

| | |
|--------------------|---|
| Onderwerp: | Mobiliteitstoets De Veenhoop |
| Datum: | 27 oktober 2016 |
| Referentie: | ing. Hanno Hommel / ing. K. van der Stelt |

Inleiding

Voor de herinrichting van het recreatieterrein De Veenhoop heeft een voorontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen. Hierop zijn inspraak- en overlegreacties gekomen. Een aantal daarvan gaat over de toekomstige verkeerssituatie. Deze reacties hebben aanleiding gegeven om het aspect verkeer nader uit te werken in een mobiliteitstoets. Deze toets heeft samen met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen. In enkele zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan zijn opmerkingen gemaakt over de mobiliteitstoets. Ook in de Ronde Tafel van de gemeenteraad zijn opmerkingen gemaakt over de toets. Naar aanleiding daarvan is de toets aangescherpt en beter leesbaar gemaakt.

Opbouw memo

De memo Mobiliteitstoets is als volgt opgebouwd. Allereerst wordt de huidige verkeerstructuur beschreven. Vervolgens volgen criteria van de capaciteit van de wegen en de verkeersgeneratie van het recreatieterrein. Daarna wordt de verkeersafwikkeling van het verkeer beschreven. We zoomen daarbij extra in op het kruispunt 't Stalt – Kraenlânswei. Vervolgens worden conclusies getrokken over de verkeersstromen. Tenslotte volgt een berekening van de parkeerbehoefte en de benodigde inpassing van de parkeerbehoefte in het plangebied.

Verkeersstructuur

Het dorp De Veenhoop is bereikbaar via drie wegen. Het betreft de Drachtster Heawei, de Kanaeldyk en de Kraenlânswei/Gearren. Deze wegen zijn op basis van het gemeentelijk verkeersbeleid gecategoriseerd als erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 60 km/h. Binnen de bebouwde kom van De Veenhoop geldt een maximumsnelheid van 30 km/h. De gemeente Smallingerland heeft eind 2015 verkeersstellingen uitgevoerd op deze drie wegen. In figuur 1 zijn de locaties van de tellingen te zien. De nummers van de telpunten komen overeen met de nummering in tabel 1, waarin de verkeersgegevens van de wegen zijn opgenomen.

Figuur 1 Verkeersstructuur rondom De Veenhoop + locaties verkeersstellingen



In tabel 1 zijn de gemeten verkeersintensiteiten per telpunt weergegeven.

Tabel 1 Verkeersgegevens wegen

| Weg | Gemiddelde wegbreedte | Verkeersintensiteit in mvt*/etmaal (werkdag, 2015) |
|--------------------------|-----------------------|--|
| Kraenlânswei/Gearren (1) | 4,5 m | 569 |
| Kanaeldyk (2) | 4,5 m | 163 |
| Drachtster Heawei (3) | 5,0 m | 636 |

*mvt = motorvoertuigen

Op de wegen in het dorp zijn geen tellingen verricht. De verkeersbewegingen in het dorp kunnen niet hoger uitvallen dan het totaal aan verkeersbewegingen op de toegangswegen. Voor 't Stalt en het Eijzengapaed volgen later in deze memo de berekende verkeersgeneratie op basis van aanwezige en toekomstige functies.

Capaciteit van wegen

De capaciteit van de wegen wordt bepaald om te bepalen bij welke verkeersintensiteit er mogelijk problemen optreden. Daarbij zijn er twee mogelijke invalshoeken:

1. doorstroming en verkeersveiligheid;
2. schade aan bermen of weg.

De capaciteit van de weg voor doorstroming en verkeersveiligheid is bepaald op basis van de Ontwerpwijzer Fietsverkeer (2016). Hieruit blijkt dat op 60 km/h-wegen met gemengd verkeer de maximale capaciteit 2.500 mvt/etmaal bedraagt. Als er meer dan 2.500 motorvoertuigen per etmaal over deze wegen gaan, is er kans op een verminderde doorstroming en een verslechtering van de verkeersveiligheid.

De capaciteit van de weg ter voorkoming van overmatige bermschade is bepaald op basis van de gemiddelde wegbreedte en de kencijfers voor erftoegangswegen zoals opgenomen in het Handboek Wegontwerp (CROW, 2013). Als er meer motorvoertuigen per etmaal van de wegen gebruik maken dan de genoemde aantallen, bestaat de kans dat er bermschade ontstaat.

