

Memo

Aan: xxxx

Cc: xxx

Van: xxxx

Datum: 20-11-2024

Kenmerk: /

Onderwerp: Aandachtspunten en toetselementen verkeer t.b.v. omgevingsplanwijziging 't Isselt

Inleiding

In Ulft is het (voormalig)vakantiepark 't Isselt gelegen. Echter is er sinds een flink aantal jaren sprake van een wijziging van gebruik, waarbij de gebouwen op het park als permanente woning gebruikt worden in plaats van als vakantiehuis. De wens vanuit de beheerders/stichting van het park is dan ook om een formele wijziging van het omgevingsplan door te voeren, waarmee de activiteit wonen mogelijk gemaakt wordt. In deze memo een uiteenzetting van aandachtspunten ten aanzien verkeer en mobiliteit, die van belang zijn bij een mogelijke formele wijziging van recreatie naar wonen. Hierin worden een aantal aspecten onderscheiden, te weten verkeersveiligheid, verkeersgeneratie en parkeren.

Verkeersveiligheid en functioneren openbare ruimte

Algemeen

Bij het wijzigen van het Omgevingsplan kunnen eisen gesteld worden aan de inrichting van de openbare ruimte op het park. Vanuit het verleden is de openbare ruimte ingericht zoals deze in de huidige situatie bestaat, aansluitend bij de functie van een vakantiepark. Nu hier een woonfunctie van gemaakt wordt, is het niet realistisch om de openbare ruimte volledig aan alle huidige richtlijnen en standaarden te laten voldoen. Gekeken moet worden naar het goed en veilig kunnen functioneren van het verkeerssysteem en welke maatregelen eventueel aanvullend nodig zijn om hieraan te voldoen. Richtlijnen die gebruikt worden zijn afkomstig uit het Programma van Eisen – Openbare Ruimte van de Gemeente Oude IJsselstreek en de richtlijnen volgens het ASVV (CROW).

Aansluiting terrein op gemeentelijke weg(en)

Het park/terrein wordt voor gemotoriseerd verkeer ontsloten via de Voortsestraat in Ulft en valt binnen de 30 km/u zone. Aan de achterzijde van het park sluit het park aan op de Badweg, deze aansluiting met de badweg is voor gemotoriseerd verkeer afgesloten door middel van een hek, maar heeft wel een functie als ontsluiting voor langzaamverkeer (fietsers en voetgangers) en kan gebruikt worden als route voor hulpdiensten. Met de afsluiting voor gemotoriseerd verkeer aan de Badweg kan worden voorkomen dat doorgaand verkeer via het park rijdt, maar wordt voor langzaam verkeer wel een directe route/ontsluiting voorzien richting Ulft. Met de bestaande aansluitingen zijn de woningen op het park hiermee voldoende aangesloten op de omgeving.

Vormgeving aansluiting Voortsestraat

In de richtlijnen wordt gelijkwaardigheid van kruispunten als uitgangspunt gehanteerd binnen een 30 km/u zones, echter zijn er situaties waarin het wenselijk kan zijn hiervan af te wijken, bijvoorbeeld wanneer er duidelijk sprake is van ongeschiktheid van een weg ten opzichte van de ander. In de bestaande situatie is de aansluiting van het park duidelijk vormgegeven als ongeschikte weg ten opzichte van de Voortsestraat. Dit door het smalle karakter met groen direct langs de weg en de aanwezige poortconstructie. Hierbij past een

voorrangsregeling zoals in de huidige situatie ook aanwezig is. Aansluitingen met een geregelde voorrang binnen 30 km/u zones kunnen worden vormgegeven door middel van een uitritconstructie of het toepassen van haaiantanden. Bij voorkeur wordt de aansluiting ingericht met een uitritconstructie, omdat dit beter past bij het verkeersluwe en veilige karakter van een 30 km/u zone, maar het toepassen van haaiantanden is dus ook mogelijk. Komend vanuit het park ontbreekt hiervoor nog wel het bord B06 om de voorrangsregeling op de juiste wijze aan te duiden.

