



Verkeersstudie

Recreatiepark 't Satersloo

't Satersloo BV

12 november 2013

Definitief rapport

BC4704-100

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.
TRANSPORT & ASSET MANAGEMENT

George Hintzenweg 85
Postbus 8520
3009 AM Rotterdam
+31 10 443 36 66 Telefoon
+31(0)10 443 36 88 Fax
info@rotterdam.royalhaskoning.com E-mail
www.royalhaskoningdhv.com Internet
Amersfoort 56515154 KvK

Documenttitel	Verkeersstudie Recreatiepark 't Satersloo
Verkorte documenttitel	Verkeersstudie recreatiepark 't Satersloo
Status	Definitief rapport
Datum	12 november 2013
Projectnaam	Verkeersstudie recreatiepark 't Satersloo
Projectnummer	BC4704-100
Opdrachtgever	't Satersloo BV
Referentie	BC4704-101/R005/900271/Rott

Auteur(s)	Gijs Korthals Altes
Collegiale toets	Christiaan Hoiting
Datum/paraaf	12 november. 2013
Vrijgegeven door	Dirk de Baan
Datum/paraaf	12 november. 2013




INHOUDSOPGAVE

	Blz.
1 INLEIDING	1
1.1 Ontwikkeling	1
1.2 Gebiedsafbakening	1
1.3 Vraagstelling	2
1.4 Uitgangspunten	2
1.4.1 Gebruikte documenten	2
1.4.2 Uitgangspunten m.b.t. verkeersgeneratie	3
1.4.3 Uitgangspunten m.b.t. parkeren	5
2 HUIDIGE SITUATIE	6
2.1 Beschrijving huidige situatie	6
2.2 Intensiteiten	6
2.3 Verkeersafwikkeling wegennet	6
3 TOEKOMSTIGE VERKEERSSITUATIE	8
3.1 Verkeersproductie 't Satersloo	8
3.2 Parkeren op 't Satersloo	12
3.2.1 Parkeersituatie bungalows	12
3.2.2 Parkeersituatie bezoekers horeca en sauna/wellness	13
3.2.3 Overzicht parkeersituatie	13
3.3 Verkeersveiligheid	14

1 INLEIDING

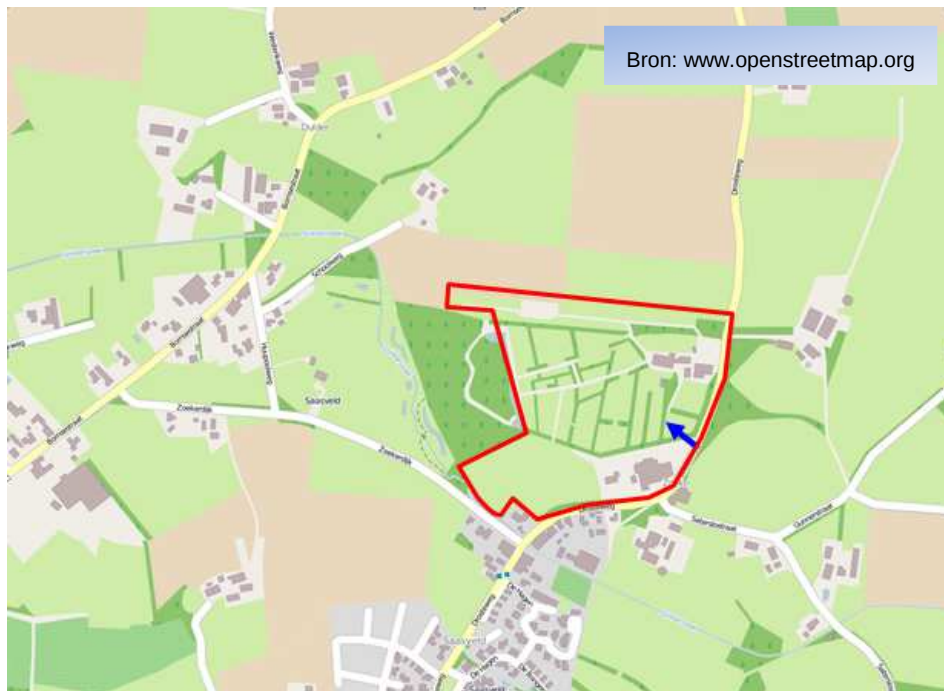
1.1 Ontwikkeling

Aan de noordzijde van Saasveld in de gemeente Dinkelland is het voornemen om op het voormalige campingterrein een nieuw bungalowpark 't Satersloo te realiseren met in totaal 126 recreatiewoningen. Ter plaatse van het voormalige horecabedrijf 't Holscher worden de entree en de centrumvoorzieningen van het recreatiepark vormgegeven, in combinatie met een nieuw te realiseren horecabedrijf. Daarbij zal een kleiner horecabedrijf in de plaats komen van het zalencentrum. Gedacht wordt aan een horecabedrijf dat zowel door bezoekers van het park alsook door derden kan worden gebruikt. Oppervlakte van deze horecavoorziening bedraagt in totaal (algemeen en park samen) maximaal 1.500 m². Daarnaast zal ook een openbaar toegankelijke wellnessvoorziening worden gerealiseerd (400m²)

Ten opzichte van de huidige situatie zal deze ontwikkeling extra verkeer aantrekken. Dit verkeer wordt via het lokale wegennet van Saasveld afgewikkeld en gevolgen hebben voor de afwikkeling van het verkeer, de parkeersituatie, de geluidsbelasting, en de luchtkwaliteit ter plaatse. In deze rapportage wordt ingegaan op de eerste twee aspecten. In een aparte rapportage wordt ingegaan op de aspecten geluid en luchtkwaliteit.

