

# Verkeerseffecten natuurspeeltuin 'Recreatieparadijs De Belhamel'

Onderzoek naar verkeerskundige gevolgen en  
een alternatieve ontsluiting



**Projectcode**

NB-1306A

**Datum**

17 december 2013

**Status**

Definitief, herzien 23-01-2015

**Opdrachtgevers**

De heer en mevrouw Bossers

**Opsteller(s)**

J.A.J. Vermeeren

**Opdrachtnemer**

VAGN

Postbus 185

5100 AD Dongen

[www.vagn.nl](http://www.vagn.nl)

## Documentinformatie

Projectcode: NB-1306A

Titel: Verkeerseffecten natuurspeeltuin 'Recreatieparadijs De Belhamel'

Ondertitel: Onderzoek naar verkeerskundige gevolgen en een alternatieve ontsluiting

Datum: 17 december 2013, herzien op 23 januari 2015

Status: Definitief, herzien 23-01-2015

Opdrachtgevers: De heer en mevrouw Bossers  
Brugdam 17  
4926 CS Lage Zwaluwe

Opdrachtnemer: VAGN - Adviseurs voor verkeer, vervoer en infrastructuur  
Postbus 185  
5100 AD Dongen

Opsteller(s): J.A.J. Vermeeren

Documentnaam: NB-1306A rapport\_D7

© VAGN 2014 | Niets uit dit drukwerk mag door anderen dan door de opdrachtgever worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van VAGN, behoudens dit drukwerk wettelijk een openbaar karakter heeft gekregen. Dit drukwerk mag zonder genoemde toestemming niet worden gebruikt voor enig ander doel dan waarvoor het is vervaardigd.

## Inhoudsopgave

|           |                                                       |           |
|-----------|-------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1.</b> | <b>Inleiding</b>                                      | <b>5</b>  |
| 1.1       | Aanleiding                                            | 5         |
| 1.2       | Onderzoeksvragen                                      | 5         |
| 1.3       | Werkwijze                                             | 5         |
| <b>2.</b> | <b>Recreatieparadijs De Belhamel</b>                  | <b>6</b>  |
| 2.1       | Huidige situatie                                      | 6         |
| 2.2       | Planopzet natuurspeeltuin                             | 6         |
| <b>3.</b> | <b>Parkeren</b>                                       | <b>9</b>  |
| 3.1       | Parkeernorm                                           | 9         |
| 3.2       | Huidige parkeerbehoefte                               | 9         |
| 3.3       | Parkeereis                                            | 9         |
| <b>4.</b> | <b>Verkeersgeneratie</b>                              | <b>11</b> |
| 4.1       | Wat is verkeersgeneratie?                             | 11        |
| 4.2       | Waarom berekenen?                                     | 11        |
| 4.3       | Rekenmethodiek                                        | 11        |
| 4.4       | Kencijfers                                            | 12        |
| 4.5       | Verwachting                                           | 13        |
| <b>5.</b> | <b>Bereikbaarheid</b>                                 | <b>14</b> |
| 5.1       | De bereikbaarheid per fiets, openbaar vervoer en auto | 14        |
| 5.2       | Toetsingscriteria beoodeling wegen                    | 15        |
| 5.5       | Situatie rondom De Belhamel                           | 18        |
| <b>6.</b> | <b>Alternatieve ontsluiting</b>                       | <b>19</b> |
| 6.1       | Noodzaak                                              | 19        |
| 6.2       | Ruimtelijke mogelijkheden                             | 19        |
| 6.3       | Advies                                                | 21        |

## **7. Conclusies en aanbevelingen**

**22**

# 1. Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Recreatieparadijs De Belhamel heeft het voornemen om haar bedrijfsactiviteiten uit te breiden met de aanleg van een natuurspeeltuin. Bij een natuurspeeltuin staan natuurbeleving en spel centraal. Het vormt een aanvulling op de huidige (hoofdzakelijk indoor) recreatieve activiteiten, zodat de lagere bezoekersaantallen bij goed weer verhoogd kunnen worden en daarmee door het jaar heen een evenwichtige bezoekersstroom ontstaat.

De beoogde uitbreiding van activiteiten is in het huidige bestemmingsplan 'Buitengebied 2010' niet toegestaan, maar de gemeente Drimmelen overweegt mee te werken aan de plannen door een gedeeltelijke herziening van het vigerende bestemmingsplan. Voor die herziening is echter nadere onderbouwing van de verkeerskundige effecten noodzakelijk.

