

Notitie

Referentienummer
GM-0096303

Datum
26 maart 2013

Kenmerk
328007

Betreft
Verkeersgeneratie Lingemeer 2 met tenniscentrum

1 Inleiding

Deze verkeersnotitie is bedoeld om de gevolgen voor de komst van het tenniscentrum in het plangebied Lingemeer 2 inzichtelijk te maken. In deze verkeersnotitie wordt alleen op het effect van het tenniscentrum ingegaan. Deze notitie is van toepassing voor zowel de oplegnotitie MER als het bestemmingsplan.



Figuur 1: Plangebied Lingemeer 2 en locatie tenniscentrum

In voorgaande figuur 1 is de plantekening Lingemeer 2 weergegeven met de rode cirkel aangegeven de locatie van het tenniscentrum.

2 Vraagstelling

De vraagstelling waarop in deze verkeersnotitie antwoord wordt gegeven zijn:

- kunnen de toekomstige verkeersbewegingen als gevolg van de komst van het tenniscentrum veilig en goed worden afgewikkeld op de bestaande wegenstructuur?
- of zijn aanvullende maatregelen gewenst?

Bij de uitwerking van deze notitie is rekening gehouden met een planhorizon naar het jaar 2025.

2.1 Locatie Lingemeer en tenniscentrum

Het tenniscentrum komt in de zuid-/westhoek van Lingemeer 2, zie figuur 2.



Figuur 2: Plangebied Lingemeer 2 en locatie tenniscentrum (luchtfoto Google Maps)

2.2 *Uitgangspunten Tenniscentrum*

Voor het tennispark zijn de volgende uitgangspunten aangegeven op basis waarvan de berekeningen zijn uitgevoerd:

- | | |
|--|---------|
| • totale oppervlakte tennispark | 6,00 ha |
| • parkeren (200 parkeerplaatsen) maakt onderdeel uit van het totale plan | 0,50 ha |
| • 16 buitenbanen op tenniscentrum | 1,20 ha |
| • overige voorzieningen tenniscentrum zoals horeca, ontvangst, etc. | 1,20 ha |
| daarbij horen ook: | |
| ◦ binnenbanen in totaal 12 stuks (ca. 0,80 ha) | |
| ◦ kantoorruimte (ca. 0,25 ha) | |
| ◦ overig ontvangst, horeca e.d. (ca. 0,15 ha) | |
| • reestruimte wordt groen, water e.d. | 3,10 ha |

Op het tenniscentrum zijn gemiddeld 130 medewerkers actief en komen er gemiddeld 70 bezoekers. In totaal betreft het 200 bezoekers op een reguliere dag. Dit is gebaseerd op ervaringscijfers van het KNLTB.

Evenementen

Er zijn 12 evenementen (toernooien) per jaar waarvan er 8 zijn die 9 dagen duren (een hele week met voorweekend). Deze kennen een piekbelasting van maximaal 1.000 bezoekers per dag. De overige 4 evenementen duren 3 dagen en kennen een piekbelasting van 2.500 bezoekers per dag.

Bij deze evenementen is er niet voldoende parkeerruimte op het terrein zelf. Om deze reden wordt er tijdens deze evenementen gebruik gemaakt van de parkeerplaatsen op het naastgelegen bedrijvenpark Medel. Vanaf Medel rijdt er dan een shuttlebus naar het tenniscentrum om de bezoekers te vervoeren.

Bij een evenement zal door het tenniscentrum het verkeer worden begeleid door het toepassen van Verkeersmanagement. De invulling van de te volgen scenario's en bijbehorende aanvullende maatregelen zoals bijvoorbeeld het plaatsen van aanvullende bebording zal nog plaatsvinden.

Vooralsnog wordt gedacht aan het inzetten van verkeersregelaars bij het tenniscentrum en op bedrijventerrein in Medel ter begeleiding van het parkeren ter plaatse tijdens het begin van de evenementen. Ook de inzet van de shuttle bus zal vanuit de Verkeersmanagement worden gecoördineerd.

Mogelijke aandachtspunten waar bij de uitwerking van de evenementen invulling aan gegeven zal moeten worden zijn:

- wie parkeert waar?
- hoe wordt het parkeren gefaciliteerd/aangeduid?
- worden stroken of terreinen aangewezen als tijdelijke parkeervoorziening?
- wordt de benodigde bebording tijdelijk of permanent geplaatst (meerdere malen terugkerende evenementen per jaar)?

