

Veere

Verkeersstudie Dishoek



verkeersstudie

Veere

Verkeersstudie Dishoek

identificatie

projectnummer:

0717.007791.50

planstatus

datum:

23 februari 2010

status:

definitief

opdrachtleader:

ing. J.C.C.M. van Jole

auteur(s):

ing. B. van Vliet

Inhoud

1. Inleiding	3
1.1. Doel en aanleiding	3
1.2. Probleemstelling	4
1.3. Plan van aanpak en leeswijzer	4
2. Verkeersstructuur huidige en toekomstige situatie	7
2.1. Huidige ruimtelijke situatie	7
2.2. Huidige verkeerssituatie	7
2.3. Toekomstige ruimtelijke en verkeerssituatie	20
3. Uitgangspunten verkeersgeneratie	21
3.1. Programma van bestaande functies en beoogde ontwikkelingen	21
3.2. Kengetallen verkeersgeneratie	21
4. Intensiteiten	25
4.1. Huidige en autonome verkeersintensiteiten	25
4.2. Verkeersgeneratie toekomstige ontwikkelingen	26
4.3. Toekomstige verkeersintensiteiten	27
4.4. Autonome verkeersintensiteit hotel Zeeduin	28
4.5. Conclusie	29
5. Parkeren	31
5.1. Uitgangspunten parkeerbalans	31
5.2. Parkeervraag	31
5.3. Parkeeraanbod	32
5.4. Conclusie	33
6. Wegverkeerslawaaï en luchtkwaliteit	35
6.1. Wegverkeerslawaaï	35
6.2. Luchtkwaliteit	36
7. Beoordeling	39
7.1. Verkeersstructuur	39
7.2. Verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid	39
7.3. Parkeerbalans	40
7.4. Wegverkeerslawaaï	40
7.5. Luchtkwaliteit	40
7.6. Conclusie	40

Bijlagen:

1. Telcijfers
2. Rekenbladen wegverkeerslawaaï
3. Typeringen wegencategorieën
4. Voorstel knooppunt Kaapduinseweg (gemeente Veere)

1.1. Doel en aanleiding

Bouwfonds Ontwikkeling B.V., Bouwcombinatie Nieuw-West B.V. en Lovago Middelburg B.V. zijn voornemens aan de Kaapduinseweg en het plein in Dishoek een hotel met een congrescentrum, een restaurant, wellness-voorzieningen, appartementen, recreatiewoningen en suites te realiseren. Deze ontwikkelingen vinden plaats op diverse locaties aan de Kaapduinseweg onder de volgende locatienamen: Dorphotel (1), Lovago (2) en Panaché (3). In figuur 1.1 is de situering van de beoogde ontwikkelingen binnen de bebouwingsconcentratie Dishoek weergegeven.

Voor de gehele bebouwingsconcentratie Dishoek is een nieuw bestemmingsplan in voorbereiding. De beoogde ontwikkeling wordt juridisch-planologisch geregeld in dit nieuwe bestemmingsplan. Voor de ontwikkeling is een ruimtelijke onderbouwing¹⁾ opgesteld die als onderbouwing dient voor het bestemmingsplan. Het voorontwerpbestemmingsplan heeft van 28 mei tot en met 8 juli 2009 ter inzage gelegen. Uit de inspraakreacties van omwonenden blijkt dat deze hinder verwachten op de Kaapduinseweg en Dishoek door toename van de verkeersintensiteit ten gevolge van de ontwikkelingen. Verder is de zorg geuit over de verkeersveiligheid van voetgangers en fietsers.



Figuur 1.1. Ligging beoogde ontwikkelingen in de bebouwingsconcentratie Dishoek (bron: www.zeeland.nl).

¹⁾ Ruimtelijke onderbouwing, Ontwikkelprojecten te Dishoek, april 2009, RDH.

1.2. Probleemstelling

Het uiteindelijke doel van deze verkeersstudie is het verkrijgen van inzicht in de (extra) overlast en hinder die zou kunnen ontstaan op de wegen en kruispunten in Dishoek door toename van de verkeersbewegingen ten gevolge van de beoogde ontwikkelingen Dorphotel, Lovago en Panaché. In de inspraakreacties op het voorontwerpbestemmingsplan is niet altijd even duidelijk welke vormen van overlast of hinder specifiek wordt bedoeld. Aangenomen is dat in de reacties hinder bedoeld wordt als verslechtering van de verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid, parkeersituatie, akoestisch klimaat en luchtkwaliteit ten opzichte van de huidige situatie. In deze studie wordt op deze aspecten nader ingegaan.

1.3. Plan van aanpak en leeswijzer

Voor deze studie is 'hinder' onderverdeeld in diverse aspecten. Hierna wordt aangegeven welke uitgangspunten zijn toegepast voor deze aspecten.

Verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid

Verkeersstructuur plangebied

Om een goed beeld te krijgen van de verkeerssituatie in de omgeving van de ontwikkelingen is het van belang inzicht te krijgen in de huidige situatie van de verkeersstructuur, parkeren en verkeersveiligheid in de omgeving van het plangebied (hoofdstuk 2). Hiervoor heeft ter plaatse een verkenning plaatsgevonden.

Bepalen toename motorvoertuigbewegingen

Op basis van de toekomstige functies kunnen verkeersgeneratiekengetallen bepaald worden die als basis dienen voor het berekenen van de verkeersaantrekkende werking van de ontwikkeling. Met behulp van een verdeling van het toekomstige verkeer op het omliggend wegennet kan de verkeersgeneratie per wegvak bepaald worden (hoofdstuk 3).

Vervolgens is op basis van de huidige intensiteiten op de Kaapduinseweg en Dishoek de toekomstige verkeersintensiteit (inclusief beoogde ontwikkelingen) bepaald. De autonome verkeersintensiteit (intensiteit in 2020 zonder beoogde ontwikkelingen) is bepaald door de huidige verkeersintensiteit die gebaseerd is op een in 2009 uitgevoerde verkeersstelling te vermeerderen met een autonome groei. De toekomstige verkeersintensiteit (intensiteit in 2020 inclusief beoogde ontwikkelingen) is dus de optelsom van de autonome verkeersintensiteit en de beoogde verkeersgeneratie ten gevolge van de beoogde ontwikkelingen. De verkeersgeneratie is het product van de oppervlaktes van de verschillende functies, de verkeersgeneratiekengetallen per functie en de verdeling van het verkeer per ontwikkellocatie over het omliggende wegennet. De verkeersintensiteiten zijn weergegeven in motorvoertuigen per etmaal (mvt/etmaal) (hoofdstuk 4).

Voormalige locatie Zeeduin

Hotel Zeeduin is circa 10 jaar niet meer in gebruik. Het voormalige hotel bestond uit een dienstwoning, 36 zelfstandige appartementen en 15 hotelkamers. In het hotelcomplex waren circa 250 slaapplekken aanwezig. Volgens het vigerende bestemmingsplan¹⁾ is het realiseren van een hotel van deze omvang nog steeds toegestaan.

Aangezien het hotel Zeeduin circa de laatste 10 jaar niet meer in gebruik is geweest ontstaat er gevoelsmatig enigszins een diffuus beeld ten opzichte van het huidige aantal verkeersbewegingen en de verkeersaantrekkende werking die het hotel in het verleden had. Daarom

¹⁾ 2^e herziening van het bestemmingsplan Dishoek van de voormalige gemeente Valkenisse.

wordt kort aandacht besteed aan de verkeersbewegingen op de Kaapduinseweg en Dishoek mocht het hotel anno 2009 nog in gebruik zijn

Verkeersveiligheid

Een weg heeft veelal een goede verkeersafwikkeling en/of is verkeersveilig als er wordt voldaan aan de principes van Duurzaam Veilig. De principes van Duurzaam Veilig is het streven naar overeenstemming tussen vorm, functie en gebruik na. In de beoordeling is voor de Kaapduinseweg en Dishoek nagegaan in hoeverre deze voldoen aan deze principes. Indien deze principes niet voldoen zijn aanbevelingen gedaan deze alsnog te realiseren (hoofdstuk 7).

Parkeren

De parkeersituatie (hoofdstuk 5) is beoordeeld aan de hand van een parkeerbalans. De parkeerbalans is een vergelijking tussen de parkeervraag en het parkeeraanbod. De parkeervraag is bepaald door de beoogde functies te vermenigvuldigen met parkeerkegetallen. Het parkeeraanbod is het beoogd aantal parkeerplaatsen in het bouwplan.

Wegverkeerslawaaï

Een toename van de verkeersintensiteit op de wegen kan betekenen dat ook de geluidsbelasting aan de gevels ten gevolge van het wegverkeerslawaaï toeneemt. In hoofdstuk 6 is aan de hand van een berekening inzichtelijk gemaakt of hier sprake van is en wat de gevolgen zijn.

Luchtkwaliteit

Een toename van de verkeersintensiteit op de wegen kan betekenen dat er een verslechtering van de luchtkwaliteit optreedt. In de beoordeling (hoofdstuk 6) is aan de hand van een berekening inzichtelijk gemaakt wat de effecten zijn op de luchtkwaliteit.

Conclusie

In hoofdstuk 7 worden de conclusies van de verschillende onderzoeken toegelicht en beoordeeld of er sprake is van hinder door de toekomstige ontwikkeling.

2. Verkeersstructuur huidige en toekomstige situatie

7

2.1. Huidige ruimtelijke situatie

Algemeen

Dishoek is gelegen in de zuidwestelijke kustzone van Walcheren, direct achter de duinen. De (verblijfs)recreatieve functie met de daarbij behorende voorzieningen en de ligging direct onder de duinen met het strand bepalen het karakter van de bebouwingsconcentratie in belangrijke mate. Het beeld en de structuur van Dishoek wordt grotendeels bepaald door de imposante duinen die ten westen van de kleine bebouwingsconcentratie liggen. Het hart van Dishoek bevindt zich aan de Kaapduinseweg en rondom het plein, waar naast het voormalige hotel Zeeduin en Panaché, een pension-eetcafé, een pannenkoekenrestaurant, een speelautomatenhal, een fietsen(verhuur)bedrijf en een aantal woningen zijn gesitueerd.

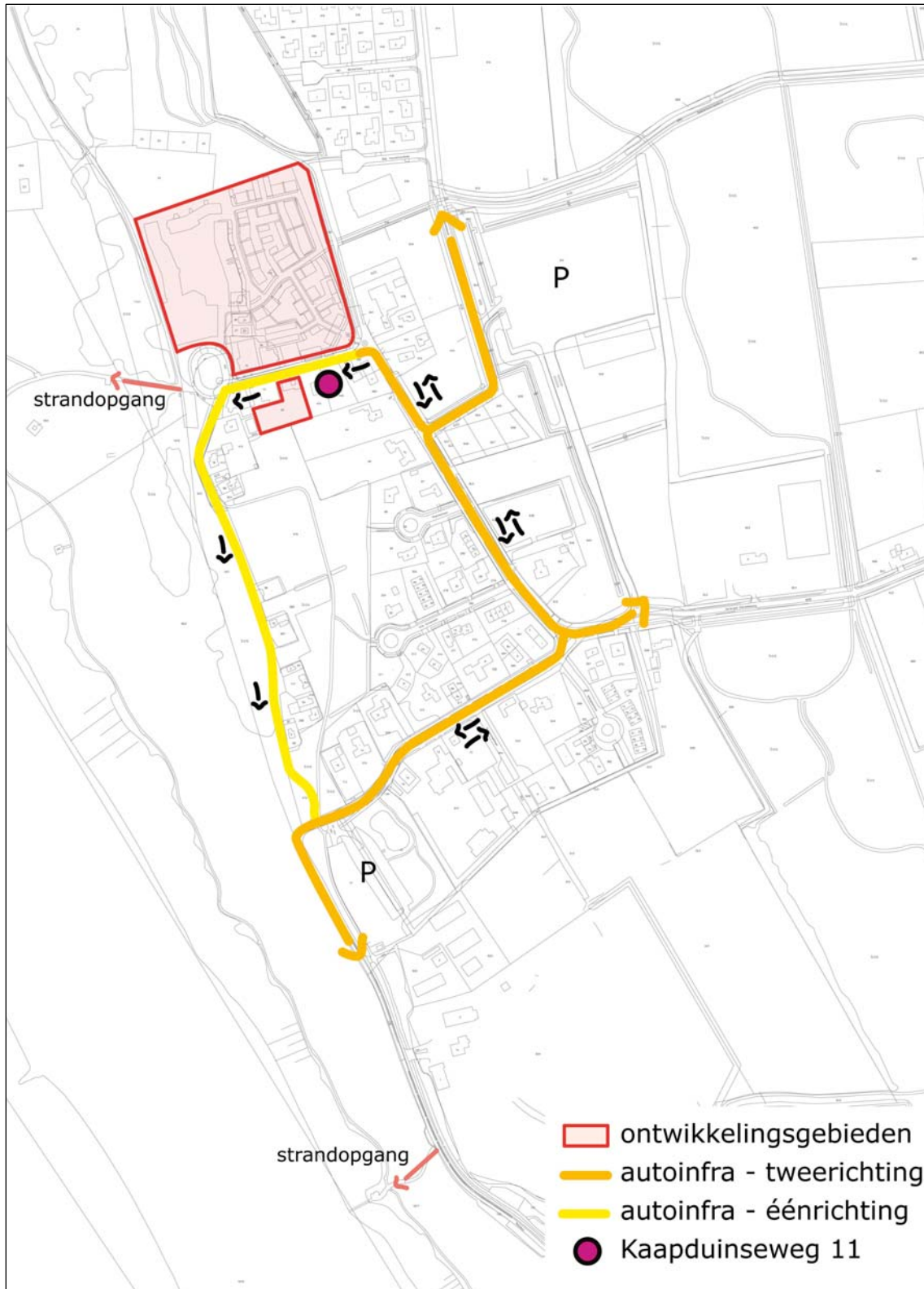
2.2. Huidige verkeerssituatie

Autostructuur

In figuur 2.1 is de verkeersstructuur van de bebouwingsconcentratie Dishoek weergegeven. Binnen de bebouwingsconcentratie vormt de Kaapduinseweg, Dishoek (parallel gelegen aan het duin) samen met de Verlengde Dishoekseweg de belangrijkste ontsluitingsstructuur. Op de Kaapduinseweg (ten westen van de Kaapduinseweg 11) en Dishoek is éénrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer ingesteld. Op de Kaapduinseweg geldt éénrichtingsverkeer vanaf het kruispunt ter hoogte van de Kaapduinseweg 11 in de richting van Dishoek. Op Dishoek geldt eenrichtingsverkeer vanaf de Kaapduinseweg/plein tot aan de Verlengde Dishoekseweg.

De Westerscheldelaan, Verlengde Dishoekseweg en Dishoek zijn de wegen die direct aansluiten op de interne infrastructuur van Dishoek en in verbinding staan met de overige infrastructuur van Walcheren. Via deze wegen is het mogelijk de A58 op minder dan 6 km te bereiken. Ook de provinciale weg N228 is op een korte afstand van de ontwikkeling gelegen. De N228 is de verbindingsweg tussen Vlissingen (A58) en Westkapelle.

In het hoogseizoen/pekdagen wordt de Kaapduinseweg en de strandovergang Kaapduin intensief gebruikt door (vracht)auto's (bevoorrading van restaurant en strandpaviljoens en afvoer strandafval). In het voor- en najaar wordt de strandovergang ook intensief door tractoren gebruikt om de strandhuisjes van het strand naar het parkeerterrein ten oosten van Dishoek te verplaatsen voor de winterstalling of juist naar het strand. Het aandeel zwaar verkeer bedraagt volgens tellingen circa 5 à 7% wat voor dit soort wegen zeer gebruikelijk is.



Figuur 2.1. Verkeersstructuur bebouwingsconcentratie Dishoek



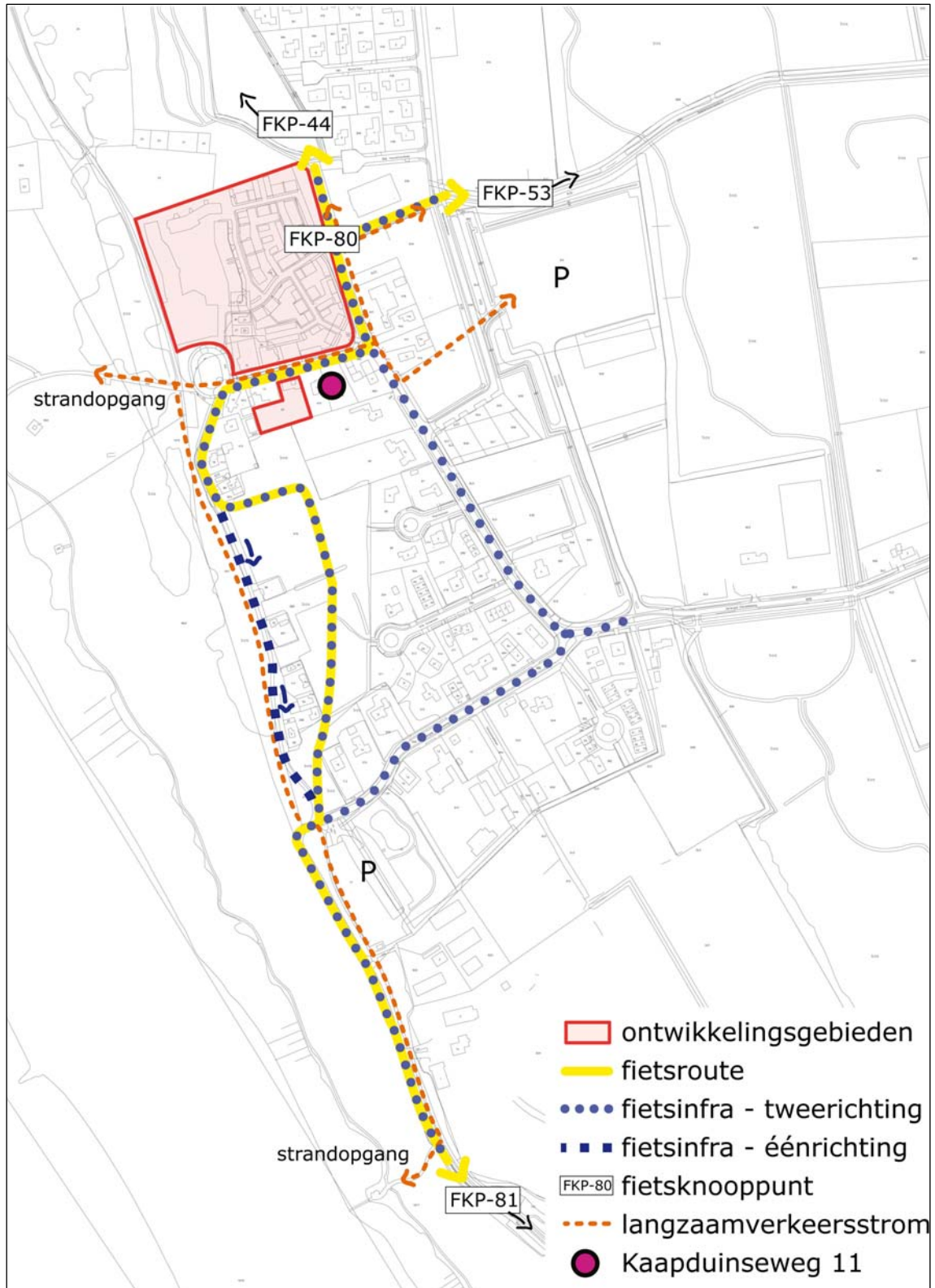
Figuur 2.2. Eenrichtingsverkeer Kaapduinseweg (voor al het verkeer)

Voor gemotoriseerd verkeer op de Kaapduinseweg (tussen Kaapduinseweg 11 en het plein) is het niet duidelijk dat er fietsverkeer in beide richtingen mogelijk is. Er is bij het éénrichtingsverkeer-bord namelijk geen onderbord (uitgezonderd (brom)fietsers) geplaatst dat (brom)fietsverkeer in twee richtingen toestaat. In figuur 2.2 is deze verkeerssituatie weergegeven.



Figuur 2.3. Verkeerssituatie plein

Op het plein is geen richtingsverkeer aangegeven. Daarnaast wordt er veelvuldig geparkeerd op het plein en op de Kaapduinseweg waar dit in de zomermaanden (1 april tot 1 oktober) niet is toegestaan. Bij een bezoek ter plaatse is geconstateerd dat in Dishoek veel verkeersborden, met soms tegenstrijdigheden, staan aangegeven die onduidelijkheid bij de weggebruiker kunnen veroorzaken. In het laagseizoen worden de wegen hoofdzakelijk gebruikt door plaatselijk verkeer. Figuur 2.3 geeft de verkeerssituatie weer op het plein.