Aan VAGN is gevraagd de verkeerskundige gevolgen van de ontwikkeling van de natuurspeeltuin in beeld te brengen.

## 1.2 Onderzoeksvragen

Het onderzoek naar de verkeerskundige gevolgen en een alternatieve ontsluiting bestaat uit een aantal onderzoeksvragen, te weten:

1. Welke parkeernorm kan voor een dergelijk functie worden gehanteerd?
2. Wat is het benodigd aantal parkeerplaatsen (parkeereis) bij een dergelijke voorziening, rekening houdend met wisselend gebruik voor indoor en outdoor?
3. Hoeveel verkeer is er in een gemiddelde dagsituatie te verwachten en welke invloed heeft dat op de omgeving (o.a. bereikbaarheid, verkeersveiligheid, weginrichting)?
4. Welke alternatieve ontsluiting is mogelijk voor de locatie?

## 1.3 Werkwijze

Op basis van door de opdrachtgever verstrekte informatie en een locatiebezoek is een beeld gevormd van de huidige situatie. Het huidige functioneren is als uitgangspunt genomen om de verkeerskundige gevolgen van de aanleg van een natuurspeeltuin te kunnen inschatten. Daarbij is gebruik gemaakt van landelijke kencijfers van het CROW, het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte. De exacte gevolgen laten zich uiteraard niet voorspellen, maar de landelijke ervaringen kunnen zeker als aannemelijk beschouwd worden over de mate van effect op het verkeerssysteem.

Voor de alternatieve ontsluiting is vooral gekeken naar de ruimtelijke mogelijkheden, maar daarbij is nadrukkelijk ook gekeken naar de logica van de alternatieve ontsluiting in het netwerk van bestaande verbindingen en relaties.

## 2. Recreatieparadijs De Belhamel

### 2.1 Huidige situatie

Met een indoorspeeltuin, bowlingbanen en een klimbaan voor indoor survival biedt het huidige recreatieparadijs de bezoeker al tal van mogelijkheden voor ontspanning binnenshuis. Buiten zijn er voor de bezoekers onder andere een terras en diverse speeltoestellen wat de jonge en volwassen bezoekers naar buiten trekt.

De Belhamel is gevestigd in een voormalig akkerbouwbedrijf aan de rand van het dorp Lage Zwaluwe, net buiten de bebouwde kom. De 4 hoofdgebouwen op het perceel doen dienst als woonhuis, kinderspeelhal, bowlinghal en survivalhal. Rondom de gebouwen is ruimte voor het parkeren van auto's en bussen. Het bedrijf is momenteel uitsluitend bereikbaar via de Brugdam, die in het westen aansluit op de Kerkstraat en Dorpsstraat. Zowel Brugdam, Kerkstraat en Dorpsstraat zijn erftoegangswegen binnen de bebouwde kom, waar een maximum snelheid geldt van 30 km/h.

Door de gemeente Drimmelen is aangegeven dat zij inzicht wenst in eventuele alternatieve ontsluitingsmogelijkheden, voornamelijk vanwege klachten over leefbaarheid in het eerste deel van de Brugdam.

De gemeente Drimmelen heeft in het voorjaar van 2012 verkeerstellingen gehouden op de Brugdam, tussen Dorpsstraat en de komgrens. Van het passerende verkeer is ook de snelheid gemeten. Uit de resultaten blijkt een relatief lage verkeersintensiteit op de Brugdam van gemiddeld 220 voertuigen per werkdag. In het weekend ligt de intensiteit iets hoger, op circa 260 motorvoertuigen per dag. In het verloop van de intensiteit over de dag is een duidelijke relatie met De Belhamel waarneembaar, omdat de pieken rond het begin van de middag ligt en rond sluitingstijd. Ook is vaak een piek in de ochtend te zien in het verkeer, waarschijnlijk bewoners die naar hun werk gaan. De maximum snelheid van 30 km/h wordt door 8,5% van het verkeer overschreden. Het gaat dan om een lichte overschrijding tussen 1 en 10 km/h. Slechts drie voertuigen (0,1%, allen fietsen, brommer of motorfiets) rijden tussen 40 en 50 km/h.