In tabel 2 staan beide capaciteiten naast elkaar weergegeven.

Tabel 2 Capaciteit wegen

| Weg | Gemiddelde wegbreedte | Capaciteit van de weg doorstroming en verkeersveiligheid | Capaciteit van de weg ter voorkoming van bermschade |
|---------------------------------------|-----------------------|--|---|
| Kraenlânswei/Gearren (1) | 4,5 m | < 2.500 mvt/etmaal | <800 mvt/etmaal |
| Kanaeldyk (2) | 4,5 m | < 2.500 mvt/etmaal | <800 mvt/etmaal |
| Drachtster Heawei (3) | 5,0 m | < 2.500 mvt/etmaal | <1.150 mvt/etmaal |
| Eijzengapaed (binnen de bebouwde kom) | 3,0 m | < 2.500 mvt/etmaal | <300 mvt/etmaal |

Uit tabel 2 blijkt dat de capaciteit van de wegen buiten de bebouwde kom, de Kraenlânswei/Gearren, Kanaeldyk en Drachtster Heawei, maximaal 2.500 mvt/etmaal bedraagt op basis van de Ontwerpwijzer Fietsverkeer (2016). Uit de tabel blijkt daarnaast dat er mogelijk kans is op bermschade indien de intensiteiten op de wegen hoger zijn dan 800 en 1.150 mvt/etmaal (afhankelijk van de breedte van de weg).

Voor wegen binnen de bebouwde kom gelden andere capaciteiten. Hier is geen sprake van bermschade, omdat deze wegen veelal bestaan uit rijbaan en trottoir met opsluitbanden. Het Eijzengapaed vormt hierop een uitzondering. De capaciteit binnen de bebouwde kom is veelal afhankelijk van de menging met langzaam verkeer en is vastgelegd in CROW-publicatie 230. Voor de Kraenlânswei en 't Stalt gelden op basis van deze publicatie een wegcapaciteit van 2.500 mvt/etmaal uit oogpunt van doorstroming en verkeersveiligheid. Voor het Eijzengapaed geldt dat indien de intensiteit meer dan 300 mvt/etmaal bedraagt er echter wel kans is op bermschade.

Verkeersgeneratie plangebied

De verkeerstellingen zijn gedaan op de wegen van en naar het dorp. Voor 't Stalt en het Eijzengapaed wordt de verkeersgeneratie als gevolg van het recreatieterrein berekend. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in de huidige en de toekomstige situatie. Voor beide situaties geldt dat het om worst case scenario's gaat, waarbij uitgegaan wordt van het scenario dat alle mogelijkheden maximaal en zeer intensief worden benut.

Het gaat hierbij om een planologische vergelijking. Een vergelijking tussen de huidige planologische mogelijkheden met de mogelijkheden in dit nieuwe bestemmingsplan, toont aan dat er geen uitbreiding plaatsvindt van de gronden die een recreatiebestemming hebben. Per saldo blijft de hoeveelheid grond die gebruikt kan worden voor recreatie dus gelijk, waarbij de kanttekening gemaakt moet worden dat een deel van de gronden beoogd is voor een nieuw te graven watergang. Door deze watergang neemt de hoeveelheid gronden die gebruikt kan worden voor verblijfsrecreatie af in de toekomstige situatie.

Bij de berekeningen voor de huidige en toekomstige situatie maken we gebruik van uitgangspunten en aannames. De uitgangspunten en aannames staan beschreven in het kader hieronder.

