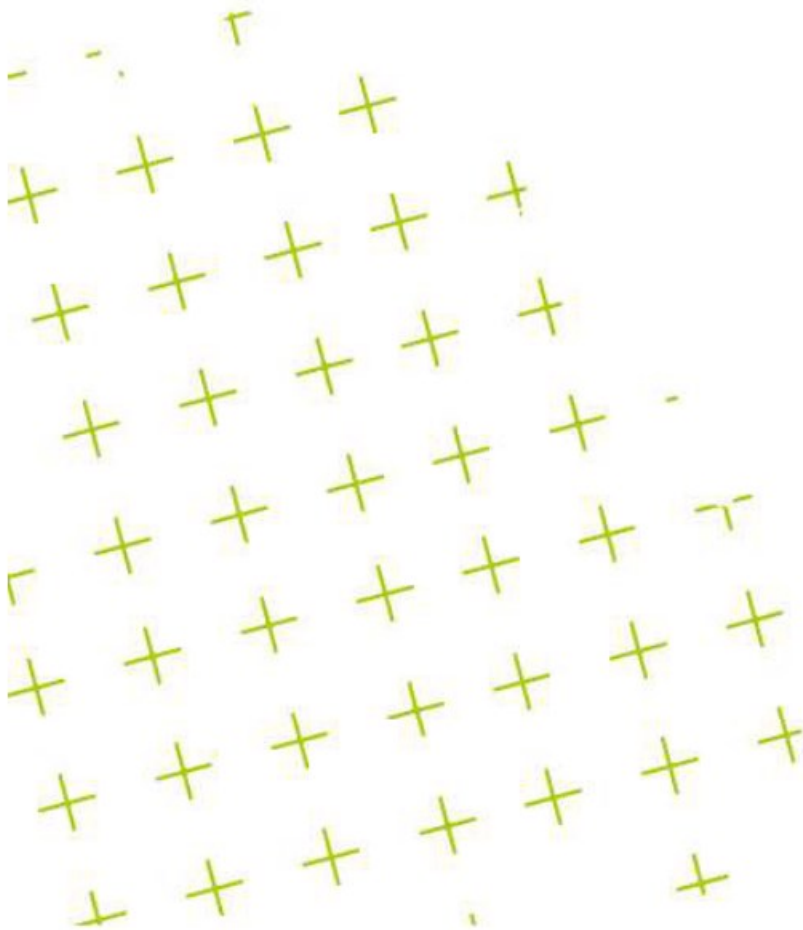
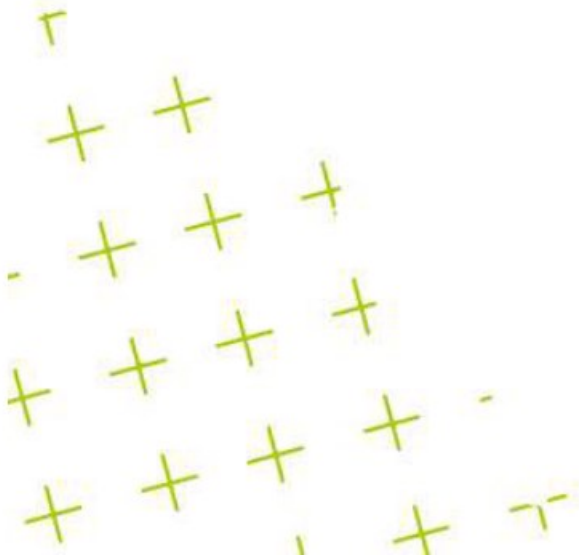


Realisatie camping Keerestraat

- Eckelrade, gemeente Eijsden-Margraten



Aan	Aelmans
Project	Realisatie camping Keerestraat
Datum	10 november 2023
Ons kenmerk	22-0902
Uw Kenmerk	/
Onderwerp	Verkeerskundige memo realisatie camping
Contactpersoon	[REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]
Vrijgegeven door	Ing. [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]
Bijlagen	