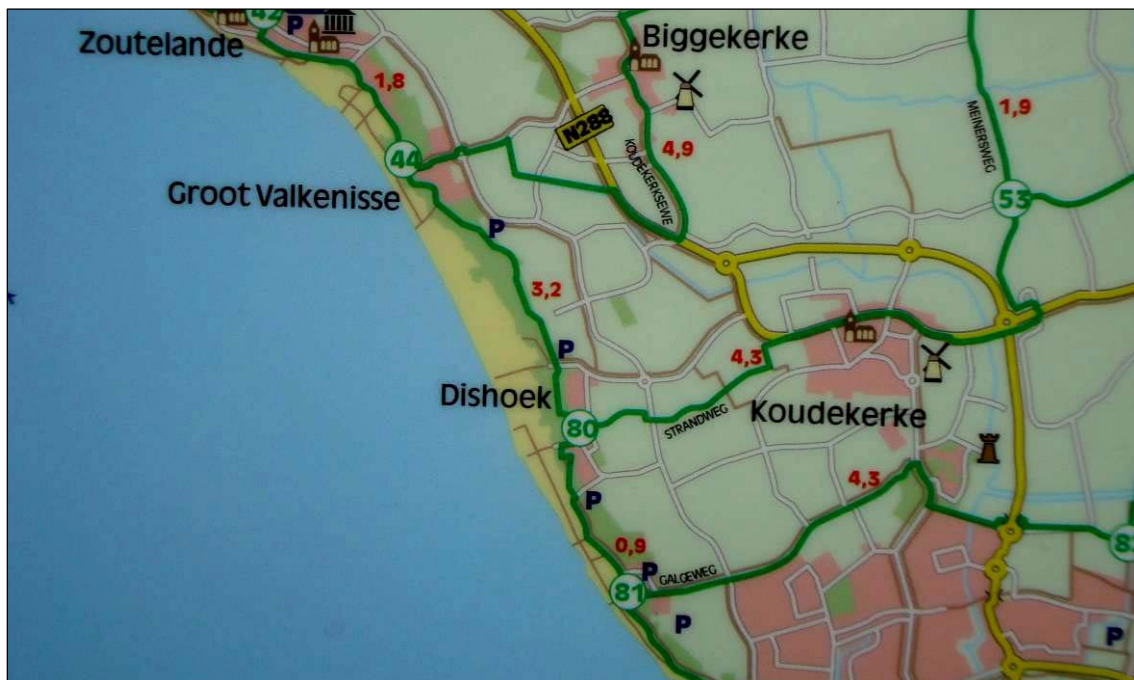
Figuur 2.4. Langzaamverkeersstructuur

Langzaamverkeersstructuur

Fietsstructuur

In figuur 2.5 is de langzaamverkeersstructuur weergegeven. De strandovergang en/of opgang Kaapduin is één van de drukst gebruikte overgang voor strandbezoekers van de gemeente Veere. Veel fietsers komen via de fietsroutes (onder)langs het duingebied of over de Kaapduinseweg en Dishoek richting het plein om hier te parkeren.

Binnen de bebouwde kom van Dishoek liggen enkele fietsverbindingen en is één fietsknooppunt aanwezig die onderdeel uitmaakt van het fietsknooppuntennetwerk van Walcheren. In figuur 2.5 is het verkeersknooppuntennetwerk weergegeven. Ten noorden van het kruispunt ter plaatse van de Kaapduinseweg 11 ligt het fietsknooppunt 80. Vanaf dit knooppunt is het mogelijk de fietsen naar knooppunt 44 (richting Groot Valkenisse) en knooppunt 53 (richting Koudekerke). Verder is het vanaf knooppunt 80 mogelijk om via de Kaapduinseweg (tussen kruispunt nabij Kaapduinseweg 11 en Dishoek) en een fietspad parallel aan de Dishoek naar knooppunt 81 (ter plaatse van kruispunt Verlengde Dishoekseweg-Galgeweg) te fietsen. Het fietspad parallel aan Dishoek ligt aan de oostzijde van de weg Dishoek.



Figuur 2.5. Fietsknooppuntennetwerk in en rondom Dishoek

Op de weg Dishoek geldt éénrichtingsverkeer voor al het verkeer, ook voor fietsers. Op de weg Dishoek is het voor fietsers alleen geoorloofd om zich in zuidelijke richting te verplaatsen. Uit de verkenning ter plaatse bleek het voor fietsers niet geheel duidelijk is dat zij het fietspad parallel aan Dishoek dienen te nemen om zich in noordelijke richting te verplaatsen. De weg Dishoek werd namelijk in beide richtingen door fietsverkeer gebruikt.

Naast het fietsknooppuntennetwerk is er meer infrastructuur aanwezig voor fietsverkeer. Op de Kaapduinseweg (ten zuiden van het kruispunt met de Kaapduinseweg 11) en Verlengde Dishoekseweg (binnen de bebouwde kom van Dishoek) zijn aan weerszijden van de weg fietsstroken aanwezig.

Looproutes/ruiterpaden

Strandgangers vinden vanaf het parkeerterrein aan de Verlengde Dishoekseweg aan de oostzijde van de bebouwingsconcentratie Dishoek hun route naar het strand via voornamelijk de Kaapduinseweg. Vanaf deze grote parkeerplaats kan de langzaamverkeersstroom op piekmomenten een 'stoet' met strandgangers met zich meebrengen over de Kaapduinseweg en vice versa. Dit betekent dat ook de rijweg vaak wordt gebruikt door deze strandgangers. Op de figuren 2.6 tot en met 2.8 zijn deze trottoirs weergegeven.

Dishoek staat bekend om haar ruiterpaden. De ruiterpaden gaan (onder) langs de bebouwingsconcentratie Dishoek heen en komen ook uit op de Kaapduinseweg en Dishoek.



Figuur 2.6 Straatbeeld Westerscheldelaan



Figuur 2.7. Straatbeeld Kaapduinseweg ter hoogte van huisnummer 11



Figuur 2.8. Straatbeeld Kaapduinseweg (tussen huisnummer 11 en plein)



Figuur 2.9. Parkeerverbodszone en parkeerroutes



Figuur 2.10. Parkeerterrein aan de zuidwestzijde van Dishoek

Parkeren

Parkeren

Binnen de bebouwde kom van Dishoek geldt een parkeerverbod en is het dus niet geoorloofd om buiten de parkeervakken te parkeren. Er zijn wel twee parkeerterreinen en een parkeer-route aanwezig.

Bij de entree van Dishoek, aan de oostzijde van de bebouwingsconcentratie is buiten de bebouwde kom een parkeerterrein gerealiseerd met een parkeercapaciteit van 850 parkeerplaatsen. In de winterperiode wordt dit parkeerterrein gedeeltelijk gebruikt voor de stalling/opslag van strandhuisjes. De in- en uitgang voor gemotoriseerd verkeer ligt aan de Verlengde Dishoekseweg ten oosten van het kruispunt met de Kaapduinseweg.

Binnen de parkeerverbodszone is aan de Verlengde Dishoekseweg een parkeerterrein gesitueerd met een capaciteit van 170 parkeerplaatsen. Deze kan direct bereikt worden via de Verlengde Dishoekseweg of via Kaapduinseweg/plein (zie figuur 2.10).

De beide parkeerplaatsen zijn via een parkeerverwijsbord (parkeerroute) bij de entree van Dishoek aan de zijde van de Verlengde Dishoekseweg aangegeven. Bij de entree van Dishoek staat onder het voor de bebouwde kombord aangegeven dat er een parkeerverbodszone geldt voor de bebouwingsconcentratie. Kort hierop komt het bord met hierop de parkeerroute aangegeven (figuur 2.9). Bij entree vanaf de Westerscheldelaan staat bij de kruising met de Kaapduinseweg een bord met hierop de parkeerroute aangegeven (richting de Verlengde Dishoekseweg). Echter hier staat niet nogmaals een bord aangegeven dat parkeren in de bebouwde kom niet mag.

Bewoners kunnen op hun eigen erf parkeren. Op het meest noordelijk gedeelte van de Dishoek is ten zuiden van het plein rekening gehouden met 3 parkeerplaatsen voor gehandicapten en 1 voor motoren.

Overbebording

Op het plein is met behulp van bebording aangegeven dat hier niet geparkeerd mag worden. De bebording is voorzien van een onderbord dat aangeeft dat het parkeerverbod alleen in de zomermaanden geldt. Volgens het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV) dient hier formeel een uitzondering te zijn op de parkeerverbodszone in plaats van een extra parkeerverbodsbord met onderbord. Ondanks dat ter plaatse van de bebouwde kom grens van Dishoek is aangegeven dat er een parkeerverbodszone geldt zijn op verschillende locaties extra parkeerverboden aangegeven. Deze overbebording is formeel niet noodzakelijk en kan zelfs zorgen voor een onoverzichtelijke verkeerssituaties voor de weggebruiker. Dit blijkt ook door het 'illegaal parkeren' in de zomer op de Kaapduinseweg en Dishoek. De weggebruiker kan al deze overtollige informatie aan borden niet allemaal opnemen.



Figuur 2.11. Wegprofiel Kaapduinseweg (ten zuiden van de Westerscheldelaan)



Figuur 2.12. Kaapduinseweg ten noorden van het kruispunt met de Westerscheldelaan

Profielen

Algemeen

Volgens de principes van Duurzaam Veilig dienen wegen qua vorm, functie en gebruik in overeenstemming te zijn met elkaar. De gehele bebouwingsconcentratie Dishoek behoort tot een verblijfsgebied en/of 30 km/uur-gebied. In bijlage 3 zijn de typering (functies) weergegeven van de verschillende wegcategorieën binnen de bebouwde kom en de daarbij horende wegkenmerken (vorm) en verkeerskenmerken (gebruik).

Functie

De functieaanduiding (wegcategorie) van de Kaapduinseweg en Dishoek is een erftoegangsweg. Een erftoegangsweg bevindt zich primair in een verblijfsgebied en biedt toegang tot aanliggende percelen en/of verzameld verkeer in de richting van gebiedsontsluitingswegen. De Kaapduinseweg en Dishoek zijn beiden wegen die primair percelen ontsluiten in een verblijfsgebied.

Vorm en gebruik

Met de vorm van een weg wordt onder andere de inrichting van de weg bedoeld. Zo dient een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom voorzien te zijn van een open verhardingssoort (bijvoorbeeld klinkerverharding), een snelheidsregime van 30 km/ uur en dient het aanwezige verkeer gemengd gebruik te maken van de aanwezige infrastructuur. Volgens het ASVV 2004¹⁾ gelden er voor erftoegangswegen ook richtlijnen voor wegprofielen.

Kaapduinseweg

De Kaapduinseweg is gedeeltelijk vormgegeven in een gesloten verhardingssoort (asfalt) tot aan de Westerscheldelaan en gedeeltelijk in een open verhardingssoort (gedeelte Westerscheldelaan). In het profiel van de Kaapduinseweg is duidelijk rekening gehouden met de verandering van functie ter plaatse van het centrumgebied/verblijfsgebied. Op de Kaapduinseweg geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur en naast gemotoriseerd verkeer wordt er ook door vracht- en fietsverkeer en soms voetgangers gebruik gemaakt van dezelfde infrastructuur.

De Kaapduinseweg is een erftoegangsweg. Tussen de Verlengde Dishoekseweg en de Westerscheldelaan is de rijbaan uitgevoerd in asfalt met hierop fietsstroken aangegeven (figuur 2.11). De breedte van de rijbaan bedraagt 4,50 tot 5,50 meter en is aan één of twee zijden voorzien van een bijna op gelijke hoogte liggend trottoir. Volgens het ASVV 2004 dient voor een weg met tweerichtingen verkeer voor fiets en gemotoriseerd rekening gehouden te worden met een breedte van minimaal 4,60 m. Hierbij is wel vermeld dat bij tegemoetkomend verkeer inhalen niet mogelijk is. De minimale breedte van de Kaapduinseweg voldoet op bepaalde punten net niet aan het streefprofiel van de ASVV 2004, een voordeel hiervan is dat bij een smaller wegprofiel een snelheidsremmende werking uitgaat.

Bij een krap profiel (4,50 m), zoals de Kaapduinseweg grotendeels is ingericht (figuur 2.12), wordt een lagere snelheid van het gemotoriseerd verkeer verwacht in verband met de aanwezigheid van fietsers op de rijbaan. Daarnaast zorgt het minimale hoogteverschil tussen rijbaan en trottoir ervoor dat de automobilist ervaart dat deze te gast is in het gebied.

¹⁾ ASVV 2004; Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom; april 2004; CROW; Ede.



Figuur 2.13. Punaise op kruispunt Kaapduinseweg (ter plaatse van huisnummer 11)

De kruispunten op de Kaapduinseweg zijn vormgegeven als gelijkwaardige kruispunten. Het kruispunt van de Kaapduinseweg - Westerscheldelaan is uitgevoerd als een voor het gemotoriseerde verkeer snelheidsremmend kruispuntplateau en heeft een positief effect op de verkeersveiligheid van vooral voetgangers. De verwachte voetgangersstroom van het oostelijk gelegen parkeerterrein naar de duinovergang (bij het plein) loopt namelijk via dit kruispunt. Dit plateau is ook een fysieke scheiding tussen de Kaapduinseweg uitgevoerd in asphalt en voorzien van fietsstroken en tussen de Kaapduinseweg uitgevoerd met klinkers en bedoeld voor gemengd verkeer. Het kruispunt ter plaatse van de Kaapduinseweg 11 is verduidelijkt met een punaise in een andere verhardingssoort dan de weg. De gelijkwaardigheid van het kruispunt wordt hiermee geaccentueerd (figuur 2.13).



Figuur 2.14. Wegprofiel Dishoek

Dishoek

Op de weg Dishoek geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur, er is een gesloten verhardingssoort (asfalt) gebruikt en de weg is aan de westzijde voorzien van een vrijliggend voetpad. De rijbaan is circa 3,5 meter breed (figuur 2.14). Fietsers worden op de verharde rijbaan gemengd met gemotoriseerd verkeer in zuidelijke richting. Op Dishoek geldt namelijk éénrichtingsverkeer voor fietsers en gemotoriseerd verkeer.

Plein

Het plein is verhard met klinkers en heeft mede daardoor een duidelijke verblijfsfunctie. Het heeft geen duidelijke inrichting en alle verkeersstromen komen hier samen. Het gemotoriseerd verkeer is hier duidelijk te gast maar kan zich bij drukte op het plein door onoverzichtelijkheid lastig oriënteren.

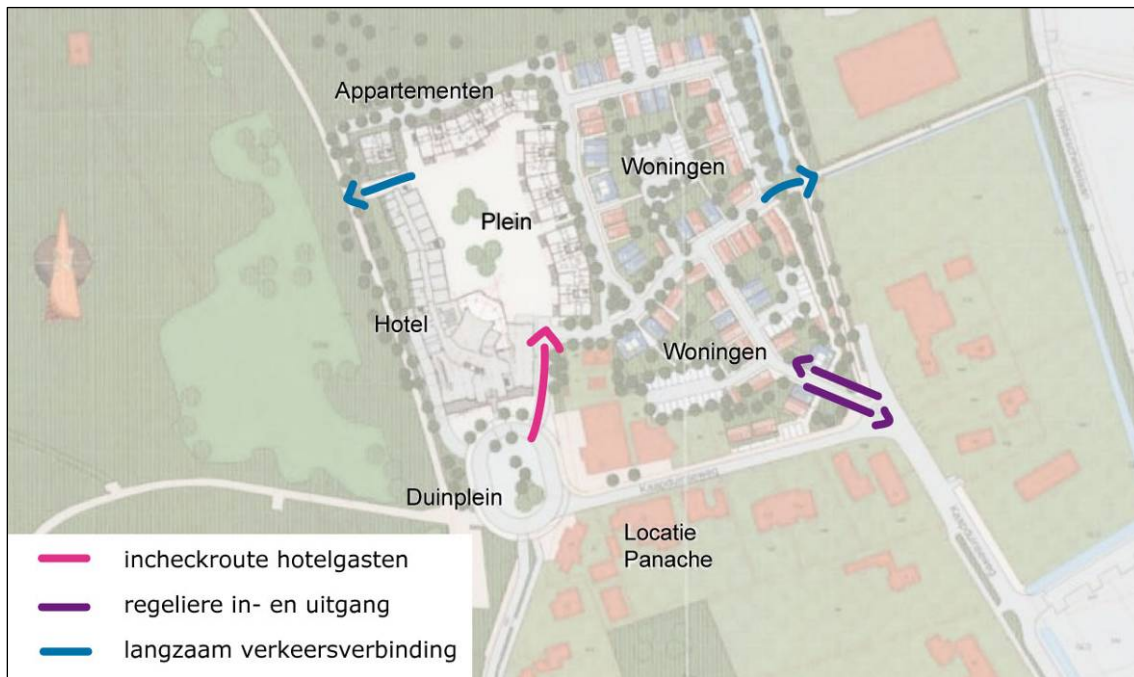
Conclusie

De strandopgang Kaapduin is één van de drukst gebruikte overgangen door strandbezoekers van de gemeente Veere. Met name in het hoogseizoen is het op de Kaapduinseweg een 'bonte' verzameling van (geparkeerde) auto's, fietsers, voetgangers richting het strand, ruiters en vrachtauto's. Van concrete verkeersongelukken is in de huidige situatie echter geen sprake. Door de indeling van de wegprofielen worden automobilisten gestimuleerd om bij drukte langzamer te rijden.

Overbebording werkt illegaal parkeren in het centrumgebied en het negeren van het éénrichtingsverkeer op Dishoek voor (brom)fietsers in de hand.

2.3. Toekomstige ruimtelijke en verkeerssituatie

In de toekomstige situatie wordt het voormalige hotel Zeeduin en de locatie Lovago en Panaché aan de Kaapduinseweg en het plein in Dishoek herontwikkeld tot een hotel met een congrescentrum, een restaurant, wellness-voorzieningen, recreatieappartementen, recreatiewoningen en suites te realiseren. De ontwikkelingen Panaché en Lovago worden direct ontsloten op de Kaapduinseweg en het plein. In figuur 2.15 is de interne verkeersstructuur en ontsluitingsstructuur van het Dorphotel weergegeven. Waar mogelijk worden de huidige langzaam verkeersroutes verbonden met de straten en pleinen in het plan.



Figuur 2.15. Ontsluitingsstructuur Dorphotel (bron: Zeelenberg Architectuur)

Bij de entree van het Dorphotel zijn 10 parkeerplaatsen gesitueerd waar de bezoekers kort de auto kunnen parkeren voor het inchecken. Vervolgens kunnen de gasten via een aan de zuidzijde bescheiden entree het terrein op (éénrichtingsverkeer). De in- en uitgang voor de reeds aanwezige gasten is via de voormalige entree van Hotel Zeeduin. Ook gasten voor de recreatiewoningen en recreatieappartementen gebruiken deze in- en uitgang omdat zij van te voren al een sleutel toegestuurd krijgen waarbij zij toegang hebben tot de entree/recreatiewoning.

Het is de bedoeling dat de congresgangers verblijven in de recreatiewoningen en het hotel. Het aankomen en weggaan van congresgangers zal met name tijdens werkdagen gebeuren.

Conclusie

Voor gemotoriseerd verkeer zijn er twee aparte ingangen voor het Dorphotel namelijk een hoofdingang (Kaapduinseweg) en een hotel incheck ingang (plein en Kaapduinseweg) en één uitgang (Kaapduinseweg). Deze in- en uitgangen worden samen met de langzaam verkeersverbindingen aangesloten op de bestaande infrastructuur.

Voordat de toekomstige intensiteiten op de wegen in en rondom het plangebied berekend kunnen worden dienen eerst de uitgangspunten bepaald te worden. In dit hoofdstuk zijn de verkeersgeneratiekengetallen weergegeven die gebruikt zijn voor het bepalen van de verkeersproductie en -attractie. Vervolgens zijn uitgangspunten weergegeven over de verdeling van het verkeer op het omliggende wegennet.

3.1. Programma van bestaande functies en beoogde ontwikkelingen

In de huidige situatie zijn reeds functies gevestigd in het gebied rondom de Kaapduinseweg daarbij komt de ontwikkeling van Dorphotel, Lovago en Panaché bij. In tabel 3.1 is het beoogde programma weergegeven dat van invloed is op de verkeersintensiteiten op de Kaapduinseweg en Dishoek.

3.2. Kengetallen verkeersgeneratie

In tabel 3.1 zijn de verschillende soorten voorzieningen weergegeven. In de CROW publicatie 256¹⁾ en 272²⁾ zijn kengetallen per voorziening weergegeven die gaan over de verkeersgeneratie. Voor iedere voorziening is een kengetal gekozen die het beste past bij het verschillende type. Voor de voorzieningen waar geen kengetallen van bekend zijn, zijn kengetallen bepaald. In deze paragraaf zijn de kengetallen per type voorziening bepaald en beschreven.

Kanttekeningen:

De navolgende verkeersgeneratiekengetallen zijn geldend voor de pieksituatie. De pieksituatie houdt rekening met:

- de drukste maand augustus;
- de ontwikkelingen bevinden zich volgens CBS-gegevens in een gebied met de verstedelijingsgraad: "niet stedelijk";
- de ontwikkelingen bevinden zich niet in de stedelijke zone "centrum" en/of "schil/overloopgebied" maar in de stedelijke zone "rest bebouwde kom";
- de ontwikkeling bevindt zich in het woonmilieutype "landelijk wonen";
- de congresgangers die meerdaags verblijven op het terrein van het Dorphotel kunnen gelijk worden gesteld aan een recreant in een recreatiewoning.

1) CROW publicatie 256: verkeersgeneratie woon- en werkgebieden; vuistregels en kengetallen gemotoriseerd verkeer; oktober 2007; Ede.

2) CROW publicatie 272: verkeersgeneratie voorzieningen - kengetallen gemotoriseerd verkeer; december 2008; Ede.

Vervolg kanttekeningen:

- de nieuwe horeca- en winkelfuncties functies zijn beoogd voor de recreanten in Dishoek. Er is aangenomen dat de recreanten geen extra voertuigbewegingen genereren om het restaurant, café, de speelautomatenhal of de winkels te bereiken en/of te verlaten. Grotendeels zullen de functies gebruikt worden door de recreanten van de ontwikkeling. Mochten gasten van buiten het Dorphotel gebruik maken van de ontwikkeling dan wordt aangenomen dat deze na het parkeren van hun auto op één van de parkeerplaatsen te voet naar deze functies moeten gaan in verband met het parkeerverbod in Dishoek.

Tabel 3.1. Programma van de beoogde ontwikkelingen

ontwikkeling	hoeveelheid	voorziening
Deelgebied 1: Dorphotel Zeeduin Dishoek		
hotel	51 hotelkamers	hotels
congrescentrum	-*	congrescentrum
restaurant	-*	restaurant
café	-*	café
wellness	-*	-
recreatieappartementen	38 appartementen	woningen
recreatiewoningen	56 woningen	woningen
Deelgebied 2: Panaché (Kaapduinseweg 13)		
recreatie appartementen	16 appartementen	woningen
Deelgebied 3: Lovago (Kaapduinseweg 19)		
horeca	-*	café
speelautomatenhal	-*	speelautomatenhal
winkel	-*	winkel
recreatiewoningen	4 woningen	woningen
recreatie appartementen	8 appartementen	woningen

* Voor deze functies wordt uitgegaan dat deze geen extra voertuigbewegingen genereren, omdat de functies voornamelijk gebruikt worden door de recreanten van de ontwikkeling.