Uitgangspunten en aannames voor verkeersgeneratie

- de verkeersgeneratie wordt berekend op basis van de kencijfers uit CROW-publicatie 317 (2012);
- op grond van het beleid van de gemeente Smalingerland wordt voor de kern De Veenhoop uitgegaan van een niet stedelijk gebied en de gemiddelde CROW-kencijfers;
- het gebied ligt in de bebouwde kom;
- voor restaurants zijn geen gegevens over de verkeersgeneratie bekend; hiervoor is aangesloten bij de parkeerbehoefte en is aangenomen dat elke parkeerplaats per etmaal 4 keer gebruikt wordt. Eén parkerende auto leidt tot twee bewegingen (komen en gaan). De verkeersgeneratie is dan ook de parkeercapaciteit die wordt vermenigvuldigd met 8;
- de kencijfers van de verkeersgeneratie voor recreatiewoningen zijn verdubbeld in verband met de beoogde grootte van de woningen;
- voor de groepsaccommodaties is uitgegaan van de kencijfers voor recreatiewoningen vermenigvuldigd met een factor 4 in verband met de beoogde woninggrootte;
- de verkeersgeneratie wordt op basis van CROW-publicatie 317 berekend voor een jaargemiddelde weekdag. Recreatievoorzieningen, zoals campings, jachthavens en bungalows, trekken in de winterperiode weinig tot geen verkeer. In publicatie 272 zijn daarom omrekenfactoren weergegeven om te komen tot een gemiddelde weekdagsituatie in de zomerperiode. Deze factoren zijn gebruikt om te komen tot een verkeersgeneratie in de maatgevende (zomer)periode;
- voor de omrekenfactor piekmoment voor recreatiewoningen is op basis van publicatie 272 aangesloten bij de omrekenfactor voor kampeerterrinen. De omrekenfactor is daarbij gesteld op 1,7. In de praktijk zal deze omrekenfactor iets lager liggen, omdat bungalows in de winterperiode wel (beperkt) gebruikt worden. Het verschil tussen dal- en piekseizoen zal dan geen factor 1,7 zijn.

Huidige situatie

Om te kunnen bepalen of de ontwikkelingen per saldo tot een toename van verkeer leiden, wordt eerst de huidige verkeersgeneratie van het plangebied in kaart gebracht. Op dit moment zijn reeds recreatievoorzieningen aanwezig op het recreatieterrein De Veenhoop. Het gaat om een kampeerterrin en een jachthaven. Daarnaast is er in het huidige bestemmingsplan ruimte opgenomen om een restaurant te realiseren met een oppervlakte van 100 m². Ondanks dat er in de huidige situatie geen restaurant is, behoort dit wel tot de planologische mogelijkheden binnen het bestemmingsplan. De restaurantfunctie wordt dan ook meegenomen om de verkeersgeneratie te bepalen die maximaal mogelijk is binnen het huidige bestemmingsplan. In tabel 3 staan de (toegestane) functies beschreven in de huidige situatie, waarmee ook de verkeersgeneratie is berekend.

Tabel 3 Functies recreatieterrein in de huidige situatie

| Huidige situatie |
|--|
| Kampeerterrin à 63 campingplekken |
| 1 bedrijfswoning |
| 100 m ² restaurant |
| Jachthaven à 220 ligplaatsen en ligoever |

In tabel 4 is, op basis van bovenstaande uitgangspunten, de verkeersgeneratie per functie weergegeven voor de huidige situatie.

Tabel 4 Verkeersgeneratie plangebied huidige situatie

| functie | kencijfer verkeersgeneratie | per | aantal | verkeersgeneratie weekdag | omrekenfactor piekmoment | verkeersgeneratie piekdag |
|----------------|-----------------------------|---------------------------|--------|---------------------------|--------------------------|---------------------------|
| Kampeerterein | 0,4 mvt | standplaats | 63 | 25,2 | 1,7 | 42,8 |
| Bedrijfswoning | 8,2 mvt | woning (koop, vrijstaand) | 1 | 8,2 | 1,11 | 9,1 |
| Restaurant | 120 mvt | 100 m2 bvo | 100 m2 | 120 | - | 120 |
| Jachthaven | 26,6 mvt | 100 ligplaatsen | 220 | 58,5 | 8,3 | 485,7 |
| Totaal | | | | 212 mvt | | 658 mvt |

Toekomstige situatie

In de toekomstige situatie, waarvoor voorliggend bestemmingsplan in procedure is gebracht, zijn er deels andere functies voorzien op het recreatieterrein. De functies voor de toekomstige situatie staan beschreven in tabel 5. De functies kantoor, ondergeschikte detailhandelsvoorzieningen etc. die vallen binnen de bestemming 'Recreatie 3' zijn gemaximeerd op 100 m² en onder de noemer 'commerciële dienstverlening' in het plan opgenomen.

Tabel 5 Functies in de toekomstige situatie

| Toekomstige situatie |
|---|
| Kampeerterein à 45 campingplekken |
| 1 bedrijfswoning |
| 100 m ² restaurant |
| 100 m ² commerciële dienstverlening* |
| Jachthaven à 200 ligplaatsen en ligoever |
| 18 recreatiewoningen en ligoever |
| 2 groepsgebouwen voor 2x24 personen |

*= kantoor, opleidingscentrum, ondergeschikte detailhandelsvoorzieningen

In tabel 6 is, op basis van bovenstaande uitgangspunten, de verkeersgeneratie per functie weergegeven voor de huidige situatie. Ook hier is gewerkt met CROW-publicatie 317 en omrekenfactoren uit publicatie 272.

