



Roelofs[®]

Welkom

Ardoer.com



★★★★★
Camping
DE HOLTERBERG
Holten

Thuis in de natuur

Rapport

Verkeersonderzoek uitbreiding camping De Holterberg



[Redacted text]

[Redacted text]

Datum:
26 februari 2019



Sneek
Spijkenisse
Stadskanaal
Steenwijk
Veenendaal



Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Studiegebied.....	1
1.3	Leeswijzer	1
2	Ruimtelijke beschrijving camping De Holterberg	3
2.1	Bestaande situatie	3
2.2	Toekomstige situatie.....	3
3	Verkeerskundig onderzoek.....	5
3.1	Verkeersgeneratie	5
3.2	Verkeersontsluiting	6
3.3	Verkeersafwikkeling	7
3.4	Verkeersveiligheid	9
3.5	Parkeren	9
4	Conclusies	11



1 Inleiding

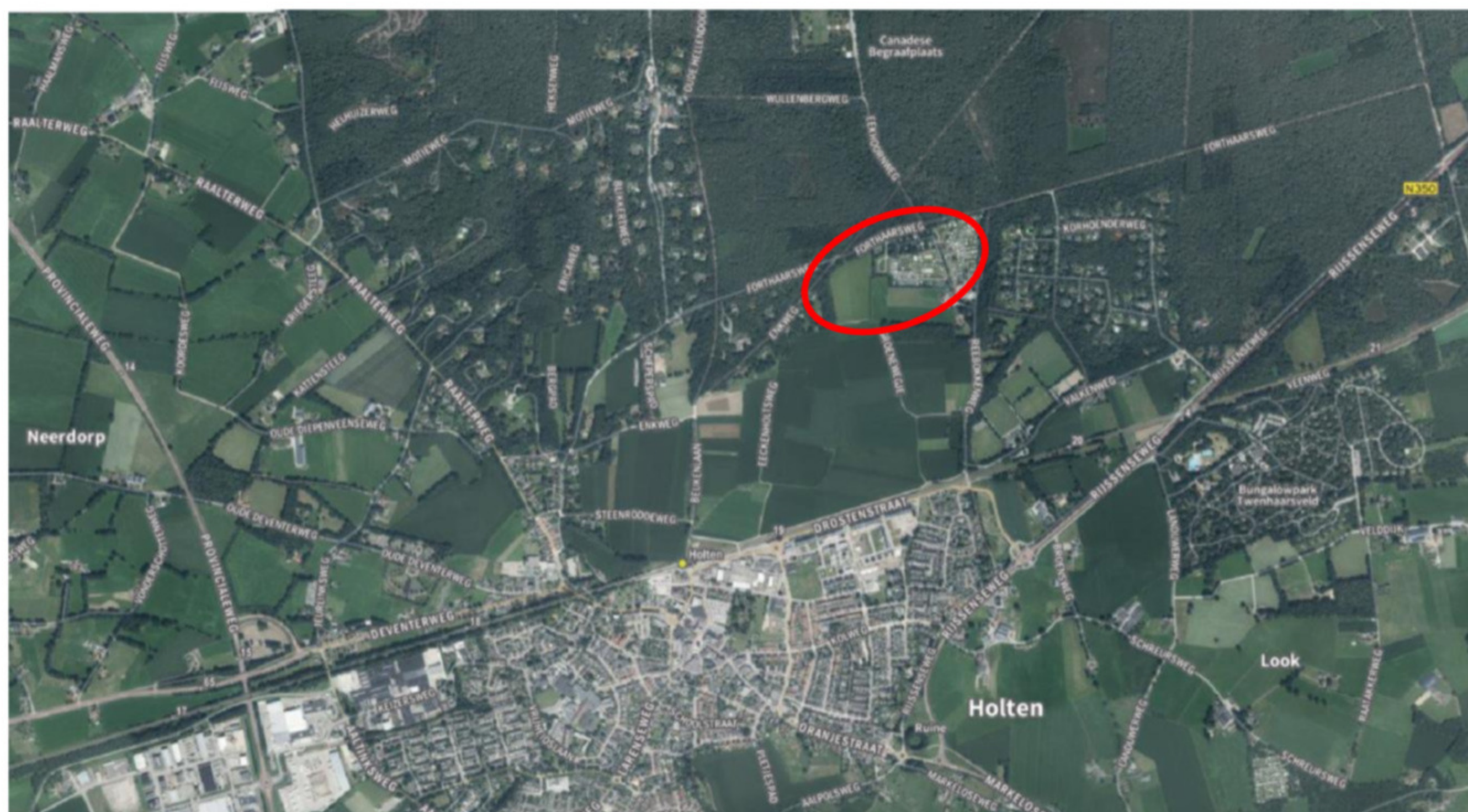
1.1 Aanleiding

Camping De Holterberg nabij Holten (Overijssel) is voornemens haar camping uit te breiden. Om dit te bewerkstelligen is een wijziging in het bestemmingsplan noodzakelijk. Op basis van het ontwerpbestemmingsplan en de reacties die de gemeente Rijssen-Holten hierop heeft ontvangen, is geconcludeerd dat aanvullend verkeersonderzoek noodzakelijk is om tot een gedegen onderbouwing van het planontwikkeling te komen.

