

MEMO

Onderwerp:

Verkeerseffecten verplaatsing W&B Denekamp

Definitief

Arnhem,

08-04-2015

Projectnummer:

B02047.000133.0100

Van:

Erica Spiegelenberg

Opgesteld door:

Gijs van der Kolk

Afdeling:

ARCADIS NL BV Beaulieustraat

Ons kenmerk:

077591642:0.16

Aan:

Leferink Architecten

Kopieën aan:

Gemeente Dinkelland

Werktuig- & Bouwdienst Denekamp

Inleiding

De Werktuig- en Bouwdienst Denekamp is een agrarisch loonbedrijf dat over een groot wagen- en machinepark beschikt dat uit grote (landbouw)voertuigen bestaat. W&B Denekamp bevindt zich momenteel op een locatie waar het bedrijf onvoldoende uitbreidings- en ontwikkelingsmogelijkheden heeft. Om in de toekomst gezond te blijven is een verhuizing van het bedrijf noodzakelijk. Voor deze verhuizing is een locatie gevonden aan de Brandlichterweg te Denekamp. Het terrein diende voorheen als gemeentewerf en is momenteel in gebruik als zandopslag/depot. Als onderdeel van het bestemmingsplan is het noodzakelijk om te onderzoeken of de omliggende wegen verkeerskundig geschikt zijn voor de vestiging van het bedrijf op deze nieuwe locatie. In dit memo wordt ingegaan op de nieuwe verkeersbewegingen die het bedrijf veroorzaakt, de handhaving van de verkeersveiligheid, de parkeersituatie en het wegprofiel. Dit memo is opgesplitst naar 'Verkeer' en 'Parkeren'. Figuur 1 geeft de locatie van de exploitatie weer.



Figuur 1: Nieuwe locatie W&B Denekamp

In deze memo zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De verkeersgegevens zijn afkomstig van Noaberkracht, Buijvoets Advies en de Provincie Overijssel;
 - o In mei 2015 zijn verkeerstellingen uitgevoerd en deze tellingen zijn in dit memo verwerkt.
- Publicaties en documenten van de SWOV en het CROW zijn geraadpleegd;
- Voor de toekomstige situatie met betrekking tot de intensiteiten is 2020 als planjaar genomen.

Verkeer

De aanstaande verhuizing van de Hanzeweg naar de Brandlichterweg is een verbetering ten aanzien van de logistieke ligging. Het bedrijf is in de nieuwe situatie meer gecentreerd in het eigen werkgebied, waardoor verkeersbewegingen door de kern van Denekamp afnemen en rijafstanden naar klanten korter worden. In dit onderdeel *Verkeer* is nader ingegaan op de impact op de verkeerssituatie als gevolg van de vestiging van W&B Denekamp op de locatie aan de Brandlichterweg. Vervolgens is uit verschillende verkeerskundige invalshoeken de nieuwe locatie van W&B Denekamp beoordeeld.

Verkeersbewegingen Brandlichterweg

Met de ontwikkeling van W&B Denekamp wordt meer verkeer gegenereerd over de Brandlichterweg en in de directe omgeving. Om inzichtelijk te maken of deze nieuwe verkeersgeneratie veel invloed heeft op de verkeersafwikkeling zijn een aantal gegevens verzameld. De gegevens van het akoestisch onderzoek van Buijvoets en de verkeerstellingen van mei 2015 zijn hierbij leidend.

Het wagen- en machinepark bestaat onder andere uit (bron: akoestisch onderzoek Buijvoets):

- 14 tractors
- 6 mobiele kranen (veelal blijven deze op locatie)
- 1 rupskraan (is altijd op locatie en komt niet op het bedrijf)
- 4 minikranen op een aanhanger of vrachtwagen
- 4 shovels
- 1 heftruck
- 1 vrachtwagen/containersysteem
- 1 combine
- 1 zodenbemester
- 2 hakselaar

Een aantal van deze voertuigen worden ingezet op de openbare weg. Deze voertuigen zullen in ieder geval de Brandlichterweg gebruiken, maar daarna verspreiden naar de verschillende bestemmingen. Deze bestemmingen zijn divers en kunnen sterk verschillen per dag, maand of jaar. Er wordt dan ook voornamelijk gekeken naar de Brandlichterweg. Tijdens de oogst mag het bedrijf gebruik maken van de N342.