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave.....	3
Lijst met figuren.....	4
Lijst met tabellen.....	4
1 Aanleiding.....	5
1.1 De bestaande veehouderij stoot te veel stikstof uit.....	6
1.2 Gewenste omvorming tot camping.....	7
1.3 Uitvraag.....	8
2 Verkeersgeneratie.....	9
2.1 Verkeersgeneratie veehouderij, 25 mvt/etmaal.....	9
2.2 Verkeersgeneratie camping, 106,6 mvt per etmaal.....	11
2.3 Salderen huidige en toekomstige situatie.....	13
2.4 Conclusie: verkeersgeneratie stijgt met 81,6 mvt per etmaal.....	13
3 Ontsluiting op het huidige omliggende netwerk.....	14
3.1 Huidige intensiteiten, 1.127 voertuigen per etmaal.....	14
3.2 Toekomstige intensiteiten stijgen tot 1208,6 voertuigen per etmaal.....	15
3.3 Conclusie: de landscaps camping zorgt voor kleine stijging in de verkeersdruk.....	15
4 Toetsing sleeplijnen.....	16
4.1 Bevindingen, Keerestraat is te smal voor optimale ontsluiting.....	16
4.2 Conclusie: kruisen onmogelijk in de bochten.....	16
5 Verkeersschouw omgeving.....	17
5.1 Tijdstip verkeersschouw.....	17
5.2 Bevindingen verkeersschouw: beperkte wegbreedte.....	17
5.3 Conclusie verkeersschouw: ontsluiting niet optimaal.....	18
Conclusie.....	19
Verkeersgeneratie stijgt met 81,6 voertuigen per etmaal.....	19
Ontsluiting mogelijk op basis van intensiteiten.....	19
Sleeplijnen en verkeersschouw bevestigen een smal wegbeeld.....	19
Aanbevelingen.....	20



Lijst met figuren

<i>Figuur 1: huidige locatie veehouderij</i>	6
<i>Figuur 2: verbeelding camping</i>	7
<i>Figuur 3: uitsnede verkeersmodel Maastricht-Heuvelland 2020</i>	14
<i>Figuur 4: sleeplijnen Keerestraat, gemeente Eijsden-Margraten</i>	16
<i>Figuur 5: adviesroute toekomstige camping</i>	20

Lijst met tabellen

Tabel 1: verwachte motorvoertuigbewegingen per etmaal (veehouderij)	10
Tabel 2: Werkelijke verkeersbewegingen agrarisch bedrijf.....	10
Tabel 3: verwachte motorvoertuigbewegingen per etmaal (camping)	12
Tabel 4: salderen verkeersgeneratie.....	13
Tabel 5: Toekomstige verkeersintensiteiten per etmaal Keerestraat.....	15



1 Aanleiding

De agrariërs aan de Keerestraat 7 te Eckelrade, gemeente Eijsden-Margraten, staan voor een belangrijke beslissing over de toekomst van hun veehouderij. De bestaande veehouderij veroorzaakt een aanzienlijke stikstofuitstoot, wat leidt tot de overweging van twee ontwikkelingsrichtingen: voortzetting met stikstof reducerende maatregelen of omvorming naar een recreatiebedrijf gericht op verblijfsrecreatie in de vorm van een kampeerterrein met maximaal 80 standplaatsen en 20 vaste recreatie-eenheden (luxe verhuureenheden). Daarnaast blijft als neventak een agrarische bedrijfsvoering gericht op akkerbouw aanwezig..

Dit rapport concentreert zich op de gewenste omvorming naar een verblijfsrecreatie met 80 kampeerplaatsen en 20 luxe verhuureenheden voor natuur- en recreatieliefhebbers.

De analyse omvat de verwachte verkeersgeneratie in vergelijking met de huidige veehouderij, evaluatie van aanrijroutes en aansluitingen op het wegennet, en een verkeersschouw om de geschiktheid van wegen te beoordelen.

Het rapport biedt de opdrachtgever essentiële informatie om een weloverwogen keuze te maken voor een duurzame en toekomstbestendige ontwikkeling naar een camping.

1.1 De bestaande veehouderij stoot te veel stikstof uit

De agrariërs aan de Keerestraat 7 te Eckelrade, gemeente Eijsden-Margraten bezitten momenteel een veehouderij met 270 melkkoeien, 147 stuks jongvee en 18 stuks overig vee. Rondom de bedrijfslocatie is sprake van een door ruilverkaveling gecreëerde, aaneengesloten grondareaal van circa 40 hectare, ingericht als gras-/maïsland (voervoorziening).