1.2 Gebiedsafbakening

Het recreatiepark 't Satersloo is rood omlijnd weergegeven in afbeelding 1.1. Het wordt ontsloten via de Drosteweg ter hoogte van de blauwe pijl. Aan de noordkant wordt het gebied begrensd door een houtwal en akkerland; de Drosteweg en Zoekerdijk vormen de begrenzing aan de oostzijde en zuidzijde. De westzijde bestaat uit het Broekbos. Op het projectterrein is inclusief de locatie van het voormalig partycentrum 't Holscher.



Afbeelding 1.1 Omgeving recreatiepark 't Satersloo en locatie aansluiting op wegennet

1.3 Vraagstelling

De vragen die aan de orde zijn in deze verkeersstudie zijn:

- Welke verkeersintensiteiten zullen door realisatie van het recreatiepark ontstaan en zich gaan afwikkelen op de wegen in de directe omgeving?
- Hoeveel parkeerplaatsen dienen op het centrale parkeerterrein te worden gerealiseerd ten behoeve van de voorzieningen in het centrumgebouw en de horecavoorziening?

1.4 Uitgangspunten

1.4.1 Gebruikte documenten

1. 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.
2. Achtergrondinformatie over 't Satersloo is afkomstig uit 'Bedrijfsplan Resort 't Satersloo te Saasveld', d.d. 31 juli 2013, van M2 Red Beech.
3. Voor de verdeling van het verkeer over het jaar is gebruik gemaakt van de CROW-publicatie 272 'Verkeersgeneratie Voorzieningen' (december 2008). In deze publicatie staat o.a. beschreven welke variabelen bijdragen aan het aantal bewegingen bij recreatieparken en hoe de kengetallen vervolgens tot stand zijn gekomen.

4. Rapportage van RBOI: *Bungalowpark 't Satersloo te saasveld – akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï en luchtkwaliteitsonderzoek*. RBOI Rotterdam/Middelburg, d.d. 17 april 2008.
5. Handboek Wegontwerp – Erftoegangswegen CROW publicatie 164d, februari 2002.

In de volgende paragrafen en hoofdstukken zal naar deze documenten worden verwezen via een nummer tussen rechte haken: b.v. [2].

1.4.2 Uitgangspunten m.b.t. verkeersgeneratie

Uitgangspunten verkeersproductie bungalowpark

De uitgangspunten om de verkeersgeneratie van de bungalows op 't Satersloo 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 ([3], pag. 92)

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.

De kengetallen voor de verkeersproductie zijn in de CROW-publicatie [1] gegeven per bungalows, waarbij per bungalow uitgegaan wordt van 5,5 slaappleatsen. Per bungalows met gemiddeld 5,5 slaappleatsen worden 2,6 tot 2,8 ritten per etmaal gemaakt. Uitgegaan is van een verkeersproductie van 2,7 ritten per bungalow.

De beoogde aantallen te realiseren bungalows in 't Satersloo zijn in het Ontwikkelingsplan [2] gegeven en onderscheiden naar aantal personen per woning. Deze zijn in tabel 1.2 overgenomen. In totaal kunnen maximaal 768 personen gelijktijdig overnachten op 't Satersloo; dit brengt het gemiddelde aantal slaappleatsen per bungalow op 6,1. Dit is daarmee hoger dan het gemiddelde van 5,5 uit de CROW-publicatie [1].

Slaapplaatsen per bungalow	Type bungalow	Aantal bungalows	Maximaal aantal slaapplaatsen
4	Comfort	24	96
4	Luxe	20	80
6	Comfort	28	168
6	Luxe	22	132
8	Comfort	12	96
8	Luxe	8	64
10	Luxe	6	60
12	Luxe	6	72
		126	768

Tabel 1.2 Aantal bungalows op 't Satersloo onderscheiden naar aantal slaapplaatsen

De verkeersproductie per bungalow is verhoogd vanwege het hogere aantal slaapplaatsen per bungalow. Een omrekening van 5,5 slaapplaatsen naar 6,1 bungalow levert per bungalows op 't Satersloo totaal 2,99 ritten per etmaal op. In onderstaande tabel is een en ander weergegeven.