3 Verkeersaspecten

3.1 *Programma*

Omdat er in het plan Lingemeer 2 naast het tenniscentrum geen verdere verkeersaantrekkende functies zijn opgenomen beoordelen we de verkeersgeneratie aan de hand van de hiervoor genoemde gegevens, zoals in tabel 3-1 is weergegeven.

Variant	Fase	#	functie	locatie
Tenniscentrum	fase 1	2,00 ha.	sport	tennisvelden
		0,25 ha.	werken	kantoor/etc.

Tabel 3-1: *Programma Lingemeer 2 inclusief tenniscentrum*

3.2 *Parkeerbehoefte*

Op basis van de uitgangspunten is een toets gedaan naar de parkeerbehoefte. Op basis van de parkeernormering lijken de parkeervoorzieningen voldoende van 200 parkeerplaatsen voor een 100% piekmoment (tennis maximaal 2,00ha *p-norm (max. 0,6/100m² bvo)= 120 p.p. en kantoor zonder balie 0,25ha (max. 2,8/100m² bvo)= 70p.p.).

Rekening houdend met de aanwezigheidspercentages voor:

- sportfuncties binnen werkdag overdag 50% en 's avonds 100%;
- sportfuncties buiten werkdag overdag 25% en 's avonds 50%;
- kantoor werkdag overdag 100% en 's avonds 5%.

Resulteert het voor een maximale bezetting overdag van 56% (112 parkeerplaatsen), waarvan voor sport 42 parkeerplaatsen en het kantoor 70 parkeerplaatsen. Voor de avond wordt de maximale bezetting behaald van 44% (88 parkeerplaatsen), waarvan voor het kantoor 4 parkeerplaatsen en voor sport 84 parkeerplaatsen. De maximale parkeerbehoefte van de sportvoorzieningen is op de zaterdagmiddag met 100% waarbij een maximale bezetting wordt behaald van 60%.

Bij het tenniscentrum is op basis van deze gegevens voldoende parkeergelegenheid aanwezig voor normaal gebruik.

3.3 *Verkeersgeneratie*

Vrijwel alle voorzieningen trekken verkeer aan. Sommige functies produceren daarnaast ook verkeer. De som van beiden wordt de verkeersgeneratie genoemd. Om te ramen hoe groot de verkeersgeneratie per variant, fase en etmaal bedraagt, wordt zoals bij veel projecten gebruik gemaakt van kengetallen die het CROW (landelijk kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte) heeft gepubliceerd in CROW-publicatie 317.

Omdat de kengetallen uit de publicaties afkomstig zijn uit vele praktijksituaties en uitgebreide literatuurstudies, zijn ze geschikt om als indicatie te dienen voor dit project.

Voor de raming is uitgegaan van de cijfers in de categorie (ligging) 'landelijk wonen' binnen 2 kilometer van een snelwegaansluiting. Voor het tenniscentrum is rekening gehouden met een onderverdeling voor de tennisaccommodatie en het werk gedeelte. Voor het werken is rekening gehouden met een kantoor zonder baliefunctie.

De raming betreft de verkeersgeneratie op een gemiddelde weekdag in een gemiddelde maand.

variant	fase	#	functie	locatie	weekdag mvt/etmaal ¹	werkdag mvt/etmaal
Tennispark		2,00	sport	tennisaccommodatie	980	
(Bestemmingsplan)		0,25	Werken	kantoor	240	
	totaal	2,40			1220	

Tabel 3-2 Verkeersgeneratie programma op basis van CROW-publicatie 317.

Aan de hand van de bovenstaande tabel kan worden geconcludeerd dat ten gevolge van het tenniscentrum in fase 1 een verkeerstoename van ongeveer 1294mvt/etmaal verwacht mag worden.

In verband met de verwachte belangstelling en verkeersaantrekkende werking van de evenementen bij het tenniscentrum heeft de gemeente Buren afspraken gemaakt met het naastgelegen bedrijvenpark Medel. Door de beperkte parkeervoorzieningen bij het tenniscentrum wordt gebruik gemaakt van de daar beschikbare faciliteiten. Bedrijvenpark Medel is een bovenregionaal bedrijvenpark en is zeer goed ontsloten.

Het aantal verkeersbewegingen, ten behoeve van de evenementen op het tenniscentrum, wordt verwezen en begeleid naar het bedrijvenpark. Vanaf het bedrijvenpark wordt een shuttlebus ingezet die over de Blauwe Kampseweg naar het tenniscentrum en terug zal rijden. In de notitie is het evenementenverkeer verder buiten beschouwing gelaten.

