

RAPPORT

Verkeerskundig onderzoek rijrichting Boulevard Paulus Loot e.o.

Effecten aanpassen rijrichting

Klant: Gemeente Zandvoort

Referentie: BH9687-RHD-ZZ-XX-RP-Z-0001

Status: Definitief/P01.01

Datum: 2 december 2021



HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

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

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

Titel document: Verkeerskundig onderzoek rijrichting Boulevard Paulus Loot e.o.

Ondertitel:
Referentie: BH9687-RHD-ZZ-XX-RP-Z-0001
Status: P01.01/Definitief
Datum: 2 december 2021
Projectnaam: Verkeerskundig onderzoek Boulevard Paulus Loot
Projectnummer: BH9687-102-100
Auteur(s): Jos Hengeveld

Opgesteld door:

Gecontroleerd door:

Datum:

Goedgekeurd door:

Datum:

Classificatie

Vertrouwelijk

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

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

Inhoud

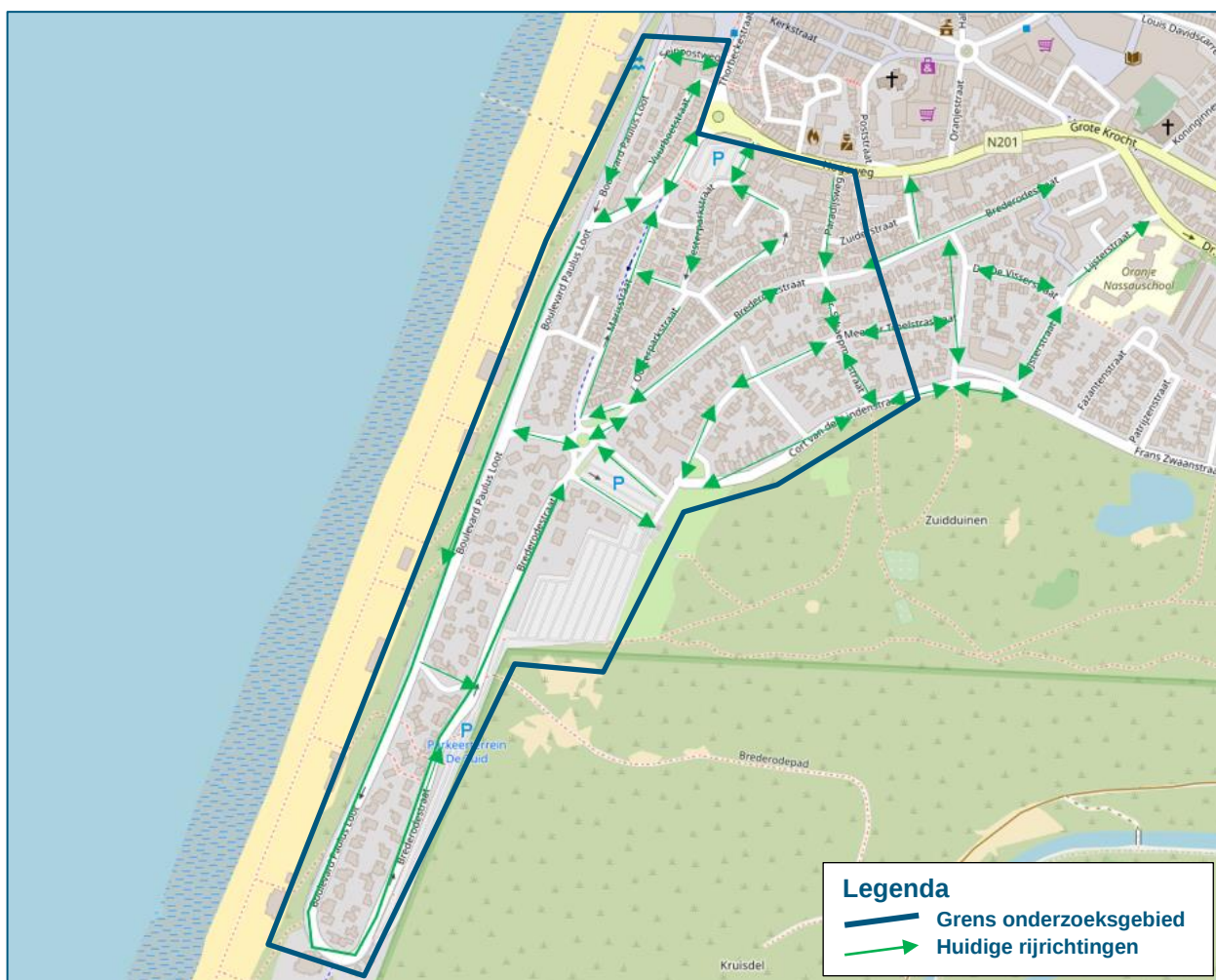
1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
	1	
1.2	Leeswijzer en plan van Aanpak	2
2	Huidige situatie	3
2.1	Huidige netwerken	3
2.2	Herinrichting Boulevard Paulus Loot	5
2.3	Huidige situatie Brederodestraat en Marisstraat	6
3	Aanpassen rijrichting	8
3.1	Klankbordgroepoverleg	8
3.2	Nieuw voorstel circulatie	9
4	Advies	13