Namens camping De Holterberg heeft adviesbureau [REDACTED] Roelofs Advies en Ontwerp BV gevraagd dit verkeersonderzoek uit te voeren. Voorliggende rapportage bevat de resultaten van het betreffende verkeersonderzoek.

1.2 Studiegebied

Het studiegebied van dit verkeersonderzoek bestaat primair uit camping De Holterberg, gelegen ten noordoosten van de woonkern Holten (zie rode cirkel in figuur 1.1) en het ontsluitende wegennet in de directe omgeving. Het gaat hierbij niet enkel om de Reebokkenweg, maar bijvoorbeeld ook de Forthaarsweg.



Figuur 1.1 Situering camping [REDACTED]

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is een beschrijving van de huidige en toekomstige voorgenomen situatie van camping De Holterberg opgenomen. Het resultaten van het verkeerskundig onderzoek zijn opgenomen in hoofdstuk 3. Achtereenvolgens wordt hierbij ingegaan op de verkeersgeneratie, de ontsluiting, verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en het parkeren. De rapportage wordt in hoofdstuk 4 afgesloten met conclusies.



2 Ruimtelijke beschrijving camping

2.1 Bestaande situatie

Camping De Holterberg (zie figuur 2.1), gelegen aan de noordoostzijde van de kern Holten, heeft op dit moment circa 240 verblijfsplaatsen. Hierbij kan een onderverdeling worden gemaakt in 120 vaste en 120 toeristische verblijfsplaatsen. De huidige camping wordt ontsloten via een entree aan de Reebokkenweg. Bij de entree zijn ook verschillende voorzieningen als de receptie, een zwembad, horecavoorzieningen en een parkeerterrein gesitueerd.



Figuur 2.1 Huidige camping De Holterberg (bron: website camping)

2.2 Toekomstige situatie

De inzet is om de camping uit te breiden met circa drie hectare aan de westzijde van de huidige camping (zie rode cirkel figuur 2.2). Hierbij is ook het voornemen om de bestaande camping te extensiveren. Door de bestaande camping te vergroenen (zie figuur 2.2 voor Groenplan) zal een afname van het aantal verblijfsplaatsen plaatsvinden. Het huidige aantal van 240 standplaatsen wordt terug gebracht naar 220 plaatsen, namelijk 110 vaste en 110 toeristische standplaatsen.



Figuur 2.2 Groenplan uitgebreide camping De Holterberg

Onderstaand figuur 2.3 toont het inrichtingsplan voor de beoogde uitbreiding van de camping. Het terrein wordt ingericht als autoluw campingterrein met een eigen entree aan de noordelijk gelegen Forthaarsweg. De oostelijk gelegen Reebokkenweg fungeert hierbij als hoofdontsluiting. Nabij de nieuwe entree is een centrale parkeervoorziening voorzien.

Het campingterrein wordt een gemengd recreatieterrein met eco-chalets, duurzame bungalows en toeristische kampeervelden. In het centrale gebouw worden in ieder geval sanitaire voorzieningen geplaatst met een ontvangstruimte voor de gasten. Ook een tweede zwemvoorziening is gewenst om aan te sluiten bij de sportieve mindset van de toekomstige doelgroep.

Het ruimtelijke programma van de uitbreiding ten behoeve van dit verkeersonderzoek bevat de volgende onderdelen:

- 24x (afgerond 25x) groepstent (locatie C);
- 30x kampeerveld (locatie D);
- 5x trekkershut (locatie E);
- 15x zwerfhut (locatie F);
- 102 (afgerond 100x) parkeerplaats (locatie G).



Figuur 2.3 Inrichtingsplan uitbreiding De Holterberg

Op basis van de voorgenomen uitbreiding met afgerond 75 standsplaatsen en het extensiveren van het huidige campingterrein (van 240 naar 220 standplaatsen) neemt het aantal standsplaatsen van de totale uitgebreide camping per saldo toe met 55 standplaatsen.

3 Verkeerskundig onderzoek

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de verkeerskundige consequenties van de uitbreiding van de camping De Holterberg. Achtereenvolgens worden hierbij de volgende aspecten behandeld:

- verkeersgeneratie;
- verkeersontsluiting;
- verkeersafwikkeling;
- verkeersveiligheid;
- parkeren.

3.1 Verkeersgeneratie

Op basis van het ruimtelijk programma van de huidige en toekomstige situatie is met de rekentool 'Verkeersgeneratie & Parkeren' van het CROW de te verwachten verkeersgeneratie voor de camping inzichtelijk gemaakt. Uitgangspunt voor de berekeningen is een locatie in het buitengebied van de gemeente Rijssen-Holten. Verder is het standaard mobiliteitsprofiel van het CROW gehanteerd. Dit mobiliteitsprofiel is gebaseerd op praktijkervaringen, literatuur en/of onderbouwde bewerkingen hiervan (het principe van 'best-practice'). Tabel 3.1 toont de berekende verkeersgeneratie voor een gemiddelde weekdag en de maatgevende weekdag van de huidige camping. Dit laatste betreft een gemiddelde weekdag tijdens het hoogseizoen (juli/augustus).

