagen is het qua intensiteiten drukker, meer actieve mobiliteit (voetgangers en fietsers) en meer gemotoriseerd verkeer. Met name op de Roelandsweg en de Laône ontstaan extra knelpunten op het gebied van veiligheid en leefbaarheid.

Naast de optimalisaties (zie oplossingsrichtingen rustige dagen) die nodig zijn bij rustige dagen zijn ook voor de Roelandsweg en de Laône verbeterpunten gewenst.

4.5.2 1. Inrichting Roelandsweg

Tijdens de schouw is geconstateerd dat een duidelijker wegbeeld gewenst is op de Roelandsweg. De huidige inrichting past niet bij de categorisering van de weg. Zeker op de iets drukkere dagen is het wenselijk dat het duidelijk is welk gedrag er van alle verkeersdeelnemers verwacht wordt.

Op dit moment is het voor fietsers enkel mogelijk om over te steken ter hoogte van het busstation en bij de doorsteek tussen het busstation en rotonde Vroonweg in. De fietsoversteek bij het P+R terrein is verwijderd.



Figuur 4-17. wegvak Roelandsweg

"De huidige inrichting past niet bij de categorisering van de weg. Bij het inkomen van het dorp is er een 30km/h drempel en zonebord, maar de inrichting van de weg moet er nog op aangepast worden. Immers is er alleen sprake van een duurzaam veilige verkeerssituatie als de inrichting past bij vorm en de functie van de weg.

Zoals ook bij de aansluiting van de P+R is geadviseerd zou een brede middenberm een mogelijke oplossing zijn. Daarnaast zou het logischer zijn om aan beide kanten een eenrichtingsfietspad te maken, met de brede middenberm kunnen de fietsers veilig oversteken bij de P+R.

De herinrichting van de Roelandsweg (tussen de P+R en de rotonde Vroonweg) moet integraal worden opgepakt, met aandacht voor auto, OV, fiets, ruiters en voetganger, en daarbij de beste inrichting kiezen. Het is belangrijk te kijken welk verkeer je waar wilt hebben en waar je het langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) over laat steken".



Figuur 4-18. Huidige situatie wegvak Roelandsweg

Geadviseerd wordt het 50 km/h gedeelte in te richten met brede middenberm en het fietspad aan één zijde te handhaven (omdat de P+R aan de rechterkant zit en daardoor het aantal conflicten beperkt blijft). Voor het 30 km/h gedeelte in te richten als verblijfsgebied (o.a. klinkerverharding), maar met gescheiden



fietsvoorziening (in verband met hoofdroute fiets). Tevens is een duidelijke overgang tussen het 30 en 50km/h gedeelte wenselijk (door het aanbrengen van een duidelijke poortconstructie).

Vanuit de richtlijnen heeft het de voorkeur om op een 30km/h weg het gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer te mengen. Echter maakt deze route deel uit van de hoofdroute voor het fietsverkeer en is er sprake van veel in- en uitrijdende bussen ter hoogte van de busterminal. Vanuit verkeersveiligheid dient er om die reden afgeweken te worden van de richtlijnen, door het fietsverkeer te positioneren op een vrijliggende fietsinfrastructuur.

4.5.3 2. Fietsers Laône

Tijdens de schouw is geconstateerd dat verbeterpunten gewenst zijn op de Laône voor een veiligere en betere positie van de fietser. Dit betreft zowel de positie van de fietser op de Laône zelf, als de oversteken op de Laône richting het strand.

Langs de Laône is een onverplicht fietspad aanwezig⁸, waar veel voetgangers lopen met daarnaast een ruitepad. De combinatie van fietsers en voetgangers op het onverplichte fietspad maakt dat het voor geen van de weggebruikers een comfortabele verbinding is. Op dit wegvak adviseren wij de fietser en de voetganger van elkaar te scheiden (van het parkeerterrein tot de kruising Korte Moermondsweg), aandachtspunt daarbij is het kruisingsvlak ter hoogte van het parkeerterrein.

"Belangrijkste aandachtspunt is de inrichting van de Laône en de fietsoversteek bij de Scholderlaan. Het fietsverkeer rijdt in principe op de rijbaan van de Laône, gemengd met het autoverkeer. Tussen de parkeerplaats Laône en de Korte Moermondsweg is een vrijliggend onverplicht fietspad aanwezig. Op en rond het onverplichte fietspad ontstaan verkeersveiligheidsknelpunten. De punten waar de fietsers van het fietspad naar het strand gaan (o.a. Scholderlaan) zijn gevaarlijk. Ook bij de parkeerplaats ontstaan knelpunten tussen fietsers en auto's van en naar het parkeerterrein en ook tussen fietsers en voetgangers vanaf het parkeerterrein naar het strand. Ook de aanwezigheid van ruiters op deze route zorgt voor potentiële verkeersveiligheidsrisico's.



Figuur 4-19. Laône

Het advies is om het onverplichte fietspad op te heffen en als voetpad aan te duiden. Hierdoor moeten de fietsers op de rijbaan van de Laône blijven. Dit voorkomt knelpunten bij de overgangen en knelpunten tussen fietsers en voetgangers. Een aandachtspunt is de inrichting van de Laône, hier zouden fietsers een prominenter positie op de rijbaan moeten krijgen. Mogelijk past een inrichting als fietsstraat, misschien niet over de gehele lengte, maar wel tussen parkeerplaats en Scholderlaan."

⁸ Vanaf Renesse oost Oost (Korte Moermondsweg) is het fietspad wel verplicht (hier is een fietsverbod bord aanwezig)





Figuur 4-20. locatie maatregel wegvak Laône

Figuur 4-21 – Voorbeeldprofiel Fietsstraat

4.5.4 Advies

Geadviseerd wordt om op de volgende twee locaties maatregelen te nemen:

- Herinrichting van de Roelandsweg;
- Het onverplichte fietspad langs de Laône op te heffen en als voetpad aan te duiden.



4.6 Oplossingsrichtingen drukke dag

Er zijn ongeveer 52 drukke dagen per jaar (zie ook bijlage 9). Deze drukke dagen vallen in de periode van 1 juli tot 1 september (de zomermaanden). In de huidige situatie is de verkeersstructuur zo dat in deze periode conform de normale dagen de Hogezoom een voetgangersgebied is (fietsers moeten afstappen) en dat op de Oude Moolweg en Zeeanemoonweg eenrichtingsverkeer van toepassing is.

Ook is er op uitgaansavonden een extra afsluiting van de Jan van Renesseweg (tussen de Roelandsweg en de Zeeanemoonweg).

4.6.1 Knelpunt

Op de drukke dagen neemt de hoeveelheid verkeer in de kern van Renesse sterk toe, zowel de hoeveelheid bezoekers met de auto als op de (e)fiets of te voet.

Door de toename van de omvang van de verkeersstromen nemen ook de knelpunten toe. De eerder aangegeven knelpunten worden versterkt (ze treden vaker op) en er treden nieuwe knelpunten op. Met name op locaties waar voetgangers en fietsers in conflict komen met gemotoriseerd verkeer ontstaan vaker verkeersonveilige situaties.

De volgende locaties verdienen extra aandacht op de drukke dagen:

- De druk op de P+R neemt toe, het knelpunt op het kruispunt Roelandsweg – P+R ook.
- Route en kruispunten Jan van Renesseweg - Hogezoom / Zeeanemoonweg / Oude Moolweg.
- Kruispunt Oude Moolweg - Lange Reke en de bevoorrading van de supermarkt.
- Knelpunten rondom fietsparkeren (elektrische fietsen, scooters en bromfietzers), met name in het centrum (in het voetgangersgebied).
- Knelpunten rondom parkeren auto's en motoren rondom het centrum.
- Knelpunten bij het kort parkeren van met name bevoorradingsverkeer en auto's bij de Primera.
- Knelpunten met het parkeren van auto's op de Duinweg.

De aangedragen oplossingsrichtingen op een rustige en normale dag zijn ook van toepassing op de drukke dagen.

- Optimaliseren - Kruispunt Jan van Renesseweg – Hogezoom.
- Optimaliseren - Kruispunt Jan van Renesseweg – Oude Moolweg.
- Optimaliseren - Kruispunt Jan van Renesseweg – Zeeanemoonweg.
- Aanpassen kruispunt P+R – Roelandsweg.
- Aanpassen rotonde Vroonweg – Hogezoom.
- Benadrukken fietsoversteek Lagezoom (door verhoging en/of middeneiland).
- Optimaliseren positie fietsers op/langs de Stoofweg.
- Herinrichting van de Roelandsweg (gedeelte 30 km/h).
- Het onverplichte fietspad langs de Laône op te heffen en als voetpad aan te duiden.



4.6.2 1. Duidelijkere situatie parkeerplaatsen centrum

In de huidige situatie lijkt voor veel bezoekers de parkeerplaats aan de Oude Moolweg de centrumparkeerplaats. Deze is in online kaarten goed zichtbaar en lijkt de parkeerplaats die het dichtste bij de winkels is. Echter is de praktijk anders, de Oude Moolweg kent een zeer beperkte capaciteit en is betaald parkeren. Hierdoor gaat veel gemotoriseerd verkeer een parkeerplek zoeken in het centrum (bij de Oude Moolweg of de Zeeanemoonweg) en parkeert niet op de P+R.

Geadviseerd wordt de situatie voor alle bezoekers zo duidelijk mogelijk te maken. Door het openbaar parkeren in het centrum te verbieden en die plekken beschikbaar te stellen voor bewoners en werknemers ontstaat een overzichtelijke situatie.

De volgende twee maatregelen worden geadviseerd:

- Afsluiten van het parkeerterrein Oude Moolweg voor bezoekers (in ieder geval op drukke en zeer drukke dagen)⁹. Dit parkeerterrein kan dan alleen toegankelijk gemaakt worden voor vergunninghoudersparkeren (voor bewoners en werknemers);
- Verwijderen openbare parkeerplekken in het centrum. Met name de parkeervakken aan de Zeeanemoonweg. Eventueel kan hier ook vergunninghoudersparkeren worden ingevoerd (voor bewoners of werknemers).

4.6.3 2. Verduidelijken sturing verkeer

Van groot belang in de huidige bewegwijzering is, zoals geconcludeerd in eerdere onderzoeken, dat de P+R tevens aangeduid moet worden als parkeerterrein Centrum Renesse. De bewegwijzering naar de P+R als parkeerterrein voor Centrum Renesse moet vooraf vanuit alle richtingen duidelijk en eenduidig zijn. Gewenst is om te beginnen met de bewegwijzering vanaf de Lagezoom en Recreatieverdeelweg, zodat het autoverkeer dat een parkeerplaats zoekt geen andere route kiest.

Ook blijkt dat niet voor alle bezoekers duidelijk is dat de P+R een gratis parkeervoorziening is (in tegenstelling tot andere parkeervoorzieningen). Afhankelijk van het scenario van het verplaatsen van de supermarkt geldt bovenstaande des te meer. In het geval van een verplaatsing van de supermarkt is ook van belang dat de P+R wordt aangeduid met parkeerplaats supermarkt.

Geadviseerd wordt een dynamisch parkeerverwijssysteem aan te leggen, zodat waarbij vooraf duidelijk is (bijvoorbeeld op de locaties waar het autoverkeer nog een route kan kiezen) hoeveel parkeerplaatsen er waar nog beschikbaar zijn. Voordeel van dit systeem is dat de huidige parkeervoorzieningen efficiënter gebruikt worden, hierbij dient wel opgemerkt te worden dat een deel van het verkeer dat negeert en alsnog zo dicht mogelijk bij de eindbestemming probeert te parkeren (ook al staat aangegeven dat het 'vol' is).

⁹ *Uitgezonderd specifieke evenementen in het dorpshuis (zoals tijdens huwelijken of begrafenissen)*





Figuur 4-22 / 4-23. Voorbeeld parkeerwijstelsysteem en keuzelocaties

Aanvullend op bovenstaande is de volgende maatregel in alle gevallen van belang. Door alle verhuurders en aanbieders van overnachtingen vooraf duidelijke informatie te laten verstrekken aan bezoekers hoe het centrum het beste toegankelijk is. Primair per fiets en te voet, maar indien een bezoeker kiest voor de auto, dat de P+R de plek is om de auto gratis te parkeren.

4.6.4 3. Uitbreiden van het autovrije gebied in het centrum

Het beste voor het langzame verkeer is een grotere afsluiting van het centrum voor het gemotoriseerde verkeer, zodat de voetgangers en fietsers meer ruimte hebben.

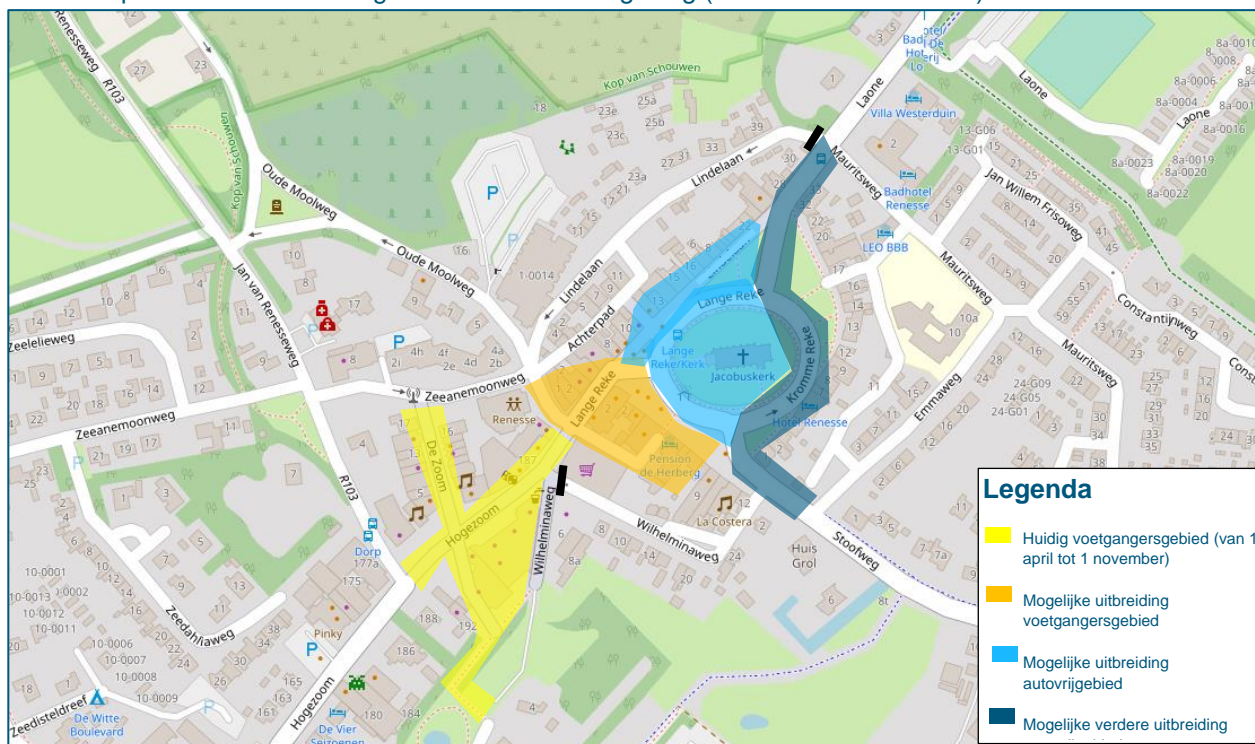
Zo'n grotere afsluiting omvat de Lange Reke en de westelijke centrumring (Lange Reke & Korte Reke). Mogelijk kan dit worden uitgebreid met een deel van de Hogezoom, Jan v. Renesseweg (tot Zeeanemoonweg), Stoofweg (tot Emmaweg) en hele Lange Reke.

Geadviseerd wordt in het gebied duidelijk onderscheid te maken tussen de routes die autovrij zijn (waar fietsen wel toegestaan is) en routes die uitsluitend bestemd zijn voor voetgangers (ook een verbod voor fietsverkeer)¹⁰. Door veilige en duidelijke routes te creëren voor fietsers (buiten het voetgangersgebied) nemen ook de knelpunten in het voetgangersgebied, door fietsers, af. Bijvoorbeeld door de routing van de knooppuntroute niet door het centrumgebied te leggen, maar bijvoorbeeld via het fietspad bij de P+R of de Lindelaan (nu loopt deze via het voetgangersgebied).

¹⁰ Gesloten voor gemotoriseerd verkeer, uitgezonderd vergunninghouders



In onderstaand figuur is een advies gegeven over de omvang van het voetgangersgebied en het autovrij gebied. Voor het verder uitwerken van dit advies is draagvlak onder bewoners en ondernemers van groot belang. Deze dienen bij een verdere uitwerking nauw betrokken te worden. Van belang is de verplaatsing van de supermarkt en de aanleg van de 2^e ontsluitingsweg (zie de twee scenario's).



Figuur 4-24. Uitbreiding voetgangersgebied en autovrijgebied



4.6.5 4. Beter markeren parkeerplekken voor fietsers, elektrische fietsen, scooters, brommers en motoren en handhaving op foutief gedrag

Een groot deel van het probleem kan aangepakt worden, door betere bebording van de locaties waar auto's, fietsers, brommers, e-bike's en motoren geparkeerd kunnen worden. Sinds de eerste schouw is er door de gemeente op een aantal plekken al duidelijkere bebording aangebracht voor het parkeren van fietsen.

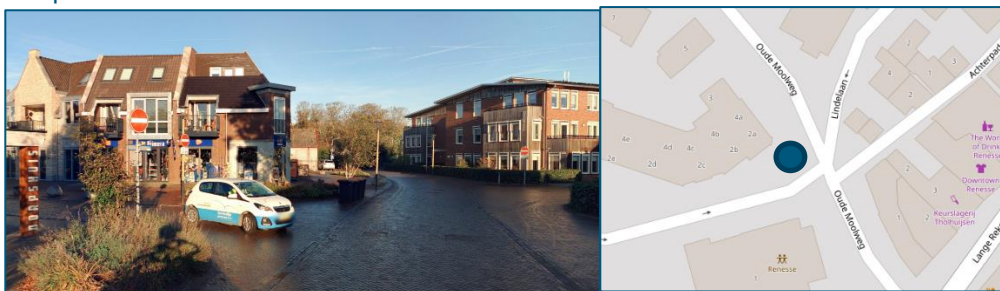
Gekoppeld aan het aanbrengen van duidelijkere bebording is handhaving noodzakelijk¹¹. Waarbij van belang is dat handhaving plaatsvindt, met name op de drukke en zeer drukke dagen, maar ook op de normale en rustige dagen. Op deze momenten is gebleken dat relatief veel bezoekers een fiets, e-bike, brommer of motor parkeren in het voetgangersgebied.



Figuur 4-25 en 4-26 foutief geparkeerde motoren en auto's

4.6.6 5. Verplaatsen keien bij kortparkeerplaatsen bij de Primera

Op het kruispunt tussen de Oude Moolweg en het Achterpad wordt (veelal) door logistiek verkeer tijdelijk geparkeerd ter hoogte van het kruispunt. Door het aanpassen van de fysieke rand langs de weg (de keien) kan een duidelijkere plek gecreëerd worden waar de laden en lossen plaats kan vinden, maar waarbij het parkeren van voertuigen op een veiligere manier kan plaatsvinden (met meer zicht voor de andere verkeersgebruikers). Onder laden en lossen wordt zowel de bevoorrading bedoeld als het halen en brengen van pakketten door bezoekers.



