



Loendersloot 
advies
verkeer & meer

Loendersloot 
verkeerstechniek
brengt verkeer tot leven

Loendersloot 
communicatie
zorgt voor duidelijkheid

Loendersloot 
onderzoek
maakt verkeer inzichtelijk

Projectnr. 5123 TOP-Ooij

Verkeersadvies parkeren en ontsluiting TOP-Ooij

Eindrapportage

In opdracht van

BV Mooij Nederland



Datum: 11-07-2017

Inhoudsopgave

Projectnr. 5123 TOP-Ooij	1
Verkeersadvies parkeren en ontsluiting TOP-Ooij	2
1. Inleiding	4
2. Parkeren	4
Parkeernormen	4
Schouw in het Ooijsgebied.....	6
3. Benodigde parkeerplaatsen	7
4. Bereikbaarheid met openbaar vervoer	7
5. Verkeersontsluiting	7
Conclusies.....	10

1. Inleiding

Voor de ontwikkeling van een Toeristische OverstapPlaats in de Ooijpolder op de locatie Nieuwe Rijksweg hoek Sint Hubertusweg wil de gemeente Berg en Dal inzichtelijk gemaakt zien of het aantal opgenomen parkeerplaatsen voldoet aan de verwachte vraag. Ook wil de gemeente nader geïnformeerd worden over de verkeersontsluiting.

Dit rapport geeft een nadere analyse en advies over het aantal noodzakelijke parkeerplaatsen en de verkeersontsluiting van de locatie.

2 Parkeren

Parkeernormen

Voor een multifunctionele plek als een TOP heeft het CROW (Kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte) geen parkeerkencijfers gepubliceerd. Wel kunnen we kijken naar de kencijfers voor horeca, en naar de feitelijke situatie bij vergelijkbare voorzieningen in de Ooijpolder, te weten Oortjeshekken en de Thornse Molen. Voor het bepalen van het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt gebruik gemaakt van publicatie 317 van het CROW. Per gebruiksbestemming worden parkeerkencijfers gegeven. In dit rapport is als uitgangspunt genomen dat het gemiddelde van het minimale en maximale parkeerkencijfers als parkeernorm wordt aangehouden. In veel gemeenten wordt dit op deze wijze toegepast. Op de ontwikkellocatie komen een aantal voorzieningen zoals horeca, VVV, fietsenverhuur, bovenwoning en TOP.

Horeca:

Voor horecagelegenheden heeft het CROW de volgende normen opgesteld.

café/bar/cafetaria

Parkeerkencijfers (per 100 m² bvo)

	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		aandeel bezoekers
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	4,0	6,0	4,0	6,0	5,0	7,0	n.v.t.	n.v.t.	90%
sterk stedelijk	4,0	6,0	4,0	6,0	5,0	7,0	n.v.t.	n.v.t.	
matig stedelijk	4,0	6,0	4,0	6,0	5,0	7,0	n.v.t.	n.v.t.	
weinig stedelijk	5,0	7,0	5,0	7,0	6,0	8,0	n.v.t.	n.v.t.	
niet stedelijk	5,0	7,0	5,0	7,0	6,0	8,0	n.v.t.	n.v.t.	

Opmerking: Van deze functie kunnen alleen globale parkeerkencijfers gegeven worden. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen.

restaurant

Parkeerkencijfers (per 100 m² bvo)

	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		aandeel bezoekers
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	8,0	10,0	8,0	10,0	12,0	14,0	n.v.t.	n.v.t.	80%
sterk stedelijk	8,0	10,0	8,0	10,0	12,0	14,0	n.v.t.	n.v.t.	
matig stedelijk	8,0	10,0	8,0	10,0	12,0	14,0	n.v.t.	n.v.t.	
weinig stedelijk	10,0	12,0	10,0	12,0	14,0	16,0	n.v.t.	n.v.t.	
niet stedelijk	10,0	12,0	10,0	12,0	14,0	16,0	n.v.t.	n.v.t.	

Opmerking: Van deze functie kunnen alleen globale parkeerkencijfers gegeven worden. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen.