3.4 Toedeling verkeer aan omliggend wegennet

De verkeersbewegingen van en naar de ontwikkelingen zijn handmatig toebedeeld aan de omliggende wegen op basis van de meest waarschijnlijke ontwikkeling. In plaats daarvan is het tennispark opgenomen. Er is onderscheid gemaakt tussen het toedelen van het verkeer ten gevolge van de ontwikkelingen Lingemeren en de komst van het tenniscentrum.

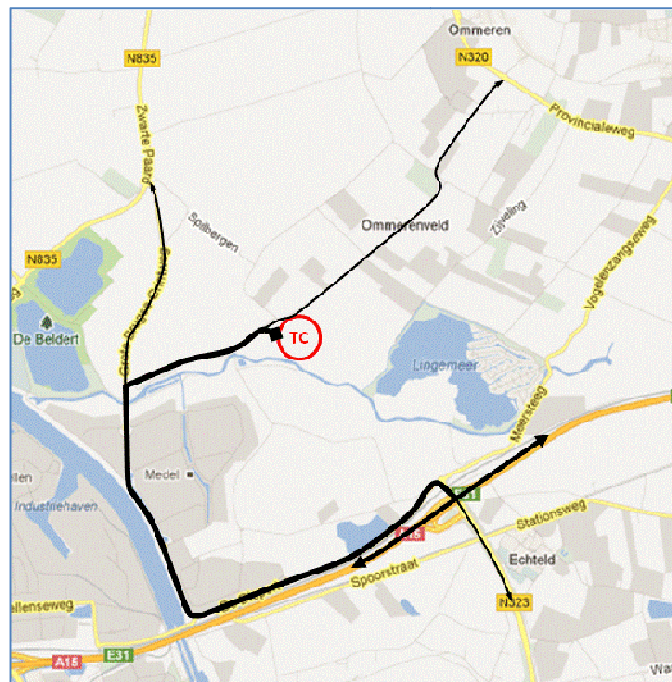
Voor het toedelen van het verkeer voor zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- het tenniscentrum is een voornamelijk een bovenregionale voorziening;
- grootste aandeel herkomst en bestemmingsverkeer van het verkeer naar park komt via de A15 ca. 90%;
- het regionale verkeer zal via de kortste route naar het tenniscentrum komen;
- om de bereikbaarheid en vindbaarheid van het tenniscentrum te vergroten wordt de meest wenselijke routes gefaciliteerd.

¹ Verkeersintensiteit in motorvoertuigen per etmaal van een gemiddelde dag van het jaar.

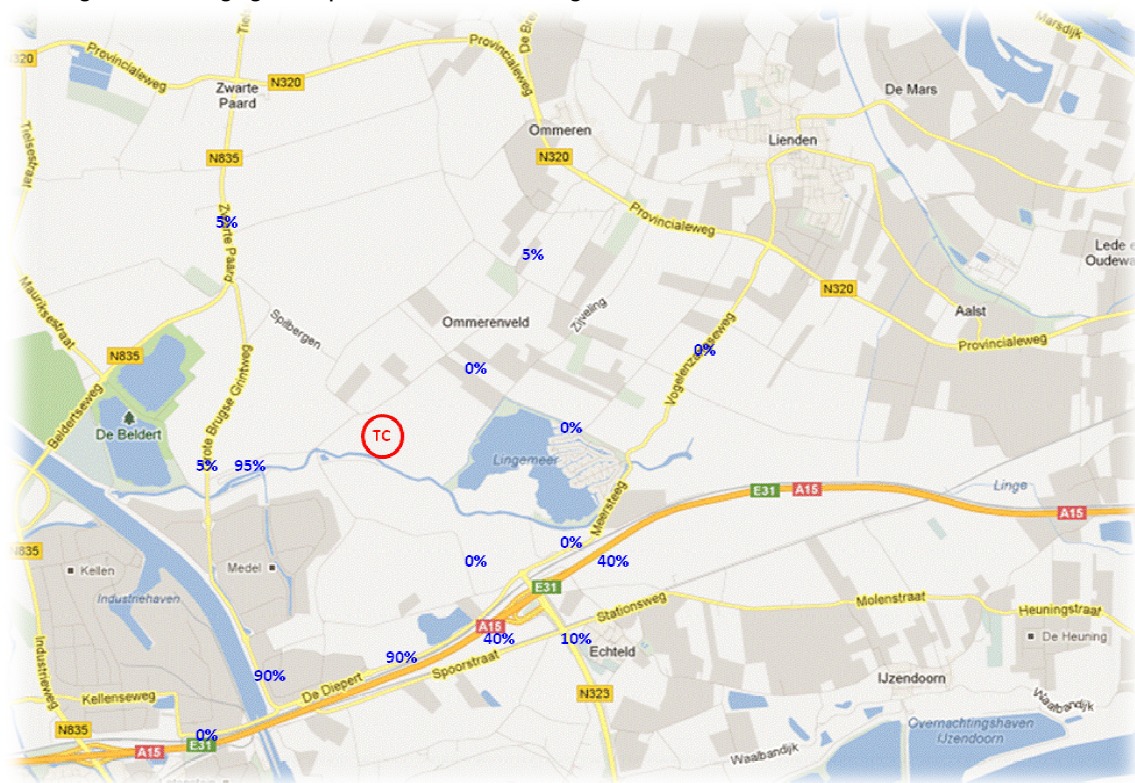
Het tenniscentrum is vanuit de aansluiting Echteld (N323) vanaf de A15 het beste bereikbaar. Door de aansluiting Echteld te gebruiken kan het verkeer via 'De Diepert' op het bedrijvenpark Medel over de Grotebrugse Gintweg-Oost via de Blauwe Kampseweg naar de toegang aan de Ommerenveldseweg rijden.

