

Verkeerskundige effecten bestemmingsplanwijziging

Onderwerp:

Verkeerskundige effecten als gevolg van wijziging van bedrijfsvoering Schotbroekweg 2 Denekamp

Kampen,
17 juni 2015

Projectnummer:
FCO001

Status:
Definitief

Van:
Mente Bonestroo

Opgesteld door:
Frank van Leusen

Gecontroleerd door:
Hugo Kampen

Aan:
Harmsen, Farmconsult

Kopieën aan:

Inleiding

In deze memo wordt ingegaan op de verkeerskundige gevolgen van de bestemmingsplanwijziging voor het bedrijf aan de Schotbroekweg 2 te Denekamp.

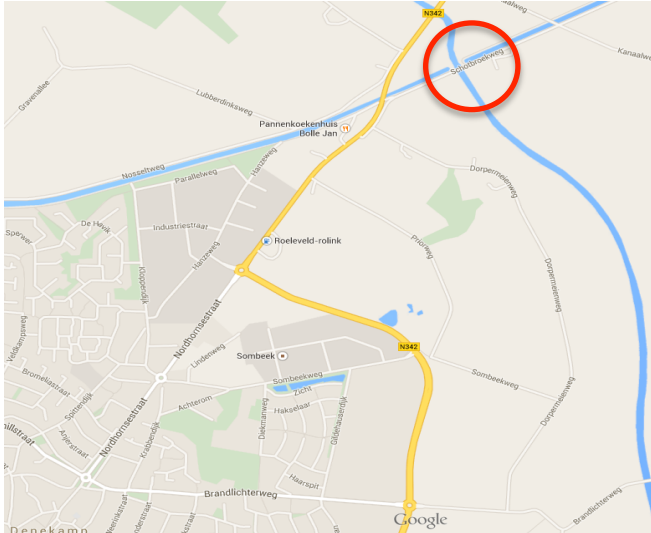
Op basis van de functiewijziging (vervangen bepaald aantal vierkante meters functie door een aantal vierkante meters nieuwe functie) wordt bepaald wat de effecten zijn voor de verkeersafwikkeling en parkeersituatie.

Als eerste wordt ingegaan op de verkeerskundige situatie met betrekking tot de categorisering en intensiteiten op de weg. Daarna worden relevante gegevens vanuit het beleid van de gemeente weergegeven. Vervolgens worden de huidige en toekomstige functies binnen het bedrijf uiteengezet, gevolgd door de verkeersgeneratie en het parkeren voor de huidige en toekomstige bedrijfsfuncties. Afgesloten wordt met een conclusie ten aanzien van de verkeersgeneratie en het parkeren.

Verkeerskundige situatie

Categorisering Schotbroekweg

De Schotbroekweg ligt buiten de bebouwde kom, ten noordoosten van Denekamp (afbeelding 1) en is in het GVVP gecategoriseerd als een erftoegangsweg B. De weg maakt geen onderdeel uit van een hoofdfietsroute of andere routes met specifieke verkeerskundige kenmerken.



Afbeelding 1: Locatie Schotbroekweg

De weg bestaat uit een asfaltverharding met een breedte van 3,10 meter met aan beide zijden bermverharding door middel van grasbetonklinkers. Op deze weg geldt een maximum snelheid van 60 km/uur. In afbeelding 2 is de weginrichting weergegeven ter hoogte van de aansluiting van de Schotbroekweg met de N342 Nordhornsestraat.



Afbeelding 2: Weginrichting Schotbroekweg

Intensiteit

Het is voor de bestemmingsplanwijziging van belang om aan te kunnen geven wat het effect is van een mogelijke toename van het verkeer voor het functioneren van de Schotbroekweg.

Van de Schotbroekweg zijn bij de gemeente Dinkelland geen intensiteiten bekend. Om over de effecten van de bestemmingsplanwijziging, m.b.t. het verwerken van het verkeer inclusief mogelijke toename, een uitspraak te kunnen doen, is de huidige intensiteit gemeten.

