The background of the page is a light green aerial photograph of a rural or semi-rural area. It shows a network of roads, fields, and some buildings. A prominent road runs vertically through the center-left of the image. The overall tone is a soft, muted green.

**Verkeersaspecten bestemmingsplan
Centrum Vroomshoop**

- Uitwerking vanuit de centrumvisie -

Gemeente Twenterand

Verkeersaspecten bestemmingsplan Centrum Vroomshoop

- Uitwerking vanuit de centrumvisie -

Gemeente Twenterand

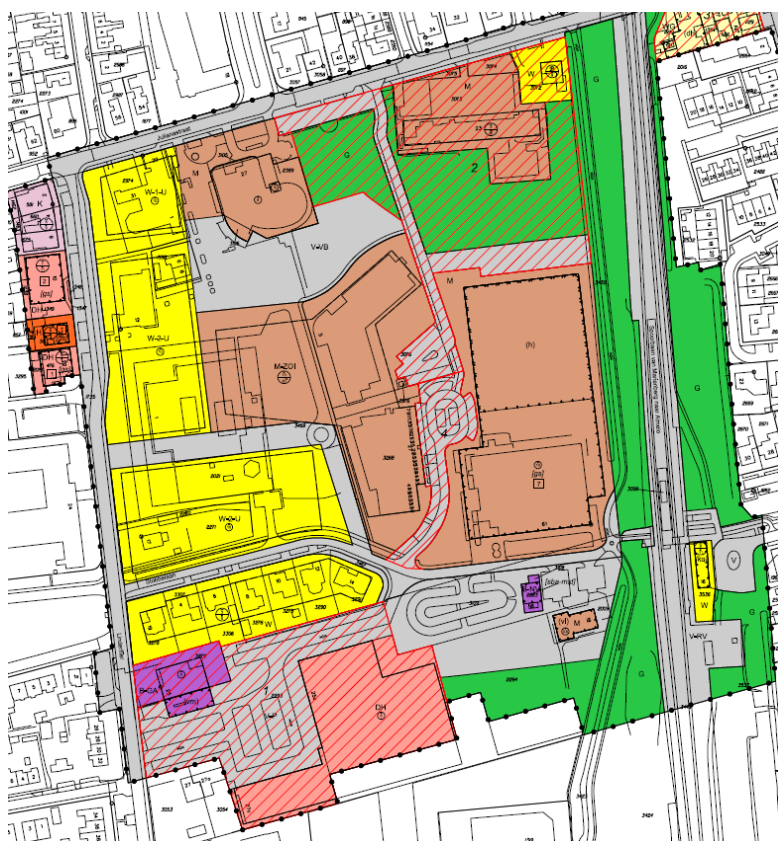
Inhoudsopgave

1. Aanleiding	1
2. Kader	2
2.1. Fasen binnen het plangebied	3
3. Langzaam verkeer	5
3.1. Huidige situatie fietsverkeer	5
3.2. Toekomstige situatie fietsverkeer	5
4. Autoverkeer	7
4.1. Structuur	7
4.2. Verkeersgeneratie	8
4.3. Verkeersroutering	10
4.4. Parkeren (balans)	12
5. Bevoorrading	15

1. Aanleiding

De gemeente Twenterand is momenteel bezig om het bestemmingsplan Centrum Vroomshoop op te stellen. Bij dit bestemmingsplan horen een aantal verkeersaspecten. In deze notitie wordt ingegaan op die aspecten. Deze notitie is een bundeling van gegevens die gebruikt zijn gedurende de totstandkoming van het bestemmingsplan. De gegevens zijn afgestemd op de meest recente informatie, zodat het geheel aansluit op het bestemmingsplan.

In deze notitie wordt aandacht besteed aan het gemeentelijke kader, het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) en de daarbij horende categorisering. Verder wordt ingegaan op het langzaam en het gemotoriseerde verkeer. Het plangebied van het bestemmingsplan bestaat uit twee delen. Het eerste deel is het bestaande centrum. Dit is oostelijk gelegen van de spoorlijn Almelo-Mariënberg en grofweg tussen de Hammerstraat en de Julianastraat. De oostgrens bestaat uit het kanaal Almelo – De Haandrik. In dit gebied doen zich met betrekking tot de verkeersaspecten geen wijzigingen voor, zodat in het vervolg van deze notitie geen aandacht wordt besteed aan dit deel. Het tweede deel van het plangebied bestaat uit een gemengd gebied dat gelegen is tussen de Julianastraat, het Lindervliet, het bedrijventerrein Vroomshoop en de spoorlijn. In dit gebied doen zich wel wijzigingen voor die effecten hebben voor verkeer (zie figuur 1.1).



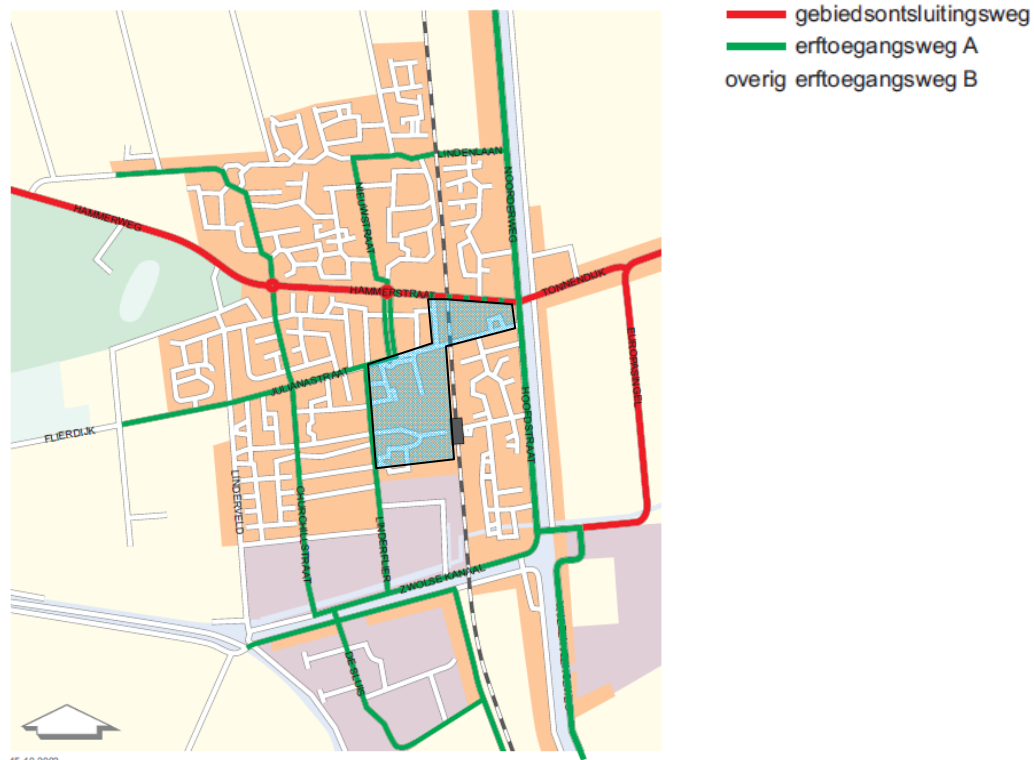
Figuur 1.1: Plankaart voorontwerp bestemmingsplan zuidwestelijke gebied

2. Kader

Als gemeentelijk kader is het GVVP van kracht. In dit plan zijn onder meer de doelstellingen, de samenhang in het wegennet (=categorisering) en de basisprofielen van de verschillende wegen aangegeven. Voor de opzet en uitwerking van de verkeersstructuur voor het centrum van Vroomshoop is dit dan ook het document waarbij aangesloten moet worden.

