

MEMO

Aan: Aelmans ROM, t.a.v. de heer S. v.d. Venne
Kopie:
Van: ing. Nordine Bouchiba
Project: Bungalowpark Euverem
Ons kenmerk: 12-1001-01_v2
Onderwerp: Beschrijving van relevante verkeerskundige aspecten
Datum: 14 december 2012
Bijlage:

1. Aanleiding

Ten behoeve van beoogde herinrichting en uitbreiding van het bungalowpark Euverem in de gemeente Gulpen-Witterom bestaat bij Aelmans ROM behoefte aan verkeerskundige advisering met betrekking tot de partiële herziening van het bestemmingsplan. Het ontwerpbestemmingsplan "Bungalowpark Euverem" [LIT1] heeft in de periode van 12 juli 2012 tot en met 22 augustus 2012 ten behoeve van zienswijzen ter visie gelegen. Gedurende deze termijn zijn een aantal zienswijzen ingediend, waarbij ook ingegaan wordt op mogelijke effecten van het nieuwe park ten aanzien van verkeer en geluid in de omgeving.

In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is reeds inhoudelijk op deze aspecten ingegaan. In deze notitie wordt dieper ingegaan op de verkeerskundige aspecten; deze worden inhoudelijk getoetst en waar mogelijk aangescherpt. Het toevoegen van (recreatieve) ruimtelijke functies aan de dorpskern heeft immers verkeerskundige gevolgen. Indien hier geen of onvoldoende rekening mee gehouden wordt bij de ontwikkeling van het project kunnen na realisatie ongewenste effecten ontstaan, zoals parkeeroverlast, sluipverkeer of een slechte bereikbaarheid. Dit is mede afhankelijk van de mate waarin deze effecten optreden, hetgeen weer afhankelijk is van onder meer de omvang van de voorziene uitbreiding. Daarom is het van belang vooraf inzicht te krijgen in de verkeerskundige effecten van de ruimtelijke plannen te Euverem en hier adequaat op in te spelen.

De volgende vragen zullen hiervoor beantwoord moeten worden:

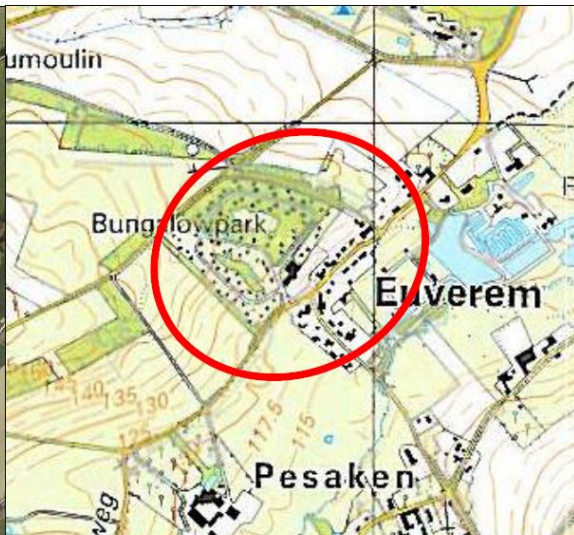
- Wat is de (extra) verkeersgenererende werking van het nieuwe bungalowpark?
- Ontstaan er knelpunten in de verkeersveiligheid, -circulatie/doorstroming en verkeersleefbaarheid?
- Hoe groot is de te verwachten (extra) parkeerbehoefte en (waar) kan voldoende parkeergelegenheid gerealiseerd worden?
- Zijn er aanvullende (infrastructurele) maatregelen nodig om de extra verkeers- en/of parkeerdruk op een veilige en adequate manier op te vangen?

2. Beschrijving plannen

In de gemeente Gulpen-Wittem nabij de bebouwing van het gehucht Euverem, ten zuidwesten van de kern Gulpen, ligt het bungalowpark Euverem. Het park is zowel voor wat betreft de vakantiewoningen als het centrumgebouw verouderd en voldoet in de huidige staat niet langer aan de hedendaagse eisen van luxe en comfort. Beoogd wordt om een kwaliteitsverbetering van het gehele park door te voeren. Om het huidige park te kunnen optimaliseren en een totale kwaliteitsimpuls te realiseren, is uitbreiding van het park noodzakelijk. De initiatiefnemer is voornemens het park in oostelijke richting met zo'n 4 hectare uit te breiden. Zie onderstaande afbeeldingen (bron [LIT1]).



luchtfoto plangebied



topografische kaart plangebied



huidige situatie



In de huidige situatie is in het bungalowpark sprake van 432 slaapplekken in 94 bungalows. Dit aantal wordt conform de plannen uitgebreid naar meer dan 1000 slaapplekken in 102 bungalows en 10 hoeses. Dat betekent dus dat het aantal bungalows slechts beperkt toeneemt, maar het aantal slaapplekken meer dan verdubbelt.