Hiervoor is een camera geplaatst op de kruispunt Schotbroekweg – Kanaalweg. Uit deze meting blijkt dat er op een werkdag (dinsdag) in totaal 180 motorvoertuigen per etmaal rijden. Het aandeel middelzwaar en zwaar verkeer heeft met 14 motorvoertuigen een aandeel van 7,7%. Op dezelfde dag zijn 207 fietsers per etmaal geregistreerd.

Op erftoegangswegen zijn intensiteiten tot 5.000 à 6.000 mvt (motorvoertuigen) algemeen geaccepteerd (bron: handboek wegontwerp, CROW). De gemeten intensiteit blijft hier ver onder.

Gemeentelijk beleid

Verkeersgeneratie

Voor zo ver mogelijk is voor het bepalen van de verkeersgeneratie gebruik gemaakt van kencijfers van het CROW (publicatie 305 en 317). Op basis van de adresdichtheid (publ. 317) valt het bedrijf aan de Schotbroekweg in het gebied 'landelijk wonen'. Voor functies die niet in de publicaties opgenomen zijn, maar wel van toepassing zijn, is gebruik gemaakt van de ervaringscijfers van de eigenaar. Deze aannames worden nader toegelicht.

Parkeren

Bij het beoordelen van bouwaanvragen en ruimtelijke ontwikkelingen, wordt door de gemeente Dinkelland gebruik gemaakt van de beleidsnotitie "Bouwen & Parkeren 2014".

Hierin staat omschreven dat de parkeerbehoefte van een bouwplan wordt bepaald door het vermenigvuldigen van de parkeernorm met de bruto vloeroppervlakte of met een aantal. Dat kan op grond van de afzonderlijke ruimtes in een bouwwerk of op grond van het totale bouwwerk als het om één functie gaat. Het berekende aantal parkeerplaatsen is de "nieuwe" parkeerbehoefte van het bouwplan. Bij verbouw of wijziging van een bestaand bouwwerk, mag de parkeerbehoefte van de bestaande (oude) situatie in mindering worden gebracht. Hierdoor wordt voorkomen dat een nieuw bouwplan bezwaard wordt met tekortkomingen uit het verleden (b.v. te weinig parkeerplaatsen bij het bestaande gebouw of functie). In het kader van een bouwplan hoeft alleen de toename van de parkeerdruk, die het gevolg is van het bouwplan zelf, te worden gecompenseerd door de aanvrager.

In de beleidsnotitie "Bouwen & Parkeren 2014" is in bijlage I het volgende opgenomen:

"In CROW publicatie 317 worden de parkeerkencijfers onderscheiden in diverse categorieën. Uit de parkeerkencijfers kunnen parkeernormen bepaald worden. Voor andere gebruiksfuncties dan opgenomen in de tabellen, wordt naar publicatie 317 CROW verwezen. Ook voor locaties in het buitengebied geeft publicatie 317 kencijfers die als basis voor (informatief) advies kunnen dienen."

- ▲ Voor bedrijventerreinen en voor locaties buiten de bebouwde kom is het parkeeradvies (wat betreft het aantal te realiseren parkeerplaatsen) informatief van aard.
- ▲ Voor de berekenwijze van het benodigd aantal parkeerplaatsen, wordt in alle bebouwde kommen van Dinkelland en Tubbergen het gemiddelde parkeerkencijfer aangehouden.

Opsommingspunt twee wordt ook toegepast voor het berekenen van het aantal parkeerplaatsen voor deze bestemmingsplanwijziging in het buitengebied.

Bedrijfsfuncties huidig en toekomstig

Voor het bepalen van de verkeerskundige effecten van deze bestemmingsplanwijziging is het noodzakelijk de huidige functies van het bedrijf te vergelijken met de toekomstige situatie. Hieronder is een opsomming weergegeven voor beide situaties.

