



Recreatiepark Rooije Asch

George Hintzenweg 85
Postbus 8520
3009 AM Rotterdam
+31 (0)10 443 36 66 Telefoon
010-4433688 Fax
info@rotterdam.royalhaskoning.com E-mail
www.royalhaskoning.com Internet
Arnhem 09122561 KvK

Documenttitel	Recreatiepark Rooije Asch
	Actualisatie Integrale verkeersanalyse
Verkorte documenttitel	Actualisatie verkeersanalyse Rooije Asch
Status	Concept rapport
Datum	17 december 2013
Projectnaam	Verkeersanalyse Rooije Asch
Projectnummer	9X2399
Opdrachtgever	Wind Mee
Referentie	9X2399/R002/902121/Rott

Auteur(s)	ing. J.F.C. (Christiaan) Hoiting
Collegiale toets	ing. J. (Johannes) Hus
Datum/paraaf	

INHOUDSOPGAVE

	Blz.
1 INLEIDING	1
1.1 Het voorafgaande proces	1
1.2 Inhoud van deze notitie	1
1.3 Basisdocumentatie	2
2 VERKEERSGENERATIE RECREATIEPARK ROOYE ASCH	3
2.1 Piekbelasting	4
2.2 Uitgangspunten m.b.t. parkeren	4
3 ONTSLUITING RECREATIEPARK	5
3.1 Ontsluiting via de Haveltweg	5
3.2 Beoordeling verkeerstoename	6
4 VERKEERSKUNDIGE INRICHTING	7
4.1 Vormgeving in/uitgang Rooye Asch	7
4.2 Recreatieroute 'Rooye Asch'	8
4.3 Aansluiting Peeldijk (N272) – Oude Domptweg	8
4.4 Kruispunt Grintweg - Haveltweg	9
4.5 Herinrichting Grintweg	9
4.6 Parkeermaatregelen	11
4.6.1 Parkeersituatie dagrecreanten	11
4.6.2 Parkeersituatie bezoekers recreatiepark	11
5 RESUMÉ: MAATREGELOVERZICHT	12

1 INLEIDING

1.1 Het voorafgaande proces

Wind Mee Ontwikkelingsmaatschappij is voornemens op recreatiepark De Rooije Asch in Handel nieuwe recreatiewoningen te bouwen. Onderdeel van de plannen vormt ook de aanleg van een recreatieplas De Rooije Plas en een voorzieningencentrum met onder andere een restaurant en 'recreatiepark ondersteunde' kleine detailhandel.

In een studie van (Witteveen en Bos, 15 juli 2008) zijn 5 ontsluitingsroutes beschouwd voor de Rooije Asch. Een voorkeur voor de meest gewenste en mogelijke ontsluitingroute is vervolgens beschreven in de notitie 'Verkeerskundige aanpassingen Grintweg' (Royal Haskoning, 27 augustus 2008). Tegen de beoogde ontsluiting van Rooije Asch via de Grintweg zijn zienswijzen ingediend in het kader van het voorontwerp bestemmingsplan Rooije Asch.

Op basis van deze ingediende reacties heeft Wind Mee gezocht naar mogelijkheden in het ontwerp van het park om de locatie van de ontsluiting herzien. Dit heeft in 2009 geleid tot een scopewijzing voor wat betreft de locatie van de in- en uitgangen van de Rooije Asch. Zowel de in- als uitrit worden net als in de huidige situatie gesitueerd aan de Haveltweg.

De eerder geprojecteerde in- en uitgang (aan de Grintweg en De Fuik) worden gebruikt voor langzaam verkeer. Deze worden uitgevoerd als gebruikelijke wandel- en fietspaden. De ontsluiting aan de oostzijde zal echter dusdanig worden ingericht dat deze dienst kan doen als (verplichte) calamiteitenontsluiting (ten behoeve van hulpdiensten).