Voor de kern Vroomshoop is in het GVVP een structuur voor het gemotoriseerde verkeer opgenomen zoals afgebeeld in figuur 2.1.

CATEGORISERING VROOMSHOOP



Figuur 2.1: Categorisering

Bij de opbouw van een wegennet wordt onderscheid gemaakt in wegen die primair een verkeersfunctie (gebiedsontsluitingsweg en stroomweg) vervullen en wegen die weliswaar een onderdeel uitmaken van het gehele wegennet, maar waar de omgeving (wonen, spelen en werken) belangrijker is. De eerste groep zijn wegen die een verkeersfunctie hebben en de tweede groep zijn wegen die een verblijfsfunctie hebben. Begrippen als doorstroming, congestie, wachttijden en dergelijke spelen een rol in de eerste groep. Ruimte voor de langzaam verkeersdeelnemers, gematigde snelheid voor het autoverkeer en dergelijke spelen een belangrijke rol in de tweede groep.

Binnen het verblijfsgebied zijn er twee typen wegen te onderscheiden. Dat zijn de erftoegangswegen A (ETW-A) en erftoegangswegen B (ETW-B). De ETW-A heeft

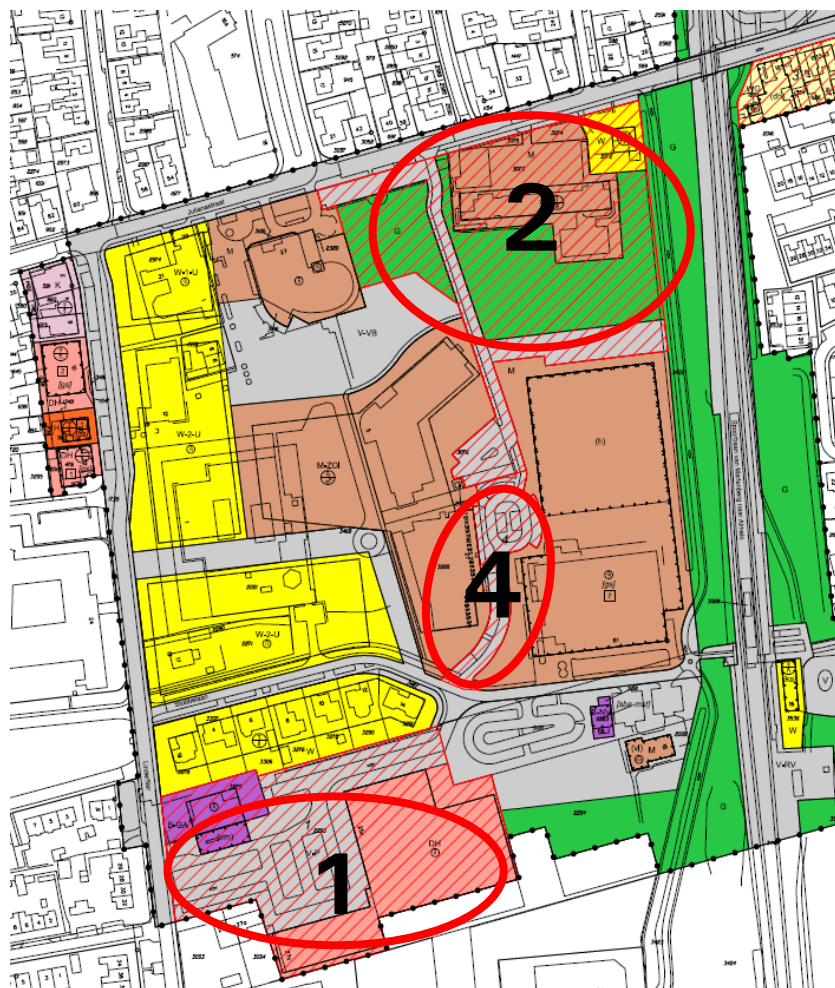
in figuur 2.1 een groene kleur, alle straten met een witte kleur zijn ETW-B. Voor de wegen in het plangebied geldt dus dat de Hammerstraat een verkeersfunctie heeft. De Julianastraat heeft gedeeltelijk een ETW A-functie. Ook het Linderflier en de Beatrixstraat hebben een ETW A-functie.

2.1. Fasen binnen het plangebied

Het bestemmingsplan maakt het mogelijk dat ruimtelijke ontwikkelingen kunnen plaatsvinden en daarbij hun plek krijgen. Het bestemmingsplan kent een aantal ontwikkelingen die 'harder' beschreven worden en ontwikkelingen die 'zachter' beschreven worden. Een aantal 'zachte' ontwikkelingen worden met behulp van een zogenaamde wro-wijzigingsgebied mogelijk gemaakt. Het is daarbij de vraag of deze ontwikkelingen zich de komende 10 jaar (de looptijd van het bestemmingsplan) ook voor gaan doen. Voor de verkeerssituatie (zowel voor de structuur als voor het berekenen van bepaalde situaties) is het van belang om deze fasen verder te beschrijven.

Bestemmingen die 'hard' worden geregeld in het zuidelijke plangebied zijn de realisatie van het activiteitencentrum, een brede school, een gezondheidscentrum en een woongebied. De bestemmingsplankaart voor het zuidelijk deel van het plangebied is opgenomen in figuur 2.2.

In het plangebied is een aantal gebieden rood gearceerd. Dit zijn de zogenaamde wro-wijzigingsgebieden. Er is een onderlinge verbondenheid tussen de gebieden, vooral tussen gebied 1 en 2 (nummering afkomstig uit bestemmingsplan). Wijzigingsgebied



Figuur 2.2: Deel plankaart van VOBP en wro-wijzigingszones

1 is het gebied waar momenteel het winkelcentrum Linderflier is gevestigd. Wijzi-

gingsgebied 2 is de locatie (en directe omgeving) waar zich nu de Kennedyschool bevindt. Het realiseren van ontwikkelingen in wijzigingsgebied 2 heeft direct tot gevolg dat er ontwikkelingen plaatsvinden kunnen in wijzigingsgebied 1. De bedoeling is dat op termijn de winkels zich verplaatsen naar wijzigingsgebied 2 en dat de bestemmingen die nu in wijzigingsgebied 2 aanwezig zijn worden verplaatst. In wijzigingsgebied 1 ontstaat dan ruimte voor een aantal werkwooneenheden en de mogelijkheid om een directe verbinding te maken tussen het herin te richten parkeerterrein (ten zuiden de geprojecteerde locatie van de brede school) en het Linderflier.