Aanvullend voldoet het houten bord aan het begin van het park niet aan de wettelijke eisen voor het plaatsen van verkeersborden. Hiermee kan niet gehandhaafd worden op de afgebeelde regels. De afgebeelde regels zouden door het nemen van een verkeersbesluit en het plaatsen van bebording die aan de wettelijke eisen voldoet moeten worden ingesteld.



Vormgeving aansluiting Badweg

Aan de achterzijde van het park bevindt zich de aansluiting met de Badweg, die voor doorgaand gemotoriseerd verkeer is afgesloten middels een hek. Bij het oprijden van de Badweg wordt met het bord L08 duidelijk aangegeven dat dit een doodlopende weg betreft. Ter plaatse van het hek is er daarnaast een lantaarnpaal aanwezig waarmee de zichtbaarheid van het hek grotendeels gewaarborgd is. Omdat de weginrichting zelf niet duidelijk maakt dat de weg ophoudt ter hoogte van het hek, verdient de zichtbaarheid van de afsluiting aandacht. Het advies hiervoor is om de afsluiting te voorzien van reflecterend materiaal, waardoor deze beter opvalt voor alle weggebruikers en waarmee aanrijdingen kunnen worden voorkomen.



Inrichting wegenstructuur en verkeerscirculatie op het park

Wegbreedte en éénrichtingsverkeer

De wegen op het park zijn zeer smal, waarvoor éénrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer is ingesteld (met uitzondering van de straat die de twee delen van het park aan elkaar verbindt). Volgens de richtlijnen van het CROW (ASVV), is de minimale wegbreedte bij éénrichtingsverkeer auto, tweerichtingsverkeer fiets 3,85 meter. De wegen op het park voldoen hier op de meeste plekken echter niet aan. Volgens de richtlijnen van het CROW is een wegbreedte van 3,4 meter ook mogelijk, wanneer het éénrichtingsverkeer ook voor de (brom)fietser wordt ingesteld. Bij voorkeur wordt deze situatie voorkomen, omdat de praktijk leert dat fietsers

zich niet/nauwelijks houden aan een voor hen ingestelde éénrichtingsroute. Idealiter zouden de wegen op het park dan ook fors verbreed (tot 3,85 meter) moeten worden om fietsverkeer in twee richtingen volgens de richtlijnen te faciliteren. Tegelijkertijd heeft het verleden uitgewezen dat de situatie functioneert zoals deze al die tijd is geweest (met ingesteld éénrichtingsverkeer en een smalle rijbaan). Ook biedt de opzet van het park geen mogelijkheid om de weg in die mate te verbreden en is het verkeer dat gebruik maakt van de wegen beperkt tot parkeigen verkeer waarom akkoord kan worden gegaan met het hanteren van een wegbreedte van 3,4 meter met toegepast éénrichtingsverkeer voor gemotoriseerd en fietsverkeer. Wel is het hierbij van belang de bebording op de juiste wijze aan te brengen, deze voldoet in de huidige situatie niet aan de eisen t.a.v. het toepassen van verkeersborden.



Op het park zijn geen aparte voetgangersvoorzieningen aanwezig. Het delen van de rijbaan door voetgangers, fietsers en automobilisten is passend bij een erf, wat aansluit bij de, ten opzichte van reguliere woonwijken, afwijkende inrichting van het park. Aanbevolen wordt om de wegen/straten van het park ook als zodanig (erf) aan te duiden met het bord G5 "woonerf". In de huidige situatie staat aan het begin van het park een maximumsnelheid van 20 km/u afgebeeld. Het woonerf bord geeft aan dat de maximumsnelheid 15 km/u (oftewel stapvoets) bedraagt. Het woonerf bord kan deze dan ook vervangen, wel zal ook hiervoor een verkeersbesluit genomen moeten worden.



Materialisering

Binnen woon-/leefgebieden wordt bij voorkeur gebruik gemaakt van klinker-/elementenverharding. Dit draagt bij aan de uitstraling van wegen/straten als verblijfsgebied en heeft daarmee een snelheidsremmend effect. De wegen/straten op het park zijn veelal voorzien van een asfaltverharding wat niet de voorkeur verdient, maar wel is toegestaan.