Voor de toeristische standplaatsen op de camping is in de CROW rekentool de functie 'camping' gehanteerd. Het kencijfer voor deze functie kent wel een aantal kanttekeningen, namelijk dat het kencijfer exclusief 10% gasten van bezoekers is en dat het kencijfer niet van toepassing is op vast verhuurde standplaatsen (jaarplaatsen)¹. Om te voorzien in een verkeersgeneratie inclusief bezoekers zijn de resultaten van de functie 'camping' met 10% opgehoogd. Voor de vaste standplaatsen is uitgegaan van een alternatieve CROW functie, namelijk die van 'bungalow'. Hierbij moet wel opgemerkt worden dat het kencijfer voor een bungalow is gebaseerd op huisjescomplexen op een bungalowpark². In praktijk zal de daadwerkelijke verkeersgeneratie van de vaste standplaatsen op de camping tussen die van een campingstandplaats en een bungalow liggen. Het kencijfer voor een bungalow is wel inclusief gasten van bezoekers.

functie	CROW functie	ruimteprogramma	Gemiddelde weekdag	Maatgevende weekdag
toeristische standsplaatsen	campingplaats	120 plaatsen	48 mvt/etm	175 mvt/etm
gasten (10%)	campingplaats	-	5 mvt/etm	18 mvt/etm
vaste standplaatsen	bungalow	120 plaatsen	324 mvt/etm	557 mvt/etm
totaal (afgerond)		240 plaatsen	380 mvt/etm	750 mvt/etm

Tabel 3.1 Verkeersgeneratie huidige camping

De berekening van verkeersgeneratie inclusief uitbreiding van de camping is opgenomen in tabel 3.2. De gehanteerde functies op het bestaande campingterrein komen overeen met die van voorgaande berekening. Voor de groepstenten, het kampeerveld en de trekkershutten is de CROW functie 'camping' gehanteerd. De zwervhutten hebben een meer permanent karakter en daarom is net als bij de vaste standplaatsen van de camping de CROW functie 'bungalow' gebruikt.

Het predicaat 'trekkershut' is een beschermde titel. Zij mag alleen gevoerd worden voor een trekkershut die door De Groene Koepel erkend is en voldoet aan de richtlijnen.

¹ bron: CROW publicatie 317, kencijfers parkeren en verkeersgeneratie

² bron: CROW publicatie 272, verkeersgeneratie voorzieningen

In de richtlijnen van De Groene Koepel is de volgende definitie voor trekkershutten opgenomen: *Trekkershutten zijn eenvoudige, maar kwalitatief goede houten huisjes in de Benelux. Ze zijn geschikt als onderkomen voor recreanten die graag ergens kort verblijven of rondtrekken in een bepaald gebied, op de fiets, te voet of met de auto.*

Gezien de modaliteit van gebruikersgroepen, de kortdurende verblijfsduur en de eenvoudige inrichting kan verondersteld worden dat de verkeersgeneratie van trekkershutten overeenkomt met die van de CROW functie 'camping'.