Huidige bedrijfsfuncties

Momenteel bestaat het bedrijf uit:

- ▲ Varkenshouderij (ca. 3000 stuks);
- ▲ Rundvee 25 stuks;
- ▲ IJssalon;
- ▲ Wielerclinics;
- ▲ Boerderij-educatie, (bezoek kinderen basisschool);
- ▲ Zorgboerderij voor twee jongeren;

Vermindering van functies

- ▲ In de toekomstige bedrijfsvoering zal geen varkenshouderij van (ca. 3.000 varkens) meer aanwezig zijn. De melkveehouderij wordt uitgebreid van 25 naar 100 koeien. Aangenomen is dat hierdoor geen toename van het verkeer ontstaat. Voor varkens is er meer transport i.v.m. voer en voor de melkveehouderij zal er regelmatig melk worden opgehaald, dit is gelijk gesteld aan elkaar.

Uitbreidingen met toekomstige functies

Voor uitbreiding van de functies binnen het bedrijf, worden de volgende onderdelen aan de bedrijfsvoering toegevoegd:

- ▲ Multifunctionele groepsruimte: vergaderingen, workshops, lezingen, wielerclinics, informatiebijeenkomsten, fietstochten, wandeltochten;
- ▲ Bezoekerscentrum: is uitbreiding van de ijssalon met winkel- en documentatiecentrum, toeristisch informatiepunt;
- ▲ Kinderboerderij: geen commerciële doelstelling, enkele kippen, geiten, een paard, luchtkussen en zandbak;
- ▲ Expositieruimte; permanente expositie kanaal Almelo – Nordhorn en Omleidingskanaal Dinkel + expositie loopbaan Hennie Kuiper + expositie wisselende thema's;
- ▲ Verhuur en reparatie MTB's;
- ▲ Toename melkveehouderij van 25 naar 100 koeien.

Verkeersgeneratie

Huidige situatie

De huidige functies genereren verkeersbewegingen door gemotoriseerd verkeer. Op basis van deze functies en beschikbare kencijfers of ervaringscijfers, is de verkeersgeneratie bepaald. In tabel 1 is het resultaat van de verkeersgeneratie voor de huidige situatie weergegeven. De onderbouwing van de ervaringscijfers/aannames zijn onder de tabel weergegeven.

beschrijving functie	bron kencijfers	eenheid	norm min	norm max	totaal min	totaal max
Wonen	CROW	vrijstaand	7,8	8,6	7,8	8,6
Varkens- en rundveehouderij	Aannames		10,0	10,0	10,0	10,0
IJssalon	CROW, horeca	145 m ² bvo	6,0	8,0	34,8	46,4
Wielierclinics	Aannames		-	-	1,3	1,3
Boerderij educatie basisschool	Aannames		-	-	0	0
Zorgboerderij	Aannames				4,0	4,0
Totaal (afgerond)					58	70

Tabel 1: Verkeersgeneratie huidige situatie

Aannames

Voor de functie van agrarisch bedrijf zijn geen kencijfers beschikbaar voor het bepalen van de verkeersgeneratie. Er wordt aangenomen dat er 4 personeelsleden werkzaam zijn en dat er dagelijks 1 leverancier het bedrijf bezoekt. Dit levert 5 aankomsten en 5 vertrekken op > 10 verkeersbewegingen per dag.

Horeca: uitgaande van café/bar/cafeteria (rest bebouwde kom), met een parkeercoefficient (CROW, publicatie 317) van minimaal 6 en maximaal 8 per 100 m² bvo (bruto vloeroppervlak), met een turnover van maximaal 2 (turnover: het aantal keren dat een parkeerplaats gebruikt wordt) $145/100 = 1,45 \cdot (6,0 \text{ of } 8,0) \cdot 2 =$ minimaal 17,4 en maximaal 23,2 auto's per dag op. Een aankomst en een vertrek > minimaal $17,4 \cdot 2 = 34,8$ en maximaal $23,2 \cdot 2 = 46,4$ verkeersbewegingen per dag.

