



Gemeente Peel en Maas
T.a.v. de heer T. van de Kerkhof
Postbus 7088
5980 AB PANNINGEN

DHV B.V.
Horsterweg 16/A
6199 AC Maastricht Airport
Postbus 302
6199 ZN Maastricht Airport
T (043) 329 48 48
F (043) 329 48 99
E maastricht@dhv.nl
www.dhv.nl

Maastricht Airport, 7 januari 2010

ons kenmerk : LI20100034
dossier : B2692-01-001
project : ontsluiting Tangbroek
betreft : rapportage
behandeld door : Deborah Bekkers
telefoon, e-mail : (043) 329 48 48, deborah.bekkers@dhv.com

Hierbij zenden wij u : de rapportage "Ontsluiting glastuinbouwconcentratie gebieden Tangbroek en Vlasrooth" in enkelvoud toe.

-
- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> voor uitvoering | <input type="checkbox"/> ter informatie |
| <input type="checkbox"/> ter goedkeuring | <input type="checkbox"/> dank voor inzage |
| <input type="checkbox"/> graag uw oordeel | <input type="checkbox"/> graag retour |
| <input type="checkbox"/> op uw verzoek | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> volgens afspraak | |
-

Met vriendelijke groet,
DHV B.V.

Ontsluiting glastuinbouwconcentratie gebieden Tangbroek en Vlasrooth Samenvatting projectverloop en resultaat

dossier : B2692-01-001
registratienummer : LI20100032
versie : 1

Gemeente Maasbree
januari 2010

INHOUD

1	INLEIDING	2
2	STAP 1 PROBLEEMANALYSE	3
2.1	Waarom een probleemanalyse?	3
2.2	Studiegebied en betrokken partijen	4
3	STAP 2 OPLOSSINGSRICHTINGEN	15
4	STAP 3: FINANCIERINGSMOGELIJKHEDEN	19
4.1	Lasten delen	19
4.2	Subsidies	21
5	COLOFON	22

BLAD**BIJLAGEN**

1	Presentatie juni 2008
2	Afwegingsschema varianten
3	Schetsen en kostenraming twee voorkeursvarianten
4	Memo aanvullende werkzaamheden

1 INLEIDING

De ondernemers van de glastuinbouwgebieden Tangbroek en Vlasrooth hebben in de voorgaande jaren aandacht gevraagd voor de ontsluiting van deze gebieden. De huidige infrastructuur zou niet afdoende zijn om het verkeer van en naar deze gebieden voldoende vlot en verkeersveilig af te wikkelen. Het verkeer van en naar deze gebieden zal aangezien uitbreiding van deze bedrijvigheid is voorzien in de toekomst verder toenemen.

De gemeente heeft in 2007 aangegeven de problematiek nader te willen analyseren. Hiervoor heeft men adviesbureau DHV B.V. opdracht gegeven. De opdracht bestond uit een drietal te nemen stappen te weten:

- Stap 1: Probleemanalyse
- Stap 2: Oplossingsrichtingen
- Stap 3: Financieringsmogelijkheden

Indien nut en noodzaak van de problematiek in de eerste stap van het onderzoek kon worden aangetoond zou het project vervolg krijgen door het uitwerken van mogelijke oplossingsrichtingen.

Het was in stap 2 Oplossingsrichtingen van belang dat de belanghebbenden direct betrokken werden bij de planvorming. In stap 3 zijn de mogelijke financieringsmiddelen aangegeven.

Het doel van dit project is als volgt verwoord:

Via heldere, logische stappen en het goed verwoorden van het probleem, komen tot een mogelijke oplossing voor de ontsluitingsproblematiek welke de goedkeuring van de diverse partijen heeft. Inclusief het in beeld brengen van de bijbehorende kosten en financieringsmogelijkheden.

Deze eindrapportage is een samenvatting van alle producten die in stap 1, 2 en 3 zijn opgeleverd.



2 STAP 1 PROBLEEMANALYSE

2.1 Waarom een probleemanalyse?

Het eerste onderdeel van de studie naar de ontsluitingsproblematiek van de glastuinbouwconcentratiegebieden Tangbroek en Vlasrooth, die wij voor uw gemeente hebben uitgevoerd, is de probleemanalyse.

Deze probleemanalyse heeft als doel de omvang van de problematiek in kaart te brengen om zo nut en noodzaak voor het nemen van eventuele probleemoplossende maatregelen aan te tonen.

Voorafgaand aan deze probleemanalyse heeft een startoverleg met de opdrachtgever, een werksessie met de ondernemers en een veldinventarisatie plaatsgevonden.

De probleemanalyse vormt de basis voor de eventuele oplossingsrichtingen. De probleemanalyse brengt in de beginfase van het project de verschillende standpunten van de betrokken partijen in beeld. Hiermee wordt voortijdig voorzien of mogelijke discrepanties voorkomen in de probleemperceptie. Dat overeenstemming wordt bereikt over de probleemanalyse is van groot belang voor het draagvlak van het project en voor het gezamenlijk tot uitvoering kunnen brengen van de eventuele oplossingen.

Het ontsluitingsprobleem is objectief verkeerskundig beoordeeld. Het college neemt naar aanleiding van deze probleemanalyse een besluit of een traject ingezet wordt waarin gezamenlijk met de ondernemers/belanghebbenden gezocht wordt naar mogelijke verbetering van de situatie.

Aanleiding

De bedrijvigheid op het gebied van glastuinbouw is de laatste jaren sterk gegroeid. Enkele ondernemers van het glastuinbouwgebied Tangbroek hebben in de loop van 2007 bij de gemeente aangegeven, dat de aanwezige infrastructuur in het gebied niet toereikend zou zijn voor het gebruik dat noodzakelijk is voor een goede bedrijfsvoering. Voornamelijk de staat van onderhoud van de wegen en bermen en de beschikbare wegbreedte in het gebied zijn onder de maat. De matige bereikbaarheid van de bedrijven heeft direct effect op een goede bedrijfsvoering.

De gemeente heeft daarom besloten een studie te laten uitvoeren naar de ontsluitingsproblematiek van beide glastuinbouwconcentratiegebieden Tangbroek en Vlasrooth.

2.2 Studiegebied en betrokken partijen

De twee glastuinbouwconcentratiegebieden Tangbroek en Viasrooth bevinden zich ten zuiden van Maasbree en de N275 en ten noorden van Baarlo en de N273. In het gebied is een diversiteit aan functies aanwezig. Zo vindt er naast glastuinbouw veel grondgebonden landbouw en recreatie plaats. In het gebied bevinden zich naast enkele buurtschappen, verspreid veel (boeren of bedrijfs)woningen. Het natuurgebied Dubbroek is gelegen tussen beide glastuinbouwgebieden.

Het gebied Viasrooth is kleinschaliger van opzet dan het gebied Tangbroek. Er bevinden zich verspreid in het gebied enkele kleine glastuinbouwbedrijven. Het grootste bedrijf is Firma Janssen.

In het gebied Tangbroek zijn de bedrijven grootschaliger van opzet en in meerdere aanwezig (zie kaart afbeelding 1).

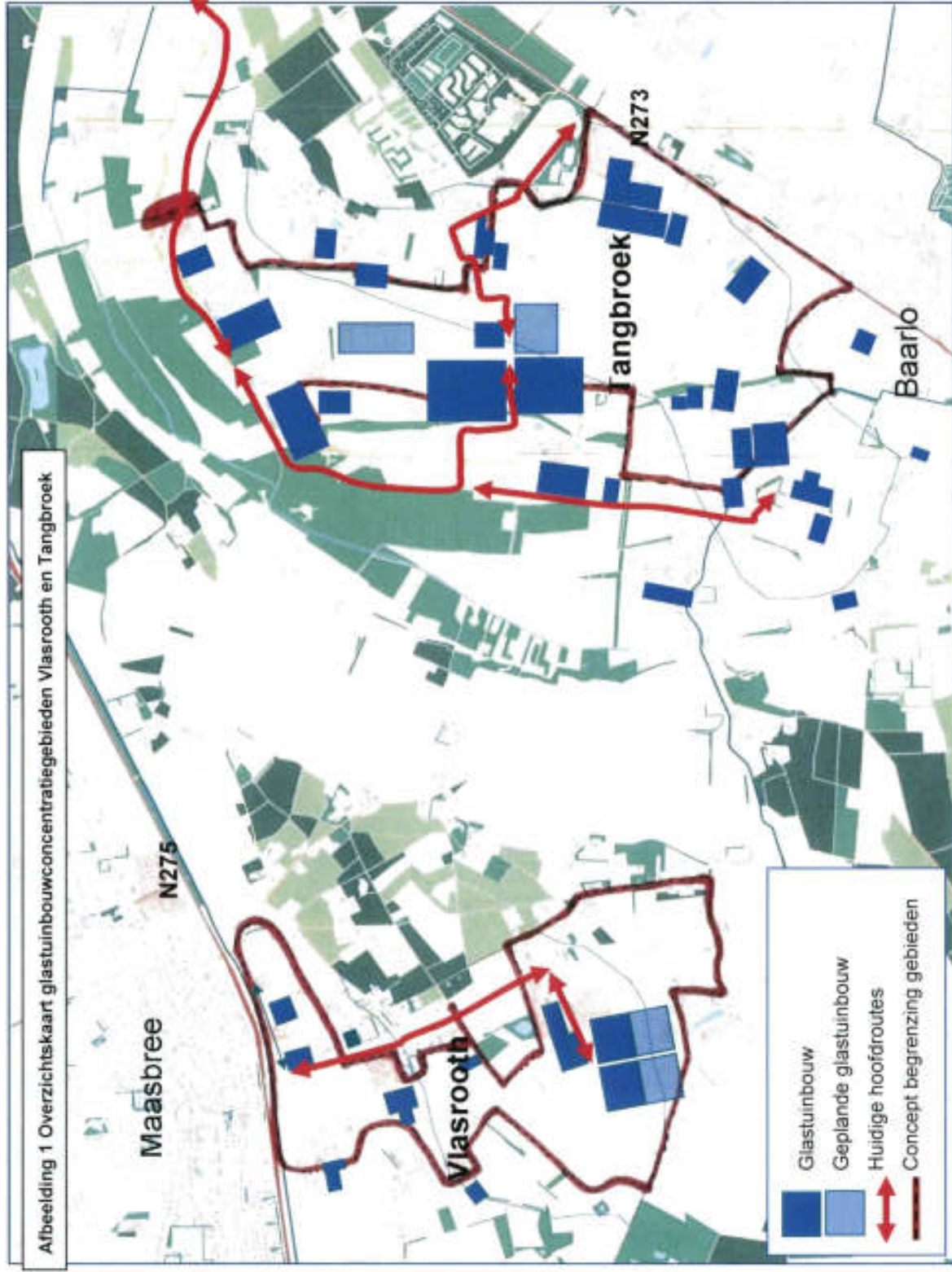
Naast de ontsluiting van het gebied via de erfdoorgangswegen bekijken we in de studie ook de veiligheid en de mogelijkheden van de aansluitingen van het gebied op de gebiedsontsluitingswegen (GOW) N275 en de N273.

De betrokken partijen bij deze studie zijn de gemeente en de glastuinbouwbedrijven. De bedrijven zijn tijdens de werksessie vertegenwoordigd door: de heer J. van den Beuken, de heer A. Gubbels en de heer T. Dirckx (Janssen).

Wegenstructuur

De wegenstructuur van beide gebieden zijn redelijk vergelijkbaar. Deze structuur is van oorsprong ontstaan door de ligging van de diverse percelen. Er bevinden zich in de wegenstructuur dan ook veel haakse bochten die de perceelsgrenzen volgen. De meeste bedrijven zijn gebouwd naar de vorm van de percelen. Van een herindeling van het gebied en daarmee de wegenstructuur is geen sprake geweest. Het merendeel van de wegen is niet breder dan 4,0 m. Alle wegen in de gebieden vallen onder de categorie erfdoorgangswegen (binnenkort 60 km/u).

De "verzamelweg" van gebied Viasrooth, de Breesstraat, is 3,60 m en bevindt zich aan de oostkant. De verzamelmweg van het gebied Tangbroek, de Bongaroweide, is 4,60 m breed en bevindt zich aan de westkant. Er zijn geen wegen in het gebied afgesloten voor verkeer.



Constructie

De wegconstructie is niet conform de huidige standaarden. De civiel technisch medewerker van de gemeente heeft aangegeven dat een dunne laag asfalt is aangebracht op de, voorheen, onverharde landbouwwegen. Een fundatieopbouw, zoals menggranulaat, ontbreekt in deze volledig. Vooral nog zijn buiten geen ernstige verzakkingen in het wegdek waargenomen. Dit geeft aan dat de oude landbouwwegen wellicht een goede fundatie vormden. De bermen zijn onverhard en bestaan, naast een smalle strook grind, hoofdzakelijk uit gras. Op diverse localities, met name in de bochten zijn forse bermshades te zien.

Gebruikers

Alvorens te kunnen beoordelen of deze infrastructuur voldoet moet bekend zijn hoe deze wegen worden benut en welk functie zij dienen. Zoals eerder aangegeven is er een breed scala aan gebruikers van de wegen in het gebied. Enkele wegen worden intensiever en door een breder scala weggebruikers benut dan andere wegen. Intensiteiten en de modal split van de vervoersmodaliteiten van het gebied zijn echter niet bekend.

De meest voorkomende gebruikers zijn:

1. Glastuinbouwverkeer
2. Vollegrond tuinbouw verkeer
3. Overige bedrijven/ondernemers
4. Bewoners
5. Recreatief verkeer

1. Glastuinbouwverkeer

De ondernemers hebben aangegeven dat zij de wegen gebruiken voor:

- Aan- en afvoer producten; dit gebeurt veelal door vrachtwagens (trekker plus oplegger) van 15 m. In Vlasrooth komen zelfs LZV's (lange en zwaardere vrachtauto's) met een maximale lengte van 25,25 meter. De gemeente heeft hiervoor echter geen vergunning verleend.
- Woon-werk routes personeel; dit zijn personenauto's maar ook veel (brom)fietsen.

2. Vollegrond tuinbouwverkeer

Gedurende minimaal 3 seizoenen per jaar vinden veel bewegingen plaats voor de vollegrond tuinbouw. Zij gebruiken de wegen voor:

- Afvoer van de producten, meestal nabij het veld (kleine en grotere vrachtwagenstractoren).
- Woon-werk route.

3. Overige ondernemers

In het gebied vindt nog meer bedrijvigheid plaats in de vorm van o.a. landbouwbedrijven, transportondernemingen, tuincentra, een houthandel en een hoveniersbedrijf. Zij gebruiken de wegen voor:

- Aan- en afvoer van de producten (door vrachtwagens, busjes, personenauto's etc.)
- Woon-werk route.

4. Bewoners gebied e.o.

In het gebied bevinden zich de nodige woonverblijven. Naast de woningen, die personenauto- en fietsbewegingen voortbrengen, zijn er ook een groot aantal uitzendkrachten gehuisvest op de camping "De Berckt". Zij gebruiken de wegen in het gebied ook als woon-werk route. Zij doen dit overwegend met busjes.

Bewoners gebruiken de wegen dus voor:

- Woon-werk
- Woon-school
- Woon-winkel
- Woon-sport/recreëren/bezoeken

5. Recreatief verkeer

Door de aantrekkelijkheid van het gebied wordt het gebied doorkruist door diverse fiets-, auto-, wandel- en nulterroutes en zijn er enkele recreatieve bedrijven actief. De toeristen gebruiken de wegen in het gebied dus om te

- Recreëren (veelal als kwetsbare verkeersdeelnemers (wandelen, fietsen))

Integrale benadering gewenst

Gezien de diversiteit gebruikers en daarmee de soorten vervoersmiddelen zijn er ook diverse wensen aangaande de infrastructuur denkbaar. De ondernemers van de glastuinbouwbedrijven willen de gemeente dan ook wijzen op deze brede groep belanghebbenden. Hoewel zij initiator zijn en de problematiek van het gebied onder de aandacht hebben gebracht vinden zij dat bij het zoeken naar verbeteringen zeker ook de overige belanghebbende partijen betrokken moeten worden. De gebiedsvisie die door Limburgs Landschap opgestart gaat worden sluit mooi aan bij deze gedachte. De ondernemers zien zeker de meerwaarde in van het breder beschouwen van deze ontsluitingsproblematiek. Het breder betrekken van de gebruikers kan mogelijk extra kansen opleveren die de bereikbaarheid van het gebied doen toenemen.

Voor deze probleemanalyse richten wij (DHV) ons echter, conform opdracht, voornamelijk op het gebruik van de infrastructuur door de vrachtwagens van en naar de glastuinbouwbedrijven. De vrachtwagens van en naar de volle grond tuinbouw kunnen wellicht meesproffiteren van mogelijke verbeteringen voor het langzaam verkeer van en naar de bedrijven hebben wellicht ook voordeel voor de recreant of het woon-school verkeer.

Routing

Op de kaart zijn globaal de meest benutte aanvoerroutes voor het vrachtverkeer van en naar voor de glastuinbouwbedrijven aangegeven. 90% van de vrachtwagens naar het gebied Tangbroek komt vanaf de N275.

Voor de groenteteelt komen 200 dagen per jaar 1 tot 3 vrachtwagens per bedrijf per dag ofwel maximaal 6 vrachtbewegingen per (groot) bedrijf. Ondernemers hebben aangegeven dat in totaal een groenteglastuinbouwbedrijf (inclusief personeel) circa 26 verkeersbewegingen per 10 hectare per dag genereert.