De Brandlichterweg is een erftoegangsweg en kan in een etmaal ongeveer 3000 tot 5000 motorvoertuigen (mvt) verwerken. Dit is de daadwerkelijke capaciteit. In de richtlijnen van het CROW zijn bewust geen kentallen opgenomen die aangeven wat de capaciteit van een erftoegangsweg is. Dit is namelijk sterk afhankelijk van de lokale situatie. Gezien de samenstelling van het verkeer is het in dit geval beter om te spreken over een gewenste maximale intensiteit. In dit geval moet een inschatting gemaakt worden op basis van het huidige wegbeeld en de samenstelling van het verkeer. De gewenste maximale intensiteit wordt dan naar beneden bijgesteld, tot 2000-3000 mvt per etmaal.

Uit verkeerstellingen van mei 2015 blijkt dat op een gemiddelde werkdag 1105 mvt/etmaal over de Brandlichterweg rijden. Uit figuur 2 blijkt dat er in het 'worst case' scenario 149 verkeersbewegingen per etmaal meer worden gegenereerd na oplevering van W&B Denekamp. Dit brengt het totaal aantal voertuigen op de Brandlichterweg, na oplevering van W&B Denekamp, op 1254 mvt per etmaal. De toename van 149 voertuigen per etmaal is geen absolute toename, het is de maximale toename van het aantal voertuigen op de Brandlichterweg als gevolg van de komst van W&B Denekamp. In figuur 2 zijn deze nieuwe verkeersbewegingen vanuit W&B Denekamp weergegeven. Dit overzicht geeft een beeld van de maximale transportbewegingen voor drukke werkdagen ('worst case' scenario). Daarbij is rekening gehouden met het vertrek van de voertuigen, de tussentijdse verkeersbewegingen en de aankomst van de voertuigen.

Verkeersbewegingen per dag	Dag 6-19 uur	Avond 19-22 uur	Nacht 22-6 uur
Aankomen voertuigen en machines	20 x	1 x	1 x
Tussentijdse bewegingen voertuigen en machines	10 x	geen	geen
Vertrekken voertuigen en machines	20 x	geen	geen
Rijden oogstseizoen rijden zware machines	4 x	2 x*	1 x*
aan/afvoer grond/puin e.d. m.b.v. vrachtwagen	20 x	geen	geen
personenwagens parkeren	60 x	6 x	4 x
*tijdens zaai- en oogstseizoen			

Figuur 2: Verkeersbewegingen W&B Denekamp (bron: akoestisch onderzoek Buijvoets)

De toename van het aantal verkeersbewegingen door de komst van W&B Denekamp leidt in de huidige situatie niet tot problemen. De intensiteit op de Brandlichterweg na realisatie van W&B Denekamp is 1254 mvt per etmaal en de gewenste maximale intensiteit van de Brandlichterweg bedraagt 2000-3000 mvt per etmaal.

Uit het Regionaal Verkeersmodel Twente blijkt dat tot 2020 de intensiteiten op de Brandlichterweg met ongeveer 45 mvt per etmaal (autonome groei) stijgen. In 2020 rijden dan mogelijk 1300 mvt per etmaal (inclusief eventuele groei wagenpark W&B Denekamp) over de Brandlichterweg. De totale verkeersbelasting op de Brandlichterweg is, zowel in de huidige als in de toekomstige situatie, ruim lager dan de gewenste maximale intensiteit van 2000-3000 mvt per etmaal. Op basis van het aantal voertuigen zijn daarom op de Brandlichterweg geen problemen te verwachten. Ook op de

Voskampsweg en de Dorpsmeijerweg zijn, gezien de lage intensiteiten op de Brandlichterweg en het feit dat de voertuigen van en naar W&B Denekamp zich verspreiden op de omliggende wegen, geen problemen te verwachten.

