

Recreatiepark Rooye Asch

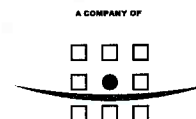
Integrale verkeersanalyse

Wind Mee

25 mei 2009

Definitief rapport

9T8391.A1



ROYAL HASKONING

**HASKONING NEDERLAND B.V.
INFRASTRUCTUUR & TRANSPORT**

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

Documenttitel Recreatiepark Rooye Asch
Integrale verkeersanalyse
Verkorte documenttitel Verkeersanalyse Rooye Asch
Status Definitief rapport
Datum 25 mei 2009
Projectnaam Verkeersanalyse Rooye Asch
Projectnummer 9T8391.A1
Opdrachtgever Wind Mee
Referentie 9T8391.A1/R00003/408275/Rott

Auteur(s) Ing. J. Hus
Collegiale toets Ing. D.L de Baan
Datum/paraaf 25/5/09

INHOUDSOPGAVE

	Blz.	
1	INLEIDING	1
1.1	Het voorafgaande proces	1
1.2	Inhoud van deze notitie	1
1.3	Basisdocumentatie	2
2	VERKEER EN PARKEREN	3
2.1	Ontsluitingsvariant via de Haveltweg	3
2.2	Beoordeling verkeerstoename	4
2.3	Ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van Rooye Asch	4
2.4	Integratie van diverse ontwikkelingen in mobiliteitsbeeld	6
3	VERKEERSKUNDIGE INRICHTING	8
3.1	Vormgeving in/uitgang Rooye Asch	8
3.2	Recreatieroute 'Rooye Asch'	9
3.3	Aansluiting Peeldijk (N272) – Oude Domptweg	9
3.4	Kruispunt Grintweg - Haveltweg	10
3.5	Herinrichting Grintweg	10
3.6	Parkeermaatregelen	12
3.6.1	Parkeersituatie dagrecreanten	12
3.6.2	Parkeersituatie bezoekers recreatiepark	12
4	RESUMÉ: MAATREGELOVERZICHT	13

Bijlage 1: SCHETSONTWERP VERKEERSKUNDIGE MAATREGELLEN

1 INLEIDING

1.1 Het voorafgaande proces

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

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

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

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

Daarnaast hebben wijzigingen plaatsgevonden in de invulling van het industriegebied 'De Fuik'. De ontwikkeling van de bezoekersintensieve 'Glazen Stulp' (aardbeienkwekerij op een kaasmakerij) is van de baan. Daarvoor in de plaats komt de ontwikkeling van een champignonkwekerij. Voor de champignonkwekerij zal geen bezoekerscentrum worden ingericht.

1.2 Inhoud van deze notitie

Deze verkeersanalyse spitst zich toe op een integrale gebiedsbenadering. Dat wil zeggen dat de volgende relevante ontwikkelingen in de omgeving zijn meegenomen:

- komst van de Noordoord;
- ontwikkelingen industriegebied 'De Fuik' (met champignon kwekerij);
- ontwikkeling industriegebied 'Wolfsveld' ten zuiden van de N272.

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

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

1.3 Basisdocumentatie

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

- Verkeerskundige analyse bedrijventerrein De Fuik te Gemert, Witteveen en Bos, 20 april 2007;
- MER Noord-Om Gemert-Bakel, Witteveen en Bos, 13 augustus 2008
- Verkeerskundige analyse De Rooye Asch, Witteveen en Bos, 15 juli 2008;
- Verkeerskundige aanpassingen Grintweg, Royal Haskoning, 27 augustus 2008.

2 VERKEER EN PARKEREN

2.1 Ontsluitingsvariant via de Haveltweg

In het rapport 'Verkeerskundige analyse De Rooye Asch' (Witteveen en Bos, 15 juli 2008) staat in hoofdstuk 4 de ontsluitingsvariant via de Haveltweg beschreven. Het extra verkeer ten gevolge van de Rooye Asch is berekend op basis van kentallen die gebruikelijk zijn voor vergelijkbare parken en resulteert in onderstaande extra verkeersintensiteiten (tabel 1).

Tabel 1. Toekomstig aantal verplaatsingen De Rooye Asch (motorvoertuigen)

Toegevoegde functie	werkdag	
	mvt / etmaal	mvt / piekuur
Recreatiewoningen	1.600	255
Kampeerplaatsen	120	18
Voorzieningen	300	75
Totaal	2.020	348

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

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

Met de extra intensiteiten ten gevolge van de vernieuwde Rooye Asch krijgen de ontsluitende wegen rond de Rooye Asch meer intensiteiten te verwerken. In het rapport van Witteveen en Bos (15 juli 2008) is dat doorgerekend naar de intensiteiten zoals in tabel 2 weergegeven.