Kengetallen hotels

Volgens CROW publicatie 272 mag per 10 kamers in een 3 sterren hotel in de rest van de bebouwde kom uitgegaan worden van een jaargemiddelde verkeersgeneratie van 16,7 mvt/werkdagemaal. In augustus wordt het hoogst aantal bezoekers verwacht. De piekmaand augustus neemt 10,8% van het jaargemiddelde voor zijn rekening. De verkeersgeneratie van een hotel in de piekmaand augustus bedraagt derhalve $(16,7 \text{ mvt/jaargemiddelde weekdagemaal} / 10 \text{ kamers} / (100\% / 12 \text{ maanden} = 8,33\%) * 10,8\% =) 21,6 \text{ mvt/piekweekdagemaal} / 10 \text{ kamers}$.

Kengetallen recreatiewoningen

Er zijn geen werkelijke verkeersgeneratiekengetallen bekend voor recreatiewoningen. Er zijn wel cijfers bekend voor recreatiehuisjes/bungalows op huisjescomplexen en/of bungalowparken. Volgens CROW publicatie 272 mag er voor 10 bungalows uitgegaan worden van 20,3 mvt/weekdagemaal. De omrekeningsfactor van weekdagemaal naar werkdagemaal bedraagt 1,1. Verder is aangegeven dat de piekbelasting plaatsvindt in augustus en dat dan 14,3% van de jaarlijkse verkeer wordt verwerkt. De verkeersgeneratie bedraagt in een pieksituatie dus $20,3 * 1,1 / (100\% / 12 \text{ maanden} =) 8,33\% * 14,3\% = 38,32 \text{ mvt/werkdagemaal/10 bungalows}$.

Verdeling van het verkeer op het omliggend wegennet

Op de Kaapduinseweg en Dishoek is éénrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer ingesteld. Op de Kaapduinseweg geldt eenrichtingsverkeer vanaf het kruispunt ter hoogte van de Kaapduinseweg 11 in de richting naar Dishoek. Op Dishoek geldt eenrichtingsverkeer vanaf de Kaapduinseweg tot de Verlengde Dishoekseweg. Het Dorphotel is op twee manieren te bereiken namelijk vanaf het plein (kruispunt Kaapduinseweg - Dishoek) en vanaf het kruispunt Kaapduinseweg ter plaatse van Kaapduinseweg 11. Het Dorphotel is alleen te verlaten via het laatst genoemde kruispunt. In het slechtste geval (worst case) rijden alle motorvoertuigen die het Dorphotel als bestemming hebben via de ingang aan het plein (kruispunt Kaapduinseweg - Dishoek) binnen en verlaten de locatie via het kruispunt ter plaatse van Kaapduinseweg 11.

De overige ontwikkelingen zijn te bereiken via perceelaansluitingen en zijn derhalve alleen van oostelijke richting via de Kaapduinseweg te bereiken. De ontwikkelingen kunnen verlaten worden via de Dishoek in zuidelijke richting.

In tabel 3.2 zijn voor de verschillende ontwikkelingen het aandeel verkeersgeneratie weergegeven per wegvak.

Tabel 3.2. Verdeling verkeer op het omliggende wegennet

ontwikkeling \ wegvak	Kaapduinseweg ten zuiden van Kaapduinseweg 11	Kaapduinseweg (tussen Kaapduinseweg 11 en plein)	Dishoek
Dorphotel Zeeduin	100 %	50 %	0 %
Panache (Kaapduinseweg 13)	50 %	50 %	50 %
Lovago (Kaapduinseweg 19)	50 %	50 %	50 %
Woningen Kaapduinseweg 20-21	50 %	50 %	50 %

In dit hoofdstuk zijn de (toekomstige) verkeersintensiteiten op de wegen bepaald. Ten eerste is de huidige verkeersintensiteit bepaald. Vervolgens is met behulp van een autonome groei de autonome verkeersintensiteit voor 2020 bepaald op de wegen (exclusief beoogde ontwikkelingen). Aan de hand van de in hoofdstuk 3 vermelde uitgangspunten is de verkeersgeneratie voor de beoogde toekomstige ontwikkelingen per wegvak bepaald. De optelsom van autonome verkeersintensiteit en de verkeersgeneratie ten gevolge van de ontwikkelingen geeft de toekomstige verkeersintensiteit.

4.1. Huidige en autonome verkeersintensiteiten

Op de Kaapduinseweg en Dishoek zijn in juli 2009 door de gemeente Veere verkeerstellingen uitgevoerd. In bijlage 1 zijn deze tellingen gevoegd. Door rekening te houden met een autonome groei van 1,5% is de verkeersintensiteit voor het 2020 bepaald. In tabel 4.1 zijn verkeersintensiteiten weergegeven. In tabel 4.2 zijn ook de voertuigverdelingen weergegeven die voortvloeien uit de verkeerstellingen. In de tellingen zijn enkele fouten opgetreden. De oorzaak van deze fouten is niet bekend. De mogelijkheid bestaat dat voertuigen over de tellussen zijn gereden maar dat de snelheid dermate laag was dat deze niet te meten was. Zo een geval wordt geregistreerd als fout. Er is voor gekozen om de fouten mee te nemen in de verkeersintensiteit.

Tabel 4.1. Huidige verkeersintensiteiten

weg	jaar	intensiteit
Dishoek	2009	372
	2020	378
Kaapduinseweg	2009	545
	2020	642

Tabel 4.2. Voertuigverdelingen

	Dishoek	Kaapduinseweg
per dagperiode-uur	6,52 %	6,88 %
per avondperiode-uur	4,77 %	3,85 %
per nachtperiode-uur	0,34 %	0,26 %
lichte mvt's	95,34 %	93,39 %
middelzware mvt's	2,47 %	4,50 %
zware mvt's	2,19 %	2,11 %

4.2. Verkeersgeneratie toekomstige ontwikkelingen

In hoofdstuk 3, uitgangspunten, zijn de programma's, verkeersgeneratiekengetallen en de verdeling van het verkeer op het omliggende wegennet behandeld. In tabel 4.3 is aan de hand van die uitgangspunten de toekomstige verkeersgeneratie per gebied bepaald. Vervolgens is de verkeersgeneratie verdeeld over het omliggende wegennet. Deelgebied 4 wordt niet binnen dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt, want deze gronden zijn niet in eigendom van de ontwikkelende partijen. Echter voor de (mogelijk) toekomstige verkeersgeneratie is deze wel van belang aangezien deze ontwikkeling meer verkeer genereert dan in de huidige situatie.

Tabel 4.3. Verkeersgeneratie per ontwikkeling

ontwikkeling	hoeveelheid	voorziening	VK generatie norm	totaal (in mvt/etmaal)
Deelgebied 1: Dorphotel Zeeduin Dishoek				
hotel	51 hotelkamers	hotels	2,16	110
congrescentrum	-*	congrescentrum	-	-
restaurant	-*	restaurant	-	-
café	-*	café	-	-
wellness	-*	n.v.t.	-	-
recreatieappartementen	38 appartementen	woningen	3,82	146
recreatiewoningen	56 woningen	woningen	3,82	215
subtotaal				470
Deelgebied 2: Panaché (Kaapduinseweg 13) -				
recreatieappartementen	16 appartementen	woningen	3,82	61
subtotaal				61
Deelgebied 3: Lovago (Kaapduinseweg 19)				
horeca	-*	café	-	-
speelautomatenhal	-*	speelautomatenhal	-	-
winkel	-*	winkel	-	-

woningen	4 woningen	woningen	3,82	15
recreatieappartementen	8 appartementen	woningen	3,82	31
subtotaal				46
Deelgebied 4: Woningen Kaapduinseweg 20-21 (ontwikkeling wordt niet mogelijk gemaakt binnen dit bestemmingsplan)				
woningen (sloop)	-2 woningen	woningen	3,82	-8
recreatieappartementen	5 appartementen	woningen	3,82	19
subtotaal				11
totaal				589

* Voor deze functies wordt uitgegaan dat deze geen extra verkeersgeneratie genereren, omdat de functies voornamelijk gebruikt worden door de recreanten van de ontwikkeling.

Verdeling verkeersgeneratie over wegennet

In tabel 4.3 is de verdeling van verkeer op het omliggende wegennet ten gevolge van de beoogde ontwikkelingen weergegeven in percentages. Door deze percentages te vermenigvuldigen met de berekende verkeersgeneratie uit tabel 4.3 (verkeersgeneratie per ontwikkeling) is de toename van de verkeersintensiteit bepaald op de verschillende wegvakken. In tabel 4.4 zijn de uitkomsten van deze berekening weergegeven. In het verloop van het onderzoek is er voor gekozen de maximale verkeersgeneratie te gebruiken zodat er sprake is van een slechtst denkbaar scenario.

Tabel 4.4. Verkeersgeneratie op wegvakken (in mvt/etmaal)

ontwikkeling \ wegvak	Kaapduinseweg ten zuiden van Kaapduinseweg 11	Kaapduinseweg (tussen Kaapduinseweg 11 en plein)	Dishoek
Dorphotel Zeeduin	470	235	0
Panaché Kaapduinseweg 13	31	31	31
Lovago Kaapduinseweg 19	23	23	23
Woningen Kaapduinseweg 20-21	6	6	6
totaal	530	295	59

4.3. Toekomstige verkeersintensiteiten

Algemeen

In hoofdstuk 7 wordt een vergelijking gemaakt tussen de toekomstige werkdagverkeersintensiteit en de wens capaciteit op de verschillende wegen om te beoordelen of deze voldoen aan de principes van duurzaam veilig. In deze paragraaf is daarom eerst aandacht besteed aan het bepalen van de piekmaalintensiteiten op de wegen.

Intensiteit in mvt/etmaal

De toekomstige verkeersintensiteit (2020) inclusief ontwikkelingen is bepaald door de autonome verkeersintensiteit voor 2020 (tabel 4.1) op te tellen bij de verkeersgeneratie (tabel 4.4). In tabel 4.5 is de som van deze intensiteiten weergegeven.

Uit tabel 4.5 blijkt dat de hoogste verkeersintensiteit in een pieksituatie in 2020 plaatsvindt op de Kaapduinseweg ten zuiden van de Kaapduinseweg 11 een 1.172 mvt/pieketmaal draagt, minder dan 2 motorvoertuigbewegingen per minuut in een pieksituatie.

Tabel 4.5. toekomstige verkeersintensiteiten (in mvt/etmaal)

weg	jaar	intensiteit (excl. ontw.)	verkeersgeneratie (maximale)	intensiteit (incl. ontw.)
Kaapduinseweg ten zuiden van Kaapduinseweg 11	2009	545	530	1.075
	2020	642	530	1.172
Kaapduinseweg (tussen Kaapduinseweg 11 en plein)	2009	545	295	840
	2020	642	295	937
Dishoek	2009	372	59	431
	2020	438	59	498

4.4. Autonome verkeersintensiteit hotel Zeeduin

Hotel Zeeduin is circa 10 jaar niet meer in gebruik. Het voormalige hotel bestond uit een dienstwoning, 36 zelfstandige appartementen en 15 hotelkamers. In het hotelcomplex waren circa 250 slaapplekken aanwezig. Volgens het vigerende bestemmingsplan¹ is het realiseren van een hotel van deze omvang nog steeds toegestaan.

Ter vergelijking is in tabel 4.6 aangegeven welke intensiteit er op de wegen zou rijden als Hotel Zeeduin er nog was. De verkeeraantrekkende werking van de "oude" functies bedraagt totaal (36 zelfstandige appartementen * 3,82 mvt/ etmaal/ woning + 15 hotelkamers * 2,16 mvt/etmaalhotelkamer + 1 woning * 3,82 mvt/etmaal/woning =) 174 mvt/etmaal. De in- en uitgang van de "oude" functies is op het kruispunt ter plaatse van de Kaapduinseweg 11. Voor de verdeling van het verkeer op het omliggende wegennet is aangenomen dat al het verkeer ten gevolge van het "oude" hotel via het wegvak Kaapduinseweg (ten zuiden van Kaapduinseweg 11) komt en gaat.

¹⁾ 2^e herziening van het bestemmingsplan Dishoek van de voormalige gemeente Valkenisse

Tabel 4.6. Verkeersintensiteit ("oude" autonome situatie)

weg	jaar	intensiteit (excl. ontw.)	verkeersgeneratie (maximale)	intensiteit (incl. ontw.)
Kaapduinseweg ten zuiden van Kaapduinseweg 11	2009	545	174	719
	2020	642	174	816
Kaapduinseweg (tussen Kaapduinseweg 11 en plein)	2009	545	0	545
	2020	642	0	642
Dishoek	2009	372	0	372
	2020	438	0	438

4.5. Conclusie

In principe mag er voor een erftoegangsweg voor gemengd verkeer in de bouwde kom uitgegaan worden van een theoretische wenscapaciteit van 1.500 à 3.000 mvt's/etmaal. Verder wordt op erftoegangswegen langzaamverkeer verwacht. De hoogst berekende worst case verkeersintensiteit vindt in 2020 plaats in de drukste maand augustus en bedraagt op Dishoek 650 mvt/etmaal en op de Kaapduinseweg (ten zuiden van de Kaapduinseweg 11) 1.172 mvt/etmaal. Dit houdt in minder dan 2 motorvoertuigbewegingen per minuut in een pieksituatie over de Kaapduinseweg.

In de pieksituatie bedraagt de verkeersintensiteit op de Dishoek en de Kaapduinseweg minder dan de wenscapaciteit. Hiermee is aangetoond dat het gebruik van de wegen in overeenstemming is met de functie.

De verwachting bestaat dat ook voor de wegen die het plangebied met de overige infrastructuur van Walcheren verbindt (Westerscheldelaan, Dishoek en Verlengde Dishoekseweg) dezelfde conclusie kan worden getrokken. Het plangebied is daarom ook met verbindingswegen goed en verkeersveilig te bereiken.

In dit hoofdstuk is de parkeerbalans opgenomen voor de beoogde ontwikkelingen. Ten eerste is de parkeervraag uitgerekend aan de hand van gestelde uitgangspunten. Vervolgens is het parkeeraanbod geïnventariseerd in het bouwplan. Daarna zijn deze met elkaar vergeleken in de parkeerbalans.

5.1. Uitgangspunten parkeerbalans

Een parkeerbalans is een vergelijking tussen de parkeervraag en aanwezige en/of beoogde parkeercapaciteit. De parkeervraag is bepaald aan de hand van parkeerkencijfers uit de CROW-publicatie 182¹⁾. Bij het bepalen van de juiste parkeerkencijfers dient rekening te worden gehouden met de stedelijkheidsgraad (niet stedelijk tot zeer stedelijk) en de stedelijke zone (centrum, overloopgebied, rest bebouwde kom). Voor de locatie aan de Kaapduinseweg wordt uitgegaan van de stedelijkheidsgraad: niet stedelijk (omgevingsadressendichtheid kleiner dan 500 per km²). De omgevingsadressendichtheid per km² van de gemeente Veere bedraagt namelijk 252 (bron: CBS 2006). Daarnaast wordt uitgegaan van de stedelijke zone: rest bebouwde kom. De ontwikkeling ligt immers aan de rand van Dishoek.

Verder zijn de beoogde functies bedoeld voor de recreanten in Dishoek. Er is aangenomen dat de recreanten geen extra parkeerplaatsen vragen om het restaurant, café, de speelautomatenhal of de winkels te bezoeken. Zij parkeren immers bij hun recreatiewoningen, appartementen en/of hotelkamer. Mochten gasten van buiten het Dorphotel gebruik maken van de ontwikkeling dan wordt aangenomen dat deze hun auto parkeren op één van de reeds bestaande parkeerterreinen aan de Verlengde Dishoekseweg en te voet naar deze functies komen. In de bebouwingsconcentratie Dishoek geldt immers een parkeerverbodszone.

De exploitant van het Dorphotel verwacht een bezettingsgraad voor zowel het hotel, de appartementen als de recreatiewoningen, van gemiddeld 65-70%. In het toeristische hoogseizoen worden geen evenementen of congressen gepland. Volgens CROW publicatie 272 wordt in de drukste maand augustus 10,8% van de jaarintensiteit verwerkt. De maximale bezettingsgraad is derhalve gesteld op $65\% \text{ à } 70\% / (100\%/12 \text{ maanden}) * 10,8\% = 84\% \text{ à } 91\%$. In de berekening naar de parkeervraag is rekening gehouden met een maximale bezettingsgraad van 91%.

5.2. Parkeervraag

In de tabel 5.1 is de parkeervraag van het recreatieterrein per onderdeel aangegeven. De parkeerkencijfers geven een orde van grootte aan voor het benodigd aantal parkeerplaatsen.

¹⁾ CROW publicatie 182; Parkeerkencijfers - Basis voor parkeervoorzieningen; september 2008; Ede.

Tabel 5.1. Parkeervraag per ontwikkeling

ontwikkeling	hoeveelheid	parkeernorm	parkeernorm		bezettingsgraad	parkeervraag	
			min.	max.		min.	max.
Deelgebied 1: Dorphotel Zeeduin							
hotel	51 hotelkamers	per kamer	0,5	1,5	91%	23	70
recreatieappartementen	38 appartementen	appartement*	1,5	1,5	91%	52	52
recreatiewoningen	56 woningen	woning midden	1,8	1,9	91%	92	97
subtotaal						167	219
Deelgebied 2: Panaché (Kaapduinseweg 13)							
recreatieappartementen	16 appartementen	appartement*	1,5	1,5	91%	22	22
subtotaal						22	22
Deelgebied 3: Lovago (Kaapduinseweg 19)							
recreatiewoningen	4 woningen	woning midden	1,8	1,9	91%	7	7
recreatieappartementen	8 appartementen	appartement*	1,5	1,5	91%	11	11
subtotaal						18	18
totaal						207	259

* De gemeente Veere hanteert voor een recreatieappartement in het middensegment een parkeernorm van 1,5.

Volgens voorgaande berekeningen zijn minimaal 207 en maximaal 259 parkeerplaatsen nodig om te voldoen aan de parkeervraag die ontstaat door de beoogde ontwikkelingen.

5.3. Parkeeraanbod

Het aantal parkeerplaatsen dat op het terrein van het Dorphotel wordt gerealiseerd bedraagt 147 in de parkeerkelder en 82 parkeerplaatsen + 4 garages met opstelplaatsen rondom de recreatiewoningen. Verder zijn er 10 parkeerplaatsen bij de entree gemaakt voor kort parkeren (bezoekers die voor de eerste maal komen inchecken). Deze parkeerplaatsen bij de entree zijn ook gelegen op eigen terrein. Voor het deelgebied Lovago zijn 10 parkeerplaatsen opgenomen en voor deelgebied Panaché 16. De parkeerplaatsen op de diverse locaties zijn onderling uitwisselbaar. In tabel 5.2 is de totale parkeerbalans weergegeven.

Tabel 5.2. Totale parkeerbalans

Deelgebied 1: Dorphotel Zeeduin		
	Aantal parkeerplaatsen (bezettingsgraad 91%)	
	Minimum	Maximum
aanbod	243	243
vraag	167	219
balans	+76	+24
Deelgebied 2: Panaché (Kaapduinseweg 13)		
aanbod	16	16
vraag	22	22
balans	- 6	- 6
Deelgebied 3: Lovago (Kaapduinseweg 19)		
aanbod	10	10
vraag	16	16
balans	- 8	- 8
totaal aanbod	269	269
totaal vraag	207	259
totaal balans	+ 62	+ 10

5.4. Conclusie

Op grond van de resultaten van de parkeerbalans is het parkeeraanbod voor alle deelgebieden ruim voldoende, zowel bij een minimale als bij een maximale parkeervraag, waarbij uitwisseling tussen de deelgebieden uiteraard zondermeer tot de mogelijkheden behoort.

Opgemerkt zij dat de exploitant van het Dorphotel een bezettingsgraad, voor zowel het hotel, de appartementen als de recreatiewoningen, van maximaal 84 à 91% verwacht. In het toeristische hoogseizoen worden geen evenementen of congressen gepland. Bij de parkeerbalans is rekening gehouden met een bezettingsgraad van 91%.

De gemeente zal erop toezien dat de benodigde parkeergelegenheid daadwerkelijk wordt gerealiseerd.

In dit hoofdstuk wordt beoordeeld of door de beoogde ontwikkeling sprake is van extra hinder ten aanzien van wegverkeerslawaai en luchtkwaliteit.

6.1. Wegverkeerslawaai

In bijlage 2 zijn rekenbladen gevoegd van een indicatief akoestisch onderzoek waarvan in tabel 6.1 de berekeningsresultaten zijn weergegeven. In het indicatief akoestisch onderzoek is rekening gehouden met een *slechtst* denkbaar scenario die uitgaat van intensiteiten op een piekemaal, of te wel piekdagen in het zomerseizoen. Volgens de Wet geluidshinder (Wgh) dienen eigenlijk de intensiteiten gebruikt te worden die geldend zijn voor een gemiddelde weekjaardag. Verder is in de Wgh bepaald dat wegen met een snelheidsregime van 30 km/uur niet onderzocht hoeven te worden. Op basis van jurisprudentie is echter wel bepaald dat op basis van een goede ruimtelijke ordening aangetoond dient te worden dat er sprake is van een akoestisch aanvaardbaar klimaat. Deze jurisprudentie geldt voor de akoestisch relevante situatie: nieuwe woningen vs. bestaande wegen. Omdat verder geen wettelijke normen zijn gesteld in de jurisprudentie is aangesloten bij de normen uit de Wgh.