Duidelijk is dat het realiseren van het activiteitencentrum, gezondheidscentrum en het woongebied mogelijk worden gemaakt door dit bestemmingsplan. Dit zijn de ruimtelijke ontwikkelingen die zeker gaan plaatsvinden in de looptijd van het bestemmingsplan (10 jaar). Voor de bepaling van de verkeersomvang in hoofdstuk 4 is dit de 'basissituatie'. In die basissituatie blijven de Kennedyschool en het winkelcentrum Linderflier zoals het is. Het verplaatsen van het winkelcentrum Linderflier en het realiseren van de brede school is voor de bepaling van de verkeersomvang de 'maximale situatie'. Als de brede school wordt gerealiseerd zal de Kennedyschool een van de 'bewoners' van de brede school worden. De realisatie van de brede school heeft daarmee een relatie met wijzigingsgebied 2.

Wijzigingsgebied 4 is de zuidelijke toegangsweg naar het Flierborgh/de Lindendorgh. Als wordt gebouwd in wijzigingsgebied 2 dan kan de bestemming worden omgezet naar 'groenvoorziening'.

In figuur 2.1 is terug te vinden dat de Hammerweg/Hammerstraat/Tonnendijk en de Europasingel de enige wegen zijn in Vroomshoop met een verkeersfunctie. Het gedeelte Hammerstraat is gestippeld omdat de verblijfsfunctie hier ook belangrijk is. Vandaar dat de recente herinrichting nog steeds plaats biedt aan het gemotoriseerde verkeer, maar dat hier wel een aangepast wegbeeld is gerealiseerd.

Voor het plangebied betekenen de wegcategorieën dat met de uitwerking vooral rekening moet worden gehouden met de verblijfsfunctie. Aspecten als doorstroming en verliestijd spelen geen belangrijke rol in het plangebied. De onderlinge relatie tussen langzaam verkeer en snelverkeer is het meest van belang. Het gaat daarbij dan zowel om bewegend als om stilstaand verkeer.

3. Langzaam verkeer

3.1. Huidige situatie fietsverkeer

Geheel Vroomshoop kent een gridstructuur. Hierdoor ontstaat als vanzelf een fijnmazige structuur die geschikt is voor fietsers. Door de gridstructuur en de schaal van Vroomshoop is er geen sprake van hoofdfietsroutes; overal wordt gefietst. Wel liggen langs een aantal wegen aanvullende fietsvoorzieningen veelal in de vorm van fiets(suggestie)stroken. Langs de Hammerweg-Tonnendijk (GOW) liggen fietsstroken. Langs de Europasingel ligt een vrijliggend fietspad.

In het plangebied zelf liggen op de Hammerstraat geen fietsstroken. Het mengen van het gemotoriseerde verkeer met het fietsverkeer was een belangrijke keuze bij de inmiddels uitgevoerde herinrichting van de Hammerstraat. Op het Linderflier liggen fietssuggestiestroken. Er is een solitaire fietsvoorziening in het plangebied. Deze ligt parallel aan de westzijde van het spoor. Dit is een kortsluiting tussen de Julianastraat, de Stobbelaan en ZwolseKanaal-noord. Hierdoor wordt onder andere een directe relatie naar het station gemaakt. Over het Oranjeplein kan in de huidige situatie worden gefietst.

In de huidige situatie zijn alle voorzieningen in het gebied uitstekend met de fiets te bereiken.

3.2. Toekomstige situatie fietsverkeer

De situatie voor fietsers wijzigt in essentie niet veel. De wegenstructuur verandert gering, zodat de routes voor het langzaam verkeer gelijk blijven. Ook de doorsteken, die alleen voor langzaam verkeer te gebruiken zijn, blijven aanwezig. Ook het gewijzigde Oranjeplein blijft berijdbaar. Een belangrijke wijziging is de mogelijkheid om een brede school te realiseren. Als deze wordt gerealiseerd zal de bestaande Kennedyschool aan de Julianastraat worden verplaatst. Dat houdt in dat het schoolverkeer een (gedeeltelijk) andere route zal gaan rijden. In hoofdstuk 5 wordt verder nog ingegaan op de (langzaam) verkeersaspecten bij een mogelijk brede school.

Omdat de routes niet wijzigen en de verkeerstoename van het gemotoriseerde verkeer ten gevolge van de ruimtelijke ontwikkelingen beperkt is (zie ook paragraaf 4.2), blijft de verkeersveiligheidsituatie op hetzelfde niveau. Het huidige niveau is verkeersveilig te noemen.

Aandachtspunt voor het fietsverkeer is het stallen van de fiets bij de diverse locaties in het plangebied. Een goede en voldoende mate van stalling maakt dat fietsers hun fiets gemakkelijk kwijt kunnen. Voor het maken van een verplaatsing met de fiets is namelijk zowel de beweging (route) als het



stallen van belang om de keuze voor de fiets te maken. Ervaring leert dat 'standaard' klemmen en leunhekken het beste werken als stallingsmeubilair. Alternatief vormgegeven stallingsmeubilair is meestal niet praktisch genoeg. Aandachtspunt bij de klemmen is dat de bandmaat van de modernere fietsen wat breder is. Deze kunnen niet meer geklemd worden in de standaardklem.

3.3.Voetganger

Het centrumgebied is bij uitstek het gebied van voetgangers. De openbare ruimte zal voldoende bewegingsruimte moeten bieden om voetgangers veilig en plezierig te laten bewegen. Hierbij is het gebruik van materialen en straatmeubilair van belang in relatie tot de looplijnen. In het noordelijke deel van het plangebied is dit al vormgegeven na de realisatie van het Hart van Vroomshoop.

Voor het zuidelijke deel zal bij de verdere uitwerking specifieke aandacht worden besteed aan de plek van de voetganger in de openbare ruimte. Dit is van belang omdat een deel van de openbare ruimte ook door andere verkeersdeelnemers kan worden gebruikt. Langs de Julianastraat ligt aan beide zijden een voetpad zodat er tussen het noordelijke en zuidelijke plangebied goed en veilig te lopen is.

4. Autoverkeer

4.1. Structuur

De huidige situatie voor het autoverkeer is beschreven bij de categorisering in hoofdstuk 2. In de toekomstige situatie doen zich in het noordelijke deel van het plangebied geen wijzigingen voor. De Hammerstraat is zoals reeds beschreven heringericht en beter afgestemd op de omgeving. De parkeerplaatsen zijn goed bereikbaar en voldoende aanwezig aan de Koele, het Amaliaplein en het Julianaplein. De verkeersbelasting van het Linderflier bedroeg in 2010 circa 5.000 mvt/etmaal. De intensiteit op de Julianastraat tussen het Linderflier en Koningin Beatrixlaan is circa 3.000 mvt/etmaal (afgeleid uit het verkeersmodel). Het gebruik van de Stobbelaan is recentelijk gemeten. De etmaalintensiteit bedraagt medio 2011 circa 450 mvt.

In het zuidelijke deel gaan zich de meeste verschuivingen van ruimtelijke functies voordoen. Het bundelen van een groot aantal maatschappelijke functies en de sportvoorzieningen in een activiteitencentrum, is een van de belangrijkste wijzigingen. De locatie van het gebouw ligt ten noorden van de huidige sporthal de Stobbe.