Tabel 6 Verkeersgeneratie plangebied toekomstige situatie

| functie | kencijfer verkeersgeneratie | per | aantal | verkeersgeneratie weekdag | omrekenfactor piekmoment | verkeersgeneratie piekdag |
|-----------------------|-----------------------------|---------------------------|--------|---------------------------|--------------------------|---------------------------|
| Kampeerterein | 0,4 mvt | standplaats | 45 | 18 | 1,7 | 30,6 |
| Bedrijfswoning | 8,2 mvt | woning (koop, vrijstaand) | 1 | 8,2 | 1,11 | 9,1 |
| Restaurant | 120 mvt | 100 m2 bvo | 100 m2 | 120 | - | 120 |
| Comm. Dienstverlening | 16,6 mvt | 100 m2 bvo | 100 m2 | 16,6 | 1,33 | 22,1 |
| Jachthaven | 26,6 mvt | 100 ligplaatsen | 200 | 53,2 | 8,3 | 441,6 |
| Recreatiewoningen | 4,4 mvt | bungalow | 18 | 79,2 | 1,7 | 134,6 |
| Groepsaccommodatie | 8,8 mvt | groepsacc. | 2 | 17,6 | 1,7 | 29,9 |
| Totaal | | | | 313 mvt | | 788 mvt |

In de toekomstige situatie is rekenkundig sprake van 788 mvt/etmaal (tabel 6). Per saldo is er in de toekomstige situatie op het recreatieterrein dus sprake van een verkeerstoename van 130 mvt/etmaal ten opzichte van de huidige situatie.

Verkeersafwikkeling

Het verkeer van het recreatieterrein De Veenhoop en de zeilschool wordt afgewikkeld via 't Stalt. 't Stalt geeft in het centrum van dorp De Veenhoop door middel van een T-aansluiting toegang tot de Kraenlânswei richting het zuiden en de Drachtster Heawei richting het oosten. Via de Drachtster Heawei kan ook de Kanaeldyk worden bereikt. De Kanaeldyk geeft de meest directe verbinding naar Nij Beets en de A7. De Drachtster Heawei heeft echter het meest ruime wegprofiel en geeft direct verbinding naar Drachten. Via de Kraenlânswei (later Gearren) wordt de Domela Nieuwenhuisweg richting Aldeboarn bereikt. In Aldeboarn geeft de N392 aansluiting op de A32 bij Akkrum.

Naar verwachting, op grond van diverse routeplanners, zal vanaf het kruispunt 't Stalt /Kraenlânswei 30% richting de Drachtster Heawei rijden om zich dan gelijkmatig te verdelen over de Drachtster Heawei en de Kanaeldyk. De overige 70% van het verkeer zal zich naar verwachting via de Kraenlânswei/Gearren afwikkelen.