De oppervlakte van de horeca bedraagt maximaal 700bvo (500m2 begane grond en 200m2 op de eerste verdieping). Net als Oortjeshekken en de Thornse Molen zal deze TOP een mix zijn van café en restaurant. Het grootste deel van de dag (van 8 tot 18 uur) fungeert de horeca als café. Dit is de periode waarin ook de recreanten gebruik maken van de parkeerplaats. Het ligt in de bedoeling dat er tussen 18 en 22 uur op de begane grond (500 m2) wat gegeten kan worden. Dan fungeert de horeca als restaurant. In het vervolg wordt een onderscheid gemaakt tussen 8-18 uur en 18-22 uur. Voor de berekening maakt het niet uit of er sprake is van hergebruik van de bestaande bebouwing of dat er nieuwbouw plaatsvindt. De berekening vindt sec plaats op het aantal vierkante meters. Het parkeerkencijfer voor “ rest bebouwde kom” is gemiddeld 7 parkeerplaatsen per 100m2 bvo (bandbreedte tussen 6 en 8) voor café en gemiddeld 15 parkeerplaatsen voor restaurant (bandbreedte 14-16pp per 100m2 bvo).

Dit betekent dat er minimaal 49 parkeerplaatsen nodig zijn en maximaal 105 parkeerplaatsen voor de horecavoorziening. Van het maximale aantal parkeerplaatsen is pas sprake indien het totale oppervlak van 700m2 wordt ingezet als restaurantfunctie. Dat is niet aannemelijk. Uitgangspunt is dan ook een gemiddelde parkeernorm toe te passen. Het gemiddelde van 49 en 105 is 77 parkeerplaatsen.

De voor de horecagelegenheid benodigde parkeerplaatsen komt uit op 77 op basis van de parkeerkencijfers van CROW.

Van 8 tot 18 uur zijn 49 plaatsen nodig voor de café-functie. Met de geplande parkeerplaats van 80 plaatsen betekent dat er 31 parkeerplaatsen gebruikt kunnen worden door recreanten die geen of beperkt gebruik wensen te maken van de TOP. Tussen 18 en 22 uur, als de meeste recreanten weer naar huis zijn, kan beneden wat gegeten worden. Dan is benodigd 5x15pp= 75 pp.

Gebouw bestaande woning voor VVV, fietsenverhuur en bovenwoning:

Voor medewerkers van het VVV-kantoor, fietsenverhuur en bewoners van de bovenwoning (boven VVV-kantoor) zijn 4 parkeerplaatsen benodigd, uitgaande van het bestaande aantal m2 bvo (circa 100m2). De bezoekers aan deze voorzieningen maken gebruik van de parkeervoorzieningen van het TOP.

TOP:

Voor een Toeristisch Opverstopplaats zijn geen parkeerkencijfers beschikbaar.

Om inzicht in het parkeren voor een TOP te verkrijgen is gekeken naar bestaande TOP's en heeft een schouw in het Ooijsgebied plaatsgevonden bij bestaande voorzieningen en parkeerlocaties.

In Brabantse natuurpoorten zijn een aantal TOP's aanwezig. Deze TOP's zijn gecombineerd met een horecavoorziening. De grootte van de parkeerplaats hangt samen met de omvang en aantrekkingskracht van het bijbehorende natuurgebied. Verspreid over de provincie Brabant zijn er 29 omvangrijkere natuurgebieden met dergelijke voorzieningen. De parkeercapaciteit bedraagt hier 100 tot 200 parkeerplaatsen, sommige zijn zelfs nog groter. In Gelderland zijn er weinig TOP's met een dergelijke capaciteit. Kijken we in de Ooijpolder zelf dan zien we 50 pp bij de Thornse Molen en 28 pp bij Oortjeshekken. Ter hoogte van Oortjeshekken bevinden zich nog circa 30 parkeerplaats/mogelijkheden langs de dijk. Verder bevindt zich achter de locatie van Oortjeshekken een graslandparkeerterrein dat bij extreme drukte wordt gebruikt. Daarnaast wordt er binnen het Ooijsgebied op diverse locaties kleinschalig geparkeerd. Bijvoorbeeld op de Kerkdijk en in het centrum van Ooijs bij de SPAR wordt er door toeristen geparkeerd. Op de Utrechtse Heuvelrug zijn de TOP's

kleinschaliger. Bij Huize Doorn, tegenover een restaurant gaat het om 62 plekken en bij het Arboretum gaat het om ongeveer 45 plekken.



