

# Waterpark Veerse Meer

Resultaat  
verkeersonderzoeken



20 januari 2021

Danny Walraven

adviseurs  
mobiliteit

**Goudappel  
Coffeng**

# Onderwerpen

- **Verkeersberekeningen Goudappel**
  - Proces
  - Onderzochte situaties
  - Conclusies verkeersanalyses
  - Toetsing verkeersgeneratie met vergelijkbaar park
  - Samenvatting gehanteerde verkeerscijfers
  
- **Bouwroutes**
  - Onderzochte varianten
  - Conclusies

# Proces

- **Onderzoek is uitgevoerd in samenwerking met de wegbeheerders**



- **Effecten van Plan Driestar berekend met verkeersmodel**
  - Om doorkijk naar de toekomst te maken (planhorizon 2030)
  - Gecontroleerd en aangepast op laatste inzichten (nieuwe tellingen, controle wegennet etc.)
- **Verkeersanalyse uitgevoerd op de onderdelen:**
  - Verschuivingen, doorstroming, kans op bermschade, veiligheid en milieueffecten

# Onderzochte situaties

- **Huidige situatie**
  - 'vandaag de dag'
- **Autonome situatie 2030**
  - Situatie in 2030 als er niets aan het Waterpark Veerse Meer zou veranderen
  - Alle vastgestelde projecten in de regio zijn wel meegenomen
- **Referentiesituatie 2030**
  - Situatie in 2030 als Plan Driestar niet doorgaat en park ontwikkelt wordt conform het huidige bestemmingsplan Waterpark Veerse Meer 2014
- **Plansituatie 2030**
  - Situatie in 2030 conform het Plan Driestar
- **Gevoeligheidsanalyse hoogseizoen**
  - Geen vereiste voor bestemmingsplan of MER
  - Biedt inzicht in effecten tijdens een pieksituatie in het hoogseizoen

# Conclusie verkeersanalyses

- Door diverse ontwikkelingen aan de zuidkant van het Veerse Meer, ook zonder het Waterpark Veerse Meer, ontstaan knelpunten
- Daarom hebben wegbeheerders afgesproken om gezamenlijk een robuuste oplossing te zoeken
- Plan Driestar trekt niet meer verkeer aan dan in de referentiesituatie (datgene wat het huidige bestemmingsplan reeds mogelijk maakt)
- Plan Driestar veroorzaakt daarmee geen nieuwe knelpunten
- Bovenstaande conclusies zijn gebaseerd op basis van de kengetallen van het CROW. In de praktijk blijkt het concept van Driestar minder verkeer aan te trekken dan het CROW kengetal aangeeft. Om die reden is een aanvullende toetsing uitgevoerd van de verkeersgeneratie met een vergelijkbaar park, namelijk Hof van Saksen

# Toetsing verkeersgeneratie met vergelijkbaar park

## ▪ Aanleiding

- In verkeersonderzoek meest strenge norm gehanteerd van 2,8 mvt/etm per recreatiewoning
  - Hierin zijn ook parkvoorzieningen meegenomen, alsmede de verkeersproductie van toeleveranciers en personeel
- Verwachting dat Waterpark Veerse Meer met eenzelfde hoogwaardige kwaliteitsniveau als Hof van Saksen minder verplaatsingen genereert
  - omdat gasten nagenoeg geen reden hebben om het park met de auto te verlaten tijdens hun verblijf
  - De doelgroep die hier komt kiest bewust voor dit park met hoogwaardige voorzieningen

# Toetsing verkeersgeneratie met vergelijkbaar park

## ▪ Onderzoeksmethode

- Telling bij Hof van Saksen in Drenthe (uitgevoerd door gerenomeerd telbureau Meetel)
- Periode vanaf 1 mei 2019 tot en met 30 september 2019

## ▪ Vergelijking beide parken

- Hof van Saksen: 683 eenheden voor 4 tot 8 personen, gemiddeld 6,1 bedden per woning
- Waterpark Veerse Meer: 887 eenheden voor 2 tot 24 personen, gemiddeld 6,3 bedden per woning
- Conclusie: Telling Hof van Saksen is representatief voor Waterpark

# Toetsing verkeersgeneratie met vergelijkbaar park

## ▪ Resultaten

- In de periode mei t/m september 2019 genereerde één vakantiewoning op Hof van Saksen 1,64 verkeersbewegingen op een gemiddelde weekdag
- De gemiddelde bezettingsgraad in die periode was 83,4% (terwijl dat op jaarbasis 77,6% is).