De bereikbaarheid van Recreatieparadijs De Belhamel is primair voorzien in autobereikbaarheid en voor lokaal verkeer ook in fietsverkeer. Het aanbod van openbaar vervoer is zeer beperkt met buslijn 122 tussen het station Lage Zwaluwe en Breda. De dichtstbijzijnde halte Loonsedijk ligt op bijna een kilometer loopafstand van De Belhamel. Recreanten zijn uit de wijde omgeving afkomstig en maken hoofdzakelijk gebruik van eigen autovervoer. De toegangsroute is daarbij vooral vanaf het landelijk hoofdwegennet, de A16 tussen de grens bij Hazeldonk naar Rotterdam en de A17 tussen Roosendaal en Moerdijk. Vanaf de twee rijkswegen voert de bewegwijzerde route uiteindelijk via de Binnenmoerdijksebaan, Dirk de Botsdijk, Oude Weg, Ganshoeksingel en Kerkstraat naar de Brugdam. Het is echter ook mogelijk om de Oude Weg te vervolgen en via Plantsoen en Dorpsstraat naar De Belhamel te rijden.

### 2.2 Planopzet natuurspeeltuin

Recreatieparadijs De Belhamel is gelegen aan de rand van de bebouwde kom van Lage Zwaluwe in een overgangszone naar het landelijke gebied. Het vormt de beëindiging van het bebouwingslint van de Brugdam, een uitloper van het langgerekte dijklint waarlangs Lage

Zwaluwe ontstaan is. De natuurspeeltuin is voorzien op de agrarische gronden rond het huidige bedrijfspersceel en wordt circa 2,5 hectare groot.



*Figuur 1. Visualisatie van de beoogde natuurspeeltuin rondom het huidige recreatieparadijs.*

Met deze ligging wordt de speeltuin op een compacte wijze rondom de huidige bebouwing gesitueerd en blijft deze binnen de in het nieuwe bestemmingsplan aangeduide zone voor

gemengde plattelandseconomie. Deze zone aan de noordoostzijde van de dorpskern is namelijk niet primair gericht op de agrarische bedrijfsvoering, maar biedt ook ruimte voor agrarische nevenactiviteiten, recreatie en nieuwe economische dragers.

De natuurspeeltuin bestaat uit een gevarieerd speellandschap dat kinderen en ouders volop ruimte biedt tot eerstehands natuurervaring en -beleving. Naast het recreatieve en informele vrije spel met een hoge pedagogische waarde is er ruimte voor kinderfeestjes en groepsarrangementen in de buitenlucht. Ook biedt het mogelijkheden voor een gestructureerd natuureducatief aanbod voor scholen uit de omgeving.

Kerngedachte is dat de speelnatuur landschapselementen uit de omgeving opneemt en deze beleefbaar maakt op kinderniveau. Natuurlijk spelen is namelijk een beproefd middel om kinderen (weer) te interesseren voor hun leefomgeving en de inheemse natuur. Door het vrije en avontuurlijke karakter van het spel kunnen kinderen volop creativiteit ontplooien, bewegen en leren omgaan met uitdaging en risico.

Op ecologisch gebied is biodiversiteit één van de kernwaarden van de speelnatuur. Er worden natuurlijke speelelementen vormgegeven, zoals gradiëntrijk reliëf, open gronden, wateren, glooiende en meanderende oevers, bloemrijke weilanden en struweel, bosschages en ruigtes. Op deze wijze kan een rijk gevarieerde ecologische structuur ontstaan die voor de kinderen direct beleefbaar is. Door gebruik van inheemse beplanting wordt op een actieve manier een bijdrage geleverd aan de verrijking van het voedselaanbod voor inheemse insecten-, dier- en vogelsoorten en dus de gehele voedselketen.

Op waterhuishoudkundig gebied wordt met het rouleren van oppervlaktewater door vegetatierijk, natuurlijk vormgegeven watergangen een positieve bijdrage geleverd aan de waterkwaliteit en wordt extra bufferruimte geboden voor regenwater. Ook zijn er mogelijkheden om de huidige bebouwing en verharding hierop af te koppelen.