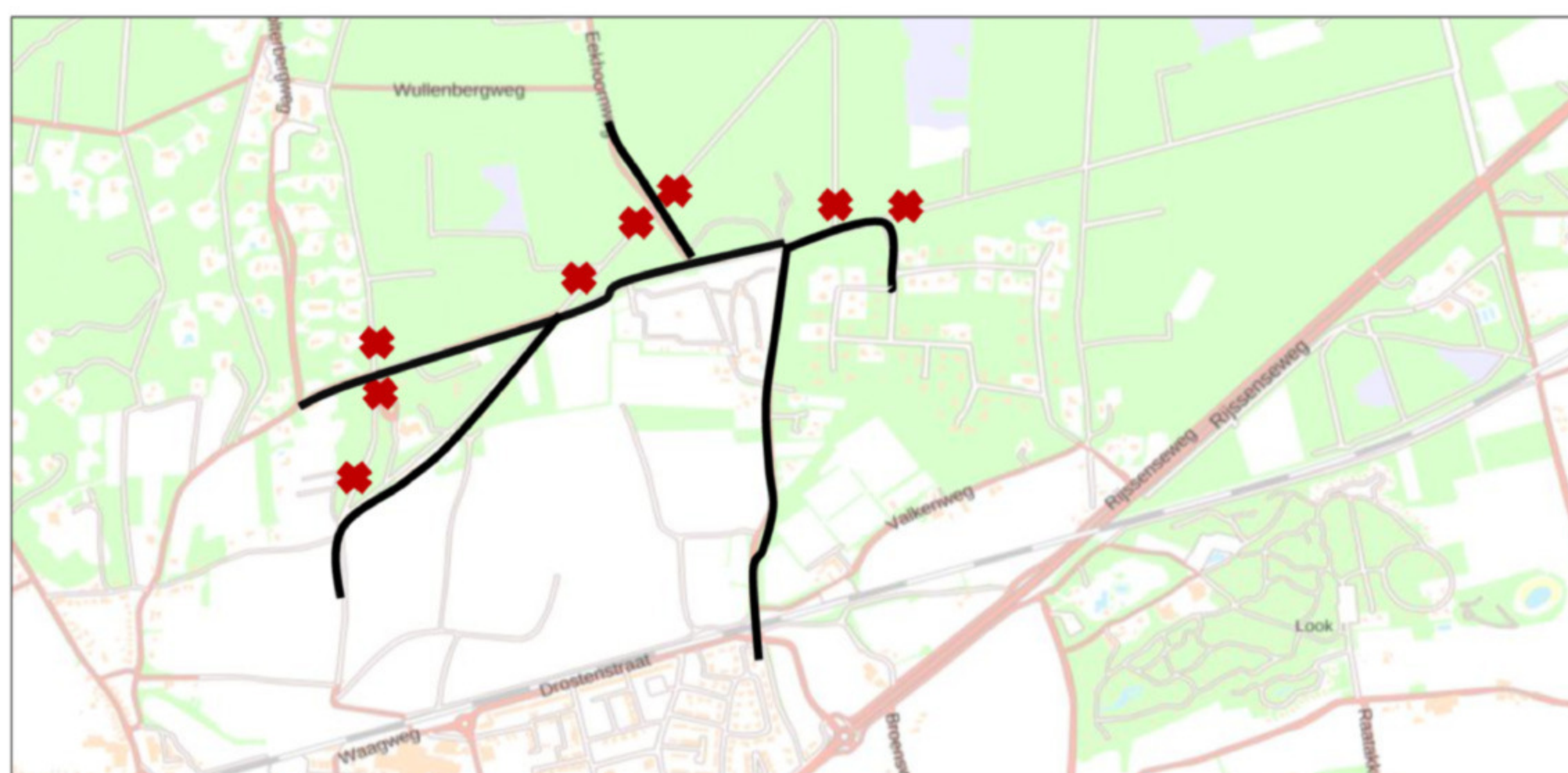
functie	CROW functie	ruimteprogramma	Gemiddelde jaarweekdag	Maatgevende weekdag
toeristische standplaatsen	campingplaats	110 plaatsen	44 mvt/etm	160 mvt/etm
gasten bestand (10%)	campingplaats	-	5 mvt/etm	16 mvt/etm
vaste standplaatsen	bungalow	110 plaatsen	297 mvt/etm	510 mvt/etm
groepstent	campingplaats	25 plaatsen	10 mvt/etm	36 mvt/etm
kampeerveld	campingplaats	30 plaatsen	12 mvt/etm	43 mvt/etm
trekkershut	campingplaats	5 plaatsen	2 mvt/etm	7 mvt/etm
gasten uitbreiding (10%)	campingplaats	-	3 mvt/etm	9 mvt/etm
zwerfhut	bungalow	15 plaatsen	40 mvt/etm	69 mvt/etm
totaal (afgerond)		295 plaatsen	410 mvt/etm	850 mvt/etm

Tabel 3.2 Verkeersgeneratie toekomstige camping (inclusief uitbreiding)

Uit voorgaande tabellen 3.1 en 3.2 is af te leiden dat de uitbreiding van de camping leidt tot een toename van circa 30 verkeersbewegingen op een gemiddelde weekdag en circa 100 verkeersbewegingen tijdens een maatgevende weekdag in het hoogseizoen. Zoals benoemd leidt de aanname dat de vaste standplaatsen een verkeersgeneratie hebben conform een bungalow tot een worst-case benadering. Dit geldt in mindere mate ook voor de zwerfhutten. In praktijk zal de verkeersgeneratie van de vaste standplaatsen en zwerfhutten lager liggen.

3.2 Verkeersontsluiting

Camping De Holterberg kent verschillende ontsluitingsmogelijkheden. Vanuit de geldende geslotenheidsverklaringen zijn er een aantal restricties. Verkeer van/naar de camping kan in principe gebruik maken van de Reebokkenweg, Forthaarsweg, Eekhoornweg en/of Enkweg. De Oude Hellendoornseweg, Nijverdalseweg en Forthaarsweg ten oosten van de Fazantenweg kennen een geslotenheidsverklaring (uitgezonderd aanwonenden & exploitatie percelen). Figuur 3.1 toont de ontsluitingsmogelijkheden (zwarte wegen) en geslotenheidsverklaringen (rode kruizen).