Daarnaast hebben in 2009 wijzigingen plaatsgevonden in de invulling van het industriegebied 'De Fuik'. De ontwikkeling van de bezoekersintensieve 'Glazen Stulp' (aardbeienkwekerij op een kaasmakerij) is van de baan.

Medio 2013 is besloten het aantal huisjes op de Rooije Asch te reduceren van 450 tot maximaal 275 huisjes. De conclusies uit de rapportage uit 2009 zijn daarmee achterhaald. Gevraagd is om een actualisatie van de verkeersanalyse, waarbij ook uitgegaan wordt van actuele telcijfers op de betreffende wegvakken in het studiegebied.

1.2 Inhoud van deze notitie

Deze verkeersanalyse spitst zich toe op een integrale gebiedsbenadering. De volgende relevante ontwikkelingen in de omgeving zijn in tegenstelling tot de vorige rapportage echter buitenwege gelaten:

- komst van de Noordom;
- ontwikkeling industriegebied 'Wolfsveld' ten zuiden van de N272.

Naast het in beeld brengen van de verkeerskundige consequenties, in termen van intensiteiten, wordt een advies gegeven over de inrichting 'ontsluiting Rooije Asch' passende bij de nieuw gekozen ontsluitingsstructuur via de Haveltweg.

Ook zal de parkeerbehoefte benaderd worden voor de openbare functies bij het voorzieningencentrum. De parkeerbehoefte wordt vertaald naar een parkeeradvies.

1.3 Basisdocumentatie

Voor de verkeerskundige analyse in deze rapportage is gebruik gemaakt van de volgende documentatie:

- Verkeerskundige aanpassingen Grintweg, Royal Haskoning, 27 augustus 2008.
- Recreatiepark Rooye Asch, Integrale verkeersanalyse, Royal Haskoning, 25 mei 2009;
- SRE Verkeersmodel 3.0 Gemert-Bakel, situatie 2010 en 2020.

2 VERKEERSGENERATIE RECREATIEPARK ROOYE ASCH

Voor de berekening van het aantal motorvoertuigbewegingen van en naar het recreatiepark en de berekening van het aantal parkeerplaatsen op het centrale parkeerterrein wordt bij deze verkeersstudie gebruik gemaakt van kengetallen. Als bron van deze kengetallen is de CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (oktober 2012) gebruikt.

De uitgangspunten om de verkeersgeneratie van het aantal recreatiewoningen te berekenen zijn:

- In het hoogseizoen zijn de meeste bungalowparken volgeboekt;
- De verkeersgeneratie van werknemers is verwerkt in de kengetallen;
- De verkeersgeneratie van vracht is meegenomen.

Op basis van gemiddelde bezetting per maand is de verdeling van het aantal bezoekers over de maanden van het jaar gegeven en opgenomen in tabel 1.1.

maand	Maandelijks aandeel van jaarlijks bezoekersaantal	maand	Maandelijks aandeel van jaarlijks bezoekersaantal	maand	Maandelijks aandeel van jaarlijks bezoekersaantal
januari	5,0%	mei	8,6%	september	9,3%
februari	7,0%	juni	7,5%	oktober	9,8%
maart	6,8%	juli	12,1%	november	6,5%
april	7,0%	augustus	14,3%	december	6,1%

Tabel 1.1 Verdeling van bezoekersaantallen over het jaar, gemiddelde voor Nederland, CROW 272

Uit de verdeling van het aantal bezoekers blijkt dat in augustus doorgaans het hoogste percentage bezoekers wordt gegenereerd. De bezetting is dan bijna 100%, waardoor er in augustus ook het hoogste aantal motorvoertuigbewegingen plaatsvindt. In de andere maanden ligt dit vanwege de lagere bezetting lager. Voor de geluid- en lucht-berekeningen dient met de maximale bezoekersintensiteiten op een gemiddelde weekday in augustus gerekend te worden. Dit is daarmee de 'worst-case' periode.