Aan de westzijde van het plangebied zal woningbouw plaatsvinden. Dit houdt ook in dat dit gebied ontsloten zal moeten worden. Tevens ontstaat in het hart van het plangebied een gezondheidscentrum. Het gezondheidscentrum en de bijbehorende parkeercluster zal bereikbaar moeten zijn. Gelet op de bestaande structuur en de wens om het Oranjeplein een echt plein te maken, zal het gezondheidscentrum primair vanaf het Linderflier ontsloten moeten worden. Een eventuele verbinding door het woongebied vanaf de Julianastraat zal ondergeschikt vorm moeten worden gegeven om zo tegen te gaan dat een alternatief ontstaat voor het Linderflier.

Naast nieuwe wegen in het plangebied ligt er een viertal bestaande wegen in het plangebied. Dit zijn de Stobbelaan, een ontsluitingsweg van/naar het Flierborgh vanaf het Oranjeplein én een ontsluiting vanaf de Julianastraat en als laatste een ontsluiting van de Lindenborgh die vanaf de Stobbelaan plaatsvindt. Daarnaast is er vanaf het parkeerterrein bij het winkelcentrum Linderflier een uitrit op de Stobbelaan.

De bestaande wegen kennen in de huidige situatie een relatief beperkt gebruik dat hoort bij de functie die ze vervullen. In het gebied zullen de functies verschuiven, maar de hoeveelheid verkeer zal beperkt stijgen. Deze beperkte stijging levert verkeerskundig geen problemen op ten aanzien van verkeersveiligheid op de bestaande straten. In de volgende paragraaf wordt verder ingegaan op de te verwachten verkeersomvang in het zuidelijk plangebied.

Voor de ontsluitingen van de Lindenborgh en het Flierborgh geldt dat deze in het bestemmingsplan kunnen verdwijnen en dan omgezet worden in de bestemming groen. Het gevolg van een dergelijke wijziging is dat niet meer in hoofdzaak geparkeerd kan worden bij beide voorzieningen, maar dat bevoorrading van beide functies (door soms grote voertuigen) op een of andere manier wel mogelijk moet blijven (zie ook hoofdstuk 5). Bij de inrichting van het gebied zal er rekening worden gehouden met het feit dat er een beperkte hoeveelheid parkeerplaatsen aanwezig zal blijven voor mensen die slecht ter been zijn.

4.2. Verkeersgeneratie

Binnen de verkeerskunde zijn kengetallen aanwezig voor de verkeersproductie en – attractie van voorzieningen. Hierbij is het wel zo dat rekening gehouden moet worden met het feit dat een kengetal een mate van onzekerheid in zich heeft. Vroomshoop heeft een rijk sociaal leven. Het kengetal dat bijvoorbeeld hoort bij de gebruikers van het MCC past derhalve misschien minder goed bij het landelijke kengetal. Om een bandbreedte te verkrijgen worden op de cijfers een ‘correctiebreedte’ van plus en min 20% toegepast. De correctie is alleen toegepast op het ‘bezoekersdeel’ van het kengetal en niet op het werkersdeel van het kengetal. Er zal namelijk voornamelijk variatie aanwezig zijn in het bezoek van een voorziening.

De beschikbare kengetallen zijn gebundeld in CROW-publicatie 256 ‘Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden – vuistregels en kengetallen gemotoriseerd verkeer’ en CROW-publicatie 272 ‘Verkeersgeneratie voorzieningen – kengetallen gemotoriseerd verkeer’. Deze publicaties zijn gebruikt om een prognose te maken van de verkeersbewegingen die zijn te verwachten. In tabel 2 is de verkeersgeneratie per functie/gebruikersgroep opgenomen. Veel van de kengetallen zijn gekoppeld aan bruto vloeroppervlak van een voorziening. Niet alle voorzieningen zijn benoemd in de CROW publicaties. In dat geval is een soortgelijk voorzieningstype gebruikt om de verkeersgeneratie te bepalen.

In tabel 1 is onderscheid gemaakt in verkeersbewegingen ‘bezoeker’, bewegingen ‘werknemers’ en bewegingen ‘bewoners’. In de tweede categorie horen voor het activiteitencentrum ook beheerders of vrijwilligers die bepaalde beheerstaken voor hun rekening nemen.

De verkeersbewegingen zijn bepaald voor een normale werkdag. De methode bepaalt het aantal verkeers*bewegingen*. Dat betekent dat een functie zoals een apotheek een heen- en een terugbeweging genereert. Een bezoeker rijdt naar de apotheek om een recept op te halen en rijdt daarna weer weg. Dat zijn twee bewegingen of anders gezegd twee ritten (door 1 auto). In tabel 1 zijn de indicatieve verkeersbewegingen weergegeven.

Incidentele activiteiten waarbij beduidend meer verkeer wordt gegenereerd (bijvoorbeeld een toernooi, carnaval of een feestavond) vallen buiten de bepaling met

behulp van kengetallen. Voor deze situatie geldt echter dat in de omgeving voldoende parkeergelegenheid is om deze incidentele situaties te faciliteren.

Tabel 1: Te verwachten motorvoertuigen per etmaal

gebruiker	Benutting m ² bvo (circa)	Verkeers-bewegingen (bezoekers cq bewoners)	Bandbreedte	Verkeers-bewegingen 'werknemers'	Totaal (vanuit de berekende waarde bezoekers)
Activiteitencentrum					
Gebruikers van het MCC	380	38	31-46	8	46
Horeca	150-200	30	20-40	6	36
Het binnensportplatform	810	88	70-106	4	92
St. Welzijn Twenterand	430	34	27-41	16	50
Rode kruis	50	4	3-5	2	6
EHBO	50	4	3-5	2	6
St. Welzijn&Zorgvragen	95	8	6-10	4	12
St. Peuterzalen	95	8	6-10	4	12
CSG Noordik ¹	950	0	0	0	0
Primair onderwijs ¹	810	0	0	0	0
Muziekschool Twente	50	12	10-14	2	14
Politiepost	95	10	8-12	6	16
subtotaal					290
Gezondheidscentrum					
- behandelkamers	Ca.20	230	200-260	20	250
- apotheek	175	110	100-120	10	120
- zorginformatiepunt	125	12	10-14	4	16
- kantoorruimte	100	4	2-6	2	6
- 18 verpleeghuisbedden		10	8-12	6	16
- 30 app.		180			180
subtotaal					588
Wonen (appartementen)	15 app	90	82-108		90
Wonen (grondgebonden won.)	44 won	264	211-317		264
Brede school ²	Ca. 20 lokalen	350		40	390
- appartementen boven school)	7 app	42			42
Appartementen in wro-zone ³	68	408	360-450		408
TOTAAL					2.136

In totaliteit worden over een gehele gemiddelde werkdag zo'n 2.150 ritten naar en

¹ Er wordt aangenomen dat leerlingen van het Noordik en het primaire onderwijs (Brede school) die in het activiteitencentrum gaan sporten, vanaf de schoollocatie gaan lopen naar het activiteitencentrum. Van de leerkracht die gymles geeft wordt aangenomen dat deze zich ook lopend verplaatst.