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Zandvoort is bezig met het opstellen van een Mobiliteitsplan. In dit plan wordt een toekomstbeeld geschetst van de benodigde netwerken per vervoerswijze. Doel hiervan is om een toekomstvast afgewogen beeld te hebben van de mobiliteitsnetwerken. Het opstellen van een Mobiliteitsplan betekent natuurlijk niet dat de andere ontwikkelingen in de gemeente stilstaan. De herinrichting van de Boulevard Paulus Loot is reeds in gang gezet en vanuit dit herinrichtingsplan is de volgende onderzoeksvraag relevant geworden.

Is er noodzaak en mogelijkheid om vooruitlopend op het Mobiliteitsplan de huidige circulatie van het gemotoriseerd- en fietsverkeer ter hoogte van de Boulevard Paulus Loot (en de erachter gelegen Brederodestraat en Marisstraat) aan te passen? En wat betekent dit voor de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid?



Figuur 1: Onderzoeksgebied

1.2 Leeswijzer en plan van Aanpak

In hoofdstuk 2 is eerst gekeken naar de huidige netwerken (2.1) en het voorgestelde herinrichtingsplan van de Boulevard Paulus Loot (2.2). Naar aanleiding van het herinrichtingsplan is door de Raad voorgesteld dit onderzoek uit te voeren, het idee om de rijrichting om te draaien is vervolgens eerst besproken met een klankbordgroep waarvan de bevindingen zijn opgenomen in hoofdstuk 3 (3.1). Op basis hiervan is in de volgende paragraaf uitgewerkt wat de effecten zijn van de mogelijk nieuwe circulatie (3.2). In het laatste hoofdstuk wordt antwoord gegeven op de onderzoeksvraag (H4).

2 Huidige situatie

2.1 Huidige netwerken

In deze paragraaf is de huidige verkeerssituatie in het onderzoeksgebied in beeld gebracht. Hier is tevens een doorkijk gegeven naar de mogelijke ontwikkelingen in het kader van het Mobiliteitsplan. Hierbij dient opgemerkt te worden dat het proces van het Mobiliteitsplan nog loopt en volledige duidelijkheid op dit gebied nog niet mogelijk is.

Onderstaand is per vervoerswijze gekeken naar de verschillende mobiliteitsstromen in het onderzoeksgebied.

Voetgangers

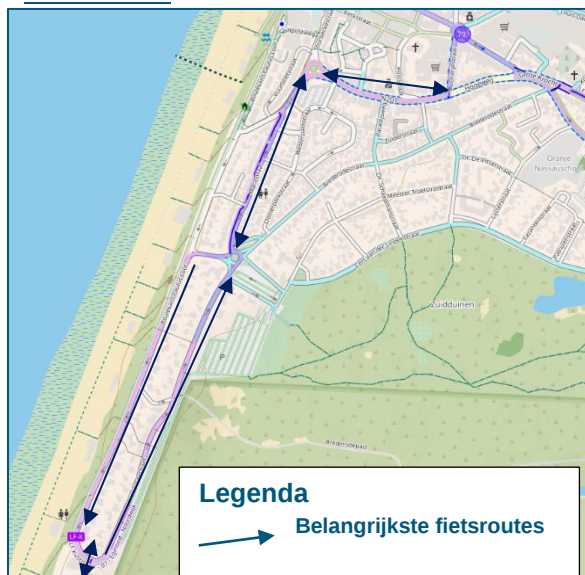


De belangrijkste voetgangersstromen in dit gebied liggen:

- Direct langs de kust, aan de zeezijde van de Boulevard
- Haaks op de Boulevard, vanaf de parkeervoorzieningen naar de kust.