Figuur 3.1 Ontsluitingsmogelijkheden en geslotenheidsverklaringen omgeving camping De Holterberg

De Reebokkenweg (figuur 3.2 links) vormt de hoofdonthutingsroute van de camping. Via de Drostenstraat en/of Rijssenseweg (N350) verdeelt het verkeer zich over het omliggende wegennet. In de toekomstige situatie blijft de Reebokkenweg de hoofdonthutingsroute van de camping. Gezien de situering ten opzichte van de Sallandse Heuvelrug is het wel aannemelijk dat een deel van het campingverkeer gebruik maakt van de Forthaarsweg (figuur 3.2 rechts).



Figuur 3.2 Reebokkenweg (links) en Forthaarsweg (rechts)

Gebruik van de Enkweg en het Beukenlaantje van/naar het centrum van Holten is niet te verwachten, gezien de reistijd en het rijcomfort via de half verharde Enkweg en onverharde Beukenlaan. De Reebokkenweg vormt, ook voor vanaf de nieuw aan te leggen onthutening op de Forthaarsweg, een meer aantrekkelijke route. Daarbij geldt ook dat campingverkeer gewezen wordt om te rijden via de Reebokkenweg. Gezien de positionering en weginrichting van de Eenhoornweg/Wullenbergweg is de verwachting wel dat dagelijks enkele voertuigen gebruik maken van deze onthutingsroute. Ook gebruik van de route Forthaarsweg/Fazantenweg door campingverkeer is vanuit logica niet te verwachten.

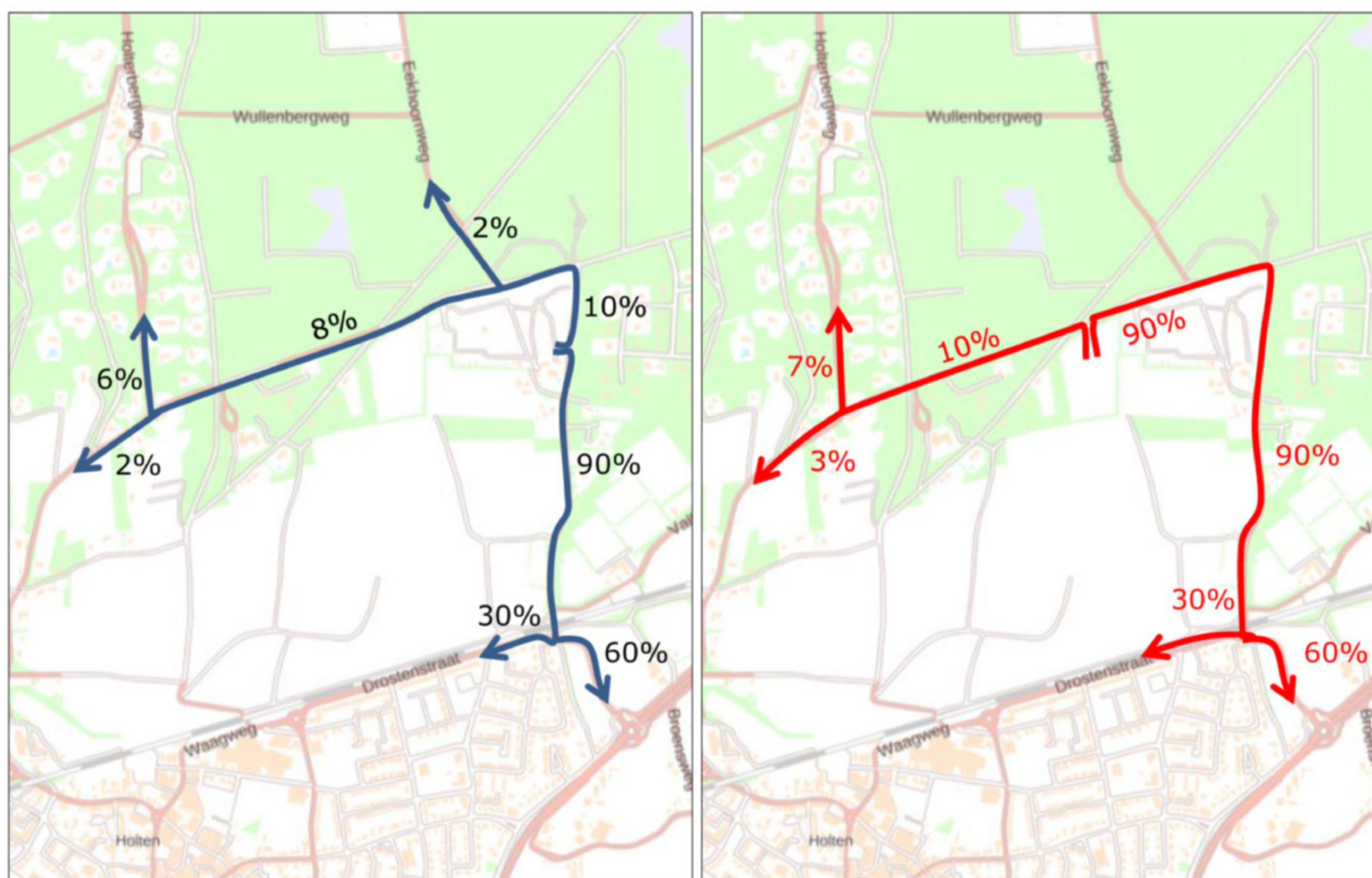
De Reebokkenweg is vanuit het Duurzaam Veilig principe gecategoriseerd als erfthutgangsweg (type II) en kent een formele maximum snelheid van 60 km/uur. Tussen Drostenstraat en de entree van de camping kent de rijbaan een asfaltverharding met deels grasbetonstenen langs de rijbaan. Wel zijn er rijsporen van voertuigen die door de berm rijden (bij tegemoetkomend verkeer). Met een breedte van circa 4,5 m zonder markering voldoet de Reebokkenweg aan de CROW inrichtingseisen voor dergelijke erfthutgangswegen. Verkeer op de Reebokkenweg bestaat in hoofdzaak uit bestemmingsverkeer (camping) en langzaam recreatieverkeer van/naar de Sallandse Heuvelrug. Ook maakt een kleine hoeveelheid verkeer van/naar de naastliggende villawijk via de Fazantenweg gebruik van de Reebokkenweg. Voor de situatie op de Reebokkenweg (deel met asfalt) kan vanuit de typering (type II) en weginrichting worden uitgegaan van een wenselijke capaciteit van circa 3.000 tot 4.000 mvt/etmaal.

