

Verkeerstoets Twents Gastenhoes Ootmarsum

NOTITIE

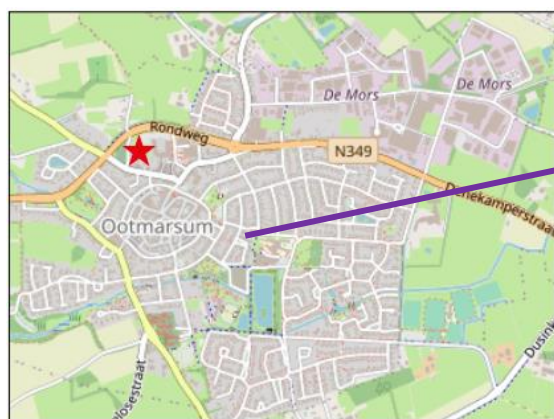
Documentnr.: N01-D01-41187223-SWS2**Projectnummer:** 41187223**Status:** definitief/01**Datum:** 4 oktober 2023**Opdrachtgever:**

BJZ.nu

1. INLEIDING

BJZ.nu werkt aan een bestemmingsplanwijziging voor de locatie 'Twents Gastenhoes Ootmarsum'. Het plangebied betreft de gronden van de hotels Twents Gastenhoes en Villavéllo. Initiatiefnemer is voornemens om een aantal gebouwen en gronden om te zetten naar een woonfunctie. Het hotel Villavéllo blijft als horecalokaleiteit behouden.

De planlocatie is gesitueerd aan de noordwestzijde van Ootmarsum in de oksel tussen Molenstraat en Nuttersvoetpad. Roelofs Advies en Ontwerp BV is gevraagd een verkeerstoets uit te voeren voor de voorgenomen ontwikkeling. Voorliggende notitie bevat de resultaten van de verkeerstoets.



Figuur 1.1 Planlocatie en planuitwerking

In bovenstaande figuur 1.1 is de planlocatie en de plankaart weergegeven. Het planvoornemen betreft het mogelijk maken van in totaal 20 wooneenheden verdeeld over 3 gebouwen, het mogelijk maken van een vrijstaande woning, het omzetten van een bedrijfswoning naar een reguliere woning, het behouden van een driesterren hotel met 16 kamers en het landschappelijk inpassen van het plangebied.

2. PARKEREN

Om het benodigd aantal parkeerplaatsen voor de planontwikkeling te berekenen is de werkwijze conform de beleidsnotitie 'Bouwen & Parkeren'²⁰¹⁸ d.d. 13-07-2022 voor de gemeente Dinkelland gehanteerd. De gemeente hanteert het beleidsuitgangspunt dat voor Ootmarsum wordt uitgegaan van een gemiddelde parkeernorm voor de "rest bebouwde kom" uit CROW publicatie 317 in een "niet stedelijk" gebied.

2.1 PARKEERBEHOEFTE

Het plangebied kent twee vrijstaande woningen. De parkeerbehoefte is:

- Vrijstaande woning 2x 2,3 parkeerplaats per woning = **4,6 parkeerplaats**

Het driesterrenhotel kent 16 kamers. De parkeerbehoefte is:

- Hotel 3-sterren 16x 5,2 parkeerplaats per 10 kamers = **8,3 parkeerplaats**

Gebouw 1 (voorstes vanaf Molenstraat) kent één hoekwoning en vier appartementen, waarbij 3 appartementen een oppervlakte tussen de 100 en 150 m² BVO kennen en één appartement een oppervlakte van < 100 m² BVO heeft. De parkeerbehoefte is:

- tussenwoning of rijtje 1x 2,0 parkeerplaats per woning = 2,0 parkeerplaats
 - appartement 100 – 150 m² BVO 3x 1,9 parkeerplaats per woning = 5,7 parkeerplaats
 - appartement < 100 m² BVO 1x 1,6 parkeerplaats per woning = 1,6 parkeerplaats +
- = 9,3 parkeerplaats**