Figuur 1: huidige locatie veehouderij

Het agrarische bedrijf is pal naast het Natura-2000 gebied 'Savelsbos' gelegen en is gekenmerkt als een zogenaamde 'piekbelaster' voor wat betreft de problematiek rondom de stikstofuitstoot.

De afgelopen tijd is nagedacht over het toekomstperspectief van de bedrijfsvoering. Dit is mede gevoed vanuit de landelijke regelgeving ten aanzien van stikstof maar is ook gevoed vanuit hun eigen visie op de omgeving waarin zij actief zijn. Daarbij zijn diverse scenario's gedefinieerd. Feitelijk bestaan er in de ogen van cliënten een tweetal mogelijke ontwikkelingsrichtingen: voortzetting/schaalvergroting of omschakeling.

Indien de agrariërs de huidige bedrijfsvoering zouden willen voortzetten, dienen stikstof reducerende maatregelen te worden getroffen. Het treffen van dergelijke maatregelen nopen tot een groei van minimaal 30% in de veestapel met mestverwerking en -bewerking op locatie, om een financieel gezond - en daarmee toekomstbestendig – bedrijf te blijven kunnen voeren.

1.2 Gewenste omvorming tot camping

Vanuit de eigen visie op de omgeving vragen de cliënten zich af of een doorontwikkeling van hun veehouderij op onderhavige locatie als een gewenste ontwikkeling kan worden gezien. Derhalve hebben zij tevens nagedacht over een mogelijke omvorming van hun veehouderij.



Figuur 2: verbeelding camping

Zij denken daarbij aan een ontwikkeling in de richting van verblijfsrecreatieve doeleinden bestaande uit een camping met maximaal 100 standplaatsen verdeeld in 80 kampeerplaatsen en 20 (vaste) verhuureenheden.

De 20 vaste eenheden kunnen het jaar rond gebruikt worden daar waar de met het jaarrond kunnen gebruiken van de 80 vaste eenheden enkel tijdens het kampeerseizoen mogen worden gebruikt. De beoogde doelgroep van de camping is gericht op natuurbeleving, wandelen, fietsen, en extensieve recreatie.

1.3 Uitvraag

De opdrachtgever wil in dit kader graag weten welke verkeersgeneratie een camping creëert in vergelijking met de huidige veehouderij. Daarbij wil hij ook inzicht krijgen of de aanrijroutes voldoende capaciteit hebben en of de aansluitingen op het omliggende wegennet passend zijn.

Om hierin inzicht te krijgen is het van belang om de huidige en toekomstige verkeersgeneratie te kennen en om deze uit te zetten op de omliggende wegen. Eveneens wordt een verkeersschouw verricht om de geschiktheid van de aanliggende wegen te achterhalen. Tot slot worden de huidige ontsluitingswegen getoetst aan de grootte van auto's met caravans/grote voertuigen.

2 Verkeersgeneratie

2.1 Verkeersgeneratie veehouderij, 25 mvt/etmaal

De veehouderij veroorzaakt een bepaald aantal bewegingen die in relatie staan tot de stallen, het erf en de weilanden. In onderstaande paragrafen wordt dieper ingegaan op de berekening van het aantal verkeersbewegingen ten gevolge van de veehouderij.

2.1.1 *Theoretische benadering*

De agrariërs beschikken momenteel over enkele stallen met een bruto vloeroppervlakte (bvo) van 5.614 m² in combinatie met, door de ruilverkaveling gecreëerde aaneengesloten grondareaal van circa 40 hectare, ingericht als gras-/maïsland. Naast de stallen is voorzien in een wooneenheid voor de agrariër zelf.

De verkeersgeneratie wordt standaard berekend aan de hand van landelijke kencijfers van CROW. De publicatie "Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, publicatie 381, versie 2021" voorziet in geijkte functies met minimale en maximale etmaalintensiteiten per functie, type gebied en stedelijkheid.

De gemeente Eijsden-Margraten wordt gekenmerkt als niet stedelijk gebied met een omgevingsadressendichtheid van maximaal 467 adressen per km². De veehouderij is bovendien gelegen in het buitengebied van de gemeente Eijsden-Margraten.