Figuur 4-27 / 28 Kaart en locatiefoto situatie ter hoogte van de Primera

¹¹ Mogelijk kan de handhaving van de gesloten verklaring voor gemotoriseerd verkeer met een ANPR systeem (camera controle) bijdragen aan onder andere foutief aanwezige motoren in het gebied.



4.6.7 6. Fysiek beperken tijdelijk parkeren op de Duinweg

Op de Duinweg geldt een parkeerverbod. Op drukke dagen proberen auto's zo dicht mogelijk bij het strand te komen en kiezen er regelmatig voor foutief te parkeren langs de Duinweg. Het zoveel mogelijk fysiek onmogelijk maken van het parkeren in de berm (door keien of paaltjes) gecombineerd met bijbehorende handhaving (o.a. bij parkeren voor opritten) is de oplossing om dit probleem op te lossen.



Figuur 4-29 / 30 Kaart en locatiefoto Duinweg

4.6.8 Advies

Geadviseerd wordt om op de volgende zeven maatregelen te nemen:

1. Duidelijkere situatie parkeerplaatsen centrum (afsluiten van het parkeerterrein Oude Moolweg voor bezoekers en verwijderen openbare parkeerplekken in het centrum)
2. Verbeteren bewegwijzering (dynamische bebording en wayfinding) voor alle bezoekers (zowel fietsers als automobilisten);
3. Uitbreiden van het autovrije gebied in het centrum;
4. Beter markeren parkeerplekken voor fietsers, elektrische fietsen, scooters, brommers en motoren en handhaving op foutief gedrag;
5. Verplaatsen keien bij kortparkeerplaatsen bij de Primera;
6. Fysiek beperken tijdelijk parkeren op de Duinweg.



4.7 Oplossingsrichtingen zeer drukke dag

Er zijn ongeveer 17 zeer drukke dagen per jaar (zie bijlage 9). Deze zeer drukke dagen zijn specifieke dagen binnen de normale en drukke dagen. Binnen de periode van de normale dagen is dit rond het hemelvaarts- en pinksterweekend. Binnen de drukke periode zijn dit met name de weekenden (vrijdag en zaterdag).

Op het moment geldt op de zeer drukke dagen in basis dezelfde situatie als op de drukke dagen. Echter gebeurt het heel specifiek op deze dagen dat de politie ingrijpt en een groter gebied in het centrum afsluit voor al het gemotoriseerde verkeer.

Het gaat hierbij om het volgende gebied: de Lange Reke, de ring rondom de kerk (Lange Reke / Korte Reke / Kromme Reke), een deel van de Stoofweg (tot de Emmaweg), Hogezoom en de Jan van Renesseweg (tot de Zeeanemoonweg).

4.7.1 Knelpunt

Op de zeer drukke dagen is de verkeersveiligheid dusdanig in de knel dat de politie regelmatig ingrijpt door wegen af te sluiten. Hier is een draaiboek voor aanwezig, maar niet alle partijen zijn hiervan op de hoogte.

Dit leidt in de huidige situatie tot knelpunten voor bewoners en bezoekers (met name de huidige locatie van de supermarkt). Doordat de situatie niet vooraf duidelijk is leidt dit tot kerende voertuigen voor en na de afsluitingen (hetgeen verkeersonveilig is) en ook de knelpunten met het parkeren van fietsers neemt toe.

Op een zeer drukke dag zijn de oplossingsrichtingen van toepassing van de rustige, normale en drukke dagen.

4.7.2 1. Vooraf vastleggen en formaliseren van de centrumafsluiting

Door vooraf vast te leggen op welke dagen een gehele centrumafsluiting geldt kunnen hierop passende maatregelen genomen worden. Dit door specifieke bebording (al dan niet dynamisch met bijvoorbeeld een tekstkar) en de mogelijke inzet van verkeersregelaars (indien nodig). Daarnaast is op die manier vooraf voor bewoners en ondernemers duidelijk welke situatie van toepassing is (en vanaf wanneer), zodat ze hiermee rekening kunnen houden.

Opgemerkt dient te worden dat een tweede ontsluiting van de P+R extra mogelijkheden geeft voor een betere sturing bij een afsluiting van de Stoofweg.

4.7.3 Advies

Geadviseerd wordt specifiek voor de zeer drukke dagen een draaiboek op te stellen in overleg met bewoners en ondernemers waarbij vooraf duidelijk is op welke dagen het hele centrum wordt afgesloten (en op welke tijden).



4.8 Conclusie

4.8.1 Scenario's

Er zijn twee bepalende ontwikkelingen die in het ruimtelijk domein spelen: het verplaatsen van de supermarkt (Jumbo) en de 2e toegang van de P+R (transferium). In paragraaf 4.2 en 4.3 beschrijven we beide scenario's en wordt aangegeven wat de effecten zijn. Daarbij is het huidige knelpunt beschreven, welke oplossingsrichtingen hier mogelijk zijn en wat het advies is.

Samenvatting/conclusie

- Vanuit verkeersveiligheid- en leefbaarheidsoogpunt is het verplaatsen van de supermarkt een sterke verbetering. Zowel op rustige, normale, drukke en zeer drukke dagen neemt het aantal conflicten tussen gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer af. De huidige locatie leidt tot knelpunten bij het sturen van gemotoriseerd verkeer naar de supermarkt op drukke en zeer drukke dagen. De nieuwe locatie lost dit knelpunt op.
- De toegang van de P+R is in de huidige situatie op drukke en zeer drukke dagen niet optimaal. Een extra ontsluiting biedt hier een oplossing voor.
- De huidige toegang van de P+R volstaat niet voor bevoorrading naar de supermarkt en het autoverkeer naar de supermarkt. Vooral niet als dit gecombineerd wordt met de recreatieve functie van het parkeerterrein, waardoor vooral op drukke en zeer drukke dagen een zeer onveilige situatie ontstaat. Een extra ontsluiting biedt hier een oplossing voor.

4.8.2 Oplossingsrichtingen per type dag

Het aantal knelpunten verschilt per type dag, waardoor voor die momenten andere oplossingsrichtingen voorzien worden. Hieronder zijn de geadviseerde oplossingsrichtingen per type dag opgesomd.

Rustige dag

- Optimaliseren - Kruispunt Jan van Renesseweg – Hogezoom;
- Optimaliseren - Kruispunt Jan van Renesseweg - Oude Moolweg;
- Optimaliseren - Kruispunt Jan van Renesseweg – Zeeanemoonweg;
- Aanpassen kruispunt P+R – Roelandsweg;
- Aanpassen rotonde Vroonweg – Hogezoom;
- Benadrukken fietsoversteek Lagezoom (door verhoging en/of middeneiland);
- Optimaliseren positie fietsers op/langs de Stoofweg.

Normale dag

Rustige dag +

- Herinrichting van de Roelandsweg (gedeelte 30 km/h);
- Het onverplichte fietspad langs de Laône op te heffen en als voetpad aan te duiden.

Drukke dag

Normale dag +

- Instellen parkeerplaats Oude Moolweg en Zeeanemoonweg uitsluitend voor bewoners en werknemers;
- Dynamische bewegwijzering en verbetering bewegwijzering voor alle bezoekers (zowel fietsers als automobilisten);
- Verwijderen openbare parkeerplekken in het centrum, met name de parkeervakken op de Zeeanemoonweg (eventueel vervangen door vergunninghoudersparkeren);



- Uitbreiden van het autovrije gebied in het centrum;
- Beter markeren parkeerplekken voor fietsers, elektrische fietsen, scooters, brommers en motoren en handhaving op foutief gedrag;
- Verplaatsen keien bij kortparkeerplaatsen bij de Primera;
- Fysiek beperken tijdelijk parkeren op de Duinweg.

Zeer drukke dag

Drukke dag +

- Geadviseerd wordt specifiek voor de zeer drukke dagen een draaiboek op te stellen in overleg met bewoners en ondernemers waarbij vooraf duidelijk is op welke dagen het hele centrum wordt afgesloten (en op welke tijden).



5. Advies en conclusies



5 Advies en conclusies

5.1 Conclusies

Algemeen

De kern Renesse is vanuit verkeerskundig perspectief een gebied met veel gezichten. Op rustige dagen is er veel ruimte, weinig verkeer en is het aantal knelpunten beperkt. Op zeer drukke dagen neemt de verkeersonveiligheid dusdanig toe dat de politie ingrijpt en een deel van het gebied afzet.

Om de leefbaarheid en verkeersveiligheid van de kern te laten toenemen, is het noodzakelijk om passende maatregelen te nemen afhankelijk van de hoeveelheid verkeer (zowel auto's, fietsers, voetgangers, ruiters, etc). Hierbij staat centraal dat de kwetsbare verkeersdeelnemers (voetganger en fietser) extra bescherming verdienen, met name op de drukke en zeer drukke dagen.

Scenario verplaatsen supermarkt

Vanuit verkeersveiligheid- en leefbaarheidsoogpunt is het verplaatsen van de supermarkt (Jumbo) een sterke verbetering. Zowel op rustige, normale, drukke en zeer drukke dagen neemt het aantal conflicten tussen gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer af. De huidige locatie leidt tot knelpunten bij het sturen van gemotoriseerd verkeer naar de supermarkt op drukke en zeer drukke dagen. De nieuwe locatie lost dit knelpunt op.

Scenario aanleg 2e toegangsweg P+R

De toegang van de P+R is in de huidige situatie op drukke en zeer drukke dagen niet optimaal. Een extra ontsluiting biedt hier een oplossing voor.

De huidige toegang van de P+R volstaat niet voor bevoorrading naar de supermarkt en het autoverkeer naar de supermarkt. Vooral niet als dit gecombineerd wordt met de recreatieve functie van het parkeerterrein, waardoor vooral op drukke en zeer drukke dagen een knelpunt ontstaat. Een extra ontsluiting biedt hier de oplossing voor.

5.2 Advies

5.2.1 Maatregelen

Geadviseerd wordt de volgende maatregelen te nemen op alle dagen (rustige, normale, drukke en zeer drukke dagen):

- Optimaliseren - Kruispunt Jan van Renesseweg – Hogezoom
- Optimaliseren - Kruispunt Jan van Renesseweg – Oude Moolweg
- Optimaliseren - Kruispunt Jan van Renesseweg - Zeeanemoonweg
- Aanpassen kruispunt P+R – Roelandsweg
- Aanpassen rotonde Vroonweg - Hogezoom
- Benadrukken fietsoversteek Lagezoom (door verhoging en/of middeneiland)
- Optimaliseren positie fietsers op/langs de Stoofweg

Geadviseerd wordt de volgende maatregelen te nemen op normale, drukke en zeer drukke dagen:

- Herinrichting van de Roelandsweg.
- Het onverplichte fietspad langs de Laône op te heffen en als voetpad aan te duiden.



Geadviseerd wordt de volgende maatregelen te nemen op drukke en zeer drukke dagen:

- Instellen parkeerplaats Oude Moolweg en Zeeanemoonweg uitsluitend voor bewoners en werknemers.
- Dynamische bewegwijzering en verbetering bewegwijzering voor alle bezoekers (zowel fietsers als automobilisten).
- Verwijderen openbare parkeerplekken in het centrum, met name de parkeervakken op de Zeeanemoonweg (eventueel vervangen door vergunninghoudersparkeren).
- Uitbreiden van het autovrije gebied in het centrum.
- Beter markeren parkeerplekken voor fietsers, elektrische fietsen, scooters, brommers en motoren en handhaving op foutief gedrag.
- Verplaatsen keien bij kortparkeerplaatsen bij de Primera.
- Fysiek beperken tijdelijk parkeren op de Duinweg.

Geadviseerd wordt de volgende maatregelen te nemen op alleen de zeer drukke dagen:

- Geadviseerd wordt specifiek voor de zeer drukke dagen een draaiboek op te stellen in overleg met bewoners en ondernemers waarbij vooraf duidelijk is op welke dagen het hele centrum wordt afgesloten (en op welke tijden).

5.2.2 Prioritering

De grootste kans om de leefbaarheid en veiligheid in de kern Renesse te verbeteren, is het verplaatsen van de supermarkt. Indien deze verplaatst wordt, ontstaat de mogelijkheid het autovrije gebied in het centrum te vergroten.

Vanuit de exploitatie van de supermarkt is het zeer wenselijk een tweede toegangsweg aan te leggen. Om dit mogelijk te maken is het wenselijk het voetgangersgebied uit te breiden (naar de Korte Reke / Lange Reke en de Kromme Reke) en is het randvoorwaardelijk dat er aan de Stoofweg maatregelen worden genomen (met name ter hoogte van de aansluiting van de nieuwe weg).

Hierna is het van belang om het gemotoriseerd verkeer beter te sturen naar de parkeervoorzieningen. Dit door het parkeerterrein aan de Oude Moolweg toe te wijzen aan bewoners en ondernemers en vervolgens dynamische bewegwijzering aan te leggen (waarbij specifiek vermeld wordt dat de P+R het belangrijkste parkeerterrein van het centrum is en daar gratis geparkeerd kan worden). Uitgezonderd specifieke evenementen, zoals tijdens huwelijken of begrafenissen in het dorps huis, dient het parkeerterrein Oude Moolweg hiervoor beschikbaar te zijn.

Naast bovenstaande prioritering kunnen op korte termijn maatregelen genomen worden op het gebied van handhaving op foutparkeerders en op de specifieke knelpunten zoals de kruispunten langs de Jan van Renesseweg, en de acties bij de Primera en op de Duinweg.

Bovenstaande is uitgewerkt in een tweetal tabellen. De korte termijn maatregelen, die relatief makkelijk genomen kunnen worden. En de overige maatregelen, die meer tijd vergen qua voorbereiding en uitvoering en vaak ook grotere financiële consequenties hebben. In een aantal gevallen moet apart budget aangevraagd worden om tot uitvoering over te kunnen gaan.

Per maatregel zijn de volgende effecten uitgewerkt:

- Effect op verkeersveiligheid
- Effect op leefbaarheid
- Effect op bereikbaarheid



Alle drie deze effecten zijn aangegeven met (g)een of meerdere “+” tekens. Hierbij is voor de scenario’s een vierde “+” teken weergegeven om aan te geven dat deze relatief grote maatregelen een nog grotere impact hebben dan de losse maatregelen.

Per maatregel zijn de volgende kenmerken uitgewerkt:

- **Type dag:**
Waarbij met een letter aangegeven staat op welke dagen het betrekking heeft: “r” voor rustige dag, “n” voor normale dag, “d” voor drukke dag en “z” voor zeer drukke dag.
- **Kostenindicatie:**
Indien bekend is een kostenindicatie weergegeven. Indien niet bekend is een ‘range’ aangegeven waarbinnen de maatregel valt.
- **Realisatietermijn:**
De realisatietermijn is afhankelijk van de type maatregel in een aantal jaren weergegeven.

Voor wat betreft de kostenindicatie geldt dat voor de volgende projecten het benodigde budget al in de gemeentelijke begroting beschikbaar is:

- Optimaliseren kruispunt Jan van Renesseweg – Oude Moolweg
- Optimaliseren kruispunt Jan van Renesseweg – Zeeanemoonweg
- Aanpassen kruispunt P+R Roelandsweg

Verder geldt dat er in de periode 2023-2025 de volgende algemene middelen beschikbaar zijn voor uitvoering van deze verkeersstudie:

- 2023: € 100.000
- 2024: € 125.000
- 2025: € 125.000

Daarnaast is voor de aanleg van de 2^e ontsluiting een p.m. post opgenomen in het jaar 2024.

Verder zijn er een aantal maatregelen die relatief weinig geld kosten, maar wel een vermindering van opbrengsten betekent. Indien de parkeerplaatsen in het centrum worden verwijderd en/of worden ingericht voor vergunninghoudersparkeren, dan worden de structurele opbrengsten uit parkeergelden lager.

Kortom, voor zover maatregelen nog niet in de gemeentelijke begroting zijn opgenomen, is een integrale afweging noodzakelijk in relatie tot andere projecten in Renesse, het budget voor de stads- en dorpsvisies en de nut/noodzaak van maatregelen. Dit wordt jaarlijks afgewogen. Onderstaande tabel is dus een streven vanuit verkeersoogpunt en geen garantie dat alle maatregelen daadwerkelijk uitgevoerd worden.

Onderstaand zijn de korte termijn maatregelen weergegeven:

| Nr | Maatregelomschrijving | Effect op | | | Type dag | Kosten indicatie | Realisatie termijn |
|----|---|------------|--------------|----------------|------------|---------------------|--------------------|
| | | Veiligheid | Leefbaarheid | Bereikbaarheid | | | |
| 1 | Beter markeren parkeerplekken voor tweewielers en meer handhaving | + | ++ | | r n d z | €2.500 - €7.500 | 0-1 jaar |
| 2 | Verplaatsen keien bij kortparkeerplaatsen bij de Primera. | + | + | | d z | €1.000 - €2.500 | 0-1 jaar |
| 3 | Gezamenlijk draaiboek op zeer drukke dagen | + | +++ | | z | €1.000 - €5.000 | 0-1 jaar |
| 4 | Fysiek beperken tijdelijk parkeren op de Duinweg. | + | + | | d z | €5.000 - €10.000 | 0-1 jaar |



Onderstaand zijn de maatregelen voor de langere termijn weergegeven:

| Nr | Maatregelomschrijving | Effect op | | | Type dag | Kosten indicatie | Realisatie termijn |
|----|---|------------|--------------|----------------|----------|-----------------------|--------------------|
| | | Veiligheid | Leefbaarheid | Bereikbaarheid | | | |
| 1 | Scenario 1. Verplaatsen supermarkt | ++++ | ++++ | ++++ | r n d z | nvt ¹² | 2-4 jaar |
| 2 | Uitbreiden van het autovrije gebied in het centrum. | +++ | +++ | + | n d z | € 25.000 - € 75.000 | 2-4 jaar |
| 3 | Scenario 2. Aanleg tweede ontsluitingsweg | ++++ | ++++ | ++++ | r n d z | € 400.000- € 500.000 | 2-4 jaar |
| 4 | Optimaliseren positie fietsers op/langs de Stoofweg | +++ | + | | r n d z | € 50.000 - € 100.000 | 0-2 jaar |
| 5 | Parkeerplaats Oude Moolweg en Zeeanemoonweg uitsluitend voor bewoners en werknemers | ++ | +++ | | n d z | € 10.000 - € 20.000 | 0-2 jaar |
| 6 | Dynamische bewegwijzering | ++ | +++ | ++++ | r n d z | € 250.000 - € 500.000 | 2-4 jaar |
| 7 | Verwijderen openbare parkeerplekken in het centrum | + | ++ | | r n d z | € 10.000 - € 20.000 | 0-2 jaar |
| 8 | Optimaliseren - Kruispunt Jan van Renesseweg – Hogezoom | +++ | | | r n d z | € 40.000 - | 1-3 jaar |
| 9 | Optimaliseren - Kruispunt Jan van Renesseweg – Oude Moolweg | +++ | | | r n d z | € 40.000 | 1-3 jaar |
| 10 | Optimaliseren - Kruispunt Jan van Renesseweg - Zeeanemoonweg | +++ | | | r n d z | € 40.000 | 1-3 jaar |
| 11 | Benadrukken fietsoversteek Lagezoom | +++ | | | n d z | € 25.000 - € 75.000 | 1-3 jaar |
| 12 | Aanpassen kruispunt P+R – Roelandsweg | +++ | + | + | n d z | € 700.000 | 2-4 jaar |
| 13 | Het onverplichte fietspad langs de Laône op te heffen. | | | | | | |
| | Aanbrengen scheiding voetgangers en fietsers met huidige inrichting | + | | | | € 10.000 | 0-2 jaar |
| | Herinrichting Laone als fietsstraat | ++ | + | | | € 250.000 – € 750.000 | 2-4 jaar |
| 14 | Herinrichting van de Roelandsweg. | | | | | | |
| | 30 km/uur deel | + | | | n d z | € 200.000 – € 300.000 | 1-3 jaar |
| | 50 km/uur deel | + | | | n d z | € 250.000 – € 500.000 | 2-4 jaar |
| 15 | Aanpassen rotonde Vroonweg - Hogezoom | + | | | d z | €100.000 - €200.000 | 2-4 jaar |

¹² Hiervoor zijn geen kosten opgenomen, dit is een apart project vanuit de ruimtelijke omgeving.