² Uitgaande van ca 25 leerlingen per klas en een gelijke verdeling over alle groepen worden ongeveer 140 auto's kinderen komen brengen en halen. Niet alle ouders komen de kinderen tussen de middag halen. Gemiddeld kan er van worden uitgegaan dat de 140 auto's 2,5 ritten maken. In totaliteit zijn dit dus 350 bewegingen voor het etmaal.

³ Voor de ritten naar en van het winkelcentrum Linderflief wordt aangenomen dat dit dezelfde hoeveelheid is als in de huidige situatie, aangezien dezelfde hoeveelheid m² wordt gerealiseerd. Deze ritten zijn dan ook niet opgenomen in de tabel.

van het zuidelijke deel van het plangebied verwacht als alle functies worden gerealiseerd (de 'maximale situatie'). Als alleen de 'basissituatie' wordt gerealiseerd (zie ook paragraaf 2.1), dan gaat het om circa 1.300 ritten per werkdag. Het aantal is een indicatie. Afhankelijk van het aandeel fietsgebruik en lopen en/of meer passagiers in een voertuig, kan dit aantal wat meer of minder zijn. Opgemerkt wordt dat deze ritten niet allemaal 'nieuw' zijn. Een groot deel van de ritten van het activiteitscentrum en een deel van de schoolbewegingen (Kennedyschool) zijn al in het gebied aanwezig.

4.3. Verkeersroutering

De hierboven berekende ritten zullen hoofdzakelijk uit Vroomshoop en directe omgeving komen. De functies die in het plangebied gehuisvest worden, kennen vooral een lokale binding. Verplaatsingen met de auto kenmerken zich door het feit dat de bestuurder zo dicht mogelijk bij de herkomst en bestemming wil parkeren. Routes ontstaan dus tussen de herkomst en bestemming. Voor het plangebied geldt dat die herkomst/bestemming grotendeels op geclusterde parkeerlocaties zal liggen. Daarmee is de routering van en naar de parkeerlocaties van belang. Vooral de uitwerking van de dimensionering van straten en parkeerlocaties bepalen de uiteindelijke routevorming.

In figuur 4.1 zijn de locaties voor het parkeren opgenomen. Momenteel vindt het grootste deel van de parkeervraag (in het zuidelijke deel van het plangebied) zijn plek op het Oranjeplein en op de parkeerlocatie bij de Stobbe. In de toekomstige situatie zal het zo zijn dat op het vernieuwde Oranjeplein weliswaar kan worden geparkeerd, maar dat het zwaartepunt verschuift in zuidelijke richting. Om het activi-



Figuur 4.1: Huidige en toekomstige geclusterde parkeerlocaties

teitencentrum en de brede school parkeergelegenheid te geven, wordt het bestaande parkeerterrein direct ten zuiden van de Stobbelaan vergroot.

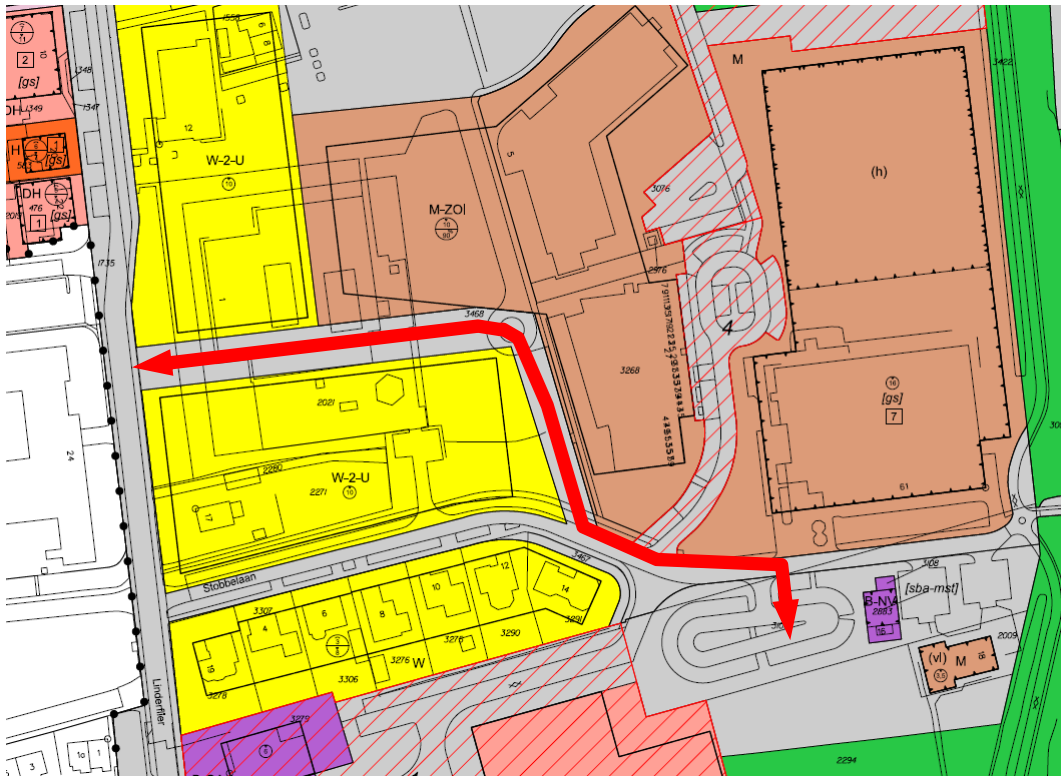
Ten noorden van het activiteitencentrum zal ook parkeergelegenheid komen. Een deel van dat parkeren is gekoppeld aan wijzigingsgebied 2 (het verplaatsen van het winkelcentrum Linderflier). Niet alle in het bestemmingsplan beschreven ontwikkelingen zullen tegelijkertijd worden ontwikkeld. Het plan zal in fasen worden uitgevoerd. Dat maakt ook dat de omvang van de routes in de loop der jaren zullen verschuiven als de ruimtelijke ontwikkelingen worden verschoven.

Vanuit het *huidige* aanbod aan ontsluitingsstructuren zijn er routes te onderscheiden. De aanrijroute vanuit het zuiden naar het activiteitencentrum/brede school zal via het Linderflier gebeuren. Het vervolg zal via het woongebied verlopen. Voor de overige functies in het plangebied zullen de routes worden gebruikt die nu ook worden gebruikt, namelijk het Linderflier en de Julianastraat.

De aanrijroute vanuit het noorden en het oosten naar het activiteiten centrum/brede school zal via enerzijds de Kon. Beatrixlaan en anderzijds via de Julianastraat (het oostelijke deel) en dan via het Linderflier en het woongebied naar het activiteitencentrum.