Tabel 6.1. Lden ad gevels

waarneemhoogte	Lden in 2009	Lden in 2020
1,5 m	48,09 dB (\approx 48 dB)	51,41 dB (\approx 51 dB)
4,5 m	48,12 dB (\approx 48 dB)	51,45 dB (\approx 51 dB)

De hoogst berekende geluidsbelasting aan de gevels bedraagt in 2020 (inclusief ontwikkelingen) op de maatgevende waarneemhoogte van 4,5 meter 51 dB. Hiermee wordt indien de Wgh als referentie wordt genomen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden. De uiterste grenswaarde van 63 dB wordt hiermee echter niet overschreden.

Omdat er redelijkerwijs geen maatregelen aan de bron en/of in het overdrachtsgebied mogelijk zijn om de geluidsbelasting aan de gevels te verlagen en omdat de uiterste grenswaarde van 63 dB niet wordt overschreden is gesteld dat er sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat. Daarbij is het van belang om nogmaals te noemen dat deze overschrijding op enkele piekmomenten tijdens het hoogseizoen zich voordoet. Voor de overige tijden voldoet deze ruimschoots aan de normen.

6.2. Luchtkwaliteit

Met behulp van een indicatieve berekening is de verslechtering van de luchtkwaliteit in de omgeving van de beoogde ontwikkelingen berekend. De gebruikte verkeersintensiteit op de Kaapduinseweg is weergegeven in tabel 6.2. In tabel 6.3 zijn de overige gebruikte invoergegevens weergegeven. De luchtkwaliteit als gevolg van de nabijgelegen Kaapduinseweg is berekend met behulp van het CAR II-programma¹⁾ en zijn weergegeven in tabel 6.4.

Tabel 6.2. verkeersintensiteiten

weg	jaar	intensiteit (excl. ontw.)	intensiteit (incl. ontw.)
Kaapduinseweg ten zuiden van Kaapduinseweg 11	2009	545	1.075
	2010	553	1.083
	2020	642	1.172

Tabel 6.3. Overige uitgangspunten luchtkwaliteitsonderzoek

straatnaam	voertuigverdeling (licht/middelzwaar/zwaar verkeer)	weg type	snelheids-type	bo-men-factor	afstand tot de wegas (in m)
Kaapduinseweg	0.9339 / 0.0450 / 0.0211	2	stagnerend stadverkeer	1	5

Tabel 6.4. Berekeningsresultaten luchtkwaliteit

locatie	stikstofdioxide (NO ₂) jaargemiddelde (in µg/m ³)		fijn stof (PM ₁₀) jaargemiddelde (in µg/m ³)		fijn stof (PM ₁₀) 24-uurgemiddelde (aantal overschrijdingen p. j.)	
grenswaarde	max 40		max 40 (-6)		max 35 (-6)	
in 2009	excl. ontw.	incl. ontw.	excl. ontw.	incl. ontw.	excl. ontw.	incl. ontw.
Kaapduinseweg	17,8	18,3	16,7	16,8	0	0
in 2010						
Kaapduinseweg	15,5	16,0	16,4	16,5	0	0
in 2020						
Kaapduinseweg	12,1	12,4	14,4	14,4	0	0

¹⁾ Web based Calculation of Air pollution from Road traffic-programma II, versie 8.1, 2009.

Uit tabel 6.4 blijkt dat langs de getoetste Kaapduinseweg in alle drie de (prognose)jaren ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wlk, ook na realisatie van de beoogde ontwikkelingen. De concentratie luchtverontreinigende stoffen zal na realisatie van de ontwikkelingen wel in enige mate toenemen. Er wordt dan ook ruimschoots aan de grenswaarden voldaan. Aangezien langs de onderzochte Kaapduinseweg geen grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit (Wlk) worden overschreden, zal ook ter plaatse van de beoogde ontwikkelingen en reeds bestaande woningen aan de grenswaarden uit de Wlk worden voldaan.

In dit hoofdstuk wordt resumerend conclusies getrokken ten aanzien van hinder die mogelijk ontstaat door de beoogde ontwikkelingen Dorphotel, Lovago en Panaché.

7.1. Verkeersstructuur

De toekomstige ontwikkeling heeft geen nadelige invloeden op de huidige verkeersstructuur. De bebording in Dishoek is niet altijd zorgvuldig en kan leiden tot onduidelijkheid bij de weggebruiker, onnodige verkeersbewegingen en mogelijk 'illegaal' parkeren. Het is gewenst om de bebording nader te bestuderen.

7.2. Verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid

Verkeersafwikkeling

De huidige en toekomstige verkeersintensiteiten van het gemotoriseerde verkeer op de Kaapduinseweg en Dishoek is (inclusief en exclusief ontwikkelingen) dermate laag (max. 1.172 mvt/etmaal) dat de verkeersafwikkeling in principe gegarandeerd is.

Verkeersveiligheid

Volgens de principes van Duurzaam Veilig dienen wegen qua vorm, functie en gebruik in overeenstemming te zijn met elkaar.

Functie

De Kaapduinseweg en Dishoek zijn beiden wegen die primair percelen ontsluiten in een verblijfsgebied. De functies van de wegen (wegcategorie) zijn erftoegangswegen.

Vorm

Kaapduinseweg

De Kaapduinseweg is qua inrichting in overeenstemming met de functie. De Kaapduinseweg voldoet ook na de realisatie van de beoogde ontwikkelingen aan de principes van Duurzaam Veilig. Verwacht mag worden dat de verkeersveiligheid ondanks de verkeerstoename niet significant zal afnemen.

Het knooppunt Kaapduinseweg/ entree Dorphotel vraagt nadere aandacht. In bijlage

Dishoek

Dishoek is qua inrichting niet geheel in overeenstemming met de functie als erftoegangsweg. Dit vormt echter geen probleem. Uit verkeerstellingen (met snelheidsmeting) blijkt dat de maximumsnelheid van 30 km/uur door ongeveer 50% van het gemotoriseerd verkeer wordt overschreden. Verder blijkt uit observatie dat het voor fietsverkeer niet duidelijk is dat er ook voor hun éénrichtingsverkeer geldt op Dishoek. Ondanks dat de rijbaan vrij smal is

(3,5 meter) is het voor de weggebruiker toch niet duidelijk welk verkeersgedrag van hen verwacht wordt.

Indien de verhardingssoort wordt aangepast met een open verhardingssoort en/of andere snelheidsremmende maatregelen worden toegepast zal de overeenstemming tussen vorm en functie en dus de verkeerveiligheid toenemen.

Gebruik

In principe mag er voor een erftoegangsweg voor gemengd verkeer in de bouwde kom uitgegaan worden van een theoretische wenscapaciteit van 1.500 à 3.000 mvt's/etmaal. Verder wordt op erftoegangswegen langzaamverkeer verwacht. De hoogst berekende worst case verkeersintensiteit vindt in 2020 plaats in de drukste maand augustus en bedraagt op Dishoek 650 mvt/etmaal en op de Kaapduinseweg (ten zuiden van de Kaapduinseweg 11) 1.172 mvt/etmaal. In de pieksituatie bedraagt de verkeersintensiteit op de beide wegen minder dan de wenscapaciteit. Hiermee is aangetoond dat het gebruik van de wegen in overeenstemming is met de functie.

7.3. Parkeerbalans

De parkeervraag ten gevolge van de beoogde ontwikkelingen bedraagt 207 à 259 parkeerplaatsen. In het bouwplan zijn 269 parkeerplaatsen opgenomen zodat sprake is van een positieve parkeerbalans.

7.4. Wegverkeerslawaaï

De hoogst berekende geluidsbelasting aan de gevels (Kaapduinseweg) bedraagt in 2020 (inclusief ontwikkelingen) op de maatgevende waarneemhoogte van 4,5 meter 51 dB.

Omdat er redelijkerwijs geen maatregelen aan de bron en/of in het overdrachtsgebied mogelijk zijn om de geluidsbelasting aan de gevels te verlagen en omdat de uiterste grenswaarde van 63 dB niet wordt overschreden is gesteld dat er sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat. Daarbij is het van belang om nogmaals te noemen dat deze overschrijding op enkele piekmomenten tijdens het hoogseizoen zich voordoet. Voor de overige tijden voldoet de geluidsbelasting op de gevels van de Kaapduinseweg ruimschoots aan de normen.

7.5. Luchtkwaliteit

Uit berekeningen blijkt dat langs de getoetste Kaapduinseweg in alle drie de (prognose)jaren ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wlk, ook na realisatie van de beoogde ontwikkelingen. Aangezien langs de onderzochte Kaapduinseweg geen grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit (Wlk) worden overschreden, zal ook ter plaatse van de beoogde ontwikkelingen en reeds bestaande woningen aan de grenswaarden uit de Wlk worden voldaan.

7.6. Conclusie

Ondanks dat er sprake is van een toename van verkeer door de beoogde ontwikkeling kan gesteld worden dat de hinder door de toename van verkeer gevoelsmatig is. Objectieve metingen en beoordelingen wijzen namelijk anders uit.

bijlagen

Bijlage 1. Telcijfers

1

Dinaf Traffic Control B.V.

SNELHEID-LENTE RAPPORT

Gemeente Veere
 Locatie code 025052
 Locatie naam Dishoek
 Locatie plaats Scheepkerke
 Meting naam 14
 Periode donderdag 23 juli 2009 - donderdag 30 juli 2009
 Algemeen Plaats - Veri. Distrikusweg (1)

WERKDEG GEMIDDELDEN

Snellheid km/h	31		41		46		51		61		71		81		81		Tot.	Real.
	<	>	<	>	<	>	<	>	<	>	<	>	<	>	<	>		
01:00	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	0	0,0
02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
07:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
08:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
11:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
12:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
13:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
14:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
15:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
16:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
Totaal	15	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18	100,0

INZEMEN GEWASSEN OP VOEDSELGE INZEMELIEN

Index	Tot. 0-24	31	41	46	51	61	71	81	81	Tot.	Real.
Index	57,7	11,3	0,0	3,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,8	0,0
Tot. 0-7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Index	12	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0
Tot. 7-18	63,2	10,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10,5	0,0
Index	75,0	25,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	25,0	0,0
Tot. 19-24	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0
Index	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Tot. 23-7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

donderdag 30 juli 2009, 15:12

Pagina 1

Dinaf Traffic Control B.V.

Gemeente Veere
SNELHEID-LENTE RAPPORT
 045052
 Locatie code Dishoek
 Locatie naam Dishoek
 Locatie plaats Roudskerke
 Locatie nummer 14
 Locatie omschrijving Dishoek
 Meetring naam
 Parcode
 Rijksoverheid
 Weerslag 23 juli 2009 - donderdag 30 juli 2009
 Weerl. Dishoekweg - Plein (1)

WEEKDAGS GRIJDELDEN

Smalheid Km/h	31		41		46		51		51		61		71		81		81		Tot. 71 81	Tot. 81 81	Rel. 81 81
	<	<	<	<	<	<	<	<	<	<	<	<	<	<	<	<	<	<			
00:00	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00	3	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00	10	4	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00	10	10	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00	9	12	4	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00	9	12	4	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00	14	11	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00	14	11	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00	12	11	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00	12	13	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00	9	8	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19:00	7	6	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:00	7	6	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21:00	4	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:00	4	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23:00	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	142	129	29	19	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

INDEXEN GEBASEERD OP VOLLEDIGE INTERVALLEN

Tot. 0-24	146	133	30	17	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Index	39,3	39,3	8,2	4,6	1,9	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Tot. 0-7	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Index	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Tot. 7-19	115	104	24	14	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Index	30,8	36,0	8,3	4,8	1,4	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Tot. 19-24	30	27	6	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Index	40,5	36,5	6,1	4,1	2,7	1,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Tot. 23-7	2	4	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Index	20,0	40,0	10,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totaal	341	341	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Dimaf Traffic Control B.V.

SNELHEID-LENGTE RAPPORT

Gemeente Veere

025133
 Locatie code
 Locatie naam
 Locatie plaats
 Locatie type
 Meting naam
 Periode
 Rijstrook

WEEKDAG GEMIDDELLEN

025133
 Kaasdijnsweeg
 Noorderke
 Kaasdijnsweeg
 Kaasdijnsweeg
 donderdag 23 juli 2009 - donderdag 30 juli 2009
 Westerscheldekan - plain (1)

Snelheid km/h	31		41		46		51		51		61		71		81		81		Tot.	Real.	Font	
	<	>	<	>	<	>	<	>	<	>	<	>	<	>	<	>	<	>				
00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0	
01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0	
02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0	
03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0	
04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0	
05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0	
06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0	
07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0	
08:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,4	0	
09:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,4	0	
10:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4,8	0	
11:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4,8	0	
12:00	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7,1	0	
13:00	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7,1	0	
14:00	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7,1	0	
15:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9,5	0	
16:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9,5	0	
17:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13,9	0	
18:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7,1	0	
19:00	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7,1	0	
20:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4,8	0	
21:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4,8	0	
22:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4,8	0	
23:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4,8	0	
Totaal	39	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	42	100,0	0

INDEXEN GEMIDDELD OP VOLLEDER INTERVALLEN																							
Tot. 0-24	38	9	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	48	98,0	0
Index	79,2	16,7	2,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	0	0
Tot. 0-7	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Index	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	0	0
Tot. 7-19	30	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	89,4	0
Index	80,2	11,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	0	0
Tot. 19-24	9	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	24,5	0
Index	75,0	25,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	0	0
Tot. 23-7	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	6,2	0
Index	50,0	50,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	0	0

Bijlage 2. Rekenbladen wegverkeerslawaa

1

Ontvanger : BG Waarneemhoogte [m] : 1,5

Rijlijn : Kaapduinseweg 2009

Wegdekhoogte [m] : 0,00 Afstand horizontaal [m] : 9,00
 Verhardingsbreedte [m] : 4,00 Afstand schuin [m] : 9,03
 Bodemfactor [-] : 0,31 Afstand kruispunt [m] : 0,00
 Objectfractie [-] : 0,00 Afstand obstakel [m] : 0,00
 Zichthoek [grad] : 127
 Wegdektype [-] : GewElm - Gewone elementenverharding

Q_etmaal : 545,00
 % Daguur : 6,88
 % Avonduur : 3,85
 % Nachtuur : 0,26

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	30	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	93,39	93,39	93,39	30	4,00	62,31	59,79	48,09
3	Middelzware Motorvoert...	4,50	4,50	4,50	30	4,00	57,71	55,19	43,48
4	Zware Motorvoertuigen	2,11	2,11	2,11	30	4,00	57,62	55,10	43,40
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	30	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			64,58	62,06	50,36
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie : 0,00 LAeq, dag : 53,45
 C_zichthoek : 0,00 LAeq, avond : 50,93
 D_afstand : 9,56 LAeq, nacht : 39,22
 D_lucht : 0,07 Aftrek Art. 110g [dB] : 5
 D_bodem : 0,99 Lden, excl. Art.110g [dB] : 53
 D_meteo : 0,52 Lden, incl. Art.110g [dB] : 48

Rijlijn : Kaapduinseweg 2020

Wegdekhoogte [m] : 0,00 Afstand horizontaal [m] : 9,00
 Verhardingsbreedte [m] : 4,00 Afstand schuin [m] : 9,03
 Bodemfactor [-] : 0,31 Afstand kruispunt [m] : 0,00
 Objectfractie [-] : 0,00 Afstand obstakel [m] : 0,00
 Zichthoek [grad] : 127
 Wegdektype [-] : GewElm - Gewone elementenverharding

Q_etmaal : 1172,00
 % Daguur : 6,88
 % Avonduur : 3,85
 % Nachtuur : 0,26

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	30	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	93,39	93,39	93,39	30	4,00	65,64	63,12	51,41
3	Middelzware Motorvoert...	4,50	4,50	4,50	30	4,00	61,03	58,51	46,81
4	Zware Motorvoertuigen	2,11	2,11	2,11	30	4,00	60,95	58,43	46,72
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	30	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			67,91	65,39	53,68
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie : 0,00 LAeq, dag : 56,77
 C_zichthoek : 0,00 LAeq, avond : 54,25
 D_afstand : 9,56 LAeq, nacht : 42,55
 D_lucht : 0,07 Aftrek Art. 110g [dB] : 5
 D_bodem : 0,99 Lden, excl. Art.110g [dB] : 56
 D_meteo : 0,52 Lden, incl. Art.110g [dB] : 51

Ontvanger : 1e verd Waarneemhoogte [m] : 4,5

Rijlijn : Kaapduinseweg 2009

Wegdekhoogte [m] : 0,00 Afstand horizontaal [m] : 9,00
 Verhardingsbreedte [m] : 4,00 Afstand schuin [m] : 9,75
 Bodemfactor [-] : 0,31 Afstand kruispunt [m] : 0,00
 Objectfractie [-] : 0,00 Afstand obstakel [m] : 0,00
 Zichthoek [grad] : 127
 Wegdektype [-] : GewElm - Gewone elementenverharding

Q_etmaal : 545,00
 % Daguur : 6,88
 % Avonduur : 3,85
 % Nachtuur : 0,26

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	30	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	93,39	93,39	93,39	30	4,00	62,31	59,79	48,09
3	Middelzware Motorvoert...	4,50	4,50	4,50	30	4,00	57,71	55,19	43,48
4	Zware Motorvoertuigen	2,11	2,11	2,11	30	4,00	57,62	55,10	43,40
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	30	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			64,58	62,06	50,36
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie : 0,00 LAeq, dag : 53,48
 C_zichthoek : 0,00 LAeq, avond : 50,96
 D_afstand : 9,89 LAeq, nacht : 39,26
 D_lucht : 0,08 Aftrek Art. 110g [dB] : 5
 D_bodem : 0,88 Lden, excl. Art.110g [dB] : 53
 D_meteo : 0,25 Lden, incl. Art.110g [dB] : 48

Rijlijn : Kaapduinseweg 2020

Wegdekhoogte [m] : 0,00 Afstand horizontaal [m] : 9,00
 Verhardingsbreedte [m] : 4,00 Afstand schuin [m] : 9,75
 Bodemfactor [-] : 0,31 Afstand kruispunt [m] : 0,00
 Objectfractie [-] : 0,00 Afstand obstakel [m] : 0,00
 Zichthoek [grad] : 127
 Wegdektype [-] : GewElm - Gewone elementenverharding

Q_etmaal : 1172,00
 % Daguur : 6,88
 % Avonduur : 3,85
 % Nachtuur : 0,26

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	30	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	93,39	93,39	93,39	30	4,00	65,64	63,12	51,41
3	Middelzware Motorvoert...	4,50	4,50	4,50	30	4,00	61,03	58,51	46,81
4	Zware Motorvoertuigen	2,11	2,11	2,11	30	4,00	60,95	58,43	46,72
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	30	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			67,91	65,39	53,68
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie : 0,00 LAeq, dag : 56,81
 C_zichthoek : 0,00 LAeq, avond : 54,29
 D_afstand : 9,89 LAeq, nacht : 42,58
 D_lucht : 0,08 Aftrek Art. 110g [dB] : 5
 D_bodem : 0,88 Lden, excl. Art.110g [dB] : 56
 D_meteo : 0,25 Lden, incl. Art.110g [dB] : 51

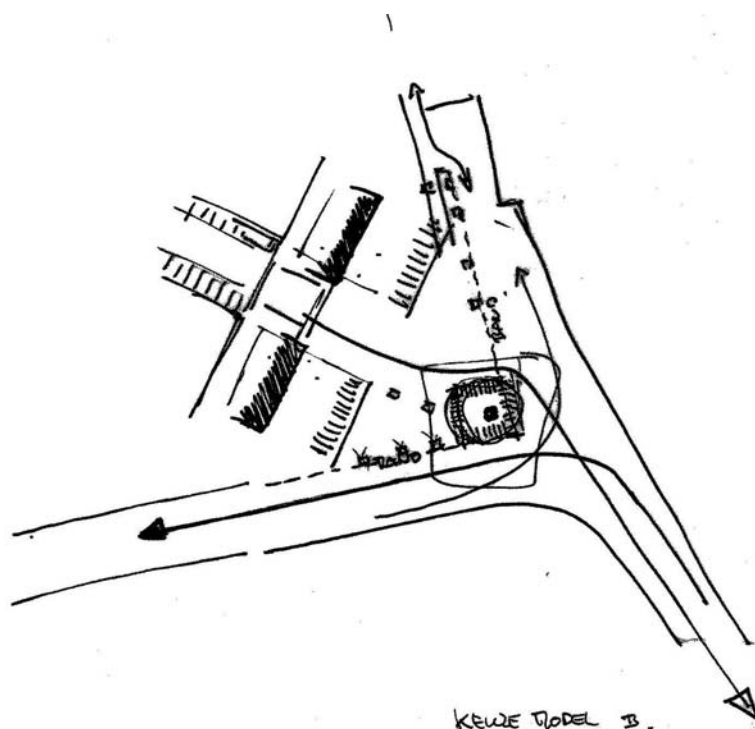
Bijlage 3. Typeringen wegencategorieën

1

Categorie	Gebiedsontsluitingsweg			Erftoegangsweg	
Type	A	B	C	A	B
Verkeerskenmerken					
Max. snelheid auto (km/u)	70	50	50	30	30
Ontwerpsnelheid	70	50	40	30	30
Intensiteit auto (etm)					
Stad	> 8.000	5.000-15.000	3.000-10.000	< 4.000	< 2.500
Dorp	> 10.000	5.000-10.000	3.000-6.000	< 3.000	< 1.500
Minimale binding	regio	lokaal	wijk	buurt	straten
Vrachtwagen	veel	matig		zeer weinig	geen
Wegindeling					
Scheiding rijrichting	Ja (overrijdbaar)	nee		nee	
Rijbaanindeling	2*2 of 2*1	1*2 met fietsvoorziening	1 rijbaan met fiets- (sugges-tie)stroken	1 rijbaan, gemengd	
Beschikbare breedte	18,5 m (7,5 m) (hoofdrijbanen)	> 9,5 m (incl. fietsvoorzieningen)	> 5,75 (incl. fiets (sugges-tie)stroken)	> 10,5 m (incl. haaks parkeren)	> 10 m (incl. haaks parkeren)
Wegvaklengte	> 500 m.	250-500 m.	100-250 m.	< 100 m.	< 100 m.
Positie fiets	verbod of gesch. voorziening	fietspaden	fietsstroken	gemengd	
Positie bromfiets	verbod of gesch. voorz. (rijbaan)	rijbaan		gemengd	
Positie voetganger	verbod of gesch. voorziening	trottoir		trottoir/loopstrook	trottoir/gemengd
Positie ov	toegestaan, in havens			in uitzonderingen toegestaan, op rijbaan	niet toegestaan
Pos. gemot. langz. verkeer	verbod	gemengd		gemengd	
Parkeren	verbod	uitsluitend in havens		op straat of in havens	
Inrichtings- en omgevingskenmerken					
Verharding	gesloten			gesloten/open	open
Verlichting	hoog (8-10 m)	middelhoog (6-8 m)		laag (3-5 m)	

Bebouwing	op afstand (> 20 m)	op afstand (10-20 m), voordeuren aan wegkant	dicht op de weg (< 10 m)	
Markering in lengterichting	ja	ja	zonodig	nee
Erfaansluitingen	nee	beperkt	ja	ja
Max. lengte rechtstand	500 m	200 m	100 m	75 m
Kruispuntprincipes				
Met gebiedsontsl.weg A	gelijkvloers met snelheidsbeperkende maatregelen en voorrangregeling			niet toegestaan
Met gebiedsontsl.weg B				gelijkvloers met snelheidsbeperkende maatregelen en voorrangregeling
Met gebiedsontsl.weg C				
Met erftoegangsweg A	niet toegestaan	gelijkvloers met snelheidsbeperkende maatregelen en voorrangregeling		gelijkwaardig met snelheidsbeperkende maatregelen
Met erftoegangsweg B	niet toegestaan			
Fietspaden	ongel.vl. of gel.vl. met snelh.bep. maatr. en voor.regeling	"		gelijkvloers met snelheidsbeperkende maatregelen en voorrangregeling
Voetgangers	ongel.vl. of gelijkvl. met snelh.bep. maatr.	"		geen voorzieningen
Busbanen	gelijkvloers met snelheidsbeperkende maatregelen en voorrangregeling			gelijkvloers met snelheidsbeperkende maatregelen en voorrangregeling
Spoorlijnen	ongelijkvloers of volledig bewaakte overgang			ongelijkvloers of bewaakte overgang

Bijlage 4. Voorstel knooppunt Kaapduin- seweg (gemeente Veere)





Veere

Aanvullende verkeersstudie Dishoek



verkeersstudie

Veere

Aanvullende verkeersstudie Dishoek

identificatie

projectnummer:

0717.007791.50

opdrachtleider:

ing. J.C.C.M. van Jole

auteur(s):

ing. S. Wagemaker
ing. B. van Vliet

planstatus

datum:

25-08-2010

opdrachtgever:

Gemeente Veere,
Bouwfonds Ontwikkeling B.V.