Van de vrachtwagens wordt 60% standaard bemand door dezelfde chauffeur.

Voor de bloemeteelt is het vrachtverkeer iets intensiever. De ondernemers hebben aangegeven dat een groot bedrijf ongeveer 5 vrachtwagens per dag ontvangt. Dit zijn dus 10 vrachtbewegingen per dag waarvan er regelmatig 1 rit 's avonds en 1 rit 's nachts plaatsvindt.

Op basis van kencijfers is een globale inschatting te maken van de verkeersbewegingen die glastuinbouwbedrijven genereren. Het gebied Tangbroek is ongeveer 250 ha groot. Als we ervan uitgaan dat 40% van het gebied bebouwd is met glastuinbouwbedrijven kan een berekening gemaakt worden van het totale aantal verkeersbewegingen in het gebied voor de glastuinbouw. Er wordt uitgegaan van circa 6 verkeersbewegingen per hectare bruto vloeroppervlakte. Dit betekent 250 ha * 40% = 100 ha (bruto opp. glastuinbouw) 100 ha * 6 = 600 verkeersbewegingen per etmaal.

De totale verkeersintensiteiten (dus incl. woon-werk omwonenden etc.) in het gehele gebied zijn niet bekend. Uit observatie tijdens de inventarisatie kan worden aangenomen dat de intensiteiten op de wegen niet hoger zijn dan 1.000 mv/etmaal. Er is dus geen grote verkeersdruk in het gebied.

Welke problemen komen de gebruikers tegen en in het bijzonder de glastuinbouw?

De glastuinbouwondernemers geven aan dat zij de volgende problemen tegenkomen bij het gebruik van de infrastructuur:

1. Een te beperkte breedte van de infrastructuur/geen passeermogelijkheden
2. Te krappe vormgeving van kruispunten
3. Een achterstallige staat van onderhoud
4. Onoverzichtelijke situaties (bochten en kruispunten)
5. Transport door buurtschap
6. Ontsluiting op provinciale wegen krap en gevaarlijk
7. Parkeren van vrachtwagens langs de weg

- 8. Gevaar bij glad wegdek
- 9. Sluipverkeer
- 10. Sociale onveiligheid fietsroutes

Objectieve analyse van de knelpunten

1. Een te beperkte breedte van de infrastructuur/Geen passeermogelijkheden

De wegen in de beide gebieden zijn allen gecategoriseerd als erfgoedwegen. Deze wegen hebben de functie uitwisselen van verkeer en zijn bedoeld om particuliere en openbare erven toegankelijk te maken. Alle verkeer maakt gemengd gebruik van de rijbaan. Alle manoeuvres dienen zo veilig mogelijk te kunnen worden uitgevoerd, de snelheden zijn daarom laag (30 km/u binnen de kom en 60 km/u buiten de kom). Een aaneenschakeling van erfgoedwegen vormt een verblijfsgebied. Erfgoedwegen buiten de kom zijn onderverdeeld in twee typen. Type 1 zijn de wegen breder dan 4,50 m die voorzien worden van of kantmarkering of fiets(suggestie)stroken. Type 2 zijn alle wegen smaller dan 4,50 m. Binnenkort zal het snelheidsregime van 60 km/u in de gebieden worden ingevoerd.

Aangezien het merendeel van de wegen in de gebieden niet breder zijn dan 4,0 m (type 2) kan gesteld worden dat dit zeer krap is voor een gemengd gebruik van de weg. Een vrachtauto en een personenauto kunnen elkaar niet passeren zonder gebruik te maken van de berm (foto). Naast de beperkte asfaltbreedte ontbreekt het op grote delen ook geheel aan passeermogelijkheden. Het moge duidelijk zijn dat dit de verkeersveiligheid niet ten goede komt.



2. Te krappe vormgeving van kruispunten

Een logisch gevolg van de te smalle wegen is een te krappe vormgeving van de kruispunten. Enkele van de gehanteerde bochtstralen zijn zeker niet toereikend voor het vrachtverkeer. De hoofdreden waarom het berijden van de kruispunten wordt bemoeilijkt is voornamelijk de wegbreedte (foto). De boogstralen zijn gelijk aan de bochten van een doorsnee kruispunt, echter de indraairuimte (wegbreedte van de kruisende weg) is te beperkt. De ondernemers gebruiken nu kleinere vrachtwagens die beter manoeuvreerbaar zijn. Echter zelfs deze kleinere vrachtwagens halen de bochten niet zonder de bermen te beschadigen. De mogelijkheid om gebruik te kunnen maken van grotere vrachtwagens zou voordelen bieden voor de bedrijfsvoering.



3. Staat van onderhoud

Doordat de wegen dagelijks bereden worden door zwaar verkeer, zij het in beperkte aantallen, worden de berm en door uitwijkmanoeuvres en afslaan bewegingen continu belast en dus beschadigd. Het beheer technisch consequent bijhouden van deze beschadigingen en verzakkingen is een zeer tijdrovende zaak (met name afhankelijk van weer en bodemgesteldheid). Naast de beschadigingen in de berm en brokkel ook het asfalt langs de kanten af omdat een deugdelijke fundering en opsluiting van het asfalt ontbreekt. Er zijn op sommige locaties wel extra verhardingen (grasbetonblokken) in de berm aangebracht echter dit zijn geen duurzame verbeteringen. De groei van de bedrijvigheid in het gebied vraagt om beheerstechnische duurzame oplossingen.



4. Onoverzichtelijke situaties (bochten en kruispunten)

Zoals ook aangegeven in de rapportage 60 krt/vu zones zijn er in het gebied enkele zeer onoverzichtelijke kruispunten en bochten aanwezig. De begroeiing ontnemt het zicht op de tegenligger en het verloop van de weg volledig. Komt onverwachts toch een tegenligger, dan is er geen ruimte aanwezig om bij het afslaan de tegenligger goed te ontwijken. Nu enkele kruispunten gemarkeerd gaan worden met gekleurd asfalt worden de weggebruikers geattendeerd op de aanwezigheid van de kruising (waar rechts voorrang heeft). Dit vraagt de bestuurder om alertheid en een bijbehorende snelheidsaanpassing. Als een kruispunt te overzichtig is kan dit nadelig zijn voor de gereden snelheid. Echter de locaties waar het zicht zo slecht is dat het vrachtverkeer op de gok de weg moet berijden zijn zeer verkeersveilig en onacceptabel, ook bij deze lage intensiteiten. De gevolgen door een verkeerde inschatting kunnen desastreus zijn.



5. Transport door buurtschap

Door de smalle wegstructuur gebruiken de vrachtwagenchauffeurs het gebied liever als een soort eenrichtingsgebied. Door allemaal dezelfde ronde te rijden wordt de kans dat men elkaar tegenkomt beperkt. Het gevolg is dat er dus vrachtverkeer "gedwongen" door buurtschappen gaat rijden. Een buurtschap is echter niet geschikt voor dit verkeer. De bedrijven in het glasuinbouwgebied willen het buurtschap zo min mogelijk belasten.



6. Ontsluiting op provinciale wegen krap en gevaarlijk

Ontsluiting Vlasrooth

Het gebied Vlasrooth wordt met name ontsloten op de N275 door middel van een rotonde (voormalige ongevalen-black spot). Dit is een zeer veilige kruispuntvorm. Hier moet wel bij vermeld worden dat het berijden van een rotonde door een vrachtwagen niet de voorkeur heeft bij de chauffeurs. Volgens Duurzaam Veilig wordt een rotonde toegepast daar waar twee in wegcategorie gelijkwaardige wegen elkaar kruisen. Conform Duurzaam Veilig moeten kruispunten (tussen gebiedsontsluitingsweg N275 en de erftegangsweg Breestraat)

vormgegeven worden als een voorrangskruispunt met voorsorteevakkens voor het linksafslaande verkeer. Is de intensiteit op beide wegen te hoog of de wachttijd voor de zijwegen te lang, dan kan een verkeerslicht geplaatst worden. Het wijzigen van de huidige - veilige - situatie achten wij echter niet noodzakelijk.

Ontsluiting Tangbroek

Tangbroek is ontsloten door 3 wegen. In het noorden via de Grote Winkelweg. Er is hier geen linksafvak aanwezig. Gezien de hoge snelheden op de N275 (80 km/u) is dit verkeersonveilig en voor de doorstroming ongewenst. In het zuiden sluit de Braamhorst op ongelukkige wijze aan op de N273 (zie foto). De oversteekbaarheid is met een personenauto matig. Met een tragere vrachtauto is de oversteekbaarheid nog beperkter. Sommige vrachtwagens rijden dan ook wel eens door om via Bong gebruik te kunnen maken van de verkeerslichten. De tweede aansluiting in het zuiden is de Berckerheidelaan (bij de camping). Hier is de N273 wel voorzien van "linksafvakken". Dit is gezien de ontsluitende functie van deze kruising en het achtergelegen gebied zeker noodzakelijk. De Berckerheidelaan is weer een voorbeeld van een veel te krap wegprofiel en slechte staat van onderhoud. De laan is krap 3 m breed en de boomwortels hebben het wegdek omhoog geduwd. Ook hier zijn geen passeermogelijkheden aanwezig. Daarbij leidt de ontsluitingsroute gedeeltelijk door het buurtschap Heischafelt. Deze route als ontsluiting voor het glastuinbouwgebied is verre van ideaal.

7. Parkeren van vrachtwagens langs de weg

Langs de Kanaalweg tussen de Breetstraat en de Oude Heldenseweg zouden regelmatig vrachtwagens of aanhangers geparkeerd worden door chauffeurs uit het dorp. Deze onverlichte obstakels kunnen bij duisternis zeer gevaarlijk zijn als zij gedeeltelijk op de rijbaan staan geparkeerd.

8. Gevaar bij glad wegdek

In het gebied Tangbroek is het reeds voorgekomen dat een vrachtwagen van de smalle weg is gegleden. Bij dit smal profiel is tijdige gladheidsbestrijding van belang.

9. Sluipverkeer

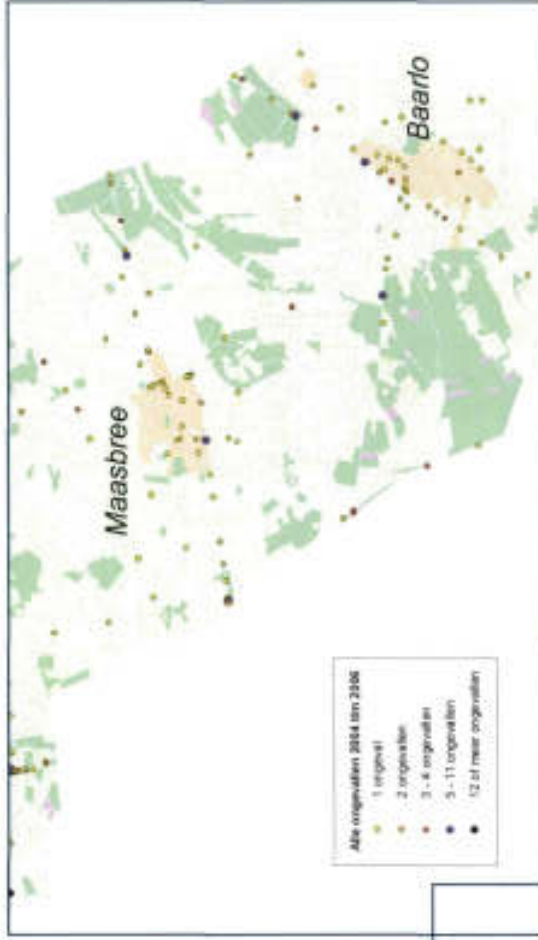
Veel uitzendkrachten en omwonenden gebruiken al deze smalle weggetjes om van A naar B te komen. Of dit als sluipverkeer kan worden betiteld is twijfelachtig. Structuur in de ontsluiting van het gebied Tangbroek/Heischafelt zou het verkeer kunnen reguleren.

10. Sociale onveiligheid fietsroutes

Het personeel/vakantiekrachten van en naar de glastuinbouwbedrijven maakt veel gebruik van de fiets. Langs de Braamhorst ontbreekt gedeeltelijk openbare verlichting waardoor men zich onveilig voelt.

Objectieve en subjectieve verkeersonveiligheid
 Veel van bovenstaande knelpunten behoren tot de categorie subjectieve verkeersonveilig. Dit zijn knelpunten die de weggebruiker het gevoel geven onveilig te zijn. Objectief onveilige knelpunten zijn knelpunten die ook in de ongevalregistratie naar voren komen. In beide gebieden tezamen zijn in de periode 2004 t/m 2006 8 ongevallen gebeurd waarbij 2 ongevallen met letsel (kruising N273-Berckterheidelaan) (zie afbeelding 2). Er is geen sprake van black spots (locaties waar regelmatig ernstige ongevallen voorkomen).

Afbeelding 2 Letselongevallocaties 2004-2006



Toekomstige groei

In de toekomst zullen de verkeersbewegingen voor de glastuinbouw verder toenemen aangezien momenteel al de nodige uitbreidingsplannen op stapel liggen. Dit geldt met name voor het gebied Tangbroek. In gebied Vlasrooth zou geen nieuwbouw gerealiseerd mogen worden. Met de groei in de glastuinbouw is ook een groei in uitzendkrachten te voorzien met de bijbehorende verkeersbewegingen.

Welke problemen voorziet men bij niets doen?

Indien men de infrastructuur handhaaft zoals deze momenteel aanwezig is dan betekent dit:

- een groeiende beheer- en onderhoudspost (huidige investering niet bekend);
- een blijvende slechte bereikbaarheid bedrijven;
- een, verkeerskundig gezien, ongewenste situatie met potentiële ongevallocaties;
- overlast voor buurtschappen.

Verkeerskundige analyse ontsluitingsproblematiek

De problematiek van de gebieden is voornamelijk gericht op subjectieve verkeersonveiligheid en dus de dreiging die van situaties uitgaat. Hoewel niet veel ongevallen gebeuren is deze kans wel degelijk aanwezig gezien de inrichting van de wegen en het gemengde gebruik ervan door langzaam en gemotoriseerd (zwaar) verkeer. De bereikbaarheid van de bedrijven in dit uitgestrekte gebied van smalle wegen is zeer matig. Zwaar verkeer dat per rit meer dan 2 km gebruik moet maken van deze smalle en op enkele punten zeer onoverzichtelijke wegen brengt een verhoogd risico met zich mee. Om de verkeersveiligheid, de toegankelijkheid en de aantrekkelijkheid van de glastuinbouwconcentratiegebieden te vergroten voor alle weggebruikers is, verkeerskundig gezien, een bepaalde mate van maatregelen noodzakelijk. Aan welke maatregelen gedacht wordt is weergegeven in de volgende paragraaf. Uitgewerkte oplossingen en maatregelen worden niet in deze fase gegeven maar de beeldvormende oplossingsrichtingen kunnen inzicht geven in de benodigde investeringen en risico's.

Aanpak problematiek volgens ondernemers

De ondernemers geven de voorkeur aan een pragmatische en realiseerbare aanpak van de problematiek. De verbeteringen voor de infrastructuur van het gebied zouden gericht moeten zijn op verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Men denkt hierbij aan passeerhavens, stevige kantopsluitingen, vergroten bewegingsruimte op de kruisingsvlakken en een betere overzichtelijkheid. Het is niet wenselijk de wegen zo breed te maken dat twee vrachtwagens elkaar moeiteloos kunnen passeren. Dit zou alleen maar averechts kunnen werken op de verkeersveiligheid omdat de snelheid dan zal toenemen. De mogelijkheden aangaande de ontsluitingen op de GOW zouden in nader overleg met Provincie en overige partijen bekeken moeten worden. Een gebied als Tangbroek zou gezien de afmetingen en de verwachte toekomstige groei moeten kunnen beschikken over een dubbele ontsluiting. Dit is ook zeer wenselijk met het oog op calamiteiten en de bereikbaarheid van het gebied

voor hulpdiensten op deze momenten. Gedacht wordt aan een verkeersveilige aansluiting aan de noordzijde en aan de zuidzijde. Twee ontsluitingslocaties zijn tevens welkom in verband met de gespreide ligging van de bedrijven en het buurtschap. Wellicht is ook een logischere wegenstructuur mogelijk door kleine aanpassingen. Het gebied Viasrooth voorziet enkele kleine verbetering langs de Breesstraat zoals het snoeien van begroeiing zodat de fietser ook meer ruimte krijgt.

Oplossingsrichtingen

Oplossingen kunnen gezocht worden in maatregelen die op korte termijn de situatie voor de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid van de bedrijven kunnen verbeteren zoals bijv. passeerhavens en de aanpassing van enkele kruispunten. Gezien de beperkte ruimte die in eigendom is bij de gemeente, is de medewerking van de ondernemers benodigd om dit te realiseren. Als korte termijn maatregel kan ook gedacht worden aan bijvoorbeeld het selectief bereikbaar maken van enkele wegen in het gebied (bredere gebiedsvisie).

Deze mogelijkheden verbeteren echter niet de staat van onderhoud van de wegen. Civiel technisch gezien zijn verbeteringen in de constructie zeker denkbaar. De passeerhavens moeten het gebruik van de berm en terugdringen waardoor de onderhoudskosten afnemen. Feit blijft echter dat de wegen te smal zijn en nagenoeg geen fundatie hebben. Bij duurzame oplossingen voor de lange termijn kan gedacht worden aan het gefaseerd aanpakken van de infrastructuur. Deze kan dan worden voorzien van een goede fundering, de juiste breedte en kantopsluiting. De korte termijn oplossingen kunnen zo aangelegd worden dat deze aansluiten op de mogelijke maatregelen op de lange termijn.