## 3. Parkeren

### 3.1 Parkeernorm

Om de parkeernorm te bepalen, is primair geput uit de bestaande parkeernormen zoals die op dit moment in de gemeente Drimmelen gelden. Deze parkeernormen zijn vastgelegd in de “Beleidsnota Parkeren” uit januari 2010. In deze nota zijn parkeernormen opgenomen voor onder andere woningen, winkels, werkgelegenheid, zorgvoorzieningen en horecagelegenheden. Ook zijn een overdekte speeltuin en bowlingbaan als functie in de bestaande normen van de gemeente Drimmelen opgenomen. Hiervoor hoeft dus geen parkeernorm bepaald moeten, maar kan gewerkt worden met de vastgestelde normen.

Indoorspeeltuinen zijn zelfstandig functionerende speelgelegenheden voor kinderen tussen de twee en twaalf jaar die wat grootte, aard en omvang betreft passen tussen een wijkspeeltuin en een attractiepark. Er zijn bijvoorbeeld klimtoestellen, luchtkussens, ballenbakken en glijbanen. De gemiddelde indoorspeeltuin heeft overwegend een lokaal verzorgingsgebied. In de regio zijn andere indoorspeeltuinen gevestigd in onder andere Dongen, Breda en Hoeven. De afmetingen variëren meestal van 1.500m<sup>2</sup> bvo tot 3.500m<sup>2</sup> bvo. Er zijn echter ook voorzieningen die beduidend groter zijn, zoals Speelstad Oranje en Kidzcity in Utrecht, met respectievelijk 11.500m<sup>2</sup> en 5.000m<sup>2</sup>.

### 3.2 Huidige parkeerbehoefte

Op basis van de gemeentelijke parkeernormen kan de huidige parkeerbehoefte worden bepaald. Voor een indoor speeltuin is de parkeernorm 8,0 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> bvo, voor bowling geldt een parkeernorm van 2,0 parkeerplaatsen per baan. Voor een buitenspeeltuin heeft de gemeente geen parkeernorm vastgesteld. Omdat een buitenspeeltuin minder intensief wordt gebruikt dan een indoorspeeltuin wordt de minimale parkeernorm op basis van de kencijfers van het CROW voor indoorspeeltuinen aangehouden, betreffende 2,6 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> bvo.

Voor de survivalhal zijn geen gemeentelijke parkeereisen vastgesteld, maar die zijn wel op basis van ‘best practice’ te beredeneren. De baan is geschikt voor maximaal 35 personen. Bij een intensief gebruikte baan is overlap mogelijk met aansluitende groepen, gesteld op 50% van de aansluitende groep. Totaal zijn dan 53 personen aanwezig. Bij een dominant autogebruik en een voertuigbezetting van 2 personen per auto, leidt dat tot een parkeerbehoefte van 27 parkeerplaatsen (maximaal).

De totale parkeerbehoefte voor het geheel op basis van de gemeentelijke parkeernormen komt uit op 151 parkeerplaatsen: 64 (800 m<sup>2</sup> overdekte speeltuin) + 8 (4 bowlingbanen) + 27 (survivalhal) + 52 (2000 m<sup>2</sup> buitenspeeltuin).

### 3.3 Parkeereis

Op basis van de bereikbaarheid van de locatie zoals beschreven in hoofdstuk 5, kan aangenomen worden dat het merendeel van de bezoekers gebruik zal maken van de auto om Recreatieparadijs De Belhamel te bereiken. Dat betekent dat er goede voorzieningen nodig zijn om aan de vraag naar parkeerplaatsen te voldoen.

Met de aanleg van 25.000m<sup>2</sup> natuurspeeltuin is voor deze functie een uitbreiding van de gemiddelde parkeerbehoefte uitlegbaar. De initiatiefnemer ziet de nieuwe natuurspeeltuin als vervanging van de indoorspeeltuin op zomerse dagen (en andersom voor de winterse dagen). Niet uit te sluiten is dat de indoorspeeltuin echter ook op zomerse dagen wordt gebruikt, al zal dat in mindere mate het geval zijn. Hier dient daarom in het parkeeroverzicht wel rekening mee gehouden te worden, al kan dat met een lagere parkeervraag. Er wordt uitgegaan van de helft van de parkeerbehoefte ten opzichte van de huidige situatie (32 parkeerplaatsen in plaats van 64 parkeerplaatsen). Daarom zal de totale parkeervraag wel toenemen. Omdat de natuurspeeltuin op mooie dagen wordt gezien als vervanging van de indoorspeeltuin, en hier geen gemeentelijke parkeernorm voor bestaat, wordt dezelfde parkeervraag als voor de indoorspeeltuin aangehouden (64 parkeerplaatsen).