Gebouw 2 (middelste) kent zes appartementen van <100 m² BVO. De parkeerbehoefte is:

- appartement < 100 m² BVO 6x 1,6 parkeerplaats per woning = **9,6 parkeerplaats**

Gebouw 3 (achterste vanaf Molenstraat) kent 9 appartementen, waarbij één appartement een oppervlakte heeft van >150 m² BVO, vier appartementen een oppervlakte hebben tussen de 100 en 150 m² BVO en vier appartementen een oppervlakte hebben van <100 m² BVO. De parkeerbehoefte is:

- appartement >150 m² BVO 1x 2,1 parkeerplaats per woning = 2,1 parkeerplaats
 - appartement 100 – 150 m² BVO 4x 1,9 parkeerplaats per woning = 7,6 parkeerplaats
 - appartement <100 m² BVO 4x 1,6 parkeerplaats per woning = 6,4 parkeerplaats +
- = 16,1 parkeerplaats**

Resumerend kent het plan een parkeerbehoefte van: **47,9 (afgerond 48) parkeerplaatsen**.

2.2 PARKEERCAPACITEIT

Binnen het plangebied zijn 45 parkeerplaatsen opgenomen. Daarnaast hebben beide vrijstaande woningen een dubbele oprit met garage, waarbij de parkeerbehoefte ook deels op eigen erf opgevangen kan worden.

Op basis van de berekeningsaantallen uit de gemeentelijke beleidsnotitie kan per vrijstaande woning 1,8 parkeerplaats worden toegerekend aan de dubbele oprit met garage op het eigen erf. Dit betekent dat er een restvraag is van $2 * 0,5 = 1,0$ parkeerplaats. Omdat beide vrijstaande woningen ontsluiten op het Nuttersvoetpad is het aannemelijk dat deze parkeerbehoefte wordt opgevangen in deze straat. Hiervoor is voldoende ruimte beschikbaar.

Voor de overige woningen en hotelkamers in het plangebied blijft er een restvraag van 43,3 (afgerond 44) parkeerplaatsen over. In de plankaart (zie figuur 1.1) zijn 45 parkeerplaatsen opgenomen, waarmee er voldoende parkeercapaciteit beschikbaar om de parkeervraag van het initiatief op te vangen.

3. VERKEERSGENERATIE

Op basis van het voorgenomen ruimtelijk programma is met behulp van de CROW publicatie 381 de te verwachten verkeersgeneratie inzichtelijk gemaakt voor een gemiddelde weekdag. Met de CROW omrekenfactoren van 1,11 (woningen) en 1,33 (hotelkamers) is de verkeersgeneratie inzichtelijk gemaakt voor een gemiddelde werkdag.

Omdat de parkeerbehoefte en verkeersgeneratie niet los van elkaar beschouwd kunnen worden, zijn voor het bepalen van de verkeersgeneratie dezelfde uitgangspunten als bij de berekeningen voor het parkeren gehanteerd. Dit betekent dat de ontwikkellocatie zich in de 'rest bebouwde kom' in een 'niet stedelijk' gebied bevindt.

Bovenstaande leidt tot de volgende te verwachten verkeersgeneratie:

• 3* hotelkamer (16x)	*1,5 mvt/etmaal	= 24,0 mvt/etmaal
• Koop, huis, vrijstaand (2x)	*8,2 mvt/etmaal	= 16,4 mvt/etmaal
• Koop, huis, tussen/hoek (1x)	*7,4 mvt/etmaal	= 7,4 mvt/etmaal
• Koop, appartement, duur (9x)	*7,4 mvt/etmaal	= 44,4 mvt/etmaal
• Koop, appartement, middelduur (4x)	*6,0 mvt/etmaal	= 24,0 mvt/etmaal
• Koop, appartement, goedkoop (6x)	*5,6 mvt/etmaal	= <u>33,6 mvt/etmaal</u> +
	Totaal weekdag	= 149,8 mvt/etmaal
	Totaal werkdag	= 171,5 mvt/etmaal

