

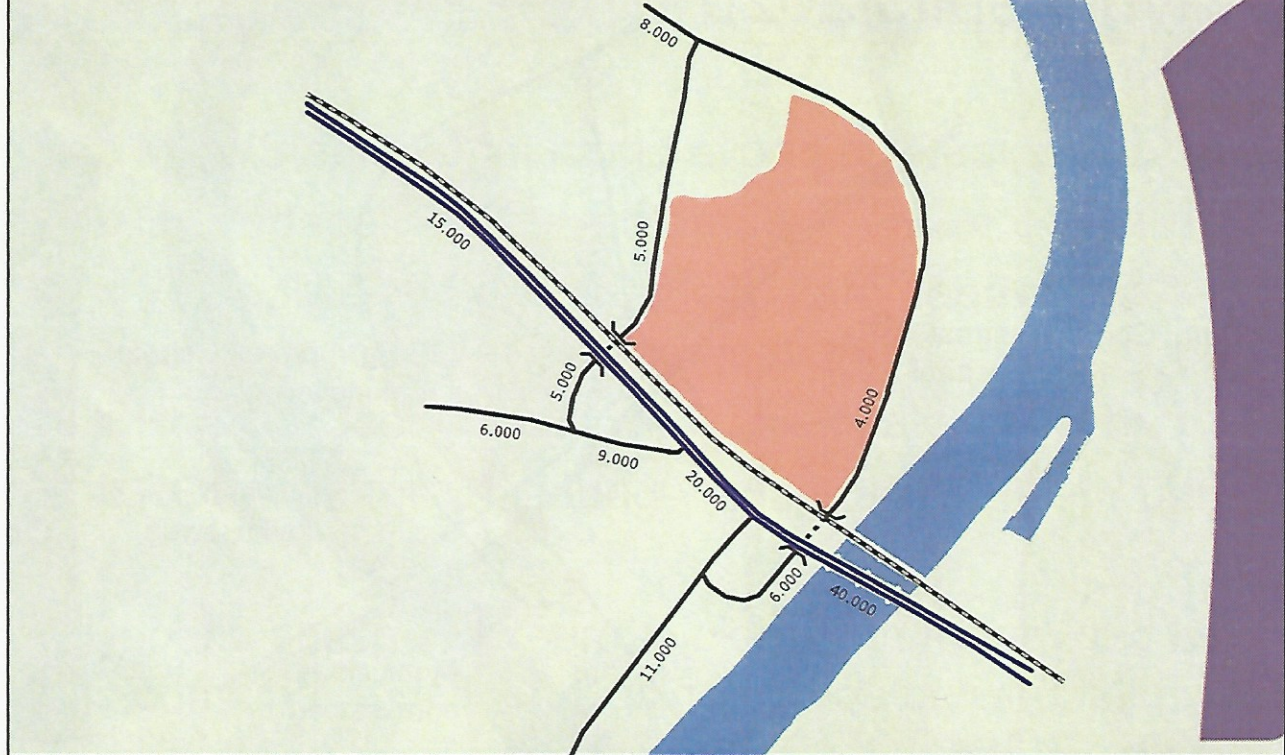
Kazernekwartier Blerick

Bereikbaarheidsstudie/visie

Definitieve versie d.d. 18-04-2010

Etmaalintensiteiten 2020

(zonder ontwikkelingen kazemeterrein)