Met name de routes van en naar de parkeervoorzieningen leiden tot conflicten tussen gemotoriseerd verkeer en voetgangers.

Fietsverkeer



De belangrijkste stromen voor het fietsverkeer bestaat uit de volgende drie routes:

- recreatieve fietsers in noord-zuid richting (die vaak niet de route volgen achter de Boulevard langs, maar voorkeur hebben om de kust te volgen)
- fietsers in oost-west richting die vanuit het oosten richting de kust fietsen en terug.
- Lokaal fietsverkeer van bewoners van/naar het centrum en station.

Belangrijk aandachtspunt is dat het niet alleen traditionele fietsers betreft. Het aandeel elektrische fietsers neemt sterk toe (zowel recreatief als utilitair).

Daarnaast bevinden zich vooral in de noord-zuid richting veel wielrenners (op de route Bloemendaal aan Zee – Noordwijk)

Gemotoriseerd verkeer



Voor gemotoriseerd verkeer verschilt de drukte sterk per dag. Met name de dagbezoekers naar de kust zorgen voor een grote toename van parkerend verkeer en bijbehorende voertuigbewegingen.

Een deel van de bezoekers zoekt een route naar de parkeerplaatsen het dichtst bij de kust (langs de Boulevard) en een deel zoekt een plek op de grote parkeerplaats (P-zuid) of in de straten.

Idealiter is de route naar P-zuid via de Tolweg/Cort van der Lindenstraat, echter is de ervaring dat de meeste mensen via de N201, het Watertorenplein en de Boulevard rijden.

Logistiek/Vrachtverkeer



Aan de zuidzijde van de kern Zandvoort is er voornamelijk vrachtverkeer en logistiek verkeer voor de bevoorrading van de strandtenten langs de Boulevard. Via verschillende strandopgangen (zie boven) rijdt het logistiek verkeer vanaf de Boulevard naar de strandtenten en vervolgens weer naar boven de Boulevard op.

Openbaar vervoer

De openbaarvervoerhaltes bevinden zich aan de noordzijde van de N201. Voor de circulatie en bereikbaarheid zijn deze van beperkte invloed op het onderzoeksgebied. Om deze reden zijn deze niet meegenomen in het onderzoek. Bewoners en bezoekers die met het openbaar vervoer komen (met de bus of de trein) maken voor het laatste gedeelte van hun reis mogelijk wel gebruik van het netwerk van de voetganger of de fiets.

is gezien vanuit het oogpunt verkeersontwerp geschikt voor éénrichtingsverkeer voor het gemotoriseerde verkeer en tweerichtingsverkeer voor fietsers.

Daarnaast wordt in deze notitie vermeld dat in het geval van éénrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer en tweerichtingsverkeer voor fietsers het eenzijdig aan de rechterzijde parkeren veiliger is dan aan de linkerzijde.

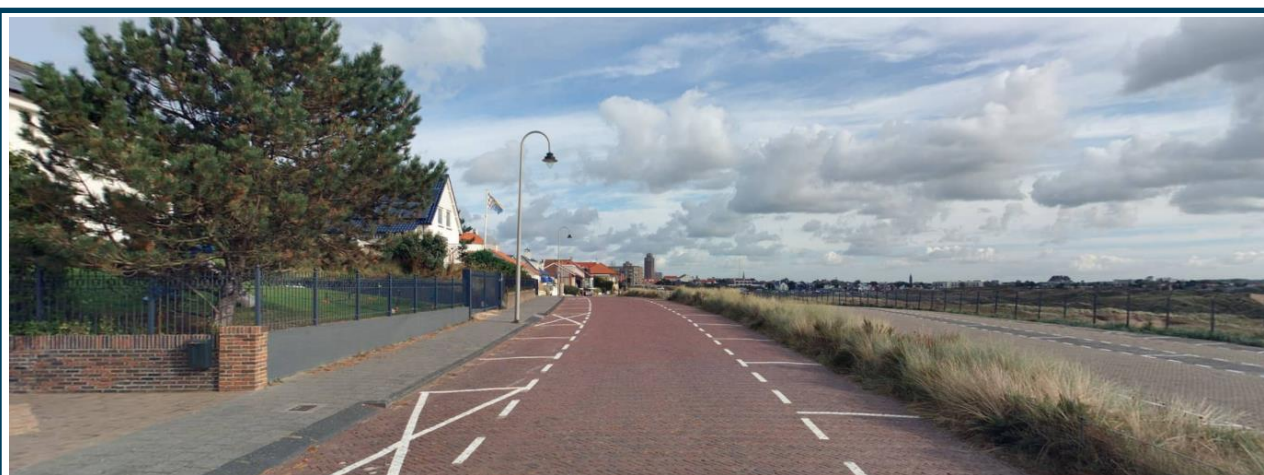
2.3 Huidige situatie Brederodestraat en Marisstraat