De veehouderij kan binnen de CROW-normering geclassificeerd worden als een arbeidsextensief en bezoekersextensief bedrijf waardoor de verwachte verkeersgeneratie per 100 m² bvo ligt tussen 3,9 en 5,7 motorvoertuigbewegingen per etmaal. De woning voorziet naar verwachting in een verkeersgeneratie tussen 7,8 en 8,6 motorvoertuigen per etmaal.

Naar verwachting genereert de veehouderij met een bvo van 5.614 m² aan stallingen een verkeersgeneratie volgens de CROW-normering tussen 218,9 en 319,9 motorvoertuigbewegingen per etmaal. De naastgelegen woning voorziet in een verkeersgeneratie tussen 7,8 en 8,6 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

Tabel 1: verwachte motorvoertuigbewegingen per etmaal (veehouderij)

Verkeersgeneratie veehouderij		CROW-normering per 100 m ² bvo		Verwachte verkeersgeneratie	
Functie	Opp.	Minimale norm	Maximale norm	Minimale verkeersgen.	Maximale verkeersgen.
Arbeids- en bezoekers extensief bedrijf	5.614 m ² bvo	3,9	5,7	218,9	319,9
Woning	1 eenheid	7,8	8,6	7,8	8,6
Totaal	/	/	/	226,7	328,5

De totale verwachte verkeersgeneratie van de veehouderij en de woning zal theoretisch tussen **226,7** en **328,5** motorvoertuigbewegingen per etmaal genereren. In realiteit kan de verkeersgeneratie afwijken van de theoretische benadering.

2.1.2 Verkeersgeneratie op basis van werkelijk data agrariër

De agrariër heeft op basis van ervaringen uit het verleden alle verkeersbewegingen in de huidige situatie in beeld gebracht. Deze zijn als volgt:

Tabel 2: Werkelijke verkeersbewegingen agrarisch bedrijf

Verkeersgeneratie veehouderij	
Functie	Aantal verkeersbewegingen per jaar
Mest uitrijden / transport	1800 (900 voertuigen aan- en afvoer)
Melktransport	244 (122 voertuigen aan- en afvoer)
Veetransport	200 (100 voertuigen aan- en afvoer)
Voertransport	200 (100 voertuigen aan- en afvoer)
Ruwvoederwinning – oogsten	2500
Overige (monteurs / dierenarts etc.)	800
Totaal per jaar	5744
Gemiddeld aantal verkeersbewegingen per dag	16 mvt/e

Op basis van bovenstaand overzicht kan worden gesteld dat het werkelijke aantal verkeersbewegingen per etmaal aanzienlijk lager ligt dan op basis van de normering conform het CROW is berekend.

Het is dan ook reëel om te stellen dat het aantal verkeersbewegingen in de huidige situatie niet op 328,5 motorvoertuigen per etmaal ligt maar aanzienlijk lager op

(circa) 25 bewegingen. Hierbij is uitgegaan van een worst-case scenario van afgerond 9 verkeersbewegingen voor de woning en 16 voor het werkelijk aantal verkeersbewegingen voor de bedrijfsvoering.

2.2 Verkeersgeneratie camping, 106,6 mvt per etmaal

In het toekomstige scenario wordt hierna uitgegaan van een recreatiebedrijf gericht op verblijfsrecreatie in de vorm van een kampeerterrein met maximaal 80 standplaatsen en 20 vaste recreatie-eenheden. Daarnaast blijft als neventak een agrarische bedrijfsvoering gericht op akkerbouw aanwezig.

De 100 standplaatsen zijn respectievelijk verdeeld in 80 losse kampeerplaatsen en 20 vaste verhuureenheden. De vaste verhuureenheden zijn luxueuzer ingericht en vormen een apart segment/doelgroep. De huidige woning zou in dit scenario behouden blijven.

2.2.1 Berekening verkeersgeneratie camping

CROW gaat voor campings in buitengebied uit van 0,4 motorvoertuigbewegingen per standplaats op etmaalbasis. De totale verwachte verkeersgeneratie voor deze 80 kampeerplaatsen op de camping komt uit op 32 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

De 20 luxueuzere kampeerplaatsen/vaste eenheden kunnen aanzien worden als type "bungalow" binnen de CROW-normering en wijken af in vergelijking met de 80 losse kampeerplaatsen. Naar verwachting zullen de 20 vaste kampeerplaatsen een hogere verkeersaantrekkende werking hebben dan de 80 losse kampeerplaatsen.