Wegprofiel Brandlichterweg

Aangezien W&B Denekamp over tractoren en grote machines beschikt is het van belang om in te gaan op het wegprofiel van de Brandlichterweg. Het wegprofiel van de Brandlichterweg, vanaf de rotonde met de N342 tot aan de Voskampsweg, is tussen de 4.50 en 5.40 meter breed (totale verhardingsbreedte incl. grasbeton). De gemiddelde breedte van een voertuig uit het machinepark van W&B Denekamp ligt tussen de 2 en 3.5 meter. De (wettelijke) maximale breedte van een landbouwvoertuig is 3.00 meter. (Bron: www.overheid.nl¹)

De voertuigen van W&B Denekamp maken in de huidige situatie al gebruik van de Brandlichterweg, maar met de verplaatsing van W&B Denekamp naar de Brandlichterweg gaat meer zwaarder verkeer over deze weg rijden. Na oplevering van W&B Denekamp komt het vaker voor dat twee grote voertuigen elkaar moeten passeren op de Brandlichterweg. Wanneer twee grote landbouwvoertuigen elkaar passeren en buiten de verhardingsbreedte moeten wijken, kan bermschade ontstaan. Ook de passage tussen een voertuig van W&B Denekamp en een personenauto kan leiden tot uitwijkmanoeuvres in de berm. Gezien de lage intensiteiten op de Brandlichterweg en omliggende wegen is het aantal uitwijkmanoeuvres richting de berm echter beperkt.

Er is slechts beperkt onderzoek gedaan naar de relatie tussen de verhardingsbreedte van een weg en de intensiteit. In de richtlijnen van het CROW is een tabel opgenomen die een vergelijking trekt tussen verkeersintensiteiten en bermschade op erftoegangswegen. In de tabel in figuur 3 staan deze indicatieve intensiteitsgrenzen. [CROW publicatie 328, Handboek Wegontwerp 2013-Basiscriteria, tabel 6-4 in paragraaf 6.5.1, maximale intensiteiten ter voorkoming van bermschade]

Verhardingsbreedte (m)	Intensiteit (mvt/etmaal)	
	zandgrond	klei/veen
3.00	350	300
3.50	400	350
4.00	575	500
4.50	1.000	800
5.00	1.400	1.150
5.50	3.000 à 4.000	
6.0	5.000 à 6.000	

Figuur 3: Relatie verkeersintensiteiten – bermschade, maximale intensiteiten ter voorkoming van bermschade

¹ http://wetten.overheid.nl/BWBR0025798/Hoofdstuk5/Afdeling8/2/Artikel586/geldigheidsdatum_19-03-2014

De Brandlichterweg is tussen de 4.50 en 5.40 meter breed. Dat betekent dat, gezien de maximale intensiteit van 1300 mvt/etmaal in 2020 en de maximale intensiteiten in figuur 3, dat op sommige delen van de Brandlichterweg bermschade kan ontstaan. Omdat de Brandlichterweg een landbouwroute is, moeten landbouwvoertuigen (incl. voertuigen W&B Denekamp) elkaar regelmatig passeren. Momenteel is al sprake van schade aan de berm door uitwijkende voertuigen en de kans op meer en nieuwe bermschade is aanwezig. Om deze bermschade te voorkomen, moet de verhardingsbreedte zijn afgestemd op de intensiteiten en de samenstelling van het verkeer (zware en/of brede voertuigen). Met de toenemende intensiteit van grote landbouwvoertuigen is het noodzakelijk in deze situatie, aansluitend aan de rijloper, de verharding met een extra strook grasbetonstenen te verbreden om zodoende uitwijkmanoeuvres veilig te laten plaatsvinden en bermschade te voorkomen. De huidige uitwijkstrook moet vanaf de rotonde worden uitgebreid. De totale breedte van de uitwijkstrook komt dan op 0.80 meter (2*0.40 meter aan grasbeton). De maximale breedte van een uitwijkstrook op een erftoegangsweg mag 1.25 meter² zijn.