Parkeren

Bij het wijzigingen van het omgevingsplan wijzigt formeel de functie van de gebouwen op het terrein van recreatie naar woningen. Hierom zal het plan getoetst moeten worden aan de parkeernormen nota. Voor het park geldt dat er enkel vrijstaande koopwoningen aanwezig zijn, hiervoor geldt een parkeernorm van 2,3 parkeerplek per woning (2 voor gebruikers/bewoners, 0,3 voor bezoekers). Zie onderstaande uitsnede uit de Nota Parkeernormen.

Ulft & Varsseveld						
Functie	Eenheid	Centrum	Schil	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers
Wonen						
Koop, huis, vrijstaand	Per woning	1,8	2,1	2,3	2,4	0,3
Koop, huis, twee-onder-een-kap	Per woning	1,7	2,0	2,2	2,2	0,3
Koop, huis, tussen/hoek	Per woning	1,5	1,8	2,0	2,0	0,3
Koop, appartement, duur	Per woning	1,6	1,9	2,1	2,1	0,3

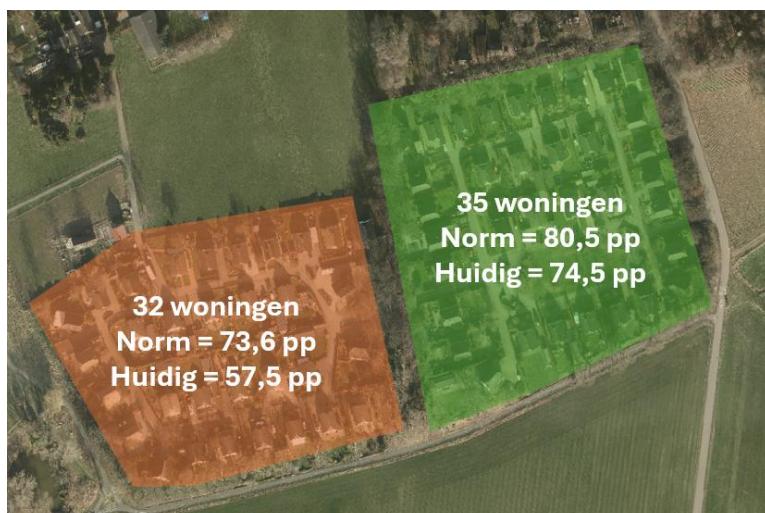
FIGUUR 1 PARKEERNORM VRIJSTAANDE KOOPWONINGEN

Het park bevat in totaal 67 woningen. Dit houdt in dat er op basis van de parkeernormen nota 154 ($67 * 2,3$) parkeerplekken gerealiseerd moeten zijn/worden. Voor het berekenen van het aantal parkeerplekken in de bestaande situatie, wordt onderstaande tabel (tabel 1, uit de parkeernormennota) gehanteerd t.a.v. aanwezige parkeerplekken op eigen terrein. Parkeerplekken in de openbare ruimte worden per stuk meegerekend.

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekeningsaantal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	1	Oprit min. 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage	2	1,5	Oprit min. 11,0 meter diep
Dubbele oprit zonder garage	2	2	Oprit min. 4,5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0	
Garagebox (niet bij woning)	1	0	
Garage met enkele oprit	2	1	Oprit min. 5,0 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,5	Oprit min. 11,0 meter diep
Garage met dubbele oprit	3	2	Oprit min. 4,5 meter breed

FIGUUR 2 REKENWAARDE PARKEREN OP EIGEN TERREIN

Het park is op basis van deze tabel onderzocht via de luchtfoto en straatbeelden van Google Maps. In de bijlage (bijlage 1) volledig inzicht in de getelde parkeervakken. In onderstaand overzicht (figuur 1) een versimpelde weergave opgenomen van het aantal woningen, de geldende norm en het getelde aantal parkeerplekken.