Gelet op de verkeersbewegingen van en naar deze twee bestemmingen en de verdeling daarvan over de gehele dag, is er geen verkeerskundig bezwaar om de Stobbelaan te gebruiken. Er zal een nieuwe ontsluiting in het te ontwikkelen woongebied moeten worden gemaakt om een deel van het woongebied en het gezondheidscentrum te ontsluiten. Dit betekent dat een nieuwe verbinding kan worden gemaakt die gelijk aan of aantrekkelijker is dan de Stobbelaan. Het wegbeeld zal zo moeten zijn dat duidelijk is dat dit de 'drager' is in het gebied. Dat houdt een wegprofiel in van circa 6 tot 6,5 meter waarop parkeren langs de rijbaan zou moeten worden tegengegaan. Een dergelijke structuur is reeds opgenomen op de plankaart. In verkeerskundige zin is deze nieuwe ontsluiting minimaal gelijk aan de huidige verkeerskundige functie van de Stobbelaan.

Naar verwachting zal deze weg het meeste bestemmingsverkeer naar de achterliggende bestemmingen verwerken, aangezien het zwaartepunt van Vroomshoop ten noorden van de nieuwe ontsluiting ligt en het meeste bestemmingsverkeer dan ook vanuit noordelijke richting zal komen (zie ook figuur 4.2). Er zal worden gemonitord hoe de verkeersbelasting op de Stobbelaan, de nieuwe ontsluiting en over het parkeerterrein zich ontwikkelen.



Figuur 4.2: Nieuwe ontsluiting

Het realiseren van deze verbinding zal een van de eerste projecten moeten zijn. Deze verbinding kan dan gelijk onderdeel uit maken van de bouwverkeerroute voor het activiteitencentrum, de brede school en het gezondheidscentrum. Ook voor de verdere ontwikkeling van het woongebied kan de alsdan aanwezige nieuwe verbinding als bouwroute dienst doen met een minimum aan overlast voor de omgeving. Met het realiseren van deze verbinding is daarna voor alle faseringen binnen het bestemmingsplan een deugdelijke ontsluiting aanwezig.

4.4. Parkeren (balans)

Naast de bepaling van de hoeveelheid verkeer is ook een berekening gemaakt van de hoeveelheid benodigde parkeerruimte. Net zoals bij de verkeersgeneratie wordt een parkeerbalans opgesteld door middel van kengetallen. De berekening van de parkeerbalans is in bijlage 1 terug te vinden. Deze berekening is al in een eerder stadium opgesteld door de gemeente en is integraal overgenomen.

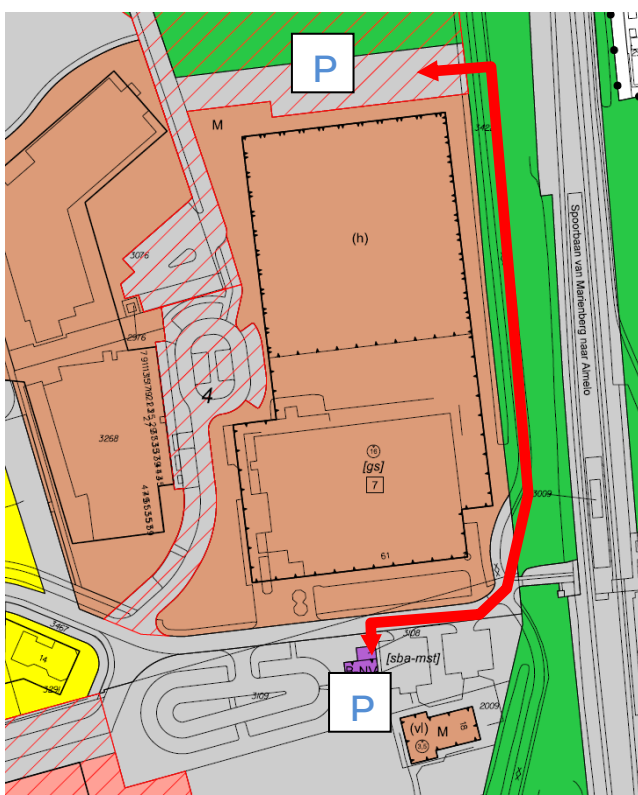
Geconcludeerd kan worden dat, op basis van overblijvende parkeerplaatsen na realisatie van alle ontwikkelingen (=maximale situatie) in het bestemmingsplan, er ongeveer 70 parkeerplaatsen bij moeten worden gemaakt. Door de vergroting van het parkeerterrein bij de brede schoollocatie is dit tekort opgeheven.

De parkeerlocaties zijn verdeeld over het gehele plangebied zodat vraag en aanbod ook geografisch op elkaar zijn afgestemd. De precieze invulling van de parkeer-

clusters moet nog plaatsvinden bij de verdere detaillering van het plangebied.

Ten aanzien van de mogelijke fasering en de relatie met parkeren kan het volgende worden opgemerkt. De eerste ontwikkeling in het gebied zal het activiteitencentrum zijn. Bij deze realisatie zal ook het parkeerterrein ter hoogte van de huidige sporthal de Stobbe worden aangepast. Hierdoor wordt gelijk een groot aantal parkeerplaatsen aangelegd. Hiermee ontstaat als het ware een tijdelijk overschot. Er worden al parkeerplekken aangelegd voor functies die daarna nog gebouwd moeten worden, zoals de brede school.

Bestemmingsverkeer naar het activiteitencentrum dat wil parkeren aan de noordzijde van het gebouw (het dichtste bij de ingang) kan worden geconfronteerd met een 'vol' parkeerterrein. In dat geval zal moeten worden geparkeerd op het parkeerterrein langs de Stobbelaan. Het verkeer zal zonder verdere aanpassingen dan moeten rijden via de Julianastraat, Linderflie, nieuwe ontsluiting of Stobbelaan naar het parkeerterrein. Dit is een relatief grote omrijbeweging. Om dit parkeerverkeer een comfortabelere route aan te bieden en zodoende de impact van dit verkeer op de woonomgeving te beperken, is een



Figuur 4.3: kortsluiting langs spoor

kortsluiting langs het spoor tussen beide parkeerclusters een wenselijke maatregel (zie figuur 4.3). Deze kortsluiting zal dan ook kunnen worden gebruikt voor bevoorradingsverkeer (meer hierover in hoofdstuk 5). Ook gelet op het veiligheidsaspect bij calamiteiten in relatie tot de omvang van de gebouwen, is een route langs het spoor een wenselijke

De kortsluiting zal een beperkt gebruik door gemotoriseerd verkeer kennen. In de huidige situatie ligt hier een fietspad. In de verdere uitwerking wordt gekeken naar hoe het fietspad al dan niet wordt gecombineerd met de kortsluiting. Hierbij zijn er twee opties. Het vrijliggende fietspad blijft aanwezig of het kan gecombineerd worden met de rijbaan voor het gemotoriseerde verkeer. Tevens zal in de uitwerking gelet worden op een verkeersveilige oplossing van de aansluiting van het fietspad naar de Stationslaan. Voor de breedte van de kortsluiting moet gedacht worden een maatvoering van tussen de 4,5 en 5,5 meter (afhankelijk van het feit

of de fietser ook op de rijbaan rijdt).

Naast de aanleg van het activiteitencentrum zal als een van de eerste projecten ook de nieuwe ontsluiting vanaf het Linderflier richting de parkeerlocatie moeten worden aangelegd. Langs deze ontsluiting ligt ook de ruimtereservering voor het nog te bouwen gezondheidscentrum. Bij realisatie van deze bestemming zal gelijktijdig de parkeerruimte worden ontwikkeld.