## ▪ Doorkijk naar verkeersgeneratie Waterpark

- Berekening met kencijfer van 1,64 i.p.v. 2,8 resulteert in 1.370 verkeersbewegingen
  - Een afname van 1.132 mvt/etm (ofwel een afname van 45%) ten opzichte van de eerdere berekeningen
  - Een afname van 2.252 mvt/etm (ofwel een afname van 62%) ten opzichte van de eerdere berekeningen voor het hoogseizoen
  - Daarmee zorgt het Waterpark Veerse Meer tot minder verkeer dan wat het huidige bestemmingsplan reeds mogelijk maakt



# Toetsing verkeersgeneratie met vergelijkbaar park

- **Aanvullend heeft Driestar onderzocht hoe de verkeersbewegingen verder beperkt kunnen worden door de bedrijfsvoering, nog meer dan bij Hof van Saksen, te optimaliseren. Daaruit komen de volgende maatregelen:**
  - Inzetten op OV-verbinding met het NS-station in Arnhem (incl. leenfietsen voor personeel)
  - Bij geen OV-verbinding biedt het park de gasten een ophaal- en wegbrengservice naar het station in Arnhem
  - Inzetten op een veerdienst voor fietsers en voetgangers tussen Veere en het recreatiepark en voor bijv. strandbezoeken
  - Aanbieden van (elektrische) fietsen en sloepen voor de gasten
  - 45 overnachtingsplaatsen voor personeel om woon-werk verkeer te beperken
- **Met deze extra maatregelen verwacht Driestar dat het Waterpark niet meer verkeersbewegingen per recreatiewoning genereert dan het Hof van Saksen en aanzienlijk minder verkeersbewegingen dan een recreatiepark zonder uitgebreide, hoogwaardige voorzieningen**

# Samenvatting gehanteerde verkeerscijfers

- In de huidige situatie (2019) genereert het park 299 mvt/etm
- De toevoeging per onderzocht scenario:

Scenario	Mvt/etm
Autonome situatie 2030	0
Autonome situatie 2030 hoogseizoen	120
Referentie 2030 (huidige bestemmingsplan)	2.508
Referentie 2030 hoogseizoen	3.631
Plan Driestar (gehanteerd in MER) 2030	2.502
Plan Driestar 2030 hoogseizoen	3.622
Verwachte praktijksituatie (op basis van metingen Hof van Saksen tijdens hoogseizoen)	1.370

# Onderzoek bouwroutes

- 8 (sub)varianten onderzocht voor mogelijke bouwroutes

- Analyse op:



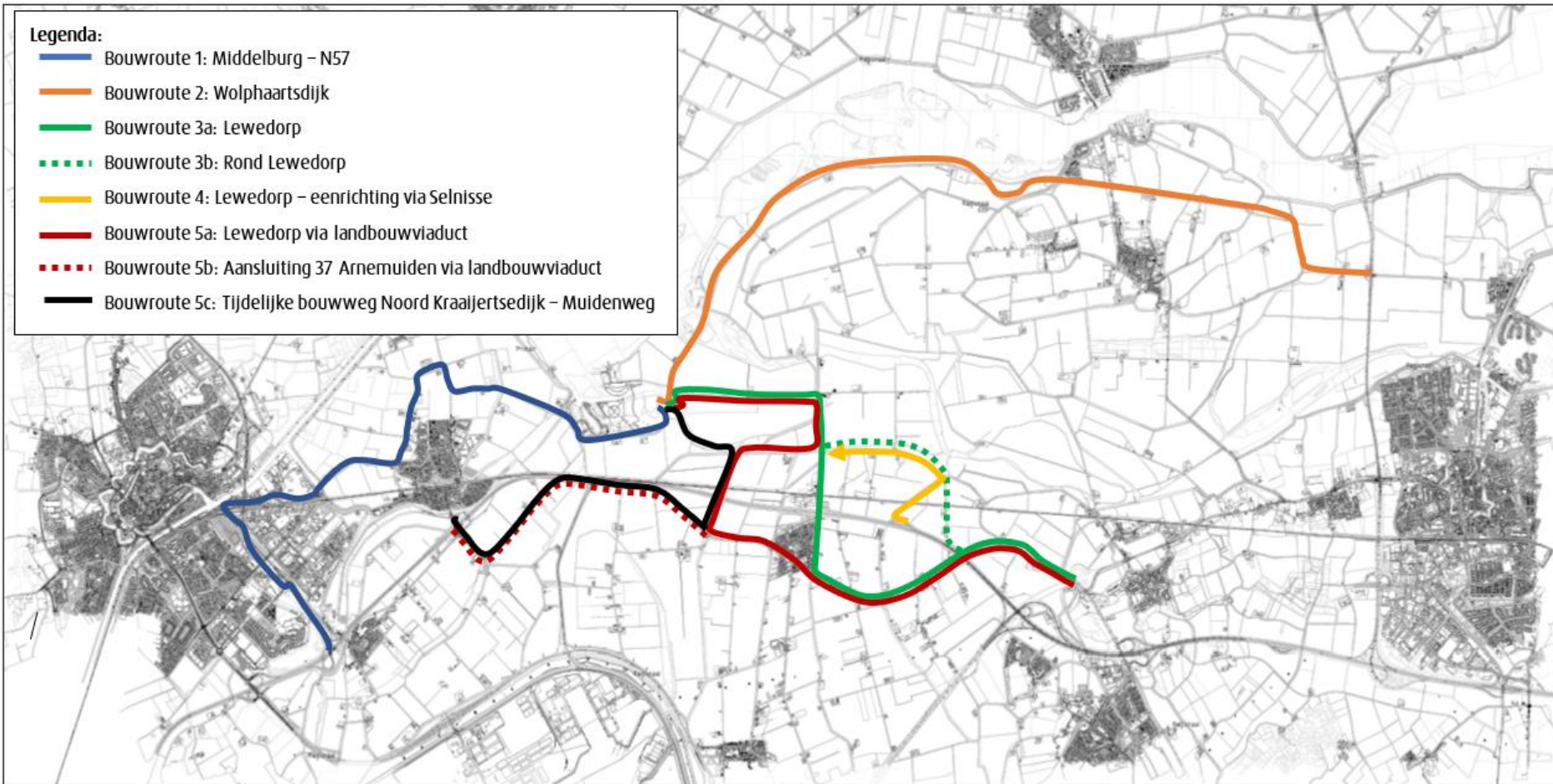
- Ook voor dit onderdeel overleg en samenwerking met:



# Onderzoek bouwroutes

**Legenda:**

-  Bouwroute 1: Middelburg – N57
-  Bouwroute 2: Wolphaartsdijk
-  Bouwroute 3a: Lewedorp
-  Bouwroute 3b: Rond Lewedorp
-  Bouwroute 4: Lewedorp – eenrichting via Selnisse
-  Bouwroute 5a: Lewedorp via landbouwviaduct
-  Bouwroute 5b: Aansluiting 37 Arnemuïden via landbouwviaduct
-  Bouwroute 5c: Tijdelijke bouwweg Noord Kraaijertsedijk – Muïdenweg



# Conclusie en keuze bouwroute

- In overleg met de wegbeheerders is besloten te kiezen voor een combinatie van bouwroute 1 (Middelburg-N57) en bouwroute 3a (Lewedorp)
  - Uitgangspunt daarbij is aankomend bouwverkeer via route 3a, en uitgaand via route 1
  - Voordelen:
    - eenrichting zodat vrachtwagens elkaar niet in tegengestelde richting kunnen 'tegenkomen'
    - weinig investeringen nodig omdat de routes in de huidige situatie al beschikbaar en grotendeels geschikt zijn
    - Gaat niet door de kern Arnemuiden
  - Aandachtspunten bij routes 1 en 3a:
    - Verkeersveiligheid schoolgaande kinderen op kruispunt Doeleweg – Derringmoerweg (oplossing = verkeersregelaars of tijdelijke verkeerslichten)
    - Op de Nieuwe Kraaijertsedijk aandachtspunt voor bermschade, trillingen en veiligheid fietsverkeer



# Conclusie en keuze bouwroute

- **Route 5c, het aanleggen van een nieuwe weg door het landschap, is een goed alternatief als deze route later ook ingezet kan worden als bijvoorbeeld een fietsroutes.**
  - Voordeel: weinig overlast voor omwonenden, route loopt volledig door buitengebied
  - Nadeel: relatief hoge kosten vanwege nieuwe infrastructuur
  - Deze oplossing is interessant wanneer er meerwaarde voor de lange termijn gecreëerd kan worden (bijv. fietsverbinding)
- **Met de wegbeheerders wordt in de periode tot aan de uitvoering uitgezocht of voor deze verbinding een blijvende invulling gevonden kan worden, die voldoende meerwaarde oplevert. Als dat zo is ligt het voor de hand daarvoor te kiezen en niet voor bouwroute 1 en 3a.**