3 STAP 2 OPLOSSINGSRICHTINGEN

Tussen eind 2007 en juli 2008 hebben diverse bijeenkomsten plaatsgevonden met bewoners en ondernemers uit het gebied Tangbroek.

De laatste presentatie heeft plaatsgevonden 25 juni 2008. De presentatie van die avond is in bijlage 1 toegevoegd.

Aansluitend hieraan heeft de gemeente nog gesprekken gevoerd met de werkgroep (gevormd door bewoners en ondernemers) over mogelijk oplossingsvarianten. Ook zijn er gesprekken gevoerd met gemeente Venlo over een mogelijke ontsluiting via de Moutzdiijkweg en een rotonde op de N273. Vanwege problematiek in Hout-Blerick was Venlo zeer geïnteresseerd om gezamenlijk de Provincie te benaderen voor de aanleg van een rotonde op de N273. Deze ontsluitingsmogelijkheid van het gebied via een rotonde bood een belangrijk voordeel voor de uiteindelijke voorkeursvariant van de ontsluiting van het gebied. Naast de verkeerskundige voorkeursvariant heeft de werkgroep van ondernemers en bewoners ook nog een variant ingediend. Alle informatie is desijds voor de gemeente samengevat in een afwegingsschema (zie Bijlage 2).

De 2 voorkeursvarianten zijn geschetst en de globale kosten geraamd. De schetsen en kostenramingen zijn bijgevoegd in Bijlage 3.

In de volgende afbeelding zijn de twee varianten schematisch weergegeven.



**Optie 1: nieuwe wegen met doorsteek
ingediend door werkgroep**

- Bestaande weg verbreden met grasbetonblokken
- Doorsteek: nieuwe weg 6,20 m
- Bestaande wegen vernieuwen en verbreden tot 6,20 m
- Glastuinbouwbedrijf

In augustus 2009 heeft de gemeente Maasbree DHV nog enkele aanvullende werkzaamheden laten uitvoeren.

- Een advies over de ontsluiting aan de oost- en zuidzijde van het gebied naar aanleiding van de groenstructuurvisie;
- Een advies over een remmende maatregel op de Bongardweide.

Voor deze aansluitende werkzaamheden is uitgegaan van het toepassen van optie 2: nieuwe interne wegen geen doorsteek

De aanvullende adviezen zijn in een memo omschreven. Daarnaast is in de raming (bijlage 3) nog 300 m extra grasbetonblokken opgenomen op de Bongardweide om zo het gebied in het zuiden van Tangbroek ook beter bereikbaar te maken voor vrachtverkeer.

Op 27 oktober 2009 heeft een laatste afstemmingsoverleg plaatsgevonden over het groenstructuurplan en het verkeersplan met gemeente Maasbree, DHV en Arcadis.

4 STAP 3: FINANCIERINGSMOGELIJKHEDEN

In deze stap is aangegeven of er financieringsmogelijkheden zijn en zo ja welke dit zijn om de uitvoering van het project te kunnen realiseren.

4.1 Lasten delen

Baatbelasting

De mogelijkheid om de ondernemers te laten delen in de lasten die ontstaan door het verbeteren van de bereikbaarheid van het gebied en dan met name de bedrijven hierin gelegen is baatbelasting.

Door het invoeren van baatbelasting kan in Nederland door de gemeente een belasting worden geheven van de eigenaar, bezitter of beperkt gerechtigde van een onroerende zaak, indien een in een bepaald gedeelte van de gemeente gelegen onroerende zaak, is gebaat door voorzieningen die tot stand worden of zijn gebracht door of met medewerking van het gemeentebestuur. In dat geval worden de aan de voorzieningen verbonden lasten geheel of gedeeltelijk omgeslagen over de eigenaren, bezitters en beperkt gerechtigden van de onroerende zaak (artikel 222 Gemeentewet).

Voor het antwoord op vragen als wie geldt als de belastingplichtige, wat het voorwerp is van de belasting, wat het belastbare feit is, wat de heffingsmaatstaf is en het tarief, dient de belastingverordening van de betreffende gemeente te worden geraadpleegd (artikel 217 Gemeentewet).

Kostenverhaal

Met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro) hebben gemeenten de wettelijke plicht om bij vaststelling van een bestemmingsplan of projectbesluit kosten te verhalen wanneer er sprake is van het realiseren van nieuwe bouwplannen (zie artikel 6.2.1 Bro). Wanneer er sprake is van een bouwplan dat middels het bestemmingsplan of projectbesluit wordt toegestaan, mogen er op de grondeigenaar kosten worden verhaald¹. In het Besluit ruimtelijke ordening (hierna: Bro) is bepaald dat het kostenverhaal middels een exploitatieplan dan wel anderszins moet worden verzekerd (antieuere overeenkomst).

Kostenverhaal middels een exploitatieplan dan wel een antieuere overeenkomst kan alleen plaatsvinden wanneer er sprake is van een nieuw bouwplan. Indien daar geen sprake van is kunnen er geen kosten worden verhaald. Een bestemmingsplanwijziging die ziet op het converteren van bestaande bestemmingen of het realiseren of verbreden van louter infrastructuur biedt geen grondslag voor kostenverhaal.

¹ In het Bro is gelimiteerd welke kostenposten er zijn en op welke wijze deze kosten moeten worden omgeslagen op de grondeigenaren.

Het exploitatieplan

De kosten die in het kader van het bouwrijp maken, de inrichting van het openbare gebied en de aanleg van nutsvoorzieningen gemaakt worden kunnen in het exploitatieplan worden opgenomen. Alle kosten in het gebied waarop het exploitatieplan betrekking heeft worden in het exploitatieplan bij elkaar opgeteld en naar rato van de opbrengstpotentie verdeeld over de in het gebied gelegen percelen. Om de kosten van een maatregel te kunnen verhalen middels het exploitatieplan hiervoor in aanmerking te laten komen, moet aan drie voorwaarden worden voldaan:

1. de maatregel moet zijn te herleiden tot de zogenaamde kostensoortenlijst;
2. de maatregel moet voldoen aan de p-t-p-criteria: profijt, toerekenbaarheid en proportionaliteit;
3. het exploitatiegebied moet de kosten kunnen dragen: er mogen niet meer kosten worden verhaald dan er opbrengsten zijn (macro-aflopping).

Als kosten voor bepaalde maatregelen mogen worden toegerekend aan een of meerdere bouwplannen, zal kostenverhaal plaatsvinden via een exploitatiebijdrage. Wanneer een grondeigenaar een bouwvergunning aanvraagt voor een dergelijke bouwplan zal bij de verlening van deze bouwvergunning de exploitatiebijdrage moeten worden betaald.

Anterieure overeenkomsten

Overeenkomsten die voortvloeiend uit de vaststelling van het bestemmingsplan worden gesloten, worden anterieure overeenkomsten genoemd. In dergelijke overeenkomsten is contractsvrijheid het uitgangspunt en deze zijn dus in beginsel niet gebonden aan de eisen die de Grondexploitatiewet stelt. Overeenkomsten worden gesloten op basis van vrijwilligheid. De gemeente kan het aangaan van de overeenkomst niet afdwingen, wel kan zij afdwingen dat een éénmaal ondertekende overeenkomst wordt nagekomen. Onderstaand wordt per onderwerp aangegeven wat mogelijk is om in een anterieure overeenkomst te regelen en wat hieraan voor eisen gesteld worden.

Kostenverhaal voorzieningen

De kosten die opgenomen mogen worden in het exploitatieplan, mogen ook opgenomen worden in de anterieure overeenkomst. Hierbij hoeft niet voldaan te worden aan de p-t-p criteria. Ook kunnen kosten van voorzieningen die niet op de kostensoortenlijst staan, maar wel ten laste van de grondexploitatie komen, in de overeenkomst verhaald worden.

Bovenwijkse voorzieningen

Om de kosten van bovenwijkse voorzieningen te kunnen verhalen in een anterieure overeenkomst adviseren wij de verdeling van de kosten over de betreffende gebieden te onderbouwen in een structuurvisie of een daarop gebaseerde nota kostenverhaal. Uit de wet is niet helemaal duidelijk af te leiden of dit ook verplicht is, maar het ondersteunt de gemeentelijke onderhandelingspositie.

Bijdragen ruimtelijke ontwikkelingen

In een anterieure overeenkomst kunnen van projectontwikkelaars bijdragen bedongen worden aan ruimtelijke ontwikkelingen. Onder ruimtelijke ontwikkelingen worden belangrijke, fysieke maatschappelijke functies verstaan, bijvoorbeeld natuur, waterberging, recreatie, infrastructuur, sociale woningbouw en voorzieningen als scholen en theaters. In een structuurvisie moet dan op een hoger schaalniveau de samenhang tussen een voorziening en de projecten die een bijdrage doen beschreven worden.

4.2 Subsidies

Daarnaast zijn de mogelijkheden onderzocht voor subsidie verstrekking aan dit project.

Er zijn twee Europese subsidie programma's die mogelijkheden kunnen bieden tot financiering van een gedeelte van de kosten.

- *Plattelandsontwikkelingsprogramma 2007-2013 maatregel 125: infrastructuur voor ontwikkeling van landbouw; zou gericht zijn op kleinere projecten op lokaal niveau en gerelateerd aan de agrarische gemeenschap;*
- *Op Zuid (regionaal programma gesubsidieerd door EFRO); structuurfonds*

Om deze subsidies te verkrijgen is vaak veel administratief werk nodig, en moet de opdrachtgever vaak als initiatiefnemer optreden.

Een mogelijke route is de subsidies uit te besteden via b.v. www.subsidiekantoor.nl. Zij werken op een no cure-no pay basis, en dat bespaart een hoop tijd en geld.

Een andere route is bij de EVD (www.evd.nl) een gesprek met een subsidieadviseur aan te vragen: Zij hebben eveneens veel inzicht in Nederlandse en EU subsidies.

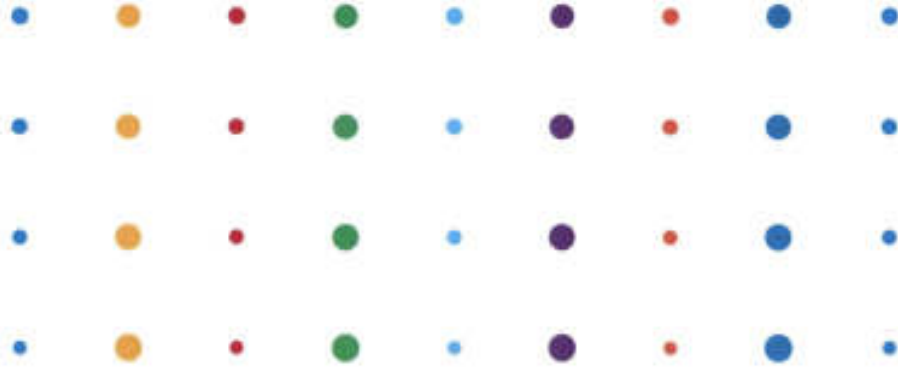
5 COLOFON

Opdrachtgever	: Gemeente Maasbree
Project	: Ontsluiting glastuinbouwconcentratie gebieden Tangbroek en Vlasrooth
Dossier	: B2692-01-001
Omvang rapport	: 22 pagina's
Auteur	: Deborah Bekkers
Projectleider	: ing. D. Bekkers
Projectmanager	: A.W.H. Erhardt
Datum	: 7 januari 2010
Naam/Paraaf	: 

DHV B.V.
Ruimte en Mobiliteit
Horsterweg 18/A
6199 AC Maastricht Airport
Postbus 302
6199 ZN Maastricht Airport
T (043) 329 48 48
F (043) 329 48 99
E maastricht@dhv.nl
www.dhv.nl

BIJLAGE 1 Presentatie juni 2008

Ontsluitingsvarianten glastuinbouwconcentratie- gebied Tangbroek



Gemeente Maasbree
25-06-2008

5-1-2010

Inhoud

- **Problematiek**
- **Doel**
- **Uitgangspunten**
- **Varianten Tangbroek**
afwegingsschema
- **Ideeën / vragen**

Problematiek

- Bereikbaarheid grote glastuinbouwbedrijven voor vrachtwagens
- Frequentie passerende vrachtwagens neemt toe met groei
- Wegenstructuur is smal voor gebruik door vrachtverkeer; verkeerstechnisch en beheertechnisch ongewenst
- Overlast voor buurtschappen
- Ontsluiting naar hoofdwegen niet optimaal

Doel

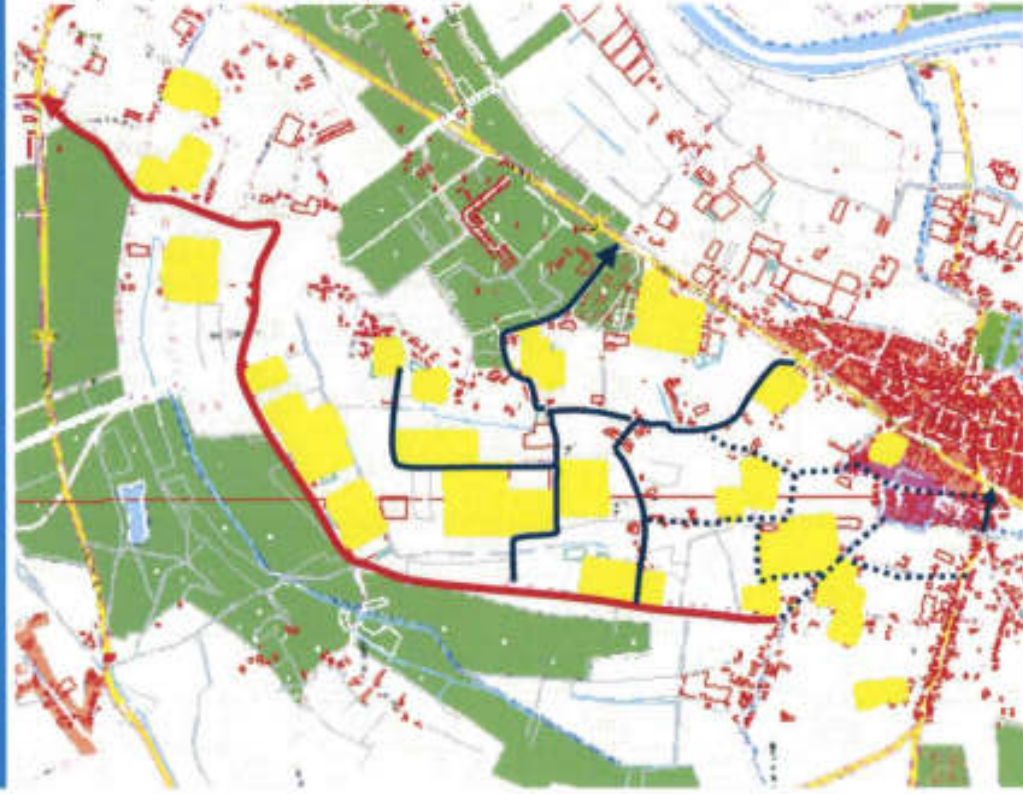
- Overlast door vrachtverkeer in buurtschappen beperken
- Bereikbaarheid bedrijven optimaliseren
- Verbeteren verkeersveiligheid
- Beperken schade en onderhoudskosten

Uitgangspunten

- Ontsluiting gebieden in twee richtingen
- Handhaven categorie erfgoedwegen
- Oplossing met toekomst
- Oplossing in verhouding tot gebruik/intensiteit

Varianten Tangbroek

1. Benutten bestaande infrastructuur
2. Opwaarderen bestaande infrastructuur
3. Vernieuwen en aanleggen infrastructuur



“Verzamel”wegen gebied (rode lijn):

- Bongardweide (4,50 m)
- Aan de Steenoven-Berendonksweg (4,80 m)
- Grote Winkelweg (3,0 - 3,60 m)
- Binnenwegen (blauw) < 3,50 m

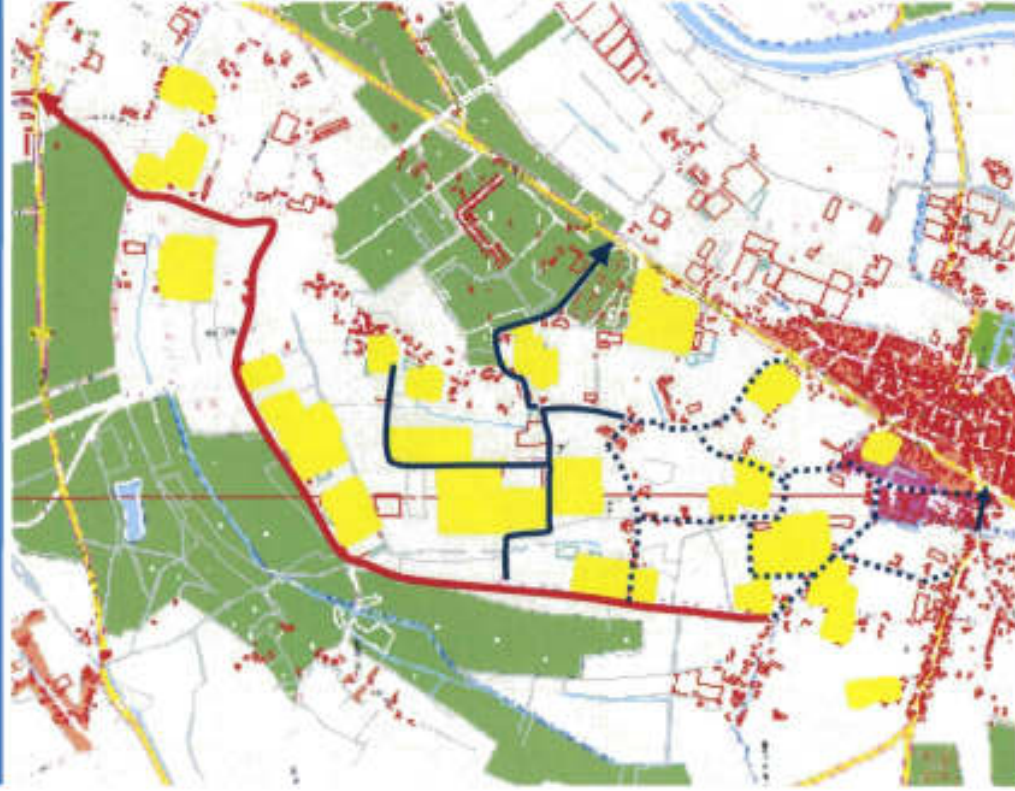
Alle wegen zijn in 2-richtingen.