Arboretum TOP Utrechtse Heuvelrug



Huize Doorn TOP Utrechtse Heuvelrug

Schouw in het Ooijsgebied

De ervaring leert dat in het weekend sprake is van piekdrukke op de zondag aan het begin van de middag. Op zondag 26 maart en (voor het vergelijk) dinsdag 28 maart is binnen het Ooijsgebied naar het gebruik van diverse parkeerlocaties gekeken. Ook is gekeken of parkerende auto's een fietsdrager hadden. Dit blijkt in de praktijk moeilijk waarneembaar omdat verondersteld wordt dat de fietsdrager tijdens het fietsen in de auto wordt gelegd. Er zijn namelijk nauwelijks parkerende auto's met fietsdrager waargenomen.

Op zondag 26 maart (eerste zonnige dag 16 graden) stonden er om 14.00 uur bij de Thornsemolen circa 25 auto's geparkeerd. Tijdens het Lente-evenement op zondag 26 maart bij Oortjeshekken stonden op graslandparkeerterrein 80 – 100 auto's geparkeerd. Er is zeker ruimte voor 180 auto's. Tijdens dit Lente-evenement was het parkeren op het graslandterrein gratis. Normaal geldt hier een inrijtarief van €2,00. Tijdens het Lente-evenement waren de 28 parkeerplaatsen op eigen terrein niet beschikbaar door de plaatsing van marktkramen. Rondom Oortjeshekken stonden om 13.30 uur tijdens het Lente-evenement 110 auto's geparkeerd.

Op dinsdag 28 maart (zonnige dag 18 graden) parkeerden bij Thornse molen om 11.30 uur 22 auto's en bij Oortjeshekken om 12.30 uur 30 auto's.

Bij het Hollands-Duits gemaal is op 26 en 28 maart geen parkeeroverlast waargenomen.

Voor de Ooijpolder zijn meerdere locaties aangegeven waar een TOP gerealiseerd kan worden. Te zijner tijd zal er dan ook spreiding optreden. Niet alle bezoekers aan de Ooij zullen uitsluitend van deze TOP gebruik gaan maken. Het unieke van de locatie op de hoek Nieuwe Rijksweg - Sint Hubertusweg is wel dat het aan de rand van de Ooijpolder en de Stuwwal ligt.

3 Benodigde parkeerplaatsen

Gezien het gebruik van de huidige parkeervoorzieningen bij de Thornse molen en Oortjeshekken zijn de benodigde 77 parkeerplaatsen voor de horeca voldoende om op de meeste tijden ook in de parkeerbehoefte van de TOP, VVV en fietsenverhuur te voorzien. Zowel TOP, VVV, fietsenverhuur als horeca maken dan via dubbelgebruik van deze parkeervoorzieningen gebruik. Overdag voornamelijk voor de TOP, waarbij deze bezoekers wellicht ook de horeca bezoeken voor een kop koffie of lunch. Aan het einde van de dag zijn het dan vooral horecabezoekers die van de parkeervoorzieningen gebruikmaken. Echter bij extreem mooie weekenden en bij de organisatie van evenementen op deze locatie zijn meer parkeerplaatsen benodigd. De locatie biedt mogelijkheden om op die dagen het aantal parkeerplaatsen uit te breiden. Aan de zuidzijde van de locatie wordt dan een extra parkeerlocatie toegevoegd. Deze parkeerlocatie wordt ontsloten via het parkeerterrein van horeca en TOP. In totaal komen er dan circa 120 parkeerplaatsen beschikbaar.