De Dorpsmeijerweg (met aan één zijde grasbeton) en Voskampsweg worden in de huidige situatie ook al bereden door voertuigen van W&B Denekamp. Deze wegen hebben respectievelijk een breedte van 3.80 meter en 3.90 meter. De Dorpsmeijerweg en de Voskampsweg zijn wegen waar een passage van twee voertuigen van het wagenpark van W&B Denekamp zeker tot bermschade leidt. Door de verplaatsing van W&B Denekamp naar de locatie aan de Brandlichterweg neemt de kans toe dat op deze wegen passages plaatsvinden die tot bermschade leiden.

In overleg met de gemeente en het bedrijf moet nader worden bekeken over welke lengte over de Brandlichterweg de strook grasbetonstenen moet worden aangelegd, of de ondergrond van de berm geschikt is en of de Voskamps- en Dorpsmeijerweg ook voorzien moeten worden van extra grasbetonstenen.

Kruispunten

Het dichtstbijzijnde kruispunt voor W&B Denekamp is de rotonde met de N342. Het gebruik van deze rotonde door voertuigen van W&B Denekamp levert, gezien de omvang van de rotonde, geen problemen op. Ter vergelijking, de rotonde die eerder werd gebruikt door W&B Denekamp aan de Nordhornsestraat kent dezelfde vormgeving.

Het kruispunt (T-splitsing) dat als ontsluiting gaat dienen op de Brandlichterweg moet een dusdanige vormgeving hebben dat de ontsluiting van voertuigen van W&B Denekamp geen problemen oplevert. In figuur 4 is te zien hoe de ontsluiting momenteel is vormgegeven.

² Handboek Wegontwerp Erftoegangswegen



Figuur 4: Huidige vormgeving ontsluiting perceel

De ontsluiting is in principe ruim genoeg opgezet om het aantal verkeersbewegingen vanuit W&B Denekamp aan te kunnen. Aangezien W&B Denekamp over dusdanig grote voertuigen en combinaties beschikt, wordt een ruimere opzet van de ontsluiting aanbevolen. De sloot ligt momenteel kort op de ontsluiting en het is aan de rijsporen in figuur 4 te zien dat het huidige verkeer over de ontsluiting al kort langs de sloot rijdt. Grotere voertuigen hebben namelijk een grotere afrondingsstraal nodig om de bocht te kunnen maken. Wanneer een uitrit 3 meter breed is heeft de tractor op de weg ongeveer een afrondingsstraal van 3 meter nodig, een vrachtauto 8 meter. Om ook vrachtwagens op een goede manier te kunnen ontsluiten van dit perceel is een uitbreiding van de ontsluiting noodzakelijk.

Het aanleggen van extra verharding aan de overkant van de ontsluiting is een maatregel om de grotere voertuigen de bocht te kunnen laten maken. Echter, in plaats van een extra verhardingsstrook aan de overkant kan in deze situatie ook de ontsluiting breder worden opgezet. Dit is tevens een maatregel om de afrondingsstraal te verkleinen. Waar een tractor bijvoorbeeld eerder een afrondingsstraal nodig had van 3 meter (bij een uitrit van 3 meter), wordt deze lager bij een verbreding van het uitrit.

Om het zware verkeer van W&B Denekamp een vlotte en veilige ontsluiting te bieden moet de ontsluiting breder worden opgezet en de ontsluiting worden verhard. In de vorige paragraaf is geadviseerd de weg te verbreden met een extra strook grasbeton. Dit heeft tevens een positief effect op de afrondingsstraal van de voertuigen. De voertuigen van W&B Denekamp kunnen op die manier makkelijker de bocht maken zonder dat daarbij bermschade optreedt. De combinatie van twee maatregelen, een bredere opzet van de ontsluiting en een extra strook grasbeton, is noodzakelijk om tractoren en vrachtwagens een vlotte en veilige ontsluiting te bieden. In het ontwerp van de nieuwe inrichting van het perceel is meegenomen dat de uitrit voldoende wordt verbreed, zodat deze voldoet aan de eisen.

Op de verkeersveiligheid van deze ontsluiting wordt nader ingegaan onder de paragraaf *Verkeersveiligheid*.

Verkeersveiligheid

Aangezien W&B Denekamp over de nodige grote voertuigen beschikt, is het van belang een doorkijk te maken naar de waarborging van de verkeersveiligheid op de Brandlichterweg en omgeving.