Variant 1

Benutten bestaande infrastructuur

Advies- en ingenieursbureau



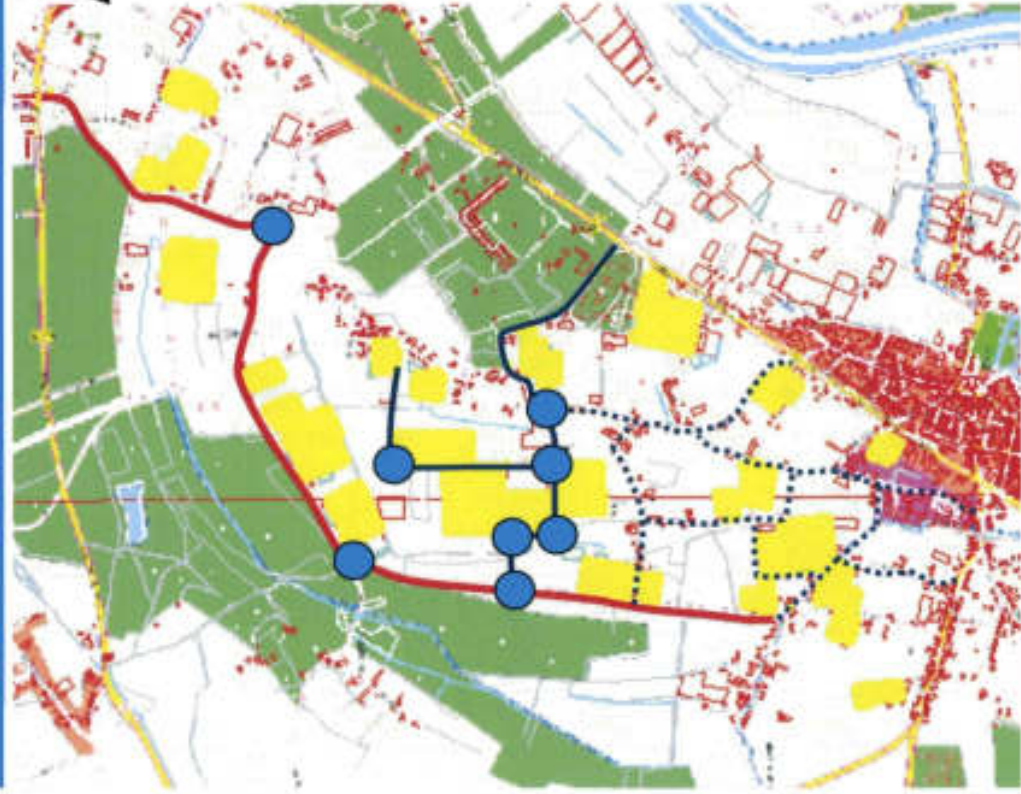
Alle wegen zijn in 2-richtingen.

Minimale breedte voor het elkaar passeren van 2 vrachtwagens = 6,0 m.

Maatregel:

- Passeerplaatsen (150-300 m, Tangbroek en hoofdroute 27 stuks)

Variant 1



Aanvullende maatregelen

- Bochtverbreding en kruispunt vergroting
- Verwijderen zichtbelemmerende objecten in bochten
- Vaste routes aanwijzen

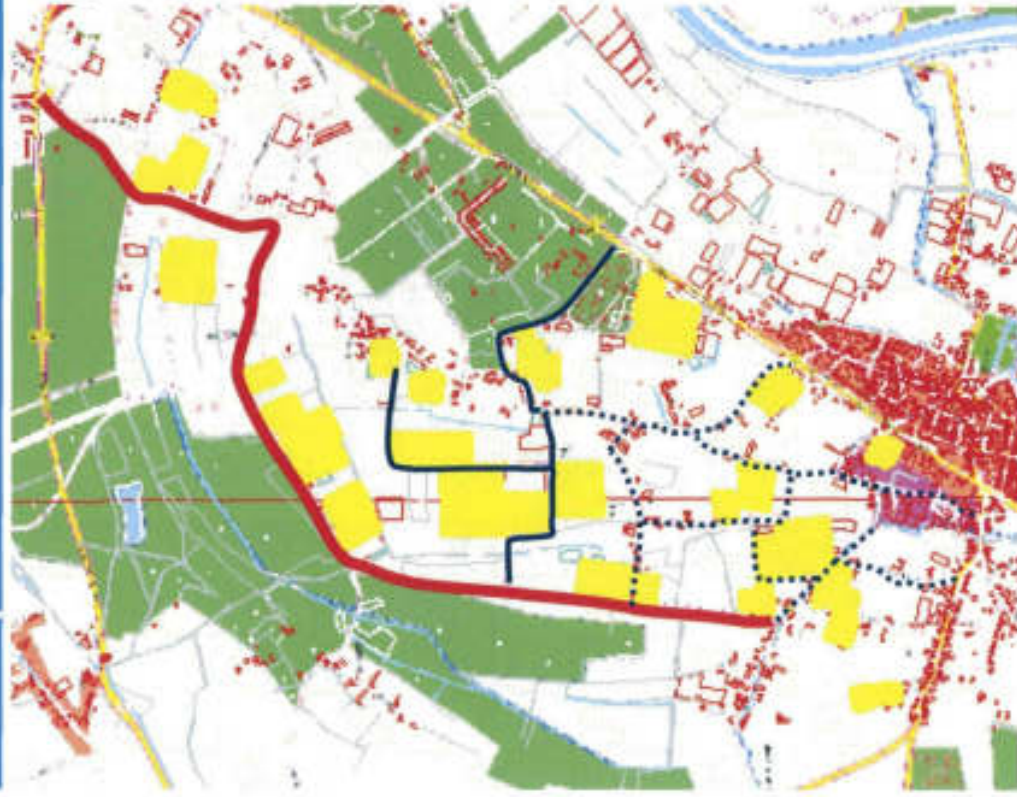
Voor- en nadelen

- Bestaande wegconstructie blijft gehandhaafd
- Bij uitbreidingen gebonden aan bestaande infra
- Bermschades nemen af
- Passeren veiliger/niet voor fietser
- Gebruik passeerhavens?
- Route aantrekkelijker
- Bij uitbreidingen ontsluitingsmogelijkheden bekijken
- Medewerking ondernemers perceeleigendom

Variant 2

Opwaarderen bestaande infra

Advies- en Ingenieursbureau

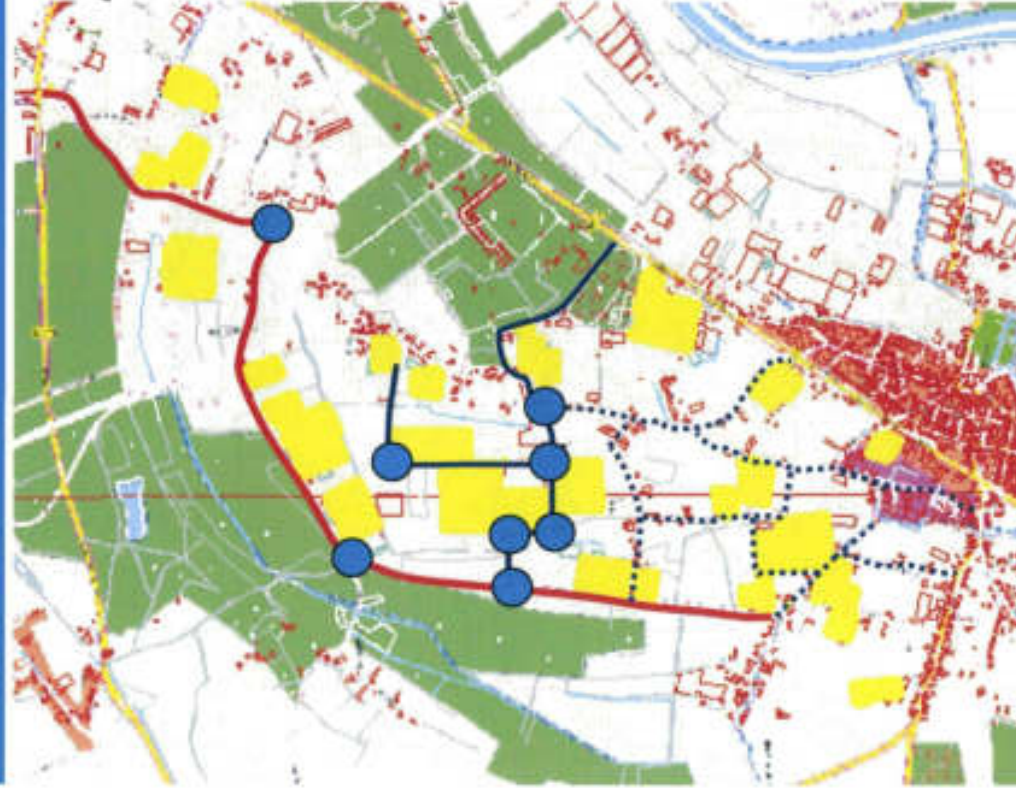


Maatregel:

Verbreden hoofdroute met constructief dragende bermconstructie:

- Grasbetonblokken





Aanvullende maatregelen

- Bochtverbreding en kruispunt vergroting
- Verwijderen zichtbelemmerende objecten in bochten
- Passeerhavens op Tangbroek
- Vaste routes
- Bij uitbreidingen ontsluitingsmogelijkheden bekijken

Voor- en nadelen

- Bestaande wegconstructie blijft gehandhaafd
- Bij uitbreidingen bedrijven gebonden aan bestaande infra
- Bermschades nemen af
- Veiliger voor fietser?
- Passeren op elke locatie
- Kan optisch breder worden, snelheid hoger
- Route aantrekkelijker dan door buurtschap.

Ontsluiting var 1. en 2. op wegennet Provincie

Gewenst: twee ontsluitingsroutes voor gebied

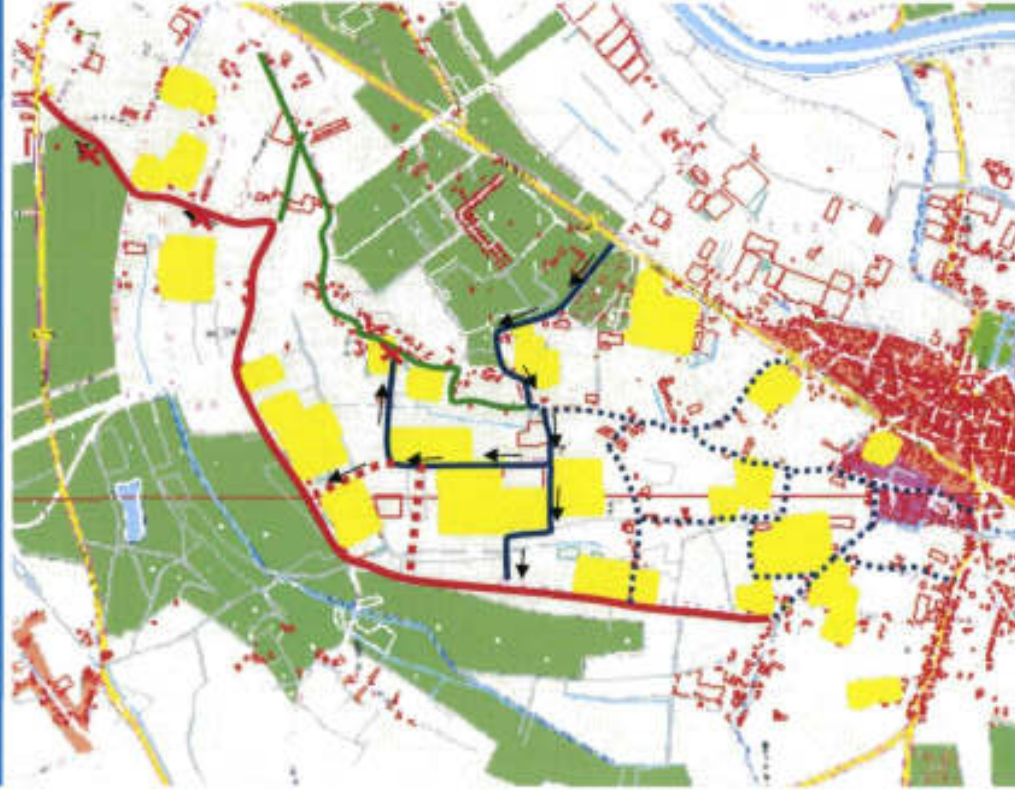
1. Grote Winkelweg
2. Berckterheidelaan
 - Beiden zeer smal (3,0 m)
 - Intensiteit vrachtverkeer Berckterheidelaan lager dan Grote Winkelweg.
 - Passeerhavens Berckterheidelaan ten koste van bomen.
 - Route via buurtschap ongewenst.

Eenrichtingsverkeer?

- Aangezien beide ontsluitende wegen zeer smal zijn is een circulatie door het gebied van eenrichtingsverkeer een optie
- Eenrichtingsverkeer kan beperkt worden tot alleen vrachtwagens
- Eenrichting voor alleen vrachtwagens betekent dat landbouwvoertuigen en autoverkeer wel nog moeten kunnen passeren op de smalle wegen
- Nadeel: handhaving, veel alternatieve weggetjes
- Tijdens calamiteiten hulpdiensten eenrichting negeren?

Eenrichtingsverkeer routering

Advies- en ingenieursbureau



- Eenrichting Grote Winkelweg niet mogelijk.

• Bereikbaarheid bedrijven noordzijde gebied verslechterd

• Grote omrijfactor, omrijden (=doorgaand verkeer) via ondergeschikte wegen

- Circulatie via Hei/Schafelt ongewenst

Voor- en nadelen eenrichting

Voordeel voor buurtschap:

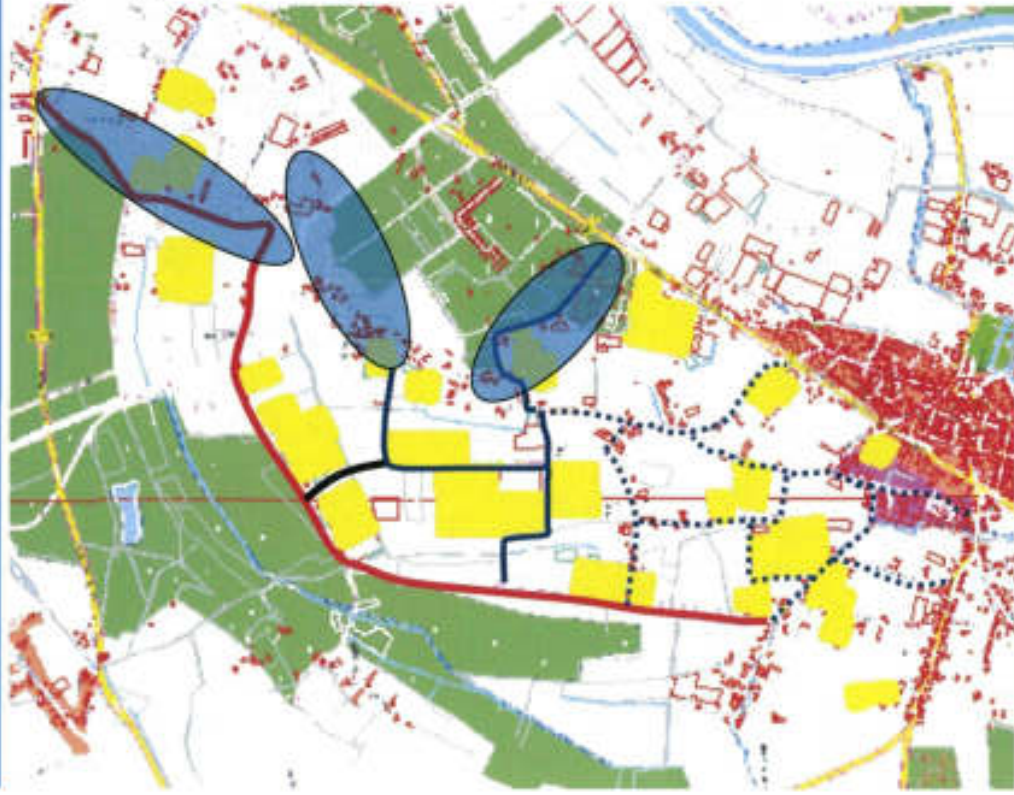
- Doorsteek naar Aan de Steenoven vanuit Schafelt mogelijk maken (rode stippellijn)
- Verbreding binnenwegen niet direct noodzakelijk = eenrichting maar wel smal om fietser te passeren
- Verbeteren constructie binnenwegen nodig -> mogelijk spoorvorming
- Rijden nog klein gedeelte door Schafelt (zuid)
- Kruispunten en bochten vergroten blijft nodig
- Bereikbaarheid 3 grote bedrijven in hart gebied verbeterd