Aangenomen wordt dat de wielierclinics 1 keer per maand gehouden worden. Stel dat aan deze wielierclinics 50 wielrenners deelnemen waarvan 75% met de auto komt. Dit resulteert in $50 \cdot 75\% = 37,5$ (stel 2 personen per auto) / 2 = 18,75 verkeersbewegingen. Voor een gemiddelde dag (gedeeld door 30 dagen) is dat $0,625$ auto's per dag. Dit is 1 aankomst en 1 vertrek en levert $(0,625 \cdot 2) 1,25 > 1,3$ verkeersbewegingen per dag op.

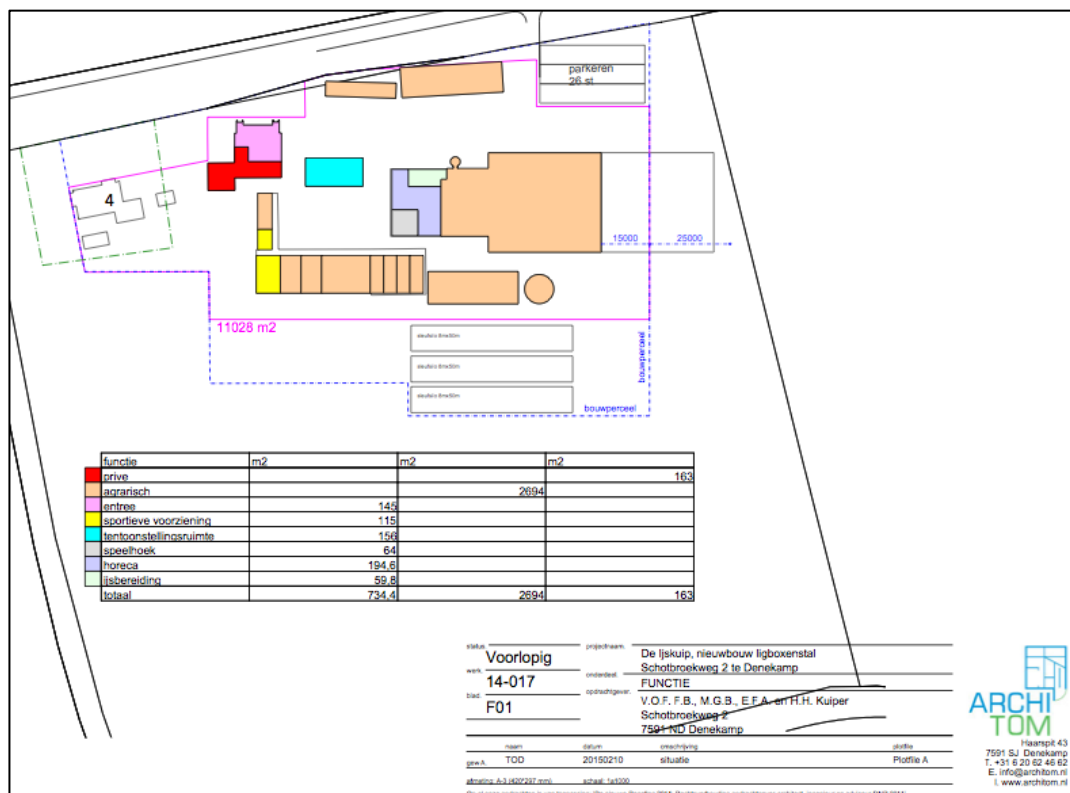
Het bedrijf ontvangt ook leerlingen van basisscholen uit de omgeving. Deze kinderen komen veelal onder begeleiding met de fiets naar het bedrijf en zijn derhalve niet meegenomen voor het bepalen van de verkeersgeneratie.

Het bedrijf fungeert ook als zorgboerderij voor jongeren. Op dit bedrijf zijn twee jongeren werkzaam, ze worden in de ochtend gebracht en in de middag opgehaald. Dit levert 2 aankomsten en 2 vertrekken op $(2 \cdot 2) > 4$ verkeersbewegingen per dag op.