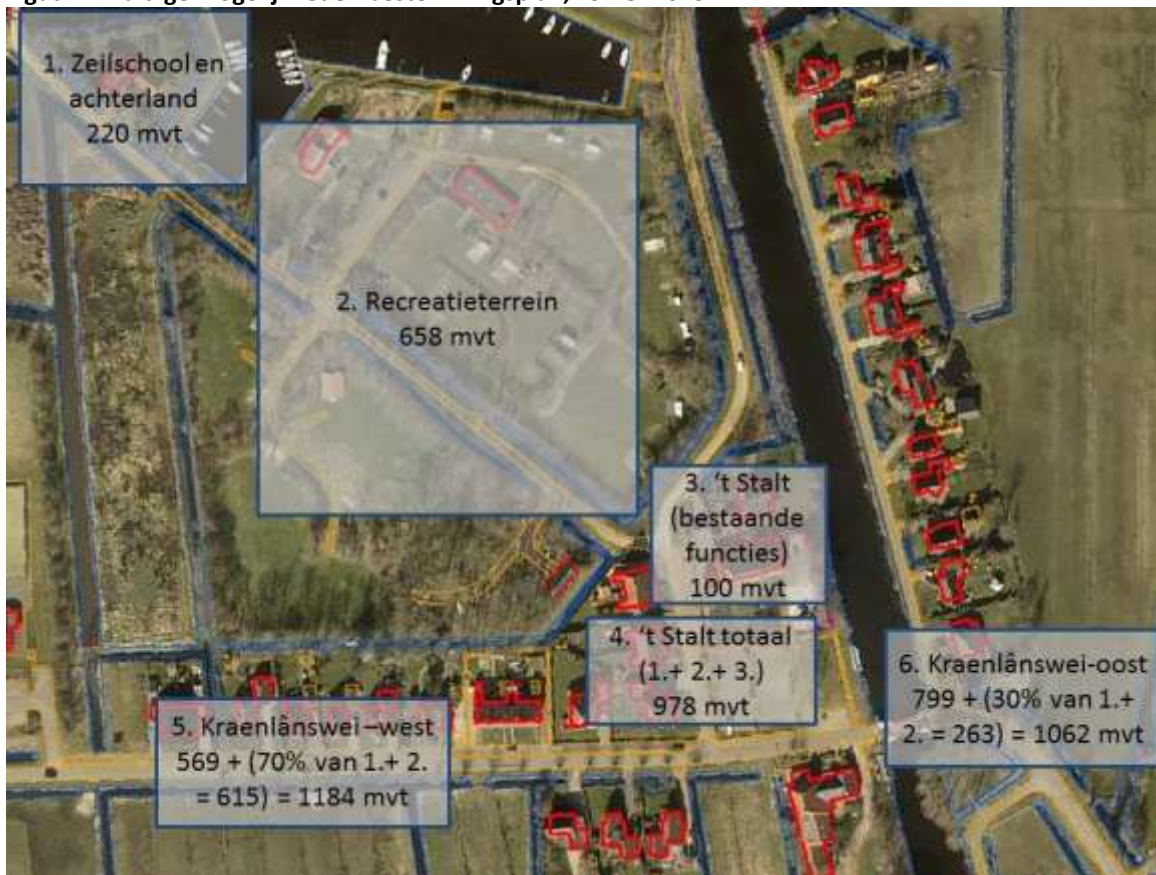
Uitgangspunten en aannames verkeersafwikkeling

- De zeilschool is buiten het plangebied gelegen, maar wordt wel ontsloten op het Eijzengapaed. Voor zeilscholen zijn geen specifieke kencijfers voor verkeersgeneratie beschikbaar. Daarom is een aanname gedaan op basis van het aantal parkeerplaatsen. Er zijn 55 parkeerplaatsen voor de zeilschool beschikbaar. Als elke parkeerplaats twee keer per dag gebruikt wordt, levert dit (in de zomerperiode) 220 mvt/etmaal op. Iedere auto die arriveert, vertrekt immers ook weer. Dit is een zeer ruime aanname, die daarmee meteen de verkeersbewegingen van omliggende (recreatie)woningen afdekt. Voor de verkeersbewegingen van de omliggende (recreatie)woningen worden geen aparte aannames gedaan.
- Van 't Stalt zijn geen verkeersgegevens bekend. Op basis van de functies die langs de weg liggen, wordt de verkeersintensiteit geschat op maximaal 100 mvt/etmaal.
- Van het wegvak van de Kraenlânswei tussen 't Stalt en het kruispunt Drachtster Heawei/Kanaeldyk zijn geen verkeersintensiteiten bekend. Om de intensiteit van dit wegvak te bepalen, zijn de getelde verkeersintensiteiten van de Drachtster Heawei en de Kanaeldyk bij elkaar opgeteld. Resultaat: 799 mvt/etmaal (zie tabel 1).
- De verkeersstromen die gegenereerd worden door het recreatieterrein in huidige en toekomstige situatie bedragen in de (zomer)piek: respectievelijk 658 en 788 mvt/etmaal (tabel 5 en 6)
- Verkeersintensiteiten uit de tellingen zijn met een autonome groei van 1% per jaar doorgerekend naar het prognosejaar 2026 (= einde planperiode bestemmingsplan).
- 30% van het recreatieverkeer van recreatieterrein en zeilschool wordt afgewikkeld in oostelijke richting (Drachtster Heawei/Kanaeldyk) en 70% in westelijke richting (Kraenlânswei/Gearren).
- De totale verkeersstromen bestaan uit het recreatieverkeer in de piek plus autonome verkeer o.b.v. tellingen (tabel 1).