Variant 3

Advies- en ingenieursbureau



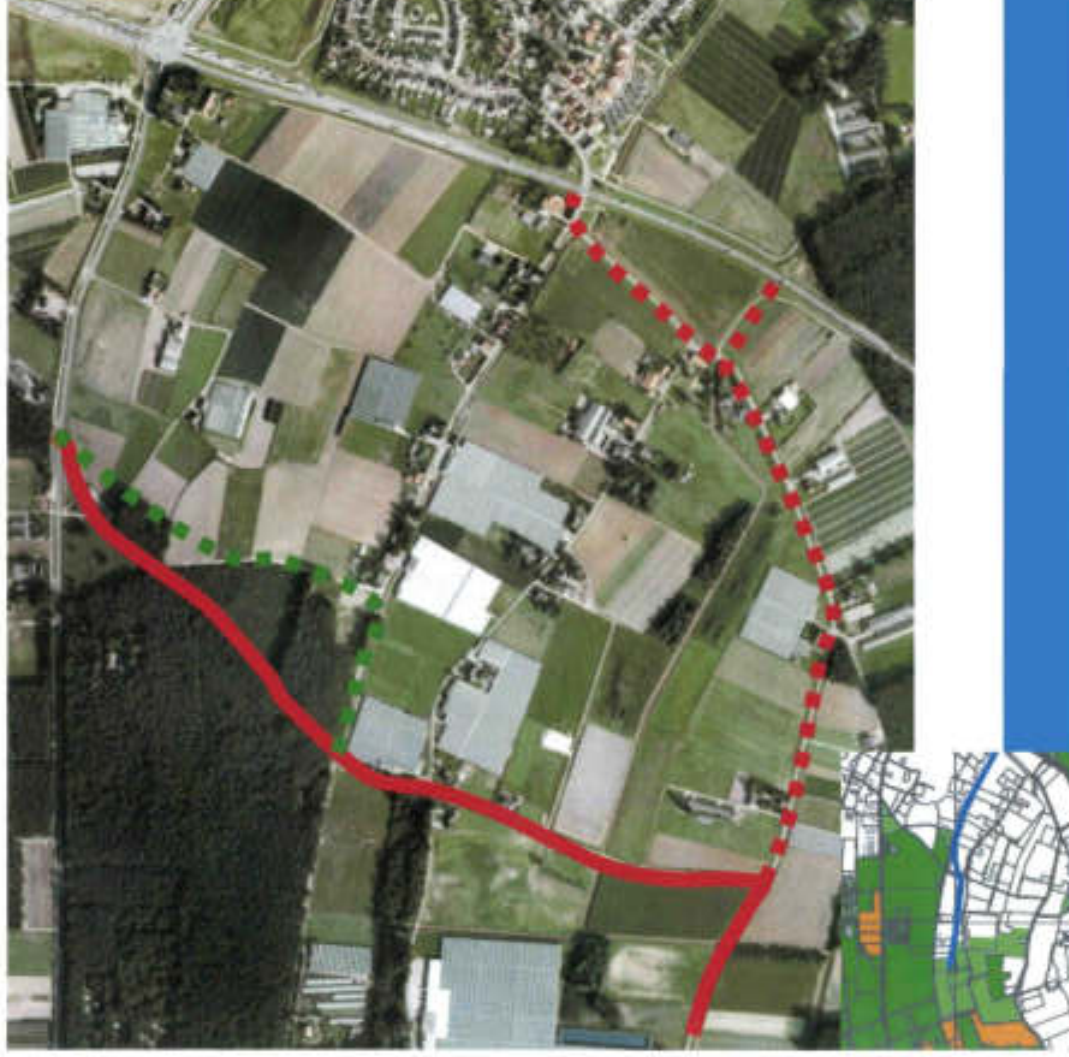
Vernieuwen en aanleggen infrastructuur



- Reconstructie gehele hoofdroute (rood)?
- Bochtverbreding en kruispunt vergroting
- Nieuwe wegen aanleggen voor betere interne circulatie en ontsluiting gebied
- Ontlasten buurtschap Hei/Schafelt

Variant 3a

Advies- en Ingenieursbureau



- Grote Winkelweg verbreden
- Alternatief voor route door bos? (groen)
- Ontsluiten via de Moutzdiijkweg –N273?
- Verbeteren bochten en kruispunten

**Nieuw profiel:
6,0 m asfaltverharding:**

Rijloper 4,0 m

Fietsuggestiestrook (1,0 m)

Variant 3a

Advies- en ingenieursbureau



- Uitbreiding camping biedt mogelijkheden voor ontsluiting bedrijven en camping
- Ontsluiting niet door Schafelt



Variant 3a

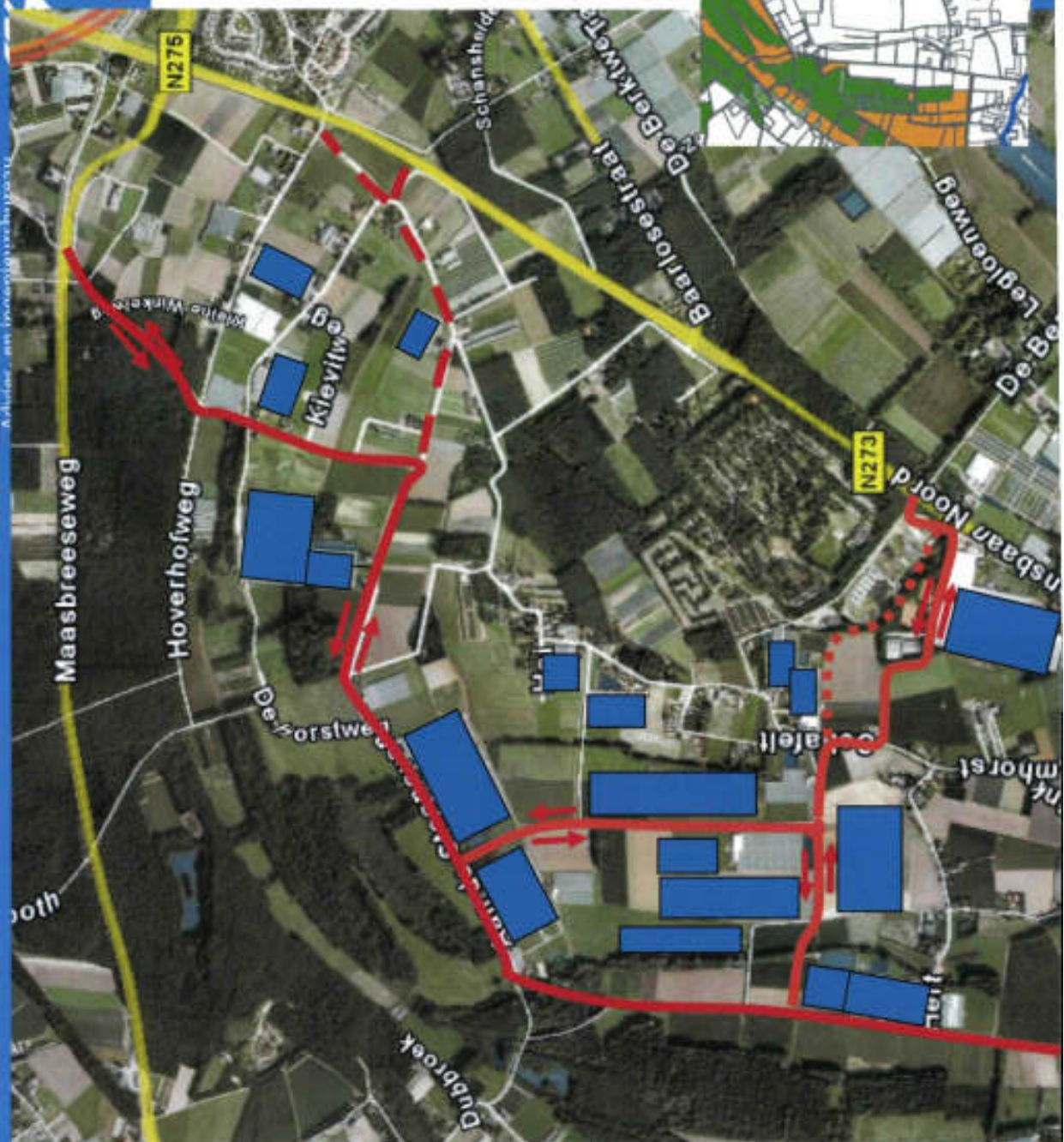
Advies- en ingenieursbureau



5-1-2010

- Nieuwe doorsteek in hart gebied biedt mogelijkheden voor interne ontsluiting:
- Eenrichtingsverkeer?
- Biedt de doorsteek mogelijkheden voor tweerichtingsverkeer?
- Ruimte tussen kassen is echter beperkt
- Ontlasten buurtschap Hei/Schafelt

Autobus en innoveringsbus



5-1-2010

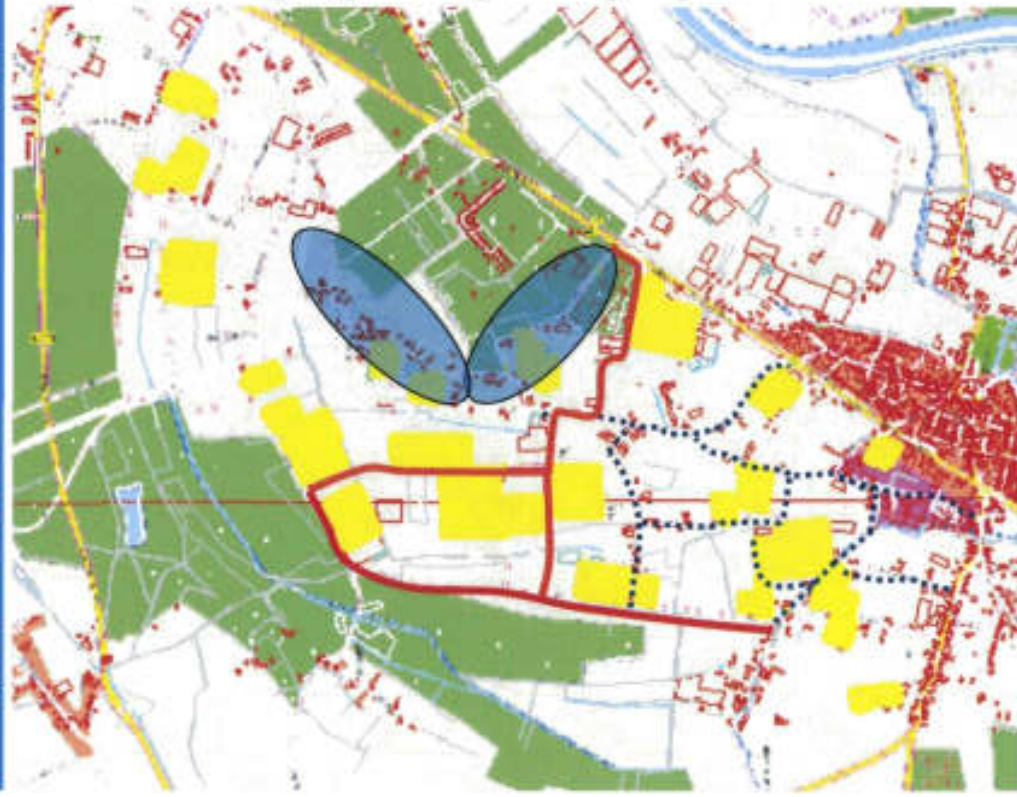
Voor- en nadelen

- Bestaande wegconstructies wordt duurzaam en beheersbaar hersteld; bermshades nemen af
- Passeren veiliger voor fietser, fietsstrook op hoofdroute
- Snelheidsremmende- en fietsvoorzieningen zijn mogelijk aan te leggen
- Ontlasten buurtschappen
- Gebied vanuit 2 richtingen goed bereikbaar
- Routes aantrekkelijker dan secundaire weggetjes
- Infrastructuur afstemmen met eventuele toekomstige uitbreidingen en ontwikkelingen
- Medewerking en samenwerking gemeenten en ondernemers noodzakelijk

Variant 3b

Ontsluiten vanuit het hart gebied oost

Advies- en ingenieursbureau



- 1 hoofdontsluiting N273
- Ontwikkeling glastuinbouw noordzijde (Venlo) staat stil.
- Reconstructie gedeelte hoofdroute (rood)
- Reconstructie binnenwegen gebied (oranje)
- Nieuwe wegen aanleggen voor betere interne circulatie en ontsluiting gebied
- Ontlasten buurtschap Hei/Schafelt
- Geen ontsluiting N275

Variant 3b Voor- en nadelen

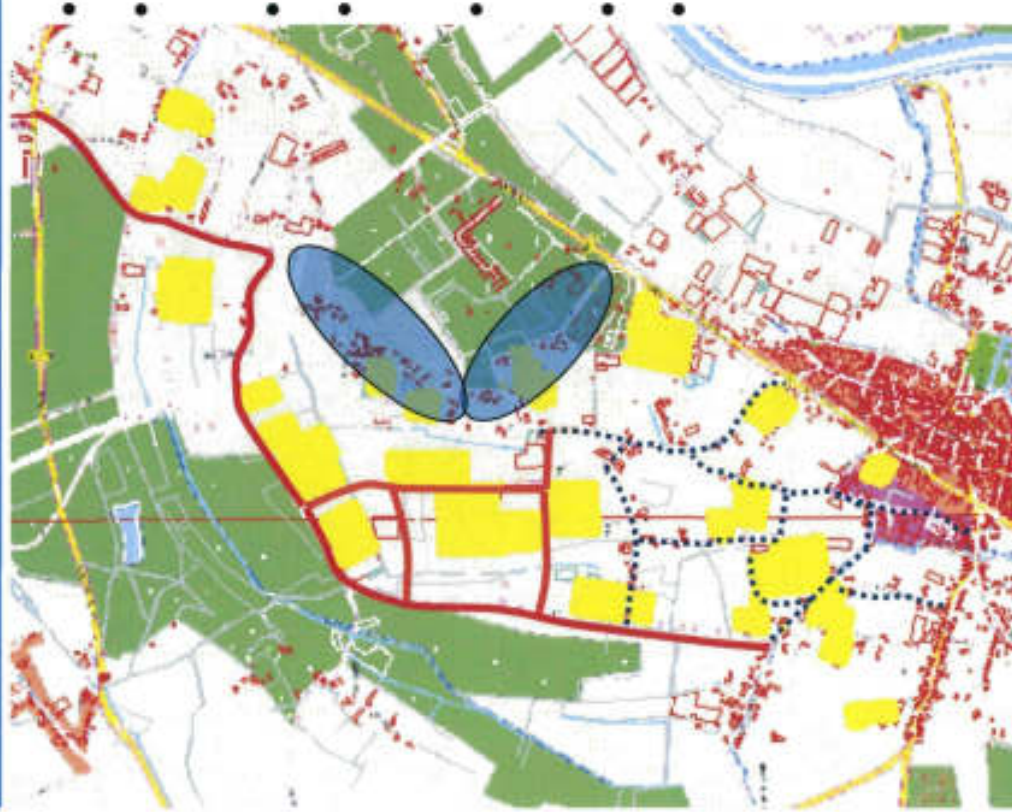
- Groot gedeelte gebied met grote bedrijven via 1 ontsluiting goed bereikbaar. (Ontsluiting via Baarlo bruikbaar als calamiteitenroute).
- Minder weglengte reconstrueren = lagere kosten.
- Mogelijk gehele hoofdroute (rood) niet reconstrueren maar passeerhavens toepassen= geen toekomstvaste oplossing.
- Voorkomen gebruik secundaire wegen door vrachtverkeer, alleen te gebruiken als calamiteiten uitgang.
- Scheiden fietsverkeer – vrachtverkeer Hoogenkamp
- Kleinere bedrijven noord en zuid blijven secundaire wegen gebruiken = soort en intensiteit niet laten toenemen.
- Medewerking en samenwerking gemeenten en ondernemers noodzakelijk

Variant 3c

Advies- en ingenieursbureau



Ontsluiten vanuit het hart gebied noord



- 1 hoofdontsluiting N275
- Ontwikkeling glastuinbouw noordzijde (Venlo) staat stil.
- Reconstructie hoofdroute (rood)
- Reconstructie binnenwegen gebied (oranje)
- Nieuwe wegen aanleggen voor betere interne circulatie en ontsluiting gebied
- Ontlasten buurtschap Hei/Schafelt
- Geen ontsluiting N273, knippen Berckterheidelaan

Variant 3c Voor- en nadelen

- Groot gedeelte gebied met grote bedrijven via 1 ontsluiting goed bereikbaar. (Ontsluiting via Baarlo bruikbaar als calamiteitenroute).
- Groot gedeelte weglengte reconstrueren = hogere kosten dan 3b.
- Groot gedeelte bestaande wegen = minder grondaankoop
- Ontsluiting door natuurgebied Dubbroek.
- Gedeelte hoofdroute (rood) niet reconstrueren maar passeerhavens toepassen = geen toekomstvaste oplossing.
- Voorkomen gebruik secundaire wegen door vrachtverkeer, alleen te gebruiken als calamiteiten uitgang.
- Kleinere bedrijven zuid blijven secundaire wegen gebruiken = soort en intensiteit niet laten toenemen.
- Medewerking en samenwerking gemeenten en ondernemers

noodzakelijk

5-1-2010

Resumé

- Voorzien in hoofdontsluiting met nieuw profiel tweerichtingsverkeer met fietssuggestiestroken;
- Vracherverkeer door buurtschappen zoveel mogelijk weren;
- Bij nieuwe bedrijven/uitbreidingen inzicht in ontsluiting meenemen;
- Doorsteek naar Aan de Steenoven en richting Hoogenkamp en Bongardweide mogelijk?
- Één veilige ontsluiting N273/ N275 mogelijk?
- Waar ruimte ontbreekt en intensiteiten laag zijn eenrichtingsverkeer?