In de huidige situatie kent het plangebied ook een verkeersgeneratie. Om het planeffect inzichtelijk te maken kan deze (te vervallen) verkeersgeneratie in mindering gebracht worden op de toekomstige verkeersgeneratie. Het betreft onderstaande verkeersgeneratie:

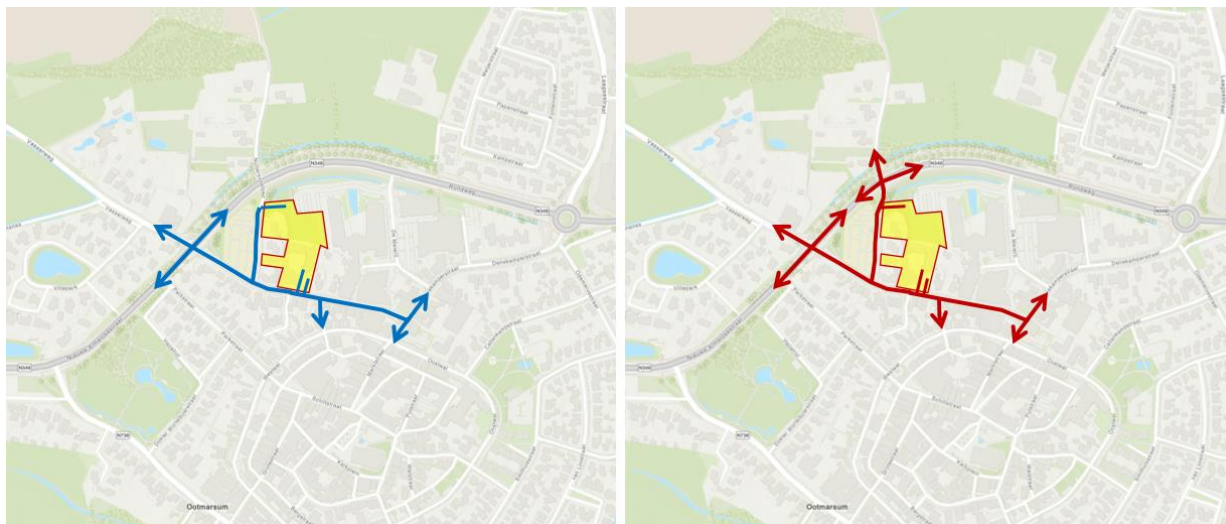
• 3* hotelkamer (19x)	*1,5 mvt/etmaal	= 28,5 mvt/etmaal
• Koop, huis, vrijstaand (1x)	*8,2 mvt/etmaal	= <u>8,2 mvt/etmaal</u> +
	Totaal weekdag	= 36,7 mvt/etmaal
	Totaal werkdag	= 47,0 mvt/etmaal

De verkeersgeneratie van de agrarische gronden en bezoekers van het restaurant/terras (die niet overnachten) zijn als worst-case buiten beschouwing gelaten. Het planeffect komt daarmee op afgerond +125 mvt/werkdag ($171,1 - 47,0 = 124,5$).

4. VERKEERSONTSLUITING

4.1 ONTSLUITINGSTRUCTUUR

Figuur 4.1 toont de ontsluitingsstructuur van het plangebied voor gemotoriseerd verkeer (links) en fietsers en voetgangers (rechts). Met de beschikbare mogelijkheden kent het plangebied een goede verkeerskundige ontsluitingsstructuur voor alle modaliteiten.



Figuur 4.1 Verkeersontsluiting gemotoriseerd verkeer (links) en fietsers & voetgangers (rechts)

Het gemotoriseerde verkeer van/naar het plangebied ontsluit via de Molenstraat. In oostelijke richting wordt ontsloten in de richting van de Denekamperstraat en Markstraat. Van/naar het centrum kan het verkeer gebruik maken van de Molendwarsstraat in zuidelijke richting. Hier geldt voor gemotoriseerd verkeer wel éénrichtingsverkeer richting centrum. In westelijke richting ontsluit het plangebied via de Molenstraat op de Rondweg/N349 en Vasserweg. Op de Rondweg/N349 kan het verkeer van/naar de richting Albergen/Almelo (westelijk) of richting Denekamp (oostelijk). Verkeer van/naar de noordelijke ontsluiting van het plangebied wordt door de weginrichting en bebording (verplicht linksaf) gestuurd om via de Molenstraat te rijden en geen gebruik te maken van de aansluiting van het Nuttersvoetpad op de Rondweg/N349.