Toekomstige situatie

De uitbreiding of toepassing van nieuwe bedrijfsfuncties heeft effect op het aantal voertuigen dat in de toekomst van en naar het bedrijf gaat rijden.

Voor de omvang van de verschillende functies is uitgegaan van aangeleverde informatie aangeleverd via onderstaande tekening: 'De IJskuip, nieuwbouw ligboxenstal Schotbroekweg 2 te Denekamp.'



Afbeelding 3: Aangeleverde tekening met oppervlakten per functie in nieuwe situatie

In Tabel 2 is de berekening van de verkeersgeneratie weergegeven. Eventuele ervaringscijfers zijn onder de tabel weergegeven met een onderbouwing.

beschrijving functie	bron kencijfers	eenheid	norm min	norm max	totaal min	totaal max
Wonen	CROW, vrijstaand	Woning	7,8	8,6	7,8	8,6
Melkveehouderij	Aannames	4 medewerkers	10,0	10,0	10,0	10,0
Entree/bezoeker scentrum	Aanname museum	145 m² bvo	-	-	5,5	5,5
Sportieve voorziening	CROW, bedrijf arbeidsintensief werkplaats (winkel MTB's reparatie)	115 m² bvo	2,1	2,6	2,4	3,0
Tentoonstellings ruimte/	Aanname museum	156 m² bvo	-	-	5,5	5,5
Speelhoek	CROW, Indoorspeeltuin kinderspeelhal, gemiddeld en kleiner	64 m² bvo	4,4	12,9	2,8	8,3
Horeca	CROW, cafe/bar/cafetaria	194,6 m² bvo	6,0	8,0	46,7	62,3

Ijsbereiding	Aanname museum	59,8	-	-	5,5	5,5
Boerderij educatie basisschool	Aannames		-	-	0	0
Zorgboerderij	Aannames				4,0	4,0
Totaal					96	119

Tabel 2: Verkeersgeneratie toekomstige situatie

Aannames

Voor de functie van agrarisch bedrijf zijn geen kencijfers beschikbaar voor het bepalen van de verkeersgeneratie. Er wordt aangenomen dat er 4 personeelsleden werkzaam zijn en dat er dagelijks 1 leverancier het bedrijf bezoekt. Dit levert 5 aankomsten en 5 vertrekken op > 10 verkeersbewegingen per dag.

De tentoonstellingsruimte, ijsbereiding en bezoekerscentrum worden allen afzonderlijk vergeleken met een museum. Voor deze functies zijn geen kencijfers voor de verkeersgeneratie beschikbaar. Wat betreft het aantal bezoekers is aangenomen dat dit vergelijkbaar is met bijvoorbeeld het Nationaal Historisch Orgelmuseum Elburg (1.000 bezoekers per jaar, bron: CROW 305). Dit levert een verwachte verkeersgeneratie op van: bezoekers, stel dat 100% met de auto komt, waarbij de gemiddelde bezetting 2 personen is $1.000/2 = 500$ voertuigen. Stel deze ruimtes zijn 6 maanden per jaar open (>180 dagen) $> 500/180 = 2,8$ auto's per dag op. Een aankomst en een vertrek $> 2,8 * 2 = 5,6$ verkeersbewegingen per dag.

Horeca: uitgaande van café/bar/cafetaria (rest bebouwde kom), met een parkeercoëfficiënt (CROW, publicatie 317) van minimaal 6 en maximaal 8 per 100 m² bvo (bruto vloeroppervlak), met een turnover van maximaal 2 (turnover: het aantal keren dat een parkeerplaats gebruikt wordt) $194/100 = 1,94 * (6,0 \text{ of } 8,0) * 2 =$ minimaal 23,3 en maximaal 31,0 auto's per dag op. Een aankomst en een vertrek $> \text{minimaal } 23,3 * 2 = 46,6$ en maximaal $23,2 * 2 = 62,3$ verkeersbewegingen per dag.