De rijrichting van de Brederodestraat (van de Boulevard tot P-zuid) en de Marisstraat zijn specifieke wegvakken die gekoppeld zijn aan de rijrichting op de Boulevard Paulus Loot. Het aanpassen van de rijrichting op de Boulevard betekent mogelijk ook dat op deze twee wegvakken de rijrichting aangepast moet worden zodat een logische circulatie mogelijk is.

Brederodestraat (wegvak Boulevard – P-zuid)

De Brederodestraat is een relatief brede weg (8 meter breed) met langspaarkeerplaatsen aan beide zijden en éénrichtingsverkeer in het verlengde van de Boulevard Paulus Loot. In de huidige situatie geldt hier net als op de Boulevard het éénrichtingsverkeer ook voor (brom)fietsers.

De weg is voorzien van klinkerverharding en een trottoir aan één zijde (aan de kant van de woningen). Aan de andere zijde ligt een deel van de parkeervoorziening P-zuid.



Brederodestraat

Marisstraat

De Marisstraat ligt niet in het verlengde van de Boulevard Paulus Loot, maar is wel de parallelle route van de Boulevard in de tegenrichting. De weg is ingericht als éénrichtingsweg voor gemotoriseerd verkeer gedeeld met het fietsverkeer in éénrichting. Het fietsverkeer in de tegenrichting heeft een vrijliggend fietspad. De rijbaan is 3 tot 4 meter breed en is, net als de parkeerhavens, verhard met klinkers. In de Marisstraat staan woningen aan beide zijden van de weg.

Het wegvak kent twee gedeeltes, een breder gedeelte met langspaarkeerplaatsen en trottoirs aan beide zijdes en een smaller gedeelte (ongeveer 1/3 van de weg) zonder parkeerplaatsen en met een smal trottoir aan de zijde van het vrijliggende fietspad (15 cm).



Marisstraat

3 Aanpassen rijrichting

3.1 Klankbordgroepoverleg

Bij de start van het project heeft op 3 november een klankbordoverleg plaatsgevonden met bewoners uit verschillende straten in het onderzoeksgebied. Uitgangspunt bij dit overleg was het voorstel om de rijrichting aan te passen in het nieuwe ontwerp, zowel op de Boulevard Paulus Loot als in de erachter gelegen Brederodestraat en Marisstraat. Door de bewoners en ondernemers aan de start te betrekken kan de lokale kennis van deze bewoners in een vroeg stadium betrokken worden in het onderzoek.

Aanwezig waren circa 12 bewoners vanuit de Boulevard Paulus Loot, de Brederodestraat, de Marisstraat en de Thorbeckestraat. Ook een vertegenwoordiger van een strandpaviljoen was aanwezig.

De volgende bevindingen bleken uit deze bijeenkomst:

- Alle aanwezigen zagen meer onveiligheid en leefbaarheidsknelpunten bij het omdraaien van de rijrichting, met name door toename verkeer op omliggende wegen.
Ze ervaren twee grote belangrijke parkeerstromen:
 - o Parkerende dagbezoekers die zo direct mogelijk richting het strand rijden, kijken of er een plek is bij de boulevard en dan bij P-zuid parkeren.
 - o Parkerende dagbezoekers die koste wat kost dicht bij het strand willen parkeren en bereid zijn door het gebied rond te rijden totdat ze een plekje gevonden hebben.
- Beide stromen leiden in de beleving van alle aanwezige bewoners bij het omdraaien van de rijrichting op de Boulevard tot een onacceptabele hogere verkeersdruk in de wijk. Belangrijk signaal is dat de ervaring van bewoners is dat aankomende bezoekers zo direct mogelijk richting het strand proberen te rijden en vertrekkende bezoekers wel de neiging hebben de route te kiezen langs Cort van der Lindenstraat – Frans Zwaanstraat. Aankomend verkeer belast het betreffende 'circuit' daarom zwaarder dan vertrekkend verkeer.
- Alle aanwezigen vanuit de Marisstraat willen minder doorgaand verkeer en meer verkeersveiligheid in hun straat. Ze zijn bevreesd dat het omkeren van de rijrichting eerder zal leiden tot meer dan tot minder verkeer. Daarom zijn ze tegen het mogelijk omkeren van de rijrichting op de Marisstraat.
 - Alle aanwezigen uit de Marisstraat ervaren de huidige hoeveelheid doorgaand (snel)fietsverkeer in hun straat als verkeersonveilig. Dit komt met name doordat een deel het trottoir ontbreekt aan de westzijde van de straat door het fietspad. Fietzers fietsen hier relatief dicht langs de voortuinen.
 - Meerdere aanwezigen gaven aan het verstandig te vinden als de totale circulatie van de gemeente werd onderzocht (en niet het wijzigen van de rijrichting van één weg / circuit van wegen).
 - Er is vanuit de aanwezigen draagvlak om op de zeer drukke dagen verregaande maatregelen te nemen zoals het afsluiten van wegen of het zeer fors verhogen van het parkeertarief (op die zeer drukke momenten).
 - Vanuit de ondernemers aan het strand is aangegeven dat de rijrichting slechts beperkt invloed heeft op het op- en afrijden van de strandopgangen.

De aanwezige klankbordleden gaven aan erg blij te zijn dat ze vanaf het begin mee mochten denken.

3.2 Nieuw voorstel circulatie

Effect rijrichting gemotoriseerd verkeer Boulevard Paulus Loot

Bij het aanpassen van de rijrichting van het éénrichtingsverkeer voor auto's, gecombineerd met het toestaan van fietsers in twee richtingen op de Boulevard Paulus Loot neemt, zoals eerder onderzocht³, de verkeersveiligheid op de Boulevard Paulus Loot toe doordat aan de andere zijde geparkeerd wordt. Hierbij dient vermeld te worden dat het ontwerp van de nieuwe Boulevard in beide situaties veilig is (met de voorgestelde en aangepaste rijrichting voor het gemotoriseerde verkeer). Door de ruimte die fietsers hebben op de rijbaan is de situatie met linksparkeren veilig en voldoet aan de CROW-richtlijnen. Het parkeren aan de rechterzijde is een beperkte verbetering van de verkeersveiligheid.

Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt zijn er wat betreft de inrichting geen aanpassingen nodig aan het ontwerp van de Boulevard. Het wegprofiel kan het gemotoriseerde verkeer zowel naar het noorden als naar het zuiden in één richting veilig afwikkelen in combinatie met het tweerichtingsfietsverkeer.

Dit is ook van toepassing voor de strandafgangen. In de huidige situatie rijdt het logistiek verkeer naar de strandtenten de Boulevard af, lost en laadt onderaan, keert vervolgens en rijdt in de tegengestelde richting de Boulevard weer op.

Effect rijrichting op gemotoriseerd verkeer in de Brederodestraat (tussen P-zuid en de Boulevard) en de Frederik Hendrikstraat

Deze specifieke wegvakken zijn gekoppeld aan de Boulevard Paulus Loot. Het aanpassen van de rijrichting op de Boulevard betekent dat op deze twee wegvakken ook de rijrichting aangepast moet worden zodat een logische circulatie mogelijk is. Het aanpassen van de rijrichting van het gemotoriseerde verkeer op deze wegvakken is in de huidige rijrichting zonder knelpunten mogelijk.

Indien gekozen wordt voor éénrichtingsverkeer op fietsers op de Boulevard, dan heeft dit een negatief effect op de Brederodestraat en de Frederik Hendrikstraat. Immers zijn deze wegen, doordat hier aan twee zijden geparkeerd wordt, minder geschikt voor de functie als hoofdroute voor de fiets (de nieuwe Boulevard met parkeren aan één richting is hier beter voor geschikt).