Het bedrijf gaat in de nieuwe situatie gebruik maken van een ontsluiting op dezelfde locatie als waarmee het perceel in de huidige situatie is ontsloten. Gezien de toename van het aantal verkeersbewegingen vanuit het perceel is het van belang dat de ontsluiting verkeersveilig wordt vormgegeven. Het is belangrijk dat de voertuigen niet gehinderd worden door externe factoren en een goed overzicht hebben op de weg. In figuur 5 is te zien dat het kruispunt momenteel overzichtelijk is en dat zichtlijnen niet belemmerd worden door groenvoorzieningen of bebouwing. Het is van belang dat dit bij de ontwikkeling van W&B Denekamp gewaarborgd blijft. Zoals hiervoor beschreven wordt een ruimere opzet van de ontsluiting aanbevolen. Dit heeft een positief effect op de overzichtelijkheid en dus ook de verkeersveiligheid. In het ontwerp van de nieuwe inrichting van het perceel is een ruime opzet van de ontsluiting voorzien, zodat deze voldoet aan de eisen.



Figuur 5: Overzicht ontsluiting perceel

De combinatie fietsers, voertuigen van W&B Denekamp en andere landbouwvoertuigen (Brandlichterweg is onderdeel van de landbouwroute) op de Brandlichterweg is een kritisch punt dat meer aandacht vereist. Bewoners van het oostelijke buitengebied van Denekamp, die met de fiets naar school of werk gaan in Denekamp, kunnen als onderdeel van hun fietsroute gebruik maken van de Brandlichterweg. De Brandlichterweg wordt dan ook regelmatig gebruikt als fietsroute, maar gezien het aantal woonkavels in het oostelijke buitengebied van Denekamp zijn deze aantallen beperkt. De

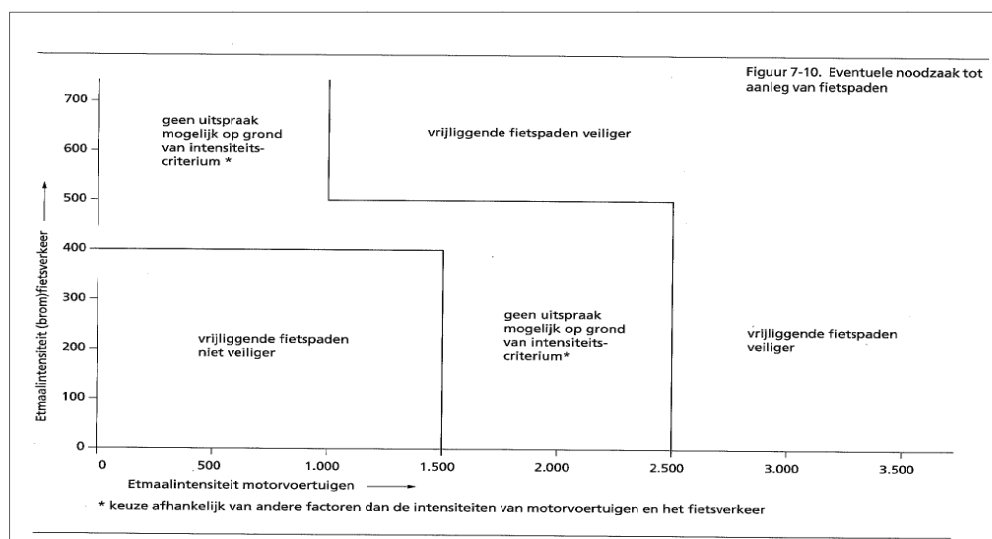
tellingen van mei 2015 bevestigen dit. In de avondspits tussen 16-17 uur passeren namelijk maximaal 21 fietsers de Brandlichterweg en op een gemiddelde werkdag zijn dit 10 fietsers tussen 16-17 uur.