- Verkeersgeneratie recreatiewoningen:

De kengetallen voor de verkeersproductie zijn in de CROW-publicatie 272 gegeven per bungalow. Hierbij wordt per bungalow uitgegaan van 5,5 slaapplekken. Per bungalow met gemiddeld 5,5 slaapplekken worden 2,6 tot 2,8 ritten per etmaal gemaakt. Uitgegaan is van een verkeersproductie van 2,7 ritten per bungalow. Volgens het geactualiseerde plan worden er 275 recreatiewoningen voorzien. Dit resulteert maximaal in 743 ritten per etmaal (inclusief bezoekers).

- *Verkeersgeneratie voorzieningen*

Het is nog niet duidelijk wat voor functies er precies in het voorzieningencentrum komen. In overleg met de opdrachtgever is besloten dat het reëel is om bij de verkeerskundige analyse uit te gaan van maximaal 300 verkeersbewegingen per dag (150 aankomsten en 150 vertrekken) voor de bezoekers, werknemers en bevoorradend verkeer voor het voorzieningencentrum (Rapportage Witteveen en Bos, 2008).

2.1 Piekbelasting

De grootste verkeersstromen vinden naar verwachting plaats op het moment dat er huurders vertrekken en weer nieuwe huurders naar het recreatiepark komen. Op overige dagen zijn de verkeersstromen meer verspreid en verkennen de bezoekers ook bijvoorbeeld per fiets de omgeving.

Bij de verkeerskundige analyse wordt ervan uitgegaan dat de grootste verkeersstromen van en naar De Rooije Asch plaatsvinden op vrijdagen wanneer er wisseling van huurders van de recreatiewoningen plaatsvindt. De meeste huurders vertrekken ergens tussen 09.00 uur en 10.30 uur en de nieuwe huurders komen veelal tussen 14.00 en 18.00 uur aan. Aangenomen wordt dat 60 % van de aankomsten tussen 17.00 en 18.00 uur plaatsvindt, dus gedurende een reguliere avondspits. Uitgangspunt voor het bepalen van het aantal aankomsten en vertrekken is dat alle recreatiewoningen van huurder wisselen.

Voor de recreatiewoningen vinden de vertrekken na de reguliere ochtendspits plaats. Zoals eerder vermeld is voor de aankomsten aangenomen dat het piekuur tijdens de reguliere avondspits plaatsvindt. Het maatgevende piekuur voor de wegen rondom De Rooije Asch is de avondspits. In het piekuur gaat het dus voor de recreatiewoningen om de helft van het aantal ritten ($743 / 2$) = 372 maal 60 % = 223 aankomsten.

Tabel 2.1 toont het aantal verplaatsingen per etmaal en tijdens het maatgevende piekuur (vrijdagmiddag).

Tabel 2.1. Toekomstig aantal verplaatsingen De Rooije Asch (motorvoertuigen)

Toegevoegde functie	werkdag	Piekuur (weekdag)
	ritten / etmaal	ritten / uur
Recreatiewoningen	743	223
Voorzieningen	300*	75*
Totaal	1.043	298

* Rapportage Witteveen en Bos, 2008

2.2 Uitgangspunten m.b.t. parkeren

Parkeren van de bezoekers van de bungalows gebeurt in eerste instantie bij de bungalows. Als er meer auto's zijn dan parkeerplaatsen bij de bungalow wordt ook geparkeerd op het centrale terrein. Ook werknemers van het bungalowpark parkeren op het centrale terrein.

3 ONTSLUITING RECREATIEPARK

3.1 Ontsluiting via de Haveltweg

Het aantal verplaatsingen als gevolg van de ontwikkelingen op De Rooye Asch zoals in voorgaand hoofdstuk staat genoemd, gaan zich over het wegennet verspreiden. De volgende aannames, over de herkomst en bestemmingsgebieden, zijn daarbij gedaan:

- etmaal (recreatiewoningen, kampeerplaatsen en voorzieningen):
 - 75 % van/naar Peeldijk (783 mvt/etmaal);
 - 25 % van/naar Handel (260 mvt/etmaal);
- werkdagpiek (recreatiewoningen en kampeerplaatsen):
 - 90 % van/naar Peeldijk;
 - 10 % van/naar Handel;
- werkdagpiek (voorzieningen):
 - 75 % van/naar Peeldijk;
 - 25 % van/naar Handel.