Type verblijfsplaats:	Kengetal aantal ritten (per bungalows)
Bungalow met 5,5 slaapplaatsen in Nederland (niet stedelijk buitengebied)	2,70
Aangepast kengetal gemiddeld 6,1 slaapplaatsen per bungalow op 't Satersloo	2,99

Tabel 1.3 Aantal ritten per bungalows per etmaal in Nederland (niet stedelijk buitengebied) en op 't Satersloo

Uitgangspunten verkeersproductie centrum voorzieningen en horecavoorziening

De horecavoorzieningen op de locatie van voormalig Partycentrum 't Holscher worden gecombineerd met de centrale voorzieningen van het recreatiepark. Hierdoor kunnen synergievoordelen worden bereikt voor de exploitatie van het geheel. Ook kunnen (nieuwe) parkeerplaatsen dubbel worden ingezet (zie paragraaf 3.2).

Het aantal bezoekers van het restaurant/partycentrum voor dat deze afbranden is gelijk of hoger dan die van de nieuwe horecavoorziening. Uitgangspunt is dat de verkeersproductie van de horecavoorziening gelijk is aan die van het voormalige restaurant/partycentrum. In de nieuwe situatie betreft dit een worst-case aanname, aangezien de oppervlakte van het voormalige 't Holscher (1.700 m²) groter was dan de nieuw te realiseren horecagelegenheid (1.500 m²).

Uitgangspunt is dat de sauna / wellness gedeeltelijk ook gebruikt wordt door bezoekers van buiten het park. De verkeersproductie van de sauna / wellness wordt berekend op basis van het oppervlak en is inclusief de verkeersproductie van werknemers.

Functie	oppervlak m2	----
Horeca	1.500	
Sauna / wellness	400	
Voorzieningen voor bungalow park	oppervlak m2	Werknemers (Fte)
Receptie	100	1
Kantoor	100	2
Winkel	50	1
Technische dienst	75	1
Huishoudelijke dienst	75	4
Verhuurafdeling	100	3
Cafetaria / afhaal	75	2
Toiletgroepen / algemeen	125	
Onvoorzien	150	
Totaal	2.750	14

Tabel 1.4 functies met oppervlakte en verwacht aantal werknemers

1.4.3 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.

Slaapplaatsen per bungalow	Type bungalow	Opgave aantal plaatsen per bungalow
4	Comfort	1
4	Luxe	1
6	Comfort	2
6	Luxe	2
8	Comfort	2
8	Luxe	2
10	Luxe	3
12	Luxe	3

Tabel 1.5 Aantal parkeerplaatsen per bungalow

Bezoekers en werknemers van de sauna/wellness en de horecavoorziening parkeren ook op het centrale terrein.

2 HUIDIGE SITUATIE

2.1 Beschrijving huidige situatie

De locatie van het recreatiepark was tot 2003 in gebruik als camping. In het rapport van RBOI [4] wordt de verkeersproductie van de voormalige camping geschat op circa 800 motorvoertuigen (mvt) per etmaal. De Drosteweg geeft nu toegang tot het voormalig partycentrum 't Holscher.

De huidige maximumsnelheid op de Drosteweg en de Zoekerdijk is buiten de bebouwde kom 60 km/uur. Op de Drosteweg-zuid is de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom 30 km/uur.

2.2 Intensiteiten

Intensiteiten op de Drosteweg en Zoekerdijk zijn door gemeente aangeleverd en samengevat in tabel 2.1. Verder is gerekend met een autonome groei van 1½% per jaar door regionale ontwikkelingen, buiten het beoogde project. Bij de intensiteiten vóór 2005 is de verkeersaantrekkende werking van de camping en het partycentrum meegenomen.

	Vóór 2005	2005	2008
Drosteweg-noord (in mvt/etmaal)	1.080	600	630
Drosteweg-zuid (in mvt/etmaal)	920	600	630
Zoekerdijk (in mvt/etmaal)	650	420	440

Tabel 2.1 Drosteweg, Zoekerdijk (verkeersbelasting gemiddelde weekdag (bron: [4])

2.3 Verkeersafwikkeling wegennet

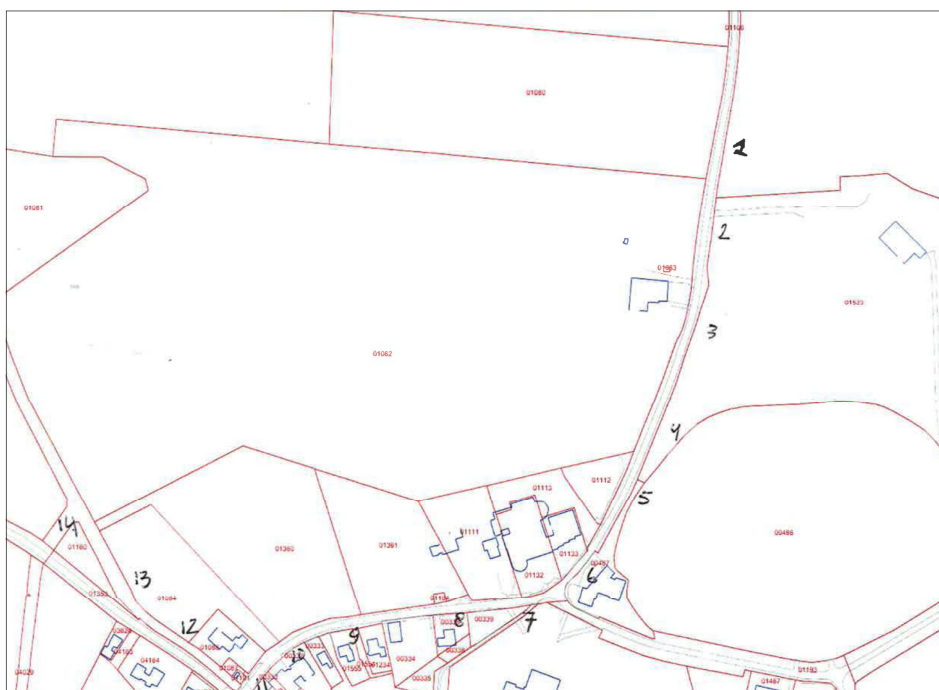
De verkeersafwikkeling op de omliggende wegen (Drosteweg en Zoekerdijk) is in de huidige situatie goed. De intensiteiten kunnen eenvoudig op de bestaande infrastructuur afgewikkeld worden.