De totale parkeerbehoefte komt uit op 183 parkeerplaatsen: 32 plaatsen voor de indoor speeltuin, 8 plaatsen voor de bowling, 27 plaatsen voor de survivalhal, 52 plaatsen voor de bestaande buitenspeeltuin en 64 voor de natuurspeeltuin. De inrichting van het terrein is hierop afgestemd, doordat een uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen is opgenomen in de plannen voor de natuurspeeltuin.

## 4. Verkeersgeneratie

### 4.1 Wat is verkeersgeneratie?

Verkeersgeneratie is de som van de verkeersproductie en de verkeersattractie. De verkeersproductie is de totale hoeveelheid gemotoriseerd wegverkeer in (motorvoertuig-)bewegingen die een voorziening produceert (vertrekkend verkeer). Dit is exclusief openbaar vervoer. Bij verkeersattractie gaat het om hetzelfde verkeer dat door de aanwezigheid van de voorziening of functie wordt aangetrokken (aankomend verkeer).

De eenheid van verkeersgeneratie, verkeersproductie en verkeersattractie is het aantal motorvoertuigen per etmaal. De verkeersgeneratie, verkeersproductie en verkeersattractie zijn te berekenen door een kengetal te vermenigvuldigen met het aantal voorzieningseenheden.

### 4.2 Waarom berekenen?

Wat zijn de effecten op verkeer en vervoer als er bijvoorbeeld een nieuwe woonwijk of een bedrijventerrein ontwikkeld wordt? En wat zijn de effecten bij realisatie van een voorziening als een bioscoop, supermarkt, hotel of ziekenhuis? Verkeersvoorzieningen kunnen dan hierop afgestemd worden. Wegen kunnen aangepast worden, voorrangssituaties gewijzigd en ook verkeerslichten kunnen langer groen geven voor bepaalde rijrichtingen.

Bepaalde lokale omstandigheden kunnen invloed hebben op de verkeersgeneratie in een specifieke situatie. Dat kan reden zijn om voor andere getallen te kiezen. CROW raadt aan om alleen van de kengetallen af te wijken als daarvoor een (gedegen) onderbouwing aanwezig is. Ook adviseert CROW om kennis te nemen van de achtergronden, rekenmethodieken, nuances en gebruiksmogelijkheden van de kengetallen.

### 4.3 Rekenmethodiek

De werkwijze om te rekenen aan de verkeersgeneratie die wordt veroorzaakt door het realiseren van een functie op een locatie is als volgt:

- a. Bepaal de betreffende functie of voorziening (bijvoorbeeld een bouwmarkt).
- b. Bepaal de ligging van de locatie in het stedelijke gebied aan de hand van de indeling in 'centrum', 'schil rondom het centrum', 'rest van de bebouwde kom' en 'buitengebied'.
- c. Zoek de stedelijkheidsgraad van de betreffende gemeente op of bepaal de stedelijkheidsgraad van het betreffende gebied aan de hand van de adressendichtheid.
- d. Zoek in de betreffende tabellen op voor welke maten van schaalgrootte van de functie of voorziening kencijfers zijn opgenomen.
- e. Bepaal de schaalgrootte van de gewenste functie of voorziening, druk deze uit in een maat van schaalgrootte waarvoor de kencijfers zijn opgenomen of zelf zijn af te leiden (bijvoorbeeld een oppervlakte van 3.000 m<sup>2</sup> bvo is gelijk aan 30 eenheden van 100 m<sup>2</sup> bvo, waarvoor de kencijfers zijn gegeven).
- f. Vermenigvuldig het betreffende aantal eenheden met het kencijfer dat op basis van de ligging van toepassing is.

De uitkomst is een indicatie van de verkeersgeneratie (som van de verkeersproductie en de verkeersattractie) op een gemiddelde (week)dag.

#### 4.4 Kencijfers

Indoorspeeltuinen zijn zelfstandig functionerende speelgelegenheden voor kinderen tussen de twee en twaalf jaar die wat grootte, aard en omvang betreft passen tussen een wijkspeeltuin en een attractiepark. Er zijn bijvoorbeeld klimtoestellen, luchtkussens, ballenbakken en glijbanen. De gemiddelde indoorspeeltuin heeft overwegend een lokaal verzorgingsgebied. De afmetingen variëren meestal van 1.500m<sup>2</sup> bvo tot 3.500m<sup>2</sup> bvo. Er zijn echter ook voorzieningen die beduidend groter zijn, zoals Speelstad Oranje en Kidzcity in Utrecht, met respectievelijk 11.500m<sup>2</sup> en 5.000m<sup>2</sup>.