Effect rijrichting gemotoriseerd verkeer Marisstraat

In de motie staat ook een advies om de rijrichting op de Marisstraat aan te passen. Dit voorstel heeft echter een relatief grote impact op de Marisstraat. De Marisstraat wordt in dat geval de hoofdroute voor het gemotoriseerde verkeer naar de Boulevard en de parkeerplaats P-zuid. De Marisstraat is nu in praktijk een belangrijke route voor vertrekkend verkeer, echter verspreidt dit vertrekkend verkeer zich meer over de verschillende wegen en in de tijd. Het aankomend verkeer komt geconcentreerder aan en kiest een route directer richting de kust. Hierdoor is de impact van het komende verkeer groter dan van het vertrekkende gemotoriseerde verkeer.

Het wegprofiel van de Marisstraat is echter niet geschikt om dit verkeer op een leefbare en veilige manier af te wikkelen. Ook is er in het wegprofiel (tussen de woningen in) beperkt ruimte voor mogelijke oplossingsrichtingen. Een deel van de Marisstraat is extra smal, waardoor er in de huidige situatie onvoldoende ruimte is voor het langzaam verkeer. Om die reden wordt afgeraden de rijrichting op de Marisstraat aan te passen.

³ Ontwerprapportage Definitief Ontwerp Boulevard Paulus Loot Zandvoort, Witteveen en Bos, 2021



Marisstraat

Mogelijk effect éénrichtingsfietsverkeer op de Boulevard Paulus Loot

Bij het tot stand komen van het huidige voorgesteld ontwerp van de Boulevard Paulus Loot is ook voorgesteld om het fietsverkeer maar in één richting toe te staan. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt wordt dit echter sterk afgeraden. Dit omdat de route langs de Boulevard het meest direct is en de hoogste recreatieve waarde heeft voor de fietsers. Het niet toestaan van twee rijrichtingen leidt tot:

- Toename ongewenst fietsverkeer in het voetgangersgebied;
- Toename ongewenst fietsverkeer dat het éénrichtingsverkeer negeert (en tegen de richting in rijdt);
- Toename van fietsverkeer langs onveiligere routes (Brederodestraat/ Marisstraat). Op deze routes komt het fietsverkeer veel meer kruisend gemotoriseerd verkeer tegen.

Samengevat leidt éénrichtingsverkeer voor fietsers op de Boulevard Paulus Loot tot een onduidelijke en onveilige situatie.

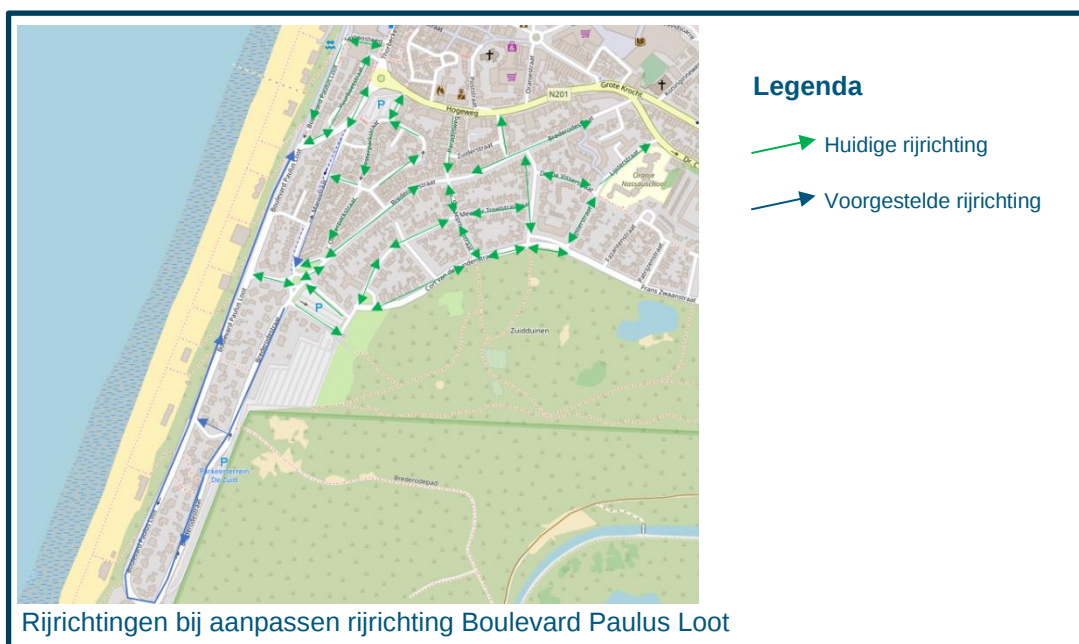
Doordat het fietsverkeer op de Marisstraat minder wordt ontstaan er mogelijkheden om het wegprofiel beter in te richten, door bijvoorbeeld het trottoir meer ruimte te geven ter hoogte van de versmalling.