2.4 Vormgeving Drosteweg en Zoekerdijk

De Drosteweg en Zoekerdijk bestaan uit een rijbaan van asfalt en gedeeltelijk een 1 of 2 zijden een halfverharding. Zie ook tabel 2.2 en afbeelding 2.1.

	Verhardingsbreedte(m)	Halfverhardingsbreedte (m)	Totale verhardingsbreedte inclusief halfverharding (m)
meetpunt 1	4,30	0,8	5,10
meetpunt 2	4,30	0,8	5,10
meetpunt 3	4,50	0,8	5,30
meetpunt 4	4,40	0,4	4,80
meetpunt 5	4,30	0,4	4,70
meetpunt 6	5,50		5,50
meetpunt 7	5,70		5,70
meetpunt 8	5,55		5,55
meetpunt 9	5,10		5,10
meetpunt 10	5,10		5,10
meetpunt 11	5,10		5,10
meetpunt 12	4,60	0,8	5,40
meetpunt 13	4,60		4,60
meetpunt 14	4,50		4,50

Tabel 2.2 Meetresultaten breedte Drosteweg



Afbeelding 2.1 Nummering meetpunten langs Drosteweg en Zoekerdijk

3 TOEKOMSTIGE VERKEERSSITUATIE

3.1 Verkeersproductie 't Satersloo

Tabel 3.1 geeft het overzicht van de verkeersproductie en aantallen ritten per type activiteit. Onderstaand volgt per activiteit een toelichting.

Verkeersproductie bungalows

Op basis van de kengetallen uit de CROW-publicatie [1] is berekend hoeveel de intensiteiten stijgen als gevolg van realisatie van het recreatiepark. Hierbij wordt uitgegaan van het aantal motorvoertuigbewegingen per etmaal in geval van een volledige bezetting van het park in de maand augustus (zie tabel 3.1). De 126 bungalows genereren elk 2,99 ritten (inclusief bezoekers) waardoor het totaal aantal ritten 377 per etmaal is.

Verkeersproductie horecavoorziening

Op basis van worst case scenario behoudt de nieuwe horecavoorziening op de locatie van voormalig 't Holscher zijn bestaande functie en genereert in de toekomstige situatie geen extra verkeer naar het plangebied ten opzichte van de huidige situatie. Met huidige situatie wordt de situatie bedoeld voor afbranden van 't Holscher.

Verkeersproductie sauna / wellness

De sauna / wellness is toegankelijk voor bezoekers van het bungalowpark en bezoekers van buiten het park. De aanname is dat de sauna minder verkeer van buiten het park zal aantrekken dan een sauna die niet gevestigd is bij een bungalowpark. De sauna / wellness zal immers voor een belangrijk deel worden bezocht door bezoekers van het park. Daarom is een lager verkeersproductie parameter gehanteerd. 7 i.p.v. 12,7 mvt / 100 m².

Verkeersproductie centrum voorzieningen

Bij de horecavoorziening zullen de centrumvoorzieningen van 't Satersloo worden ondergebracht. De verkeersaantrekkende werking van deze functie is echter verrekend in de verkeersaantrekkende werking van de bungalows.

Alleen de winkel en het cafetaria zijn geen standaard voorzieningen voor een bungalowpark. Daarom zijn hier voor welk extra ritten berekend.