FIGUUR 3 OVERZICHT AANTAL WONINGEN, AANTAL PARKEERPLEKKEN VOLGENS DE NORM EN HUIDIG AANTAL PARKEERPLEKKEN

Advies hoe om te gaan met tekort aan parkeervakken

Uit de telling blijkt het bestaande aantal parkeerplekken onder de norm te liggen. Het tekort bedraagt in totaal 22 plekken. Kijkend naar het toetsingskader uit de Nota Parkeernormen (bijlage 2), komen we in het stappenplan terecht op de trede "Kan aan de parkeereis voldaan worden door het aanleggen van openbare parkeerplaatsen". Deze vraag zal met "Ja" moeten worden beantwoord om een positief advies vanuit verkeer te kunnen geven. Zo niet, resteert de mogelijkheid om een integrale afweging te maken en op basis daarvan de omgevingsvergunning wel of niet te verlenen. Voor een positief advies vanuit verkeer zal initiatiefnemer dan ook moeten aantonen dat het mogelijk is om het tekort aan parkeervakken te realiseren binnen het plangebied. Vervolgens zou door middel van het uitvoeren van een parkeerdrukonderzoek de daadwerkelijke parkeerdruk onderzocht kunnen worden. Blijkt hieruit dat er in werkelijkheid voldoende parkeercapaciteit is, is het niet nodig de aanvullende parkeerbehoefte gelijk te realiseren. Wel dienen er duidelijke afspraken met de grondeigenaren gemaakt te worden om een parkeerprobleem in de toekomst te voorkomen:

In anterieure overeenkomst vast te leggen randvoorwaarden:

- *Aannemelijk moet worden gemaakt dat het bestaande gebruik niet veranderd in de toekomst (gebruik is nu en in de toekomst wonen)*
- *Mocht er in de toekomst sprake zijn van parkeeroverlast, wordt alsnog de verplichting opgelegd om de extra 22 parkeervakken conform de norm te realiseren*

Verkeersgeneratie

Bij het wijzigen van de functie van het park moet gekeken worden naar de mogelijke verandering ten aanzien van verkeersgeneratie en mogelijke knelpunten die hierdoor veroorzaakt worden. Hiervoor kan net als bij het berekenen van de parkeernorm gebruik worden gemaakt van kentallen van het CROW behorend bij de huidige en toekomstige functie van het park. Binnen de functie die worden onderscheiden in de kencijfers van het CROW is de functie van het Bungalowpark (huisjescomplex) de functie die het meest aansluit bij de bestaande bestemming van het park. Voor een vakantiepark op deze locatie geldt hierbij een verwachte verkeersgeneratie van gemiddeld 2,2 verkeersbewegingen per recreatiewoning. Bij de wijziging naar woningen wordt deze verkeersgeneratie gemiddeld 8,2 verkeersbewegingen per woning. Zie onderstaande uitsneden uit het CROW.

Bungalowpark (huisjescomplex)									
	Verkeersgeneratie (per bungalow)								
	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
Zeer sterk stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,9	2,2	2,6	2,8	
Sterk stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,9	2,2	2,6	2,8	
Matig stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	2,1	2,3	2,6	2,8	
Weinig stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	2,1	2,3	2,6	2,8	
Niet stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	2,1	2,3	2,6	2,8	
<i>Opmerking</i> Aandeel bezoekers: 89%									

FIGUUR 4: VERKEERSGENERATIE RECREATIEWONINGEN (BRON: CROW-PUBLICATIE 381 'KENCIJFERS PARKEREN EN VERKEERSGENERATIE')

Koop, huis, vrijstaand								
	Verkeersgeneratie (per woning)							
	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
Zeer sterk stedelijk	5,9	6,7	6,4	7,2	7,3	8,1	7,8	8,6
Sterk stedelijk	6,4	7,2	7,3	8,1	7,8	8,6	7,8	8,6
Matig stedelijk	7,3	8,1	7,6	8,4	7,8	8,6	7,8	8,6
Weinig stedelijk	7,5	8,3	7,7	8,5	7,8	8,6	7,8	8,6
Niet stedelijk	7,5	8,3	7,7	8,5	7,8	8,6	7,8	8,6

FIGUUR 5: VERKEERSGENERATIE VRIJSTAANDE KOOPWONINGEN (BRON: CROW-PUBLICATIE 381 'KENCIJFERS PARKEREN EN VERKEERSGENERATIE')

Voor de 67 woningen op het park betekent de wijziging in functie dat in theorie het aantal verkeersbewegingen per etmaal stijgt van 148 naar 550 verkeersbewegingen per etmaal. Deze aantallen zijn ook in de nieuwe situatie zodanig laag dat dit niet tot problemen leidt op de omliggende wegenstructuur. In de praktijk zal het verschil in aantal verkeersbewegingen niet aanzienlijk verschillen ten opzichte van de bestaande situatie, omdat het gebruik reeds passend is bij de functie wonen. En ook nu worden geen problemen geconstateerd ten aanzien van de verkeersafwikkeling.