Met de extra intensiteiten ten gevolge van de vernieuwde Rooye Asch krijgen de ontsluitende wegen rond de Rooye Asch meer intensiteiten te verwerken. Tabel 2 toont de intensiteiten voor 2020 exclusief en inclusief ontwikkeling Rooye Asch.

Tabel 2. Intensiteiten met oude / nieuwe Rooye Asch

	Werkdag 2020 (met oude Rooye Asch)	Werkdag 2020 (+ nieuwe Rooye Asch)
	mvt / etmaal	mvt / etmaal
Haveltweg	1.120	2.163
Grintweg	465*	857
Oude Domptweg	1.120	1.512
Peeldijk	8.630	9.413

* Rapport Witteveen en Bos, 15 juli 2008

Bij bovenstaande verkeersprognoses is er van uit gegaan dat 50% van het verkeer vanaf de Peeldijk via de Grintweg gaat en 50% via de Oude Domptweg. Geen rekening is gehouden met sturende en beïnvloedende maatregelen om de Grintweg te ontlasten. De Grintweg is in de huidige verschijningsvorm vanwege zijn beperkte breedte het minst geschikt van de omliggende wegen om het verkeer af te wikkelen. Verkeerskundig gezien is het dan ook wenselijk om het gebruik van de Grintweg voor het recreatieve verkeer van en naar de het recreatiepark de Rooye Asch te voorkomen. Ook door bewoners is deze wens geuit.

Voor ontmoediging van het gebruik van de Grintweg en om het verkeer zo veel mogelijk via de Oude Domptweg te laten rijden zijn sturende maatregelen nodig (zie hoofdstuk 3). Afhankelijk van de te nemen maatregelen zal minimaal 80% van het extra recreatieve verkeer op de route Rooye Asch – Peeldijk via de Oude Domptweg gaan rijden. De extra intensiteiten op de Grintweg blijven dan zeer laag. Tabel 3 toont de nieuwe verkeersintensiteiten op de omliggende wegen.

Tabel 3. Intensiteiten met/zonder nieuwe Rooye Asch (bij sturende maatregelen)

	Werkdag 2020 (met oude Rooye Asch)	Werkdag 2020 (+ nieuwe Rooye Asch)	Werkdag 2020 (+ nieuwe Rooye Asch) met sturende maatregelen via de Oude Domptweg
	mvt / etmaal	mvt / etmaal	mvt / etmaal
Haveltweg	1.120	2.163	2.163
Grintweg	465	857	622
Oude Domptweg	1.120	1.512	1.746
Peeldijk	8.630	9.413	9.413

De verwachte intensiteiten zijn seizoensgebonden en zullen dus niet het hele jaar voorkomen.

3.2 Beoordeling verkeerstoename

Zoals al eerder is gesteld in de notitie van de Witteveen en Bos (15 juli 2008) is de maximum toelaatbare intensiteit op een erftoegangsweg ongeveer 5.000 motorvoertuigen per etmaal. De te verwachten intensiteiten op de Grintweg, Haveltweg en Oude Domptweg zijn veel lager. Capaciteitsproblemen worden daarom niet verwacht. Het merendeel van de voertuigen zijn bovendien personenauto's welke elkaar op de Haveltweg en de Oude Domptweg goed kunnen passeren.

Hoewel er sprake is van een toename van de verkeersintensiteiten, valt dit nog ruim binnen de normen die vanuit de leefbaarheid en de verkeersveiligheid gesteld worden.

Gebiedsontsluitingsweg De Peeldijk kan, theoretisch gezien, de circa 9.500 voertuigen per etmaal zonder problemen verwerken.