5.3 Monitoring

In de huidige situatie vindt beperkte monitoring plaats van de verkeersstromen door de gemeente. Om een goed beeld te krijgen van de omvang van de hoeveelheid voertuigen (en fietsers, voetgangers) is een betere monitoring gewenst van het verkeer.

Om deze reden wordt aanvullend geadviseerd om op regelmatige basis verkeerstellingen uit te voeren. Met regelmatig wordt bedoeld eens in de 3 tot 4 jaar (uitgezonderd net na of voor een maatregel waarbij de circulatie wordt beïnvloed): De volgende tellingen dienen uitgevoerd te worden:

- Gemotoriseerde verkeersstromen
- Stroom fietsverkeer
- Tellingen gebruik fietsparkeerplaatsen (en type voertuigen)
- Tellingen gebruik autoparkeerplaatsen (en type voertuigen)



Bijlagen



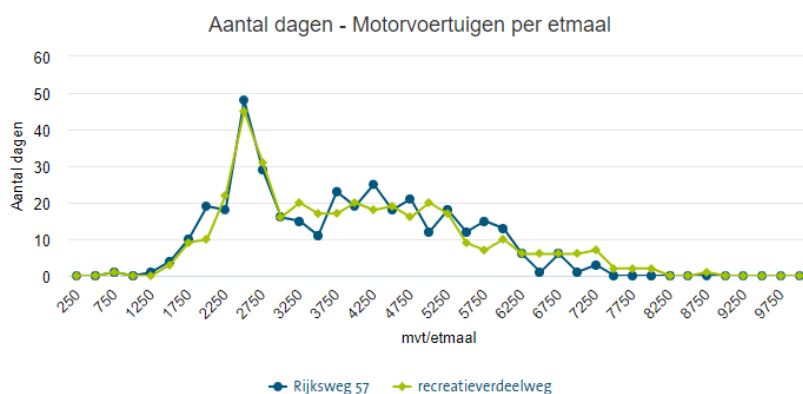
Bijlage 1 Drukte dagen

In de meeste gemeenten zijn de ochtend- en avondspits van belang voor de doorstroming en de knelpunten in de gemeenten. Dit is zeker niet van toepassing op Renesse. De drukte op de infrastructuur, zowel fietsers, voetgangers, auto's, etc., is sterk afhankelijk van het moment van het jaar. Maar kan ook binnen een maand of week sterk verschillen. Een gemiddelde per maand of week geeft daarom een beperkt beeld. Afhankelijk van weer, vakanties en evenementen zijn er grote verschillen.

De drukte door bezoekers van de kern Renesse is echter niet simpel in beeld te brengen. Veelal wordt gebruik gemaakt van maand- of weekgemiddelden. Echter geeft dit geen betrouwbaar beeld van hoeveel uitschieters er dan zijn in die week (of maand). Om een betrouwbaar beeld te krijgen van de drukte, maar ook van de rustige momenten is een jaarrond telling nodig. Alleen van de naastgelegen N-wegen is een jaarrond telling beschikbaar (hier liggen twee permanente meetpunten). Deze tellingen zijn dan wel geen metingen van Renesse zelf, maar geven wel een betrouwbaar beeld van de drukte in het gebied - en vooral hoe vaak deze drukte zich voordoet.

Onderstaand zijn de resultaten van deze analyse in beeld gebracht. De grafiek toont het aantal dagen waarop een bepaalde hoeveelheid verkeer (op een hele dag, beide richtingen samen) geteld is op beide telpunten. Hieruit blijkt dat het 39% van het jaar rustig is, en 30% van het jaar normaal qua drukte. De overige 31% van het jaar is het druk, waarvan 8% gekenmerkt is als heel druk.

Op basis van de intensiteit op de N-wegen (waar jaarrond telgegevens van beschikbaar zijn), is inzichtelijk gemaakt wat de frequentie is van het aantal rustige, normale, drukke en zeer drukke dagen in het jaar.



Figuur I-1 Het aantal motorvoertuigen per etmaal (van beide telpunten).



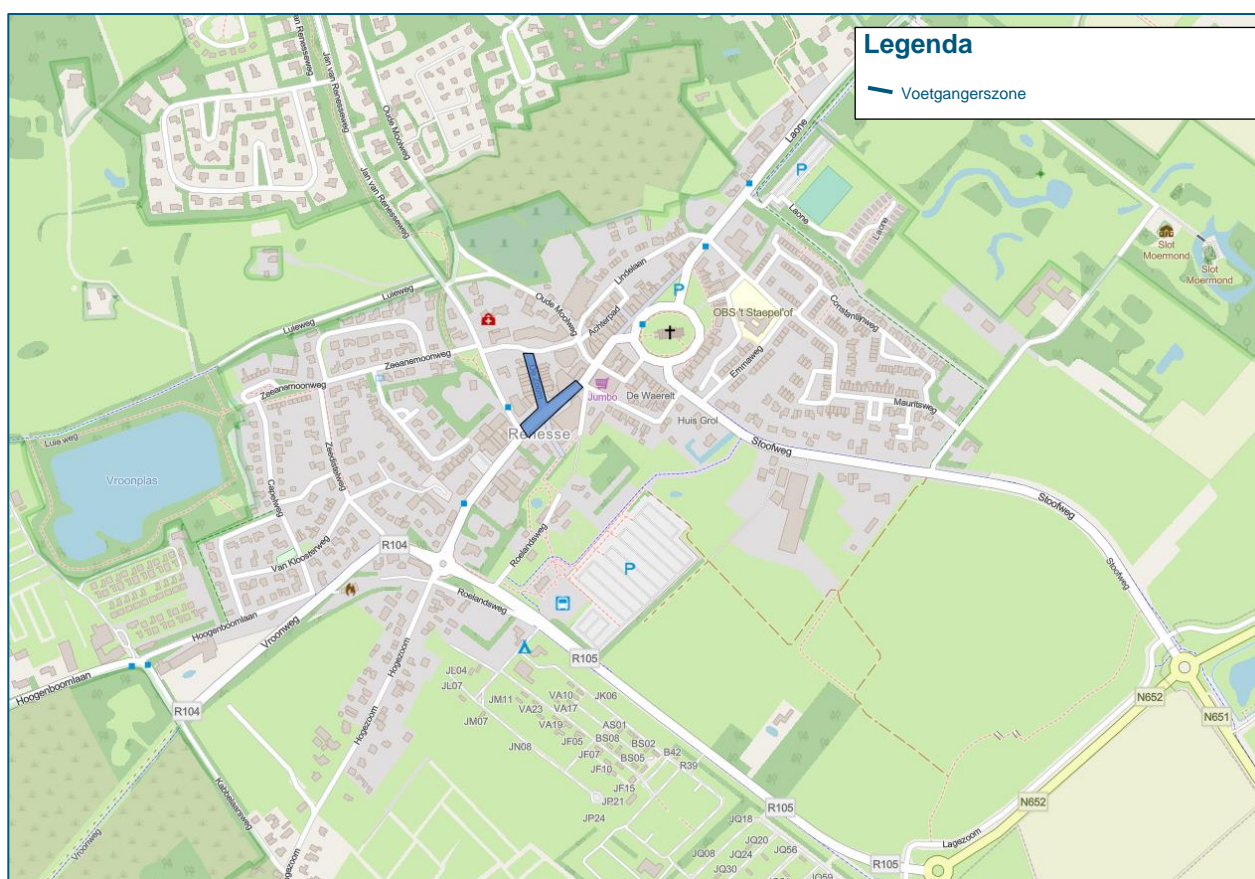
Bijlage 2 Netwerken per modaliteit

Hierin wordt onderscheid gemaakt in voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, ruiterspaden en gemotoriseerd verkeer.

Voetganger

In het centrum van Renesse is de Zoom een voetgangersgebied. Tijdens de drukke dagen en de zomerperiode wordt het voetgangersgebied uitgebreid voor een deel van de Hogezoom (tussen de Jan van Renesseweg en de Oude Moolweg). Dit is afgedwongen door een geslotenverklaring voor al het verkeer. Dit houdt in dat het voor gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer niet toegestaan is om gebruik te maken van de Hogezoom.

In de drukke periode is een uitzondering op de Hogezoom van toepassing voor het laden en lossen van goederen tussen 06:00 en 12:00 uur (geldt van 1 april tot 1 november). Ook is er een uitzondering gemaakt voor taxi's en (brom)fietsers tussen 22:00 en 10:00 uur, dit betekent dat buiten deze periode om (brom)fietsers moeten afstappen.

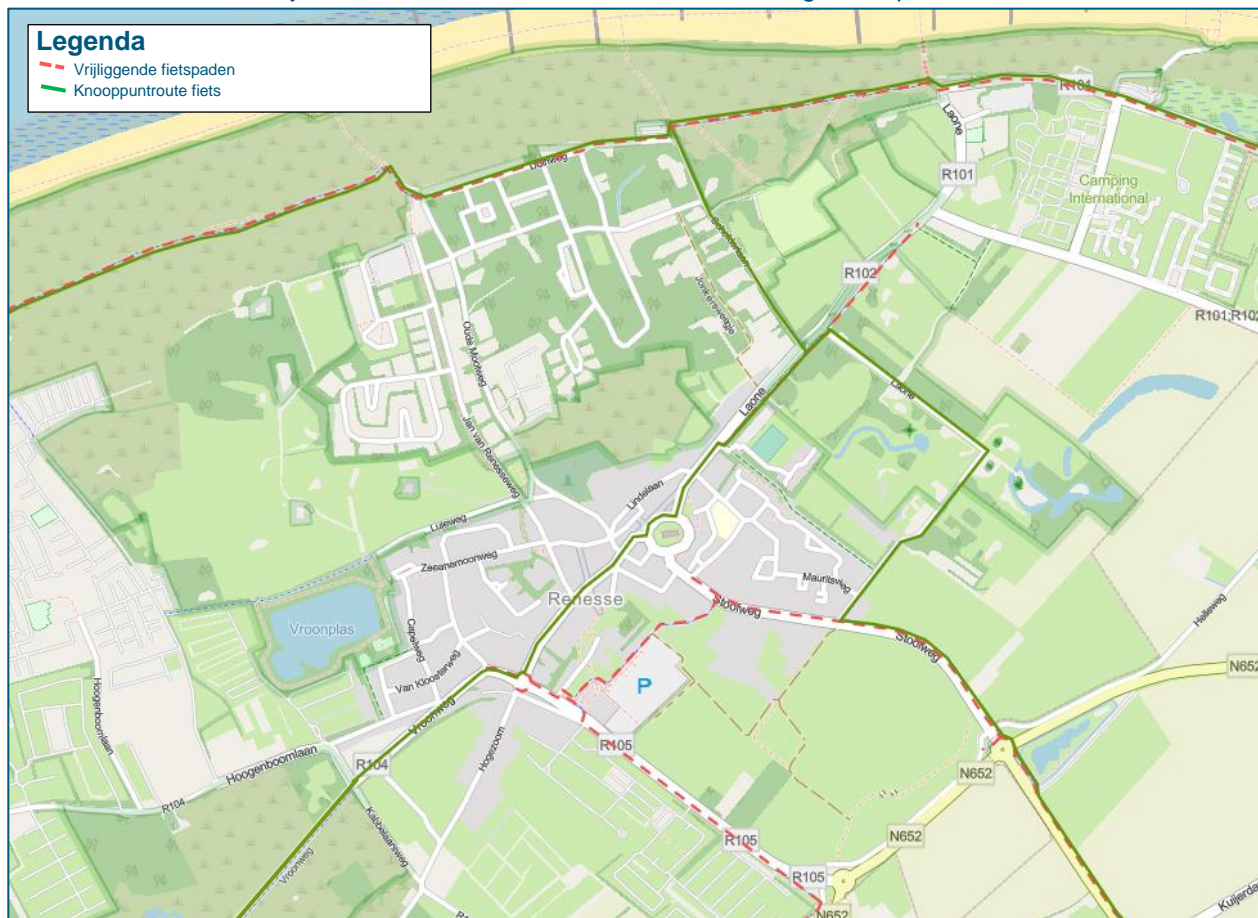


Figuur II-1 Voetgangerszone

Fiets

Fietsers kunnen zich in Renesse bijna overal verplaatsen. Op een aantal plaatsen is een vrijliggend fietspad aanwezig (zie de rode stippellijnen) om de fietser een eigen plek te bieden in het netwerk, op andere gebieden maken de fietsers gemengd gebruik van de rijbaan. Ter hoogte van het voetgangersgebied moeten zij afstappen. Het recreatieve fietsnetwerk in Renesse wordt gekenmerkt door het fietsknooppuntennetwerk (zie de groene lijnen).

In onderstaande kaart zijn de verschillen voor het fietsnetwerk weergegeven op kaart.



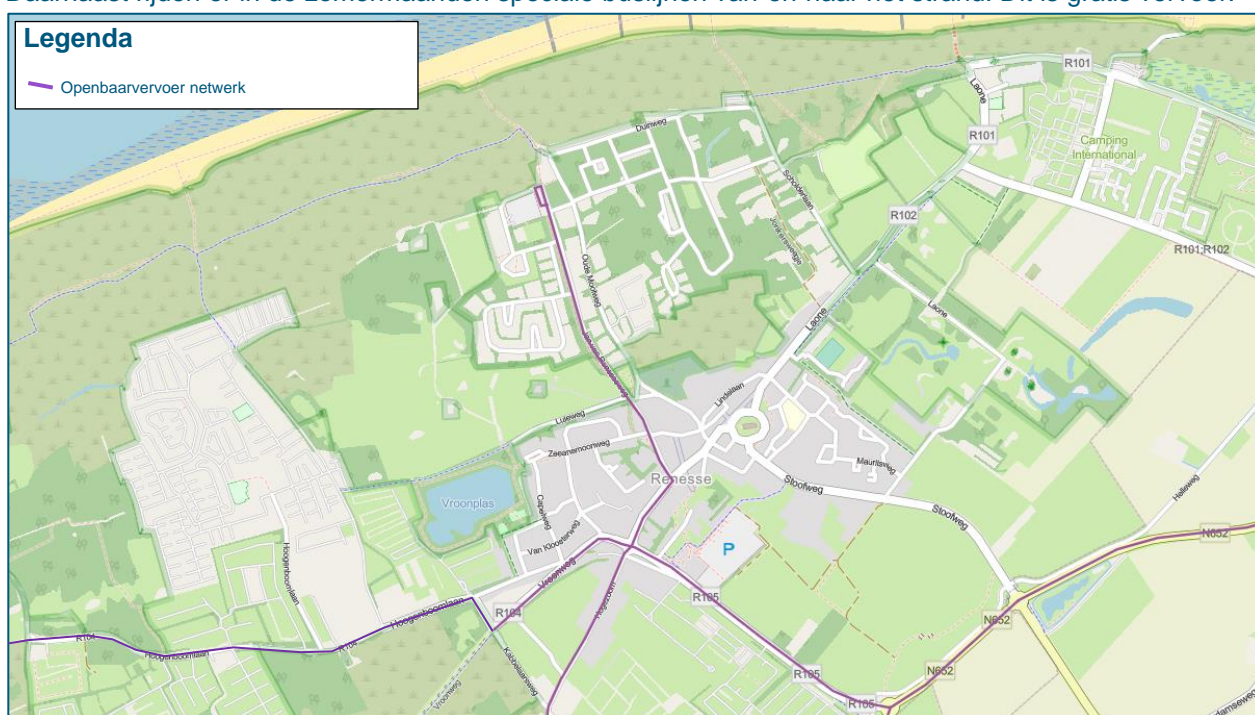
Figuur II-2 Fietsnetwerk

Openbaar vervoer

In de kern Renesse wordt ontsloten door een aantal verschillende buslijnen: 133, 104, 628 en 633. Deze bussen halteren allemaal bij de P+R:

- Buslijn 133: rijdt tussen Middelburg station én Oude-Tonge Busstation, 2x in het uur;
- Buslijn 104: rijdt tussen Renesse P+R én Spijkenisse Metro Centrum; deze rijdt 1x in het uur;
- Buslijn 628: is een schoolbus en rijdt tussen Westenschouwen én Goes, deze rijdt één keer in de ochtendspits en één keer in de middagspits;
- Buslijn 633: is een schoolbus en rijdt tussen Vlissingen en Zierikzee, deze rijdt één keer in de ochtendspits.

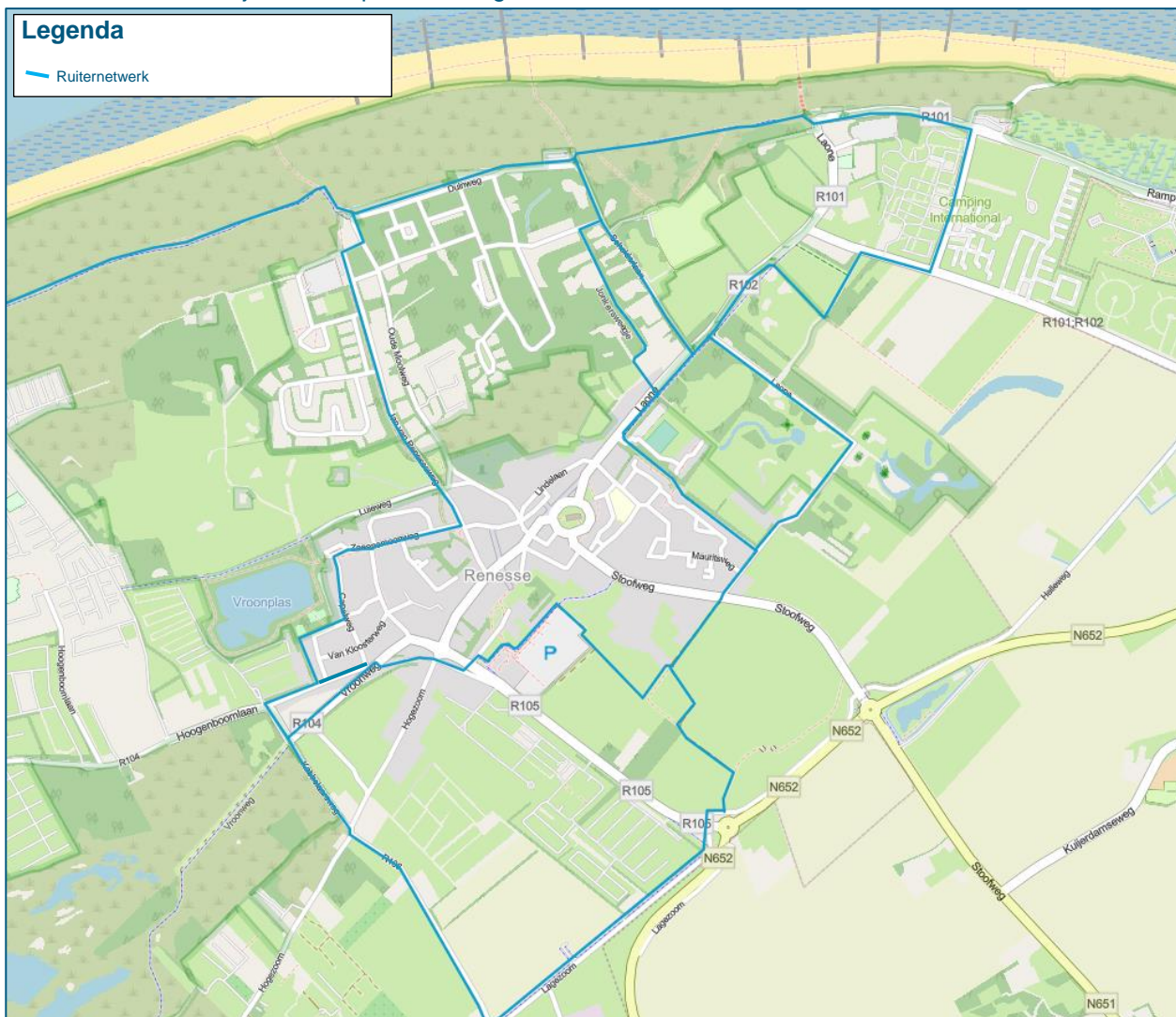
Daarnaast rijden er in de zomermaanden speciale buslijnen van-en-naar het strand. Dit is gratis vervoer.