Het bedrijf ontvangt ook leerlingen van basisscholen uit de omgeving. Deze kinderen komen veelal onder begeleiding met de fiets naar het bedrijf en zijn derhalve niet meegenomen voor het bepalen van de verkeersgeneratie.

Het bedrijf fungeert ook als zorgboerderij voor jongeren. Op dit bedrijf zijn twee jongeren werkzaam, ze worden in de ochtend gebracht en in de middag opgehaald. Dit levert 2 aankomsten en 2 vertrekken op > 4 bewegingen per dag.

Uit bovenstaande tabel blijkt, dat er met de voorgenomen wijzigingen minimaal 96 en maximaal 119 ritten ontstaan.

Conclusie verkeersgeneratie

De wijzigingen in functies zal tot gevolg hebben dat er door de nieuwe functies meer verkeer wordt aangetrokken. De toename is de toekomstige verkeersgeneratie – huidige verkeersgeneratie: $119 - 78 = 41$ bewegingen extra per etmaal.

Parkeren

In hoofdstuk 2 uit het rapport 'Toelichting bestemmingsplan Schotbroekweg 2 Denekamp' van FarmConsult wordt beschreven welke uitbreiding wordt toegepast. Hieronder is aangegeven wat deze uitbreiding is en welk verkeerskundig effect dit heeft op het benodigd aantal parkeerplaatsen. Eerst wordt ingegaan op de huidige situatie.

De gemeente hanteert de gemiddelde parkeerkencijfers uit de CROW-publicatie 317 in kernen, tenzij anders opgenomen in de beleidsnotitie "Bouwen & Parkeren 2014". Voor toepassing van parkeerkencijfers in het buitengebied is eveneens het gemiddelde parkeerkencijfer uit CROW-publicatie 317 aangehouden. Bij gebrek aan kencijfers voor het buitengebied is 'rest bebouwde kom' aangehouden.

Parkeren huidige situatie

Het parkeren van medewerkers en bezoekers vindt nu plaats op eigen terrein van het bedrijf. Parkeerplaatsen zijn niet als afgebakende vakken zichtbaar. Er wordt gebruik gemaakt van bestaande verharding.

Beschrijving functie	Bron kencijfers	Eenheid	Gemiddeld kencijfer	totaal
Wonen	CROW, vrijstaand	Woning	1,9	1,9
Varkens- en rundveehouderij	Aanname	4 medewerkers	4	4
IJssalon	CROW, café/bar/cafetaria	145 m ² bvo	7,0	10,2
Wielierclinics	Aannames		0,63	0,63
Boerderij educatie basisschool	n.v.t.	-	-	0
Zorgboerderij	Aanname	-	-	0
Totaal				17

Tabel 3: Benodigd aantal parkeerplaatsen huidige situatie

Aannames

Voor het bepalen van de verkeersgeneratie is het volgende aangenomen:

Melkveehouderij: 4 personen personeel, komen allen met de auto, 4 parkeerplaatsen benodigd.

De wielierclinics worden 1 keer per maand gehouden. Aan deze wielierclinic nemen ongeveer 50 wielrenners deel, aangenomen wordt dat 75% met de auto komt met een bezetting van 2 wielrenners per auto. Voor een gemiddelde dag komt dit neer op $50 \cdot 0,75 = 37,5$ / 2 renners per auto = 18,8 parkeerplaatsen > verdeelt over 30 dagen = 0,63 parkeerplaatsen.

In deze berekening wordt alles berekend naar een gemiddelde dag. In de praktijk zal het aantal parkeerplaatsen op een dag worden gebruikt.

Voor wat betreft de boerderij-educatie wordt er van uitgegaan dat basisscholen op de fiets naar de boerderij komen, hiervoor zijn geen parkeerplaatsen noodzakelijk.

Voor de zorgboerderij zijn eveneens geen parkeerplaatsen noodzakelijk, de jongeren worden gebracht en later op de dag weer opgehaald, een parkeerplaats is hiervoor niet nodig.