Voor het langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) kent het plangebied op netwerkniveau in de basis dezelfde ontsluitingsmogelijkheden als gemotoriseerd verkeer. Als toevoeging kunnen fietsers en voetgangers vanaf de noordelijke ontsluiting van het plangebied wel rechtsaf richting Rondweg/N349. Rondom de planlocatie zijn er voor zowel fietsers als voetgangers eigen voorzieningen aanwezig. Zo liggen er naast de Rondweg/N349 vrijliggende fietspaden, zijn er langs bijna alle wegen trottoirs beschikbaar en is het kruispunt Molenstraat – Rondweg/N349 voorzien van een middengeleider zodat fietsers en voetgangers in twee etappes over kunnen steken.

4.2 VORMGEVING

4.2.1 Molenstraat

De Molenstraat (zie figuur 4.2) is een erftoegangsweg met een snelheidslimiet van 30 km/uur. De weg loopt qua hoogte af vanaf de Rondweg/N349 in de richting van de Denekamperstraat. Het wegprofiel bestaat uit een rijbaan van 6,3 m, uitgevoerd in rode klinkers en voorzien van trottoirbanden. Aan beide zijden van de rijbaan ligt een trottoir van 1,5 tot 1,8 m, uitgevoerd in betontegels. Conform de inrichtingskenmerken voor een erftoegangsweg 30 km/uur kent de rijbaan geen eigen voorziening voor fietsverkeer.

Op de Molenstraat geldt een geslotenheidsverklaring voor vrachtverkeer. Daarnaast is aan de noordzijde van de rijbaan een parkeerverbod van toepassing. Aan de zuidzijde van de rijbaan wordt wel geparkeerd. De Molenstraat maakt onderdeel uit van het provinciale 'Kernnet Fiets' en vormt de fietsroute voor (recreatief) fietsverkeer tussen Vasse en het centrum van Ootmarsum. Het deel tussen het Nuttersvoetpad en de Denekamperstraat maakt ook onderdeel uit van het recreatieve wandelnetwerk.



Figuur 4.2 Molenstraat ten oosten (links) en westen (rechts) van plangebied

De kruispunten op de Molenstraat (Nuttersvoetpad, Molendwarsstraat & Denekamperstraat) zijn vormgegeven als gelijkwaardig kruispunt (rechts heeft voorrang). Het kruispunt waar de Molenstraat aansluit op de Rondweg/N349 is vormgegeven als voorrangskruispunt, waarbij verkeer vanaf de Molenstraat moet stoppen middels een stopstreep.

4.2.2 Nuttersvoetpad

Het Nuttersvoetpad is een erftoegangsweg met een snelheidslimiet van 30 km/uur. Het wegprofiel bestaat uit een rijbaan uitgevoerd in asfalt. Tot halverwege de straat (zie figuur 4.3 links) is de rijbaan circa 5,8 m breed en aan de zuidzijde voorzien van een trottoir van 0,9 m. Op het laatste deel (zie figuur 4.3 rechts) stopt het trottoir en versmalt de rijbaan naar circa 3,5 m. Op het deel met trottoir wordt aan de noordzijde op de rijbaan geparkeerd. Het Nuttersvoetpad maakt onderdeel uit van het recreatieve wandelnetwerk.

Het kruispunt waar het Nuttersvoetpad aansluit op de Molenstraat is vormgegeven als gelijkwaardig kruispunt. Wel staat er voor verkeer richting Molenstraat nog een (oud) stopbord. Aan de noordzijde sluit het Nuttersvoetpad als voorrangskruispunt (met haaiantanden) aan op de Rondweg/N349.