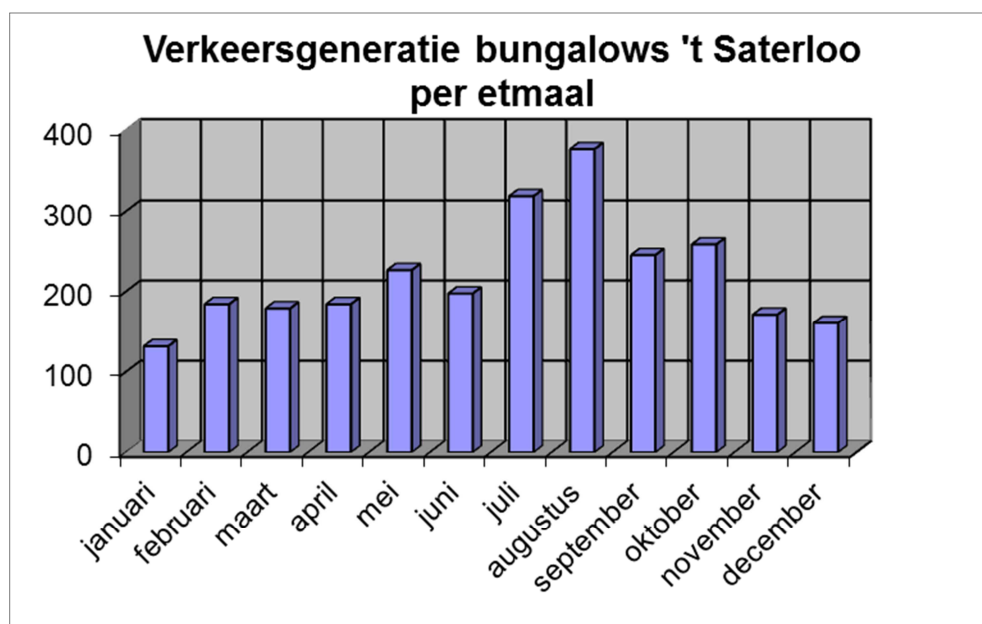
Uitgangspunt hierbij de dat de winkel en het cafetaria geen bezoekers aantrekt van buiten het park. De ritten betreffen dus werknemers en bevoorrading.

Verkeersgeneratie door:	Extra ritten per eenheid per etmaal [mvt]	Totaal aantal ritten 't Satersloo per etmaal [mvt]
Recreatiewoningen (n=126) Ritten per bungalows (inclusief werknemers)	2,99 per bungalow	377
Sauna / wellness (inclusief werknemers)	7 mvt / 100m ²	28
Winkel	2 per fte	2
Cafetaria / afhaal	2 per fte	4
Extra naar horecavoorziening	0	0
Totaal aantal motorvoertuigbewegingen per etmaal		411

Tabel 3.1 Totaal aantal motorvoertuigbewegingen [mvt] per etmaal toekomstige situatie

Het recreatiepark zal niet gedurende het gehele jaar volledig bezet zijn. Op basis van gemiddelde bezetting per maand kunnen de weekdagintensiteiten per maand bepaald worden voor de bungalows.

In afbeelding 3.1 is een totaalbeeld gegeven van de intensiteiten over het jaar. Tabel 3.2 geeft de gemiddelde etmaalintensiteit per weekdag per verblijfstype per maand.



Afbeelding 3.1 Aantal voertuigbewegingen bungalowpark per etmaal uit gesplitst naar maand (verdeling op basis [3])

Maand	jan.	febr.	mrt	apr.	mei	juni	juli	aug.	sept.	okt.	nov.	dec.
Bungalows	132	184	179	184	227	198	319	377	245	258	171	161
Sauna / wellness	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28
Overig	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
Totaal	166	218	213	218	261	232	353	<u>411</u>	279	292	205	195

Tabel 3.2 Aantal voertuigbewegingen per etmaal bungalows per maand

In het hoogseizoen, specifiek in augustus, wanneer sprake is van bijna 100% bezetting op het recreatiepark, resulteert dit in 411 motorvoertuigbewegingen per etmaal (inclusief sauna/wellness). In de andere maanden ligt dit vanwege de lagere bezetting lager. Voor de geluid- en luchtberekeningen zal met de maximale bezoekersintensiteiten op een gemiddelde weekdag in augustus gerekend worden. Dit is daarmee de 'worst-case' periode.

De intensiteiten op de omliggende wegen zullen door de realisatie van 't Satersloo met 411 motorvoertuigbewegingen per etmaal stijgen. In tabel 3.3 zijn de gemeten en geprognosticeerde intensiteiten voor de verschillende jaren gegeven. Hierbij zijn dezelfde uitgangspunten aangehouden als het rapport van RBOI [4]:

- 1,5% groei per jaar (autonome groei als gevolg van externe ontwikkelingen)
- 60% van het verkeer 't Satersloo rijdt via Drosteweg naar het noorden
- 40% van het verkeer 't Satersloo rijdt via Drosteweg naar het zuiden
- 50% van het verkeer naar het zuiden rijdt verder via de Zoekerdijk.