Tabel 2. Intensiteiten met oude / nieuwe Rooye Asch (bron WiBo, 15 juli 2008)

	Huidig werkdag 2008 (met oude Rooye Asch)	Toekomst werkdag (+ nieuwe Rooye Asch)	Toekomst weekenddag (+ nieuwe Rooye Asch)
	mvt / etmaal	mvt / etmaal	mvt / etmaal
Haveltweg	853	2.489	2.394
Grintweg	465	1.079	1.106
Oude Domptweg	761	1.374	1.290
Peeldijk	7.494	8.721	6.575

Bij bovenstaande verkeersprognoses is er van uit gegaan dat 50% van het verkeer vanaf de Peeldijk via de Grintweg gaat en 50% via de Oude Domptweg. Geen rekening is gehouden met sturende en beïnvloedende maatregelen om de Grintweg te ontlasten. De Grintweg is in de huidige verschijningsvorm vanwege zijn beperkte breedte het minst

geschikt van de omliggende wegen om het verkeer af te wikkelen. Verkeerskundig gezien is het dan ook wenselijk het gebruik van de Grintweg voor het recreatieve verkeer van en naar de het recreatiepark de Rooye Asch te voorkomen. Ook door bewoners is deze wens geuit. Voor ontmoediging van het gebruik van de Grintweg en om het verkeer zo veel mogelijk via de Oude Domptweg te laten rijden zijn sturende maatregelen nodig (zie hoofdstuk 3). Afhankelijk van de te nemen maatregelen zal minimaal 80% van het extra recreatieve verkeer op de route Rooye Asch – Peeldijk via de Oude Domptweg gaan rijden. De extra intensiteiten op de Grintweg blijven dan zeer laag. De nieuwe verkeersintensiteiten op de omliggende wegen zien uit als in tabel 3 weergegeven.

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

	Huidig werkdag 2008 (met oude Rooye Asch)	Toekomst werkdag (+ nieuwe Rooye Asch)	Toekomst werkdag (+ nieuwe Rooye Asch) met sturende maatregelen via de Oude Domptweg
	mvt / etmaal	mvt / etmaal	mvt / etmaal
Haveltweg	853	2.489	2.489
Grintweg	465	1.079	710
Oude Domptweg	761	1.374	1.743
Peeldijk	7.494	8.721	8.721

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

2.2 Beoordeling verkeerstoename

Zoals al eerder is gesteld in de notitie van de Witteveen en Bos (15 juli 2008) is de maximum toelaatbare intensiteit op een erftoegangsweg ongeveer 5.000 motorvoertuigen per etmaal. De te verwachten intensiteiten op de Grintweg, Haveltweg en Oude Domptweg zijn veel lager. Capaciteitsproblemen worden daarom niet verwacht. Het merendeel van de voertuigen zijn bovendien personenauto's welke kunnen elkaar op de Haveltweg, Oude Domptweg goed kunnen passeren. Wel is er sprake van een toename van de verkeersintensiteiten. Toch valt dit nog ruim binnen de normen die daar vanuit de leefbaarheid en de verkeersveiligheid aan gesteld kunnen worden.

De Peeldijk, een gebiedsontsluitingsweg, kan de circa 9.000 voertuigen per etmaal zonder problemen verwerken. De intensiteiten per uur zijn zo laag dat geen afwikkelingsproblemen worden verwacht.

2.3 Ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van Rooye Asch

In de directe omgeving van de Rooye Asch spelen een aantal ontwikkelingen. De ontwikkelingen resulteren in veranderende verkeerstromen op vooral de Peeldijk N272. Het gaat om de volgende ontwikkelingen:

- Aanleg van de Noord-Om rond Gemert-Bakel
- Ontwikkeling bedrijventerrein Wolfsveld II
- Ontwikkeling bedrijventerrein 'De Fuik'

Hierna wordt nader ingegaan op deze ontwikkelingen en op de mobiliteitseffecten daarvan.