Figuur II-3 Openbaarvervoer netwerk

Ruiterpaden

Naast de voetgangers, fietsers zijn er ook veel ruiters die zich in de kern Renesse verplaatsen richting het strand of om in de omgeving rond te rijden. Voor deze ruiters zijn een aantal paarden-routes uitgezet. In onderstaande kaart zijn de ruiterpaden weergegeven.



Figuur II-4 Ruiternetwerk



Auto - gemotoriseerd verkeer

In de kern Renesse wordt onderscheidt gemaakt in drie type wegen: 30 km/uur, 50 km/uur en 60 km/uur.

- De Roelandsweg en de Stoofweg zijn een 50 km/uur weg en functioneren als de ontsluitende wegen van Renesse.
- De Korte Moermondsweg is een 60 km/uur weg en functioneert als een verblijfsweg buiten de bebouwde kom.
- Alle overige wegen functioneren als verblijfswegen binnen de bebouwde kom, oftewel de 30 km/uur-wegen.

Zoals ook bij voetgangers beschreven is een deel van de Hogezoom voor het gemotoriseerd verkeer afgesloten en is het voetgangersgebied uitgebreid (met uitzondering van de bevoorradingsmogelijkheden voor het laden en lossen van goederen). Om dit mogelijk te maken wordt het gemotoriseerd verkeer omgeleid. De Jan van Renesseweg, Oude Moolweg en de Zeeanemoonweg worden opengesteld als een éénrichtingsweg om zo het verkeer te spreiden.

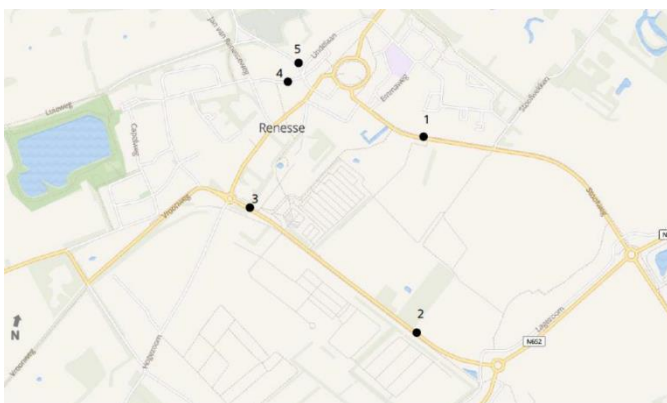
In 2020 heeft de gemeente verkeerstellingen laten uitvoeren in en rondom (het centrum van) Renesse . De afbeelding hieronder toont de locatie waar de tellingen zijn uitgevoerd:

Op de volgende 5 locaties zijn motorvoertuigen geteld:

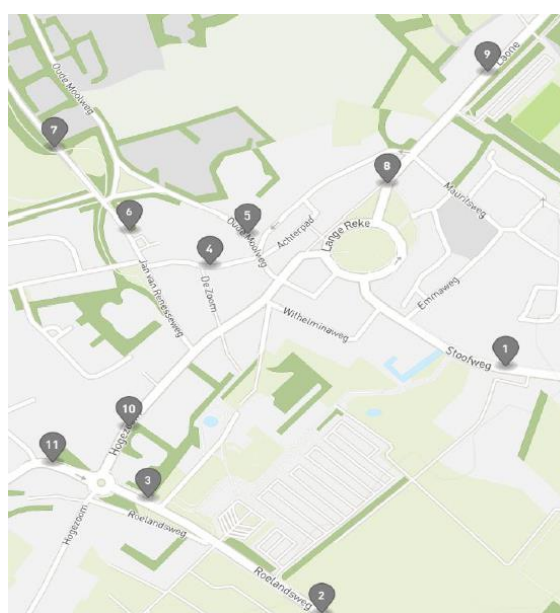
1. Stoofweg, tussen Emmaweg en Stoofwekken
2. Roelandsweg, tussen Lagezoom en Wilhelminaweg
3. Roelandsweg, tussen Wilhelminaweg en Hogezoom
4. Zeeanemoonweg, tussen Jan van Renesseweg en Oude Moolweg
5. Oude Moolweg, tussen Lindelaan en Parkeerplaats Oude Moolweg

De verkeerstellingen zijn tijdens uitgevoerd van 25 juli tot en met 9 augustus 2020.

Ook in augustus 2021 zijn er door de gemeente verkeerstellingen uitgevoerd, toen zijn er voor 11 locaties tellingen uitgevoerd. De verkeerstellingen zijn tijdens uitgevoerd van 6 augustus tot en met 22 augustus 2021. Bij zowel de intensiteiten uit 2020 als 2021 dient rekening worden gehouden met COVID-19.



Figuur II-5 Tellocaties 2020



Figuur II-6 Tellocaties 2021



Vanuit deze analyse zie we dat op de:

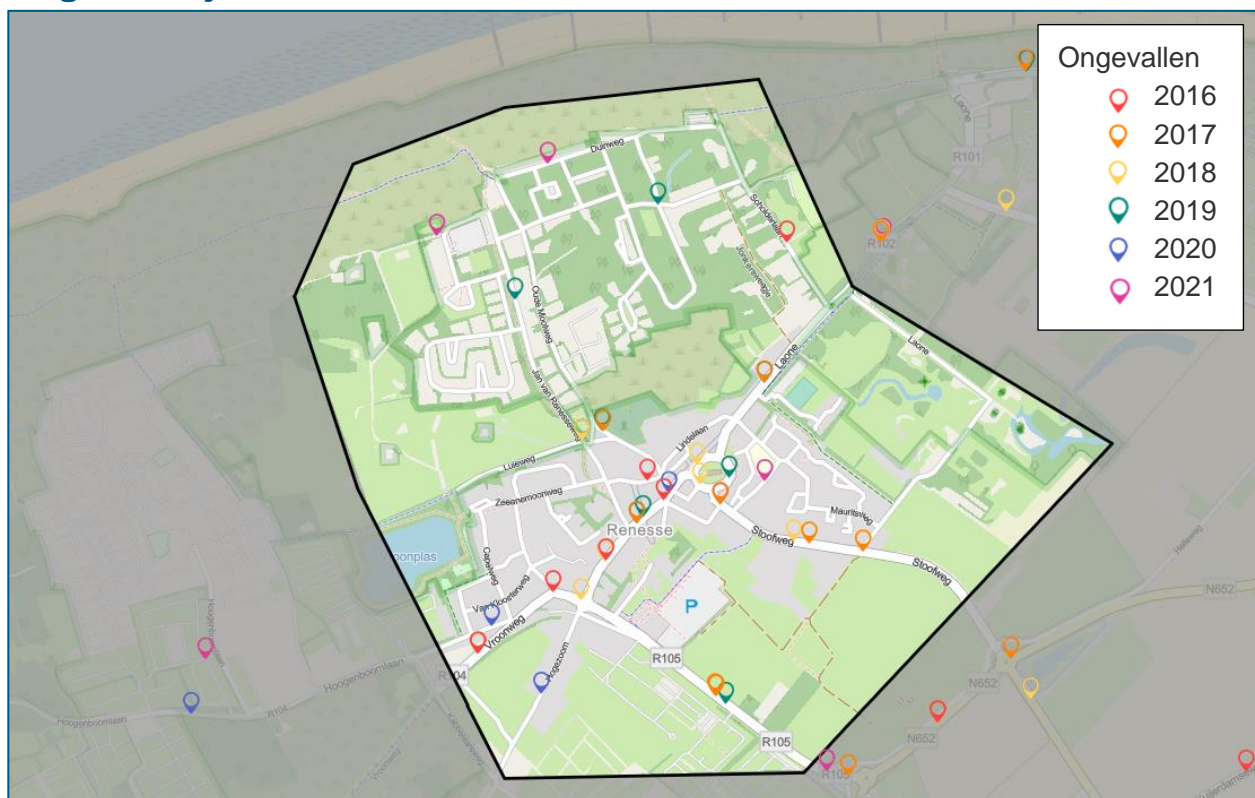
- Stoofweg (1) in 2020 op een gemiddelde werkdag 3.235 voertuigen zijn waargenomen, en 3.309 voertuigen in het weekend. In 2021 waren dit 3.144 voertuigen op een werkdag en 3.180 voertuigen in het weekend.
- Roelandsweg (2) in 2020 op een gemiddelde werkdag 8.785 voertuigen zijn waargenomen, en 8.911 voertuigen in het weekend. in 2021 waren dit 7.349 voertuigen op een werkdag en 7.134 voertuigen in het weekend.
- Roelandsweg (3) in 2020 op een gemiddelde werkdag 7.047 voertuigen zijn waargenomen, en 7.161 voertuigen in het weekend. In 2021 aren dit 6.707 voertuigen op een werkdag en 6.619 voertuigen in het weekend.



Bijlage 3 Verkeersveiligheid

Bij verkeersveiligheidsbeleid wordt er een verschuiving zichtbaar van beleid op basis van ongevalscijfers (reactief) naar een risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid (proactief). Proactief werken aan verkeersveiligheid helpt wegbeheerders om vroegtijdig risico's in het verkeerssysteem te detecteren en gericht effectieve maatregelen te nemen om de risico's te verkleinen of weg te nemen, waardoor er uiteindelijk ook minder slachtoffers zullen vallen. Dit alles onder het motto 'voorkomen is beter dan genezen'.

Ongevalscijfers



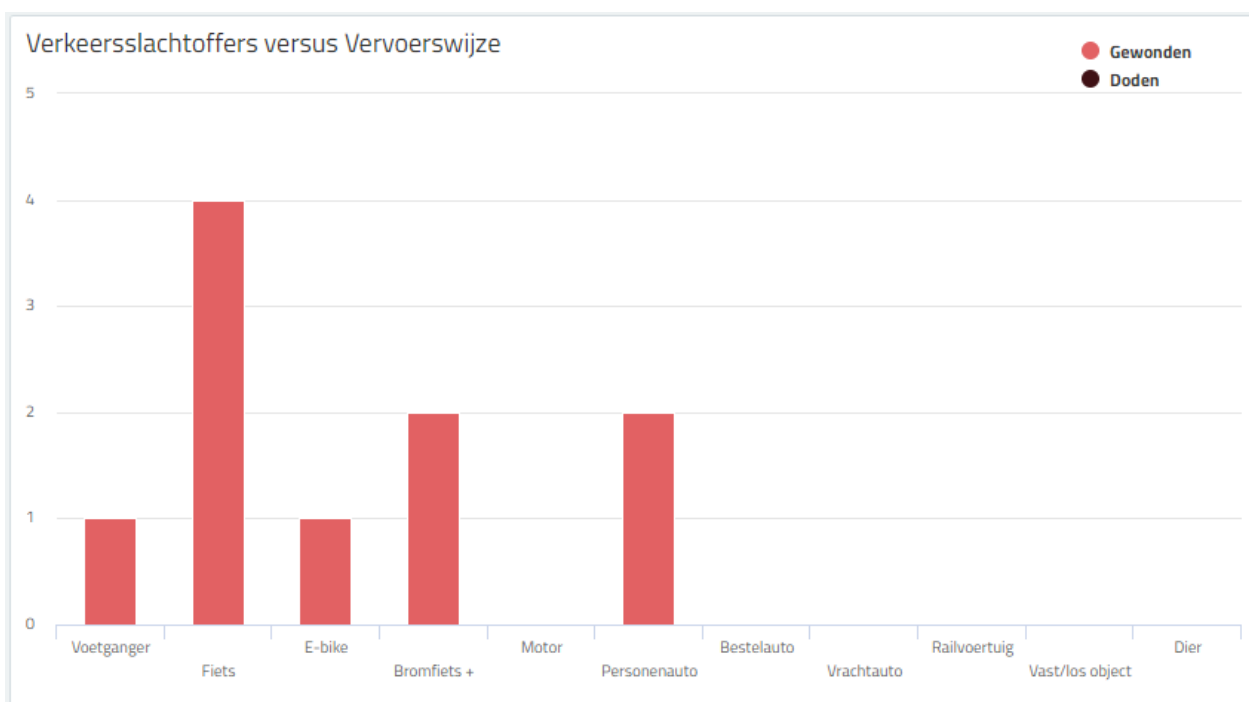
Figuur III-1 Het aantal geregistreerde ongevallen per jaar (2016-2021).

In de periode 2014 t/m 2021 zijn er in totaal 65 ongevallen geregistreerd in en rondom de kern Renesse. Van die ongevallen vonden er 7 plaats op wegen die in beheer waren bij de Provincie. Bij deze 65 ongevallen zijn 11 slachtoffers gevallen. Uit de grafiek naar vervoerswijze blijkt dat met name (elektrische)fietsers en bromfietsers sterk vertegenwoordigd zijn bij de ongevallen met slachtoffers.

Hierbij dient wel rekening gehouden te worden met de onderregistratie van ongevallen. Niet elk ongeval wordt op een correcte manier gedocumenteerd en er zijn vele ongevallen welke nooit gemeld worden. Met name de ongevallen onder de kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers) kennen een hoge mate van onderregistratie.



Figuur III-2 Het aantal geregistreerde slachtoffers naar leeftijd in het onderzoeksgebied (2016-2021).



Figuur III-3 Het aantal geregistreerde slachtoffers naar vervoerswijze in het onderzoeksgebied (2016-2021).

Op basis van het aantal ongevallen naar snelheidsregime blijkt dat voor veel ongevallen niet bekend is welk snelheidsregime er van toepassing was. Het is waardevol om de diverse kenmerken van ongevallen beter in kaart te brengen, zodat hier proactiever op gestuurd kan worden. Daarnaast blijkt uit de geregistreerde ongevallen rondom Renesse dat:

- 11 ongevallen op 30 km/uur wegen;
- 5 ongevallen op 50 km/uur wegen;



- 2 ongevallen op 60 km/uur wegen;
- 7 ongevallen op 80 km/uur wegen;
- 32 ongevallen waarbij het snelheidsregime niet bekend is.

Verkeersveiligheidsrisico

Bij het onderzoeken van een ongevalsrisico is het van belang dat rekening wordt gehouden met de risicokenmerken. Dit zodat een ongevalsrisico op een juiste manier benaderd wordt teneinde ook passende maatregelen erbij te definiëren. Onderstaande is de omschrijving van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030 in een notendop.

De basis van het risicogestuurd werken is het benoemen en in kaart brengen van de belangrijkste risicosituaties in het verkeerssysteem (de risicoanalyse). Vervolgens is het zaak deze inzichten te vertalen naar maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren (door risico's en ongevalscijfers te verlagen). Bij voorkeur in de vorm van integrale maatregelpakketten waarbij infrastructurele en gedragsbeïnvloedingsmaatregelen op elkaar zijn afgestemd (de driehoek mens, weg, voertuig in balans). En met duidelijke rollen voor de verschillende betrokken partijen, overheden en wegbeheerders (Rijk, provincie, regio en gemeente), maatschappelijke en overige partners. Via het opstellen van deze maatregelpakketten (uitvoeringsagenda) volgt dan het daadwerkelijk programmeren van de maatregelen in een uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid, dat op elk niveau ook zo goed mogelijk aansluit bij breder mobiliteits- en maatschappelijk beleid.

Het SPV 2030 geeft met de ambitie van nul verkeersslachtoffers richting aan beleid en concretiseert de gedeelde toekomstvisie in negen beleidsthema's. Ze zijn tot stand gekomen vanuit een gezamenlijke en brede verkenning van alle risico's voor verkeersveiligheid.

Een oorzaak / ongevalsrisico¹³ is afhankelijk van de volgende risicokenmerken:

- Aantal ontmoetingen van verkeer onderling;
- De hoek waarin het verkeer elkaar ontmoet;
- De snelheid van het verkeer;
- De kenmerken van het verkeer (massa / kwetsbaarheid).

De afloop / slachtofferrisico¹⁴ is afhankelijk van de volgende risicokenmerken:

- De snelheid (en de hoek) van het voertuig na het ongeval;
- De kenmerken van het voertuig (massa / kwetsbaarheid);
- De kenmerken van de locatie (o.a. wegkenmerken / vergevingsgezindheid).

Risicolocaties

Dit betekent voor Renesse dat met name de plekken waar relatief vaak gemotoriseerd verkeer met langzaam verkeer met elkaar in conflict komen. Hierbij is een 'haaks' conflict van een hoger risico dan een conflict met een langs beweging. Hierdoor zijn vooral de kruispunten en kruisingen tussen de voetgangers- en fietsroutes met het gemotoriseerd verkeer de grootste aandachtspunten vanuit verkeersveiligheidsrisico.

Het betreft hier vooral de locaties waar er relatief veel gemotoriseerd verkeer is, de Jan van Renesseweg, Hogezoom, Stoofweg en de Roelandsweg. En dan met name de locaties waar fietsverkeer oversteekt.

- Bij de Jan van Renesseweg is dit : Oude Moolweg, Zeeanemoonweg, Hogezoom.
- Bij de Hogezoom is dit : Jan van Renesseweg, rotonde Vroonweg.
- Bij de Stoofweg is dit: de fietsoversteek richting P+R, aansluiting N652
- Bij de Roelandsweg is dit : de aansluiting bij de N652, rotonde Vroonweg en de oversteek bij de P+R.

¹³ Het ongevalsrisico zegt iets over de kans op betrokkenheid bij een ongeval

¹⁴ Het slachtofferrisico zegt iets over de potentiële ernst van het ongeval



Daarnaast zijn ook de locaties waar langzaam verkeer oversteekt in het centrum, bij de Lange Reke, de Kromme Reke, Hogezoom, Zeeanemoonweg en de Laône een aandachtspunt.

Extra aandacht is nodig voor de locaties waar onbekend verkeer elkaar tegenkomt en niet direct de juiste route weet te vinden. Dit betreft in Renesse vooral de gemotoriseerd verkeer stromen die op zoek zijn naar parkeervoorzieningen in het centrum en waar deze de voetgangers en fietsroutes tegenkomen.



Bijlage 4 Groene, grijze en blauwe trends

Groene trend

Hierin wordt onderscheid gemaakt in energietransitie, deelmobiliteit, duurzaamheid.

Energietransitie

Door de energietransitie neemt het gebruik van alternatieven voor de motor op fossiele brandstof toe. Het aantal elektrische en aardgasvoertuigen stijgt, ook in de kern Renesse, en het aantal elektrische laadpalen in de openbare ruimte neemt toe. De verwachting is dat deze trend zich doorzet waardoor de komende jaren de elektrische auto steeds nadrukkelijker aanwezig zal zijn. Ook is het een trend dat mensen steeds meer bereid zijn om duurzamere keuzes te maken (bv. de keuze om niet te vliegen i.v.m. vliegschaamte).