De volgende verdeling in bungalowtypes wordt aangehouden:

- 55% bungalows met 3 slaapkamers/6 slaapplekken (= 56 bungalows)
- 10% bungalows met 4 tot 6 slaapkamers/maximaal 12 slaapplekken (= 10 bungalows)
- 35% bungalows met 6 slaapkamers/12 slaapplekken (= 36 bungalows)

Daarnaast bieden de 10 hoeses ruimte voor 16 slaapplekken

3. Verkeersgenererende werking

Voor het maken van een inschatting van de hoeveelheid autoverkeer die wordt gegenereerd bij nieuwe ontwikkelingen, zijn door het CROW in de ASVV2012 kencijfers verkeersgeneratie ontwikkeld. Onder verkeersgeneratie wordt hierbij verstaan de totale hoeveelheid gemotoriseerd verkeer (exclusief openbaar vervoer) die gedurende een gekozen tijdsperiode naar de desbetreffende voorziening toe rijdt en hiervan wegrijdt [LIT2].

Ten aanzien van de verkeersgenererende werking van het bungalowpark en de vergelijking daarvan met de huidige situatie zijn de volgende zaken van belang. In de huidige situatie is zoals gezegd ook sprake van een bungalowpark. Hoewel op dit moment de bezetting van dit bungalowpark beperkt is (en de verkeersgenererende werking dus ook), moet uitgegaan worden van het vigerende bestemmingsplan, waarin het huidige bungalowpark is vergund. Dat is immers de situatie en de hoeveelheid verkeer die in geval van een volledige bezetting van het huidige bungalowpark op basis van het vigerende bestemmingsplan wordt toegestaan.

De verkeersgeneratie van een bungalowpark wordt volgens de CROW-kencijfers in de ASVV2012 bepaald op basis van het aantal verkeersbewegingen per bungalow. Dat is 2,6 tot 2,8 motorvoertuigen per bungalow. Deze kencijfers zeggen echter niets over het aantal slaapplekken per bungalow. Logischerwijs mag worden aangenomen dat de CROW-kencijfers uitgaan van een bungalow van gangbare grootte (4 tot 6 personen). Veiligheidshalve gaan wij in deze studie ervan uit dat de CROW-kencijfers betrekking hebben op een bungalow voor 4 personen. Tevens nemen we aan

dat de verkeersgeneratie evenredig toeneemt aan de hand van de grootte van de bungalow. Hoewel het aannemelijk is dat in de praktijk het aantal verkeersbewegingen niet evenredig (maar minder snel) toeneemt met de grootte van de bungalow (aangezien bij grotere bungalows een deel van de mensen ook met volumewagens c.q. minibuses zal komen), gaan wij er in deze studie wel vanuit. Zo zal er in ieder geval geen sprake zijn van een onderschatting van de verkeersgeneratie van het bungalowpark. De resultaten van de berekening dienen dan ook als een "worstcase scenario" beschouwd te worden. In de praktijk liggen de verkeersaantallen mogelijk lager.

Op basis van de genoemde uitgangspunten betekent dat het volgende voor de verkeersgeneratie per bungalow:

- verkeersgeneratie 4-persoonsbungalow: 2,6 tot 2,8 mvt/etmaal
- verkeersgeneratie 6-persoonsbungalow: 3,9 tot 4,2 mvt/etmaal
- verkeersgeneratie 12-persoonsbungalow: 7,8 tot 8,4 mvt/etmaal
- verkeersgeneratie 16-persoonsbungalow: 10,4 tot 11,2 mvt/etmaal

Berekening verkeersgeneratie huidig vergunde situatie

66	4-persoonsbungalows =	172 à 185 mvt/etmaal
28	6-persoonsbungalows =	109 à 118 mvt/etmaal
Totale verkeersgeneratie huidig bungalowpark =		281 à 303 mvt/etmaal