Mobiliteitseffecten komst Noord-Om en Wolfsveld II

De kwaliteit van het woon- en leefmilieu van het dorp Gemert-Bakel staat onder druk vanwege het toenemende doorgaande verkeer dat op de route vanaf de Boekelseweg (N605) zijn weg zoekt door Gemert via de Vondellaan, de Komweg en de West-Om naar de N272. Om de doorstroming van het verkeer, de veiligheid en het woon- en leefmilieu te verbeteren, wordt de Noord-Om aangelegd welke samen met de Oost- en Zuid-Om de hoofdontsluitingsstructuur van Gemert gaan vormen.

Vooruitlopende op de aanleg van de Noord-Om is een Milieueffectrapportage opgesteld (Witteveen en Bos, 13 augustus 2008). Onderdeel van de milieueffectrapportage is een studie naar de mobiliteitseffecten ten gevolge van de Noord-Om. Voor het in kaart brengen van de mobiliteitseffecten is gebruik gemaakt van het verkeersmodel van Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE). Bij de verkeersmodelberekeningen voor de 2020+ (dit is het voorkeurtracé van de Noord-Om inclusief de uitbreiding met bedrijventerrein Wolfsveld II) zijn prognoses gedaan voor de te verwachten intensiteiten op de Peeldijk. Op de Peeldijk (N272) tussen de Scheiweg en Grintweg zitten volgens verkeersmodel nu 8.590 mvt/etmaal. Dit ligt circa 1000 mvt/etmaal hoger dan blijkt uit de tellingen die zijn uitgevoerd in kader van de verkeerskundige analyse De Rooye Asch, Witteveen en Bos, 15 juli 2008. De tellingen geven namelijk 7.494 mvt/etmaal aan. Hieruit kan geconcludeerd worden dat het verkeersmodel de intensiteiten op de Peeldijk iets overschat.

De intensiteiten op de Peeldijk (N272) tussen de Scheiweg en Grintweg zijn voor het toekomstjaar 2020 bepaald op 10.990 mvt/etmaal. De Peeldijk kan deze intensiteiten goed verwerken. De I/C-verhouding¹ voor de Peeldijk wordt dan 0,41; ruim onder de grenswaarden van 0,7. Daarmee blijft de verkeersdoorstroming goed op de Peeldijk.

Ontwikkeling bedrijventerrein 'De Fuik'

De gemeente Gemert-Bakel is bezig met de revitalisering van bedrijventerrein De Fuik in Gemert. Het bedrijventerrein De Fuik is bestempeld als al innovatief agrarisch bedrijventerrein. Er waren concrete plannen voor de realisatie van 'de glazen stolp', een kaasverwerkend bedrijf gecombineerd met een aardbeienteler. In kader van deze ontwikkelingen is een verkeerskundige analyse De Fuik te Gemert uitgevoerd (Witteveen en Bos, 20 april 2007). Sinds 2007 zijn de plannen m.b.t. De Fuik gewijzigd. De realisatie van 'de glazen stolp' gaat bijvoorbeeld niet door. In de plaats daarvan wordt een ander champignonnenkwekerij. De verkeersaantrekkende werking van de champignonnenkwekerij zal vermoedelijk iets lager uitvallen. De verschillen zullen echter dermate klein zijn dat een actualisatie van de studie niet noodzakelijk wordt geacht. Ook gelet op de lage belasting van Oude Domptweg en de Peeldijk (N272), welke verre van kritische waarden vertonen, wordt actualisatie van de verkeersstudie niet noodzakelijk geacht. Wel dienen de extra intensiteiten die zijn vastgesteld ten gevolge ontwikkeling de Fuik opgeteld te worden bij de Oude Domptweg. De extra verkeersintensiteiten die worden verwacht ten gevolge van de ontwikkelingen in de Fuik staan in tabel 4 weergegeven.

¹ I/C-verhouding staat voor de capaciteit van de weg gedeeld door de intensiteit. Deze maat wordt gebruikt om de verkeersbelasting van de weg vast te stellen. Bij een I/C-verhouding kleiner dan 0,7 is de verkeersdoorstroming goed.