De Forthaarsweg kent een wegprofiel met een verharde en deels half verharde rijbaan van circa 3,5 m breed. Aan de noordzijde ligt een vrijliggend fietspad. De Forthaarsweg is relatief smal en door de aanwezige bomen zijn er beperkt uitwijkmogelijkheden. Ook zijn er diverse wegschades, maar hierdoor is de route bewust niet aantrekkelijk voor (sluip)verkeer en werken de wegschades ook snelheidbeheersend. In droge zomermaanden is er een sprake van stofvorming op de Forthaarsweg. Op basis van de weginrichting van de Forthaarsweg worden auto's met caravan of aanhanger van en naar de uitbreiding van de camping via de infrastructuur op de bestaande camping gestuurd. Gezien de weginrichting en situering kan voor de Forthaarsweg worden uitgegaan van een wenselijke capaciteit van circa 1.000 mvt/etmaal.

3.3 Verkeersafwikkeling

Om de consequenties van de verkeersafwikkeling inzichtelijk te maken is de verkeersgeneratie (paragraaf 3.1) toegedeeld op de onthutingsmogelijkheden rondom de camping (paragraaf 3.2). Hierbij is ook rekening is gehouden met de reguliere autonome verkeersbelasting. Figuur 3.3 toont de toedeling van het campingverkeer op basis van de geldende restricties, een veldverkenning en expert-judgement. In de figuur is onderscheid gemaakt in de toedeling via de huidige onthutening op de Reebokkenweg (links) en de toekomstige onthutening op de Forthaarsweg (rechts).

Voor de huidige situatie geldt dat de gehele camping ontsluit via de Reebokkenweg. Voor de toekomstige situatie is het uitgangspunt dat de geëxtensiveerde camping ontsluit via de Reebokkenweg en de campinguitbreiding ontsluit via de Forthaarsweg. Ook dit uitgangspunt voorziet in een worst-case scenario, omdat auto's met caravan of vouwwagen niet via de Forthaarsweg rijden, maar via het bestaande kampeerterrein (zie paragraaf 3.2). In praktijk ligt de hoeveelheid verkeer tussen de ontsluitingen op de Forthaarsweg en de Reebokkenweg dus lager.



Figuur 3.3 Toedeling verkeersgeneratie ontsluiting Reebokkenweg(links) en Forthaarsweg(rechts)

Wanneer de verkeersgeneratie als gevolg van de voorgenomen uitbreiding van de camping wordt toegevoegd aan de reguliere verkeersbelasting en de gevolgen van het extensiveren in mindering worden gebracht op de bestaande verkeersbelasting, volgen de wegvakintensiteiten zoals afgerond opgenomen in tabel 3.3. De reguliere verkeersbelasting (gemiddelde weekdag huidige situatie) zijn afkomstig uit verkeerstellingen en expert-judgement van Roelofs en de gemeente Rijssen-Holten. De intensiteiten voor de huidige situatie op de maatgevende weekdag zijn gebaseerd op de berekende verkeersgeneratie voor de maatgevende dag (zie paragraaf 3.1).

wegvak	huidige situatie		toekomstige situatie (met uitbreiding & extensiveren)	
	gemiddelde jaarweekdag	maatgevende weekdag	gemiddelde jaarweekdag	maatgevende weekdag
1. Reebokkenweg (Forthaarsweg – entree camping)	150	190	205	330
2. Reebokkenweg (entree camping – Valkenweg)	700	1.035	730	1.125
3. Forthaarsweg (Reebokkenweg – Eekhoornweg)	125	165	180	305
4. Forthaarsweg (Eekhoornweg – entree uitbreiding)	110	140	165	285
5. Forthaarsweg (entree uitbreiding – Enkweg)	110	140	115	150
6. Forthaarsweg (Enkweg – entree Hoog Holten)	110	140	115	150
7. Forthaarsweg (entree Hoog Holten – Holterbergweg)	275	305	280	315
8. Eekhoornweg (Forthaarsweg – Wullenbergweg)	25	35	25	35