	Voor 2005	2005	2012	2014	2024	Toename 2014 %
Drosteweg-noord, excl. ontwikkeling (in mvt/etm.)	1.080	600	774	797	918	
Drosteweg-noord, incl. ontwikkeling (in mvt/etm.)	nvt	nvt	nvt	1.043	1.165	31%
Drosteweg-zuid, excl. ontwikkeling (in mvt/etm.)	920	600	663	683	785	
Drosteweg-zuid, incl. ontwikkeling (in mvt/etm.)	nvt	nvt	nvt	847	950	24%
Zoekerdijk, excl. ontwikkeling (in mvt/etm.)	650	420	464	478	550	
Zoekerdijk, incl. ontwikkeling (in mvt/etm.)	nvt	nvt	nvt	560	632	17%

Tabel 3.3 Intensiteiten Drosteweg en Zoekerdijk (verkeersbelasting gemiddelde weekdag (cijfers tot en met 2005 uit: [4] voor de andere jaren gerekend met een autonome groei van 1,5% per jaar) met verdeling 60% richting Drosteweg-noord en 40% richting –zuid. Na 2005 is ook de verkeersproductie van kwekerij Slangenbeek opgenomen in de cijfers in de tabel. (de kwekerij is aanwezig sinds 2006)

Conclusie verkeersproductie en verkeersafwikkeling

De berekende intensiteiten kunnen eenvoudig op het huidige wegennet worden afgewikkeld, in 2014 en in 2024. Ook met het aanwezige landbouwverkeer en vrachtverkeer.

Wat betreft het optreden van bermschade zijn de intensiteiten in tabel 3.4 vergeleken met de maximale intensiteiten opgenomen ter voorkoming van bermschade uit het Handboek wegontwerp. Deze normen zijn vertaald naar de plaatselijke situatie. Uit de tabel blijkt dat de intensiteiten geen bermschade zullen opleveren bij de berekende intensiteiten.

De intensiteiten lijken vrij hoog in verhouding tot de waarden uit het Handboek wegontwerp. Hier bij moet wel bedacht worden dat de gevolgde berekening een worst case benadering is en dat de gemiddelde intensiteiten over het jaar lager liggen.

Tabel 7-4. 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	
6,50	5.000 à 6.000	

Afbeelding 3.2 Maximale intensiteiten ter voorkoming van bermschade [5]

Op basis van de tabel uit afbeelding 3.2 is en de totale verhardingsbreedte uit tabel 2.2 is tabel 3.4 opgesteld.

	Maatgevend meetpunt	Totale verhardingsbreedte(m)	Maximaal ter voorkoming van bermschade (mvt) (bij +/- 12% vrachtverkeer)	Vracht percentage	Maximaal ter voorkoming van bermschade (mvt) bij aanwezige percentage vracht	Intensiteiten 2024
Drosteweg noord-1 (ten noorden Kwekerij Slangebeek)	Punt 1	5,1	1600	13,80%	1391 (verlaagd)	1165
Drosteweg noord-2 (ten zuiden Kwekerij Slangebeek)	Punt 5	4,7	1150	10,80%	1150 (niet verhoogd)	1030*
Drosteweg zuid (ten zuiden van de uitrit van 't Satersloo)	Punten 9 t/m 11	5,1	1600	11,80%	1600 (niet verhoogd)	950
Zoekerdijk	Punt 14	4,5	1000	11,30%	1000 (niet verhoogd)	632

Tabel 3.4 Maximale intensiteiten ter voorkoming van Bermschade op Drosteweg en Zoekerdijk

*) Op de Drosteweg noord tussen de uitrit van Satersloo en de Kwekerij Slangebeek zit minder autoverkeer en met name minder vrachtverkeer dan is berekend voor de rest van de Drosteweg noord. Dit komt omdat het verkeer van Kwekerij Slangebeek hier niet rijdt. Het aandeel vrachtverkeer is bepaald op basis van een telling en de toename van het auto- en vrachtverkeer in de komende 10 jaar.

Toelichting bij bermshade en de tabel 3.4

Bermshade kan optreden door het regelmatig berijden van de berm. Bij het elkaar passeren van auto's zal dit bij een wegbreedte van 4,5m en meer niet vaak gebeuren. Bij het elkaar passeren van een auto en een vrachtauto vrachtauto's onderling zal het berijden van de berm soms wel gebeuren. De in de vierde kolom zijn de maximale intensiteiten uit het Handboek wegontwerp opgenomen. Dit is bij 12% vrachtverkeer. Bij een hoger percentage vrachtverkeer (percentage in kolom 5) treedt bij een gecorrigeerd aantal mvt bermshade op (gecorrigeerd aantal in kolom 6)

Het hanteren van deze grens is een worst case benadering, omdat er alleen wordt gekeken naar het absolute aantal vrachtvoertuigen Het totale aantal auto's ligt bij dit maximum lager dan het aantal uit het Handboek wegontwerp.

3.2 Parkeren op 't Satersloo

Bij de realisatie van 't Satersloo zijn parkeervoorzieningen voorzien voor verschillende groepen parkeerders:

- Huurders van de recreatiebungalows;
- Dag- en avondgasten van het de horecavoorziening en de sauna/wellness;
- Werknemers.

3.2.1 Parkeersituatie bungalows

Huurders van bungalows die aankomen op het park kunnen tijdelijk even parkeren op het centrale parkeerterrein om de sleutel af te halen bij de receptie. Dan rijdt men naar de bungalow en parkeert daar de auto.