Bij de ontwikkeling van de woningbouw worden gelijktijdig de parkeervoorzieningen aangelegd.

Bij de realisatie van het Oranjeplein wordt gezien hoe en in welke mate parkeren wordt toegestaan in deze ruimte. Op dat moment kan in het gebied de hoeveelheid parkeren verminderen. Maar er is op dat moment reeds een overschot gerealiseerd, zodat er nooit sprake is van een krapte aan parkeerplaatsen.

Bij een verplaatsing van het winkelcentrum Linderflier is in het bestemmingsplan opgenomen dat bij deze verplaatsing de aanleg van een parkeerlocatie hoort. Het verplaatsen van deze functies zal dus niet tot een verslechtering van de situatie leiden.

5. Bevoorrading

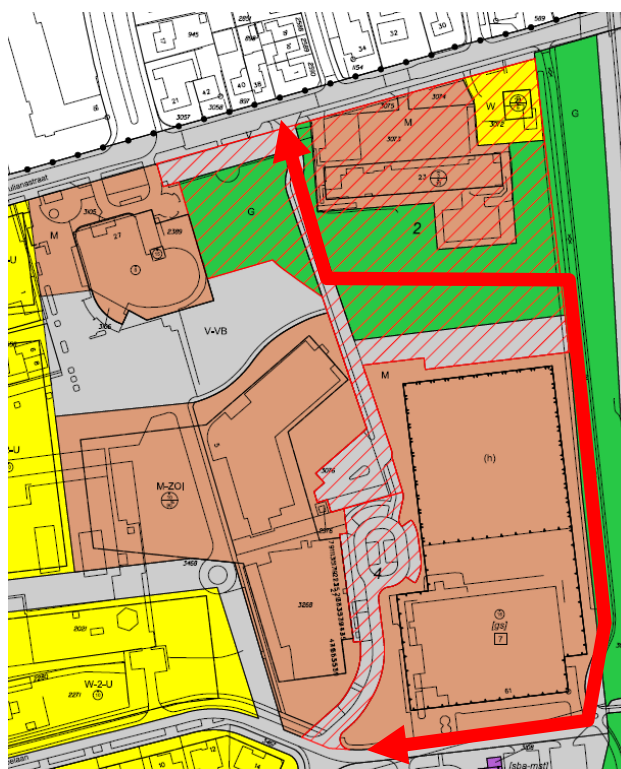
Naast personenautoverkeer zal er vrachtverkeer naar en van het plangebied rijden. Het betreft hier bevoorradend verkeer voor de winkels en voorzieningen in het plangebied. De bevoorrading in het noordelijk plangebied is in de huidige situatie goed geregeld. Voor het zuidelijke deel van het plangebied zijn er enkele aandachtspunten.

Het gezondheidscentrum, het Flierborgh, het activiteitscentrum en de brede school zullen bevoorradend verkeer kennen in de vorm van vrachtverkeer. De verkeersomvang per dag is in hoeveelheden niet groot. De aanwezigheid van het vrachtverkeer gecombineerd met het verblijfsgebied verdient echter wel aandacht bij de verdere detaillering van het plangebied. In z'n algemeenheid kan worden gesteld dat twee keuzes voorhanden zijn. De eerste mogelijkheid is dat bevoorradend verkeer dezelfde weg terug moet rijden als waar het vandaan kwam. Dit houdt in dat het vrachtverkeer ergens moet kunnen draaien. Gelet op de omvang van deze voertuigen moet hiervoor dan een behoorlijke ruimte obstakelvrij worden gehouden. Een tweede mogelijkheid is het rijden van een circuit. Dit zou bijvoorbeeld kunnen inhouden dat vrachtverkeer gebruik moet maken van het voetgangersgebied.

Het voert in dit stadium van het planproces nog te ver om precies de laad/loslocaties aan te wijzen, maar in de verdere uitdetaillering zal met de aanwezigheid van vrachtverkeer rekening moeten worden gehouden en de gevolgen die dat heeft voor de inrichting van de openbare ruimte in combinatie met de verkeersveiligheid van langzaam verkeersdeelnemers of geparkeerde personenauto's.

Om het gebied tussen enerzijds het Flierborgh/Lindenborgh en het activiteitscentrum/brede school anderzijds een groene ruimte/voetgangersruimte te kunnen laten worden, is een serviceroute door dit gebied niet wenselijk. Ook keermogelijkheden in de

groene ruimte zullen het verblijfsklimaat te veel aantasten. Om de noodzakelijke en dagelijks terugkerende bevoorrading toch een goede route en laad-/losplek te geven, past de kortsluiting (die ook gewenst is vanuit de circulatie voor parkeren en



Figuur 5.1: Servicroute

calamiteiten), ook prima in een goede serviceroute voor bevoorradingsverkeer (zie figuur 5.1). De voorgestelde serviceroute kan te zijner tijd ook gebruikt worden voor het bevoorradingsverkeer ten behoeve van het winkelcentrum Linderflier als dit verplaatst wordt naar de locatie waar nu de Kennedyschool is gevestigd.

Aangezien zowel het autoverkeer als het vrachtverkeer dat van deze kortsluiting gebruik zal maken beperkt is in omvang (minder dan 1.000 voertuigen per etmaal), kan het langzaam verkeer hier prima samengaan met het gemotoriseerde verkeer zonder dat de verkeerveiligheid in het gedrang komt.

Voor het gezondheidscentrum moet bij de verdere detaillering van enerzijds de functionele indeling van het gebouw zelf en anderzijds het Oranjeplein bezien worden of en zo ja waar een aparte bevoorradingsplek nodig is. Hierbij moet bedacht worden dat bevoorrading ook eventueel een plek kan krijgen op de parkeerlocatie die in de nabijheid van het gezondheidscentrum wordt gerealiseerd. Het heeft de voorkeur om het parkeerterrein aan dezelfde kant van de weg te leggen als het gezondheidscentrum, zodat de weg daarna niet meer hoeft te worden overgestoken. Het spreekt als vanzelf dat nabij de ingang van het gezondheidscentrum parkeerplaatsen voor mindervaliden worden aangelegd en dat deze een goede maatvoering krijgen, zodat mindervaliden ze ook effectief kunnen gebruiken.

Voor de brede school geldt dat het gemotoriseerde verkeer bij voorkeur zoveel als mogelijk moet worden gescheiden van de fiets- en voetgangersstromen van en naar de school. Een goede situering van de toegang tot de school in relatie tot de parkeerlocatie is hierbij een aandachtspunt. Maar ook de ligging van de fietsenstalling ten opzichte van het parkeerterrein is van belang. Daarnaast zal bij de verdere detaillering van de schoolomgeving ook aandacht worden besteed aan een goed gesitueerde en goed ingerichte Kiss + Ride-strook.

Bijlage

Bijlage 1: Parkeerkentallen en parkeerbalans

Berekening parkeernormen centrum VroomshoopGereformeerde kerk (bestaand)

Uit telefonische navraag bleek dat de gereformeerde kerk ca. 700 zitplaatsen kent. Conform de norm voor religiegebouw ligt het aantal parkeerplaatsen op 0,15 parkeerplaatsen per zitplaats.