Figuur 4.3 Nuttersvoetpad zuid (links) en noord (rechts)

4.2.3 Ontsluiting in plangebied

Het plangebied kent drie ontsluitingen, aan de zuidzijde ontsluiten twee parkeervoorzieningen op de Molenstraat en aan de noordzijde ontsluit een parkeerterrein op het Nuttersvoetpad (zie figuur 4.4). Op het Nuttersvoetpad wordt verkeer vanuit het plangebied naar het zuiden gestuurd.

De ontsluiting van het noordelijke en oostelijke parkeervoorziening hebben een rijbaanbreedte van 5,5 m. Het parkeerterrein tussen de gebouwen heeft een rijbaanbreedte van 4,5 m. De ontsluiting van het noordelijke parkeerterrein sluit als voorrangskruispunt aan op het Nuttersvoetpad. De zuidelijke ontsluitingen sluiten als en inrit aan op de Molenweg.



Figuur 4.4 Ontsluiting plangebied per deelgebied

4.3 BEOORDELING ONTSLUITING

De ontsluitende wegen en kruispunten in en om het plangebied voldoen aan de inrichtingseisen die passend bij de functie en het gebruik van de betreffende wegen. Met de ontsluitingsstructuur wordt voorzien in een acceptabele ontsluiting.

5. VERKEERSAFWIKKELING

5.1 AUTONOME VERKEERSBELASTING 2040

Om inzicht te krijgen in de autonome verkeersbelasting rondom het plangebied is gebruik gemaakt van het Regionaal Verkeersmodel Overijssel (RVMO) versie 1.1. Tabel 5.1 bevat voor de relevante wegvakken van de belangrijkste ontsluitingswegen de geprognoseerde intensiteiten voor 2040 (middenscenario). Het Nuttersvoetpad is niet opgenomen in het Verkeersmodel, maar hiervoor is op basis van expert-judgement een inschatting gedaan. Met de factor 1,2 (= vuistregel) zijn de weekdagintensiteiten uit het verkeersmodel omgerekend naar een gemiddelde werkdag.

Straat	Wegvak	Intensiteit (mvt/werkdag)
Molenstraat	Rondweg/N349 - Nuttersvoetpad	2.300
Molenstraat	Nuttersvoetpad - Molendwarsstraat	2.200
Molenstraat	Molendwarsstraat - Denekamperstraat	1.800
Rondweg/N349	Nuttersvoetpad - Molenstraat	10.200
Rondweg/N349	Molenstraat - Parkstraat	10.900
Nuttersvoetpad	Molenstraat – Rondweg/N349	(<i>schatting</i>) <50

Tabel 5.1 Verkeersbelasting ontsluitend wegennet 2040 (per gemiddelde werkdag)

Op de Molenstraat rijden in de autonome situatie in het peiljaar 2040 op een werkdag 2.000 tot 2.500 mvt/etmaal. De intensiteit op de Rondweg/N349 ligt in 2040 volgens de prognose op 10.000 tot 11.000 mvt/etmaal. De intensiteit op het Nuttersvoetpad is met circa 50 mvt/etmaal verwaarloosbaar klein.

5.2 TOEKOMSTIGE VERKEERSBELASTING (INCLUSIEF PLAN)

In het hoofdstuk 'verkeersgeneratie' is berekend dat de voorgenomen woningbouw een verkeersgeneratie kent van circa 125 motorvoertuigen per werkdag. Op basis van expert-judgement is de prognose dat 65% van dit verkeer ontsluit op de Rondweg/N349 en 35% via de Molenstraat van/naar het oosten met o.a. het centrum rijdt. Het verkeer van/naar het noordelijke parkeerterrein wordt gestuurd via de Molenstraat en dus niet rechtstreeks van/naar de Rondweg/N349.