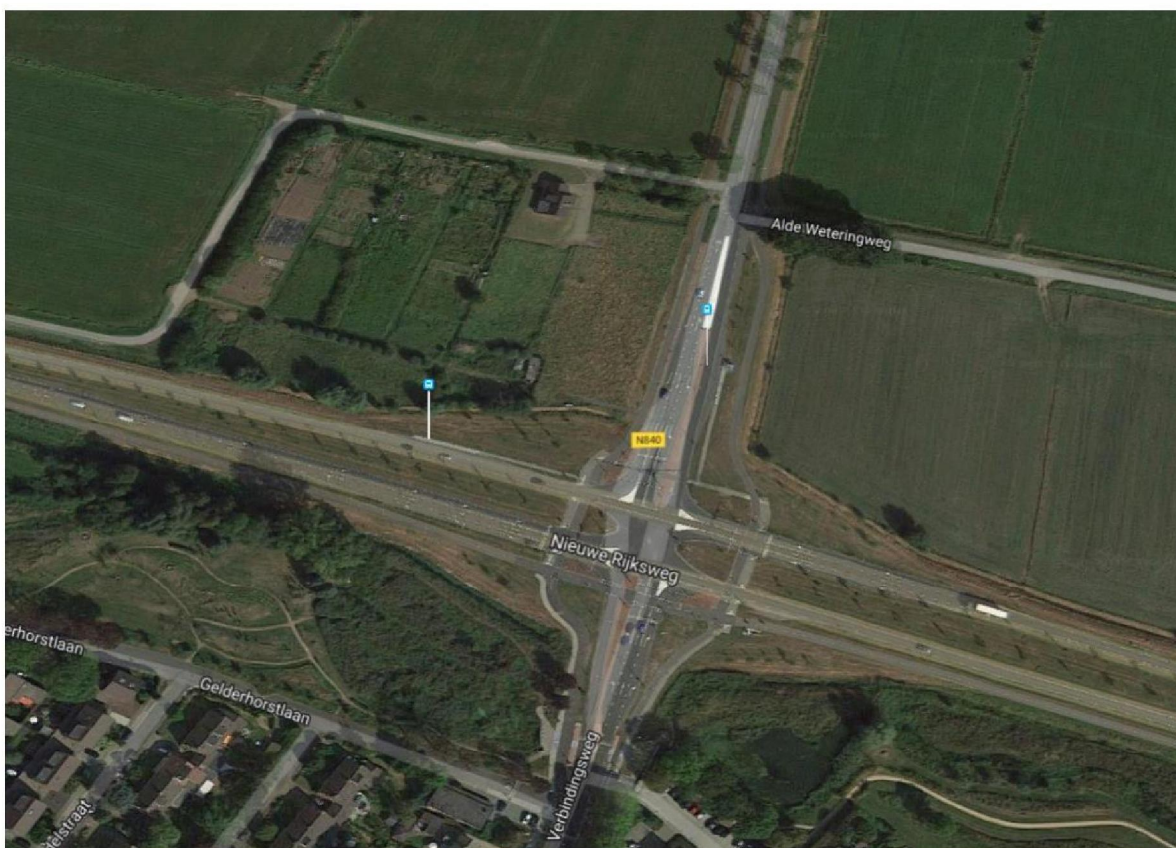
Met het beschikbaar komen van deze parkeervoorzieningen vindt er geen parkeeroverlast in de directe omgeving van de te ontwikkelen locatie plaats.

4 Bereikbaarheid met openbaar vervoer

De locatie Nieuwe Rijksweg - Sint Hubertusweg is voor personen die met het openbaar vervoer komen uitstekend bereikbaar vanaf Centraal Station Nijmegen. Van maandag t/m zaterdag stopt lijn 80 ter hoogte van de locatie 2 maal per uur en op zondag 1 maal per uur. Lijn 58 richting Kleve stopt van maandag t/m zaterdag 1 maal uur en op zondag 1 maal per 2 uur.

5 Verkeersontsluiting

Het betreffende perceel wordt in de huidige situatie ontsloten vanaf de Landbouwweg. De Landbouwweg sluit aan op de Sint Hubertusweg N840 ter hoogte van de aansluiting met de Alde Weteringweg.



De nieuwe functie zorgt voor een intensiever gebruik van de Landbouwweg en de aansluiting aan de Sint Hubertusweg. Uitgaande van 80 parkeerplaatsen en een bezettingsgraad van 2 auto's per parkeerplaats per dag bedraagt de etmaalintensiteit van en naar de locatie maximaal $4 \times 80 = 320$ motorvoertuigen. Op extreem drukke dagen ligt dit aantal circa 50% hoger. Het profiel van de Landbouwweg is te krap voor het gelijktijdig in- en uitrijden van personenauto's van en naar de Sint Hubertusweg. Verbreding van de Landbouwweg naar 5.50 meter is dan ook noodzakelijk. Gezien de inrichting van de Sint Hubertusweg en de te verwachte verkeersintensiteit van en naar de te ontwikkelen locatie is aanpassing van de kruising voor het gemotoriseerde verkeer niet nodig.