Tabel 4. Extra verkeersbewegingen t.g.v. De Fuik

	Licht (mvt/etmaal)	Zwaar (mvt/etmaal)	Totaal (mvt/etmaal)
Sloop huidige bedrijven	- 348	- 200	- 548
'De glazen Stolp'	+ 230	+ 64	+ 294
Grootschalige bedrijven	+ 316	+ 266	+ 582
Kleinschalige bedrijven	+ 376	+ 266	+ 642
Totaal	+ 574	+ 396	+ 970

Deze extra verkeersbewegingen kunnen worden toegerekend aan de Oude Domptweg (tussen de N272 en de nieuwe aansluiting de Fuik) en de Peeldijk (N272). In kader van de milieueffectrapportage Noord-Om is al rekening gehouden met de ontwikkeling van De Fuik als autonome ontwikkeling. De intensiteiten op de Peeldijk die daarvoor zijn vastgesteld blijven dus overeind. Voor de Oude Domptweg dienen de extra intensiteiten wel toegevoegd te worden aan de intensiteiten zoals weergegeven in tabel 3.

De werkdagintensiteiten op de Oude Domptweg komen dan op 2.713 mvt/etmaal (1.743 mvt/etmaal van huidig en de nieuwe Rooye Asch + 970 mvt/etmaal t.g.v. De Fuik).

2.4 Integratie van diverse ontwikkelingen in mobiliteitsbeeld

Rekening houdend met alle ontwikkelingen in het gebied wordt een nieuw verkeersbeeld verkregen voor de toekomstige situatie. In de laatste kolom van onderstaande tabel 5 worden de verkeersintensiteiten weergegeven die te verwachten zijn na elk van de nieuwe ontwikkelingen:

- Vernieuwde Rooye Asch;
- Komst Noord-Om
- Ontwikkeling Wolfsveld II
- Ontwikkeling De Fuik

Tabel 5. Intensiteiten met/zonder nieuwe Rooye Asch (bij sturende maatregelen)

	Huidig werkdag 2008 (met oude Rooye Asch)	Toekomst werkdag (+ nieuwe Rooye Asch via Oude Domptweg)	Toekomst werkdag (+ nieuwe Rooye Asch via Oude Domptweg + Noord- Om + Wolfsveld II + De Fuik)
	mvt / etmaal	mvt / etmaal	mvt / etmaal
Haveltweg	853	2.489	2.489 ²
Grintweg	465	710	710
Oude Domptweg	761	1.743	2.713
Peeldijk	7.494	8.721	10.990

De wegen rondom het bedrijventerrein hebben voldoende capaciteit om het verkeer af te wikkelen. De intensiteiten komen op een niveau die passend zijn bij het type wegen (Peeldijk = *gebiedsontsluitingsweg*, overige wegen zijn *erftoegangswegen*). Op de kruispunten Oude Domptweg – Fuik en Oude Domptweg – Haveltweg zal het verkeersaanbod in 2017 goed afgewikkeld kunnen worden. Voor het kruispunt Peeldijk (N272) – Oude Domptweg is onderzocht of de huidige vormgeving voldoende capaciteit biedt.

² De intensiteiten op de Haveltweg komen iets lager uit te vallen omdat de aansluiting naar De Fuik wordt verplaatst naar de Oude Domptweg.

Met het intensiteitscriterium van Slop³ is berekend of verkeerslichten nodig zijn of niet. Het resultaat van de berekening is dat het kruispunt aangepast dient te worden. Voor een goede verkeersafwikkeling is het noodzakelijk om verkeerslichten, een rotonde of linksafvakken aan te leggen. Er zal nader onderzocht moeten worden wat voor het kruispunt de beste verkeersveiligste vormgeving is. De realisatie van de rotonde heeft doorgaands de voorkeur omdat deze rotondevorm als meest veilige variant kan worden getypeerd (zie ook paragraaf 3.3).

De noodzaak van andere vormgeving van dit kruispunt kan niet alleen toegerekend worden aan de komst van de Rooye Asch. De autonome mobiliteitsgroei, de ontwikkeling van de Fuik en Wolfsveld II veroorzaken voor een belangrijk deel de noodzaak van een andere kruispuntvorm. Al in de rapportage 'Verkeerskundige analyse bedrijventerrein De Fuik te Gemert' (Witteveen en Bos, 20 april 2007) is als gevolg van ontwikkeling bedrijventerrein De Fuik geconcludeerd dat het kruispunt N272 – Oude Domptweg een andere kruispuntvorm nodig is.

³ Op basis van het intensiteitscriterium van SLOP kan een indruk worden verkregen of bij de gegeven verkeersbelasting op het kruispunt het nemen van een maatregel (rotonde, VRI of voorsorteervakken) noodzakelijk zijn.