Berekening verkeersgeneratie toekomstige situatie

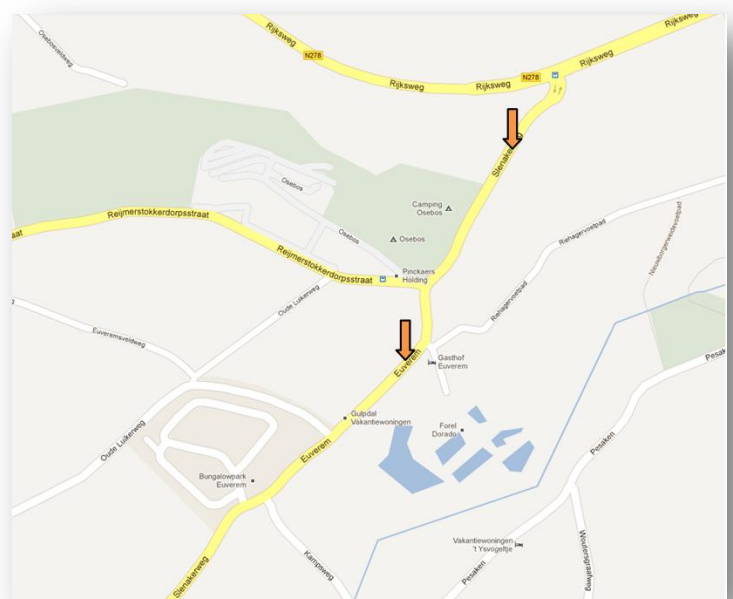
56	6-persoonsbungalows =	219 à 235 mvt/etmaal
46	12-persoonsbungalows =	359 à 386 mvt/etmaal
10	16-persoonshoeves =	104 à 112 mvt/etmaal
Totale verkeersgeneratie nieuw bungalowpark =		682 à 733 mvt/etmaal

Geconcludeerd wordt, dat de verkeersgeneratie ten opzichte van het huidige bungalowpark zal toenemen met een factor 2,4.

Opmerking: in de bestemmingsplantoelichting is ook reeds een berekening gemaakt van de te verwachten verkeersgeneratie, waarbij de uitkomst was dat ca. 300 bewegingen extra verwacht mogen worden ten opzichte van het huidig vergunde bungalowpark. Hoewel voor die berekening als uitgangspunt het aantal bungalows is genomen (en niet het aantal slaappleatsen), is er als kencijfer een (te) hoge verkeersgeneratie per bungalow gebruikt, die niet strookt met de landelijke CROW-kencijfers.

4. Toename verkeersintensiteit

Teneinde de berekende verkeersgeneratie van het bungalowpark te kunnen afzetten tegen de huidige verkeersdrukke op de wegen in de omgeving, zijn er door ons verkeerstellingen uitgevoerd op twee punten op de belangrijkste uitvalsweg van de kern Euverem: op Euverem en de Slenakerweg. Naar schatting 80% van het verkeer uit Euverem rijdt via deze weg. De belangrijkste uitvalsweg voor deze omgeving is immers de provinciale weg N278 (Maastricht-Vaals), die aan het einde van de Slenakerweg ligt. De verkeerstellingen zijn uitgevoerd in de periode 16 t/m 22 november 2012, waarbij continu het passerende verkeer door middel van telapparaten is geteld. De telling heeft geleid tot de volgende etmaalintensiteiten (beide rijrichtingen bij elkaar opgeteld).



Telpunt Euverem:

- Gemiddelde werkdagintensiteit: 1261 mvt/etmaal
- Gemiddelde weekdagintensiteit: 1215 mvt/etmaal

Telpunt Slenakerweg:

- Gemiddelde werkdagintensiteit: 1964 mvt/etmaal
- Gemiddelde weekdagintensiteit: 1780 mvt/etmaal

Aangezien de bezetting van het huidige bungalowpark sowieso minimaal is én de tellingen bovendien zijn uitgevoerd in een periode waarin geen toeristisch verkeer voorkomt, wordt aangenomen dat de getelde waarden louter "regulier" verkeer betreffen. In een toeristisch seizoen, waarbij het bungalowpark wel bezet is, zullen de intensiteiten hoger liggen (als gevolg van het feit dat dan ook verkeer van/naar het huidige bungalowpark gebruik maakt van deze route).

Wanneer we de verkeersgeneratie van het bungalowpark, zoals in de vorige paragraaf berekend, bij deze getelde waarden optellen, ontstaat een beeld van de verkeersintensiteit bij een volledige bezetting van het park. We gaan daarbij zoals gezegd uit van een verdeling 80%-20% naar richting, dat wil dus zeggen dat 80% van het verkeer van/naar het bungalowpark via de route Euverem-Slenakerweg naar de N278 zal rijden en 20% de andere kant op richting Beutenaken. Dat betekent dat 546 à 586 voertuigen van/naar het bungalowpark via de route van/naar N278 zullen rijden (80% van de eerder berekende 682 à 733 mvt/etmaal). Wanneer we deze aantallen optellen bij de getelde intensiteiten, ontstaat de volgende intensiteitsverwachting.