Op het recreatiepark zelf kan men bij de bungalow parkeren. Bij de bungalows worden afhankelijk van de grootte van de woningen 1, 2, of 3 parkeerplaatsen aangelegd. Niet in alle gevallen zijn er bij de bungalows voldoende parkeerplaatsen. Tabel 3.4 laat zien dat er circa 80 extra parkeerplaatsen benodigd zijn. Hiervoor zullen verspreid over het park extra parkeerplaatsen aangelegd worden.

landelijk gemiddeld aantal personen per bungalow	parkeerplaatsen/bungalow (incl. bezoekers)
5,5	2,1

Slaapplaatsen per bungalow	Aantal bungalows	opgave aantal plaatsen per bungalow	pp/bungalow op basis kencijfers	plaatsen niet bij bungalow per bungalow	totaal aantal niet bij bungalow
4 (comfort)	24	1	1,5	0,5	12,7
4 (luxe)	20	1	1,5	0,5	10,5
6 (comfort)	28	2	2,3	0,3	8,1
6 (luxe)	22	2	2,3	0,3	6,4
8 (comfort)	12	2	3,1	1,1	12,7
8 (luxe)	8	2	3,1	1,1	8,4
10 (luxe)	6	3	3,8	0,8	4,9
12 (luxe)	6	3	4,6	1,6	9,5
Totaal	126				73 = 80 pp

Tabel 3.4 Benodigd aantal extra parkeerplaatsen voor bungalows (inclusief werknemers)

In het CROW parkeercijfer voor bungalows zit naast het parkeren van de bezoekers van het park ook dat van de werknemers.

De winkel en cafetaria/afhaal zijn geen standaard voorzieningen voor een bungalowpark. Daarom is het parkeren van de werknemers van deze voorzieningen wel apart berekend. Deze voorzieningen trekken geen bezoekers van buiten het park aan.

3.2.2 Parkeersituatie bezoekers horeca en sauna/wellness

Onduidelijk is welk type horeca gerealiseerd zal worden in de 1.500 m² die daar voor is gereserveerd. Een restaurant heeft een veel hoger parkeerkencijfer dan een café/bar. In de berekening is er van uitgegaan dat het 75% restaurant wordt en 25% café/bar.

De bezoekers van de sauna/wellness zullen naar verwachting voor een substantieel deel bestaan uit bezoekers van het bungalowpark. Aanname is dat circa 55% van de bezoekers van buiten het bungalowpark komt.

3.2.3 Overzicht parkeersituatie

Functie:	parkeerplaatsen / 100 m ²	oppervlak m ²	parkeerplaatsen
Horeca (restaurant: 75%)	14	1.125	158
Horeca (bar: 25%)	6	375	23
Sauna / wellness*	4	400	16
Winkel		50	1
Cafetaria / afhaal		75	1
Totaal			199

Tabel 3.5 Benodigde aantal parkeerplaatsen op centrale parkeerterrein

*) Cijfer is verlaagd t.o.v. het CROW cijfer omdat het geen zelfstandige sauna betreft maar een substantieel deel bezoeker van de bungalows betreft.

Een deel van de parkeerplaatsen kan dubbel gebruikt worden doordat de maximale vraag van verschillende functies niet op het zelfde moment plaats vindt. Tabel 3,5 geeft daarom de worst-case situatie weer.

Conclusie parkeren

Het nieuw te realiseren parkeerterrein heeft maximaal circa 199 plaatsen nodig en vormt een vervanging van het huidige parkeerterrein van voormalig 't Holscher van 50 plaatsen.

De uitgevoerde berekening geeft een worst-case situatie weer. Met name de cijfers voor de horecavoorziening kunnen nog afwijken, omdat de horeca-oppervlakte waarschijnlijk kleiner uitpakt of niet volledig wordt ingevuld als restaurant. De aantallen voor de bungalows zullen alleen nodig zijn bij een volledig vol park, hetgeen zelfs in hoogseizoen vrijwel niet voorkomt.

3.3 Verkeersveiligheid

Inleiding

Voor wat betreft de verkeersveiligheid is onderzocht hoe de verkeersproductie zich verhoudt tot de verkeersafwikkeling. De Drosteweg, waarover het bestemmingsverkeer voor het recreatiepark direct wordt ontsloten, is hierin maatgevend. Met betrekking tot de verkeersveiligheid is in het Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (GVVP) een wegcategorisering vastgelegd. De wegcategorie wordt bepaald aan de hand van twee uitgangspunten; enerzijds de functies rondom het wegennet, anderzijds de intensiteiten op het wegennet. Functie, gebruik en vormgeving van de weg moeten daarom op elkaar zijn aangepast.