3 VERKEERSKUNDIGE INRICHTING

3.1 Vormgeving in/uitgang Rooye Asch

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

Foto 1. Bestaande entree de Rooye Asch aan de Haveltweg



Herkenbare entree van de Rooye Asch

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

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

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

3.2 Recreatieroute ‘Rooye Asch’

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

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

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

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

Ondersteunende maatregelen

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

- Snelheidsremmende maatregelen in de Grintweg. Dit heeft een tweeledig doel:
 - Ontmoediging route voor snel verkeer;
 - Afdwingen lage rijsnelheden van snel verkeer. Dit is wenselijk voor de verkeersveiligheid van het recreatieve fietsverkeer en overstekende recreanten naar de recreatieplas;
- éénrichtingsverkeer met rijrichting Haveltweg → Peeldijk (N272) met uitzondering van ‘bestemmingsverkeer’ voor het behouden van de bereikbaarheid van de aangelegen percelen

De ondersteunende maatregelen worden in paragraaf 3.5 verder behandeld.

3.3 Aansluiting Peeldijk (N272) – Oude Domptweg

De aansluiting van de Peeldijk op de Oude Domptweg vormt een aandachtspunt. In de eerdere studie (Witteveen en Bos, 20 april 2007) is voor dit kruispunt met het intensiteitscriterium van Slop bepaald of deze ongeregeld kan blijven of dat verkeerslichten of eventueel een rotonde noodzakelijk zijn. Uit de analyse is gebleken dat verkeerslichten, een rotonde of voorsorteervakken noodzakelijk zijn ten gevolge ontwikkeling bedrijventerrein ‘De Fuik’. Een vervolganalyse met de methode Harders geeft aan dat de aanleg van een rotonde of VRI op dit kruispunt gewenst is. De wachttijden voor verkeer dat vanaf de Oude Domptweg de Peeldijk op wil, lopen in het drukste uur op tot meer dan 20 seconden. Wachttijden langer dan 20 seconden zijn te hoog omdat dan hogere risico’s worden genomen wat ten koste gaat van de verkeersveiligheid. Om reden van wachttijden van boven de 20 seconden worden voor het kruispunt Peeldijk (N272) – Oude Domptweg een rotonde of VRI geadviseerd. De realisatie van de rotonde heeft sterk de voorkeur omdat een rotonde aanzienlijk meer bijdrage levert aan de verkeersveiligheid dan een VRI.

3.4 Kruispunt Grintweg - Haveltweg

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

Foto 2 Kruispunt Grintweg – Haveltweg



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

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

3.5 Herinrichting Grintweg

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

Foto 3 Foto's huidige situatie Grintweg



I. Aanvang Grintweg (zijde Peeldijk)



II. Grintweg (halverwege)

Met de komst van de Rooye Asch zal de Grintweg iets meer verkeer te verwerken krijgen, tot 710 mvt/etmaal. Met de te verwachten nieuwe verkeersintensiteiten blijft de intensiteit zeer laag. Belangrijker is de nieuwe dwarsverbinding voor voetgangers tussen het recreatiepark de Rooye Asch en de recreatieplas. Ook wordt meer recreatief fietsverkeer verwacht. Het fietsverkeer in combinatie met het parkeren in de bermen (op zomerse dagen) is een ongewenste situatie. Voor verbetering van de verkeerssituatie in de Grintweg zijn daarom juridische maatregelen gewenst en aanpassingen aan de inrichting.

De inrichtingstechnische maatregelen zijn:

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

De juridische maatregelen zijn:

- instellen van een parkeerverbod in de bermen van de Grintweg; uitsluitend in combinatie met het nieuwe parkeerterrein aan de Grintweg (**maatregel 11**);
- weren van zwaar verkeer m.u.v. toeleveranciers in de Grintweg (**maatregel 12**).
- OPTIONEEL: éénrichtingsverkeer met rijrichting Haveltweg → Peeldijk (N272) met uitzondering van 'bestemmingsverkeer' voor het behouden van de bereikbaarheid van de aangelegene percelen (**maatregel 13**).