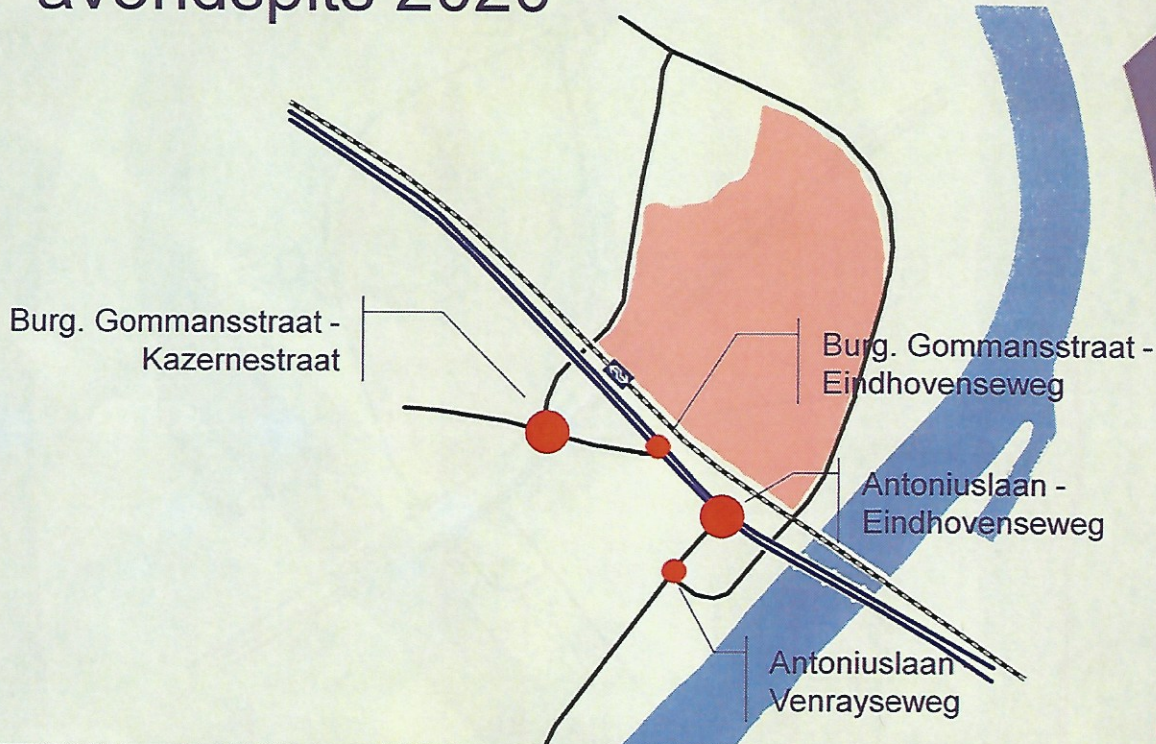
De toekomstige intensiteiten in en rondom Venlo worden voorspeld door het Venlose verkeersmodel. In de afbeelding wordt de etmaalintensiteiten getoond in 2020. Dit is het aantal motorvoertuigen dat zich gedurende de dag afwikkelt in de situatie waarin het Kazemeterrein nog niet is ontwikkeld.

Het verkeersmodel beschrijft de verkeersstromen tijdens een twee-uurs avondspits. De avondspitsintensiteiten zijn vermenigvuldigd met factor 5,5 om een indicatie te krijgen van de verkeersomvang gedurende een etmaal.

De Eindhovenseweg is duidelijk de drukste route nabij het Kazemeterrein. Aan de westzijde rijden dagelijks 15.000 motorvoertuigen. Opvallend is de toename van het verkeer richting de Maas. Over de brug neemt het aantal motorvoertuigen toe tot circa 40.000 per dag.

De intensiteit op de wegen rondom het Kazemeterrein bedraagt circa 4.000 tot 5.000 motorvoertuigen per etmaal.

Zwaar belaste kruispunten avondspits 2020



De verkeersstromen rondom het Kazerneterrein nemen in de toekomst toe. Meer auto- en vrachtverkeer betekent een zwaardere belasting van de kruispunten in de omgeving. Volgens het verkeersmodel zijn er in 2020 vier kruispunten die te zwaar belast zijn:

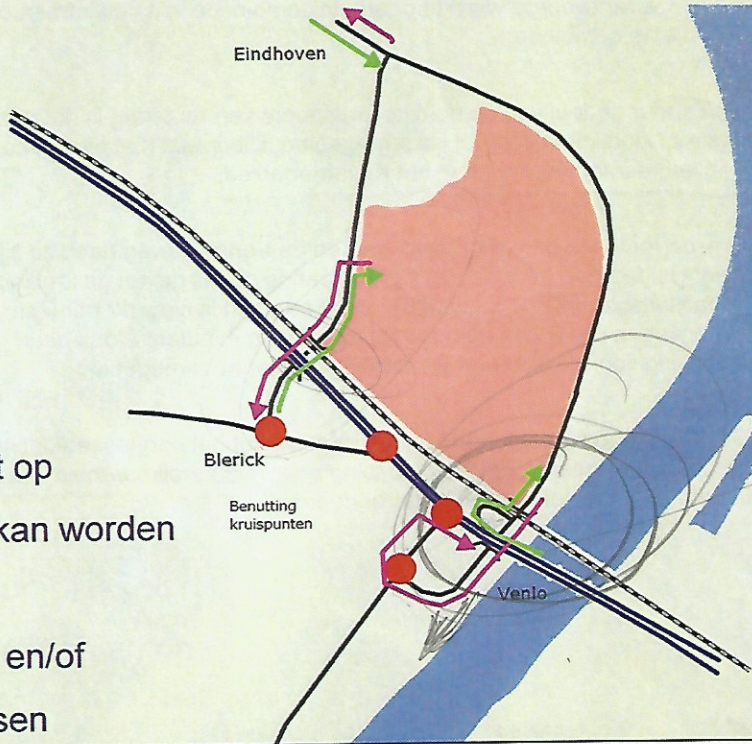
- Verkeerslichten Burgemeester Gommansstraat - Eindhovenseweg
- Verkeerslichten Antoniuslaan - Venrayseweg
- Verkeerslichten Antoniuslaan - Eindhovenseweg
- Mini-rotonde Burgemeester Gommansstraat – Kazernestraat

Voor de kruispunten die met verkeerslichten zijn geregeld, geldt dat de cyclustijden en de wachtrijen toenemen op het moment dat de kruisingen zwaar belast zijn. Hierdoor duurt het langer voordat automobilisten en fietsers het kruispunt kunnen passeren; er ontstaan lange(re) wachtrijen en dus verliestijd. Reistijden nemen toe en de bereikbaarheid komt in het geding.

Op basis van de te verwachten toekomstige verkeersstromen wordt geconcludeerd dat de huidige structuur niet robuust genoeg is om verkeer vanuit eventuele toekomstige ontwikkelingen op het Kazerneterrein op een goede manier af te wikkelen. De opgave is om te zoeken naar oplossingen om de toekomstige bereikbaarheid te garanderen.

deze situatie gaat er vanuit dat de Eindhovenseweg hft onbeluifing is

1: Benutting kruispunten



- Beoordelen of capaciteit op bestaande kruispunten kan worden uitgebreid
- Eventueel reconstructie en/of verkeerslichten aanpassen

verkeers
meer
te
winst
hier als
extra
baan
langs
beleg

Om het verkeer vanuit het Kazerneterrein te kunnen ontsluiten, is beoordeeld op welke wijze de hoofdwegenstructuur daar mogelijkheden toe biedt. Concreet zijn drie varianten onderzocht:

- 1
- 2
- 3
- 4

- Benutting van bestaande kruispunten (trede 6, Ladder van Verdaas) (dia 18)
- Effect van een knip op de Venrayseweg (dia 19)
- Directe aansluiting realiseren op de Eindhovenseweg (trede 7, Ladder van Verdaas) (dia 20)

Beoordeeld is of de capaciteit van bestaande kruispunten kan worden uitgebreid, omdat de kruispunten in de huidige situatie al (te) zwaar belast zijn.

De kruising Stadsbrug-Eindhovenseweg-Antoniusslaan is – vooral i.r.t. de stadsbrug – zo gesitueerd dat hier geen fysieke ruimte is om het kruispunt te 'verruimen' (bijv. langere opstelruimte). Ook is onderzocht of een rechtsaffer vanaf de stadsbrug zou kunnen worden 'ingepast' (Dit bleek niet mogelijk gelet op de nabijheid van de spoorlijn/dijk).

in relatie tot

Wel lijkt het mogelijk – door een betere koppeling tussen de verschillende VRI's – om de rechtsafbewegingen vanaf de Venrayseweg-Antoniusslaan-Stadsbrug – buiten de spitsen (bijv. Na een voetbalwedstrijd) te optimaliseren. Tijdens de reguliere spitsen is dat – vanwege de totale verkeersdruk op de aansluitende wegen – niet mogelijk.

LATER TOEGE VOEG

– het aspect van verkeersverdeling is hier niet gen...