Tabel 3.3 Verkeersbelasting ontsluitend wegennet (motorvoertuigen/weekdag)

De intensiteiten in bovenstaande tabel laten zien dat de maximaal wenselijke capaciteitsgrenzen van 4.000 mvt/etmaal (Reebokkenweg) en 1.000 mvt/etmaal (Forthaarsweg) bij afstand niet bereikt worden. Zowel op wegvak- als kruispuntniveau (ook aansluitingen Drostenstraat en Holterbergweg) zijn er geen problemen met de verkeersafwikkeling te verwachten.

De vrijdag (belangrijkste wisseldag) is de drukste dag wat betreft campingverkeer². Op basis van de verhouding tussen intensiteit en capaciteit (I/C-verhouding) is er ruim voldoende restcapaciteit om piekmomenten tijdens de maatgevende periode op te vangen.

Voor camping De Holterberg geldt dat gasten van de kampeerplaatsen en trekkershutten vertrekken voor 11.00 uur en aankomen vanaf 13.00 uur. Voor de verhuurcaravans liggen deze tijdstippen op 10.00 (vertrek) en 15.00 (aankomst). Deze spreiding heeft een positief effect op de verkeersafwikkeling. Ook wanneer de weekdagintensiteiten worden omgerekend naar een werkdag (omrekenfactor 1,1²) zijn er op wegvak- en kruispuntniveau vanuit de verkeersafwikkeling geen knelpunten te verwachten.

Aanvullende mitigerende verkeersmaatregelen zijn vanuit de verkeersafwikkeling niet noodzakelijk.

3.4 Verkeersveiligheid

De voorgenomen ontwikkelingen op camping De Holterberg hebben beperkt invloed op de verkeersveiligheid. De effecten worden in hoofdzaak veroorzaakt door de toename van de hoeveelheid verkeer van/naar de camping. Hierdoor wordt het kans op conflictsituaties vergroot. Tijdens de drukste perioden (wisselmoment) rijdt het verkeer wel hoofdzakelijk in dezelfde rijrichting vanaf of juist richting camping, wat het aantal conflictsituaties beperkt. Ook op de ontsluitende kruispunten op de Drostestraat en Holterbergweg zijn door uitbreiding van de camping geen substantiële veiligheidsproblemen te verwachten.

Rondom de camping is relatief veel recreatief langzaam verkeer (wandelaars/fietsers) aanwezig. Op de Forthaarsweg maakt dit verkeer grotendeels gebruik van het noordelijk gelegen fietspad, waardoor conflictsituaties met gemotoriseerd verkeer worden vermeden. Fietsers en voetgangers op de Reebokkenweg maken wel gebruik van dezelfde rijbaan. Toename van de hoeveelheid verkeer vergroot de kans op conflicten, maar het snelheidsbeeld en de beschikbare ruimte in het wegprofiel geeft geen aanleiding om te veronderstellen dat er grote veiligheidsrisico's ontstaan.

Aanvullende mitigerende verkeersmaatregelen zijn vanuit de verkeersveiligheid niet noodzakelijk.

3.5 Parkeren

Om het aspect parkeren te beoordelen zijn op basis van de vigerende parkeernormen parkeerberekeningen uitgevoerd voor camping De Holterberg. Uitgangspunt is de 'Nota Parkeernormen 2018' van de gemeente Rijssen-Holten, waarbij de ontwikkellocatie zich in het 'buitengebied' in een 'niet stedelijk' gebied bevindt³. De gehanteerde functies komen overeen met die van de berekeningen van de verkeersgeneratie (camping of bungalow). Net als bij de verkeersgeneratie geldt ook bij het parkeren dat de functiekeuze van bungalow leidt tot een parkeernorm die in praktijk hoger ligt dan de daadwerkelijke parkeerbehoefte.

De parkeernormen van de gemeente Rijssen-Holten zijn een gemiddelde van de CROW kencijfers⁴, waardoor voor de functie 'camping' geldt dat de parkeernorm dus exclusief gasten van bezoekers is. De parkeerbehoefte van de voorzieningen waar de functie 'camping' van toepassing is, is daarom met 10% opgehoogd. De parkeernorm voor de voorzieningen met functie 'bungalow' is overeenkomstig de CROW kencijfers wel inclusief van bezoekers van gasten.

Tabel 3.4 op de volgende pagina toont de berekening van de parkeerbehoefte voor de uitbreiding van de camping. Uit de berekening volgt dat de campinguitbreiding een totale parkeerbehoefte kent van afgerond 111 parkeerplaatsen.