We hebben vier schematische weergaves gemaakt van alle verkeerstromen. Het gaat om volgende vier situaties:

1. De huidige situatie, dat wat mogelijk is volgens het geldende bestemmingsplan in een pieksituatie.
2. Situatie 1, maar dan zomer 2026. We hebben daarbij een autonome groei van 1% per jaar toegepast.
3. Verwachte verkeersstromen na realisatie van de herinrichting van het recreatieterrein
4. Situatie 3, in zomer 2026, dus inclusief autonome groei van 1% per jaar.

Figuur 1: huidige mogelijkheden bestemmingsplan, zomer 2015



Figuur 2: huidige mogelijkheden bestemmingsplan, 2026 (= zomer 2015 + 1% autonome groei)



Figuur 3: verwachte verkeerstromen o.b.v. nieuwe situatie (na realisatie herinrichting recreatieterrein)



Figuur 4: nieuwe situatie aan einde bestemmingsplanperiode, 2026 (= zomer 2015 + 1% autonome groei per jaar)



Verkeersafwikkeling kruispunt 't Stalt

Voor de verkeersafwikkeling hebben we daarnaast ingezoomd op het kruispunt 't Stalt / Kraenlânswei. Om te kunnen bepalen of het verkeer goed afgewikkeld kan worden, is met behulp van het programma Omni-X een capaciteitsberekening voor het kruispunt 't Stalt – Kraenlânswei uitgevoerd voor een spitsuur..

In figuur 5 zijn de kruispuntstromen, de verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit (I/C-verhouding) en de gemiddelde wachttijd in seconden weergegeven voor een spitsuur. Bij de berekening hiervan zijn de volgende uitgangspunten en aannames gehanteerd.

Uitgangspunten en aannames afwikkeling kruispunt 't Stalt

- Voor de verkeersintensiteiten gedurende een gemiddeld spitsuur is 10% van de etmaalintensiteit aangehouden.
- Om ook rekening te houden met de verkeersbelasting van vrachtverkeer en ander zwaar verkeer, zijn de verkeersintensiteiten in mvt/etmaal met een factor 1,08 omgerekend naar pae/etmaal. Pae staat voor personenauto-equivalenten en houdt rekening met de zwaardere kruispuntbelasting van vrachtwagens, door deze zwaarder (1,5 tot 2,3 pae) mee te rekenen in de pae-waardes
- In een spitsuur rijdt 50% van het verkeer in de ene richting en 50% in de andere richting

Figuur 5: Kruispuntgegevens 't Stalt / Kraenlânswei



Uit bovenstaande figuur blijkt dat de I/C-verhouding maximaal 0,08 bedraagt. Bij een IC-verhouding vanaf 0,7 kan er congestie optreden. Aangezien de I/C-verhouding hier ruimschoots onder ligt, worden er geen problemen in de afwikkeling verwacht. Bovendien bedraagt de wachttijd per voertuig maximaal 4 seconden. Pas bij wachttijden van 25 seconden of meer wordt gesproken over een ongewenste situatie. Er is daarom sprake van een acceptabele situatie en een aanzienlijke restcapaciteit op het kruispunt.

Conclusies verkeer

- Het gaat om een inschatting van een toekomstige situatie en toekomstige verkeersstromen. We kunnen daarvoor geen tellingen doen, want die situatie en verkeersstromen zijn er immers nog niet. Voor een deel van de gegevens zijn dan ook aannames gedaan. De berekeningen gaan uit van de meest extreme variant, namelijk op een spitsuur in het hoogseizoen. Over een hele week bezien week zullen de verkeerstromen variëren. Factoren als weersomstandigheden, bezettingsgraad, wel of geen wisseldag, hebben daar immers invloed op;
- Op basis van de berekeningen en de beschikbare restcapaciteit kan worden geconcludeerd dat benutting van de maximale planologische ruimte niet zal leiden tot afwikkelingsproblemen. Bovendien is de huidige planologische ruimte al groot, waardoor een toename van verkeer op basis van de huidige plannen al mogelijk is. De

planologische ruimte in het nieuwe bestemmingsplan brengt hier geen veranderingen in teweeg. De omzetting van een deel van de camping naar recreatiewoningen leidt bovendien tot een verdere spreiding van het verkeer over het jaar. De zomerse piek zal minder groot zijn, omdat het verkeer zich meer zal spreiden over het jaar. De recreatiewoningen worden immers meer jaarrond bezet dan de campingplaatsen.