CROW gaat uit van een verkeersaandeel van 2,6 tot 2,8 verkeersbewegingen per etmaal per vaste verhuureenheid/bungalow. De totale verwachte verkeersgeneratie voor de 20 vaste kampeerplaatsen ligt tussen 52 en 56 verkeersbewegingen per etmaal.

2.2.2 Berekening verkeersgeneratie akkerbouw

Tot slot blijft een gedeelte van de activiteiten bestaan uit het bewerken van akkerlandbouw. Voor deze activiteit wordt een stalling/loods gebruikt. Dit gebouw heeft een afmeting van 40 bij 25 meter (1.000 m²) waarbij de helft van het gebouw (500 m²) is voorbehouden voor het uitbaten van de camping. De andere helft van het gebouw (500 m²) is ten behoeve voor de akkerlandbouw (opslag machines, etc).

Deze activiteit voorziet in het gebruik van een stalling/loods van 500 m². conform CROW in een verkeersgeneratie tussen 19,5 en 28,5 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

Echter kan hier ook de vergelijking worden gemaakt met het werkelijk aantal verkeersbewegingen in de huidige situatie, welke 16 motorvoertuigen per dag betreft. Als deze lijn wordt doorgetrokken, zal in de toekomstige situatie sprake zijn van aanzienlijk minder verkeersbewegingen. Een redelijke aanname hiervoor is dat sprake zal zijn van minimaal 8 tot maximaal 10 motorvoertuigen per etmaal.

2.2.3 Berekening verkeersgeneratie woning

De woning blijft in eenzelfde verkeersgeneratie voorzien als voorheen.

2.2.4 Verwachte toekomstige verkeersgeneratie

Tabel 3: verwachte motorvoertuigbewegingen per etmaal (camping)

Verkeersgeneratie veehouderij		CROW-normering per 100 m ² bvo		Verwachte verkeersgeneratie	
Functie	Opp.	Minimale norm	Maximale norm	Minimale verkeersgen.	Maximale verkeersgen.
Camping, losse kampeerplaatsen	80 standpl.	0,4	0,4	32,0	32,0
Camping, vaste eenheden / bungalow	20 standpl.	2,6	2,8	52,0	56,0
Arbeids- en bezoekers extensief bedrijf (akkerlandbouw)	500 m ² bvo	3,9	5,7	8	10
Woning	1 woning	7,8	8,6	7,8	8,6
Totaal	/	/	/	99,8	106,6

De totale verkeersgeneratie zal voor de camping en woning samen uitkomen op minimaal 99,8 motorvoertuigen per etmaal en maximaal 106,6 motorvoertuigen per etmaal.

CROW laat bij functiewijzigingen toe om de toekomstige verkeersgeneratie te salderen met de huidige verkeersgeneratie. Zodoende wordt inzichtelijk gemaakt welke extra verkeersgeneratie verwacht kan worden in vergelijking met de huidige situatie.

2.3 Salderen huidige en toekomstige situatie

Bij het salderen van de verkeersgeneratie van de huidige en toekomstige functie wordt uitgegaan van de maximale verkeersgeneratie op basis van de door de agrariër inzichtelijk gemaakte aantal verkeersbewegingen.

Tabel 4: salderen verkeersgeneratie

Functie	Theoretische benadering (motorvoertuigen per etmaal)
Veehouderij en woning	25 motorvoertuigen per etmaal
Camping, akkerlandbouw en 1 woning	106,6 motorvoertuigen per etmaal
Verschil	+81,6 motorvoertuigen per etmaal

Door de komst van de camping wordt de verwachte verkeersgeneratie ter hoogte van de Keerestraat in Eckelrade verhoogd van maximaal 25 motorvoertuigbewegingen per etmaal naar 106,6 motorvoertuigbewegingen per etmaal, wat een stijging inhoudt van 81,6 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

2.4 Conclusie: verkeersgeneratie stijgt met 81,6 mvt per etmaal

De huidige veehouderij voorziet volgens de aangeleverde data van de agrariër in maximaal 25 motorvoertuigbewegingen per etmaal. De toekomstige camping zou voorzien in etmaalbelasting van 106,6 motorvoertuig-bewegingen.