4 VERKEERSKUNDIGE INRICHTING

4.1 Vormgeving in/uitgang Rooye Asch

De entree van een recreatiepark is het meest gewenst aan een zogenaamde erftoegangsweg. Dit type weg is bedoeld voor de ontsluiting van percelen. De Haveltweg is een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom en onderdeel van een 60 km/uur-zone. Daarmee is de Haveltweg een geschikte weg voor de locatie van de entree van recreatiepark Rooye Asch. Ook in de huidige situatie is de entree aan de Haveltweg (zie foto 1).

Foto 1. Bestaande entree de Rooye Asch aan de Haveltweg



Herkenbare entree van de Rooye Asch

De in- en uitgang van de Rooye Asch vraagt om een herkenbare vormgeving. Thematisering, zoals dit gebruikelijk is op recreatieparken, kan hieraan aan bijdragen.

Duidelijk moet zijn dat het een uitrit betreft en dat het verkeer op de Haveltweg voorrang heeft. Daarnaast is ook een lagere rijsnelheid gewenst ter hoogte van de uitrit. De Haveltweg heeft nu een continu wegbeeld waardoor de rijsnelheid ter hoogte van de in- en uitgang zonder aanvullende maatregelen te hoog is. Voor de herkenbaarheid van de uitrit van het recreatiepark, en een lagere rijsnelheid ten behoeve van de verkeersveiligheid zijn daarom maatregelen gewenst. Daarvoor zijn meerdere ontwerpen te bedenken. Voorgesteld wordt:

- Een geasfalteerd 60 km/uur plateau met taludmarkering; **(maatregel 1)**;
- Afwijkende begroeiing rond de entree **(maatregel 2)**;
- Duidelijke bebording ter aanduiding van het recreatiepark **(maatregel 3)**;

4.2 Recreatieroute 'Rooye Asch'

De keuze van de entree van het recreatiepark aan de Haveltweg is ingegeven vanwege het feit dat de Haveltweg geschikter is voor een in- en uitgang dan de Grintweg. De Grintweg is op sommige plaatsen te smal om extra verkeersintensiteiten samen met het recreatieve fietsverkeer verkeersveilig af te wikkelen en er bestaan weinig mogelijkheden tot verbreding. Vanwege het smalle profiel van de Grintweg heeft het voorkeur het verkeer via de Oude Domptweg te laten rijden. De zogenaamde recreatieroute die dan ontstaat:

Recreatieroute naar de Rooye Asch, het skicentrum en het parkeerterrein vanaf de Peeldijk verloopt via de Oude Domptweg en de Haveltweg.

Om te voorkomen dat recreatieverkeer naar het recreatiepark De Rooye Asch een route via de Grintweg kiest worden maatregelen aanbevolen:

- Duidelijke bewegwijzering naar de Rooye Asch, het skicentrum en de parkeervoorzieningen van de recreatieplas vanaf de Peeldijk via de Oude Domptweg en de Haveltweg (**maatregel 4**);
- Huisnummer zoveel als mogelijk oostelijk op de Haveltweg kiezen in verband met routebeschrijving navigatieapparatuur.

Ondersteunende maatregelen

Omdat de routeverwijzing zelf onvoldoende dwingend is om al het verkeer van en naar Rooye Asch en de overige de recreatieve voorzieningen via de Oude Domptweg te leiden zijn aanvullende infrastructurele maatregelen gewenst in de Grintweg:

- Snelheidsremmende maatregelen in de Grintweg. Dit heeft een tweeledig doel:
 - o Ontmoediging route voor snel verkeer;
 - o Afdwingen lage rijsnelheden van snel verkeer. Dit is wenselijk voor de verkeersveiligheid van het recreatieve fietsverkeer en overstekende recreanten naar de recreatieplas;

De ondersteunende maatregelen worden in paragraaf 3.5 verder behandeld.