Toekomstige opties zijn:
1 hoofdontsluiting

Reconstructie en aanleggen nieuwe interne verbindingen (groen)

Reconstructie Bongardweide tweerichtingsverkeer
Eenrichtingsverkeer/afsluiten overige wegen

Ideeën/vragen?

BIJLAGE 2 Afwegingsschema varianten

Ontsluiting Glastuinbouw Tangbroek

Ontsluiting interne wegen
Zie blad 2

Ontsluiting externe wegen

DHV B.V.

Ontsluiting Oostzijde
Camping De Berck

Door plannen uitbreiding camping mogelijkheid tot ontsluiting glastuinbouw gebied te combineren met ontsluiting camping. Door vervallen van de Berckterheidelaan zal deze openbare weg elders teruggebracht moeten worden.

Voordeel:

- Werk met werk maken
- Kosten delen
- Een goede aansluiting realiseren op N273 voor vrachtverkeer als recreatief ipv huidige 2 kruispunten camping en grow group

Nadelen:

- Verkeersveilig combineren vrachtverkeer met recreatief verkeer behoefte nodige aandacht in ontwerp
- Tijdsplanning uitvoering plannen camping
- Aankoop overige gronden

Ontsluiting noordzijde
grondgebied Venlo

Een ontsluiting aan de noordzijde via bestaande, te verbreden, wegenstructuur.

1. Via de Grote Winkelweg of Rooth – N 275
2. via Moutzijkweg – N273

1. Grote Winkelweg/Rooth-N275

Voordelen:

- Bestaande wegen, weinig grondaankoop
- Aansluiting met N275 voorzien van voorsorteervak en dus redelijk verkeersveilig.

Nadelen:

- Bestaande zeer smalle wegenstructuur gedeeltelijk door natuurgebied. Wegverbreding ter plaats van bos/natuur/recreatiegebied zeker niet wenselijk.
- Omléiding via Kleine winkelsteeg mogelijk wordt route met haakse bochten.

2. Moutzijkweg – N273

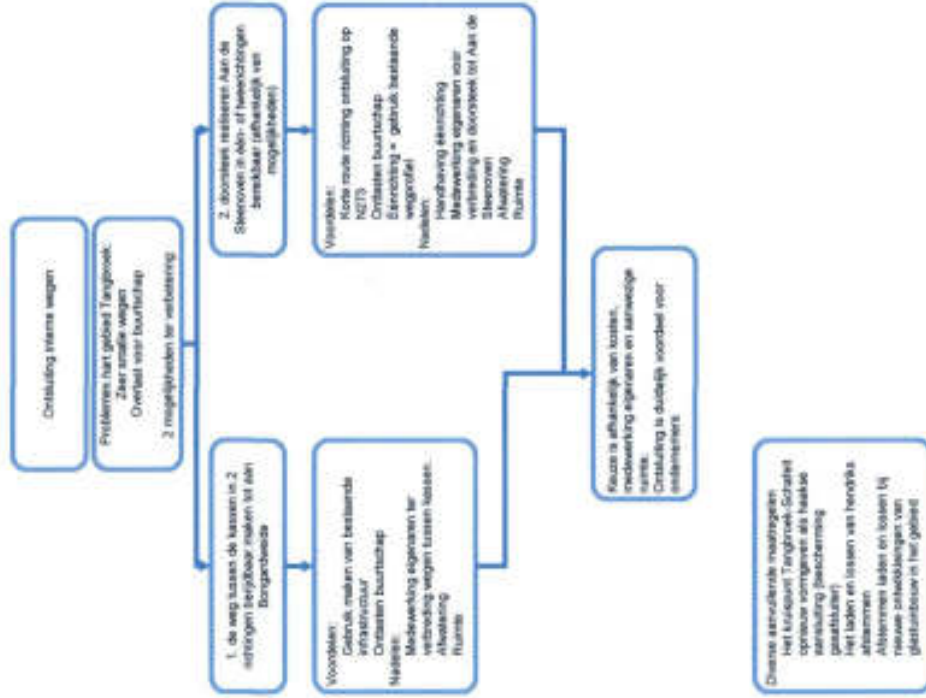
Voordelen:

- Bestaande (bredere) wegen, weinig grondaankoop.
- Aansluiting met N273 combineren met ontsluiting Hout-Blenck.
- Cofinanciering Venlo/Provincie
- Afsluiten wegen door natuurgebied voor gemotoriseerd verkeer mogelijk.
- Weinig woningen direct langs weg

Nadelen:

Dubbele ontsluiting
noord- en oostzijde

Een ontsluiting aan de noordzijde via bestaande, te verbreden, wegenstructuur en aan de oostzijde N273 is niet noodzakelijk. Het glastuinbouw is een open gebied zonder harde begrenzing. Bij calamiteiten zijn voldoende wegen voorhanden om het gebied te bereiken/verlaten.



BIJLAGE 3 Schetsen en kostenraming twee voorkeursvarianten

Gemeente Maasbree



DHV BV
Vestiging Limburg

Globale kostenraming

gebaseerd op:

Schetsontwerpen optie 1 en 2 d.d.juli 2009

Datum : 9 november 2009
Versie : 3
Dossier : B2692-01-001



Globale kostenraming

gebaseerd op:

Schetsontwerpen optie 1 en 2 d.d.juli 2009

Genoemde bedragen zijn exclusief B.T.W. en in euro's
Gebaseerd op prijspeil 2008

COLOFON

Opdrachtgever : Gemeente Maasbree
Project : Ontsluiting glastuinbouwconcentratiegebieden Tangbroek
Dossier : B2692-01-001
Datum : 9 november 2009
Status : definitief
Versie : 3
Kenmerk : LI20092855

Opsteller : ing. D. Storcken

Bijdrage : ing. X. Rekko, ing. D. Bekkers

Controle : -

Projectleider : ing. D.M.E. Bekkers

Authorisatie : ir. N.J. Bech

© DHV BV

Niets uit dit bestekdrukwerk mag worden verspreid of openbaar gemaakt d.m.v. drukwerk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van DHV BV, noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.

Het kwaliteitsstelsel van DHV BV is gecertificeerd volgens NEN ISO 9001.

Opdrachtgever	Gemeente Maasree	Datum	9 november 2009		
Project	Ontsluiting glastuinbouwconcentratiegebieden Tangbroek	Kenmerk	LJ20092855		
Onderdeel	Globale kostenraming optie 1 (met doorsteek)	Dossier nr.	B2682-01-001		
		Status	definitief		
		Niveau raming	+/- 40%		
		Opgesteld door	Dbe		
post	omschrijving	eenheid	hoeveelheid	prijs	totaal

Bouwkosten

Directe kosten

Opruimingwerkzaamheden

1.	Zagen asfaltverharding rijwegen t.b.v. grasbetonstroken (d=150mm)	m ²	3000	€	5,00	15.000,00
2.	Opbreken teerhoudend asfalt 150mm langs rijweg, incl. stortkosten (b=ca.0,10m)	m ²	300	€	45,00	13.500,00
3.	Freezen teerhoudend asfalt 35mm t.b.v. aansluiting op grasbetonstrook, incl. stortkosten (b=0,50m)	m ²	1500	€	15,00	22.500,00
4.	Opbreken gehele rijweg van teerhoudend asfalt 150mm (t.p.v. vervallen rijweg), incl. stortkosten (b=ca.3,00m)	m ²	3700	€	28,00	103.600,00
Totaal Opruimingwerkzaamheden				€	154.600,00	

Grondwerkzaamheden

5.	Verwijderen fundering onder vervallen rijwegen (b=ca.3,60m), incl. stortkosten	m ³	1350	€	12,00	16.200,00
6.	Grond ontgraven t.p.v. te verbreden cunet (grasbetonstrook), dikte 0,97m (verbreding 0,90m), incl. afvoeren en storten	m ³	2620	€	10,00	26.200,00
7.	Grond ontgraven t.p.v. te verbreden cunet (bestaande weg), dikte 1,00m (verbreding 2x 1,80m), incl. afvoeren en storten	m ³	3710	€	10,00	37.100,00
8.	Extra grond ontgraven t.p.v. opgebroken fundering (bestaande weg), dikte 0,55m, incl. afvoeren en storten	m ³	2040	€	10,00	20.400,00
9.	Grond ontgraven t.p.v. cunet geheel nieuwe rijweg, dikte 1,00m (breedte 7,20m), incl. afvoeren en storten	m ³	10700	€	10,00	107.000,00
10.	Vrijgekomen grond verwerken t.p.v. vervallen rijweg	m ³	300	€	4,00	1.200,00
11.	Leveren en aanbrengen 550mm permanent drainzand t.p.v. ontgraven cunet (grasbetonstrook), incl. profileren	m ³	1490	€	35,00	52.150,00
12.	Leveren en aanbrengen 550mm permanent drainzand	m ³	9945	€	35,00	348.075,00
13.	Leveren en aanbrengen drainagebuis 90mm	m ¹	7430	€	15,00	111.450,00
14.	Leveren en aanbrengen 300mm menggranulaat t.p.v. verbreding grasbetonstroken, incl. profileren (b=2x 0,90m)	m ²	2700	€	8,00	21.600,00
15.	Leveren en aanbrengen 300mm menggranulaat t.p.v. verbreding bestaande weg, incl. profileren (b=7,20m)	m ²	7380	€	8,00	59.040,00
16.	Leveren en aanbrengen 300mm menggranulaat t.p.v. geheel nieuwe rijweg, incl. profileren (b=7,20m)	m ²	10700	€	8,00	85.600,00
17.	Grond ontgraven t.b.v. watergang (ca. 1m ³ /m ¹), incl. profileren	m ¹	1690	€	20,00	33.800,00
Totaal Grondwerkzaamheden				€	919.815,00	

Verhardingen

18.	Leveren en aanbrengen grasbetonstenen 600x400x120mm, incl. inwegen met zandgrondmengsel en inzaaien	m ²	1800	€	30,00	54.000,00
19.	Aanbrengen asfaltverharding deklaag 35mm DAB 0/11 (langs grasbetonstrook), opp. ca. 1.200m ²	ton	135	€	130,00	17.550,00
20.	Aanbrengen asfaltverharding onderlaag STAB 0/22 (d=65mm), totale opp. 15.570m ²	ton	2530	€	70,00	177.100,00
21.	Aanbrengen asfaltverharding tussenlaag STAB 0/16 (d=50mm), totale opp. 15.570m ²	ton	1950	€	75,00	146.250,00
22.	Aanbrengen asfaltverharding deklaag SMA 0/11 (d=35mm), totale opp. 15.570m ²	ton	1385	€	100,00	138.500,00
23.	Profileren bermen en inzaaien	m ²	11300	€	1,00	11.300,00
Totaal Verhardingen				€	542.700,00	

Openbare Verlichting

24.	Leveren, aanbrengen en aansluiten lichtmasten (op bestaand netwerk)	stuk	9	€	1.750,00	15.750,00
25.	Leveren, aanbrengen en aansluiten lichtmasten (incl. nieuw te leggen kabels)	stuk	7	€	2.000,00	14.000,00
Totaal Openbare Verlichting				€	29.750,00	

subtotaal dir. kosten

1.646.865,00

roder te detaileren (de posten + werk afg. aard)

pct

10%

€ 1.646.865,00

164.686,50

subtotaal directe kosten

1.811.551,50

Indirecte kosten

Einmalige kosten	post				-
Bouwplaatskosten	wks				-
Uitvoeringskosten	wkn				-
eenmalige + bouwplaats + uitvoeringskosten	pct	10,0%	€	1.811.551,50	181.155,15
subtotaal (t) indirecte kosten					181.155,15
subtotaal incl. directe kosten					1.992.706,65

AK	pct	6%	€	1.992.706,65	119.562,40
WR	pct	4%	€	2.112.269,05	84.490,76
Bijdragen (o.a. RAW / FCO)	pct	0,30%	€	2.196.759,81	6.590,28
indirecte kosten	pct		€	385.208,31	-
(OF) AK/WR/bijdragen/ind.k	pct		€	2.203.350,09	-
		subtotaal (2) indirecte kosten			210.643,44

subtotaal indirecte kosten 361.798,58

Bijzondere gebeurtenissen en object onvoorzien

	kg				-
	kg				-
object onvoorzien en ter afronding	EUR	1			-
subtotaal objectonvoorzien					-

Totaal Bouwkosten 2.203.350,09

Vastgoed

Grondverwerving	m ²	19120	€	10,00	191.200,00
Compensatie natuurwaarden	n.v.t.				-
Schadevergoedingen	n.v.t.				-
subtotaal directe kosten					191.200,00
subtotaal indirecte kosten			€	-	-
subtotaal vastgoed onvoorzien					-

Totaal Vastgoed 191.200,00

Engineering, Voorbereiding, Administratie en Toezicht

Projectmanagement	pct				-
Engineering	pct	4%	€	2.203.350,09	88.134,00
Begeleiding tijdens de bouw (directie & toezicht)	pct	5%	€	2.203.350,09	110.167,50
Studies en onderzoeken (explosieven / grondmechanisch/ archies)	pct				-
subtotaal directe kosten					198.301,51
subtotaal indirecte kosten			€	-	-
subtotaal vat onvoorzien					-

Subtotaal Engineering, Voorbereiding, Administratie en Toezicht 198.301,51

Overige bijkomende kosten

Leges, vergunningen	pct				-
Verzekeringen	pct				-
Uitzetwerkzaamheden (aanname)	EUR	1	€	10.000,00	10.000,00
Tijdelijke verkeersmaatregelen en omleidingsroutes (aanname)	EUR	1	€	7.500,00	7.500,00
Steipost t.b.v. (aanpassingen aan) markering en bebording					10.000,00
Steipost t.b.v. passeerplaats vrachverkeer Tangbroek					20.000,00
subtotaal directe kosten					47.500,00
subtotaal indirecte kosten			€	-	-
subtotaal objectonvoorzien					-

Subtotaal Overige bijkomende kosten 47.500,00

Project onvoorzien

Bijzondere gebeurtenissen en project onvoorzien					-
Project onvoorzien en ter afronding (ca. 10%)					238.649,96
project onvoorzien	pct	10%			-
Subtotaal Project onvoorzien					238.649,96

Samenvatting investeringskosten

Bouwkosten	2.203.350,09
Vastgoedkosten	191.200,00
Engineering, Administratie en Toezicht	198.301,51
Overige bijkomende kosten	47.500,00
Project onvoorzien	238.649,96

Totaal Investeringskosten excl. BTW 2.879.001,56

BTW over alle kosten behalve vastgoed (19%) 510.662,30

Totaal Investeringskosten incl. BTW 3.389.663,86

Opdrachtgever	: Gemeente Maasbree	Datum	: 9 november 2009
Project	: Onsluiting glasfibrbouwconcentratiegebieden Tangbroek	Kenmerk	: LI20092855
Onderdeel	: Globale kostenraming optie 2 (zonder doorsteek)	Dossier nr.	: B2692-01-001
		Status	: definitief
		Niveau raming	: SO +/- 40%
		Opgesteld door	: Dbe

Bouwkosten

Directe kosten

Opruimingwerkzaamheden

post	omschrijving	eenheid	hoeveelheid	prijs		totaal
1.	Zagen asfaltverharding rijwegen t.b.v. grasbetonstroken (d=150mm)	m ²	6680	€ 5,00		33.400,00
2.	Opbraken teerhoudend asfalt 150mm langs rijweg, incl. stortkosten (b=ca 0,10m)	m ²	668	€ 45,00		30.060,00
3.	Frezen teerhoudend asfalt 35mm t.b.v. aansluiting op grasbetonstrook, incl. stortkosten (b=0,50m)	m ²	3340	€ 15,00		50.100,00
4.	Opbraken gehele rijweg van teerhoudend asfalt 150mm (t.p.v. vervallen rijweg), incl. stortkosten (b=ca 3,00m)	m ²	3730	€ 28,00		104.440,00
Totaal Opruimingwerkzaamheden				€	218.000,00	