Samenvatting/conclusies

Hieronder opgesomd de conclusies wat betreft aandachtspunten bij de wijziging van het Omgevingsplan naar woonfunctie:

1. Het park voorziet met de aansluiting op de Voortseweg (gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer) en Badweg (langzaamverkeer en hulpdiensten) in voldoende ontsluitingsmogelijkheden;
2. De aansluiting op de Voortseweg zou bij voorkeur worden vormgegeven d.m.v. een uitritconstructie, de huidige vorm met toepassen van haaiantanden voldoet ook, wel moet hier een bord B06 bijgeplaatst worden;
3. De aangegeven verkeersregels op het houten bord aan het begin van het park voldoen niet aan de wettelijk gestelde eisen voor het toepassen van verkeersregels en het plaatsen van borden. Ten behoeve van de toepassing van deze verkeersregels en handhaafbaarheid zal een verkeersbesluit moeten worden genomen en zullen de borden op de juiste wijze geplaatst moeten worden;
4. De zichtbaarheid van het afsluithek op de Badweg dient ten behoeve van de zichtbaarheid verbeterd te worden door middel van reflecterend materiaal;
5. De wegen op het park voorzien niet in de wenselijke breedte van 3,85 meter bij éénrichtingsverkeer auto + tweerichtingsverkeer fiets. Vanwege de ontstane situatie vanuit het verleden, de beperkte ruimte en het tot op heden functioneren kan volstaan worden met een wegbreedte van 3,4 meter met ingesteld éénrichtingsverkeer voor auto- en fietsverkeer Hier moet een verkeersbesluit voor genomen worden en dient de bebording op de juiste wijze toegepast te worden;
6. Bij de inrichting van de wegen op het park (geen voetpaden, enkel bestemmingsverkeer, smalle straten, park) is de aanduiding als woonerf passend. Deze aanduiding kan het bestaande bord dat een maximumsnelheid van 20 km/u aanduidt vervangen. Hiervoor dient een verkeersbesluit genomen te worden;
7. Bij voorkeur worden de straten op het park voorzien van klinkerverharding, asfaltverharding zoals in de bestaande situatie is ook toegestaan;
8. De aanwezige parkeervoorzieningen op het park zijn onvoldoende voor het opvangen van de parkeervraag volgens de normen horend bij de functie van woningen. De parkeernormen nota biedt de mogelijkheid om met een negatief advies op parkeren, op basis van een integrale afweging de

omgevingsvergunning alsnog te verlenen. Voor een positief vanuit verkeer zal aangetoond moeten worden dat het tekort aan parkeercapaciteit gerealiseerd kan worden op het park en kan met het doen van een parkeerdrukmeting aangetoond worden dat de daadwerkelijke realisatie van extra vakken niet direct noodzakelijk is. Om parkeeroverlast in de toekomst te voorkomen dienen hiervoor de nodige afspraken te worden vastgelegd in een anterieure overeenkomst. Ook moet het hiermee mogelijk zijn om alsnog de verplichting te kunnen opleggen tot realiseren van het benodigde aantal plekken volgens de norm.

9. Met de wijziging van functie neemt de verkeersgeneratie van het park in theorie toe. Deze toename is niet dusdanig dat dit tot problemen kan leiden op de omliggende wegenstructuur, dit blijkt eveneens uit de bestaande situatie waarin het gebruik van het park reeds aansluit bij de functie van wonen.

Bijlage 1 – Overzicht getelde parkeercapaciteit huidige situatie

Gele vlakken betreffen openbare parkeervakken, groene vlakken betreffen vakken/opritten behorend bij de woningen



Bijlage 2 – Toetsingskader beoordelen parkeren