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

3.6 Parkeermaatregelen

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

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

3.6.1 Parkeersituatie dagrecreanten

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

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

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

3.6.2 Parkeersituatie bezoekers recreatiepark

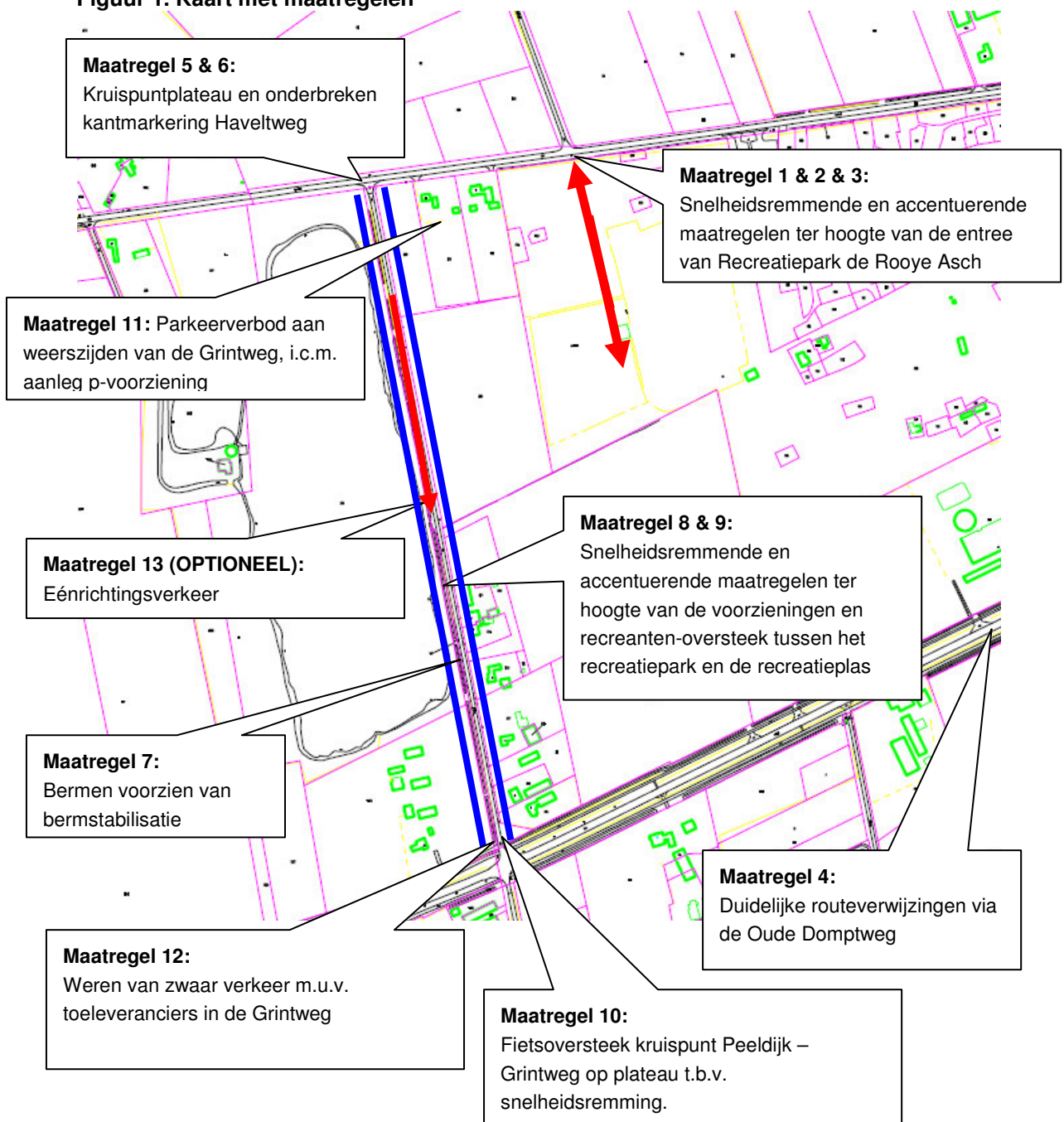
Op het recreatiepark worden alle parkeervoorzieningen geboden voor de eigen bezoekers. Bij de woningen worden afhankelijk van de grootte van de woningen 1, 2, en in sommige gevallen 3 parkeerplaatsen aangelegd. Daarnaast worden bij de receptie en de centrale voorzieningen op het recreatiepark (het restaurant,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