Het kruispunt Eindhovenseweg-Burg. Gommansstraat kan ook – mede i.r.t. de nieuw te realiseren fietssnelweg tussen (c.q. op) de Eindhovenseweg en het Spoor – kan ook niet verder worden geoptimaliseerd, terwijl alleen optimalisatie van dit kruispunt ook niet erg zinvol is i.r.t. het kazernegedied, omdat dan ook het kruispunt Burg. Gommansstraat-Kazernestraat meer capaciteit zou moeten krijgen (mini-

deze
stijf
balken

18

rotonde). Ook dat is niet mogelijk / zinvol / wenselijk; dit me i.r.t. het grote aantal fietsbewegingen op deze locatie.

Tenslotte is nog gekeken of het mogelijk is om gebruik te maken van de 'berenkuil' – waar nu diverse fiets- en voetgangersverbindingen tussen Venlo en Blerick uitwisselen – om hier ook een verkeersaansluiting voor het autoverkeer in te passen. Het leidde tot een 'mission impossible' om dit op een verantwoorde wijze te doen; de combinatie van fietsinfrastructuur en autoinfrastructuur bleek hier niet te combineren.

Een ander nadeel van de huidige kruispunten en routing is dat deze sterk bijdragen aan het 'indirect' ontsluiten van het Kazernegebied. Dit draagt niet bij aan de herkenning / leesbaarheid van een verkeersoplossing t.b.v. het Kazernegebied.

Ook de route via de Groot Bollerweg en de Venrayseweg heeft zo zijn beperkingen. Op de eerste plaats is deze nogal 'indirect'. Op de tweede plaats geven de kruisende spoorverbindingen een capaciteitsbeperking (zie dia 28); op dit moment is circa 12 minuten per uur sprake van gesloten spoorwegen en dit kan oplopen tot ruim dertig minuten! Aldus geen toekomstvaste/robuuste oplossing voor de autobereikbaarheid van het Kazernegebied.

Gelet op het bovenstaande concluderen we dat het aanpassen/optimaliseren van de bestaande infrastructuur geen robuuste oplossing biedt. De bereikbaarheid van het Kazerneterrein kan hiermee in de toekomst niet worden gegarandeerd.

nu minder
bereikbaarheid
via vofw de
opdrag.

Zonder
ongelijkvloerse
verbinding

gestuunde
conclusie

vanuit perspectief van initiatief
nemers
om een directe
verbinding te
hebben.

2: Knippen Venrayseweg



- Knip kan wenselijk / noodzakelijk zijn i.r.t. stedenbouwkundig plan
- Knip stuurt verkeer naar bepaalde routes; kan lucht geven op plekken?!
- Beoordelen op consequenties en op (on)wenselijkheid



Vanuit het stedenbouwkundig plan kan de wens ontstaan om de Venrayseweg te knippen. Hierdoor kan het doorgaande gemotoriseerde verkeer geen gebruik meer maken van deze route. Dit heeft o.a. tot gevolg dat het voor het verkeer 'rondom' het Kazerneterrein niet meer mogelijk is om een 'rondje' te rijden; dit leidt tot verlies aan flexibiliteit. Bij een 'knip' kan ook worden nagedacht over de wijze, waarop de knip wordt gerealiseerd. Bijv. alleen voor de dagelijkse situatie, maar tijdens evenementen/voetbalwedstrijden niet of bijv. voor alleen autoverkeer, maar niet voor langzaam verkeer en nooddiensten. Dit alles zijn te bedenken en nader in te vullen voorwaarden voor een evt. knip.

Een knip biedt ook verkeerskundige mogelijkheden. De knip zorgt er bijvoorbeeld voor dat er geen gebiedsvreemd verkeer meer over de Venrayseweg langs het Kazerneterrein rijdt. Het positieve gevolg hiervan is dat de Venrayseweg en de Antoniuslaan minder verkeer te verwerken krijgt. Dit zou dus leiden tot het terugbrengen van de verkeersbelasting van een van de zwaarstbelaste (en meest kritische) kruispunten op de streng van de Eindhovenseweg. Een groot voordeel; m.n. op het niveau van de stad!