Inhoud

1. Inleiding	blz. 3
1.1. Doel en aanleiding	3
1.2. Leeswijzer en begrippenlijst	4
2. Procesverloop ontwikkeling	7
2.1. Procesverloop	7
2.2. Conclusies Verkeersstudie februari 2010	9
3. Huidige situatie en toekomstige ontwikkelingen	11
3.1. Huidig ruimtelijke situatie	11
3.2. Huidige verkeerssituatie	11
3.3. Toekomstig ruimtelijke ontwikkeling	13
4. Probleemstelling en varianten	15
4.1. Probleemstelling	15
4.2. Belangrijke aspecten	15
4.3. Varianten	17
4.4. Conclusie	24
5. Varianten nader uitgewerkt	27
5.1. Verkeersintensiteit	27

Bijlagen:

1. Verslag bewonersavond

1.1. Doel en aanleiding

Bouwfonds Ontwikkeling B.V., Bouwcombinatie Nieuw-West B.V. en Lovago Middelburg B.V. zijn voornemens aan de Kaapduinseweg en aan het plein in Dishoek een hotel met een congrescentrum, een restaurant, wellness-voorzieningen, appartementen, recreatiewoningen en suites te realiseren. In figuur 1.1 is de situering van de beoogde ontwikkelingen binnen de bebouwingsconcentratie Dishoek weergegeven.

Voor de gehele bebouwingsconcentratie Dishoek is een nieuw bestemmingsplan in voorbereiding. De beoogde ontwikkeling wordt juridisch-planologisch geregeld in dit nieuwe bestemmingsplan.

Door omwonenden zijn eerst inspraakreacties ingediend op het voorontwerpbestemmingsplan¹⁾. Uit enkele inspraakreacties van omwonenden blijkt dat zij hinder verwachten op de Kaapduinseweg en Dishoek door toename van de verkeersintensiteit ten gevolge van de ontwikkelingen. Vervolgens zijn op het ontwerpbestemmingsplan²⁾ zienswijzen ingediend.

Naar aanleiding van deze zienswijzen hebben de gemeente Veere en Bouwfonds Ontwikkeling B.V. besloten dat nader onderzoek gewenst is over mogelijke andere ontsluitingsvarianten dan in het stedenbouwkundig ontwerp voor het Dorphotel vanuit is gegaan. Het uiteindelijke doel van deze aanvullende verkeersstudie is dan ook om inzicht te geven in mogelijke ontsluitingsvarianten van het gebied en om hier een verantwoorde keuze in te maken. De varianten die in voorliggende verkeersstudie zijn onderzocht zijn op 5 juli 2010 toegelicht aan de inwoners van Dishoek. Hierbij is ook gewezen op de besluitvorming van de gemeenteraad vanaf 2004. Hierin wordt nadrukkelijk uitgegaan van ontsluiting via het knooppunt aan de Kaapduinseweg via de 'oude' hoofdingang van Zeeduin. Voor het duinplein wordt in de besluitvorming gesproken over het versterken van de flaneer- en centrumfunctie. Het is dan ook aan de gemeenteraad om hierin een finaal besluit te nemen.

1) Het voorontwerpbestemmingsplan Dishoek en de verkeersstudie hebben van 28 mei tot en met 8 juli 2009 ter inzage gelegen.

2) Het ontwerpbestemmingsplan Dishoek heeft van 18 maart tot en met 28 april 2010 ter inzage gelegen.



Figuur 1.1. Ligging beoogde ontwikkelingen in de bebouwingsconcentratie Dishoek Dorphotel (1), Lovago (2) en Panaché (3). (bron: www.zeeland.nl).

1.2. Leeswijzer en begrippenlijst

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt als eerste het procesverloop van de beoogde ontwikkeling toegelicht.

Om een beter inzicht te krijgen in de loop van het proces en keuzes die zijn gemaakt wordt hier in hoofdstuk 3 nader op ingegaan.

In hoofdstuk 4 wordt de huidige situatie, de toekomstige ontwikkelingen en de conclusies uit de eerder opgestelde verkeersstudie beschreven.

Naast de ontsluitingsvariant in het stedenbouwkundig ontwerp worden in deze rapportage 6 nieuwe ontsluitingsvarianten voorgesteld.

In hoofdstuk 5 zijn de uitvoerbare varianten nader uitgewerkt voor de verkeersaantrekkende werking en wegverkeerslawaaï.

In bijlage 1 is het verslag toegevoegd dat is opgesteld naar aanleiding van de presentatie die is gegeven aan de inwoners van Dishoek. In die presentatie zijn de verschillende varianten gepresenteerd die in deze rapportage zijn behandeld.

Begrippenlijst

Ter verduidelijking is uitleg gegeven over gehanteerde begrippen binnen deze verkeersstudie.

Autonome groei	De groei van de verkeersintensiteit dat per jaar (t.o.v. het vorige jaar) plaatsvindt op een weg uitgedrukt in een percentage.
Categorisering	Het uitgangspunt van functionaliteit van wegen is in de Duurzaam Veilig visie vertaald in een eenduidige categorisering van wegtypen. Er worden drie categorieën wegen onderscheiden met een verschillende functie, namelijk stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen.
Duurzaam Veilig (DV)	Binnen Duurzaam Veilig Verkeer draait het om het voorkomen van ongelukken. De overeenstemming tussen functionaliteit (functie), herkenbaarheid (vorm) en homogeniteit (gebruik) van een weg is een de principes.
Erftoegangswegen	Erftoegangswegen (ETW) zijn bedoeld voor het veilig toegankelijk maken van percelen, ze staan beter bekend als de 30km/h en 60km/h-zones voor respectievelijk binnen en buiten de bebouwde kom. Op erftoegangswegen moeten alle verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers en automobilisten, etc.) van dezelfde rijbaan gebruik kunnen maken, waarbij voetgangers vaak wel een eigen verkeersruimte wordt geboden in de vorm van een trottoir. Manoeuvres als keren, draaien, het laten in- en uitstappen van passagiers, het laden- en lossen van goederen het oversteken moet veilig kunnen gebeuren. Omdat deze zogenaamde verblijfsfunctie het belangrijkste is, moet de snelheid van het gemotoriseerde verkeer omlaag om toch te voldoen aan de vereiste van homogeniteit van het verkeer. Om deze lagere snelheid (ten opzichte van de gebiedsontsluitingswegen) af te dwingen zijn de laatste jaren veel snelheidsremmende maatregelen getroffen. Door de lagere snelheid wordt doorgaand verkeer zoveel mogelijk geweerd, hetgeen weer beter past bij de functie van erftoegangswegen als weg voor bestemmingsverkeer. Naast het terugbrengen van de snelheid worden in principe geen andere verkeersmaatregelen zoals fietsstroken of zebra-paden toegepast.
Gebiedsontsluitingsweg	Een weg met een gebiedsontsluitingsfunctie faciliteert zowel het stromen als het uitwisselen, maar deze worden naar plaats gescheiden. Het uitwisselen vindt plaats op de kruispunten, het stromen op de wegvakken tussen de kruispunten. Zo nodig kunnen gebiedsontsluitingswegen worden voorzien van parallelwegen (categorie: erftoegangsweg). De gebiedsontsluitingsweg vormt, binnen het verkeersnetwerk in een gebied, de verbindende schakel tussen erftoegangswegen en stroomwegen.
Functionaliteit (DV)	Het principe van functionaliteit betekent dat iedere weg ontworpen wordt voor een specifieke functie. Een stroomweg is om verkeer te laten stromen en niet om woonwijken te ontsluiten. Een erftoegangsweg bevindt zich primair in een verblijfsgebied en biedt toegang tot aanliggende percelen en/of verzameld verkeer in de richting van gebiedsontsluitingswegen.
Herkenbaarheid (DV)	Een ander principe binnen Duurzaam Veilig is herkenbaarheid, hetgeen betekent dat het wegverloop en wegbeeld (vorm) herkenbaar moet zijn voor de gebruiker. Dit betekent dat het wegontwerp geen verrassingen moet bevatten, maar dat het gewenste gedrag van de weggebruikers moet worden ondersteund door het wegontwerp.
Homogeniteit (DV)	Homogeniteit (gebruik) betekent dat de verschillen in massa, richting en snelheid moeten worden beperkt. Bij lage snelheden kunnen auto's en fietsers veilig van dezelfde weg gebruikmaken, maar hogere snelheden zijn alleen veilig als er geen tegenliggers zijn op dezelfde rijbaan, er geen kruisend verkeer is en als motorvoertuigen niet van dezelfde rijbaan gebruikmaken als langzaam verkeer.
Langzaam verkeer	Fiets- en voetgangersverkeer.
Verkeersattractie	De hoeveelheid verkeer die een bepaalde ontwikkeling/functie aantrekt.
Verkeersbewegingen	Verkeersintensiteit of verkeersgeneratie.
Verkeersgeneratie	Verkeersproductie en -attractie

Verkeersgeneratiekengetal	De hoeveelheid verkeer die een bepaalde ontwikkeling/functie produceert en aantrekt per eenheid. Enkele eenheden zijn bijvoorbeeld aantallen woningen/appartementen e.d. oppervlaktes
Verkeersproductie	De hoeveelheid verkeer die een bepaalde ontwikkeling/functie produceert.
Verkeersintensiteit:	De hoeveelheid rijdende voertuigen in een bepaald gebied (wegvak of doorsnede) binnen een bepaalde tijd.
(theoretische) wenscapaciteit	Het principe van functionaliteit betekent dat iedere weg ontworpen wordt voor een specifieke functie. Hierbij hoort een maximale gewenste verkeersintensiteit.

2. Procesverloop ontwikkeling

7

2.1. Procesverloop

Het stedenbouwkundigplan voor het Dorphotel zoals dit mogelijk wordt gemaakt in het bestemmingsplan Dishoek is gebaseerd op randvoorwaarden die in het begin van het planproces zijn gesteld door de gemeente Veere. In de loop van het planproces zijn deze randvoorwaarden door gewijzigd inzicht op een aantal punten bijgesteld. Dit wordt hierna toegelicht.

Start planproces 2004

In 2004 is een notitie opgesteld¹⁾ door de gemeente Veere waarin de uitgangspunten en het toetsingskader voor de ontwikkeling worden toegelicht. Er zijn twee varianten denkbaar voor de herinvulling van de percelen Zeeduin en Panaché en de inrichting van de openbare ruimte:

- een dagrecreatieve ontwikkeling waarbij de verblijfsaccommodaties daarop is afgestemd. Dit betekent dat sterk wordt ingezet op horeca, detailhandel, sport- en spelvoorzieningen. De ontwikkeling op Zeeduin dient hier een bijdrage aan te leveren;
- een nadruk op woon- en verblijfsrecreatie. Dit betekent dat in wordt gezet op een meer hoogwaardige verblijfsklimaat vanuit de gedachte dat het spanningsveld tussen wonen en hoogwaardige verblijfsrecreatie kleiner is als bij een primaire dagrecreatieve ontwikkeling. De dagrecreatie is daarop afgestemd of staat ten dienste van de bestemming.

Gekozen is voor variant twee gelet op de kleinschaligheid, de identiteit en draagkracht van het gebied. Hierna worden de randvoorwaarden/ toetsingspunten toegelicht die betrekking hebben op het aspect verkeer.

1. Handhaving van de huidige entree naar het Zeeduincomplex en geen entreemogelijkheid meer via het plein.
2. Voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein;
3. Kortsluiting duinfietspad vanaf de Strandweg met het pleintje in plaats van langs het Zeeduincomplex richting Kaapduinseweg.
4. Herinrichting plein met als aandachtspunten: ontmoetingsruimte/ centrumfunctie, landschappelijke inpassing fietsparkeren en invalide parkeerplaatsen, concentratie van horeca/ terras eventueel (tijdelijk)podium voor kleinschalige evenementen.

Inrichting en van gedeelte Kaapduinseweg tot aan het plein, waarbij ook de natuurlijke aankleding wordt versterkt. Op 1 juli 2004 heeft de gemeenteraad met deze randvoorwaarden ingestemd.

¹⁾ Notitie Uitgangspunten en toetsingskader planontwikkeling Zeeduin/ vm Panaché en omgeving in Dishoek te Koudekerke.

Notitie standpuntbepaling projectplan (2006)

In 2006 is door de initiatiefnemers van de ontwikkeling een projectplan opgesteld, waarin een integrale visie is opgenomen op de toeristisch-economische kwaliteitsimpuls van de recreatieconcentratie Dishoek door de realisering van het Dorphotel. De gemeente heeft het projectplan getoetst aan de randvoorwaarden uit 2004 en hiervoor een notitie opgesteld¹⁾. Voor het aspect verkeer zijn de volgende conclusies getrokken.

1. Het duinplein wordt versterkt.
2. Er is gekozen voor de volgende ontsluitingsstructuur: één via het duinplein waaraan de entree van het hotel is gesitueerd en één via de huidige inrit aan de Kaapduinseweg. De reden hiervoor is, dat door het situeren van de hotelentree aan het duinplein een ontsluiting via het duinplein met een korte parkeermogelijkheid voor het inchecken langs de zijkant buitenom het pleingedeelte, de meest logische route is. Het verlaten van het Dorphotel alleen via de inrit aan de Kaapduinseweg plaats kan vinden. In situaties dat het duinplein te zwaar wordt belast zal door middel van bewegwijzering en/of technische voorzieningen de ontsluiting van het dorphotel alleen via de inrit aan de Kaapduinseweg plaats kunnen vinden.

Hierbij is aangetekend door de raad dat deze op voorhand met deze oplossing instemt en dat aan de hand van de praktijk zal worden gezien of deze voldoet.

Op 29 juni 2006 heeft de raad ingestemd met het projectplan.

Uitvoering standpuntbepaling Dorphotel Zeeduin (2009)

In maart 2009 is aan de raad gevraagd in te stemmen met de uitgewerkte plannen en in het verlengde tevens in te stemmen met de herinrichting van het plein en het parkeren van auto's en fietsen.

Het voorstel is om bij de herinrichting van het plein het parkeren als volgt te regelen.

1. De geplande ruimte primair inrichten voor fietsparkeren waardoor de bestaande capaciteit kan worden uitgebreid.
2. Handhaven c.q. inpassing van een parkeermogelijkheid voor scooters en motors;
3. Handhaving van de huidige situatie dat in de periode van 1 april tot 1 oktober niet met auto's op het plein kan worden geparkeerd met uitzondering van invalideparkeerplaatsen en een korte parkeergelegenheid voor het nieuwe hotel ten behoeve van het in- en uitchecken van gasten.
4. In de periode van 1 november tot 1 april op een gedeelte van de fietsparkeergelegenheidmogelijkheid bieden voor het parkeren van auto's.

De raad heeft 23 april 2009 ingestemd met deze plannen.

Bestemmingsplan en verkeersstudie (januari 2010)

Door de inwoners van Dishoek zijn inspraakreacties ingediend op het voorontwerpbestemmingsplan waarin zorgen worden geuit over de toename van verkeer ten gevolge van de ontwikkeling. Naar aanleiding hiervan is een verkeersstudie uitgevoerd waarin wordt geconcludeerd dat de wegen in Dishoek voldoende capaciteit hebben om de toename aan verkeer te kunnen verwerken.

Huidige stand van zaken (zomer 2010)

Vervolgens zijn op het ontwerpbestemmingsplan zienswijzen ingediend die met name ingaan op de toename van verkeer in relatie tot het aspect verkeersveiligheid. Naar aanleiding van deze zienswijzen hebben er besprekingen plaatsgevonden met omwonenden en is voorlig-

¹⁾ Standpuntbepaling projectplan Dorphotel Zeeduin en omgeving in Dishoek te Koudekerke, vastgesteld door de gemeenteraad op 29 juni 2006.

gende aanvullende verkeersstudie uitgevoerd. Vervolgens zijn de in de studie uitgewerkte varianten op 5 juli 2010 gepresenteerd aan de omwonenden. Het verslag is in bijlage 1 toegevoegd.

Conclusie bewonersavond

De mening van de bewoners is duidelijk naar voren gekomen. Een ontwikkeling is wenselijk maar men heeft bedenkingen tegen de omvang. Wel is er aandacht gevraagd voor de functie en karakter van het duinplein. De verkeerstoename is een van de zorgen van het plan, naast inpassing in het landschap en verstoring van de kleinschaligheid van de kern en de rust. Vanuit de omwonenden is er geen duidelijke voorkeur voor een ontsluitingsstructuur naar voren gekomen.

2.2. Conclusies Verkeersstudie februari 2010

- De bebording in Dishoek is niet altijd zorgvuldig en kan leiden tot onduidelijkheid bij de weggebruiker, onnodige verkeersbewegingen en mogelijk 'illegaal' parkeren. Het is gewenst om de bebording nader te bestuderen.
- De huidige en toekomstige verkeersintensiteiten van het gemotoriseerde verkeer op de Kaapduinseweg en Dishoek is (inclusief en exclusief ontwikkelingen) dermate laag (maximaal 1.172 mvt/etmaal inclusief ontwikkeling) dat de verkeersafwikkeling in principe gegarandeerd is. De toekomstige geprognosticeerde verkeersintensiteit is een overschatting van het gemiddelde omdat:
 - rekening is gehouden met een autonome groei van 1,5% per jaar. Uit recentelijk verschenen onderzoeken blijkt deze groei voor gemeentelijke wegen tussen de 0,25 en 1,4% te liggen;
 - rekening is gehouden met de drukste periode van het jaar (juli en augustus);
 - er bij het bepalen van de verkeersgeneratie ten gevolge van de recreatiewoningen rekening is gehouden met een dag waarin de verkeersgeneratie het hoogst is (werkdag).
- Volgens de principes van Duurzaam Veilig dienen wegen qua vorm, functie en gebruik in overeenstemming te zijn met elkaar.
- De Kaapduinseweg en Dishoek zijn beiden wegen die primair percelen ontsluiten in een verblijfsgebied. De functies van de wegen (wegcategorie) zijn erftoegangswegen.
- De Kaapduinseweg is qua inrichting in overeenstemming met de functie. De Kaapduinseweg voldoet ook na de realisatie van de beoogde ontwikkelingen aan de principes van Duurzaam Veilig. Verwacht mag worden dat de verkeersveiligheid ondanks de verkeerstoename niet significant zal afnemen.
- De verhardingssoort van Dishoek is asphalt. De inrichting is niet geheel in overeenstemming met de functie als erftoegangsweg, aangezien bij deze functie een open verhardingssoort wordt verwacht. Dit vormt echter geen probleem.
- Indien de verhardingssoort wordt aangepast met een open verhardingssoort en/of andere snelheidsremmende maatregelen worden toegepast zal de overeenstemming tussen vorm en functie en dus de verkeerveiligheid toenemen.