Telpunt Euverem:

- Verwachte werkdagintensiteit: tussen 1807 en 1847 mvt/etmaal
- Verwachte weekdagintensiteit: tussen 1761 en 1801 mvt/etmaal

Telpunt Slenakerweg:

- Verwachte werkdagintensiteit: tussen 2510 en 2550 mvt/etmaal
- Verwachte weekdagintensiteit: tussen 2366 en 2406 mvt/etmaal

5. Conclusie ten aanzien van de verkeerstoename

Volgens het vigerende Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan (GVVP) van Gulpen-Witterm [LIT3] vervullen beide genoemde wegen een functie als erftoegangsweg type I. Erftoegangswegen zijn wegen die volgens het GVVP als hoofddoel hebben het toegang bieden tot de eigen percelen van bewoners, winkels etc. Een type I-weg is een erftoegangsweg van hogere orde en wordt toegekend indien deze behoort tot het openbaar vervoernetwerk, fietsnetwerk en/of een belangrijke toeristische c.q. aanrijdroute is voor hulpdiensten. Op erftoegangswegen dient de maximumsnelheid conform de landelijke CROW-richtlijnen binnen de bebouwde kom maximaal 30 km/u te zijn en buiten de bebouwde kom 60 km/u. Op Euverem en de Slenakerweg is dat in de praktijk ook het geval. Bovendien worden deze snelheidsregimes ter plaatse ook ondersteund door infrastructurele maatregelen, zoals verkeersplateaus en asverspringingen.

De ASVV2012 geeft aan dat een maximumintensiteit van 5.000 à 6.000 mvt/etmaal op dit type wegen acceptabel is. Aangezien de berekende intensiteiten na uitbreiding van het bungalowpark daar ruim onder liggen, wordt geconcludeerd dat zich geen problemen zullen voordoen ten aanzien van verkeersveiligheid, -circulatie/doorstroming en/of verkeersleefbaarheid en dat er geen aanvullende infrastructurele maatregelen in de omgeving noodzakelijk zijn.

Aangezien de verkeersintensiteiten op de Slenakerweg ten westen van Euverem nog lager zijn dan op de telpunten én de extra verkeersdruk als gevolg van het vernieuwde bungalowpark aan deze zijde van Euverem zoals gezegd bovendien zeer beperkt zal zijn, kan dezelfde conclusie worden getrokken voor dat gedeelte van de Slenakerweg.

6. Aantal parkeerplaatsen

In de bestemmingsplantoelichting is het benodigde aantal parkeerplaatsen na uitbreiding van het bungalowpark bepaald op basis van de gemeentelijke parkeernormen zoals opgenomen in de "Beleidsnota Parkeernormen en Parkeerfonds Gulpen-Wittern" [LIT4]. Conform de gemeentelijk te hanteren parkeernormen geldt voor vakantiewoningen een parkeernorm van 0,5 per slaappleats. Op basis van de in totaal 1.042 slaappleats in het bungalowpark komt men dan op een totaal aantal aan benodigde parkeerplaatsen van 521, welke alle op eigen terrein zullen worden gerealiseerd. De parkeernorm is daarmee correct en op basis van de juiste bron (gemeentelijke parkeernormen) berekend in de bestemmingsplantoelichting.

Ter extra controle maken wij een vergelijking tussen de nieuwste CROW-parkeerkencijfers [LIT2] voor bungalowparken en de gemeentelijke parkeernorm. De CROW-kencijfers gaan uit van 2,0 à 2,2 parkeerplaatsen per bungalow. Net als bij de kencijfers voor verkeersgeneratie, zeggen deze kencijfers echter niets over het aantal slaappleats per bungalow. Ook hier mag echter logischerwijs worden aangenomen, dat de CROW-kencijfers uitgaan van een bungalow van gangbare grootte (4 tot 6 personen). Op basis daarvan wordt gesteld dat de gemeentelijke parkeernorm van 0,5 parkeerplaats per slaappleats ongeveer overeenkomt met de nieuwste CROW-kencijfers en er in ieder geval geen sprake is van een onderschatting van het aantal benodigde parkeerplaatsen. Gelet op het feit dat alle parkeerplaatsen op eigen terrein worden aangelegd, wordt daarmee geconcludeerd dat er geen aanleiding is om te veronderstellen dat parkeeroverlast in de omgeving van het bungalowpark zal ontstaan.