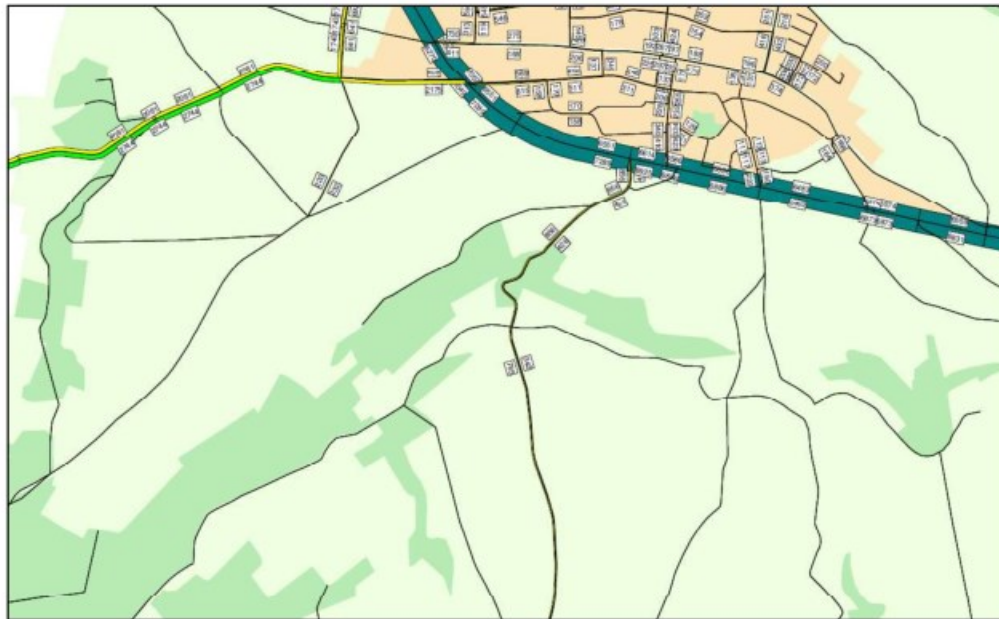
Dit betekent dat de omvorming van veehouderij naar camping een stijging van 81,6 motorvoertuigbewegingen per etmaal betekend verdeelt over het omliggende wegennet.

3 Ontsluiting op het huidige omliggende netwerk

De wegenstructuur rondom het plangebied doet vermoeden dat de meest logische ontsluiting via de Keerestraat verloopt. Deze straat verbindt het plangebied direct met de N278 in noordelijke richting.

3.1 Huidige intensiteiten, 1.127 voertuigen per etmaal

Het verkeersmodel Maastricht-Heuvelland 2020 schat in dat op de Keerestraat ongeveer 1.127 motorvoertuigen per etmaal rijden waarbij het meest verkeer (785) in zuidelijke richting rijdt.



Figuur 3: uitsnede verkeersmodel Maastricht-Heuvelland 2020

3.2 Toekomstige intensiteiten stijgen tot 1208,6 voertuigen per etmaal

De toekomstige verkeersintensiteiten zullen wijzigen in deze straat ten gevolge van de omvorming van veehouderij naar een camping. Naar verwachting zal de verkeersintensiteit afnemen met 203,4 motorvoertuigen per etmaal waardoor de toekomstige verkeersgeneratie op de Keerestraat uitkomt op 1208,6 motorvoertuigen per etmaal.

Tabel 5: Toekomstige verkeersintensiteiten per etmaal Keerestraat

Functie	Huidige intensiteit	Toe-/afname ten gevolge van camping	Totale verkeersgeneratie
Theoretische benadering	1.127 mvt./etm.	81,6 mvt./etm.	1208,6 mvt./etm.

Ten gevolge van deze stijging worden geen problemen verwacht naar verkeersafwikkeling of doorstroming. Dit type weg staat gecategoriseerd als een erfte toegangsweg welke een maximale verkeersbelasting tussen 3.500 en 5.000 motorvoertuigen per etmaal kan verwerken.