4 RESUMÉ: MAATREGELOVERZICHT

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

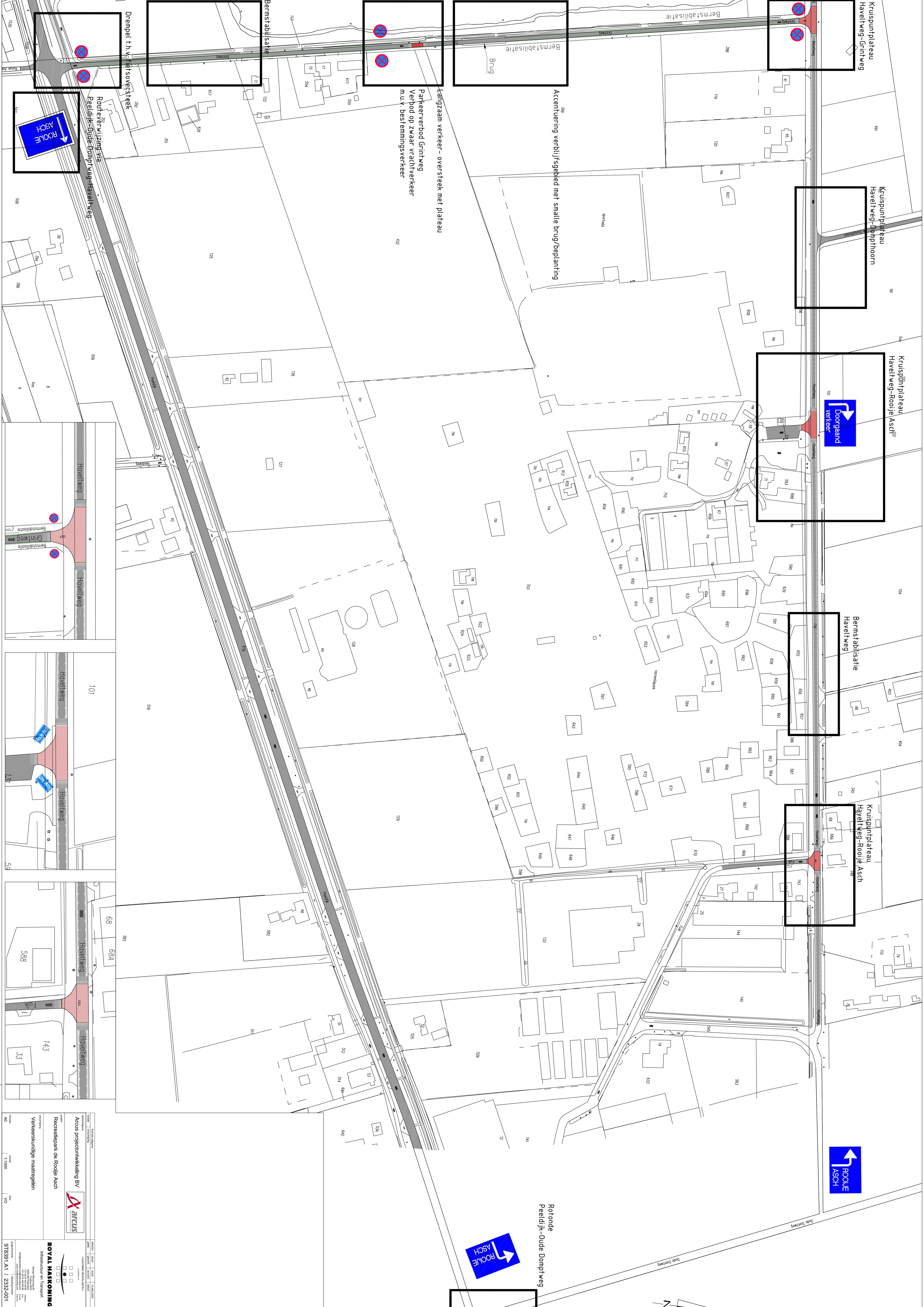
In dit overzicht is de noodzaak van een ander kruispuntvorm van het kruispunt Peeldijk (N272) – Oude Domptweg niet opgenomen. De noodzaak is al in een eerdere studie aangetoond als gevolg van de ontwikkeling bedrijventerrein 'De Fuik'.

Figuur 1. Kaart met maatregelen



Bijlage 1

Schetsontwerp verkeersmaatregelen Rooije Asch



ARCUS
 Arcus Projectontwikkeling BV
 Recreatiepark de Roole Asch
 Verkeerskundige maatregelen

ROYAL HASKONING
 Infrastructuur en Transport
 3720 ZG Zevenhuizen
 T +31 (0)79 460 4000
 F +31 (0)79 460 4001
 www.royalhaskoning.nl
 9T8391A1 / 232-001