Zoals in het hiernaast weergegeven figuur 3 is te zien dat de grootste verkeersstroom op de beoogde route te verwachten is. Slechts een klein aandeel verkeer zal naar de provinciale wegen N835 en N320 rijden.



Figuur 3 Verwachte verkeersrelaties

De cijfermatige toedeling van het verkeer op de omliggende wegen vindt plaats aan de hand van de in figuur 4 weergegeven procentuele verdeling.



Figuur 4 Verwachte verdeling Lingemeer 2 inclusief tenniscentrum van het verkeer naar de omgeving

4 Verwachte toekomstige verkeersbelasting

In de navolgende tabellen is het effect op diverse wegen van de komst van het tenniscentrum weergegeven. In de bovenste tabel zijn de verdelingen per wegvak weergegeven en in de tweede tabel zijn de intensiteiten van de diverse wegen weergegeven voor zover bekend². Achter de intensiteiten is het jaartal vermeld waarin de intensiteit is vastgesteld. Met behulp van het jaarlijks verwachte groeipercentage is de autonome groei tot 2025 bepaald. Daarnaast is weergegeven de verwachte toename/afname ten gevolge van de betreffende ontwikkeling en de totale verwachte intensiteit in 2025.

Wegvak	nieuwbouw		
	geraamde verdeling	weekdag mvt/etmaal	werkdag mvt/etmaal
Totaal	100%	1220	0
A15 west	40%	488	0
A15 oost	40%	488	0
N323	10%	122	0
De Diepert	90%	1098	0
Broekdijksestraat	0%	0	0
Meersteeg	0%	0	0
Bloembosweg zuid	0%	0	0
Bloembosweg noord	0%	0	0
Vogelenzangseweg	0%	0	0
Ommerenveldseweg	5%	61	0
Blauwe Kampseweg	95%	1159	0
Grote Brugse Grintweg	5%	61	0
N835	5%	61	0
Grote Brugse Grintweg-Oost	90%	1098	0
Grote Brugse Grintweg zuid	0%	0	0

Wegvak	basisjaar	basisjaar weekdag mvt/etmaal	geraamde autonome groei/jaar	planjaar	autonoom weekdag mvt/etmaal	toename weekdag mvt/etmaal	totaal weekdag mvt/etmaal	aandeel project t.o.v. totaal
A15 west	2011	78.000	3%	2025	117.982	488	118.470	0,41%
A15 oost	2011	66.800	3%	2025	101.041	488	101.529	0,48%
N323	2009	16.910	3%	2025	27.136	122	27.258	0,45%
De Diepert*	2009	6.000	2%	2025	8.237	1098	9.335	11,76%
Broekdijksestraat*	2010	500	7%	2025	673	0	673	0,00%
Meersteeg*	2010	5.500	2%	2025	7.402	0	7.402	0,00%
Bloembosweg zuid	2007	491	2%	2025	701	0	701	0,00%
Bloembosweg noord	2007	491	2%	2025	701	0	701	0,00%
Vogelenzangseweg	2007	3.973	2%	2025	5.674	0	5.674	0,00%
Ommerenveldseweg	2007	979	2%	2025	1.398	61	1.459	4,18%
Blauwe Kampseweg*	2007	979	2%	2025	1.398	1159	2.557	45,32%
Grote Brugse Grintweg	2005	1.785	2%	2025	2.652	61	2.713	2,25%
N835	2009	5.310	2%	2025	7.289	61	7.350	0,83%
Grote Brugse Grintweg-Oost	2009	5.101	2%	2025	7.003	1098	8.101	13,55%
Grote Brugse Grintweg zuid	2009	7.817	2%	2025	10.731	0	10.731	0,00%