- Volgens de principes van Duurzaam Veilig mag er voor een erftoegangsweg (functie) voor gemengd verkeer in de bouwde kom uitgegaan worden van een theoretische wenscapaciteit (gebruik) van 1.500 à 3.000 mvt's /etmaal. Verder wordt op erftoegangswegen langzaamverkeer verwacht. De hoogst berekende verkeersintensiteit (inclusief ontwikkeling) vindt in 2020 plaats in de drukste maand (augustus) en bedraagt op Dishoek 650 mvt/etmaal en op de Kaapduinseweg (ten zuiden van de Kaapduinseweg 11) 1.172 mvt/etmaal. Maar ook met deze verdubbeling rijden er in de spits slechts 2 motorvoertuigen per minuut.
- In de pieksituatie bedraagt de verkeersintensiteit op de beide wegen minder dan de wenscapaciteit. Hiermee is aangetoond dat het gebruik van de wegen in overeenstemming is met de functie.
- De bijdrage (verkeersgeneratie) op de Kaapduinseweg of Dishoek ten gevolge van de beoogde ontwikkelingen bedraagt maximaal 530 mvt/etmaal. Dit is weliswaar bijna een verdubbeling van de verkeersintensiteit op de Kaapduinseweg. Met deze verdubbeling rijden hier in de spits ongeveer 2 mvt per minuut.
- De parkeervraag ten gevolge van de beoogde ontwikkelingen bedraagt 207 à 259 parkeerplaatsen. In het bouwplan zijn circa 270 parkeerplaatsen opgenomen zodat sprake is van een positieve parkeerbalans.
- De ontsluitingsvariant 1 in voorliggende verkeersstudie is de "oude" ontsluitingsvariant die in 2004 als randvoorwaarde is gesteld door de gemeenteraad.

3. Huidige situatie en toekomstige ontwikkelingen

11

In dit hoofdstuk is als eerste de huidige situatie beschreven onderverdeeld in de ruimtelijke- en verkeerssituatie. Dit is een korte samenvatting van de beschrijving uit de eerder opgestelde Verkeersstudie Dishoek¹⁾ ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan. Vervolgens is inzicht gegeven in de toekomstig beoogde ontwikkelingen.

3.1. Huidig ruimtelijke situatie

Dishoek is gelegen in de zuidwestelijke kustzone van Walcheren, direct achter de duinen. De (verblijfs)recreatieve functie met de daarbij behorende voorzieningen en de ligging direct onder de duinen met het strand bepalen het karakter van de bebouwingsconcentratie in belangrijke mate. Het hart van Dishoek bevindt zich aan de Kaapduinseweg en rondom het plein, waar naast het voormalige hotel Zeeduin en Panaché, een pension-eetcafé, een pannenkoekenrestaurant, een speelautomatenhal, een fietsen(verhuur)bedrijf en een aantal woningen zijn gesitueerd.

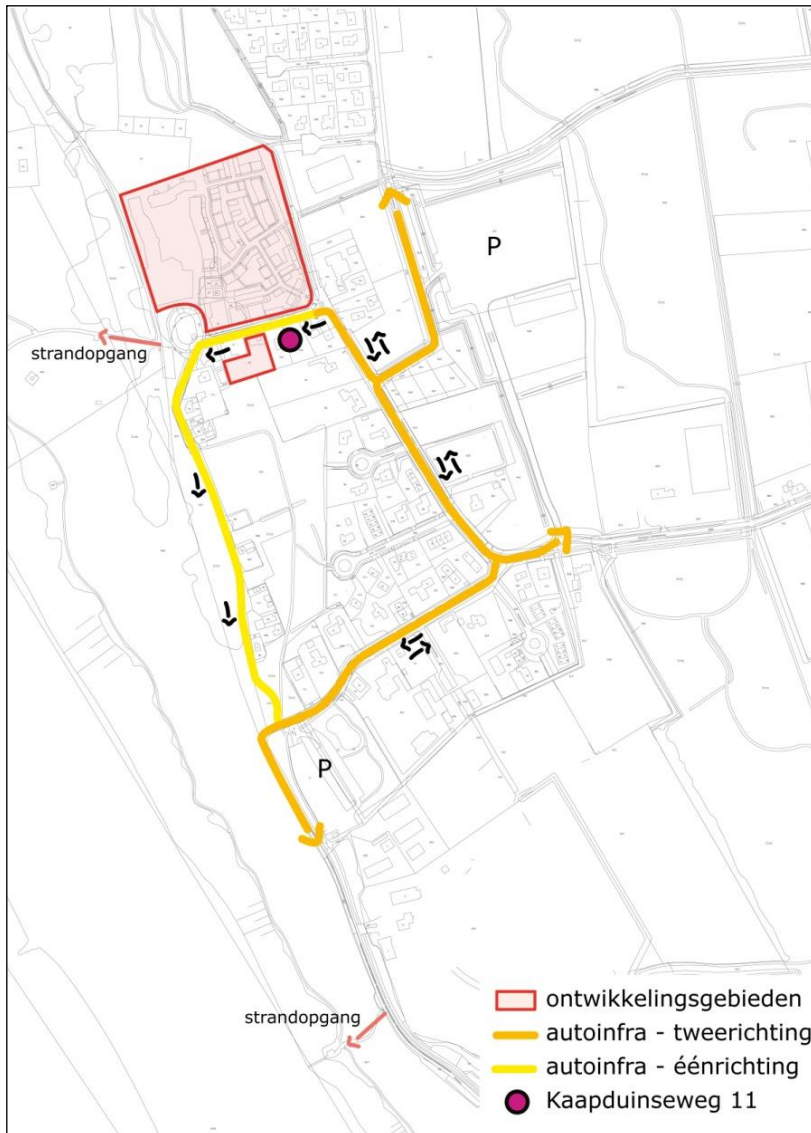
3.2. Huidige verkeerssituatie

Autostructuur

In figuur 3.1 is de verkeersstructuur van de bebouwingsconcentratie Dishoek weergegeven. Binnen de bebouwingsconcentratie vormt de Kaapduinseweg, Dishoek (parallel gelegen aan het duin) samen met de Verlengde Dishoekseweg en Westerscheldelaan de belangrijkste ontsluitingsstructuur. Op de Kaapduinseweg (ten westen van de Kaapduinseweg 11) en Dishoek is éénrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer ingesteld. Met name in het hoogseizoen/pekdagen worden deze wegen en de strandovergang Kaapduin intensief gebruikt mede door (vracht)auto's ter bevoorrading van restaurant en strandpaviljoens en afvoer strandafval.

Binnen de bebouwde kom van Dishoek geldt een parkeerverbod. Bij de entree van Dishoek, aan de oostzijde van de bebouwingsconcentratie is buiten de bebouwde kom een parkeerterrein gerealiseerd en aan de Verlengde Dishoekseweg is een parkeerterrein gesitueerd.

¹⁾ Veere; Verkeersstudie Dishoek; 0717.007791.50; 23 februari 2010; RBOI-Middelburg bv.



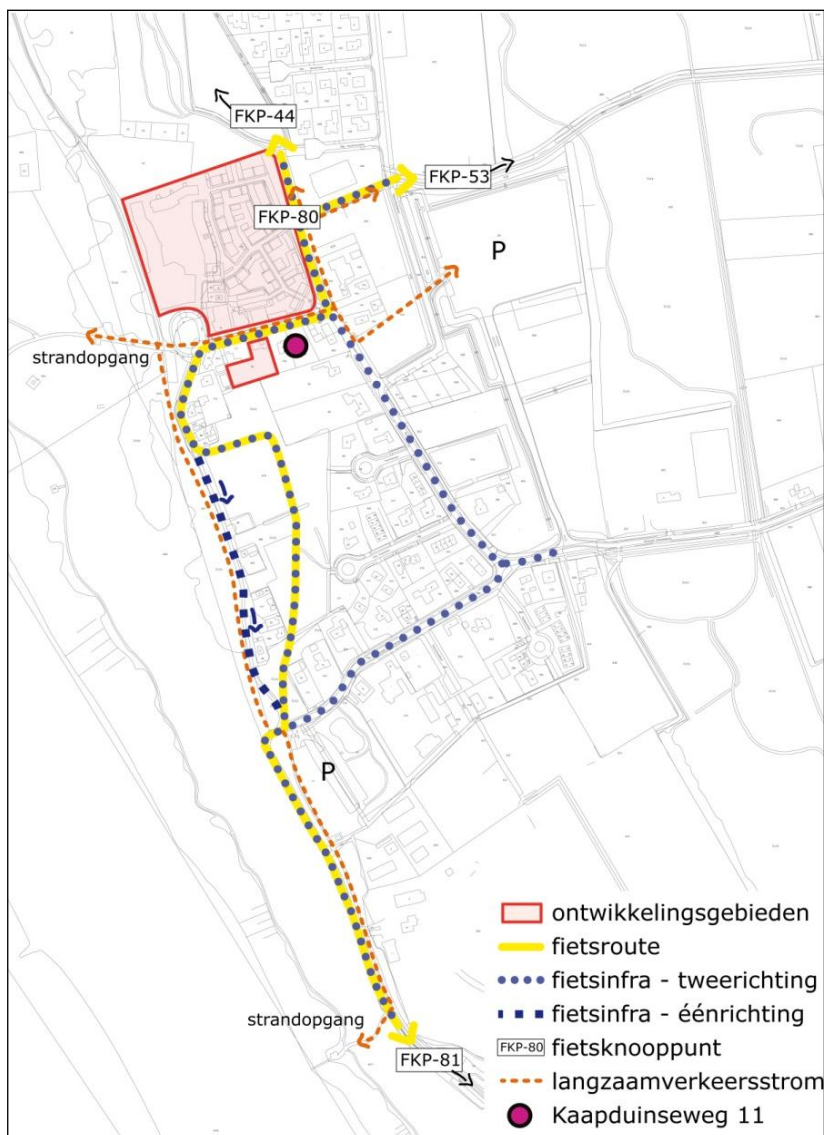
Figuur 3.1. Verkeersstructuur gemotoriseerd verkeer bebouwingsconcentratie Dishoek

Langzaamverkeersstructuur

In figuur 3.2 is de langzaamverkeersstructuur weergegeven. De strandovergang en/of opgang Kaapduin is één van de drukst gebruikte overgangen voor strandbezoekers van de gemeente Veere. Veel fietsers komen via de fietsroutes van het fietsknooppuntennetwerk over de Kaapduinseweg en Dishoek. Ten noorden van het kruispunt ter plaatse van de Kaapduinseweg 11 ligt namelijk het fietsknooppunt 80.

Op de weg Dishoek geldt éénrichtingsverkeer voor al het verkeer, ook voor fietsers. Naast het fietsknooppuntennetwerk is er meer infrastructuur voor fietsverkeer aanwezig. Op de Kaapduinseweg (ter hoogte van het kruispunt met de Kaapduinseweg 11) en Verlengde Dishoekseweg (binnen de bebouwde kom van Dishoek) zijn aan weerszijden van de weg fietsstroken aanwezig.

Voetgangers vinden vanaf het parkeerterrein aan de Verlengde Dishoekseweg aan de oostzijde van de bebouwingsconcentratie Dishoek hun route naar het strand via voornamelijk de Kaapduinseweg. Vanaf deze grote parkeerplaats kan de langzaamverkeersstroom op piekmomenten een 'stoet' met strandgangers met zich meebrengen over de Kaapduinseweg en vice versa. Dit betekent dat ook de rijweg vaak wordt gebruikt door deze strandgangers.



Figuur 3.2. Langzaamverkeersstructuur

3.3. Toekomstig ruimtelijke ontwikkeling

In de toekomstige situatie wordt het voormalige hotel Zeeduin en de locaties Lovago en Panaché aan de Kaapduinseweg en het plein in Dishoek herontwikkeld tot een hotel met een congrescentrum, een restaurant, wellness-voorzieningen, recreatieappartementen, recreatiewoningen en suites. De ontwikkelingen Panaché en Lovago worden direct ontsloten op de Kaapduinseweg en het plein. In figuur 3.3 is een opzet binnen het plangebied van het Dorphotel weergegeven. Afhankelijk van de gekozen ontsluitingsvariant worden daar waar mogelijk de huidige langzaamverkeersroutes verbonden met de straten en pleinen in het plan. Afhankelijk van de gekozen ontsluitingsstructuur voor gemotoriseerd verkeer worden de aansluitingen en interne verkeersstructuur vormgegeven.



Figuur 3.3. Inrichtingsvoorstel plangebied Dorphotel (bron: Zeelenberg Architectuur)

4.1. Probleemstelling

Het uiteindelijke doel van deze aanvullende verkeersstudie is om inzicht te geven in verschillende ontsluitingsvarianten. Er zijn 7 ontsluitingsvarianten bestudeerd, waarbij de tot nu toe gehanteerde ontsluitingsstructuur één van de varianten is (variant 1).

Van vier varianten zijn vervolgens in hoofdstuk 5 de intensiteiten op omliggende wegen doorberekend en de daarbij behorende milieuhinder.

In de volgende paragraaf wordt aangegeven waarmee onder andere rekening moet worden gehouden als gekozen wordt voor een variant. Vervolgens worden in paragraaf 4.3 de varianten toegelicht en getoetst. In paragraaf 4.4 wordt de conclusie toegelicht.

4.2. Belangrijke aspecten

Bij de toekomstige keuze van de ontsluitingsstructuur is het van belang onder andere met de volgende aspecten rekening te houden en indien noodzakelijk een afweging hierin te maken.

Bereikbaarheid

Bereikbaarheid betekent de maat voor toegankelijkheid van een bestemming, uitgedrukt in tijd en/of kosten en/of moeite.

Huidige locatie/ voorzieningen

Voor de aanwezige voorzieningen onder andere de rijwielhandel S. Kluijfhout aan de Kaapduinseweg en de horecabedrijven aan het duinplein is het van belang dat zij bereikbaar blijven. Het is mogelijk dat bij bepaalde varianten de voorzieningen met de auto of de fiets slechter bereikbaar zijn met mogelijke consequenties voor de voorzieningen hierdoor.

Bereikbaarheid strand voor hulpdiensten

Het strand dient voor de hulpdiensten brandweer, politie en ambulance bereikbaar te zijn. Als de hulpdiensten in een van de varianten ook via een alternatieve route het strand kunnen bereiken dan is dit een positief gevolg aangezien er nu maar één route is richting de strandovergang.

Verkeersafwikkeling

Alle wegen rondom het plangebied behoren tot het verblijfsgebied van Dishoek en zijn allen erftoegangswegen (functie van een weg). Op een erftoegangsweg geldt een lage snelheid (30 km/uur) voor weggebruikers en is sprake van een betrekkelijk lage verkeersintensiteit (maximaal 1.500 à 3.000 motorvoertuigen/etmaal). De capaciteit op een erftoegangsweg mag betrekkelijk hoog zijn.

De beoordeling naar de verkeersafwikkeling gebeurt aan de hand van snelheid, intensiteit, capaciteit en dichtheid. Wanneer deze toeneemt ten opzichte van de huidige situatie op een bepaald weggedeelte is er sprake van een verslechtering, wanneer deze afneemt een verbetering.

Verkeersveiligheid

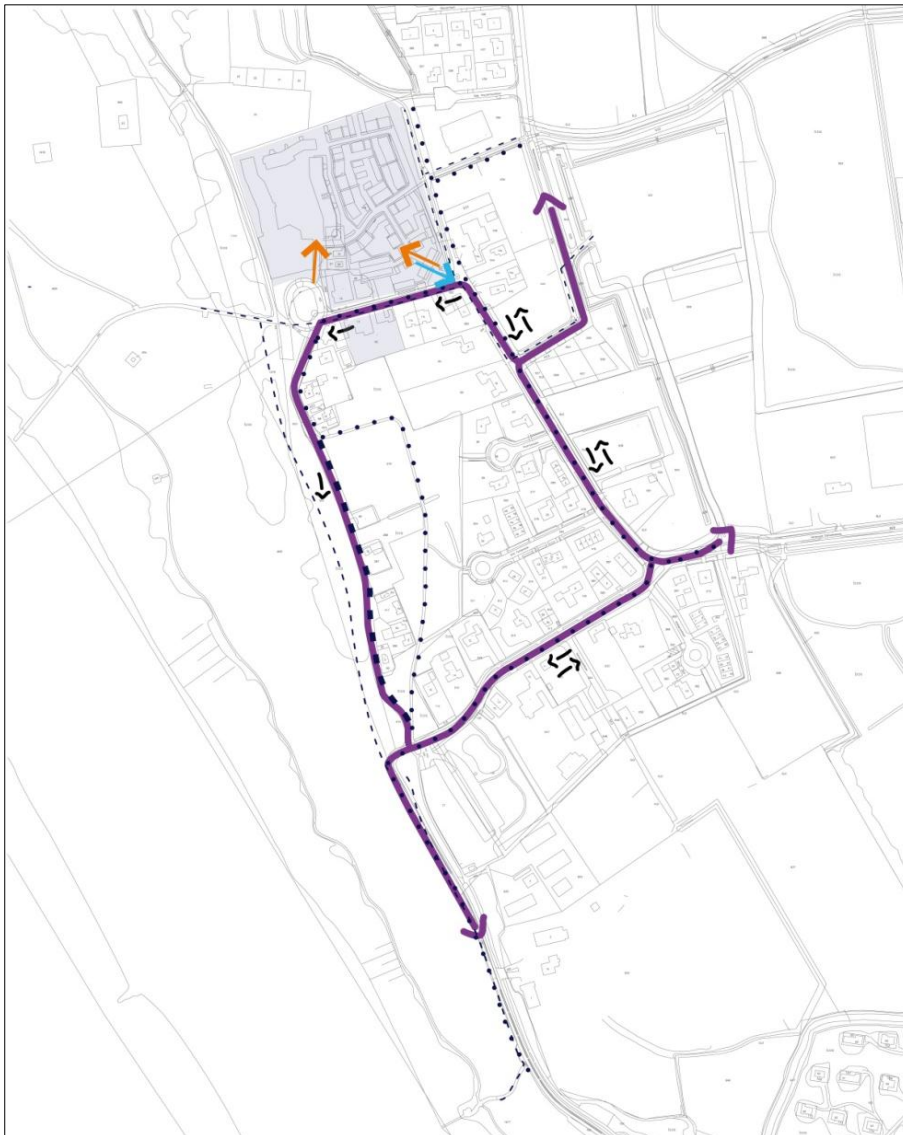
De wegen rondom het plangebied zijn allen erftoegangswegen in een verblijfsgebied. Duurzaam Veilig streeft een overeenstemming tussen vorm, gebruik en functie na. Indien deze overeenstemming niet aanwezig is zal de verkeersveiligheid mogelijk negatief beïnvloed worden. Andere factoren die meespelen bij verkeersveiligheid zijn overzichtelijke kruispunten. Bijvoorbeeld als assen van wegen haaks op elkaar staan is er goed zicht op een kruispunt, hoe minder haaks des te minder overzicht.

EHS aantasting

Het aantasten van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) is niet gewenst. De EHS is een netwerk van grote en kleine natuurgebieden waarin de natuur (plant en dier) voorrang heeft en wordt beschermd. Daarmee wordt voorkomen dat natuurgebieden geïsoleerd komen te liggen en dieren en planten uitsterven en dat de natuurgebieden zo hun waarde verliezen. De EHS kan worden gezien als de ruggengraat van de Nederlandse natuur. Aan de noord- en oostzijde grenst de ontwikkeling aan EHS-gebied. Aantasting van de EHS is alleen toegestaan bij zwaarwegend belang. Een zwaarwegend belang is aanwezig als aangetoond kan worden dat met de doorsnijding van de EHS de huidige ontsluitingsstructuur van Dishoek niet voldoet aan de gestelde normen en capaciteiten. Alleen een beperkte aantasting van de EHS voor voetgangers is met de provincie bespreekbaar.