³ bron: Nota Parkeernormen 2018 Rijssen-Holten

functie	parkeernorm	ruimteprogramma	parkeerbehoefte
<i>groepstent/kampeerveld/trekkershut</i>	1,2 per plaats	60 plaatsen	72 parkeerplaatsen
<i>10% gasten</i>	0,12 per plaats	60 plaatsen	7,2 parkeerplaatsen
<i>zwerfhut</i>	2,1 per plaats	15 plaatsen	31,5 parkeerplaatsen
<i>totaal (afgerond)</i>			111 parkeerplaatsen

Tabel 3.4 Parkeerbehoefte uitbreiding camping

Voor de uitbreiding geldt dat bij de 15 zwerfhutten één voertuig per hut op het terrein geparkeerd kan worden. Dit betekent dus de resterende parkeerbehoefte van 96 voertuigen (111 – 15) buiten het campingterrein van de uitbreiding geparkeerd moeten worden. Om deze parkeerbehoefte te faciliteren is er conform inrichtingsplan een parkeerterrein met circa 100 parkeerplaatsen voorzien. Hiermee zijn er bij de uitbreiding voldoende parkeerplaatsen beschikbaar.

Tevens geldt dat door het extensiveren van de bestaande camping de parkeerbehoefte op dit deel van de camping afneemt. Totaal vervallen 10 toeristische en 10 vaste standplaatsen. De parkeercapaciteit die hierdoor vrij komt kan binnen de plangrenzen tijdens piekmomenten eventueel ook nog gebruikt worden.

Tabel 3.5 toont de afname van de parkeerbehoefte op het bestaande campingterrein. Net als bij de berekeningen voor de verkeersgeneratie is ook hier uitgegaan van de functie 'camping' voor de toeristische standplaatsen en de functie 'bungalow' voor de vaste standplaatsen. De parkeernorm voor toeristische standplaatsen c.q. campingstandplaatsen is ook hier exclusief gasten van bezoekers.

functie	parkeernorm	ruimteprogramma	parkeerbehoefte
<i>toeristische standplaatsen</i>	1,2 per plaats	10 plaatsen	12 parkeerplaatsen
<i>10% gasten</i>	0,12 per plaats	10 plaatsen	1,2 parkeerplaatsen
<i>vaste standplaatsen</i>	2,1 per plaats	10 plaatsen	21 parkeerplaatsen
<i>totaal (afgerond)</i>			35 parkeerplaatsen

Tabel 3.5 Vervallen parkeerbehoefte door extensiveren bestaande camping

Uit de tabel is af te leiden dat de parkeerbehoefte op de bestaande camping afneemt met afgerond 35 parkeerplaatsen. Voor de bestaande camping geldt dat bij de kampeerplaatsen en huurcaravans één auto per standplaats geparkeerd kan worden. Doordat totaal 20 standplaatsen verdwijnen, vervallen ook 20 parkeerplaatsen op het bestaande campingterrein. De overige 15 parkeerplaatsen zijn vrij toegankelijk op en om het campingterrein.

Zoals eerder al beschreven geldt tevens dat de gehanteerde parkeernorm voor de nieuw te realiseren zwerfhutten in praktijk hoger dan de daadwerkelijke parkeerbehoefte. Samenvattend voorziet de beoogde parkeervoorziening in het faciliteren van de parkeerbehoefte.

4 Conclusies

Op basis van voorgaand verkeersonderzoek is de conclusie dat de uitbreiding van camping De Holterberg en het extensiveren van de bestaande camping per saldo leidt tot circa 30 extra ritten op een gemiddelde weekdag in het jaar. Tijdens het hoogseizoen ligt het aantal extra ritten op circa 100 verkeersbewegingen van/naar de camping.

De (uitgebreide) camping kent voldoende ontsluitingsmogelijkheden, waarbij het verkeer hoofdzakelijk gebruik zal gaan maken van de Reebokkenweg en in mindere mate de Forthaarsweg. De betreffende wegen hebben voldoende restcapaciteit om het extra te verwachten verkeer op een acceptabele wijze af te wikkelen. Ook op kruispuntniveau zijn er geen afwikkelingsproblemen te verwachten.

Uitbreiding van de camping leidt niet tot substantiële extra veiligheidsrisico's. Tijdens de drukste momenten rijdt het verkeer in hoofdzaak in dezelfde richting. Ook voor langzaam (recreatief) verkeer ontstaan geen substantiële veiligheidsrisico's door de voorgenomen uitbreiding.

De parkeerbehoefte van de uitbreiding leidt tot een extra behoefte van 111 parkeerplaatsen. Doordat 15 van de 111 benodigde parkeerplaatsen bij de zwervhutten gesitueerd worden, volstaat het parkeerterrein aan de Forthaarsweg (100 parkeerplaatsen) om de restparkeerbehoefte van 96 parkeerplaatsen te faciliteren. Het extensiveren van de bestaande camping heeft hierbij ook een positief effect op het aanbod van parkeerruimte, waarmee de planontwikkeling voldoende parkeermogelijkheden kent.

Verkeerskundig gezien levert de voorgenomen ontwikkelingen op camping De Holterberg geen bezwaren op.