In de nieuwe situatie is het aantal confrontaties met de fietser beperkt, omdat voertuigen van W&B Denekamp over het algemeen voor 7.00 uur 's ochtends vertrekken en pas na 17.00 uur weer terug komen. Een enkele keer komt het voor dat er tussentijdse voertuigbewegingen van en naar W&B Denekamp plaatsvinden, echter is dit aantal bewegingen beperkt. In figuur 6 is een link gelegd tussen de intensiteiten van het gemotoriseerde verkeer en de noodzaak tot de aanleg van een aparte voorziening voor het fietsverkeer. Gezien de intensiteiten van de Brandlichterweg (1254 mvt per etmaal) is een gemengde functie geen probleem. Een aparte (vrijliggende) voorziening voor de fietser is niet noodzakelijk.

Snelheid (km/uur)	Intensiteit (mvt/etm)	Functie wegvak fietsverkeer	
		basisnetwerk	(hoofd)fietsroute ($I_{\text{fiets}} > 2000/\text{etm}$)
60	1-2.500	gemengd verkeer	fietsweg als $I_{\text{auto}} < 500 \text{ mvt/etm}$
	2.000 -3.000	fietsstrook of fietspad	
	> 3.000		fietspad
80	n.v.t.		fiets- en bromfietspad of parallelweg

Figuur 6: Relatie verkeersintensiteiten - voorzieningen fietsverkeer (Bron: Ontwerpwijzer Fietsverkeer)

In figuur 7 op de volgende pagina is tevens te zien dat de aanleg van een aparte fietsvoorziening niet noodzakelijk is in deze situatie. De grafiek in figuur 7 geeft aan dat met de intensiteiten van de Brandlichterweg (1254 mvt per etmaal) vrijliggende fietspaden niet veiliger zijn.



Figuur 7: Relatie verkeersintensiteiten - vrijliggende fietspaden (Bron: Handboek Wegontwerp Erftoegangswegen)

Wanneer wordt uitgegaan van de intensiteiten van het verkeer op de Brandlichterweg is het niet noodzakelijk een fietsvoorziening aan te brengen. Wel is het van belang om in het kader van Duurzaam Veilig wegverkeer een uniform wegbeeld te creëren. Dit zorgt voor herkenbaarheid en voorspelbaarheid van (kritische) verkeerssituaties. Met de komst van W&B Denekamp neemt immers de ontmoetingskans tussen weggebruikers toe.

De uniformiteit van erftoegangswegen buiten de bebouwde kom kan worden vergroot door het aanbrengen van kantmarkering aan beide kanten van de weg, waardoor in het midden van de rijbaan een rijloper voor motorvoertuigen ontstaat. De markering van de kantstroken bestaat uit onderbroken lijnen. De kantstroken aan weerszijden van de rijloper kunnen bij voldoende breedte door fietsers gebruikt worden. Deze visuele vernauwing zorgt er tevens voor dat motorvoertuigen langzamer en meer in het midden van de rijbaan gaan rijden. Onderzoeksresultaten wijzen uit dat de verkeersveiligheid licht verbetert door deze vorm van markering (bron: SWOV-factsheet 'Kantstroken op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom'). Daarnaast leidt een eventuele menging van het verkeer tot kleinere snelheidsverschillen tussen de verschillende vervoerwijzen en een lagere snelheid van het gemotoriseerde verkeer.

Het oppervlak van de kantstrook komt qua kleur en textuur overeen met dat van de rijloper. In figuur 8 is weergegeven hoe de kantmarkering kan worden vormgegeven. De Brandlichterweg wordt aangemerkt als een erftoegangsweg type 1 (verhardingsbreedte 4.50- 6.20 meter). In overleg met de gemeente is echter afgesproken om de kantmarkering, die aan het begin van de Brandlichterweg al over een beperkte afstand aanwezig is, aan te houden en door te trekken tot aan het kruispunt met de Voskampsweg.

Kenmerk*	Erftoegangsweg type I	Erftoegangsweg type II
Maximalsnelheid	60 km/uur	60 km/uur
Aantal rijstroken	één	één
Verhardingsbreedte	4,50 – 6,20 m	<4,50 m
Breedte rijloper	3,00 – 4,50 m	gelijk aan verhardingsbreedte
Markering	onderbroken kantmarkering (10* à 15** cm breed) 1 m streep – 3 m open (uitwijkstrook) 1 m streep – 1 m open (suggestiestrook) 1 m streep – 1 m open + rood wegdek (fietsstrook)	geen markering
Breedte kantstrook	0,25 – 0,40 m (uitwijkstrook) 1,25* – 1,50** m (suggestiestrook) 1,50 – 2,00 m (fietsstrook)	n.v.t.