Deze trend kan ertoe leiden dat de aanvragen voor de oplaadpunten in sterke mate zullen toenemen in de Renesse. Dit kan door bezoekers die met auto komen en deze willen opladen, het opladen van mogelijke elektrische-bussen op de P+R én het opladen van andere elektrische voertuigen zoals de elektrische fiets.



Figuur IV-1 Voorbeelden energietransitie

De deelmobiliteit

Het bezit van auto's neemt af, men kiest voor de meest efficiënte verplaatsing en het belang van het bezit van een voertuig wordt van ondergeschikt belang. Ook vinden mensen de verplaatsing belangrijker dan de vervoerswijzekeuze. Dit wordt met MaaS-oplossingen (MaaS staat voor Mobility as a Service) mogelijk. MaaS is de nieuwe ontwikkeling die het met apps mogelijk maakt gemakkelijk een reis te organiseren en te betalen met verschillende vervoermiddelen als deelauto, openbaar vervoer en deelfiets. Deze ontwikkeling speelt zich momenteel vaak af bij jongeren (ook bij bijvoorbeeld de SWAP-fietsen met het blauwe voorwiel). Vaak kiezen mensen met kinderen toch vrij snel weer voor een auto in eigen eigendom.

De vraag is of deze trend zich doorzet én hoe deze trend zich ontwikkelt binnen de Renesse. Het aanbod van deelmobiliteit is afhankelijk van het aanbod en de vraag. Door de groei van het toerisme is er een kans om deelmobiliteit in te zetten (door bijvoorbeeld huren van voertuigen en inzet van deelvervoer).





Figuur IV-2 Voorbeelden deelmobiliteit

Duurzaamheid

Het gebruik van duurzame voertuigen neemt toe. Voorbeelden hiervan zijn elektrische voertuigen (auto's, fietsen, steps, maar ook de scootmobiel). De fiets als vervoerswijze wordt ook steeds belangrijker, zoals bij de bezorging van pakketjes. Ook kiezen steeds meer grotere gemeenten ervoor bepaalde type vervuulende voertuigen niet meer toe te staan in het centrum (o.a. Utrecht, Amsterdam, Rotterdam en Den Haag kennen een milieuzone). Daarnaast ontstaat ook door de huidige discussie rondom de stikstofwetgeving (PAS) steeds vaker een discussie over de keuze tussen milieu en duurzaamheid en het toestaan van ontwikkelingen.

In het centrum van Renesse is de supermarkt aanwezig die in de huidige situatie met vrachtwagens wordt bevoorrad. Met name op de drukke momenten is de combinatie van grootverkeer en de hoeveelheid toerisme verkeersonveilig. Alternatieve vormen van bevoorrading kan hiervoor een oplossing zijn (bijvoorbeeld doormiddel van een HUB en kleine elektrische voertuigen).

Ook in Renesse is en wordt de fiets een steeds belangrijker vervoerswijze, dit blijkt uit een toename van het gebruik van een e-bike (zowel als bezit, maar vooral als huurvoertuig). Het is de vraag of andere elektrische voertuigen, zoals de elektrische step, eenzelfde soort opkomst gaan hebben, waardoor eventuele aanpassingen aan de infrastructuur wenselijk worden. In combinatie met de groeiende toerisme is de opgave voor Renesse om deze elektrische voertuigen op aantrekkelijke locaties te kunnen stallen en parkeren.



Figuur IV-3 Pakketvervoer op de fiets en milieuzones.

Blauwe trend

Hierin wordt onderscheid gemaakt in data en digitalisering, nieuwe voertuigen, coöperatieve en autonome voertuigen.

Data en digitalisering

Door het verzamelen van data en toepassingsgericht gebruik hiervan wordt ook het gedrag van mobiliteit gestuurd. De samenleving laat meer eigenaarschap zien en vraagt ruimte voor nieuwe initiatieven, bijvoorbeeld door nieuwe mobiliteitsdiensten aan te bieden. Voorbeeld hiervan is de taxidienst Uber. Door betere technologie in voertuigen en meer data kunnen we met behulp van nieuwe informatie op een nog betere en slimmere manier reizen.



Figuur IV-4 voorbeeld digitalisering

Voor de Renesse betekent dit vooralsnog niet dat er directe actie nodig is. Wel is het belangrijk om in toekomstige mobiliteitsplannen rekening te houden met mogelijke mobiliteitsdiensten.

Nieuwe voertuigen

Het aantal verschillende voertuigen op met name de (brom)fietspaden is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Onder andere door de komst van de speed pedelec, de e-bike en de toename van het gebruik van o.a. de bakfiets neemt de diversiteit in massa, snelheid en breedte op de fietspaden toe. Daarnaast komen er steeds meer verschillende type voertuigen op de markt. De RDW heeft in de zomer van 2019 reeds een zevental nieuwe voertuigen goedgekeurd, waaronder een elektrische step en een overdekte elektrische driewieler.

Ook binnen Renesse zijn deze verschillende voertuigen aanwezig. De wegen en fietsinfrastructuur binnen de kern moeten geschikt zijn om deze diverse soorten voertuigen veilig een plaats te bieden.

Coöperatieve voertuigen

Voertuigen worden steeds geavanceerder en kunnen nu al met elkaar én ook met de verkeerslichten communiceren. Deze mogelijkheden zullen zich in de toekomst uitbreiden (o.a. middels de intelligente verkeerslichten, ook wel i-VRI genoemd). Ook op gemeentelijke wegen en kruispunten zal dit in de toekomst effect hebben.

In Renesse zijn de meeste kruispunten tussen grotere verkeersstromen ingericht met rotondes, waardoor de komst van de i-VRI weinig effect zal hebben. Ook op de provinciale wegen zijn weinig tot geen VRI's aanwezig.

Autonome voertuigen

De technologie in auto's neemt toe. We gaan steeds meer richting autonome voertuigen en coöperatieve voertuigen. Deze ontwikkeling zal op het gebied van de auto allereerst een groot effect hebben op de stroomwegen. Op deze wegen zal de herkenbaarheid van belijning en bebording steeds belangrijker worden. Er zijn al gemeenten die hoog op deze ontwikkeling inzetten en kiezen voor zelfsturende voertuigen als alternatief voor openbaar vervoer.



Voor de wegen in Renesse is het belangrijk om deze technologieën in de gaten te houden en te zorgen voor een goede kwaliteit van de infrastructuur. Denk hierbij aan duidelijke bebording en belijningen op de belangrijkste gebiedsontsluitingswegen.

Grijze trend

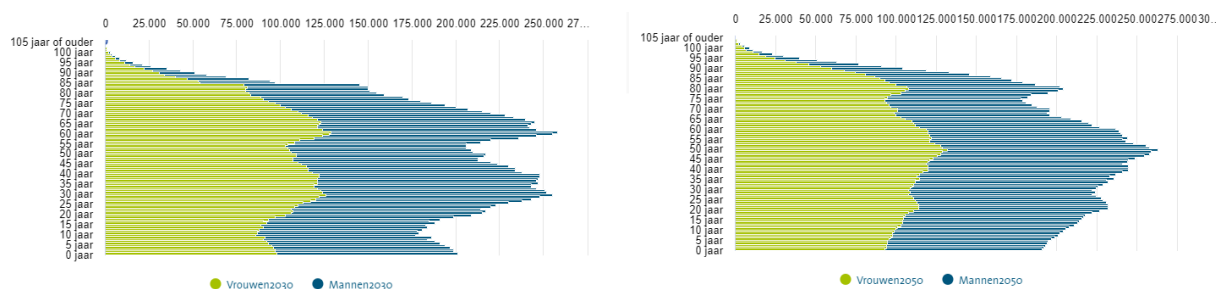
Hierin wordt onderscheid gemaakt in vergrijzing, bevolkingsgroei en verstedelijking.

Vergrijzing

Het aantal ouderen neemt landelijk toe (vergrijzing) en deze ouderen worden ook mobieler (per oudere neemt het aantal verplaatsingen toe). Met name het aantal fietsbewegingen onder ouderen stijgt, waardoor het bijvoorbeeld belangrijk is dat er voldoende breedte is op de fietspaden.

Voor Renesse betekent dit dat de fietspaden vergevingsgezind aangelegd moeten worden, dit houdt in dat er ruimte is voor foutcorrectie en dat obstakels verwijderd of afgeschermd worden.

Maar ook de toegankelijkheid van de voetgangers- en fietsstructuur moet voldoende zijn. Dit doordat de voorzieningen voldoende breed moeten zijn en het aantal obstakels zo botsvriendelijk mogelijk moeten zijn (vergevingsgezind).



Figuur IV-5 en 6 Verdeling bevolking Nederland naar leeftijd in 2030 en 2050 (hierin is de toenemende vergrijzing zichtbaar).

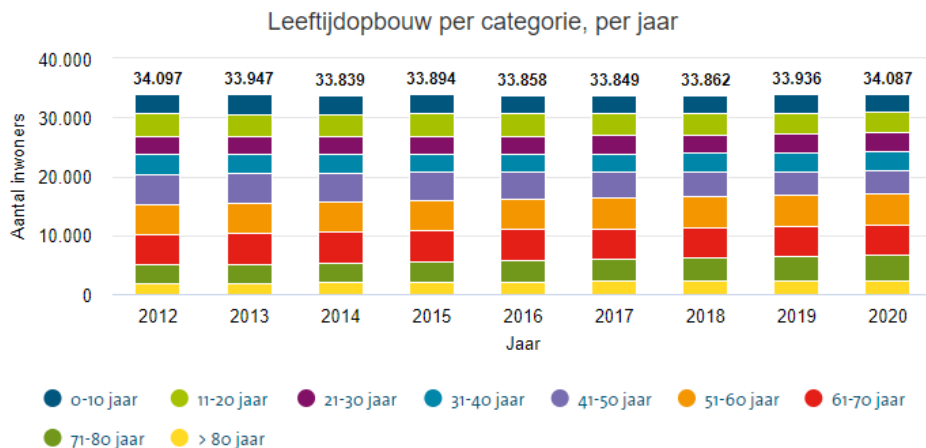
Bevolkingsgroei en verstedelijking

Volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) kende de gemeente Schouwen-Duiveland in 2022 in totaal 34.148 inwoners. Waarvan circa 1500 in de kern Renesse.

De huidige trend van het aantal ouderen is dat deze de afgelopen jaren zijn toegenomen en het aantal jongeren is afgenomen in de gehele gemeente (zie onderstaand de CBS-gegevens per leeftijdscategorie).

Voor Renesse betekent de toename van het aantal ouderen dat er ook rekening gehouden moet worden met de infrastructuur voor de kwetsbare verkeersdeelnemers (ouderen), voor zowel bewoners als bezoekers.

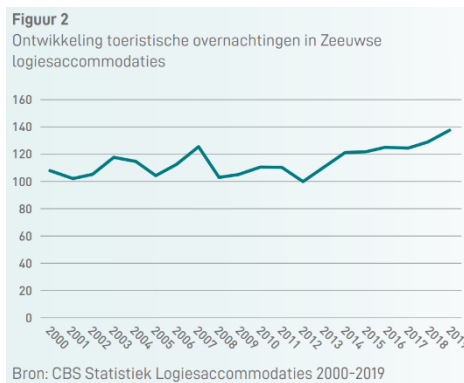




Figuur IV-7 Leeftijdopbouw Schouwen-Duiveland per jaar naar leeftijdsklasse (2012-2020)

Naast een verwachte groei van de bevolking, heeft Renesse ook te maken met een groei van het toerisme. De Provincie Zeeland heeft in april 2020 een uitgave 'Toerisme en Zeeland' gepubliceerd. Hierin is te beschrijven dat het toerisme in Zeeland de afgelopen jaren is gegroeid, en dat prognoses van NBTC Holland Marketing (2018) spreken over een verdere groei van het toerisme, met nog eens 50% tot 2030.

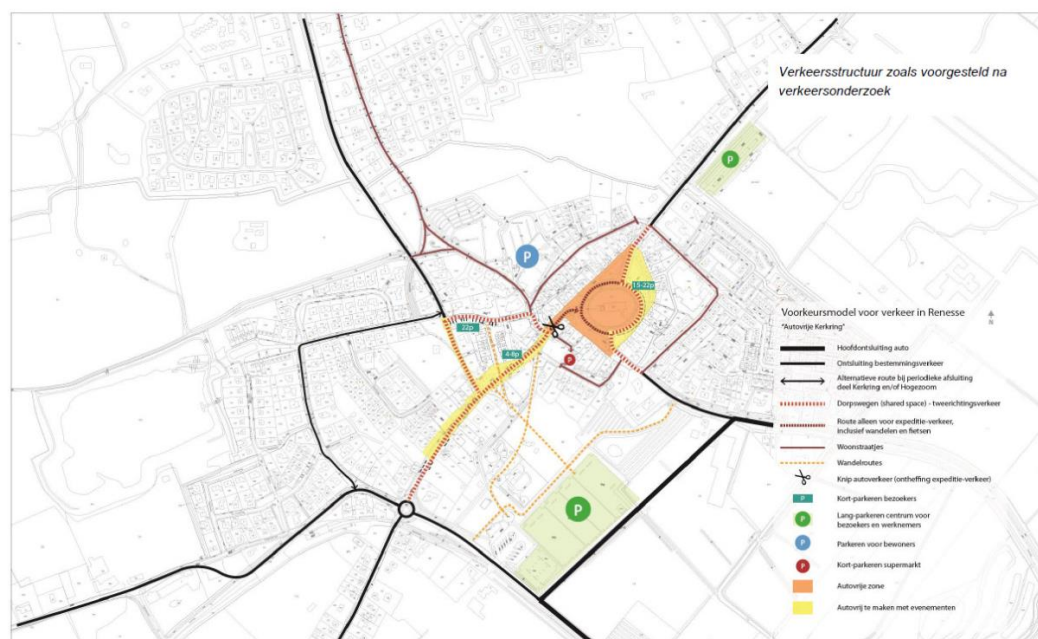
Voor Renesse betekent de toename van het toerisme dat er ook rekening gehouden moet worden met de infrastructuur voor de toerist, zoals meer recreatieve fietsers waardoor op drukke momenten bredere infrastructuur gewenst is, maar ook voldoende stallingsmogelijkheden. Ook zal de behoefte voor de parkeergelegenheden toenemen.



Bijlage 5 Verslag schouw 4 april 2022

| | | |
|-----------------------|----------------------------------|--|
| Notitie / Memo | | HaskoningDHV Nederland B.V. Mobility & Infrastructure |
| Aan: | Gemeente Schouwen - Duiveland | |
| Van: | Oscar van der Oord, Niki Hukker | |
| Datum: | 13 april 2022 | |
| Kopie: | Archief | |
| Ons kenmerk: | BI5080-MI-NT-220408-1319 | |
| Classificatie: | Alleen voor intern gebruik | |
| Goedgekeurd door: | Lieke Hüsstage | |
| Onderwerp: | Schouw Renesse april 2022 | |

In de afgelopen jaren is er vanuit verkeerskundig oogpunt veel aangepakt in Renesse, zie figuur 1 voor het Verkeersonderzoek Renesse.



Figuur 1. Verkeersmaatregelen uit Verkeersonderzoek Renesse 2017

In het verkeersplan van 2017 zijn enkele aanbevelingen gedaan voor ruimtelijke aanpassingen van wegen en kruispunten, en om de doorgaande route door het centrum tijdens de zomermaanden af te sluiten. Een groot deel van deze maatregelen is uitgevoerd en in 2020 geëvalueerd. Na de evaluatie is er een update van de nog te nemen maatregelen uitgevoerd.¹⁵

Als onderdeel van de huidige opdracht van Royal HaskoningDHV is gevraagd een schouw uit te voeren met een beschouwing van een aantal maatregelen uit het masterplan, de evaluatie en nog eventueel te nemen maatregelen. Oscar van der Oord (verkeersveiligheidsauditor) en Niki Hukker (verkeerspsycholoog) hebben een ronde gelopen door Renesse om de bestaande situaties objectief te beoordelen. Na de ronde door Niki

¹⁵ Voor de uitgevoerde en geëvalueerde maatregelen zie de Rapportage verkeersplan Renesse 2022.

en Oscar is dezelfde ronde gelopen met de vertegenwoordigers van de bedrijven en bewoners en enkele betrokken ambtenaren om een nadere toelichting te geven bij de situaties.

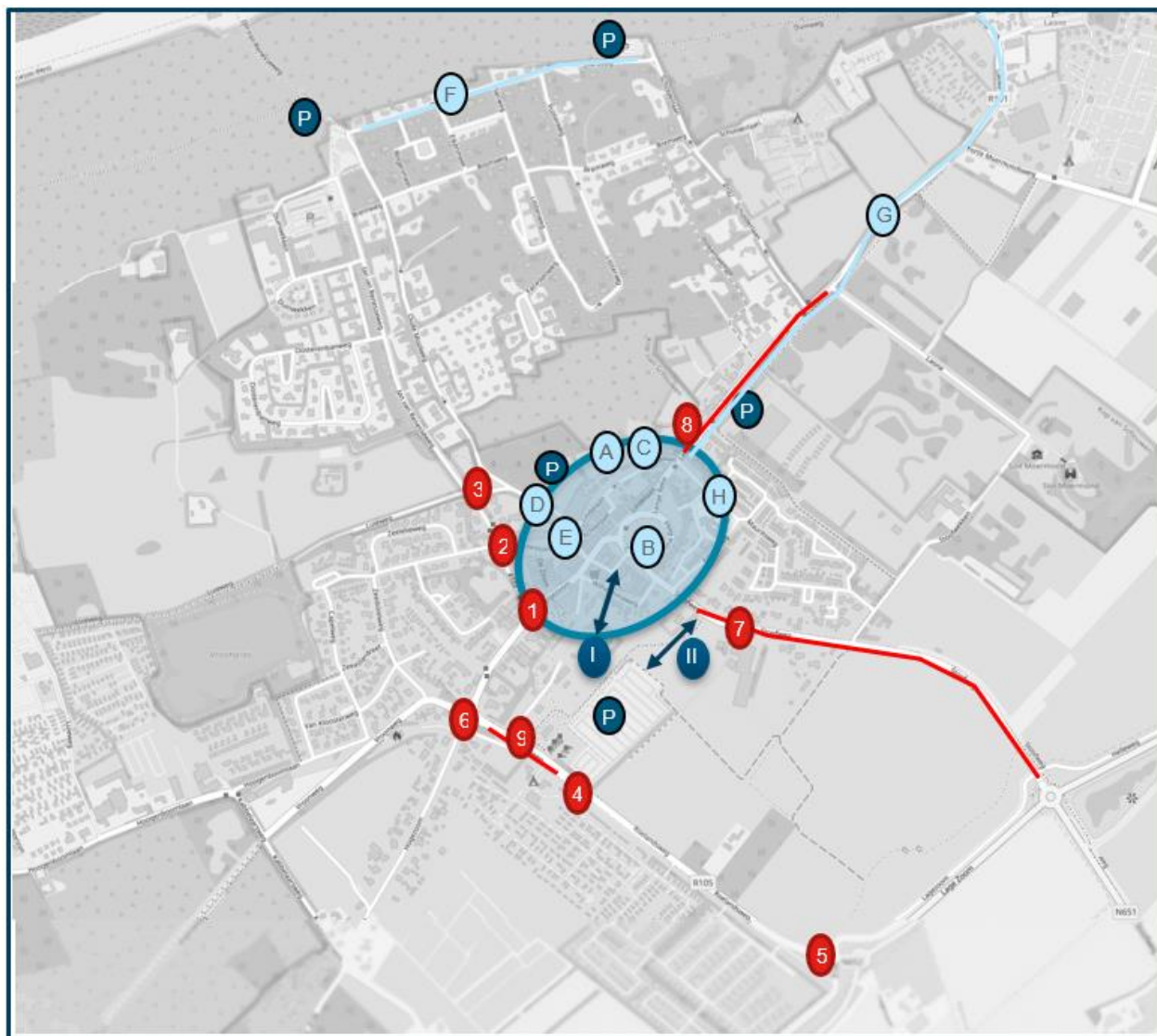
Hieronder volgt een kort verslag van de beschouwingen vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en verkeersgedrag. Daarbij komen respectievelijk aan bod:

- Uitgangspunten;
- Algemene beschouwing;
- Openstaande punten Masterplan Renesse 2017 en overige aandachtspunten;
- Kruispunten en weginrichting, parkeren en centrumgebied.