Tabel 4-1 Verkeersbelasting optie tenniscentrum

Door het opnemen van het tenniscentrum in het plan Lingemeer 2 mag worden geconcludeerd dat:

- dit minimaal effect heeft op de A en N-wegen (<1%);
- de grootste verkeerstoename is te verwachten op de Blauwe Kampseweg (45%), erftoegangsweg 60 km/uur;
- aandachtspunt zijn de mogelijke verkeerstoename op de Broekdijksestraat en de Bloembosweg zuid, erftoegangswegen 60 km/uur;
- de verkeerstoename op de Ommerenveldseweg, Grote Brugse Grintweg en De Diepert, gebiedsontsluitingswegen, behoeve geen nadere aandacht.

² (en *) Bron verkeersintensiteit en groeipercentage A-wegen: www.wegenwiki.nl, N-wegen: www.gelderland.nl en overige wegen: gemeente Buren en gemeente Tiel. Van enkele wegen is de intensiteit en het groeicijfer geraamd. Deze waarden zijn geraamd en met een * weergegeven.

5 Gevolgen omliggende wegen

De ontwikkeling van het plan met de komst van het tenniscentrum dragen naar verwachting voor een zeer klein deel bij aan de totale toekomstige intensiteit van de meeste wegen in het gebied. De verkeersintensiteit op de volgende wegen nemen naar verhouding het meeste toe:

- De Diepert (+12%);
- Grote Brugse Grintweg-Oost (+14%);
- Blauwe Kampseweg (+45%).

Het effect op de A-wegen en de N-wegen is zodanig klein dat hier geen extra maatregelen nodig zijn om de toename van verkeer op een goede en veilige wijze af te wikkelen. Dit geldt ook voor de meeste wegen van het onderliggende wegennet.

Om de bereikbaarheid en vindbaarheid van het tenniscentrum zo optimaal mogelijk te laten zijn is als uitgangspunt gehanteerd dat de meest wenselijke route wordt gefaciliteerd. Onderdeel van het faciliteren van de route is het voorzien van duidelijke bewegwijzering vanaf de A15 naar het tenniscentrum. Eventueel kan ook overwogen worden deze bewegwijzering aan te vullen vanaf de provinciale wegen N320 en N835 naar het tenniscentrum.

De doorgaande wegen, De Diepert en Grote Brugse Grintweg-Oost, naar en op het bedrijventerrein zijn als gebiedsontsluitingsweg vormgegeven dat een capaciteit van 15.000 motorvoertuigen per etmaal mogelijk is. Op deze wegen zijn weinig kruisende wegen waarbij de aanwezige rotondes en verkeersregelinstallaties bijdragen tot een goede verkeersafwikkeling en verkeersveilige inrichting. Voor deze wegen zijn geen aanvullende maatregelen noodzakelijk.



Figuur 5: De Diepert



Figuur 6: Grote Brugse Grintweg-Oost

De capaciteit op de Ommerenveldseweg en Blauwe Kampseweg, waar fietsers gebruik maken van de rijbaan, bedraagt naar schatting nog altijd 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Door het gebruik van deze wegen als schoolfietsroute is het wenselijk te toetsen of het noodzakelijk is door de toename van het verkeer aanvullende fietsvoorzieningen te realiseren.

In de CROW-publicatie 230 'ontwerpwijzer fietsverkeer' is een keuzeschema opgenomen als hulpmiddel om te bepalen welke fietsvoorzieningen op of langs wegvakken buiten de bebouwde kom zijn gewenst (zie figuur 7).

Gelet op de wegcategorie erftoegangsweg en de verkeersintensiteiten, toename op de Ommerenveldseweg ten oosten van het tenniscentrum tot 1.459 mvt/etmaal en de Blauwe Kampseweg ten westen van het tenniscentrum tot 2.557 mvt/etmaal, is naar de aanbeveling gekeken. Op basis van de aanbevelingen van het CROW is het voor de Ommerenveldseweg en Blauwe Kampseweg niet noodzakelijk aanvullende maatregelen voor fietsers te treffen. Met de bestaande fietsstroken wordt voldaan aan de functie van de fietsroute.