- Ten gevolge van de ontwikkelingen wordt extra verkeer gegenereerd. Dit verkeer wordt afgewikkeld over het kruispunt 't Stalt – Kraenlânswei en vanaf daar over de wegen Drachtster Heawei, Kanaeldyk en Kraenlânswei/Gearren.
- Ten opzichte van huidige situatie (zomer 2015) kan de toekomstige situatie in 2026 leiden tot een toename van $1.236 - 978 = 258$ mvt/etmaal op 't Stalt.
- De wegcapaciteit voor verkeersveiligheid en doorstroming bedraagt 2.500 mvt/etmaal (tabel 2). De toekomstige situatie, inclusief herontwikkeling en autonome groei, blijft daar (ruim) onder. De wegen kunnen de verwachte verkeersstromen aan in het kader van veiligheid en doorstroming.
- Er blijft voldoende restcapaciteit over om eventuele andere plannen die binnen het nieuwe bestemmingsplan passen, op te vangen. Deze zijn ook al mogelijk op basis van het huidige bestemmingsplan. Met name de Drachtster Heawei en de Kanaeldyk hebben ruimschoots voldoende restcapaciteit.
- Op de Kanaeldyk, de Kraenlânswei en het Eijzengapaed liggen de intensiteiten hoger dan de maximale wegcapaciteit ter voorkoming van bermschade (tabel 2). Vooral bij het Eijzengapaed, door het ontbreken van trottoirbanden en door de smalle rijbaan, bestaat een verhoogd risico op het ontstaan van bermschade.
- De kans op bermschade bestaat ook al in de huidige situatie, gezien de mogelijke verkeersstromen op grond van het geldende bestemmingsplan.
- Om bermschade te voorkomen kan gedacht worden aan het plaatsen van grasbetontegels. Geadviseerd wordt om nader te onderzoeken of en welke maatregelen getroffen kunnen worden ter voorkoming van bermschade.
- Het kruispunt 't Stalt – Kraenlânswei kan de verkeersstromen aan. Er is sprake van een acceptabele situatie en een aanzienlijke restcapaciteit.
- Noot: in de berekeningen is geen onderscheid gemaakt tussen de splitsing van het Eijzengapaed langs weerszijden van het recreatieterrein. Een aanzienlijk deel zal langs de oostzijde naar de jachthaven rijden. Voor de conclusies met betrekking tot 't Stalt en kans op bermschade op Eijzengapaed maakt dit geen verschil.

Parkeren

Op basis van de normen van de gemeente (Parkeernormennota gemeente Smallerland) is de parkeerbehoefte van het plangebied bepaald. De parkeernormen en totale parkeerbehoefte is in tabel 7 weergegeven.

Tabel 7 Parkeernormen en parkeerbehoefte

| | Parkeernorm | Per | Aantal | Parkeerbehoefte |
|-----------------------|-------------|---------------------------|------------------------|-----------------|
| Kampeerterein | 1,2 pp* | Standplaats | 45 | 54 |
| Bedrijfswoning | 2,3 pp | Woning (koop, vrijstaand) | 1 | 2,3 |
| Restaurant | 15 pp | 100 m ² bvo | 100 m ² bvo | 15 |
| Comm. dienstverlening | 3,6 pp | 100 m ² bvo | 100 m ² bvo | 3,6 |
| Jachthaven | 0,6 pp | Ligplaats | 200 ligplaatsen | 120 |
| Recreatiewoningen | 3,4 pp** | Bungalow | 18 | 61,2 |
| Groepsaccommodatie | 6,8 pp*** | Groepsacc. | 2 | 13,6 |
| Totaal | | | | 270 pp |

*pp = parkeerplaatsen

**= parkeernorm bungalow * 2 i.v.m. groepsgrootte

***= parkeernorm bungalow * 4 i.v.m. groepsgrootte

De totale parkeerbehoefte bedraagt 270 parkeerplaatsen. In figuur 6 is inzichtelijk gemaakt op welke wijze de parkeerplaatsen zijn in te passen in het plangebied. De 54 parkeerplaatsen bij de kampeerterein zijn bij de standplaatsen zelf in te passen.

Figuur 6: Inpassing parkeerbehoefte in plangebied



Conclusie parkeren

De parkeerbehoefte kan op het recreatieterrein opgevangen worden.