De methodiek van de gedragsscan is opgenomen in bijlage A.

Uitgangspunten

De schouw is uitgevoerd op maandag 4 april in de ochtend tussen 10 en 12 uur. Het was ten tijde van de schouw guur, nat en zeer rustig in Renesse. Het uitgangspunt was het kaartje hieronder met locaties (figuur 2).



Figuur 2. Overzicht aandachtspunten (zie paragraaf 2.4 voor een lijst met deze locaties en toelichting)

Algemene beschouwing

De openbare ruimte rondom het centrum van Renesse kenmerkt zich over het algemeen door het ontbreken van hoogteverschillen tussen de rijbaan of parkeervakken (verkeersruimte) en de voetgangersruimte (verblijfsruimte). De verharding van zowel de verkeersruimte als de verblijfsruimte is vaak in dezelfde (of soortgelijke) kleur. Het bestratingspatroon van de rijbaan en het voetpad verschilt vaak, echter door dezelfde (of soortgelijke) kleur van de verharding valt dit niet op. Het voordeel van een dergelijke inrichting is dat er een bepaalde rust/ kwaliteit in het wegbeeld ontstaat. Een nadeel voor de verkeersdeelnemers is dat het soms niet helemaal duidelijk is welke ruimte van wie is.

Onderstaande luchtfoto (uit 2020) van het centrumgebied illustreert de problematiek in onze ogen goed.



Figuur 3 Luchtfoto 2020 - Renesse

Door het gebruik van dezelfde materialen en kleuren voor zowel de verblijfruimtes als de verkeersruimtes is het onderscheid niet duidelijk en ontstaan er grote vlakken verhard oppervlak. De verkeersdeelnemer begrijpt mogelijk niet in één oogopslag wat er verwacht wordt, en dat kan leiden tot onbedoeld gedrag. Zo stonden er tijdens de schouw met regelmaat voertuigen op het trottoir. Verder illustreert een voorval in het weekend voorafgaand aan ons bezoek ook de verwarring. Een onbekend voertuig reed toen langs de woningen aan het kerkplein over het voetgangers/ terrasgedeelte¹⁶. Mensen die lokaal goed bekend zijn kunnen zich misschien niet voorstellen dat dit een vergissing zou kunnen zijn, maar toch is dit geen gekke gedachte. Een automobilist die niet bekend is in het centrum, kan de strook langs de huizen gemakkelijk voor een weg aanzien. Het contrast met de daadwerkelijke weg qua verharding is beperkt. Daarnaast heeft de strook de breedte van een weg, en wordt mooi geleid door de huizen aan de ene en de lantaarnpalen aan de andere kant. Dit geldt vooral zolang de terrassen niet zijn uitgestald. Als die er wel zijn, oogt het gebied direct veel meer als bedoeld voor verblijven i.p.v. voor verkeer.

¹⁶ Ten tijde van de schouw was de herinrichting van het Kerkplein nog niet afgerond.





Figuur 4 voorbeeld vergelijkbare wegverhardingsmateriaal ter hoogte van kerkplein

De gebieden die recent zijn heringericht kenmerken zich door “scherpe” overgangen. Het is buiten op straat goed zichtbaar “tot waar” de herinrichting liep, door overgangen in materialiseren en/of profiel. Dit zorgt er bij de weggebruiker voor dat hij zich soms op korte afstanden moet oriënteren en zich moet afvragen wat voor gebied hij in rijdt en wat er van hem verwacht wordt. Dit kan leiden tot verwarring en zoekend gedrag, en daarmee tot onveilige situaties.

Het gebruik van bebording en markering is tot een minimum beperkt, wat de rust in het wegbeeld ten goede komt. Dit zorgt soms ook voor onduidelijkheid, omdat de weggebruiker niet weet wat er van hem verwacht wordt. Voorbeeld; heeft verkeer van rechts nu voorrang? Of niet? Mag ik hier inrijden? Of niet? Al met al is de taakbelasting (de hoeveelheid aandacht en energie die nodig is voor veilig door het verkeer bewegen) in het centrum van Renesse voor bezoekers die onbekend zijn vrij hoog. Op gebied van bebording en markering is veel potentie om bezoekers beter te sturen en begeleiden.

Voor de bewoners en de reguliere bezoeker van Renesse zullen de ontstane verkeerssituaties niet snel tot problemen of verwarring zorgen, maar we kunnen ons voorstellen dat onbekende bezoekers (en die zijn er veel in het drukke seizoen) regelmatig voor ongewenst gedrag zorgen of gedrag vertonen dat de ontwerper van de openbare ruimte niet had voorzien. Daarnaast zijn bezoekers vooral bezig met recreatie (sightseeing, bezoek horeca, shoppen, etc.), dus niet alle aandacht gaat uit naar deelnemen aan het verkeer. Hoewel de snelheden laag liggen en tijdens de drukke dagen de meest weggebruikers een relaxte houding hebben, kan het wel leiden tot potentieel gevaarlijke situaties.

Overigens hoeft enige onduidelijkheid in de weginrichting niet altijd automatisch tot een risico voor de verkeersveiligheid te leiden. Het kan verkeersdeelnemers ook alert en daardoor voorzichtiger maken, zoals uitgewerkt in het concept shared space. Dit werkt echter vooral als het om een klein gebied gaat, dat een duidelijk contrast vormt met een verder overzichtelijk ingerichte verkeerssituatie, en als de verkeerstaak de eerste prioriteit is. In het centrum van Renesse is dit niet het geval (het gebied is relatief groot waardoor het concept shared space niet effectief werkt).



Openstaande en niet geëvalueerde punten Masterplan Renesse 2017 en overige aandachtspunten

Hieronder gaan we in op de situaties uit het overzicht openstaande of niet geëvalueerde punten uit Masterplan Renesse 2017. Hieronder gaan we nader in op de volgende punten:

- | | |
|--|--|
| a) <i>Kruispunt Lindelaan–Mauritsweg - Laône</i> | g) <i>Gevaarlijke situaties Duinweg (drukke dagen)</i> |
| b) <i>Kruispunt Roelandsweg - P+R</i> | h) <i>Parkeerproblemen Renesse</i> |
| c) <i>Rotonde Helder</i> | i) <i>Fietsers Laône</i> |
| d) <i>Inrichting Roelandsweg</i> | j) <i>Tweede ontsluiting P+R</i> |
| e) <i>Afsluiting route Mauritsweg/Emmaweg</i> | k) <i>Geparkeerde motoren centrumgebied</i> |
| f) <i>Routes Renesse oost Centrum</i> | l) <i>Verplaatsing supermarkt</i> |

a. Kruispunt Lindelaan–Mauritsweg - Laône

Het kruisingsvlak is verhoogd aangelegd, waardoor er sprake is van een gelijkwaardig kruispunt (rechts heeft voorrang). De Lindelaan is eenrichtingsverkeer voor auto's uitgezonderd (brom) fietsverkeer. Het zicht op (brom) fietsers uit de Lindelaan is slecht vanwege de bebouwing en bosschage op de hoek van het kruispunt. De Mauritsweg werd gebruikt door doorgaand verkeer, maar door de zomerafsluiting van het centrumgebied is hier geen sprake meer van. Door de recente herinrichting van het kerkplein is er geen drempelmarkering meer aan de kant van de kerk. Op het kruispunt zijn twee takken ingericht met drempelmarkering en twee takken niet. Dit kan voor onduidelijkheid zorgen bij verkeersdeelnemers. Het advies is daarom om de drempelmarkering in te straten om de gelijkwaardigheid van het kruispunt te benadrukken.



Figuur 5 Kruispunt Lindelaan – Mauritsweg - Laône

b. Kruispunt Roelandsweg – P+R

Vormgevingstechnisch is dit een zijweg op een doorgaande weg. Wat opvalt is dat bij de aansluiting van de P+R de inleiding voor het middeneiland bij de aansluiting van de bussen begint. Het middenstuk is hier echter nog te smal om op te stellen, waardoor linksafslaand verkeer vanaf de P+R op 2 rijstroken moet letten voordat het op kan rijden. Dit leidt in drukke periodes tot opstoppingen op de P+R. De zuidelijker aangebrachte drempel zorgt voor een forse snelheidsverlaging bij deze aansluiting, maar de inrichting van de weg moet nog aangepast worden op de 30km/h zone. De asfaltweg heeft het karakter van een doorgaande weg binnen de bebouwde kom, dus 50km/h.



Het advies is om het kruispunt opnieuw in te richten met een brede middenberm, de rijbaan aan beide kanten uit te buigen, zodat er meteen een snelheidsremmend effect is. Daarbij moet de middenberm voldoende breed zijn voor 1 auto (6m à 7m).

Het aanleggen van een rotonde zou ook een oplossing kunnen zijn, echter een kruispunt met een brede middenberm lijkt passender. Tijdens de schouw zijn geen overstekende fietsers en voetgangers waargenomen, waarvoor de snelheid geremd zou moeten worden of waarvoor een overzichtelijke herkenbare situatie gerealiseerd moet worden. De bestaande fietsoversteek zou met dit beeld dan ook verwijderd kunnen worden. Daarbij is een nadeel van een rotonde de voorrangssituatie. Aan het einde van een drukke dag, wanneer de P+R leegstroomt, kan er een wachtrij ontstaan op de Roelandsweg die kan terugslaan tot de uitgang van de bussen. Met een voorrangskruispunt wordt de doorgaande route (op de Roelandsweg) vrijgehouden en ontstaat deze wachtrij op de P+R zelf.



Figuur 6 Kruispunt Roelandsweg – P+R

c. Rotonde Helder

De rotonde is op het eerste gezicht conform de standaard inrichting uitgevoerd. Wat echter opvalt is het geringe kleurverschil tussen de verharding van de rotonde en de fietsoversteeken, waardoor deze minder goed opvallen. Daarnaast zijn de fietspaden rondom de rotonde vrij smal en zit de oversteek dicht op de rijbaan van de rotonde. Vlak na de rotonde komen op sommige takken de fietsers de rijbaan op zonder rugdekking / bescherming. Op de Vroonweg is het onduidelijk waar de fietsers fietsen, richting noorden op een vrijliggend fietspad, richting de rotonde op de weg? Langs de Roelandsweg is een tweerichtingen fietspad wat er mogelijk voor zorgt dat de oversteek over de Roelandsweg in de tegenrichting wordt genomen door fietsers richting het zuiden.

Het advies is om de rotonde her in te richten met duidelijke kleurverschillen/materialiseringsverschillen, ruimere fietspaden en aandacht voor de rijrichtingen en het overstekende fietsverkeer. De inrichting van de rotonde moet aansluiten bij het gebruik.





Figuur 7 Rotonde Helder

d. Inrichting Roelandsweg

De huidige inrichting past niet bij de categorisering van de weg. Bij het inkomen van het dorp is er een 30km/h drempel en zonebord, maar de inrichting van de weg moet er nog op aangepast worden. Zoals ook bij de aansluiting van de P+R is geadviseerd zou een brede middenberm een mogelijke oplossing zijn. Daarnaast zou het logischer zijn om aan beide kanten een eenrichtingsfietspad te maken, met de brede middenberm kunnen de fietsers veilig oversteken bij de P+R.

De herinrichting van de Roelandsweg moet integraal worden opgepakt, met aandacht voor auto, OV, fiets en voetganger, en daarbij de beste inrichting kiezen. Het is belangrijk te kijken welk verkeer je waar wilt hebben en waar je het langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) over laat steken.



Figuur 8 Roelandsweg

e. Afsluiting route Mauritsweg/Emmaweg

De route via de Mauritsweg is een van de invalsroutes van het dorp vanaf de N651. Het is niet de voorkeursroute om Renesse te bereiken, maar het is wel met bewegwijzering aangegeven (Renesse centrum) en in de huidige tijd van navigatie apps en in-car systemen wel een route die veel gebruikt wordt. De Stoofweg is al voorzien van snelheidsremmende maatregelen om het onaantrekkelijk te maken voor doorgaand verkeer, maar dit weerhoudt het verkeer er niet van om deze route te nemen.

Het advies is om op een strategische plek een “verkeersknip” in deze route te maken om zo ongewenst doorgaand verkeer te weren. De meest logische plek lijkt hiervoor een locatie ten noorden van de Jan Willem



Frisoweg. Echter moet niet worden vergeten dat een knip grote gevolgen heeft voor Renesse en de verkeersstromen.

f. Routes Renesse oost Centrum

Belangrijkste aandachtspunt is de inrichting van de Laône en de fietsoversteek bij de Scholderlaan. Omdat het tijdens de schouw erg rustig was zijn de knelpunten met betrekking tot de fietsoversteek bij de Scholderlaan niet waargenomen. Wel is er gesproken over het gescheiden (onverplichte) fietspad langs de Laône. Zie hiervoor punt i.

g. Gevaarlijke situaties Duinweg (drukke dagen)

Omdat we nu in op een rustige dag hebben geschouwd is deze locatie buiten beschouwing gelaten.

h. Parkeerproblemem Renesse

Omdat we nu in op een rustige dag hebben geschouwd is deze locatie buiten beschouwing gelaten.

i. Fietsers Laône

Het fietsverkeer rijdt in principe op de rijbaan van de Laône, gemengd met het autoverkeer. Tussen de parkeerplaats Laône en de Korte Moermondsweg is een vrijliggend onverplicht fietspad aanwezig. Op en rond het onverplichte fietspad ontstaan verkeersveiligheidsknelpunten. De punten waar de fietsers van het fietspad naar het strand gaan (o.a. Scholderlaan) zijn gevaarlijk. Ook bij de parkeerplaats ontstaan knelpunten tussen fietsers en auto's van en naar het parkeerterrein en ook tussen fietsers en voetgangers vanaf het parkeerterrein naar het strand.

Het advies is om het onverplichte fietspad op te heffen en als voetpad aan te duiden. Hierdoor moeten de fietsers op de rijbaan van de Laône blijven. Dit voorkomt knelpunten bij de overgangen en knelpunten tussen fietsers en voetgangers. Een aandachtspunt is de inrichting van de Laône, hier zouden fietsers een prominenter positie op de rijbaan moeten krijgen. Mogelijk past een inrichting als fietsstraat, misschien niet over de gehele lengte, maar wel tussen parkeerplaats en Scholderlaan.



Figuur 9 Fietsers Laône

j. Tweede ontsluiting P+R

Er is al een aantal jaren gestudeerd op een tweede ontsluiting van de P+R. Deze plannen zijn gestrand in de lokale politiek en daardoor in de ijskast beland. Nu zijn er recente ontwikkelingen waarbij sprake is van een verplaatsing van de supermarkt naar de P+R in combinatie met een eventuele tweede ontsluiting. Een tweede ontsluiting is vanuit verkeerskundig oogpunt logisch. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om verkeer meer te sturen en te leiden naar de P+R. Beide invalswegen vanaf de provinciale weg komen dan langs de



P+R. Een hernoeming naar P-centrum kan het gebruik nog doen toenemen omdat de P+R de lading niet dekt en ook bij buitenlandse toeristen niet het juiste beeld oproept. Vanuit calamiteiten en verkeerveiligheidsoogpunt is een tweede ontsluiting eveneens gewenst. De verkeersdruk op de in/uitgang wordt verspreid en in geval van een calamiteit bij een van de ingangen kan het verkeer in nood via de andere in/uitgang worden weggeleid.

k. Geparkeerde motoren centrumgebied

Tijdens de schouw zijn er geen knelpunten met geparkeerde motoren waargenomen. Wel viel op dat de openbare ruimte geen niveauverschillen kent en geen duidelijke scheiding tussen rijbaan en verblijfsgebied. Hiermee wordt het voor motorrijders makkelijk gemaakt om hun vervoermiddel op een plek te stallen die hiervoor niet bedoeld is.

l. Verplaatsing supermarkt

De supermarkt wordt mogelijk verplaatst vanuit het centrum naar de rand van de P+R (zie ook tweede ontsluiting P+R). Onderdeel van dit plan is een uitruil van parkeerplaatsen. Een aandachtspunt bij de verplaatsing is de bevoorrading. Die gaat plaatsvinden via de P+R waardoor er sprake kan zijn van conflicten tussen in- en uitparkerende voertuigen, wandelaars vanaf de parkeerplaats naar het centrum en grote vrachtwagens. Voorkomen moet worden dat de bevoorrading speciale manoeuvres moet uitvoeren (achteruitrijden, keren) in verband met de kwetsbare verkeersdeelnemers op de P+R. Een tweede ontsluiting is ook voor de supermarkt positief uit oogpunt van bereikbaarheid en voorkomt veel autobewegingen door het centrum.

Kruispunten en weginrichting, parkeren en centrumgebied

Hieronder bekijken we enkele aanvullende specifieke punten genoemd in het overzicht (figuur 2).

Hieronder gaan we nader in op de volgende punten:

- | | |
|---|--|
| 1. <u>Jan van Renesseweg – Hogezoom</u> | 5. <u>Bewegwijzering centrumgebied</u> |
| 2. <u>Kruispunt Jan van Rensesseweg – Zeeanemoonweg</u> | 6. <u>Afsluiting centrumgebied</u> |
| 3. <u>Kruispunt Jan van Renesseweg– Oude Moolweg</u> | 7. <u>Omleidingsroute afsluiting</u> |
| 4. <u>Parkeervakken Oude Moolweg</u> | <u>Centrumgebied</u> |

1. Jan van Renesseweg – Hogezoom

Dit kruispunt is een belangrijk verdeelpunt in het dorp. Tijdens de wintermaanden, wanneer het centrum niet is afgesloten, kan het verkeer op de Hogezoom rechtdoor rijden. In de zomermaanden dient het verkeer vanaf de Hogezoom naar de Jan van Renesseweg te gaan en vice versa. Dit vraagt eigenlijk om een flexibele inrichting van de infrastructuur, maar dat is niet mogelijk. Nu staat er in de zomerperiode een hek + bord midden op de Hogezoom, zie onderstaande foto voor een impressie vanaf de Hogezoom.





Figuur 10 Jan van Renesseweg - Hogezoom

Door de inrichting van de infrastructuur is het niet duidelijk wat er van de weggebruiker verwacht wordt. De weg houdt op en is geblokkeerd met een hek vanuit het gezichtspunt van de foto. Het is wel aan te bevelen om het kruispunt te herinrichten waarbij de doorgaande richting Hogezoom Jan van Renesseweg wordt, voorrang met de bocht mee. Hierdoor wordt duidelijk gemaakt dat dit de te volgen hoofdroute is. In de winterperiode zal verkeer dat echt in het centrum moet zijn wel doorrijden. Door het kruisingsvlak te verkleinen zal de snelheid ook afnemen en er minder oponthoud zijn van verkeer dat stil gaat staan om de situatie te beoordelen of te zoeken naar de te volgen weg.