Wegencategorisering

Gelet op voorkomende gebruiksfuncties aangrenzend aan de Drosteweg (overwegend wonen, winkels, recreatie en verder het buitengebied in agrarische bedrijvigheid) heeft de Drosteweg ter plaatse van recreatiepark 't Satersloo hoofdzakelijk een 'verblijfsfunctie'. De Drosteweg wordt conform het GVVP gecategoriseerd als 'erftoegangsweg'. Op basis van het GVVP zijn voor dergelijke erftoegangswegen voorkeurskenmerken geformuleerd voor het duurzaam veilig inrichten van deze wegen zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Op basis hiervan gelden de volgende uitgangspunten:

	Buiten de bebouwde kom	Binnen de bebouwde kom
Maximale snelheid	60 km/h	30 km/h
Intensiteit per etmaal	Niet meer dan 6000	Niet meer dan 3000
Minimale binding	Verblijfsgebied	Buurt
Scheiding rijrichting	Geen scheiding	Geen scheiding
Verhardingsbreedte	Minimaal 3,50 m en bij voorkeur >4,50 m	N.v.t. (1 rijbaan gemengd verkeer)
Inhalen	Toegestaan	Toegestaan
Positie bromfiets	Rijbaan	Rijbaan
Positie fiets	Rijbaan	Rijbaan
Positie voetgangers	Niet bepaald	Trottoir of loopstrook
Positie landbouwverkeer	Rijbaan	Rijbaan
Pechvoorzieningen	Geen	N.v.t.
Verlichting	Cf. gemeente beleid	Laag (3 tot 5 mtr.)

Tabel 3.6 Kenmerken erftoegangswegen binnen en buiten bebouwde kom volgens GVVP

De Drosteweg voldoet aan alle in het GVVP gestelde voorkeurskenmerken. De aangegeven maximale toegestane snelheid is zowel binnen als buiten de bebouwde kom van kracht, waarbij de maximaal toelaatbare verkeersintensiteit per etmaal niet wordt bereikt.

Ongevallenfrequentie (huidige situatie)

Wanneer de objectieve verkeersveiligheid wordt beschouwd, dan blijkt dat er op het weggedeelte Drosteweg buiten de bebouwde kom geen geregistreerde verkeersongevallen bekend zijn uit de periode 2008-2012 (laatste 5 jaar). Op het kaartje zijn de geregistreerde verkeersongevallen in de omgeving van de Drosteweg weergegeven (blauw = alleen schade; geel = er is minimaal 1 gewonde betrokken).
Bron: ongelukken.staanhier.nl.



Afbeelding 3.3 Ongevallen in de omgeving van het plangebied

Uitrit 't Satersloo

De toegang tot 't Satersloo zal aan de Drosteweg-noord worden gesitueerd en geeft op dat kruispunt meer afslagbewegingen. De absolute verkeersintensiteit blijft laag, waardoor geen verkeersongevallige situatie zal ontstaan bij een goede vormgeving van de

uitrit van het park. Daarnaast is de maximumsnelheid op dit wegvak voldoende laag om oprijdend verkeer veilig te laten oprijden.

Het passeren van landbouwverkeer (en overige verkeer)

In paragraaf 3.1 is in gegaan op de relatie tussen de intensiteiten en bermschade. Geconcludeerd is dat er naar verwachting geen bermschade zal optreden gezien de intensiteiten mvt en vracht (inclusief landbouwverkeer).

Landbouwvoertuigen mogen 3.00 meter breed zijn en met ontheffing 3.50 meter. In het buitengebied van de gemeente zijn de meeste verharde wegen echter niet breder dan 3.5 meter. Voor zover mogelijk worden langs dergelijke wegen halfverharding aangelegd om de verharde breedte te vergroten. Het is echter onmogelijk en onwenselijk om wegen in het buitengebied te verbreden tot circa 7 á 8 meter, zodat landbouwvoertuigen (of landbouwvoertuigen met ander verkeer) elkaar kan passeren zonder het rijgedrag aan te passen. De Drosteweg heeft gemiddeld genomen een verharde breedte van circa 5 meter, op sommige plekken zelfs meer. De Drosteweg is daarmee aanzienlijk breder dan veel andere wegen in het buitengebied van de gemeente. Wanneer het passeren van landbouwverkeer met ander verkeer niet in alle gevallen op de verharde breedte kan plaatsvinden, zal in een aantal situaties het rijgedrag aan de omstandigheden moeten worden aangepast. Gelet op de capaciteit van de Drosteweg en de berekende intensiteiten wordt dit aanvaardbaar geacht.

Fietsverkeer

Aan de zuidwestzijde van het park wordt een voet- en fietsverbinding gerealiseerd. Hiermee wordt langzaam verkeer van en naar 't Saterloo gescheiden van gemotoriseerd verkeer.

Voetgangers

Voor voetgangers is in de huidige situatie geen trottoir of loopstrook aanwezig langs de Drosteweg. Ten behoeve van recreanten van park 't Satersloo wordt daarom een voetpad aangelegd vanuit het park naar nabij liggende winkelvoorzieningen in de kern Saasveld. Voetgangers hoeven binnen de bebouwde kom daarom geen gebruik te maken van het gedeelte van de Drosteweg waar geen voetpad aanwezig is.

Verkeerstoename

Na realisatie van 't Satersloo nemen de intensiteiten in Saasveld toe ten opzichte van de huidige situatie. In 2024 liggen de verkeersintensiteiten naar verwachting echter op een zelfde niveau als voor 2003: toen de camping nog aanwezig was. De verkeersintensiteiten vallen binnen de norm die voor deze wegen gebruikelijk is. Globaal gezien moet rekening gehouden worden met een verkeerstoename van 1 auto per 2 minuten in de spitsperiode op de Drosteweg met de komst van het park.