Wel wordt aanbevolen om enkele aanpassingen te realiseren voor een veilige afwikkeling van het fietsverkeer. Geadviseerd wordt om het fietspad ter hoogte van de aansluiting van de Landbouwweg uit te buigen zodat een tussenberm van minimaal 5.00 meter ontstaat tussen het fietspad en de rijbaan van het gemotoriseerde verkeer. In- en uitrijdende personenauto's kunnen zich dan opstellen tussen het fietspad en de rijbaan.

Op de Landbouwweg zelf kan een scheiding van personenauto's en fietsers worden aangebracht door aan de noordzijde achter de bomenrij een vrijliggend fietspad aan te leggen tot aan de toegang voor fietsers en voetgangers naar de ontwikkellocatie. Zo ontstaat meer veiligheid op de kruising met de Sint Hubertusweg.

Het vrijliggende fietspad aan de westzijde langs de Sint Hubertusweg mag nu in 1 richting worden gebruikt. Om het oversteken over de Sint Hubertusstraat te verminderen wordt aanbevolen om te

onderzoeken of het toestaan van tweerichtingsverkeer op dit fietspad mogelijk is tussen de Nieuwe Rijksweg en de rotonde met de Thornsestraat.

Mochten er plannen zijn voor echt grote evenementen, denk daarbij aan meer dan 1000 bezoekers dan wordt er geadviseerd te gaan werken met een verkeersplan waarbij ook verkeersregelaars worden ingezet om de kruising te beveiligen.

Op basis van dit onderzoek komen we tot het onderstaande ontwerp.



Conclusies

De Toeristische OverstapPlaats met horecavoorziening kan met het beoogde oppervlak van maximaal 700m² BVO uitgerust worden met 80 vaste parkeerplaatsen. Daarnaast is er op het terrein ruimte voor ongeveer zeventig semipermanente plekken, die ingezet kunnen worden op zeer drukke dagen of bij evenementen. Er zijn vooralsnog 35-40 parkeerplaatsen in het ontwerp opgenomen.

Er is op twee mooie dagen in de Ooijpolder onderzocht hoe de huidige toeristische plekken bezet zijn. Het maximum betrof 110 auto's bij een evenement. Ook dit geeft aan dat er in het plan voldoende parkeergelegenheid gerealiseerd kan worden.

1. Het plan bevat voldoende parkeergelegenheid.

De ligging van deze TOP is uitstekend, direct bij de provinciale weg als toegang tot het toeristische gebied. Nabij fiets- en wandelpaden zowel richting de stuwwal als richting de Ooijpolder. Tevens bereikbaar per Openbaar Vervoer (bus).

De toeleidende infrastructuur behoeft aanpassing. Het profiel van de Landbouwweg is te krap voor het gelijktijdig in- en uitrijden van personenauto's van en naar de Sint Hubertusweg. Verbreding van de weg naar 6.00 meter is noodzakelijk. Daarnaast is in ieder geval opstelruimte nodig voor aankomende en vertrekkende auto's. Geadviseerd wordt om het fietspad ter hoogte van de aansluiting van de Landbouwweg uit te buigen zodat een tussenberm van minimaal 5.00 meter ontstaat tussen het fietspad en de rijbaan van het gemotoriseerde verkeer. In- en uitrijdende personenauto's kunnen zich dan opstellen tussen het fietspad en de rijbaan.

Niet noodzakelijk maar wenselijk zijn de volgende aanpassingen. Op de Landbouwweg zelf kan (voor de veiligheid) een scheiding van personenauto's en fietsers worden aangebracht door aan de noordzijde achter de bomenrij een vrijliggend fietspad aan te leggen tot aan de toegang voor fietsers en voetgangers naar de ontwikkellocatie.

Het vrijliggende fietspad aan de westzijde langs de Sint Hubertusweg mag nu in 1 richting worden gebruikt. Om het oversteken over de Sint Hubertusstraat te verminderen wordt aanbevolen om te onderzoeken of het toestaan van tweerichtingsverkeer op dit fietspad mogelijk is tussen de Nieuwe Rijksweg en de rotonde met de Thornsestraat.

2. Met beperkte aanpassingen aan de toeleidende infrastructuur is de verkeersontsluiting adequaat mogelijk te maken.