2. Kruispunt Jan van Renesseweg – Zeeanemoonweg

Bij de herinrichting van dit kruispunt heeft vooral een stedenbouwkundige uitstraling de boventoon gevoerd. Door een afwijkende verharding van de rijbaan en de trottoirs wordt de aandacht van de weggebruiker getrokken. De stoep is van betonplaten en loopt door langs de Jan van Renesseweg over de kruising. Ter plaatse van de kruising zijn er geen niveauverschillen en is er geen bebording en markering om de weggebruiker te informeren of sturen. Direct ten westen (Zeeanemoonweg) en oosten (Zeeanemoonweg) is er het bestaande profiel van de wegen voor herinrichting waardoor er scherpe overgangen zijn in beleving en verharding.



Figuur 11 Kruispunt Jan van Renesseweg - Zeeanemoonweg



Goed is dat het kruisingsvlak wordt gemarkeerd door een andere verharding. Wat beter zou kunnen is het verloop van de zijwegen aangeven en misschien het kruisingsvlak “optillen” om de snelheid op de Jan van Renesseweg wat te remmen en het kruisingsvlak te verkleinen.

3. Kruispunt Jan van Renesseweg – Oude Moolweg

Dit kruispunt is op dezelfde wijze vormgegeven als de kruising met de Zeeanemoonweg.



Figuur 12 Kruispunt Jan van Renesseweg – Oude Moolweg

Het accentueren is goed, maar er kan iets meer verkeerskundig naar de inrichting worden gekeken. De eerste “weg” hier rechts is een uitrit, terwijl de aansluiting van de Oude Moolweg achter de bomen is verscholen en niet herkenbaar is voor de doorgaande automobilist. Hetzelfde geldt voor de linkerkant op de foto. Daar zit een uitrit van een woning en direct daarna een aansluiting van een (doodlopende) weg.

4. Parkeerterrein Oude Moolweg

Dit parkeerterrein ligt ietwat verscholen in het dorp en is niet aangegeven met bewegwijzering. Door de vormgeving van de aansluiting van het parkeerterrein op de Oude Moolweg wordt het verkeer dat het terrein verlaat onbedoeld weer het dorp ingestuurd. De haakse bocht (met verkeersspiegel) is lastig te nemen en krap voor grote voertuigen (campers/ auto's met caravan). De indeling van het parkeerterrein is wat onlogisch door delen met vergunninghouders parkeren, delen voor bewoners van het naastgelegen pand en delen met betaald parkeren/ openbare parkeerplaatsen.

5. Bewegwijzering centrumgebied

Vanaf de Provincialeweg N652 staat bij de rotonde met de Stoofweg “Renesse – Centrum” op de borden. Hierna is er geen bewegwijzering meer. Zolang de tweede ontsluiting naar de P+R nog niet gerealiseerd is, is dit verkeerskundig gezien onlogisch. Op de rotonde met de aansluiting Roelandsweg staat “Renesse – West” aangeduid, evenals de P+R, bedrijventerrein Duinzoom en de recreatieve routes r105 en r106. De vraag is of de r-routes bekend zijn bij de bezoekers en in de communicatie door de recreatiebedrijven actief wordt gebruikt. Bij de ingang van de P+R staat een bewegwijzering met daarop “Renesse West” richting de rotonde Helder. Bij de rotonde staat een voorwegwijzer met verschillende recreatieve routes vanaf de Roelandsweg gezien. Op de Vroonweg staat voor de rotonde Helder een voorwegwijzer met verwijzingen naar de hoofdwegen en de P+R / centrum. Op de hoek van de Vroonweg/ Kabellaarsweg staat nog een kleine bewegwijzeringsmast met verwijzingen naar centrum & hoofdwegen en de recreatieve routes.

6. Afsluiting centrumgebied



De afsluiting van het centrumgebied is nu alleen aangegeven door hekken met borden midden op de weg aan de zuid-westkant (Jan van Renesseweg) en de noord-oostkant (Oude Moolweg, zie foto hieronder).



Figuur 13 Afsluiting centrumgebied

Dit kan verkeerskundig beter door de doorgaande route niet meer door het centrum te leiden en zo ook de infrastructuur vorm te geven. Dus voorrang “om de bocht” zodat ook tijdens de rustigere dagen het verkeer om het centrum wordt geleid en er een natuurlijker verkeersgedrag ontstaat (minder zoek/ stilstaand verkeer). De verplaatsing van de supermarkt biedt kansen om het kruispunt Oude Moolweg/ Lange Reke / Bakkersgang beter en logischer in te richten.

Het aanpassen van de route door het centrum (om de Hogezoom) heeft invloed op het woon- en leefklimaat van de mensen van Renesse. In de rapportage Verkeersstudie Renesse 2022 wordt integraal gekeken naar de voorgestelde verbetermaatregelen uit de schouw.

7. Omlidingsroute afsluiting Centrumgebied

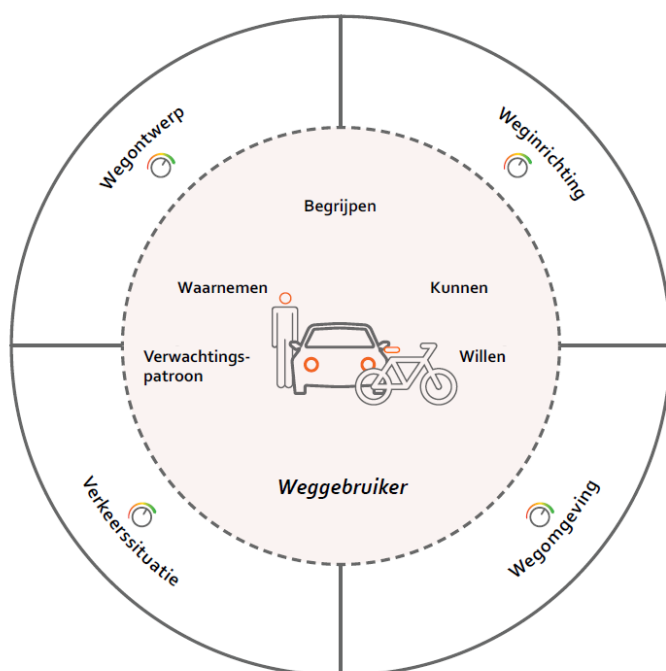
Een echte omlidingsroute is er niet, tenminste niet in bebording aangegeven. De Zeeanemoonweg is recent een éénrichtingsweg geworden waardoor er een circulatie rondom het centrum ontstaat in combinatie met eenrichtingsverkeer op de Oude Moolweg. Een aantal kruisingen op deze “omleidingsroute” kunnen verkeerskundig beter ingericht worden waardoor er naar verwachting een betere doorstroming ontstaat en minder zoekverkeer en twijfelend gedrag. Dit zit hem hoofzakelijk in een betere scheiding of aanduiding van verkeers- en verblijfsgebieden en meer te werken met niveauverschillen of afwijkende verharding/ bestrating (kleur, materiaal).



BIJLAGE A: Methodiek gedragsscan

Om de verkeersveiligheid vanuit het perspectief van de eindgebruikers te beoordelen, maken we gebruik van onderstaande model. In de middelste cirkel zijn de psychologische aspecten benoemd die invloed hebben op het uiteindelijke verkeersgedrag.

- Verwachtingspatroon. Is de situatie conform de verwachtingen?
- Waarnemen. Kan de relevante informatie worden waargenomen?
- Begrijpen. Is de informatie begrijpelijk en is duidelijk welke handelingen moeten worden verricht?
- Kunnen. Kunnen de handelingen worden uitgevoerd?
- Willen. Is er de bereidwilligheid om de gewenste handelingen uit te voeren?



Figuur 3. Model voor gedragsanalyse.

Deze aspecten vormen zich vanuit interactie met de omgeving, weergegeven in de buitenste laag: wegontwerp, weginrichting, verkeerssituatie en wegomgeving.

Met bovenstaande in het achterhoofd, is op hoofdlijnen een gedragsscan uitgevoerd in Renesse. Dit betreft algemene indrukken opgenomen in de algemene beschouwing, dus geen uitputtende beoordeling van elk aandachtspunt.



Bijlage 6 Verslag schouw 27 mei 2022

| | |
|-----------------------|--|
| Notitie / Memo | HaskoningDHV Nederland B.V. Mobility & Infrastructure |
| Aan: | Gemeente Schouwen - Duiveland |
| Van: | Daniële van der Kooij, Lieke Hüsslage |
| Datum: | 14 juni 2022 |
| Kopie: | |
| Ons kenmerk: | BI5080-RHD-ZZ-XX-NT-Z-0002 |
| Classificatie: | <u>Projectgerelateerd</u> |
| Goedgekeurd door: | |
| Onderwerp: | Schouw Renesse mei 2022 |

Op vrijdag 27 mei is een tweede schouw uitgevoerd in Renesse tussen 11.30 en 14.00 uur. Het was ten tijde van de schouw een aangename, zonnige en drukke dag. Met de projectgroep is een ronde gemaakt door Renesse en is aanvullende informatie opgehaald over de knelpunten. Deze staan onderstaand beschreven.

Kruispunten

m. Kruispunt Lindelaan–Mauritsweg - Laône

De gemeente heeft aangegeven dat de Lindelaan in de toekomst af te sluiten voor doorgaand verkeer. Hiermee zou de Lindelaan een doodlopende straat worden. De Lindelaan is dan enkel toegankelijk via de Oude Moolweg.

n. Kruispunt Roelandsweg - P+R

Tijdens de schouw hebben we stilgestaan om de verkeerssituatie te bekijken bij het kruispunt Roelandsweg – P+R. Verkeer wat vanuit de P+R de Roelandsweg wil oprijden, heeft beperkt zicht op de Roelandsweg. Het zicht wordt hier geblokkeerd door de borden aan weerszijden van de uitrit van de P+R. Daarbij hebben we gezien dat het verkeer moeizaam kan afwikkelen, er staan wachtrijen op de Roelandsweg en op de P+R. Verkeer vanuit de P+R, wat linksaf wil slaan richting de provinciale weg, moet op 2 rijstroken letten voordat het de Roelandsweg kan oprijden en heeft geen rustpunt tussen de 2 rijstroken.

o. Rotonde Vroonweg – Hogezoom - Roelandsweg

Tijdens de schouw is gezien dat enkele fietsers geen gebruik maken van de fietspaden rondom de rotonde, maar op de rijbaan fietsen. De gemeente heeft aangegeven dat de Vroonweg heringericht gaat worden. In de nieuwe situatie komen de fietsers vlak na de rotonde op de rijbaan, in de huidige situatie maken zij gebruik van een vrijliggend fietspad.



Figuur 1 – Rotonde Vroonweg – Hogezoom - Roelandsweg

p. Jan van Renesseweg – Hogezoom

De geconstateerde punten van de eerste schouw worden herkend tijdens de tweede schouw. Met de zomerafsluiting is het onduidelijk dat de doorgaande route niet rechtdoor maar linksaf loopt via de Jan van Renesseweg. We hebben meerdere personenauto's (komend van de rotonde Vroonweg – Hogezoom – Roelandsweg) waargenomen die bij het kruisingsvlak stil gingen staan, om te kijken waar zij naartoe moesten, om vervolgens te bepalen dat zij linksaf moesten slaan. Fietsers hebben we meerdere keren recht door de Hogezoom op zien fietsen.

Tevens wordt de bocht met zeer lage snelheid door het gemotoriseerd verkeer genomen, vanwege de vele voetgangers en fietsers die op het kruisingsvlak rechtdoor oversteken.



Figuur 2 – Kruispunt Jan van Renesseweg - Hogezoom

q. Jan van Renesseweg – Zeeanemoonweg

De geconstateerde punten van de eerste schouw worden herkend tijdens de tweede schouw. De voorrang is onduidelijk. Het gele verhardingsvlak suggereert Shared Space of een plein, echter wordt dit beeld verstoord door het doorlopende voetpad in betonverharding. Tijdens de schouw hebben we waargenomen dat het kruispunt met zorg benaderd wordt en dat de verkeersdeelnemers, met name automobilisten, meer op hun hoede zijn.

De gemeente heeft aangegeven dat zij meldingen binnenkrijgen van bewoners dat snelheid op dit kruispunt een probleem is in combinatie met het slechte/beperkte zicht vanaf de Zeeanemoonweg (west). Tijdens de schouw is dit niet waargenomen. Wel valt tijdens de schouw op dat er redelijk veel verkeer uit de Zeeanemoonweg komt, terwijl dit officieel niet is toegestaan. In de zomerperiode is de Zeeanemoonweg namelijk een eenrichtingsweg. Deels zijn dit auto's die geparkeerd staan op de Zeeanemoonweg en dus het kruisingsvlak zien, maar het is ook verkeer dat verder op uit de straat komt.

r. Jan van Renesseweg – Oude Moolweg

De geconstateerde punten van de eerste schouw worden herkend tijdens de tweede schouw. De voorrang is onduidelijk. Het gele verhardingsvlak suggereert Shared Space of een plein, echter wordt dit beeld verstoord door het doorlopende voetpad in betonverharding. Tijdens de schouw hebben we waargenomen dat het kruispunt met zorg benaderd wordt en dat de verkeersdeelnemers, met name automobilisten, meer op hun hoede zijn. Echter is zicht vanuit de Oude Moolweg op de Jan van Renesseweg en andersom beperkt.

Tijdens de schouw hebben we tevens gezien dat dit kruispunt minder druk is dan het kruispunt Jan van Renesseweg – Zeeanemoonweg.



Figuur 3 – Jan van Renesseweg – Oude Moolweg



s. Kruispunt Lindelaan-Oude Moolweg

Nabij het kruispunt Lindelaan – Oude Moolweg is de Primera gevestigd met een PostNL. Deze winkel trekt bezoekers die 'snel' hun pakketje komen afgeven of ophalen en de auto op ongewenste plekken parkeren. Tijdens de schouw is deze situatie ook waargenomen. De gemeente heeft het voornemen hiervoor een oplossing te bieden om een laad- en los parkeerplaats te realiseren of een parkeerplaats met een korte parkeerduur. Daarbij is een soortgelijke oplossing als bij het Chinese restaurant en de Whizz Burger op de Kerkring een optie.

t. Kruispunt Hogezoom – Oude Moolweg – Lange Reke

Vanaf het kruispunt Hogezoom – Oude Moolweg – Lange Reke is de Hogezoom voetgangersgebied. Ter hoogte van deze kruising bevindt zich ook de toegang richting de supermarkt.

Tijdens de schouw hebben we geconstateerd dat veel gemotoriseerd verkeer met een zeer lage snelheid de bocht Lange Reke – Oude Moolweg (en andersom) neemt, vanwege de vele kruisende voetgangers en fietsers. Dit geldt niet alleen voor personenauto's, maar ook voor groot verkeer.



Figuur 4 – Kruispunt Hogezoom – Oude Moolweg – Lange Reke Figuur 5 – Kruispunt Hogezoom – Oude Moolweg – Lange Reke

u. Kruispunt Stoofweg – Emmaweg

Langs de Stoofweg is een vrijliggend fietspad aanwezig, bij het kruispunt met de Emmaweg gaat het fietspad over in de rijbaan. Deze overgang is onduidelijk weergegeven en oogt als een voetpad, vanwege de grijze tegelverharding. Fietsers komend vanuit de Korte Reke missen regelmatig dit punt en fietsen door op de rijbaan van de Stoofweg.

Als oplossing kan de overgang van de rijbaan naar het fietspad worden verplaatst naar de kruising met het fietspad P+R.



Figuur 6 – Kruispunt Stoofweg - Emmaweg



v. Kruispunt Roelandsweg – Busstation

De gemeente heeft aangegeven dat automobilisten regelmatig het busstation inrijden bij het kruispunt Roelandsweg – Busstation. Officieel is het niet toegestaan om het busstation op te rijden, hiervoor is een geslotenverklaring van toepassing. Vaak zijn dit zoekende automobilisten én komen ze op het busstation erachter dat ze hier niet mogen zijn, waarnaar ze omkeren en het busstation weer verlaten. Deze situatie is tevens waargenomen tijdens de schouw, zie onder andere onderstaande foto ter illustratie waarbij een auto met caravan het busstation is opgereden en keert. Daarnaast zijn dit automobilisten die reizigers met het OV afzetten op het busstation.



Figuur 7 – Kruispunt Roelandsweg - Busstation

w. Rotonde Roelandsweg – N652

De gemeente heeft aangegeven dat bij de rotonde Roelandsweg – N652 regelmatig fietsers de weg kwijt zijn. Dit geldt met name voor fietsers richting Zierikzee (Stoofweg zuid) en Scharendijke. Rondom de rotonde is de bewegwijzering voor de fietsers van en naar Zierikzee, Renesse en Scharendijke onvoldoende duidelijk aangegeven.

Wegvakken

x. Inrichting Roelandsweg

Op dit moment is het voor fietsers enkel mogelijk om over te steken ter hoogte van het busstation en bij de doorsteek tussen het busstation en rotonde Vroonweg in. De fietsoversteek bij het P+R terrein is verwijderd. Tijdens de schouw is waargenomen dat de knelpunten geconstateerd tijdens de eerste schouw voorkomen in een drukke periode. De huidige inrichting past niet bij de categorisering van de weg.

y. Fietsers Laône

Langs de Laône is een onverplicht fietspad aanwezig, waar veel voetgangers lopen met daarnaast een ruitpad. De combinatie van fietsers en voetgangers op het onverplichte fietspad maakt dat het voor geen van de weggebruikers een comfortabele verbinding is. Op dit wegvak adviseren wij de fietser en de voetganger van elkaar te scheiden, aandachtspunt daarbij is het kruisingsvlak ter hoogte van het parkeerterrein.

De rijbaan van de Laône is bochtig en donker zonder specifieke plek voor de fietsers. Tijdens de schouw hebben we meerdere keren waargenomen dat fietsers geen gebruik maken van het onverplicht vrijliggend fietspad en op de rijbaan de Laône blijven rijden.





Figuur 8 – Laône

Parkeren

z. Parkeerproblemen Renesse

Voor de parkeerproblemen in Renesse zijn aantal oplossingen samen met de gemeente bedacht om deze te kunnen oplossen:

- Betere bewegwijzering richting de P+R;
- Digitale bebording P+R met vol/ niet vol;
- Bewegwijzering vanaf andere parkeerplekken naar de P+R.

aa. Parkeervakken Oude Moolweg

Naar aanleiding van een bewonersvraag is tijdens de schouw aan mensen gevraagd waarom zij gebruik maken van het parkeerterrein Oude Moolweg en niet van de P+R. De bezoekers gaven aan dat zij niet afwisten van het bestaan van de P+R en dat Google aangaf dat de P+R gesloten was. In Google-maps is het handig/verstandig in de omschrijving aan te passen dat het P+R terrein 24-uur geopend is en gratis geparkeerd kan worden.

bb. P+R

Tijdens de schouw was de P+R goed gevuld met geparkeerde auto's en campers. Op de P+R parkeerterrein zijn geen parkeervakken toegepast. Hierdoor wordt het parkeerterrein niet optimaal benut, door het ontbreken van een markering/geleiding staan voertuigen breder geparkeerd. Door parkeervakken te realiseren kan de parkeercapaciteit worden geoptimaliseerd. Daarnaast zijn er op de P+R geen specifieke camperplaatsen aangewezen, deze staan nu vooral achter op het parkeerterrein geparkeerd. Campers nemen meerdere personenauto parkeerplaatsen in beslag en staan ruim geparkeerd. Door ook specifiek camperparkeervakken te realiseren en duidelijk te maken waar zij moeten parkeren kan de parkeercapaciteit worden geoptimaliseerd.

cc. Parkeren Zeeanemoonweg

Officieel is parkeren hier alleen toegestaan in de daarvoor bestemde parkeervakken. Tijdens de schouw is geconstateerd dat ook veel buiten de vakken geparkeerd wordt. De overgang van eigen terrein en openbaar terrein is niet altijd duidelijk. Hierdoor wordt ook buiten het eigen terrein geparkeerd wat het foutparkeren in de openbare ruimte versterkt. De foutgeparkeerde auto's blokkeren deels het trottoir en de rijbaan.