4.3 Aansluiting Peeldijk (N272) – Oude Domptweg

De aansluiting van de Peeldijk op de Oude Domptweg vormde in de eerdere studies een aandachtspunt. In de eerdere studie (Witteveen en Bos, 20 april 2007) is voor dit kruispunt met het intensiteitscriterium van Slop bepaald of deze ongeregeld kan blijven of dat verkeerslichten of eventueel een rotonde noodzakelijk zijn. Uit die analyse is gebleken dat verkeerslichten, een rotonde of voorsorteervakken noodzakelijk zijn ten gevolge ontwikkeling bedrijventerrein 'De Fuik'. Een vervolganalyse met de methode Harders gaf aan dat de aanleg van een rotonde of VRI op dit kruispunt gewenst was.

Nu de ontwikkeling van De Fuik is komen te vervallen valt de conflictbelasting op het kruispunt lager uit. Tabel 3 van paragraaf 3.1 toont de werkdagintensiteiten 2020 (+ nieuwe Rooye Asch) met sturende maatregelen via de Oude Domptweg.

Met behulp van de methode Slop is berekend of er kruispuntmaatregelen noodzakelijk zijn. Dit blijkt niet het geval. Het voorrangskruispunt voldoet (alfa van 1,10 op T-kruispunt). Er is geen kruispuntmaatregel noodzakelijk. Wel kan er gedacht worden aan accentuerende en snelheidsremmende maatregelen op het kruispunt.

4.4 Kruispunt Grintweg - Haveltweg

Het kruispunt Grintweg-Haveltweg betreft een gelijkwaardig kruispunt tussen twee 60-km/uur-wegen. Dit is conform de inrichtingsprincipes van Duurzaam Veilig. Ondanks dat het een gelijkwaardig kruispunt betreft bestaat er een allureverschil tussen de Haveltweg en de Grintweg waardoor het lijkt alsof verkeer op de Haveltweg voorrang heeft terwijl feitelijk geldt: 'bestuurders van rechts gaan voor'. Dit heeft te maken met de doorlopende kantmarkering op de Haveltweg over het kruispunt heen, en de open klinkerverharding op het einde van de Grintweg.

Foto 2 Kruispunt Grintweg – Haveltweg



Meer duidelijkheid over de voorrangssituatie is gewenst, waardoor de verkeersveiligheid op dit kruispunt wordt verbeterd. Ook met het oog op de komst van meer recreatieve fietsers is aanpassing van het kruispunt gewenst. Voorgesteld wordt:

- de kantmarkering op de Haveltweg over de Grintweg verwijderen (**maatregel 5**).
- het kruispunt te voorzien van een kruispuntplateau (**maatregel 6**).

4.5 Herinrichting Grintweg

De Grintweg is een relatief smalle plattelandsweg met onverharde bermen (zie foto 2). De weg is gecategoriseerd als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom en is opgenomen in een 60-km/uur-zone. De weg wordt vooral gebruikt door de bewoners en bezoekers van de woningen langs de Grintweg en de Haveltweg. Daarnaast wordt de weg gebruikt als doorgaande route naar Handel door auto's en fietsers. Het betreffen met in totaal 465 mvt/etmaal (in de huidige situatie) echter zeer lage intensiteiten.

Foto 3 Foto's huidige situatie Grintweg



I. Aanvang Grintweg (zijde Peeldijk)



II. Grintweg (halverwege)

Met de komst van de Rooye Asch zal de Grintweg iets meer verkeer te verwerken krijgen, tot 622 mvt/etmaal. Met de te verwachten nieuwe verkeersintensiteiten blijft de intensiteit zeer laag. Belangrijker is de nieuwe dwarsverbinding voor voetgangers tussen het recreatiepark de Rooye Asch en de recreatieplas. Ook wordt meer recreatief fietsverkeer verwacht. Het fietsverkeer in combinatie met het parkeren in de berm (op zomerse dagen) is een ongewenste situatie. Voor verbetering van de verkeerssituatie in de Grintweg zijn daarom juridische maatregelen gewenst en aanpassingen aan de inrichting.