Functie	Snelheid (km/h)	Intensiteit (mvt/etm)	Functie wegvak fietsverkeer	
			basisnetwerk	(hoofd)fietsroute ($I_{\text{fiets}} > 2000/\text{etm}$)
Functie wegvak autoverkeer	60	1 - 2.500	gemengd verkeer	fietsstraat, als $I_{\text{auto}} < 500 \text{ mvt/etm}^{1)}$
		2.000 - 3000		fietspad, eventueel stroken
		> 3000		fietspad
Functie wegvak autoverkeer	80	Niet relevant	fiets-/bromfietspad parallelweg	

1 plus eventueel aanvullende eisen op het gebied van de snelheid

Wanneer de route via de Blauwe Kampseweg – Ommerenveldseweg echter als hoofdfietsroute wordt aangeduid, waarbij het aandeel fietsverkeer >2000 fietsers/etmaal is, kan worden overwogen om op de route tussen het tenniscentrum en de Grote Brugse Grintweg een fietspad te realiseren. Vooralsnog is dit echter niet van toepassing.

Figuur 7: Keuzeschema wegvakken buiten de bebouwde kom (CROW publicatie 230)

Ten gevolge van de ontwikkelingen is de verkeerstoename op de Blauwe Kampseweg het grootst maar zijn hiervoor geen aanvullende capaciteitsuitbreidingen noodzakelijk.



Figuur 8: Ommerenveldseweg



Figuur 9: Blauwe Kampseweg

De capaciteit op het zuid-/oostelijke deel van de Bloembosweg, waar fietsers gebruik maken van de rijbaan, bedraagt naar schatting 6.000 motorvoertuigen per etmaal. De toename van het verkeer op deze weg als gevolg van de ontwikkelingen wordt niet verwacht. Hoewel deze weg samen met de Ommerenveldseweg en Blauwe Kampseweg worden gebruikt als schoolroute naar Ommeren, worden op deze wegen nauwelijks tot geen afname van de verkeersveiligheid verwacht.

Opgemerkt dient wel te worden dat bij de toedeling van de verkeersbelasting van het tenniscentrum is uitgegaan van een primaire ontsluiting vanaf de A15 linksom via de Blauwe Kampseweg (5,6km). In deze toedeling is geen rekening gehouden met het verkeer dat mogelijk de kortere route via Bloembosweg neemt (4,3 km) of de Broekdijksestraat (2,8 km). Deze routes zijn echter ongeschikt om een verkeerstoename verkeersveilig en verantwoord te kunnen verwerken.

*Figuur 10: Bloembosweg (zuid-/oostelijk deel)*

Om te voorkomen dat het verkeer de korte route gaat nemen wordt geadviseerd aanvullende maatregelen op de Bloembosweg en Broekdijksestraat te nemen.

Het noord-/westelijke deel van de Bloembosweg en de Broekdijksestraat zijn vrij smal. Voertuigen moeten uitwijken in de berm om elkaar te kunnen passeren. De bermen zijn niet voorzien van een (half)verharde bermbescherming. Hoewel de wegen de verwachte toekomstige intensiteit wel kunnen verwerken, achten wij het raadzaam om de wegen uit oogpunt van verkeersveiligheid te voorzien van bermbescherming. Ook het aanbrengen van kantbelijning langs deze wegen draagt hieraan bij. Bij slecht weer, schemer en duisternis ontstaat door de lijn een beter onderscheid tussen de rijbaan en de berm.

Geadviseerd wordt als alternatief om deze wegen voor het doorgaande verkeer af te sluiten. Deze variant wordt beschreven bij de flankerende maatregelen.

*Figuur 11: Broekdijksestraat**Figuur 12: Bloembosweg (noord-/westelijke deel)**Figuur 13: Meersteeg**Figuur 14: Vogelenzangseweg*

De Meersteeg en Vogelenzangseweg zijn brede wegen met een snelheidsregime van 60 km/u. Fietsers kunnen hier voor een groot deel terecht op een vrijliggend fietspad. De capaciteit op deze wegen wordt geraamd op minimaal 8.000 motorvoertuigen.

6 Conclusie en aanbevelingen

Het realiseren van het plan leidt tot een toename van intensiteit op de omliggende wegen van vooral licht verkeer, zoals personenauto's. Op sommige wegen is de toename in verhouding groot, maar dit komt vooral door de bestaande intensiteit die daar erg laag is. De flankerende maatregelen zijn noodzakelijk om mogelijk ongewenst gedrag van verkeer naar het tenniscentrum te voorkomen.

Om tijdens evenementen de verkeersstromen in goede banen te leiden is het noodzakelijk dat bij de organisatie hiervan het evenementenverkeer middels verkeersmanagement te reguleren. In deze notitie worden hiervoor enkele aandachtspunten aangereikt die nog nader uitgewerkt dienen te worden. Voor de vindbaarheid van het tenniscentrum dient bewegwijzering te worden gerealiseerd.