3.3 Conclusie: de landschapscamping zorgt voor kleine stijging in de verkeersdruk

Zowel de huidige als toekomstige ontsluiting via de Keerestraat vormt geen probleem voor doorstroming of maximale capaciteit. Naar verwachting zal de verkeersbelasting op de Keerestraat in kleine mate stijgen daar waar de veehouderij minder verkeersbewegingen genereert dan een camping.

Dit type weg kan tussen 3.500 en 5.000 motorvoertuigen per etmaal verwerken daar waar in de toekomstige situatie maximaal 1208,6 motorvoertuigen per etmaal worden verwacht. De weginfrastructuur kan op basis van de intensiteiten de verwachte verkeersstroom verwerken.

4 Toetsing sleeplijnen

In dit hoofdstuk wordt dieper ingegaan op de theoretische route tussen de camping en de N278. Door middel van sleeplijnen van een auto met caravan en een camper wordt onderzocht of beide vervoermiddelen elkaar vlot kunnen kruisen.

4.1 Bevindingen, Keerestraat is te smal voor optimale ontsluiting

In onderstaande figuur zijn de sleeplijnen verwerkt op de Keerestraat tussen het projectgebied en de N278. Deze straat vormt de meest logische route ter ontsluiting van de toekomstige camping. Zowel een camper als een auto met caravan kunnen elkaar hier kruisen zonder problemen.



Figuur 4: sleeplijnen Keerestraat, gemeente Eijsden-Margraten

De Keerestraat is tussen de toekomstige camping en de N278 1.500 meter lang. Het grootste gedeelte van de weg kent een recht wegprofiel vanaf de toekomstige camping tot aan de kruising met de straten Dorrenweg-Grubweg.

Na deze kruising wordt de weg bochtiger waarbij de sleeplijnen van de camper en auto met caravan elkaar kruisen. Kruisend verkeer is hierdoor niet mogelijk op deze wegsegmenten. Deze bottleneck doet zich vandaag ook reeds voor wanneer landbouw- of vrachtverkeer hier wil kruisen.

4.2 Conclusie: kruisen onmogelijk in de bochten

Het kruisen van een auto met caravan en camper zorgt in de bochten voor problemen. Op rechtstanden kunnen beide voertuigen elkaar kruisen.

5 Verkeersschouw omgeving

De verkeersschouw toetst de sleeplijnen en onderzoekt welke mogelijke hindernissen op locatie aanwezig zijn die een doorgang van een auto met aanhanger kunnen bemoeilijken.

5.1 Tijdstip verkeersschouw

De verkeersschouw vond plaats donderdag 22 september 2022 in de namiddag vanaf 16:00 uur. Het weer was zonnig met overdag temperaturen tussen 18 en 20 graden Celsius.

5.2 Bevindingen verkeersschouw: beperkte wegbreedte

De schouw bracht vier belangrijke bevindingen naar boven die via de sleeplijnen niet waarneembaar waren:

- × Geen uitwijkmogelijkheden op de rechte wegsegmenten
Het wegsegment dat aan de in-/uitrit van de veehouderij/toekomstige camping grenst is voorzien van groenstructuren in de vorm van hagen aan beide zijden van de weg waardoor er geen uitwijkmogelijkheden zijn voor gemotoriseerd verkeer. Twee bredere voertuigen die elkaar willen kruisen hebben hierdoor weinig manoeuvreerruimte.
- × Beperkt zichtveld en weinig uitwijkmogelijkheden ter hoogte van de bochten
Ter hoogte van de bochten in de weg tussen de N278 en de kruising Dorreweg/Grubweg is de zichtbaarheid ter hoogte van sommige bochten minimaal waardoor vertragen noodzakelijk is. Uitwijken is tevens zo goed als onmogelijk op deze locaties.
- × De hellingsgraad van bepaalde wegvakken bedraagt 15%
Tussen de N278 en de kruising Dorreweg/Grubweg kent de weg een hellingspercentage van maximaal 15%. Voor zwaar verkeer of gemotoriseerd verkeer met een combinatie auto-aanhanger kan dit problemen geven.