Dit resulteert in 700 x 0,15 parkeerplaatsen.

subtotaal aantal parkeerplaatsen voor de kerk: **105,0**

Gezondheidscentrum

Begane grond

Volgens de gangbare parkeernormen voor arts/maatschap/kruisgebouw/therapeut zou het aantal parkeerplaatsen voor:

Behandelkamers moeten zijn 20 x 1,75: **35,0**

Apotheek (kantoor met baliefunctie) 174,9 m² x 2,5 pp/100 m² **4,4**

Zorginformatiepunt 123,4 m² x 2,5 pp/100 m **3,1**

(dienstverlening met baliefunctie)

Resterende kantoren zonder baliefunctie (ca. 100 m² x 1,6 per 100 m²) **1,6**

subtotaal **44,1**

1e verdieping

Bij appartementen hanteert de gemeente doorgaans een parkeernorm van 1,3 parkeerplaatsen per appartement

30 appartementen x 1,3: **39,0**

Bij verpleeghuisbedden (psychogeriatrisch (PG))

norm voor bezoekers 60% van 0,7 parkeerplaatsen:

18 verpleeghuisbedden PG x 0,7 x 60%: **7,5**

Parkeervoorzieningen voor Flierborgh en Lindenborgh

Flierborgh 18 appartementen x 1,3 pp: **23,4**

Lindenborgh 37 appartementen x 1,3 pp **38,3**

Subtotaal: **152,3**

15 appartementen aan de westzijde van de kerk gelegen

15 x 1,3 pp per appartement :

subtotaal aantal parkeerplaatsen appartementen **19,5**

44 woningen aan de west/zuidwestelijke van de kerk gelegen

Waarvan 20 stuks rijenwoningen en 24 stuks vrijstaand danwel twee onder één kap. (berekening conform motie CDA aangenomen op 11-09-2007)

20 x 1,5 parkeerplaatsen **30,0**

24 x 1,5 parkeerplaatsen voor vrijstaande woningen/twee onder één kap **36,0**

24 x parkeermogelijkheid op eigen terrein (minus 24 x 0,8) **-/- 19,2**

subtotaal 44 woningen **46,8**

Activiteitencentrum

Het AC heeft een bruto vloeroppervlakte van ca. 3945 m²

Ca. 2220 m² "bewegen en spelen"

(berekening conform de norm voor sporthal(1,95 pp/100 m²). 43,3

Ca. 1725 m² overige activiteiten "cultureel centrum/wijkgebouw".

(berekening conform de norm "cultureel centrum/wijkgebouw 3 pp/100 m²) 51,8

subtotaal activiteitencentrum 95,1

Brede school gecombineerd met appartementen

Circa 20 leslokalen (0,75 pp per leslokaal) 15,0

Circa 10 appartementen (x1,3 pp). 13,0

subtotaal brede school gecombineerd met appartementen 28,0

Winkels gecombineerd met appartementen

68 appartementen (x 1,3 pp) 88,4

5000 m² aan bvo winkels

(x 3 pp/100 m² de norm voor hoofdwinkelgebieden) 150,0

subtotaal winkels gecombineerd met appartementen 238,4

Totaal van alle subtotaal 685,1

Parkeerbalans

Ten onrechte wordt wel eens de verwachting gewekt dat de bewoners van appartementen en winkelend publiek per definitie gebruik kunnen maken van elkaars parkeerruimte. (Overdag parkeren voor winkelend publiek, 's avonds/'s nachts parkeren voor de bewoners van appartementen die teruggekomen zijn van het werk). Vaak is dit niet aan de orde. Menig appartement wordt bewoond door gepensioneerden of mensen die niet meer "hoeven te werken". Ook (gedeeltelijke) avondopenstelling van winkels legt nog meer druk op de wederzijdse parkeerbehoefte. Daarnaast eisen bewoners bij de koop veelal een 'eigen' parkeerplaats.

Er zijn vrijwel geen mogelijkheden om parkeerruimte "gedeeld" of dubbel te gebruiken, de zogenaamde parkeerbalans. Alleen bij openbaar toegankelijke parkeerplaatsen (veelal bij de winkelconcentraties) kan bij het ene centrum de nadruk wat meer liggen op bezoekers overdag, terwijl bij het andere centrum de nadruk wat meer ligt op bezoekers in de avonduren.

1. Parkeerverhouding tussen gezondheidscentrum c.a. en activiteitencentrum.

Het gezondheidscentrum telt twee bouwlagen namelijk begane grond en 1^e verdieping. De 44 parkeerplaatsen die berekend zijn voor de begane grond zullen alleen overdag gebruikt worden. De overige parkeerplaatsen zullen zowel 's avonds als 's nachts in gebruik zijn.

Naar verwachting zal de nadruk bij het activiteitencentrum wat betreft "culturele activiteiten" wat meer op de avonden liggen. Het gaat hier om 51,8 parkeerplaatsen. Door efficiëntere benutting van parkeerplaatsen zou hier een winst van 44 parkeerplaatsen behaald kunnen worden.

2. Parkeerbalans tussen winkelcentrum, parkeerplaatsen aan de westzijde van Linderflier en kerk.

Tijdens de zondagse eredienst zullen ongeveer 105 parkeerplaatsen in beslag genomen worden voor kerkbezoek. Op werkdagen zullen ca. 150 parkeerplaatsen door winkelend publiek in beslag genomen worden. Aan de westzijde van Linderflier is gedurende werkdagen ruimte voor het parkeren van 27 auto's. Op zondagen kunnen op beide locaties prima de auto's geparkeerd worden. Per saldo valt hier een winst te behalen van 105 parkeerplaatsen.

Eindresultaat/opmerkingen

Totaal aantal benodigde parkeerplaatsen 685,1 (minus 44 en 105)	536 parkeerplaatsen
Getelde parkeerplaatsen (dd. 29 september 2009)	465 parkeerplaatsen = = =
Tekort aan parkeerplaatsen (536-465)	71 parkeerplaatsen

Als in het plangebied 71 parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden, is het mogelijk de parkeerbehoefte "sluitend" te krijgen. Deze mogelijkheden zijn aanwezig op de parkeerlocatie ten zuiden van de locatie van de brede school en het eventuele gebruik van het Oranjeplein.

Opmerkingen:

- Bovenstaande berekening is gebaseerd op de laatste stand van zaken voor de globale opzet van het gebied en dient daarom als indicatie.
 - Bij bovenstaande berekeningen is rekening gehouden met de motie van het CDA van 11-09-2007 en CROW publicatie 182; Parkeerkencijfers, de basis voor parkeernormering. (typering: centrumgebied, weinig stedelijk).
 - De norm 1,3 parkeerplaatsen per appartement is gerelateerd aan diverse bestemmingsplannen van de gemeente Twenterand waarin wordt uitgegaan van hetzelfde cijfer.
 - Iedere wijziging in de planvorming zal onmiddellijk gevolgen hebben voor de parkeerbehoefte.
-