Effect circulatie in het onderzoeksgebied

Bij het aanpassen van de richting van het éénrichtingsverkeer op de Boulevard Paulus Loot, zonder dat ook in de Marisstraat de rijrichting wordt omgekeerd, dient het verkeer dat nu via de Boulevard Paulus Loot rijdt een nieuwe route te kiezen het gebied in. Een belangrijke bestemming in het gebied (voor het gemotoriseerde verkeer) zijn de parkeerplaatsen. Door het omkeren van de rijrichting op de Boulevard neemt het aantal beschikbare routes naar de parkeerplaatsen langs de Boulevard en de P-zuid af. Hierdoor zijn er in het wegennet alleen de volgende wegen beschikbaar als alternatief:

- Westerparkstraat
- Paradijsweg
- Brederodestraat
- Tolweg

De Lijsterstraat, Zuiderstraat, Marisstraat hebben éénrichtingsverkeer het onderzoeksgebied uit en zijn daardoor niet beschikbaar. Het omkeren van de rijrichting op één van deze straten leidt tot een concentratie van het gemotoriseerde verkeer het gebied in en is om deze reden niet voorgesteld.



Het profiel van de Westerparkstraat, Paradijsweg en Brederodestraat is smal en niet geschikt voor het afwikkelen van veel verkeer. Vanuit verkeersveiligheid en leefbaarheid zijn deze wegen daardoor niet geschikt het verkeer van de Boulevard Paulus Loot op te vangen. Ook zijn er in de beschikbare openbare ruimte beperkte mogelijkheden om het wegprofiel aan te passen.



De Tolweg vormt in de huidige situatie de bewegwijzerde route naar de parkeerplaats P-zuid. In theorie zou deze weg daarom geschikt moeten zijn om het verkeer af te wikkelen. Hier dient bij opgemerkt te worden dat:

- Veel verkeer deze route niet volgt, maar zo 'lang mogelijk' blijft rijden op de N201 richting de kust en pas bij de Boulevard afslaat.
- Verkeer ter hoogte van de rotonde met de N201 dient af te slaan naar de Tolweg, het wegbeeld ter hoogte van de Rtonde nodigt echter uit om rechtdoor te rijden (en niet om af te slaan).
- De huidige inrichting van de Tolweg is niet geschikt voor het afwikkelen van grotere hoeveelheden verkeer. Echter is in het wegprofiel wel ruimte beschikbaar, echter gaat dit ten koste van groen of parkeren.
- Van de beschikbare wegen ligt de Tolweg relatief het verst weg van de kust en Boulevard.



Tolweg

Conclusie

Indien de rijrichting voor auto's op de Boulevard Paus Loot (en het deel Brederodestraat en de Frederik Hendrikstraat) wordt omgedraaid heeft dit de volgende verkeerskundige effecten:

- In combinatie met fietsverkeer in twee rijrichtingen, neemt de verkeersveiligheid op de Boulevard licht toe, doordat aan de rechterzijde geparkeerd kan worden in plaats van aan de linkerzijde.
- Het verkeer naar de parkeerplaatsen (zowel de Boulevard als P-zuid) moet een andere route kiezen. Zonder aanpassingen neemt de druk toe op de verkeersveiligheid en leefbaarheid van de Westerparkstraat, Brederodestraat en de Tolweg.

Het mogelijk instellen van éénrichtingsverkeer voor fietsers op de Boulevard Paulus Loot heeft een negatief effect op de verkeersveiligheid op zowel de Boulevard als de omliggende wegen. Het instellen van fietsverkeer in twee richtingen op de Boulevard is de meest verkeersveilige variant, ook wanneer dat wordt gecombineerd met parkeren aan de linkerzijde van de weg.

Indien de rijrichting op de Marisstraat ook aangepast wordt neemt de verkeersdruk op deze straat sterk toe. Zonder aanpassingen op de gehele verkeersstructuur van de wijk zal de druk op de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in de Marisstraat sterk toenemen.