7. Geluidsniveau

In de bestemmingsplantoelichting is het volgende aangegeven ten aanzien van dit aspect:

De realisatie van een bungalowpark betreft geen geluidsgevoelig object in het kader van de Wet geluidhinder (Wgh). Verder bevinden zich in de directe omgeving van het plangebied geen spoorlijn of bedrijventerrein. Hiervan is dus ook geen geluidzone van invloed op het plangebied. Het is dan ook niet noodzakelijk om in het kader van de kwaliteitsverbetering en uitbreiding van het bungalowpark een onderzoek uit te voeren in het kader van de Wgh.

In de toelichting wordt echter niet ingegaan op het aspect *indirecte hinder*. Indirecte hinder is die geluidshinder die niet wordt veroorzaakt door activiteiten of installaties binnen de inrichting, maar die wel aan de inrichting is toe te rekenen [LIT5]. Verkeer van personen en goederen van en naar de inrichting kan ook indirecte hinder met zich meebrengen. In (de geluidparagraaf van) het Activiteitenbesluit ('Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer') is de term 'indirecte hinder' niet terug te vinden. Ook is daarin niets geregeld over indirecte geluidhinder ten gevolge van verkeersaantrekkende werking. Daarom is de zorgplicht van toepassing op verkeersaantrekkende werking van een inrichting die nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben.

In het kader van de zorgplicht heeft het bevoegd gezag de bevoegdheid maatwerkvoorschriften te stellen voor zover het betreffende aspect bij of krachtens het Activiteitenbesluit niet uitputtend is geregeld. In de toelichting van het Activiteitenbesluit staat dat maatwerkvoorschriften ter voorkoming van indirecte hinder vallen onder de zorgplicht (Art. 2.1 lid 2k: "het voorkomen dan wel voor zover dat niet mogelijk is het beperken van de nadelige gevolgen voor het milieu van het verkeer van personen en goederen van en naar de inrichting. [vooral gericht op bezoekersstromen]").

De vraag is nu in hoeverre het zorgplichtaspect van toepassing is op de voorgenomen uitbreiding van het bungalowpark in Euverem. Daarvoor is het van belang om te kijken naar de reikwijdte en begrenzing van mobiele geluidsbronnen. Indirecte hinder is die geluidshinder die niet wordt veroorzaakt door activiteiten of installaties binnen de inrichting, maar die wel aan de inrichting is toe te rekenen. Daar zitten echter wel grenzen aan. Voor indirecte hinder ten gevolge van mobiele geluidsbronnen (bijvoorbeeld (vracht)wagens) geldt een beperking van de reikwijdte.

Die reikwijdte is op verschillende manieren vast te stellen. Voor het bungalowpark zijn daarbij de volgende punten van belang:

- De reikwijdte blijft beperkt tot de akoestische herkenbaarheid (2 dB-criterium zoals ook bij de reconstructies in de zin van de Wet geluidhinder wordt toegepast). Conform de ASVV [LIT2] vindt een dergelijke toename van het geluidsniveau plaats bij een stijging van de verkeersintensiteit van 60%. Dat is hier echter niet het geval, zoals kan worden afgeleid uit de in deze memo uitgevoerde verkeersberekeningen.
- Geluidsgevoelige bestemmingen die aan een 30 km-weg liggen vallen buiten de Wgh, zodat hiervoor geen toetsing vereist is. Aangezien alle geluidsgevoelige bestemmingen in de Euverem aan een 30km-weg liggen, vallen deze dus buiten de Wgh.

Op basis van deze punten wordt geconcludeerd dat voor het aspect indirecte hinder en de daaruit voortvloeiende zorgplicht geen nader onderzoek in het kader van de Wgh uitgevoerd hoeft te worden, net zoals dat het geval is voor de kwaliteitsverbetering en uitbreiding van het bungalowpark zelf.

8. Gebruikte literatuur

- [LIT1] Tonnaer Adviseurs in omgevingsrecht, "Bestemmingsplan Bungalowpark Euverem Gemeente Gulpen-Wittern – ontwerp", Eindhoven/Maastricht Airport, 25 juni 2012
- [LIT2] CROW onlinepublicatie "ASVV2012" via www.crow.nl
- [LIT3] Gemeente Gulpen-Wittern, "Gemeentelijk Verkeers en Vervoerplan", 20 mei 2009
- [LIT4] Gemeente Gulpen-Wittern, "Beleidsnota Parkeernormen en Parkeerbonds Gulpen-Wittern", 9 december 2008
- [LIT5] Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Kenniscentrum Infomil via www.infomil.nl