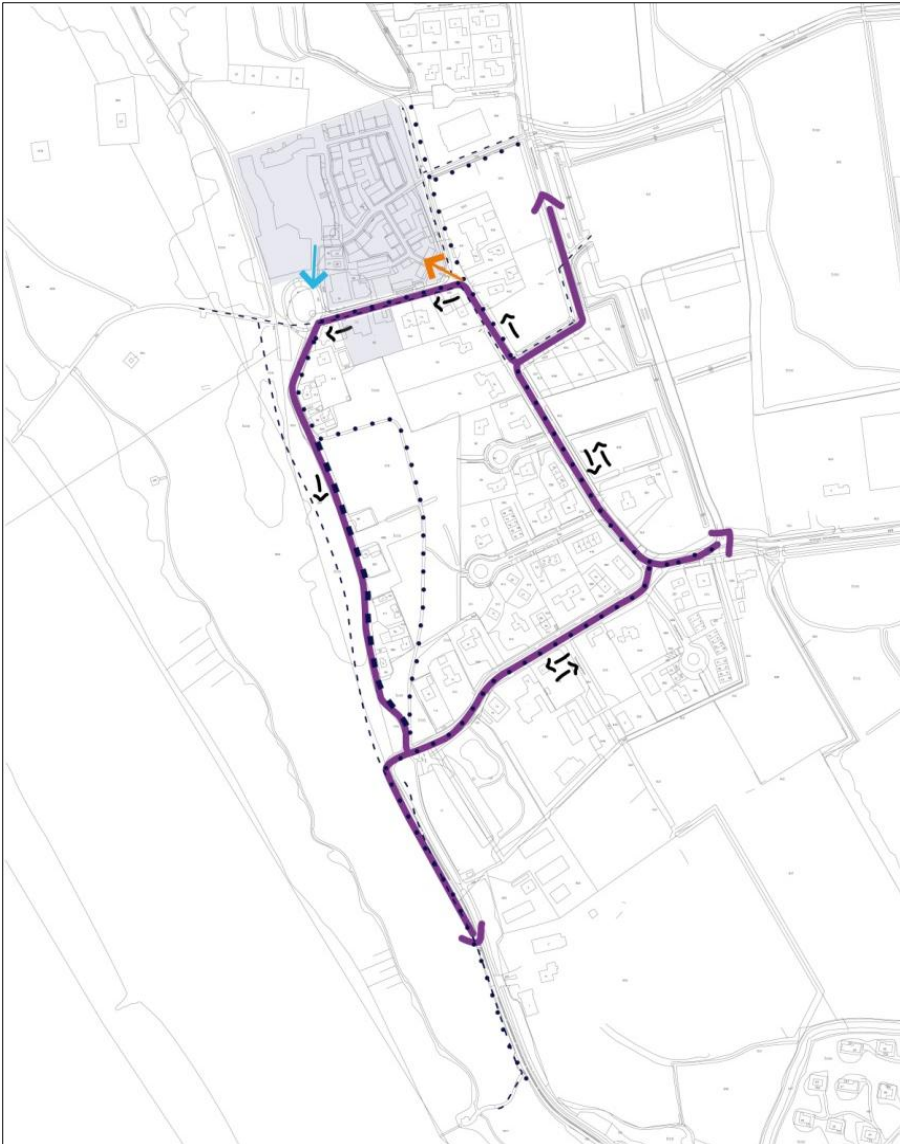
4.3. Varianten

Variant 1 (uitgangspunt stedenbouwkundig ontwerp)

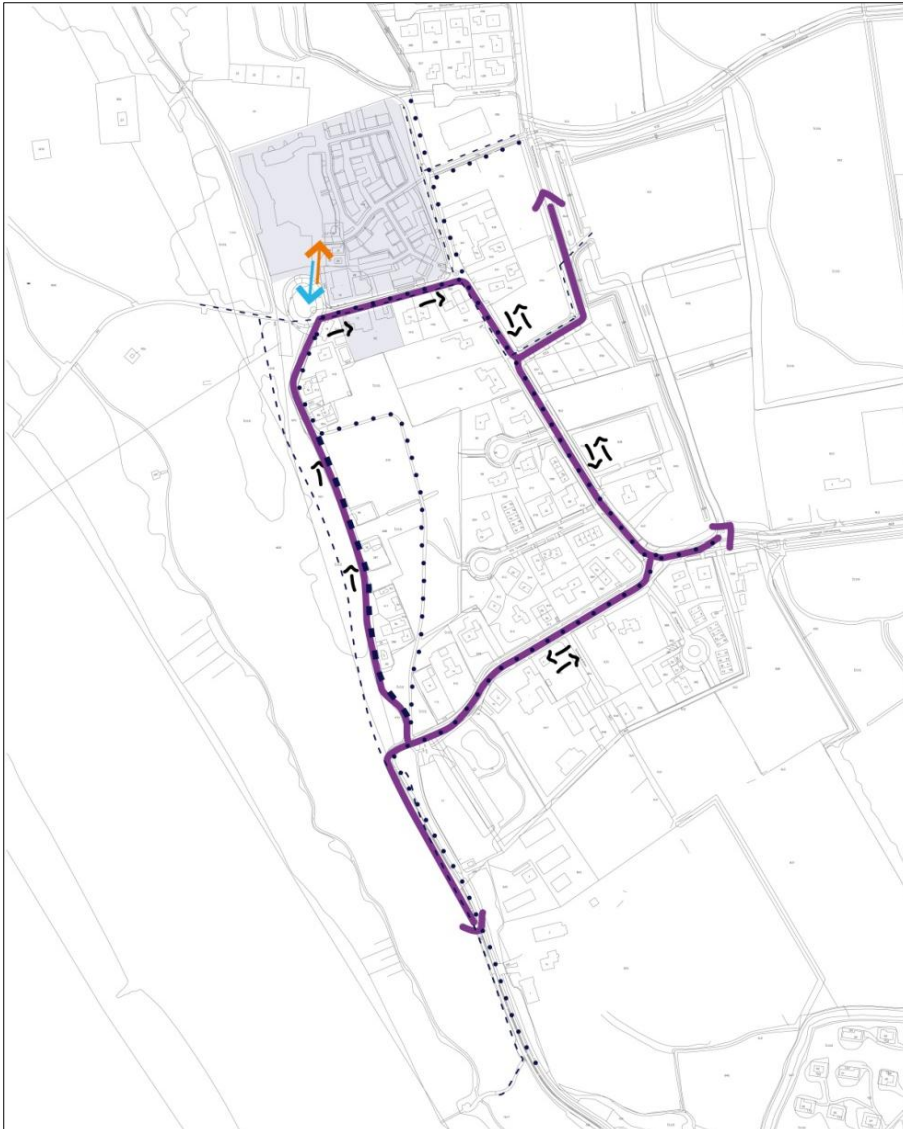


- Entree / incheckbalie voor hotelgasten aan het duinplein.
- In- en uitgang van Dorphotel (na inchecken) ter plaatse van het kruispunt Kaapduinseweg.
- Fietsroutes blijven gehandhaafd.
- Extra verkeer op Kaapduinseweg.
- Zeer beperkte verkeerstoename op Dishoek en Verlengde Dishoekseweg (wegvak tussen Dishoek - kruispunt Kaapduinseweg) door Lovago en Panaché.
- Conflictsituatie tussen auto en fiets door in- en uitgang Kaapduinseweg.
- Herinrichting knooppunt Kaapduinseweg gewenst.
- Geen aantasting EHS.

Variante 2

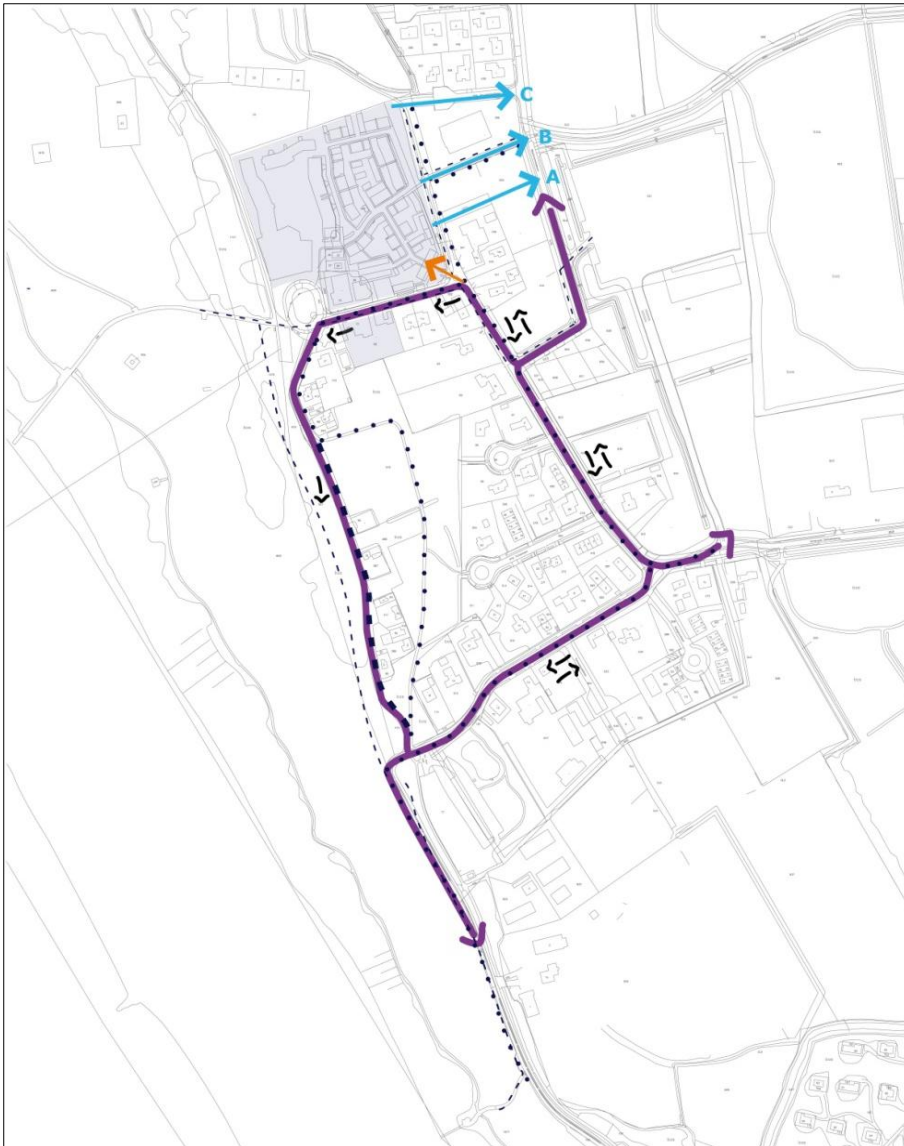


- Ingang van dorphotel ter plaatse van het kruispunt Kaapduinseweg. Uitgang aan het duinplein.
- Fietsroutes blijven gehandhaafd.
- Éénrichtingsverkeer Kaapduinseweg ten noorden van Westerscheldelaan.
- Verkeerstoename gelijk voor Kaapduinseweg (met uitzondering van wegvak tussen knooppunt Kaapduinseweg - duinplein), Dishoek en Verlengde Dishoekseweg.
- Toename conflictsituaties duinplein.
- Herinrichting knooppunt Kaapduinseweg en duinplein gewenst.
- Alternatieve route hulpdiensten over complex aanwezig.
- Geen aantasting EHS

Variante 3

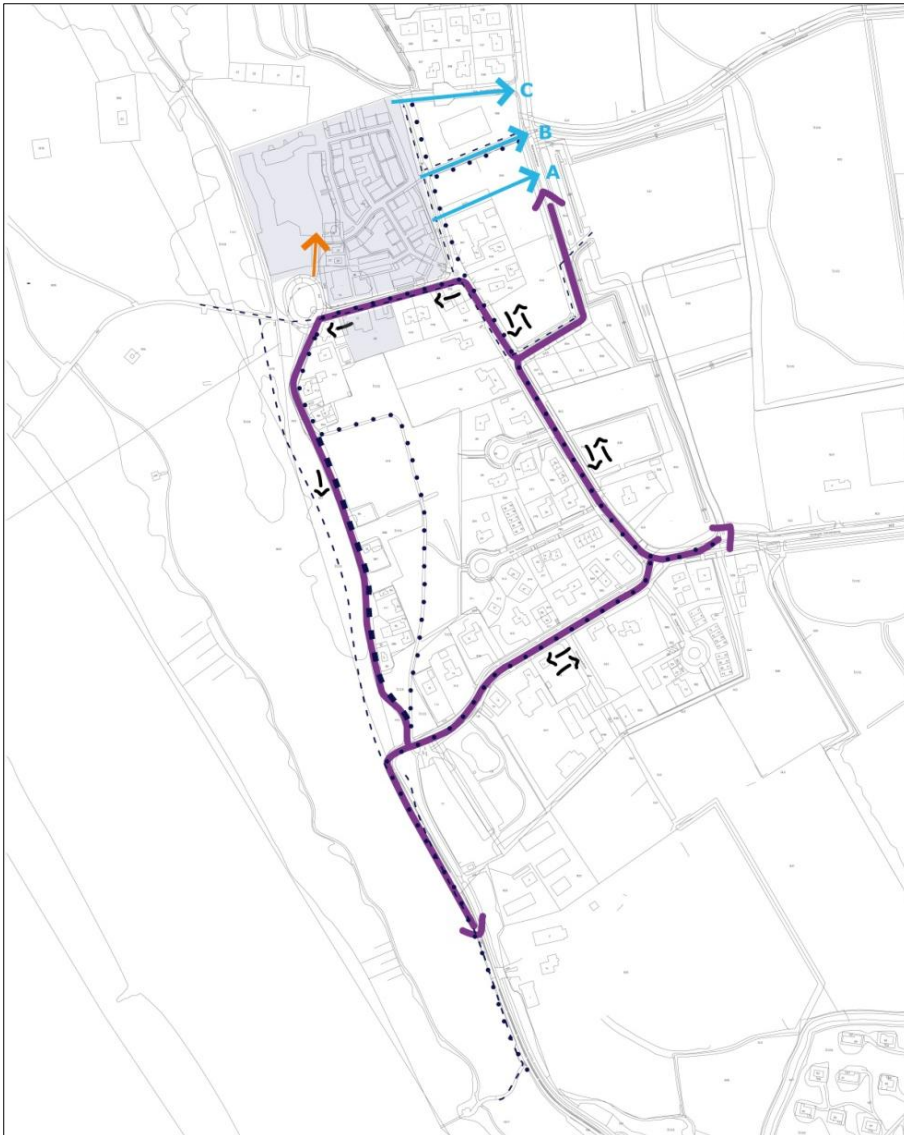
- In- en uitgang van Dorphotel ter plaatse van het duinplein.
- Fietsroutes blijven gehandhaafd.
- Omdraaien éénrichtingsverkeer Dishoek en Kaapduinseweg.
- Verkeerstoename voor Verlengde Dishoekseweg, Dishoek en Kaapduinseweg gelijk.
- Toename conflictsituaties duinplein.
- Herinrichting duinplein gewenst.
- Geen aantasting EHS.

Variant 4



- Ingang ter plaatse van kruispunt Kaapduinseweg. Uitgang door realisatie nieuwe doorsteek naar Westerscheldelaan.
- Fietsroutes blijven gehandhaafd.
- Extra verkeer op Kaapduinseweg, Honte, Westerscheldelaan.
- Zeer beperkte verkeerstoename vanaf knooppunt Kaapduinseweg, op Dishoek en Verlengde Dishoekseweg (Lavago en Panaché).
- Extra aandacht voor kruisingen fietsroute en uitgaand verkeer.
- Herinrichting knooppunt Kaapduinseweg gewenst.

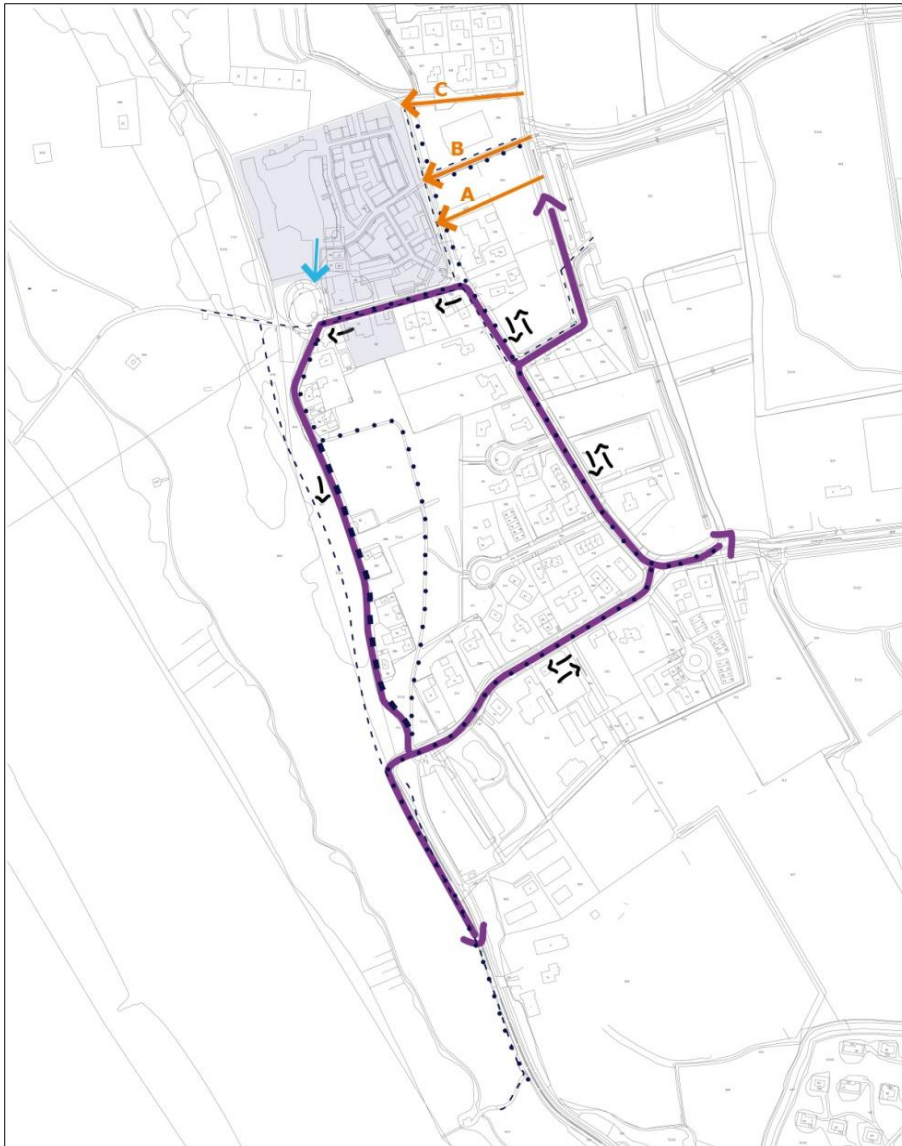
Aangezien er geen sprake is van zwaarwegend belang is het niet mogelijk de EHS aan te tasten voor een ontsluiting. De uitvoerbaarheid van deze variant is dan ook niet mogelijk.

Variant 5

- Ingang ter plaatse van duinplein. Uitgang door realisatie nieuwe doorsteek naar Westerscheldelaan.
- Fietsroutes blijven gehandhaafd.
- Extra verkeer op Kaapduinseweg, Honte, Westerscheldelaan.
- Zeer beperkte verkeerstoename vanaf knooppunt Kaapduinseweg, Dishoek en Verlengde Dishoekseweg (wegvak tussen Dishoek - kruispunt Kaapduinseweg) door Lavago en Panaché.
- Extra aandacht voor kruising fietsroute met uitgaand verkeer.
- Herinrichting duinplein gewenst.
- Aantasting EHS.

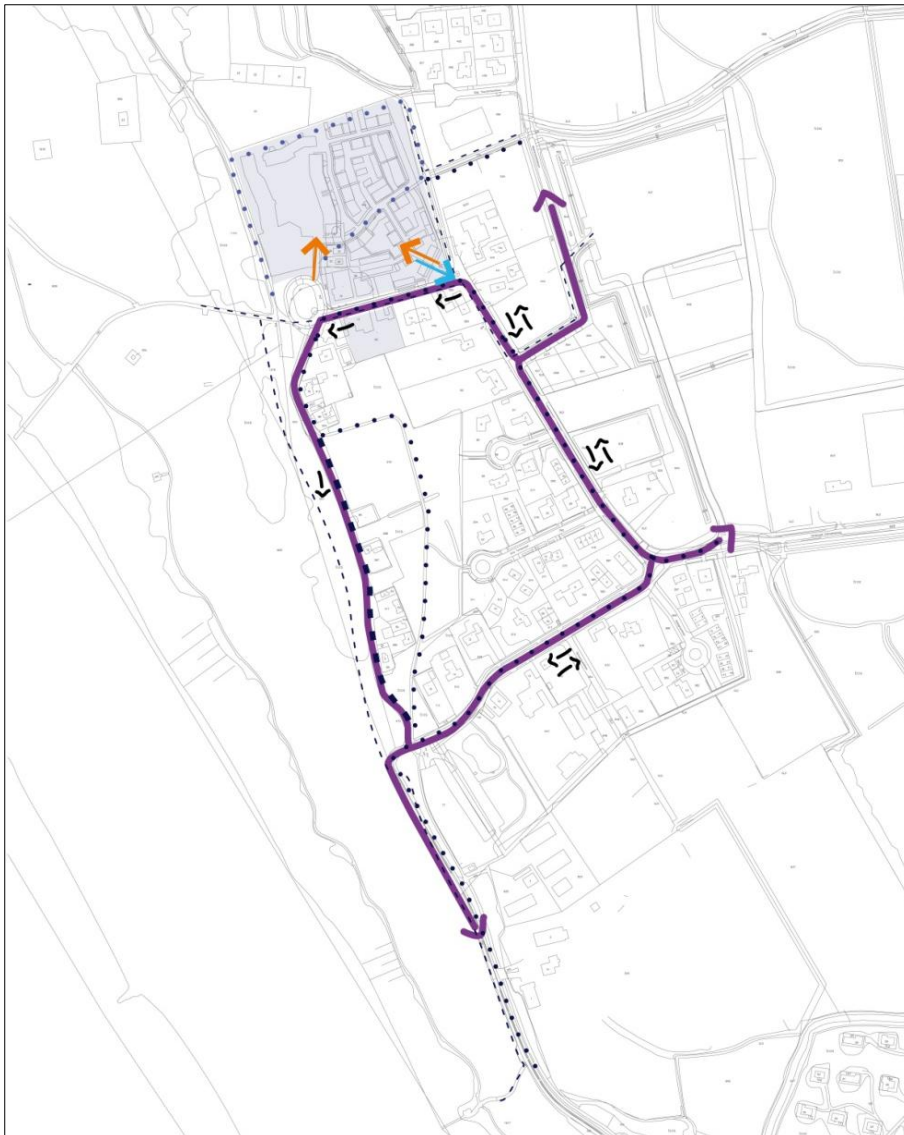
Aangezien er geen sprake is van zwaarwegend belang is het niet mogelijk de EHS aan te tasten voor een ontsluiting. De uitvoerbaarheid van deze variant is dan ook niet mogelijk.

Variante 6



- Ingang nieuwe doorsteek ter plaatse van Westerscheldelaan.
- Fietsroutes blijven gehandhaafd.
- Geen extra verkeer op Kaapduinseweg (ten noorden van het kruispunt met de Westerscheldelaan).
- Verkeerstoename op Honte, Westerscheldelaan, Dishoek en Verlengde Dishoekseweg.
- Extra aandacht voor kruising fietsroute met ingaand verkeer.
- Aantasting EHS.

Aangezien er geen sprake is van zwaarwegend belang is het niet mogelijk de EHS aan te tasten voor een ontsluiting. De uitvoerbaarheid van deze variant is dan ook niet mogelijk.