De neerwaartse weg vanaf de N278 zal voor de meeste combinaties auto-aanhanger geen probleem zijn omdat dit voor een beperkte belasting van de motor zorgt. In de andere richting kan het hellingspercentage wel voor problemen zorgen, daar waar het gemotoriseerde verkeer eveneens door een mindere zichtbaarheid vaart moet verminderen, waardoor de motor extra moet aanslaan.

× Toeristische fietsroute

De Keerestraat is met zijn hoogteverschil en hellingspercentage een populaire bestemming voor recreatieve fietsers en tourfietsers. Tijdens de zomer passeren regelmatig grote horde fietsers in groep. Deze groep fietsers komt met hoge vaart de heuvel op/- afgereden waardoor automobilisten verrast kunnen worden en plots moeten uitwijken.

5.3 Conclusie verkeersschouw: ontsluiting niet optimaal

Uit de verkeersschouw blijkt dat de meest logische aanrijroute via de Keerestraat van en naar de toekomstige camping en de N278 niet optimaal is voor tweerichtingsverkeer met de combinatie auto-aanhanger. Naar verwachting zal de ontsluiting vanaf de toekomstige camping naar de N278 voor doorstromings- en verkeersveiligheidsproblemen zorgen.

De gemeente verwacht dat de verdere afwikkeling van verkeer via de Dorpsstraat en de Linderstaat verloopt. De conclusies van de Keerestraat zijn ook van toepassing op deze wegen. Op het gebied van capaciteit gaat deze ontwikkeling niet voor problemen zorgen, echter op het gebied van verkeersveiligheid kan dit wel voor problemen zorgen.

Conclusie

Verkeersgeneratie stijgt met 81,6 voertuigen per etmaal

De huidige veehouderij voorziet volgens de agrariër in maximaal 25 motorvoertuigbewegingen per etmaal. De toekomstige camping zou voorzien in etmaalbelasting van 106,6 motorvoertuigbewegingen. Volgens de theoretische benadering betekent de omvorming van veehouderij naar camping een stijging van 81,6 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

Ontsluiting mogelijk op basis van intensiteiten

De huidige alsook de toekomstige ontsluiting via de Keerestraat vormt geen probleem voor doorstroming of maximale capaciteit. Naar verwachting zal de verkeersbelasting op de Keerestraat in kleine mate stijgen daar waar de veehouderij minder verkeersbewegingen genereert dan een camping.

Dit type weg kan tussen 3.500 en 5.000 motorvoertuigen per etmaal verwerken daar waar in de toekomstige situatie maximaal 1208,6 motorvoertuigen per etmaal worden verwacht. De weginfrastructuur kan op basis van de intensiteiten de verwachte verkeersstroom verwerken.

Sleeplijnen en verkeersschouw bevestigen een smal wegbeeld

Zowel de sleeplijnen alsook de verkeersschouw tonen aan dat volledig ontsluiten via de Keerestraat naar de N278 niet optimaal is.

Het ontbreken van uitwijkmogelijkheden, de beperkte zichtlijnen en het hellingspercentage van de weg zijn de grootste aandachtspunten waardoor een volledige ontsluiting (toe- en afrijden) langsheen de Keerestraat naar de N278 niet is aan te raden. Deze conclusie kan ook worden getrokken voor de aansluitende wegen als de Dorpsstraat en de Linderstaat.

Aanbevelingen

Wij adviseren om de aanrijroute vanuit noordelijke richting over de Keerstraat te laten rijden. Het uitrijden verloopt volgens ons verkeerskundig het meest optimaal in zuidelijke richting over de Keerstraat en vervolgens via de Dorpsstraat en Linderstraat.

De opzet van eenrichtingsstructuur geeft bestuurders van grotere of langere voertuigen zoals mobilhomes en caravans meer ruimte om vlot de camping te bereiken of verlaten.

De detaillering van de meest optimale ontsluitingsroutes en noodzakelijke verkeersmaatregelen dient bij realisatie van de camping verder te worden onderzocht. Dit is echter voor de bestemmingsplan procedure, waar het gaat om het al dan niet voldoen aan normeringen niet van belang. Vanuit de gemeente kan de nadere detaillering van eventuele verkeersmaatregelen wenselijk zijn, echter is dit een keuze aan de gemeente.



Figuur 5: adviesroute toekomstige camping