De toename als gevolg van de ontwikkelingen leidt naar verwachting niet tot een verslechterde doorstroming of verkeerafwikkeling op de omliggende wegen. Wel wordt aanbevolen flankerende maatregelen te treffen om een veilige en wenselijke verkeerssituatie te waarborgen. De flankerende maatregelen worden hierna beschreven.

7 Flankerende maatregelen

Ten gevolge van de ontwikkeling van het plan is het noodzakelijk flankerende maatregelen te realiseren. Het doel van deze maatregelen is het juiste gebruik van de wegen rondom de Lingemeren te stimuleren waarbij onbedoeld gebruik wordt ontmoedigd en een ongewenste verschuiving van de verkeersstromen wordt voorkomen.

In de onderstaande figuur 15 is het overzicht van de wegvakken weergegeven waarvoor flankerende maatregelen wenselijk zijn.



Figuur 15: Overzicht wegvakken flankerende maatregelen

In de onderstaande paragrafen wordt voor de diverse wegen mogelijke flankerende maatregelen beschreven. Per weggedeelte worden de maatregelen beschreven.

Verkeersmaatregel Broekdijksestraat en Medelsestraat

Het verkeer rondom de Lingemeren dient geen gebruik te maken van deze wegen om naar het tenniscentrum te rijden. Daarvoor is de route via de Blauwe Kampseweg en Grote Brugse Grintweg-Oost aangewezen.

Om het gebiedsvreemde verkeer te weren zijn diverse mogelijke maatregelen denkbaar zoals:

- Juridische afsluiting:* De afsluiting wordt ingesteld door een verkeersbesluit te nemen en daarbij alleen open te stellen voor bestemmingsverkeer en exploitatie van aanliggende percelen. Nadeel van deze maatregel is dat het fysiek niet wordt afgedwongen waardoor handhaving essentieel is.
- Fysieke afsluiting:* Om te voorkomen dat het verkeer komende vanaf De Diepert/A15 de route binnendoor neemt is het wenselijk op de Medelsestraat een beperking in te stellen. Deze beperking kan bestaan uit bijvoorbeeld een landbouwsluis waardoor het agrarische verkeer in het gebied geen hinder ondervindt van de maatregel. Wel betekent deze maatregel dat het overige bestemmingsverkeer van het gebied een alternatieve route zal moeten gebruiken waar zeer weinig alternatieven mogelijk zijn. Een extra maatregel bij de Bredestreeg is niet wenselijk in verband met de bereikbaarheid van het gebied en de Broekdijksestraat.
- Ontmoedigen optie A:* Ontmoediging van het gebruik kan juist door het profiel op een aantal plaatsen nog smaller te maken waarbij alleen passeren mogelijk is op daarvoor ingerichte passeerplaatsen. Over langere lengte wordt het dan onmogelijk om uit te wijken naar de berm. Nadeel van deze maatregel is dat ook voor de fietser geen ruimte in het profiel is.
- Ontmoedigen optie B:* Voor het ontmoedigen is het ook mogelijk om te overwegen circulatie maatregelen te nemen door het instellen van eenrichtingsverkeer in zuidelijke richting op de Broekdijksestraat naar de Medelsestraat.

Alle bovenstaande beschreven maatregelen kunnen in combinatie met de juridische afsluiting worden gerealiseerd.



Geadviseerd wordt om te kiezen voor het juridisch gesloten verklaren van het gebied met een fysieke maatregel op de Broekdijksestraat ter hoogte van de Medelstraat.

Wanneer gekozen wordt geen beperkingen aan het gebruik van het gebied op te leggen wordt aanbevolen om de verkeersveiligheid te garanderen langs de Broekdijksestraat bermbescherming en kantbelijning aan te brengen.

Verkeersmaatregel Blauwe Kampseweg

De bestaande Blauwe Kampseweg is relatief smal waarbij deze voor de fietsers onderdeel is van de schoolfietsroute naar Medel. Door de bestaande wegbreedte van 4,70-4,90m is deze te smal in de huidige situatie voor het gemotoriseerd verkeer om elkaar goed te kunnen passeren zonder uit te moeten wijken in de bermen. Langs de Blauwe Kampseweg is geen bermbescherming aanwezig wel kant markering ter ondersteuning van het fietsgebruik.

De Blauwe Kampseweg is aangewezen als hoofdontsluiting voor het tennispark maar niet geschikt om deze goed te kunnen verwerken. Het profiel past binnen een 60km/h verblijfsgebied maar is niet geschikt voor het verwerken van de extra verkeersbewegingen en toename van het vracht- en busverkeer.