Variante 7

- Entree / incheckbalie voor hotelgasten aan het duinplein.
- In- en uitgang van Dorphotel (na inchecken) ter plaatse van het kruispunt Kaapduinseweg.
- Fietsroutes omleiden over privéterrein of door EHS-gebied.
- Extra verkeer op Kaapduinseweg
- Zeer beperkte verkeerstoename vanaf knooppunt Kaapduinseweg, op Dishoek en Verlengde Dishoekseweg door Lavago en Panaché.
- Openbare fietsroute is ongewenst: de uitvoerbaarheid van een openbare fietsroute over privéterrein is moeilijk. De overheid heeft onder andere geen invloed op de inrichting van deze route, handhaving is lastiger etc. en ook voor de (be)leefbaarheid van het park is dit een minpunt.
- Mogelijke aantasting door EHS.

4.4. Conclusie

De varianten 4, 5 en 6 zijn vanwege de aantasting van de EHS en het ontbreken van een waarwiegend belang als rechtvaardigingsgrond daarvoor niet uitvoerbaar. De varianten 1, 2, 3 en 7 zijn wel uitvoerbaar. Deze varianten zijn in het volgende hoofdstuk beoordeeld op de aspecten verkeersintensiteit, wegverkeerslawaaï en luchtkwaliteit.

5.1. Verkeersintensiteit

De verkeersintensiteiten voor het prognosejaar 2020 op de Dishoek en Kaapduinseweg en de toekomstige verkeersintensiteiten op de wegen en de verkeersgeneratie (verkeersproductie en -attractie) ten gevolge van de beoogde ontwikkelingen zijn gebaseerd op de eerder opgestelde verkeersstudie¹⁾.

De verkeersintensiteit op de Verlengde Dishoekseweg (buiten de bebouwde kom) bedraagt 500 mvt/etmaal²⁾. Binnen de bebouwde kom zijn er geen tellingen bekend. Echter gezien de aanwezigheid van twee grote parkeerplaatsen in Dishoek en de verkeersaantrekkende werking in de zomermaanden van de recreatiebedrijven in en rondom Dishoek lijkt 500 mvt/etmaal niet reëel.

De Zwaanweg, Strandweg en Galgeweg zijn door de provincie Zeeland als recreatieslag aangeduid. Voor deze recreatieslagen is aangenomen dat er op een piekdag in 2020 (exclusief ontwikkelingen) niet meer dan 2.000 mvt/etmaal rijden. De wenscapaciteit op deze wegen bedraagt maximaal 3.000 à 4.000 mvt/etmaal. De Verlengde Dishoekseweg is een erftoegangsweg van de Zwaanweg er zullen hier dan ook minder motorvoertuigen rijden dan op de Zwaanweg. Voor de verkeersintensiteit voor de Verlengde Dishoekseweg (wegvak Dishoek – kruispunt Kaapduinseweg) is als uitgangspunt 2.000 mvt/etmaal aangehouden. Zodat sprake is van een worst-case scenario.

De verdeling van het verkeer op het omliggende wegennet is echter afhankelijk van de ontsluitingsvariant. Hierna (tabellen 5.1, 5.2 en 5.3.) volgen daarom de verschillende verdelingen van de oorspronkelijke variant (variant 1) en van de variant 2, 3 en 7. In die tabellen zijn ook de verkeersintensiteiten voor het prognosejaar 2020 exclusief en inclusief ontwikkelingen weergegeven.

Bij het bepalen van de verkeersintensiteiten in het prognosejaar 2020 (inclusief ontwikkelingen) is rekening gehouden met een slechtst denkbaar scenario omdat:

- rekening is gehouden met een autonome groei van 1,5% per jaar. Uit recentelijk verschenen onderzoeken blijkt deze groei voor gemeentelijke wegen tussen de 0,25% en 1,4% te liggen;
- rekening is gehouden met de drukste periode van het jaar (juli en augustus), dit is echter niet maatgevend voor het gehele jaar;
- er bij het bepalen van de verkeersgeneratie t.g.v. de recreatiewoningen rekening is gehouden met de dagen waarin de verkeersgeneratie het hoogst is.

¹⁾ Veere; verkeersstudie Dishoek; 0717.007791.50; 23 februari 2010; RBOI-Middelburg bv.

²⁾ Bron Waterschap Zeeuwse Eilanden telling dateert uit 2005

Tabel 5.1. Verkeersverdeling en intensiteiten op omliggend wegennet variant 1 en 7

ontwikkeling	verkeers-generatie per ontwikkeling	Kaapduinseweg ten zuiden van 11	Kaapduinseweg ten westen van 11	Dishoek	Verlangde Dishoekseweg (wegvak Dishoek-kruispunt Kaapduinseweg)
Dorphotel	470	100%	50%	0%	0%
woning 20 en 21	11	50%	50%	50%	50%
Panache	61	50%	50%	50%	50%
Lovago	46	50%	50%	50%	50%
	588				
Totale verkeers-generatie per wegvak		530	295	59	59
Intensiteit 2020	exclusief ontwikkelingen	642	642	438	2.000
	inclusief ontwikkelingen	1.172	937	498*	2.059

*inclusief afronding

Tabel 5.2. Verkeersverdeling en intensiteiten op omliggend wegennet variant 2

ontwikkeling	verkeers-generatie per ontwikkeling	Kaapduinseweg ten zuiden van 11	Kaapduinseweg ten westen van 11	Dishoek	Verlangde Dishoekseweg (wegvak Dishoek-kruispunt Kaapduinseweg)
Dorphotel	470	50%	0%	50%	50%
woning 20 en 21	11	50%	0%	50%	50%
Panache	61	50%	50%	50%	50%
Lovago	46	50%	50%	50%	50%
	588				
Totale verkeers-generatie per wegvak		294	54	294	294
Intensiteit 2020	exclusief ontwikkelingen	642	642	438	2.000
	inclusief ontwikkelingen	936	696	732	2.294

Tabel 5.3. Verkeersverdeling en intensiteiten op omliggend wegennet variant 3

ontwikkeling	verkeers- generatie per ontwikkeling	Kaapduinseweg ten zuiden van 11	Kaapduinseweg ten westen van 11	Dishoek	Verlengde Dis- hoekseweg (wegvak hoek-kruispunt Kaapduinseweg)
Dorphotel	470	50%	50%	50%	50%
woning 20 en 21	11	50%	50%	50%	50%
Panache	61	50%	50%	50%	50%
Lovago	46	50%	50%	50%	50%
	588				
Totale verkeers- generatie per weg		294	294	294	294
Intensiteit 2020	exclusief ont- wikkelingen	642	642	642*	2.000
	inclusief ont- wikkelingen	936	936	936	2.294

De maximum intensiteit op Dishoek en/of Kaapduinseweg bedraagt in 2020 zonder ontwikkelingen 642 motorvoertuigen/etmaal (mvt/etmaal). Op de Verlengde Dishoekseweg (wegvak kruispunt Dishoek – kruispunt Kaapduinseweg) is aangenomen dat de maximale verkeersintensiteit 2.000 mvt/etmaal bedraagt.

De maximum intensiteit op Dishoek en/of Kaapduinseweg bedraagt in de variant uit het stedenbouwkundig ontwerp (variant 1) en variant 7 in het prognosejaar 2020 (inclusief ontwikkeling) maximaal 1.172 mvt/etmaal.

De maximum intensiteit op Dishoek en/of Kaapduinseweg bedraagt in de varianten 2 en 3 in het prognosejaar 2020 (inclusief ontwikkeling) maximaal 936 mvt/etmaal.

De maximum intensiteit op de Verlengde Dishoekseweg (wegvak Dishoek – kruispunt Kaapduinseweg) bedraagt in de variant uit het stedenbouwkundig ontwerp (variant 1) en variant 7 in het prognosejaar 2020 (inclusief ontwikkeling) maximaal 2.059 mvt/etmaal.

De maximum intensiteit op (wegvak Dishoek – kruispunt Kaapduinseweg) bedraagt in de varianten 2 en 3 in het prognosejaar 2020 (inclusief ontwikkeling) maximaal 2.294 mvt/etmaal.

In principe mag er voor een erftoegangsweg voor gemengd verkeer in de bebouwde kom uitgegaan worden van een theoretische wenscapaciteit van 1.500 à 3.000 mvt's/ etmaal. De hoogst berekende verkeersintensiteit vindt in 2020 plaats in de drukste zomermaanden en bedraagt op Dishoek en/of Kaapduinseweg 1.172 mvt/etmaal (variant 1 en 7) en 2.588 mvt/etmaal en op de Verlengde Dishoekseweg (wegvak Dishoek – kruispunt Kaapduinseweg) 2.294 mvt/etmaal (variant 2 en 3).

In de pieksituatie bedraagt de verkeersintensiteit op de Dishoek, Kaapduinseweg en Verlengde Dishoekseweg minder dan de wenscapaciteit. Hiermee is aangetoond dat het gebruik van de wegen in overeenstemming is met de functie.

bijlage

Bijlage 1 Verslag bewonersavond

1

Samenvattend verslag informatiebijeenkomst aanvullende verkeersstudie Dishoek in relatie tot de ontwikkeling Dorphotel in Dishoek d.d. 5 juli 2010	
Aanwezig namens de gemeente	Wethouder J. Melse De heer M. Dekker, recreatie en toerisme De heer F. Hamelinck, verkeer
Bouwfonds	Mevrouw C. Minderhoud
RBOI	De heer B.van Vliet Mevrouw S.Wagemaker
Dialogo (gespreksleiding)	Mevrouw Oudendijk Mevrouw de Jong
Duur bijeenkomst	19.30 – 21.30 uur
Locatie	openlucht kerk Dishoek
Aantal belangstellenden	Circa 80 personen

Op maandag 5 juli zijn de bewoners van Dishoek uitgenodigd om te worden geïnformeerd over de aanvullende verkeersstudie Dishoek. De aanvullende verkeersstudie is uitgevoerd naar aanleiding van de vele zienswijzen die zijn ingediend op het ontwerpbestemmingsplan Dishoek waarin de recreatieontwikkeling van het Dorphotel, Lavago en Panaché mogelijk wordt gemaakt. Iedereen wordt welkom geheten. In het kort wordt de opzet en de bedoeling van de avond toegelicht. Een eerste vraagronde in de zaal levert veel reacties op.

Een meneer geeft samenvattend de reacties weer. Het merendeel van de bewoners is tegen de omvang van de ontwikkeling waarbij te veel bedden worden gerealiseerd. Men is bezorgd over welke invloed de bebouwing heeft op het omliggende landschap en de kleinschaligheid van de kern. Daarnaast heeft de toename van recreanten invloed op de rust in de kern. De toename van verkeer en de verkeersveiligheid is een gevolg van de grootschaligheid. Nu zijn er in de zomer al problemen met verkeer. De meerderheid van de bewoners is niet tegen een ontwikkeling maar wel van deze omvang. De ontwikkeling is het gesprek van de dag en levert veel onrust op.

De vice-voorzitter van de Dorpsraad Koudekerke geeft aan dat hij het jammer vindt dat de bewoners nu pas hun mening laten horen. Vanaf 2004 zijn de plannen verschillende malen gepresenteerd aan de omwonenden en is hier niet (actief) op gereageerd. Gezien de toekomst van Dishoek is het goed dat er een ontwikkeling komt.

Reactie wethouder Melse

De heer Melse kan de reactie van de bewoners goed begrijpen. Echter er zijn verschillende plekken in de gemeente, waaronder de locatie van voormalig Zeeduin, waarbij je moet oppassen voor verpaupering van de omgeving en upgrading dus gewenst is.

Het stedenbouwkundigplan zoals dit er ligt is gebaseerd op (gewijzigde) uitgangspunten zoals die door de raad in 2004, 2006 en 2009 zijn besloten. Het programma (aantal woningen) staat deze avond niet ter discussie. Daar is in het verleden tussen de gemeente en Bouwfonds overeenstemming over bereikt. Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen door de bewoners van Dishoek waar met name de zorg is geuit over de verkeerstoename en de hinder die hierdoor zou ontstaan. Het bureau RBOI heeft in opdracht van de gemeente en Bouwfonds een extra studie uitgevoerd naar alternatieve ontsluitingsvarianten ten behoeve van de ontwikkeling.

Een meneer vraagt waarom de plannen nooit zijn gepresenteerd aan het provinciaal Kwaliteitsteam. Wethouder Melse antwoordt hierop dat de uitgangspunten voor de plannen in 2004 zijn gesteld en in de loop van het proces zijn bijgesteld en uitgewerkt. Op dat moment was er nog geen Kwaliteitsteam.

Een bewoner deelt mee dat is vernomen dat de gemeente de gronden te duur heeft verkocht, waardoor Bouwfonds niet anders kan dan dit bouwprogramma realiseren.

Tevens wordt door meerdere bewoners gevraagd of het bestemmingsplan al is vastgesteld. De heer Melse antwoordt hierop dat het bestemmingsplan Dishoek nog niet is vastgesteld. Het was de bedoeling dat vaststelling zou plaatsvinden in de raad van juli. Echter door de vele zienswijzen die met name betrekking hebben op het aspect verkeer is besloten dit aspect eerst nader te bestuderen en hierover in gesprek te gaan met de omwonenden.

Aanvullende verkeersstudie Dishoek

De heer Van Vliet van het bureau RBOI excuseert zich voor het niet duidelijk zichtbaar zijn van de presentatie, dit komt door het felle licht.

Eerst wordt uitgelegd hoe de intensiteiten, zoals deze in de eerder opgestelde verkeersstudie zijn gebruikt, tot stand zijn gekomen. In juli 2009 hebben er in Dishoek tellingen plaatsgevonden. Deze tellingen in de huidige situatie zijn vermenigvuldigd met een groei (1,5%) per jaar en nog een extra factor voor een pieksituatie. Op dat moment is bekend hoeveel verkeer er in 2020 op basis van de huidige tellingen aanwezig is. Vervolgens is voor de ontwikkeling uitgerekend hoeveel verkeersbewegingen deze genereert. Ook deze intensiteiten zijn vermenigvuldigd met een groei per jaar en een factor voor een pieksituatie.

De verkeersbewegingen die door de beoogde ontwikkeling worden gegenereerd zijn gebaseerd op gegevens van een onafhankelijk instituut de CROW. Voor het aspect milieu blijft alles binnen de normen

Vervolgens zijn er eerste reacties vanuit bewoners. De heer Van Vliet beaamt dat het verkeer toeneemt, afhankelijk van de gekozen ontsluitingsstructuur. Een vergelijking met de huidige situatie is echter niet reëel, omdat nu ook verblijfsrecreatie op de beoogde locaties is toegestaan. Echter de wegen in Dishoek hebben voldoende capaciteit om dit verkeer te verwerken. Tevens wordt gevraagd of er al iets meer bekend is over hoe wordt omgegaan met het bouwverkeer. De heer Van Vliet geeft aan dat dit nog niet bekend is en dat het niet valt te ontkennen dat tijdens de bouw hinder zal zijn van het bouwverkeer.

Een meneer maakt een opmerking hoe het kan dat de milieukwaliteit niet verslechterd, terwijl er een toename is van verkeer. Hierop wordt geantwoord dat alles binnen de aanvaardbare wettelijke normen blijft.

Daarnaast wordt gevraagd waarom er geen rekening is gehouden met verkeerstoename door congresgangers. De architect van de bouwplannen, de heer Bron van Zeelenberg Architectuur, geeft aan dat juist de kracht van het plan is dat congresgangers gebruik maken van de verblijfsmogelijkheden in het hotel. Dit betekent dat bijvoorbeeld in de zomer de eenheden bezet

zijn door recreanten en in het voor- en najaar bijvoorbeeld door congresgangers. Door op de zakelijke markt in te steken zijn de plannen haalbaar.

Een mevrouw merkt op dat de kracht van Dishoek rust is, er wordt te weinig rekening gehouden met de unieke omgeving. Met het oude hotel Zeeduin waren er al problemen, met de verkeers-toename door deze ontwikkeling wordt dit alleen maar slechter. Er komt straks een verkeerd soort publiek op af, hetzelfde publiek als in Domburg en Zoutelande.

Aan mevrouw Minderhoud wordt gevraagd te reageren op de reacties van de omwonenden. Zij geeft aan dat het oude hotel Zeeduin in zijn omvang geen bestaansrecht meer had. Voor een jaarrond exploitatie is een bepaald programma nodig daar is de ontwikkeling van het Dorphotel op gebaseerd.

Een meneer merkt op dat seizoensverlenging direct inhoud dat de verkeersdrukke in Dishoek zich dan ook verlegt naar het voor- en najaar.

Een meneer merkt op dat de reactie van de omwonenden op het aspect verkeer een gevolg is van de grootschaligheid. Het wordt de gemeente kwalijk genomen dat zij in hebben gestemd met het bouwprogramma. Daarnaast heeft er onvoldoende voorlichting plaatsgevonden.

De heer Bron architect van de plannen geeft aan dat hij vanaf het begin van de planvorming in 2004 betrokken is geweest. Vanaf het begin waren het aantal appartementen en recreatiewoningen met bijbehorende hoogtes al bekend. Meerdere malen zijn de plannen gepresenteerd aan de omwonenden, zij zijn al die jaren bij het proces betrokken geweest. De architect heeft vanuit de raad harde randvoorwaarden meegekregen waarop het plan is gebaseerd. Daarnaast zijn de plannen op advies van de welstandscommissie van de gemeente Veere aangepast.

Vervolgens wordt de presentatie van de heer Van Vliet voortgezet en worden 7 ontsluitingsvarianten toegelicht. Het is vanuit het provinciaal en rijksbeleid niet toegestaan de Ecologische Hoofd Structuur aan te tasten als er geen sprake is van zwaarwegende belangen. Een zwaarwegend belang is dat de wegen niet de capaciteit hebben om de verkeerstoename te verwerken. Echter die capaciteit is er wel.

De varianten 4, 5 en 6 vallen dan ook af. Deze zijn echter wel bestudeerd aangezien in diverse zienswijzen deze ontsluitingsstructuur door omwonenden is voorgesteld.

Daarnaast valt variant 7 ook af, waarbij de fietsroute wordt omgelegd. Het is ook niet toegestaan de fietsroute door EHS te laten lopen. Tevens is het niet gewenst om het kruisend verkeer (conflictsituatie) en daarmee de openbare fietsroute te verleggen naar een privéterrein, dit is moeilijk te handhaven met alle gevolgen van dien.

Bij de varianten 1, 2 en 3 is het afhankelijk van de variant gewenst om het knooppunt nabij de Kaapduinseweg en/of het duinplein te herinrichten

Reacties vanuit de zaal

Vanuit de zaal wordt gevraagd wat een conflictsituatie is. De heer Van Vliet legt uit dat dit in een confrontatie op een onoverzichtelijk punt tussen auto en fietsers of voetgangers.

Daarnaast wordt opgemerkt dat de wegen te smal zijn. De verkeerskundige legt uit dat bij weggebruikers die zich verplaatsen met relatief dezelfde snelheid bijvoorbeeld een fietser, voetgangers, ruiters en een auto van 30 km/uur de weggebruikers, waaronder de automobilist rekening houden met elkaar.

Afhankelijk van de gekozen ontsluitingsstructuur zal blijken of dit consequenties heeft voor het bevoorradingsverkeer van Wielemaker en zal eventueel overleg plaatsvinden.

Een mevrouw merkt op dat de mensen en dan met name kinderen vanaf het strand enthousiast het duinplein op rennen.

Om hier extra verkeer toe te laten zal de veiligheid alleen maar afnemen. Het is beter dat de confrontatie met verkeer verder van het duinplein af is.

De heer Melse geeft aan dat hij zich goed kan inleven in de situatie dat kinderen enthousiast vanaf het strand het duinplein op rennen en als hier dan auto's rijden dit voor mogelijke conflicten kan zorgen. Aan de andere kant zorgen de stromen fietsers die soms ook hard rijden bij de het knooppunt bij de Kaapduinseweg weer tot mogelijke conflictsituaties. Welke ontsluitingsstructuur het ook wordt de verkeersveiligheid is zeer belangrijk.

Een meneer vraagt waarom de Verlengde Dishoekseweg niet is meegenomen in de studie. Geantwoord wordt dat de zienswijzen met name zijn gericht op de omgeving van de Kaapduinseweg vandaar dat hier met name op is gefocust. Dit betekent natuurlijk wel dat bij een toename op de Dishoek ook sprake zal zijn van een verkeerstoename op de Verlengde Dishoekseweg.

Gevraagd wordt of er ook tellingen naar fietsers zijn gedaan. De heer Van Vliet geeft aan dat hier geen tellingen naar zijn gedaan maar dat bekend is dat er zich vele voetgangers en fietsers zich door Dishoek bewegen.

Opgemerkt wordt dat ondanks het parkeerverbod in Dishoek er toch wordt geparkeerd met name op het duinplein en (verlengde) Kaapduinseweg.

Een mevrouw geeft nog een suggestie voor het hotel, waarom er niet geparkeerd kan worden op het grote parkeerterrein en vervolgens worden de gasten met alternatief vervoer naar het Dorphotel gebracht. Aangegeven wordt dat de parkeerplaats bedoeld is voor de strandrecreanten. Daarom zijn er randvoorwaarden vanuit de raad gesteld, waarbij parkeren op eigen terrein moet plaats vinden.

De varianten zullen beschikbaar worden gesteld.

Een meneer vraagt waarom La Dune al gebouwd wordt terwijl de bestemmingsplanprocedure nog niet afgelopen is. Geantwoord is dat de bouwvergunning met toepassing van een vrijstellingsprocedure is afgegeven en dat daarom de bouwvergunning is verleend. Dit plan heeft echter geen relatie met de ontwikkeling rondom het dorphotel.

Slotwoord

De mening van de bewoners is duidelijk naar voren gekomen. Een ontwikkeling is wenselijk maar heeft bedenkingen in de omvang. De verkeerstoename is een van de zorgen van het plan, naast inpassing in het landschap en verstoring van de kleinschaligheid van de kern en de rust. Vanuit de omwonenden is er geen duidelijke voorkeur voor een ontsluitingsstructuur naar voren gekomen.

Wethouder Melse geeft aan dat het de bedoeling is dat de reacties mee worden genomen in de verkeersstudie en dat de raad in september zal besluiten hoe om te gaan met de verkeersstructuur.

Met een klein applaus wordt de avond afgesloten.