De inrichtingstechnische maatregelen zijn:

- bermen voorzien van bermstabilisatie zodat auto's bij tegemoetkomende fietsers veilig uit kunnen wijken (**maatregel 7**);
- chicane of drempels als snelheidsremmende maatregel (en ontmoediging om deze route te nemen) aan weerszijden van de oversteek tussen de recreatieplas en het recreatiepark (**maatregel 8**);
- accentuerende en snelheidsremmende maatregelen treffen ter hoogte van de aansluiting en oversteek (voor langzaam verkeer) van de Rooye Asch op de Grintweg (**maatregel 9**). Gedacht kan worden aan bijvoorbeeld:
 - o rode klinkerverharding (eventueel verhoogd als plateau)
 - o aangepaste beplanting
- Verhoogde fietsoversteek bij kruispunt Peeldijk - Grintweg (**maatregel 10**);

De juridische maatregelen zijn:

- instellen van een parkeerverbod in de berm van de Grintweg; uitsluitend in combinatie met het nieuwe parkeerterrein aan de Grintweg (**maatregel 11**);

Met de uitvoering van deze maatregelen wordt een verkeersveilige situatie verkregen. De inrichting past bij erftoegangsweg die door een recreatief buitengebied leidt. Hoofdstuk 4 toont op een overzichtskaart de voorgestelde maatregelen en een uiwerking naar een globaal schetsontwerp is opgenomen in bijlage 1.

4.6 Parkeermaatregelen

Bij de aanleg van de parkeervoorzieningen worden twee groepen parkeerders onderscheiden:

- Dagjes recreanten; dat zijn de bezoekers van de recreatieplas;
- Bezoekers van het recreatiepark;

4.6.1 Parkeersituatie dagrecreanten

Door de kwaliteitsimpuls die het gebied krijgt, en de komst van recreatiepark met openbare voorzieningen zullen meer dagrecreanten op zomerse dagen naar de recreatieplas komen. Een geordende parkeersituatie is dan gewenst. In de huidige situatie wordt veel geparkeerd in de bermen van de Grintweg. Met het langsparkeren in de Grintweg (aan één zijde) kunnen circa 50 auto's geparkeerd staan. Dit maakt deze weg onoverzichtelijk en verkeersonveilig. Daarom wordt aanbevolen een parkeerverbod in de Grintweg in te stellen. Dit kan echter uitsluitend in combinatie met de aanleg van een nieuw parkeerterrein. Daarvoor is al een terrein aan de Grintweg in beeld. Dit terrein biedt ruimte aan circa 90 - 100 parkeerplaatsen, ruim meer dan nu geparkeerd kan staan langs de Grintweg (circa 50). Daarnaast kan voor zomerse topdagen een eventueel overloop terrein (bosperceel) ingezet worden.

Voor de dagrecreanten zijn dan in totaal 120 - 130 parkeerplaatsen aanwezig:

- Nieuw te realiseren parkeerterrein aan de Grintweg met 90 - 100 parkeerplaatsen;
- Nieuw te realiseren overloop terrein t.b.v. zomerse topdagen, circa 30 parkeerplaatsen.

4.6.2 Parkeersituatie bezoekers recreatiepark

Op het recreatiepark worden alle parkeervoorzieningen geboden voor de eigen bezoekers. Bij de woningen worden afhankelijk van de grootte van de woningen 1, 2, en in sommige gevallen 3 parkeerplaatsen aangelegd. Daarnaast worden bij de receptie en de centrale voorzieningen op het recreatiepark (het restaurant, terras, kleine detailhandel, eventueel zwembad) een aantal parkeerplaatsen geboden. Het aantal zal worden aangepast aan het aangeboden programma.

RESUMÉ: MAATREGELOVERZICHT

De maatregelen die in voorgaande hoofdstukken zijn toegelicht staan in de onderstaande figuur afgebeeld. Deze maatregelen zijn vertaald naar een schetsontwerp, welke wordt getoond in bijlage 1.