Grondwerkzaamheden

5.	Verwijderen fundering onder vervallen rijwegen (b=ca 3,50m), incl. stortkosten	m ³	1350	€ 12,00		16.200,00
6.	Grond ontgraven t.p.v. te verbreden cunet (grasbetonstrook), dikte 0,97m (verbreding 0,90m), incl. afvoeren en storten	m ³	5832	€ 10,00		58.320,00
7.	Grond ontgraven t.p.v. te verbreden cunet (bestaande weg), dikte 1,00m (verbreding 1,60m), incl. afvoeren en storten	m ³	3850	€ 10,00		38.500,00
8.	Extra grond ontgraven t.p.v. opgebroken fundering (bestaande weg), dikte 0,55m, incl. afvoeren en storten	m ³	2080	€ 10,00		20.800,00
9.	Grond ontgraven t.p.v. cunet geheel nieuwe rijweg, dikte 1,00m (breedte 7,20m), incl. afvoeren en storten	m ³	3240	€ 10,00		32.400,00
10.	Vrijgekomen grond verweken t.p.v. vervallen rijweg	m ³	300	€ 4,00		1.200,00
11.	Leveren en aanbrengen 550mm permanent drainzand t.p.v. ontgraven cunet (grasbetonstrook), incl. profileren	m ³	3310	€ 35,00		115.850,00
12.	Leveren en aanbrengen 550mm permanent drainzand	m ³	6015	€ 35,00		210.525,00
13.	Leveren en aanbrengen drainagebuis 90mm	m ¹	9120	€ 15,00		136.800,00
14.	Leveren en aanbrengen 300mm menggranulaat t.p.v. verbreding grasbetonstroken, incl. profileren (b=2x 0,90m)	m ²	6010	€ 8,00		48.080,00
15.	Leveren en aanbrengen 300mm menggranulaat t.p.v. verbreding bestaande weg, incl. profileren (b=7,20m)	m ²	7690	€ 8,00		61.520,00
16.	Leveren en aanbrengen 300mm menggranulaat t.p.v. geheel nieuwe rijweg, incl. profileren (b=7,20m)	m ²	3240	€ 8,00		25.920,00
17.	Grond ontgraven t.b.v. watergang (ca. 1m ³ /m ¹), incl. profileren	m ¹	1450	€ 20,00		29.000,00
Totaal Grondwerkzaamheden				€	795.115,00	

Verhardingen

18.	Leveren en aanbrengen grasbetonstenen 600x400x120mm, incl. invegen met zand/grondmengsel en inzaaien	m ²	4010	€ 30,00		120.300,00
19.	Aanbrengen asfaltverharding deklaag 35mm DAB 0/11 (langs grasbetonstrook), opp. ca. 3.040m ²	ton	290	€ 130,00		37.700,00
20.	Aanbrengen asfaltverharding onderlaag STAB 0/22 (d=65mm), totale opp. 9.400m ²	ton	1530	€ 70,00		107.100,00
21.	Aanbrengen asfaltverharding tussenlaag STAB 0/16 (d=50mm), totale opp. 9.400m ²	ton	1175	€ 75,00		88.125,00
22.	Aanbrengen asfaltverharding deklaag SMA 0/11 (d=35mm), totale opp. 9.400m ²	ton	825	€ 100,00		82.500,00
23.	Profileren bermen en inzaaien	m ²	13700	€ 1,00		13.700,00
Totaal Verhardingen				€	449.425,00	

Openbare Verlichting

24.	Leveren, aanbrengen en aansluiten lichtmasten (op bestaand netwerk)	stuks	9	€ 1.750,00		15.750,00
Totaal Openbare Verlichting				€	15.750,00	

subtotaal dir.kosten

1.478.290,00

nader te detailleren (stel/posten + werk afg. aant)

pct

10%

€ 1.478.290,00

147.829,00

subtotaal directe kosten

1.626.119,00

Indirecte kosten

Enmalige kosten
Bouwplaatskosten

post
wkn

-
-

Uitvoeringskosten	wkn				
eenmalige + bouwplaats + uitvoeringskosten	pct	10,0%	€	1.626.119,00	162.611,90
					162.611,90
					1.788.730,90
AK	pct	6%	€	1.788.730,90	107.323,85
WR	pct	4%	€	1.896.054,75	75.842,19
Bijdragen (o.a. RAW / FOO)	pct	0,30%	€	1.971.896,94	5.915,69
nld indirecte kosten	pct		€	345.777,94	-
(OF) AK WR bijdrage nld-ik	pct		€	1.977.812,63	-
					189.081,73

subtotaal indirecte kosten 351.893,63

Bijzondere gebeurtenissen en object onvoorzien

	kg				
	kg				
object onvoorzien en ter afronding	EUR	1			
subtotaal objectonvoorzien					

Totaal Bouwkosten 1.977.812,63

Vastgoed

Grondverwerving	m ²	10320	€	10,00	103.200,00
Compensatie natuurwaarden	n.v.t.				-
Schadevergoedingen	n.v.t.				-
					-
subtotaal directe kosten					103.200,00
subtotaal indirecte kosten			€	-	-
subtotaal vastgoed onvoorzien					-

Totaal Vastgoed 103.200,00

Engineering, Voorbereiding, Administratie en Toezicht

Projectmanagement	pct				
Engineering	pct	4%	€	1.977.812,63	79.112,51
Begeleiding tijdens de bouw (toezicht)	pct	5%	€	1.977.812,63	98.890,63
Studies en onderzoeken (explosieven / grondmechanisch / archeo)	pct				-
					-
subtotaal directe kosten					178.003,14
subtotaal indirecte kosten			€	-	-
subtotaal vat onvoorzien					-

Subtotaal Engineering, Voorbereiding, Administratie en Toezicht 178.003,14

Overige bijkomende kosten

Leges, vergunningen	pct				
Verzekeringen	pct				
Uitzetwerkzaamheden (aanname)	EUR	1	€	15.000,00	15.000,00
Tijdelijke verkeersmaatregelen en omleidingsroutes (aanname)	EUR	1	€	10.000,00	10.000,00
Sloepstl b.v. (aanpassingen aan) markering en bebording					10.000,00
Sloepstl b.v. passeerplaats vrachtwagen Tangbroek					20.000,00
subtotaal directe kosten					55.000,00
subtotaal indirecte kosten			€	-	-
subtotaal objectonvoorzien					-

Subtotaal Overige bijkomende kosten 55.000,00

Project onvoorzien

Bijzondere gebeurtenissen en project onvoorzien					
Project onvoorzien en ter afronding (ca. 10%)					225.134,52
project onvoorzien	pct	10%			-
Subtotaal Project onvoorzien					225.134,52

Samenvatting Investeringskosten

Bouwkosten	1.977.812,63
Vastgoedkosten	103.200,00
Engineering, Administratie en Toezicht	178.003,14
Overige bijkomende kosten	55.000,00
Project onvoorzien	225.134,52

Totaal Investeringskosten excl. BTW 2.539.150,29

BTW over alle kosten behalve vastgoed (19%) 462.830,56

Totaal Investeringskosten incl. BTW 3.001.980,85

Uitgangspunten

1. Er is geen rekening gehouden met verleggingen / aanpassingen aan kabels en leidingen.
2. Er is geen rekening gehouden met het saneren van mogelijk verontreinigde grond.
3. Er is geen rekening gehouden met mogelijke problemen a.g.v. flora en fauna, archeologie, explosieven etc.
4. Er is geen rekening gehouden met schadevergoedingen, legeskosten, vergunningen en verzekeringen.
5. Ramingen hebben een nauwkeurigheid van +/- 40%, gezien de aard van de schetsen.
6. Alles nieuwe materialen gebruikt, tenzij anders vermeld. Oude materialen worden afgevoerd naar erkende verwerker.
7. Alle vrijkomende asfaltverhardingen worden geacht teerhoudend te zijn. Uitgangspunt is een bestaande asfaltdikte bij rijwegen van 150mm.
8. Bestaande funderingen worden gehandhaafd, enkel t.p.v. de uitbreidingen wordt nieuwe fundering bijgeleverd.
9. Alle vrijkomende grond wordt geacht cat. 1 grond te zijn. Er is geen benodigd AP-04 onderzoek meegenomen.
10. Er is geen rekening gehouden met marktwerking bij aanbesteding.
11. Aanpassingen aan het afwateringssysteem zijn niet meegenomen.
12. Er is geen rekening gehouden met betonopsluitingen
13. Er zijn geen drukverdelend doek en asfaltwapening (versterkingsmaatregelen) meegenomen.
14. Aanpassingen aan openbare verlichting zijn niet meegenomen.



Legende
 ■ Houer (verbrede) weg/struolle bestaande wegen
 ■ Houer weg
 ■ Verbrede bestaande wegen met grasbetonbaken
 ■ Weggang

Ontwerp planologisch bestemmingsplan
 Datum 17 december 2021
 Versie 02 van de
 Deel 1: Houtse wegen met doorgang
 en het 2e deel van de 1e fase van de
 ontwerp met grasbetonbaken
 01 van 1 2022



Legende
 ■ huizen (vertrouw) aangeconstrueerd bestaande wegen
 — verrijde bestaande wegen met gasleiding/water
 ■ waterleiding

Ontwerp gemeentearchitectuur
 Tiel
 datum 17 december 2009
 schaal 1:1000
 ontwerp en tekening
 door J. de Vries onder goed toezicht
 van de heer H. J. de Vries
 als bevoegd tekenaar
 voor gemeentebestuur

Projekt: Projekt budowy linii tramwajowej
Linia 17
Data: 17.04.2018

Legenda
■ ściana (czerwony) - ściana obiektu
— linia (niebieska) - linia tramwajowa
— linia (czarna) - linia drogi



BIJLAGE 4 Memo aanvullende werkzaamheden

Inleiding

Voor het glastuinbouwgebied Tangbroek is een aanvullend advies gevraagd aangaande de ontsluiting van dit gebied. Op basis van de groenstructuurvisie is een aanbeveling gevraagd over de ontsluiting van de oost- en zuidzijde van het gebied Tangbroek. Daarnaast is een aanbeveling gevraagd over een snelheidsremmende maatregel op Bongardweide.

Hoofdstuk 2 beschrijft de inventarisatie van de huidige situatie. Hierin beschrijven we de weg en de bestaande voorzieningen. Hoofdstuk 3 beschrijft het schetsontwerp van de remmende maatregel op Bongardweide. Hoofdstuk 4 gaat in op de ontsluiting van het zuidelijk gedeelte van het gebied, namelijk dat tussen Hart en de Hetterichstraat. Hoofdstuk 5 beschrijft de ontsluiting aan de oostzijde van het gebied (ten oosten van Schafelt). Hierbij wordt beschreven wat de mogelijkheden zijn, gebruik makend van de informatie en uitgangspunten die in het vorige traject gehanteerd zijn.

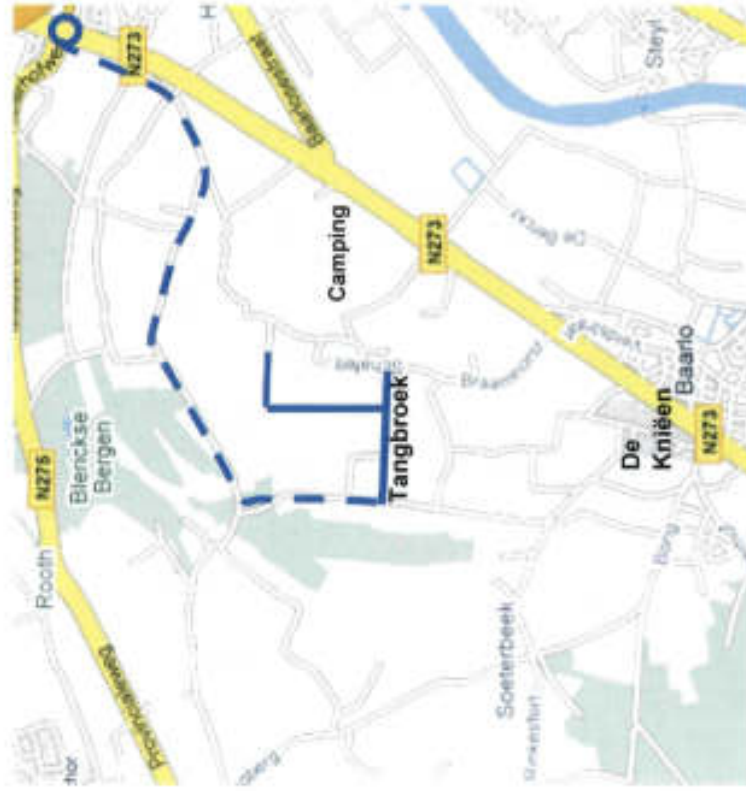
Resumé traject ontsluiting noordzijde gebied Tangbroek

Het glastuinbouwconcentratiegebied Tangbroek bevindt zich ten zuiden van Maasbree en ten noorden van Baarlo en de N273 (Napoleonlaan Noord). Het gebied is begrensd door de Hetterichstraat, Bongardweide, Aan de Steenoven, Berendonksweg, Moutzdiikweg, Hei, Berckterheide(aan en de N273 (kaart 1). In het gebied bevinden zich naast de glastuinbouwondernemingen, verspreid veel (boeren of bedrijfs)woningen. Daarnaast ligt aan de zuidzijde van het gebied het industrieterrein de Kieën en aan de oostzijde camping de Berckt.

De wegenstructuur is van oorsprong ontstaan door de ligging van de diverse percelen. Er bevinden zich in de wegenstructuur dan ook veel haakse bochten die de perceelsgrenzen volgen. De meeste bedrijven zijn gebouwd naar de vorm van de percelen. Het merendeel van de wegen is niet breder dan 4,0 m. Alle wegen in het gebied vallen onder de categorie erfdoorgangswegen (binnenkort 60 km/u zone). De verzamelwegen van het gebied, Bongardweide en Aan de Steenoven, zijn 4,60 m breed en bevinden zich aan de west/noord kant.

De verkeersintensiteiten in het gehele gebied zijn niet bekend. Uit observatie tijdens de inventarisatie kan worden aangenomen dat de intensiteiten niet boven de 1000 mv/leimaal uitkomen. Er is geen grote verkeersdruk in

het gebied. Echter de verkeersdrukke is dan ook niet de aanleiding voor het verbeteren van de ontsluitingsstructuur. Zoals omschreven in de eerder opgestelde probleemanalyse is het soort voertuig dat gebruikt wordt voor de bedrijfsvoering van de aanwezige bedrijven aanleiding voor het verbeteren van de ontsluiting. Deze voertuigen (trekker-oplegger combinaties) kunnen zeer moeilijk manoeuvreren binnen de bestaande ontsluitingsstructuur wat leidt tot een slechte bereikbaarheid van het gebied en verkeersonveilige situaties.



Kaart 1: Gebied Tangbroek

In het voorgaande traject, aangaande de ontsluiting van het noordelijk deel van het gebied (ten noorden van de weg Tangbroek), is gekozen voor het toepassen van tweerichtingsverkeer vanuit het hart van het gebied en een doorsteek vanuit de weg Tangbroek naar Bongardweide (zie blauwe lijn, kaart 1). De weg Tangbroek vormt zo de centrale ontsluitingsweg vanuit het hart van het gebied en zal verbreed worden tot 6 meter zodat vrachtwagens elkaar probleemloos kunnen passeren. Het noordelijke deel van Bongardweide en Aan de Steenoven zal voorzien worden van grasbetonblokken zodat ook hier passeerbewegingen tussen vrachtwagens mogelijk zijn. Daarnaast zal de kruising N273 (Napoleonstaan noord) - Hoverhofweg in de toekomst een rotonde worden. Dit laatste gebeurt in samenspraak met de gemeente Venlo en de Provincie. In de tijd gezien zullen de aanpassingen aan de ontsluiting van het gebied Tangbroek gefaseerd worden uitgevoerd. Hierbij zal het noordelijk gedeelte van het gebied zoals hierboven omschreven als eerste aan bod komen. De ontsluiting van het zuidelijk gedeelte volgt op een tijdstip in de toekomst als de ontwikkelingen van het zuidelijk deel concreter zijn geworden.

Remmende maatregel op Bongardweide

Bongardweide / Aan de Steenoven is een lange rechte weg waar de snelheid van het verkeer vaak hoger ligt dan de toegestane 60 km/u. Bongardweide en Aan de Steenoven zijn nu 4,60 m breed (zie afbeelding 1). De nieuwe aansluiting van Tangbroek op Bongardweide biedt mogelijkheden om de snelheid van het verkeer ter hoogte van de nieuwe aansluiting omlaag te brengen.



Afbeelding 1: Bongardweide / Aan de Steenoven



Kaart 2: Kruising Bongardweide / Tangbroek

Hierbij kan gedacht worden aan twee maatregelen, namelijk het aanbrengen van een plateau of een asverspringsing. Doordat een plateau zorgt voor trillingen, die ongewenst kunnen zijn voor het groente- en transport, heeft de tweede optie de voorkeur. Een asverspringsing zorgt voor een visuele onderbreking dat in combinatie met de voorrangssituatie zal leiden tot een goede snelheidsverlaging van het rechtdoorgaande verkeer op Bongardweide. Het aangepaste kruispunt moet echter wel verlicht worden en visueel ondersteund worden met verticale beplanting. Eventueel kunnen extra schrikhekken geplaatst worden ter accentuering van de situatie. Dit is uitgewerkt op het schetsontwerp op de volgende bladzijde.