Door de toename van het vrachtverkeer voor de bevoorrading en de inzet tijdens evenementen van een shuttle bus is de kans op bermshade groter. Voor gebruikers is het noodzakelijk aanvullende maatregelen aan de Blauwe Kampseweg te realiseren.

Om de capaciteit te vergroten van de Blauwe Kampseweg, tussen de Grote Brugse Grintweg en de toegang naar het tenniscentrum, zijn een aantal varianten denkbaar, te weten:

- meerdere passeerplaatsen maken (4 st.) voor vrachtverkeer, landbouwverkeer en bussen;
- volledige traject verbreden tot een volwaardige verbinding;
- bermbescherming aanbrengen waardoor de passeerbaarheid voor het gemotoriseerde verkeer wordt verbeterd.



Om het gebruik van de route via de Blauwe Kampseweg optimaal te bevorderen verdient het verbreden van de gehele route tot aan de toegang naar het tennispark aan de Ommerenveldseweg de voorkeur middels een bermbescherming. Om de passeerbaarheid voor het vrachtverkeer en landbouwverkeer te verbeteren wordt geadviseerd een viertal passeerplaatsen te realiseren die duidelijk worden aangeduid waar ook het landbouwverkeer en bussen gebruik van kunnen maken.

Verkeersmaatregel Bloembosweg

Het verkeer rondom de Lingemeren dient geen gebruik te maken van de Bloembosweg om naar het tenniscentrum te rijden. Daarvoor is de route via de Blauwe Kampseweg en Grote Brugse Grintweg-Oost aangewezen. In de toedeling is dan ook geen rekening gehouden met een toename van het verkeer over deze route.

In de huidige situatie wordt al hinder ondervonden van het bestaande verkeer over de Bloembosweg. Om te voorkomen dat het verkeer op de Bloembosweg verder toeneemt ten gevolge van de ontwikkelingen zijn diverse maatregelen denkbaar zoals:

Juridische afsluiting: Het is mogelijk de Bloembosweg noord-/westelijk deel door middel van een verkeersbesluit gesloten te verklaren uitgezonderd bestemmingsverkeer. Door de korte afstand van het wegvak waarop de gesloten verklaring van toepassing is een aanvullende maatregel noodzakelijk.

Deze aanvullende maatregel bestaat uit het onbedoeld gebruik ook fysiek onmogelijk te maken. Hiervoor zal voor personenauto's een landbouwsluit worden aangebracht. In overleg met de aanwonende en belanghebbenden moet dan gekeken worden naar de exacte locatie van de te realiseren landbouwsluit. Wel betekent deze maatregel dat het overige bestemmingsverkeer van het gebied een alternatieve route zal moeten gebruiken wat mogelijk tot omrij afstanden leidt.

Fysieke afsluiting optie A: Om te voorkomen dat het verkeer van/naar de Ommerenveldseweg rijdt is het mogelijk om het noord-/westelijke deel van de Bloembosweg fysiek af te sluiten voor het doorgaande verkeer en in te richten als fietspad.

Fysieke afsluiting optie B: Om te voorkomen dat het verkeer van/naar de Ommerenveldseweg rijdt is het mogelijk om het middelste deel van de Bloembosweg fysiek af te sluiten voor het doorgaande verkeer en in te richten als fietspad tussen de Hoogmeien en Zijveling. Deze maatregel is echter nadelig voor de bereikbaarheid van de plas via de Zijveling vanaf de A15.

Ontmoedigen: Om een deel van het verkeer het gebruik van de Bloembosweg te ontmoedigen is het mogelijk om een circulatie maatregel te realiseren door eenrichtingsverkeer in te stellen. Op het noord-/westelijke gedeelte is het mogelijk eenrichtingsverkeer in zuid-/oostelijke richting in te stellen uitgezonderd voor fietsers. Met deze maatregel wordt het mogelijk gebruik door verkeer naar de tenniscentrum voornamelijk ontmoedigd.



De voorkeur verdient het om te kiezen voor de fysieke afsluiting van het noord-/westelijke deel van de Bloembosweg.

Verantwoording

Projectnummer : 328007
Referentienummer : Hwl-2013-027
Revisie :
Datum : 2 april 2013

Auteur(s) : H.M.J. Wolf
E-mail adres : Henrie.Wolf@grontmij.nl
Gecontroleerd door : H.M.J. Wolf
Paraaf gecontroleerd :
Goedgekeurd door : R. Linschoten
Paraaf goedgekeurd :