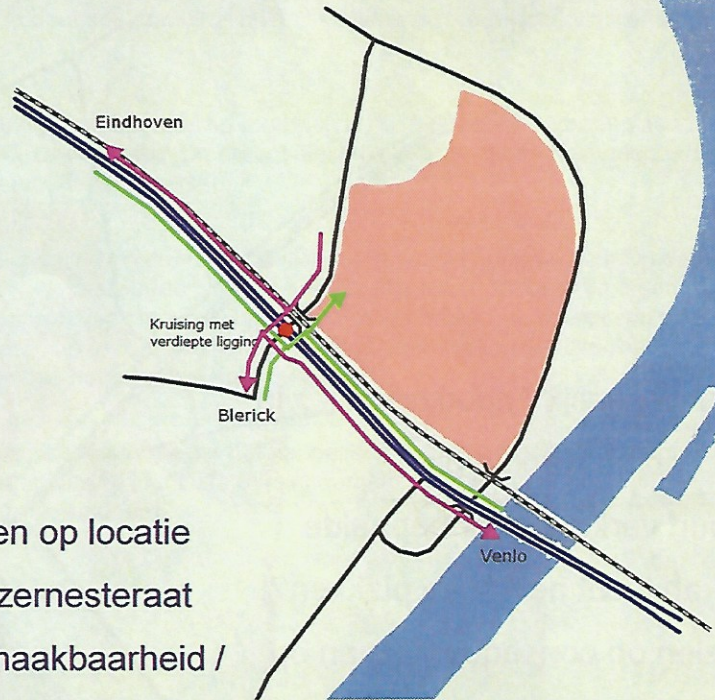
Het knippen heeft geen grote effecten op de ontsluiting naar het hoofdwegennet.

Voor diverse bedrijven – die zijn gesitueerd op het gedeelte van de Venrayseweg nabij het Kazernegebied – leidt een evt. Knip ertoe dat zij niet langer ook bereikbaar zijn via de Antoniuslaan-Venrayseweg, maar daar tegenover staat dat de bereikbaarheid vanaf de route Groot Bollerweg-Venrayseweg onverkort gewaarborgd blijft, terwijl ernaast de nieuw te realiseren aansluiting Eindhovenseweg-Kazernestraat ook voor deze bedrijven een verbeterde (meer directe) bereikbaarheid biedt.

*gewoon
wacht
verkeer
te kort
doen!*

19

3: Verknoping Eindhovenseweg



Enkele aansluitvormen op locatie Eindhovenseweg-Kazernestraat worden verkend op maakbaarheid / kosten / verkeerskundige effecten

In de bestaande situatie wordt het Kazerneterrein ontsloten op het hoofdwegennet door gebruik te maken van de wegenstructuur in Blerick. De Burgemeester Gommansstraat en de Antoniuslaan worden hierdoor extra belast wat een ongewenste situatie is. Het extra verkeer heeft invloed op de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in de wijk, lasmede leidt deze tot extra congestie (gelet op de capaciteitsbeperking op deze route).

Gezocht is naar mogelijkheden om het Kazerneterrein meer direct te ontsluiten op de Eindhovenseweg. De spoorlijn vormt hierbij een belangrijke barrière. Gezien het ruimtebeslag van een dergelijke oplossing is het niet mogelijk een ontsluiting te realiseren nabij de brug over de Maas (bij Antoniuslaan). Ook is gekeken naar een mogelijke aansluiting t.h.v. de 'berenkuil' (fietspadenknooppunt tussen Venlo en Blerick); fysiek zijn hier mogelijkheden (ruimte!), maar e.e.a. is niet veilig te combineren met de fietsroutering. Gelet op het belang van een goede fietsverbinding tussen Venlo en Blerick is besloten hier niet aan te tornen. Zie o.a. dia 18.

Een aansluiting bij de Kazernestraat biedt op het eerste gezicht wel mogelijkheden. Voor deze locatie is verderop beoordeeld welke kruispuntvormen fysiek mogelijk zijn en het gewenste verkeerskundige effect hebben. Zie dia's 21 en 22.

20

dit is niet de berenkuil.



Zie plaatje afstudeer rapport dat is de berenkuil!