Kaart 3: Kruising Bongardweide - Tangbroek



Het advies over de ontsluiting van de zuidzijde van het gebied naar aanleiding van de groenstructuurvisie

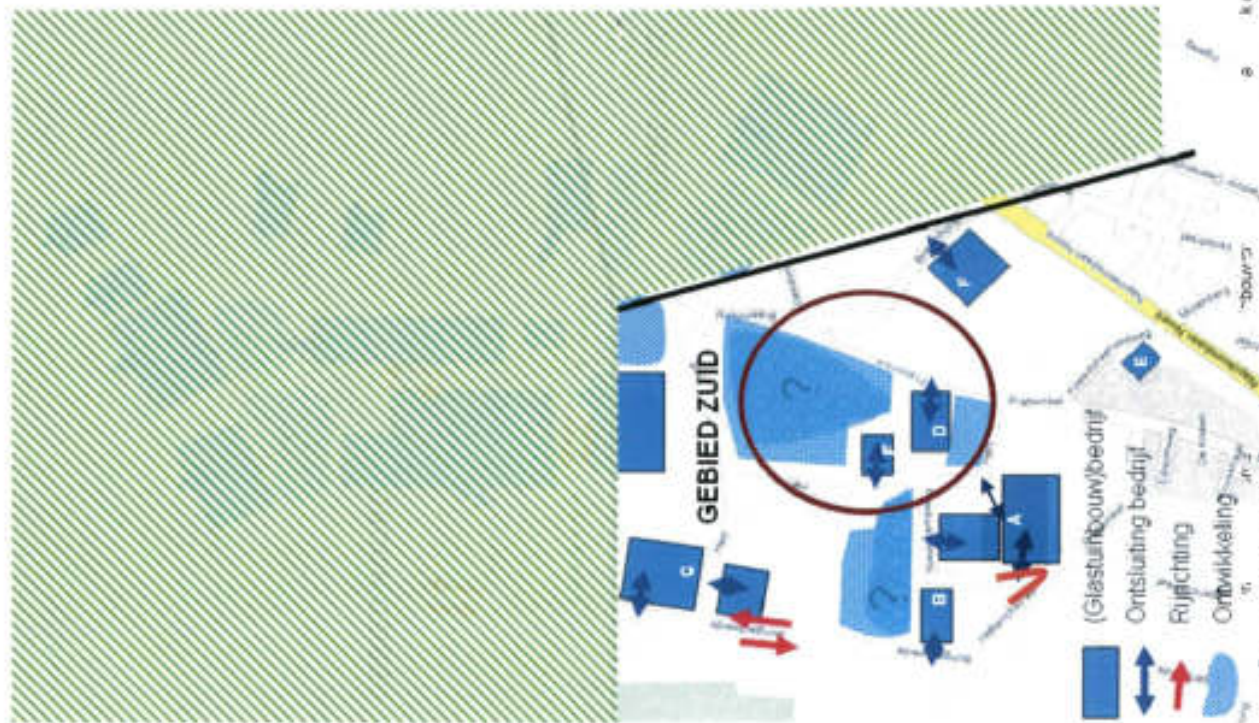
Het zuidelijke gedeelte van het gebied zou in de toekomst verder ontwikkeld kunnen worden met glastuinbouw. Het is dan ook gewenst voorrijdig na te denken over de gewenste ontsluiting. Een ontsluiting die rekening houdt met de huidige bedrijvigheid, de inuitgangen/logistiek van de bedrijven en de komst van nieuwe bedrijven en groenstructuur.

De bedrijven die er nu liggen zijn (zie kaart 4):

- A: Komkommerwekenij J.&P. Crijnen B.V. aan de Breekwijnenweg, Nieuwkampweg
- B: Fossa Eugenia (sla en paprika) aan Bongardweide
- C: Keunen Kwekerijen aan Bongardweide
- D: Javeba Rozen Holland aan de Pratiwinkel
- E: Marc Janssen, groothandel in bloemisterij en decoratieartikelen aan de Koesdonkerveldweg
- F: Enkele kleine handelaars aan Hert en Braamhorst
- G: Grubben, Bongardweide

Op welke wijze deze bedrijven op dit moment ontsloten zijn is aangegeven met blauwe pijlen.

Bij mogelijke uitbreiding van de bedrijven in dit gebied zullen de logistieke bewegingen ook toenemen zoals dit ook in het noordelijk gedeelte is gebeurd. Met name de bereikbaarheid van de bedrijven gelegen in de kern van het gebied, namelijk D, F en de mogelijke nieuwe bedrijven (bruine cirkel op kaart 4) wordt problematischer. Deze bedrijven sluiten nu aan op wegen Hert, Pratiwinkel - Braamhorst die qua wegenstructuur te smal zijn, waardoor de bereikbaarheid slecht is. Bedrijf A ondervindt momenteel problemen met de ontsluiting door de meer dan haakse aansluiting tussen de Hetterichstraat en de Breekweyweg (oranje lijn). Hierdoor rijdt het transport van en naar het bedrijf vaak rondjes via Pratiwinkel.



Kaart 4: Zuidelijk gebied Tangbroek

Toekomstige situatie

Onbekend is of in de toekomst de huidige bedrijven blijven bestaan in hun huidige vorm en of het mogelijk is de locatie van ingangen intern logistiek gezien te kunnen wijzigen. Ook is niet bekend via welke route en met welk transportmiddel men momenteel naar hun bestemming rijdt.

Bij de geplande uitbreidingen is onbekend welke soort en welke hoeveelheid van transport dit met zich meebrengt, dit is afhankelijk van de schaalgroote van de bedrijfsvoering.

Het is dus nog onzeker wat de impact van deze uitbreidingen zal zijn. Of de wegeninfrastructuur moet worden aangepast kan dus nog niet met zekerheid gezegd worden.

Afhankelijk van het soort bedrijfsvoering en bijbehorend transport moet beslist worden of een oplossing gezocht moet worden voor de bereikbaarheid.

Voor de ontsluiting van de bestaande bedrijven en de toekomstige uitbreidingen zijn een aantal opties bekeken:

1. De eerste optie is geen wijzigingen aan de huidige wegen;
2. De tweede optie is het aanpassen van de huidige wegenstructuur;
3. De derde optie is het aanleggen van een nieuwe weg.

Optie 1: Via de huidige wegstructuur

Bij de eerste optie wordt niets gedaan aan de infrastructuur. Dit kan leiden tot problemen bij eventueel geplande uitbreidingen. Er zijn immers een aantal knelpunten in het gebied die de ontsluiting en de bereikbaarheid bemoeilijken. Het grootste probleem zijn de smalle wegen (Braamhorst en Pratwinkel: 3,50 meter, Hert: 3,60 meter of 2,50 meter, zie afbeeldingen 2-4). Eventuele uitbreidingen zullen mogelijk leiden tot een hogere frequentie passerende vrachtwagens. Deze zullen met de huidige weginfrastructuur vaak onmogelijk zijn, wat tot ergernis, overlast en onveiligheid leidt. Daarnaast zijn de meeste bochten moeilijk te nemen door de haakse bochten en het slechte zicht.



Afbeelding 2: Hert



Afbeelding 3: Pratwinkel



Afbeelding 4: Braamhorst

Optie 2: Via nieuwe wegen, gebruik makend van de huidige wegstructuur

Doordat de grootste uitbreidingsmogelijkheden gelegen zijn aan Pratwinkel, Braamhorst en Schafelt kan deze route de ontsluiting vormen voor deze bedrijven. De tweede optie opteert dan ook voor een ontsluiting vanuit het zuiden via Pratwinkel en Braamhorst naar de nieuwe, verbrede weg Tangbroek en de doorsteek naar Bongardweide (zie rode lijn, kaart 5). Hierbij wordt dezelfde inrichting aangehouden als in het noordelijk gedeelte van het gebied; verbreden tot 6 m om tweerichtingsverkeer mogelijk te maken. Daarnaast dient de zuidelijke Bongardweide en Hetterichstraat (tussen Breekweyweg en Bongardweide) eveneens verbreed te worden met behulp van grasbetonblokken zoals voorgesteld in het vorige concept. De kruising Hetterichstraat - Breekweyweg zal ook gereconstrueerd worden om een goede ontsluiting te vormen voor de kominkoninkwekerij J. en P. Cnienen B.V. (onbekend is of dit bedrijf ook de aanwezige ingang aan Hert momenteel benut).



Kaart 5: Optie 2 (ontsluiting zuidelijke Tangbroek)

Voordelen van deze optie zijn dat de bestaande wegenstructuur wordt gebruikt en vernieuwd. De infrastructuur kan hierbij worden afgestemd met de eventuele geplande uitbreidingen en ontwikkelingen. Daarbij is het mogelijk fietsvoorzieningen aan te leggen. In het zuidelijke gebied zal zo de afwikkeling en bereikbaarheid verbeterd worden. Daarnaast neemt de bermshadede af en kunnen uitwijkmogelijkheden en passeerbewegingen makkelijker en veiliger gebeuren. De voorgestelde route gaat langs het woonlint met landschappelijke inpassing (recreatieve route) waardoor de leefbaarheid voor deze bewoners en de aantrekkelijkheid als recreatieve route er op achteruit zal gaan.



Kaart 6: Optie 3 ontsluiten via een nieuwe weg

Optie 3: Via een nieuwe weg

De derde optie (zie kaart 6) is om het verkeer in het zuiden te laten afwikkelen via een nieuwe weg vanuit Hert richting Bongardweide (groen lijn). Deze nieuwe doorsteek ligt ten noorden van Fossa Eugenia en de mogelijke uitbreiding. Het zal dezelfde vormgeving krijgen als de doorsteek ter hoogte van Tangbroek (6 meter met een rijloper van 4 meter en een fietsuggestestrook van 1 meter). De ontsluiting van de bestaande bedrijven en de mogelijke uitbreidingen in de kern van het zuidelijke gebied kunnen door deze weg ontsloten worden. De overige bedrijven zullen zich afwikkelen via de al bestaande wegen. Bongardweide en Hetterichstraat dienen hiervoor verbreed te worden met behulp van grasbetonblokken zoals voorgesteld in het vorige concept. Vrachtwagens vanuit Komkommerwekerij J.&P. Cnienen B.V. en Fossa Eugenia kunnen zo comfortabel wegrijden via deze Hetterichstraat / Bongardweide. Wellicht is het mogelijk om in de toekomst ook het bedrijf Cnienen aan te sluiten op de nieuwe ontsluitingsweg.

Randvoorwaarde bij deze optie is wel dat de aansluitingen van de nieuwe uitbreidingen in de kern moeten liggen aan de westelijke zijde, richting Hert. De nieuwe doorsteek biedt eveneens mogelijkheden om de snelheid van het verkeer op Bongardweide onlaag te brengen. Deze zou dezelfde aansluiting kunnen krijgen als de voorgestelde maatregel in hoofdstuk 3, kaart 3.

Het nadeel bij deze optie is dat er een nieuwe wegconstructie moet worden aangelegd (kosten globaal geraamd € 400.000,-). Doordat het een tweerichtingsweg wordt, zullen de passeerbewegingen en de afwikkeling van het verkeer beter verlopen. Dit zal leiden tot een betere bereikbaarheid van de bedrijven centraal in het zuidelijke deel. In tegenstelling tot de eerste optie biedt deze als bijkomend voordeel dat de recreatieve route Prativinkel-Braamhorst behouden kan worden waardoor de leefbaarheid van de woningen op Braamhorst / Prativinkel / Schafelt minimaal behouden blijft.

Afsluitingen voor vrachtverkeer

Tot slot dienen er bij alle drie de opties een aantal afsluitingen voor het vrachtverkeer gemaakt te worden, namelijk op de Pratiwinkel ter hoogte van de Hetterichstraat, op de Pratiwinkel na de kruising met de Koesdonkerveldweg en op het einde van de Braamhorst (afbeeldingen 5-7). Op deze plaatsen worden verbodsborden voor vrachtverkeer (C7) geplaatst. Deze borden zullen het niet onmogelijk maken voor glastuinbouw gerelateerd verkeer om door te rijden waardoor het eventueel niet de gewenste impact zal hebben. Een fysieke afscheiding voor al het motorverkeer, zoals de reeds bestaande knip tussen de Koesdonkerveldweg en de Napoleonsbaan Noord (afbeelding 8), is een te rigoureuze maatregel. De borden zijn noodzakelijk om glastuinbouw gerelateerd verkeer niet te laten afwikkelen via het bedrijventerrein de Kieën en Baarlo maar via Bongardweide en Aan de Steenoven / Berendonksweg. Indien één van deze afsluitingen niet gemaakt worden zal het vrachtverkeer immers via één van deze sluiptwegen richting N273 (Napoleon noord) rijden.

Het vrachtverbod zal middels een verkeersbesluit moeten worden ingesteld. Hier is wel enig bezwaar te verwachten waardoor een duidelijke motivatie voor het afsluiten aangegeven moet worden.



Afbeelding 5: Pratiwinkel ter hoogte van Hetterichstraat



Afbeelding 6: Pratiwinkel / Koesdonkerveldweg



Afbeelding 7: Braamhorst



Afbeelding 8: Koesdonkerveldweg / Napoleonsbaan Noord

Voorkeursvariant

In onderstaand schema zijn de drie optie voor de ontsluiting van het gebied Zuid tegen elkaar afgewogen

	1. Benutten bestaande infrastructuur	2. Opwaarderen bestaande infrastructuur	3a. Vernieuwen en aanleggen infrastructuur
Beheersbaar	-	0	+
Verkeersveilig	--	0	++
Bereikbaarheid	-	+	++
Leefbaarheid	-	-	++
Totaal score	-5	0	+7

Wij adviseren om te kiezen voor de derde optie, namelijk om het verkeer in het zuiden te laten afwikkelen via een nieuwe weg vanuit Hert richting Bongardweide. Deze optie zal meerdere voordelen met zich meebrengen. Een nieuwe weg betekent minder overlast door vrachtverkeer in buurtschappen, de vooropgestelde recreatieve route kan volledig aan zijn functie voldoen, de bereikbaarheid van de bedrijven wordt geoptimaliseerd, de verkeersveiligheid voor zowel het vrachtverkeer als voor het langzaam verkeer zal verbeteren en de schade en onderhoudskosten aan de bestaande wegen worden beperkt.

Eveneens biedt deze nieuwe doorsteek mogelijkheden om de snelheid op Bongardweide te laten dalen gelijk aan het voorstel zoals gedaan in hoofdstuk 3 middels een uitbuiging van de weg. Daarnaast dienen er een aantal afsluitingen voor het vrachtverkeer gemaakt te worden die als doel hebben om glastuinbouw gerelateerd verkeer via de juiste route af te wikkelen. Deze zijn essentieel om ongewenst vrachtverkeer te weren uit de Kieën en Baarlo.

Korte termijn maatregelen

Alvorens echter de ontwikkelingen zover zijn en bekend is waar welke bedrijven gebouwd worden, kunnen op korte termijn wel maatregelen getroffen worden om de bereikbaarheid van de bedrijven aan de zuidzijde van Tangbroek te verbeteren.

De Hetterichstraat (tussen Breekweyweg en Bongardweide) en de Bongardweide kunnen voorzien worden van verharde bermen door het aanbrengen van grasbetonblokken gelijk aan de situatie in noord.

De kruising Breekweyweg en Hetterichstraat kan verbeterd worden zodat het transport van Crienen voorlopig beter het bedrijf kan bereiken en het in rondjes rijden over het bedrijventerrein de Kieën of Pratwinkel niet meer nodig is. In de toekomst kan bekeken worden op Crienen ook via de nieuwe weg ontsloten kan worden.

Het advies over de ontsluiting van de oostzijde van het gebied naar aanleiding van de groenstructuurvisie

Het gebied ten oosten van Braamhorst/Schafelt (B, in afbeelding 9) komt mogelijk ook in aanmerking voor verdere ontwikkeling van bedrijven. Deze bedrijven moeten ook ontsloten worden. Hiervoor is het zeker aan te raden dat de ontsluiting zich ook oriënteert op de ontsluiting zoals voorgesteld voor het noordelijk gedeelte van het gebied, dus via de nieuwe interne wegen Schafelt en Tangbroek richting Bongardweide (groene lijn in afbeelding 9).

Een ontsluiting in oostelijke richting (richting N273) zijn in het voorgaande traject als ongewenst en nagenoeg onmogelijk gebleken. De camping heeft uitbreidingsplannen waardoor de Berckterheidelaan mogelijk wordt opgenomen als campingterrein. Een route via de Hoogenkamp die aansluit op de kruising bij de camping is ten zeerste af te raden. Men creëert zo een alternatieve route voor het transport van en naar het gebied in plaats van de gewenste route via de nieuw te realiseren rotonde. Daarnaast is het kruispunt bij de camping druk door het toeristisch verkeer van en naar de camping. Ook is het zicht op de N273 vanuit dit kruispunt slecht en brengt het oprijden en afbuigen van vrachtwagens op deze locatie extra gevaar op ernstige ongevallen met zich mee.

Bedrijf A dat nu als ontsluiting nog gebruik maakt van de Berckterheidelaan en Schafelt zal gezien het vooraande ook aansluiting moeten vinden bij de nieuwe infrastructuur. Voor de inrichting van de nieuwe bedrijven geldt hetzelfde. Ook zij zullen hun ontsluiting moeten richten op de nieuwe infrastructuur die wordt aangebracht. Hiermee moet dus rekening gehouden worden bij het plannen van de interne logistiek. In afbeelding 9 is de gewenste ontsluiting van gebied oost aangeduid met oranje lijnen.



Afbeelding 9: ontsluiting oostzijde Tangbroek