Figuur 8: CROW- richtlijnen voor erftoegangswegen buiten de bebouwde kom

De weg krijgt op deze manier de uitstraling conform de principes van Duurzaam Veilig en de functie van de weg is duidelijk voor de weggebruiker. In figuur 9 is te zien hoe de kantmarkering aan het begin van de Brandlichterweg momenteel is vormgegeven.



Figuur 9: kantmarkering begin Brandlichterweg

Conclusies Verkeer

In de memo is geconcludeerd dat een aantal maatregelen noodzakelijk zijn om een veilig en leefbare verkeerssituatie te creëren op de Brandlichterweg en rondom W&B Denekamp. De aspecten die naar voren komen zijn:

- De verkeersintensiteiten leiden nu, en in de toekomst, niet tot problemen op de Brandlichterweg en omliggende wegen;
- Breedte van de weg in samenhang met de breedte van de voertuigen;
- Vormgeving ontsluiting W&B Denekamp;
- Uniform wegbeeld.

Aan deze aspecten zijn een aantal maatregelen gekoppeld. Om de verkeersveiligheid te garanderen en bermschade te voorkomen moeten de volgende maatregelen worden gerealiseerd.

- Aanleg strook grasbeton ter verbreding van de weg, 0.40 meter aan beide zijden;
- Verbreden en verharderen van de ontsluiting van het perceel van W&B Denekamp;
- Aanleg kantmarkering (t.b.v. uniformiteit en snelheidsreducerende werking) aan beide zijden van de weg op Brandlichterweg.

In overleg met de gemeente moet worden bepaald welke maatregelen op welke locaties nodig zijn en wat hier mogelijk en wenselijk is.

Parkeren

Parkeren dient op eigen terrein opgelost te worden. Bij de ontwikkeling van W&B Denekamp worden op het terrein verschillende parkeerplaatsen gerealiseerd om personeel, bezoekers en klanten parkeerruimte te bieden.

In de gemeentelijke 'Parkeernotitie Noaberkracht' is uitgewerkt wat de parkeerbehoefte is van de verschillende locaties/bedrijven in de gemeenten Denekamp en Tubbergen. Gegevens uit die notitie zijn in de berekening van de parkeerbehoefte gebruikt. Aangezien een groot deel van de totale bouwoppervlakte gebruikt wordt voor de opslag van materieel, is het niet realistisch om de parkeernorm aan de totale bouwoppervlakte te hangen. W&B Denekamp bestaat uit parkeergelegenheid voor bedrijfsvoertuigen, een kantoor zonder baliefunctie en een werkplaats.

De parkeerbehoefte wordt berekend op basis van de parkeernormen en de oppervlaktes van het kantoor en de werkplaats. De parkeernormen van het kantoor en de werkplaats zijn respectievelijk 2.55 pp/100 m² en 2.35 pp/100 m². De oppervlaktes van het kantoor zijn respectievelijk 420 m² en 872 m². Deze gegevens leiden tot een parkeerbehoefte van 31 parkeerplaatsen. Dit aantal is verwerkt in de bouwtekening van Leferink Architecten. Het inrichtingsplan biedt voldoende ruimte om in de benodigde parkeerbehoefte te voorzien.

Conclusie Parkeren

Bovenstaande berekening is een benadering van het aantal te realiseren parkeerplaatsen. Het is, conform het bedrijfsplan en de ambitie van W&B Denekamp, niet de bedoeling dat het bedrijf in de komende 10 jaar sterk groeit. Dit betekent dat ook voor de komende 10 jaar het aantal van 31 parkeerplaatsen voldoende is om in de parkeerbehoefte te voldoen.

Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat de omgeving ten aanzien van parkeren geen hinder ondervindt van werknemers/klanten van W&B Denekamp, omdat voldoende parkeergelegenheid wordt geboden op eigen terrein.