4 Advies

Geadviseerd wordt om de huidige rijrichting van het gemotoriseerd verkeer op de Boulevard Paulus Loot en in de Brederodestraat en de Marisstraat niet aan te passen. Wel wordt geadviseerd om fietsers in twee richtingen over de Boulevard Paulus Loot toe te staan, ook bij een gelijkblijvende rijrichting voor auto's.

Bij het omkeren van de rijrichting op de Boulevard Paulus Loot verandert de circulatie in het hele omliggende gebied. De negatieve effecten van het op korte termijn aanpassen van de rijrichting op de omliggende wegen is dusdanig groot dat dit niet opweegt tegen de verkeersveiligheidsverbetering (doordat de langspaarkeerplekken dan aan de rechterkant zitten, ten opzichte van de rijrichting) op de Boulevard Paulus Loot. De veiligheidswinst op de Boulevard Paulus Loot door het omkeren van de rijrichting is beperkt, echter de toename van het verkeer op de omliggende straten (zoals bijvoorbeeld de Marisstraat) leidt tot een sterke toename van de druk op verkeersveiligheid en leefbaarheid in deze straten.

Een goede keuze van het sturen van het gemotoriseerde verkeer naar de grotere parkeerterreinen in de gehele kern is één van de grotere opgaven van de Mobiliteitsplan dat op het moment wordt opgesteld. Hierbij wordt het gehele wegennet voor alle modaliteiten integraal afgewogen. Voor dit gebied is een belangrijke keuze in dit verkeersbeleidsplan een duidelijke, herkenbare route naar P-zuid. Indien gekozen wordt voor de route via de Tolweg / Frans Zwaanstraat / Cort van der Lindenstraat dan is in ieder geval een investering nodig voor het herinrichten van de Tolweg en de rotonde met de N201.

Belangrijk aandachtspunt blijft verkeer dat naar de Boulevard rijdt om daar (proberen) te parkeren. Ook bij het optimaliseren van de route naar P-zuid kiest dit verkeer een route over de wegen die dicht bij de kust liggen zoals de Marisstraat (indien deze rijrichting gewijzigd wordt), maar ook de Westerparkstraat en de Paradijsweg.

Het inrichten van de nieuwe Boulevard Paulus Loot met fietsverkeer in twee richtingen is de meest verkeersveilige variant. Het beperken van het fietsverkeer in één richting leidt tot een toename van fietsverkeer op onveiligere routes, doordat het fietsverkeer op de routes met meer gemotoriseerd verkeer in conflict komt. Voorbeelden hiervan zijn op de Brederodestraat en de Marisstraat.

Inrichting Marisstraat

Indien de rijrichting van de Marisstraat aangepast wordt dient deze weg volledig heringericht te worden. Het vrijliggend fietspad ligt dan aan de verkeerde kant en er is onvoldoende beschikbare openbare ruimte om een veilig wegprofiel in te richten.

Indien de rijrichting van de Marisstraat gehandhaafd blijft en de Boulevard ingericht wordt met fietsverkeer in twee richtingen, neemt het belang van de Marisstraat in de fietsstructuur af. Het aantal recreatieve fietsers neemt af, waardoor in de toekomst gekozen mogelijk kan worden om het fietspad op te heffen en de voetganger meer ruimte te geven (zeker in het smalle gedeelte van de weg). Echter is dit niet het grootste verkeersveiligheidsknelpunt en is daardoor een aanpassing op korte termijn niet nodig.

Mobiliteitsplan

De gemeente Zandvoort is bezig met het opstellen van een Mobiliteitsplan. In dit plan wordt een toekomstbeeld geschetst van de benodigde netwerken per vervoerswijze. Het optimaliseren van de huidige routes en de manier waarop deze routes aangegeven zijn (wayfinding) is hier een belangrijk onderdeel van. Voorbeelden van routes die in dit gebied geoptimaliseerd dienen te worden zijn:

- Voetgangersverbindingen tussen P-zuid en het strand;
- Recreatieve knooppuntenroute (waarvoor het van belang is dat de toekomstige Boulevard twee richtingsfietsverkeer kent);
- Optimaliseren route gemotoriseerd verkeer van en naar P-zuid;
- Schoolzone Oranje Naussaschool.

Het is van belang dat deze maatregelen in samenhang met het gehele verkeersnetwerk genomen worden. Om deze reden zijn deze maatregelen niet opgenomen in dit advies.