Parkeren toekomstige bedrijfsfuncties

De gemeente hanteert de gemiddelde parkeerkecijfers van het CROW. Voor wat betreft het aantal benodigde parkeerplaatsen is onderstaande tabel opgesteld, hierin is per functie het gerekend met het gemiddeld benodigd aantal parkeerplaatsen.

Beschrijving functie	Bron kencijfers	Eenheid	Gemiddeld kencijfer	totaal
Wonen	CROW, vrijstaand	1 woning	2,4	2,4
Melkveehouderij	Aanname	4 medewerkers	1,0	4,0
Entree/bezoeker scentrum	CROW, museum	145 m ² bvo	1,1	1,6
Sportieve voorziening	CROW, bedrijf arbeidsintensief werkplaats (winkel MTB's reparatie)	115 m ² bvo	2,4	2,8
Tentoonstellings ruimte	CROW, museum	156 m ² bvo	1,1	1,7
Speelhoek	CROW, indoorspeeltuin, kinderspeelhal, gemiddeld en kleiner	64 m ² bvo	5,1	3,3
Horeca/ijssalon	CROW, café/bar/cafetaria	194,6 m ² bvo	7,0	13,6
Ijsbereiding	CROW, museum	59,8 m ² bvo	1,1	0,7
Totaal				31

Tabel 4: Benodigd aantal parkeerplaatsen toekomstige situatie

Aannames

Voor het bepalen van de verkeersgeneratie is het volgende aangenomen:

Melkveehouderij: 4 personen personeel, komen allen met de auto, 4 parkeerplaatsen benodigd.

Voor de tentoonstellingsruimte, ijsbereiding en bezoekerscentrum wordt uitgegaan van de kencijfers voor een museum.

Ontwerp parkeerplaatsen

In de 'Toelichting bestemmingsplan Schotbroekweg 2 Denekamp' wordt aangegeven dat er 26 parkeerplaatsen gerealiseerd worden.

Een gemeente zal ook beoordelen op de bereikbaarheid van de parkeerplaatsen. Op dit moment is er geen (schets)ontwerptekening met maatvoering beschikbaar. Hierdoor is niet te bepalen of de parkeerplaatsen aan de juiste afmeting voldoen en of deze goed bereikbaar zijn.

Conclusie parkeren

In de nieuwe situatie zijn 31 parkeerplaatsen benodigd, aangezien de huidige functies ook in de toekomst aanwezig zijn levert dit $31 - 17 = 14$ parkeerplaatsen die voor de nieuwe situatie aanwezig moeten zijn.

Conclusie

Verkeersgeneratie

De gemeten intensiteit in de huidige situatie op de Schotbroekweg is 181 mvt/etmaal. Voor een erftoegangsweg is een intensiteit van 6.000 mvt/etmaal acceptabel. De intensiteit is gering. Daarnaast is de toename van het verkeer met maximaal 88 motorvoertuigen ook dusdanig dat er qua verkeersafwikkeling geen problemen worden verwacht.

Parkeren

In het plan is opgenomen dat er 26 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Gezien de berekening, met genoemde aannames, voldoet het aantal van 26 parkeerplaatsen aangezien het tekort in de huidige situatie niet gecompenseerd hoeft te worden. Hierdoor is het benodigde aantal parkeerplaatsen 14 stuks. Het theoretische overschot van het aantal parkeerplaatsen kan goed gebruikt worden voor het opvangen van piekmomenten van bijvoorbeeld wielervedicals.

Conclusie

Door de wijziging en toename van het aantal functies binnen het bestemmingsplan, zal er in de toekomst meer verkeer van en naar het bedrijf gaan rijden. De huidige intensiteit, plus de effecten van de uitbreiding, zijn dusdanig klein te noemen, dat deze toename van het verkeer goed door de huidige infrastructuur verwerkt kan worden. Aanpassingen aan wegen of kruispunten zijn dan ook niet noodzakelijk.