Figuur 9 – Parkeren Zeeanemoonweg



dd. Fietsparkeren

De gemeente heeft recent het aantal fietsparkeerplaatsen op diverse plaatsen in en rondom het centrum uitgebreid. Tijdens de schouw is waargenomen dat deze fietsparkeerplaatsen goed gebruikt worden. Ondanks de realisatie van de nieuwe fietsparkeerplaatsen blijven er veel fietsen geparkeerd staan op de plekken waar dit niet gewenst is.

Daarnaast is geconstateerd dat door de herinrichting rondom de Jacobuskerk de fietsen op meer plaatsen rondom de kerk in het groen en tegen de bomen geparkeerd staan.



Figuur 10 – Fietsparkeren op de Hogeboom



Figuur 11 – Fietsparkeren Lange Reke

Centrumgebied

ee. Verplaatsing supermarkt

Tijdens de schouw hebben we gezien dat de auto's die de Hogeboom op rijden vanaf de Lange Reke veelal zoekend zijn en op de navigatie rijden. Een gedeelte hiervan heeft een bestemming bij de supermarkt (Jumbo).

In een normale/ drukke situatie zorg de verplaatsing van de supermarkt voor minder zoekende verkeersbewegingen in het centrumgebied van Renesse.



ff. Afsluiting centrumgebied

In het centrumgebied het zijn meerdere knelpunten gezien:

- De Hogezoom tussen de Lange Reke en Oude Moolweg heeft de uitstraling van een voetgangersgebied, maar hier mogen auto's wel rijden. Na de kruising met de Oude Moolweg is de Hogezoom afgesloten. Bij voetgangers kan het verwarring opwekken wanneer er auto's op de Hogezoom rijden, omdat de inrichting niet uitstraalt dat zij hier mogen rijden.
- Ook fietsers mogen tijdens de zomerafsluiting niet door de Hogezoom fietsen, echter gebeurt dit regelmatig. Het is onvoldoende kenbaar voor fietsers dat zij hier niet doorheen mogen fietsen.
- Bij de kruispunten in het centrumgebied is het verschil tussen het voetpad en het kruisingsvlak moeilijk zichtbaar door de eenduidige verharding.
- Bij de kruispunten in het centrumgebied, zoals bij de ijskraam, komt het voor dat fietsen (half) op het kruisingsvlak geparkeerd staan.
- Ondernemers zetten hun borden op het trottoir, echter is dit niet het beleid van de gemeente. De gemeente gaat hier zelf op handhaven.
- De omleidingsroute om het centrumgebied tijdens de zomer afsluiting kan worden verbeterd met bewegwijzering en bebording. De route voor doorgaand verkeer is (voor een zoekende weggebruiker) onduidelijk als je niet weet hoe je om de zomaar afsluiting heen moet rijden.



Bijlage 7 Geplande oplossingen

Gemeente heeft al reeds aantal oplossingen en verbeteringen op de agenda staan. Dit zijn:

- Rotonde kruispunt P+R – Roelandsweg;
- Herinrichting Vroonweg/Kabellaarsweg/Hoogenboomlaan;
- Afsluiten Lange Reke.

a). Rotonde P+R - Roelandsweg

Naar aanleiding van een opdracht vanuit de gemeenteraad is in september 2021 is door Juust een studie uitgevoerd naar de ontsluiting van het P+R terrein. In deze studie zijn verschillende varianten met elkaar vergeleken en beoordeeld op 5 punten: Verkeersveiligheid, inpassing, doorstroming, toekomstvastheid en relatie P+R. Daarnaast is een inschatting gegeven van de realisatiekosten per variant. In de studie wordt geadviseerd om in te zetten op de rotonde, het is een toekomst vaste oplossing.



Figuur VII-1. Ontwerp rotonde

Zoals in de schouw beschreven is het huidige kruispunt een knelpunt op het gebied van doorstroming en verkeersveiligheid. Een rotonde biedt een veiligere en betere afwikkeling. Daarnaast is de afslag naar de P+R op een rotonde logischer om te nemen (het is immers de eerste afslag).

b). Herinrichting Vroonweg/Kabellaarsweg/Hoogenboomlaan

De huidige inrichting van de Vroonweg/Kabellaarsweg/Hoogenboomlaan kent vanaf de rotonde aan de noord-oostzijde een vrijliggend éénrichtingsfietspad. De Vroonweg zal opnieuw ingericht worden, waarbij de fietser aan beide zijden op de rijbaan zal rijden.

Dit benadrukt de wenselijkheid om de huidige rotonde Vroonweg/Roelandsweg opnieuw in te richten. In de huidige situatie blijkt dat er veel (e)fietzers gebruik maken van de hoofdrijbaan en niet de vrijliggende fietspaden rondom de rotonde (zie verslag schouw). Doordat de fietsers ook op de Vroonweg op de rijbaan fietsen, zal dit gedrag toenemen. Een optimalisatie van de rotonde is wenselijk.



c). Afsluiting Lange Reke

Op zeer drukke dagen wordt op last van de politie een aantal wegvakken afgesloten. Onderdeel hiervan zijn de Lange Reke, Korte Reke en de Kromme Reke.

Aandachtspunt in de huidige afsluiting is de communicatie rondom deze afsluitingen. Er is een draaiboek aanwezig, maar niet alle stakeholders zijn hiervan op de hoogte. Een optimalisatie en formalisatie van dit proces biedt kansen. Zeker omdat een aantal van de zeer drukke dagen vooraf aan te geven zijn.



Bijlage 8 Oplossingen uit het masterplan

In het eerder beschreven Masterplan (zie paragraaf 2.2) staan een aantal principe oplossingen voorgesteld. Een aantal zijn afgevallen en een aantal zijn uitgevoerd. Openstaande zijn:

- A. Knip Lindelaan (uitgevoerd per 1 juli 2022);
- B. Volledige knip Centrum;
- C. Inrichting Roelandsweg.

A. Knip Lindelaan

Uit de vergelijking van de plannen en de situatie op straat in de schouw is geconstateerd dat de voorgenomen afsluiting van de Lindelaan niet gerealiseerd is. De gemeente heeft deze maatregel tijdens dit onderzoek uitgevoerd (om deze reden staat deze wel in deze lijst weergegeven).

B. Volledige knip Centrum

De volledige knip in het centrum als oplossing voor de rustige en normale dagen ligt niet direct voor de hand. De huidige afsluiting van een deel van de Hogezoom op de drukke en zeer drukke dagen werkt op dit moment goed. Het gebied functioneert ook goed op de rustige dagen. Op zeer drukke dagen wordt een veel groter gedeelte van het centrum afgesloten (welke een groter gebied omvat dat origineel voorgesteld in het masterplan) echter is de supermarkt dan niet (goed) bereikbaar voor bevoorrading en bezoekers met de auto.

Wel dient opgemerkt te worden dat bewoners aangeven de voorkeur te geven voor permanente oplossingen in plaats van tijdelijke oplossingen. Vanuit dat oogpunt is een permanente afsluiting wel een mogelijkheid.

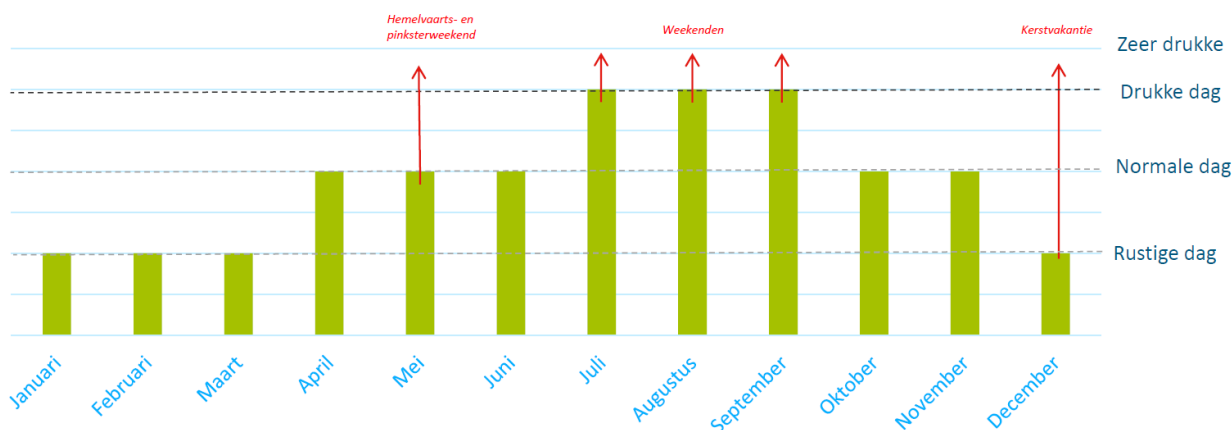
C. Inrichting Roelandsweg

De Roelandsweg is nog steeds een weg die extra aandacht verdient, zoals geconstateerd in de inventarisatie en de schouw. Deze zal verder meegenomen worden in het overzicht met oplossingsrichtingen.



Bijlage 9 Type dagen per jaar

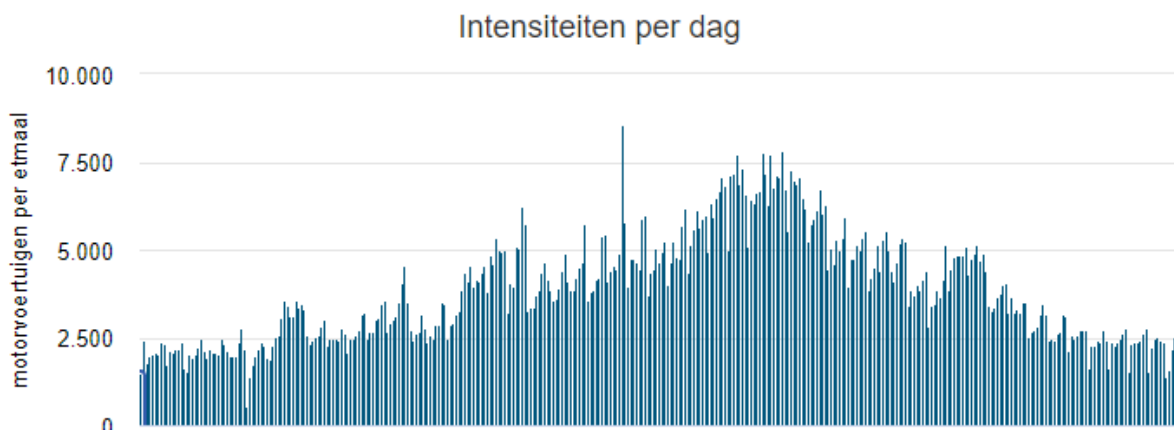
Er zijn verschillende type dagen in Renesse, waarbij een andere verkeersstructuur gewenst is op basis van de hoeveelheid verkeersdeelnemer. Hierin is onderscheid gemaakt in rustige, normale, drukke en zeer drukke dagen.



Figuur VII-1. Indeling welke type dagen er per maand voorkomen (met in rood de uitzonderingsdagen)

Voor een indicatie hoe vaak deze dagen voorkomen is een inschatting gemaakt van de intensiteiten. Er is gebruik gemaakt van de intensiteiten op de N651 en N652 om een indicatie te krijgen van de verdeling van de intensiteiten per dag over het hele jaar (aangezien dit de enige wegen zijn in de directe omgeving waar jaar-rond waarvan verkeersstellingen beschikbaar zijn). Onderstaande grafiek toont de verkeersintensiteiten op deze wegen per dag. Op basis van deze data kan aangenomen worden dat:

- 151 rustige dagen zijn. deze rustige dagen vallen in de periode van 1 november tot 1 april;
- 145 normale dagen. deze dagen vallen veelal in de periode 1 april - 1 juli en van 1 sept - 1 oktober;
- 52 drukke dagen. deze dagen zijn van 1 juli tot 1 september;
- 17 zeer drukke dagen. dit zijn specifieke dagen binnen de normale en drukke dagen;
 - binnen de normale dagen zijn dit rond het hemelvaart- en pinksterweekend
 - binnen de drukke periode zijn dit met name de weekenden (vrijdagen en zaterdagen).



Figuur VII-2. Aantal getelde motorvoertuigen per dag van het jaar op de Recreatieverdeelweg (tussen de Kooymansweg en Serooskerkeweg)

Bijlage 10 Berekening verkeer verplaatsing supermarkt

RHO adviseurs heeft in mei 2022 een stikstofdepositie onderzoek uitgevoerd¹⁷. In deze berekening is bepaald wat de huidige verkeersgeneratie en de verkeerstoedeling*. Voor de bestaande ontwikkeling komt de verkeersgeneratie neer op 604 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag, dit is zowel bezoekers, werknemers als bevoorrading. Voor het aandeel van de bevoorrading wordt rekening gehouden met gemiddeld 0,5 middelzware vrachtwagenritten per dag door lokale/regionale leveranciers en 17 zware vrachtwagenritten per week door de distributiedienst van supermarkt (Jumbo).

In de bestaande situatie zijn er twee ontsluitingsstructuren die een rol spelen in de totale verkeersafwikkeling:

- Ontsluitingsstructuur van en naar het centrum (personeel en bezoekers van de supermarkt en de bestaande woningen): 456 mvt/etmaal;
- Ontsluitingsstructuur van en naar de P+R (Bezoekers supermarkt): 148 mvt/etmaal.



Figuur VIII-1. Visuele onderbouwing routes supermarkt

De route van/naar het centrum de P+R (Bron: stikstofberekening, RHO-adviseurs 2022)

* in de studie van RHO is naar de gehele situatie gekeken, dit is dus de supermarkt inclusief de woonhuis en zomerhuis aan de Wilhelminaweg

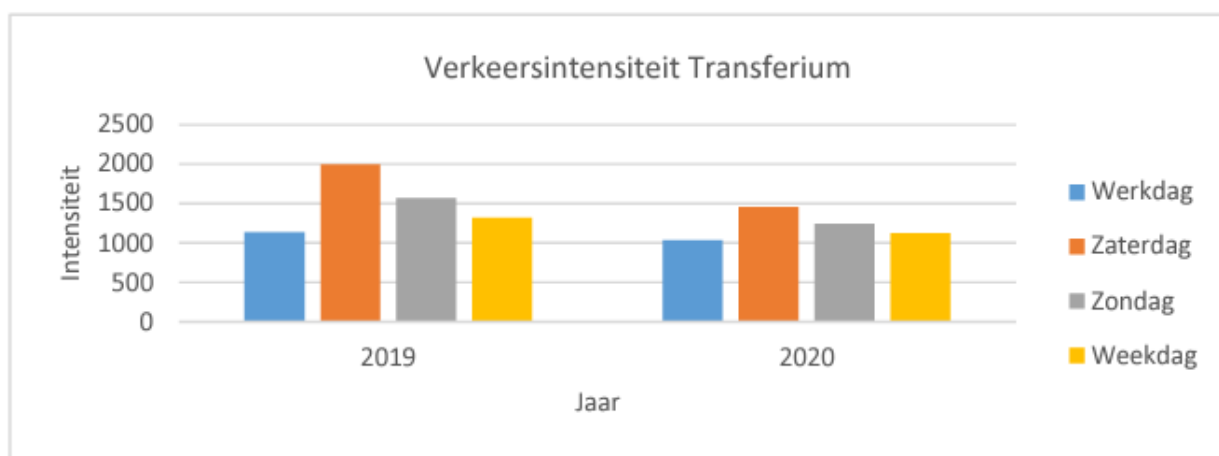
¹⁷ De Dreef Renesse, onderzoek verkeers- intensiteiten, mei 2022

Bijlage 11 Intensiteiten P+R Renesse

P+R Renesse

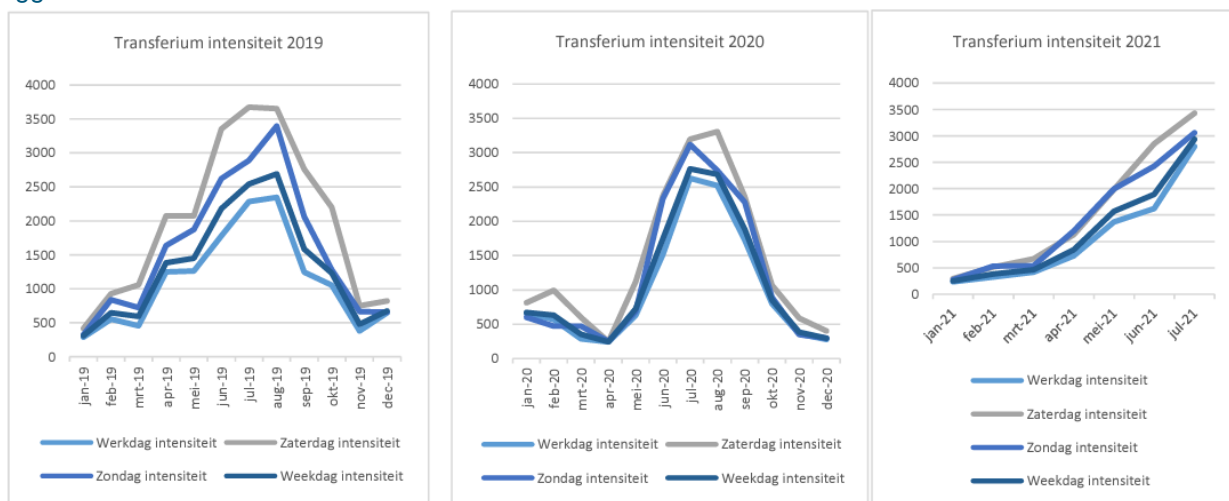
In dit verslagje staan de trends en ontwikkelingen rondom verkeersintensiteit bij de P+R in Renesse van het jaar 2019 tot 2021.

Gemiddeld is de intensiteit in de afgelopen 3 jaar rond de 1000. In vergelijking van 2019 en 2020 zijn minimale verschillen te zien. Afwijkend is de zaterdag en zondag: deze is in 2020 een stuk rustiger dan in 2019. De intensiteit op een gemiddelde werkdag is niet veel gedaald in 2020.



Figuur IX-1. Verkeersintensiteiten P+R per jaar (werkdag t.o.v. zaterdag, zondag en weekdag)

De intensiteit is in het weekend groter dan op een werkdag. De zaterdag kent de grootste intensiteit. Te zien is dat na 2019, de intensiteiten per soort weekdag (weekend, werkdag) dichter bij elkaar zijn gaan liggen.



Figuur IX-2-3-4. Verkeersintensiteiten P+R per jaar verdeeld naar maand (werkdag t.o.v. zaterdag, zondag en weekdag)

In de zomerperiode (juni, juli, augustus) zijn de intensiteiten gemiddeld hoger dan in de rest van het jaar (zowel 2019 als 2020). Gezien de intensiteiten van 2021 tot nu toe, is weer een lichte stijging te zien.