Concreet betekent dit op het westelijk deel van de Molenstraat een toename van circa 80 voertuigbewegingen per werkdag. Ter hoogte van de aansluiting met de Rondweg/N349 neemt de intensiteit hiermee toe tot circa 2.400 mvt/etmaal. Op het oostelijk deel van de Molenstraat neemt de intensiteit naar verwachting met ongeveer 45 voertuigbewegingen toe tot ongeveer 1.900 mvt/werkdag.

Op de Rondweg/N349 is de verwachting dat de verdeling ongeveer 50/50 is. Dit betekent dat op zowel het noordelijke als zuidelijke wegvak van de Rondweg/N349 de intensiteit met ongeveer 40 mvt/werkdag toeneemt.

Het Nuttersvoetpad ontsluit ongeveer ¼ van het aantal parkeerplaatsen. Hieruit is te herleiden dat hier ongeveer 30 voertuigbewegingen extra te veronderstellen zijn, waarmee de intensiteit op het Nuttersvoetpad toeneemt tot circa 75 mvt/werkdag.

De geprognoseerde wegvakintensiteiten in de plansituatie vallen binnen de wenselijke capaciteit voor dergelijke wegen. Voor de Molenstraat geldt, op basis van de inrichting van de rijbaan, de omgeving en expert-judgement, een wenselijke capaciteit van circa 3.000 mvt/etmaal. Op de Rondweg/N349 geldt een wenselijke capaciteit van 12.500 tot 15.000 mvt/etmaal. Op geen van de wegen wordt de grens van de wenselijke capaciteit benaderd. Daarbij is het planaandeel ook marginaal.

Ook op kruispuntniveau zijn er als gevolg van de planontwikkeling geen knelpunten in de verkeersafwikkeling te veronderstellen. De verkeersbelasting in de plansituatie is daarmee acceptabel voor het ontsluitende wegennet.

6. VERKEERSVEILIGHEID

Wat betreft de verkeersveiligheid voorziet het plangebied een verkeersveilige inrichting voor alle verkeersdeelnemers. Op basis van vormgeving en toekomstige verkeersbelasting volstaat de weginrichting op de Molenstraat, het Nuttersvoetpad en de Rondweg/N349. Ook de parkeervakken in het plangebied voldoen aan de richtlijnen voor de maatvoering, waarbij er ook voldoende ruimte is om uit te stappen en/of te manoeuvreren.

Op kruispuntniveau ontstaan geen onaanvaardbare veiligheidsrisico's. De ontsluitingen van de parkeerterreinen op de Molenstraat zijn vormgegeven als uitrit. De ontsluiting op het Nuttersvoetpad is vormgegeven als uitrit/voorrangskruispunt, waarbij met haaiantanden en bebording de voorrangssituatie vanaf de uitrit wordt benadrukt. Hiermee wordt het plangebied op een acceptabele en logische wijze ontsloten. Op de Molenstraat zijn de kruispunten ook goed vormgegeven. Er is voldoende verkeersruimte en zicht op het overige verkeer. Op de aansluiting van de Molenstraat op de Rondweg/N349 hebben de bestaande middengeleiders en de stopstreken vanaf de zijwegen een meerwaarde voor de verkeersveiligheid.

Fietsers en voetgangers kunnen ook op een acceptabele wijze verplaatsen in en rondom het plangebied. De geprognoseerde verkeersbelasting op de Molenstraat en het Nuttersvoetpad is dusdanig laag dat gemengd gebruik van de rijbaan door fietsers geen problemen opleveren. Langs de Rondweg/N349 zijn vrijliggende fietspaden aanwezig. De positie voor de fiets sluit aan bij de herkenbaarheidskenmerken voor dergelijke wegen. Voor voetgangers zijn er in en om het plangebied eigen trottoirs en voetpaden aanwezig. De Rondweg/N349 kan met een middengeleider in twee etappes overgestoken worden.

Resumerend volstaat de planuitwerking in een verkeersveilige situatie voor alle verkeersdeelnemers. Aanvullende verkeersmaatregelen zijn dan ook niet noodzakelijk.