Tabel 1. Verkeersgeneratie indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner

| verkeersgeneratie<br>per 100 m <sup>2</sup> bvo | centrum |      | schil centrum |      | rest bebouwde<br>kom |      | buitengebied |      | aandeel<br>bezoekers |
|-------------------------------------------------|---------|------|---------------|------|----------------------|------|--------------|------|----------------------|
|                                                 | min.    | max. | min.          | max. | min.                 | max. | min.         | max. | 98%                  |
| zeer sterk<br>stedelijk                         | 0,8     | 9,2  | 2,0           | 10,5 | 3,3                  | 11,7 | 4,4          | 12,9 |                      |
| sterk stedelijk                                 | 0,8     | 9,3  | 2,0           | 10,5 | 3,3                  | 11,8 | 4,4          | 12,9 |                      |
| matig stedelijk                                 | 1,0     | 9,5  | 2,4           | 10,9 | 3,7                  | 12,2 | 4,4          | 12,9 |                      |
| weinig stedelijk                                | 1,1     | 9,6  | 2,4           | 10,9 | 3,7                  | 12,2 | 4,4          | 12,9 |                      |
| niet stedelijk                                  | 1,1     | 9,6  | 2,4           | 10,9 | 3,7                  | 12,2 | 4,4          | 12,9 |                      |

Zoals ook bij de parkeerkencijfers geldt, kan ook hier uitgegaan worden van een voorziening in het buitengebied van een niet stedelijke omgeving. Daarbij horen verkeersgeneratiecijfers die variëren tussen 4,4 en 12,9 per 100m<sup>2</sup> bvo. Dit kan vertaald worden naar 242 motorvoertuigen per etmaal.

Bowlingcentra zoals opgenomen in de kencijfers zijn veelal zelfstandige voorzieningen waar de bowlingsport primaat heeft, aangevuld met horecavoorzieningen. Een bowlingcentrum is gericht op zowel professioneel als recreatief bowlen.

Tabel 2. Verkeersgeneratie bowlingcentrum.

| verkeersgeneratie<br>per baan | centrum |      | schil centrum |      | rest bebouwde<br>kom |      | buitengebied |      | aandeel<br>bezoekers |
|-------------------------------|---------|------|---------------|------|----------------------|------|--------------|------|----------------------|
|                               | min.    | max. | min.          | max. | min.                 | max. | min.         | max. | 94%                  |
| zeer sterk<br>stedelijk       | 4,3     | 10,1 | 7,2           | 13,0 | 9,7                  | 15,5 | 13,5         | 19,3 |                      |
| sterk stedelijk               | 6,4     | 12,2 | 10,0          | 15,8 | 13,2                 | 19,0 | 13,5         | 19,3 |                      |
| matig stedelijk               | 6,6     | 12,4 | 10,2          | 16,0 | 13,5                 | 19,3 | 13,5         | 19,3 |                      |
| weinig stedelijk              | 6,6     | 12,4 | 10,2          | 16,0 | 13,5                 | 19,3 | 13,5         | 19,3 |                      |
| niet stedelijk                | 6,6     | 12,4 | 10,2          | 16,0 | 13,5                 | 19,3 | 13,5         | 19,3 |                      |

Ook hier moet opnieuw uitgegaan worden van een voorziening in het buitengebied van een niet stedelijke omgeving. Daarbij horen verkeersgeneratiecijfers die variëren tussen 13,5 en 19,3 per baan. Dit zal leiden tot 65 motorvoertuigen per etmaal.

Voor de survivalhal moeten opnieuw aannames gedaan worden doordat kengetallen voor deze functie ontbreken. Uitgaande van een maximaal gebruik van de baan door 3 volledige groepen van 35 personen per dag zou deze hal 84 motorvoertuigen per dag genereren. Dit aantal is

gebaseerd op 14 voertuigen per groep, 3 groepen per dag en 2 ritten per voertuig (aankomst en vertrek).

#### 4.5 Verwachting

Omdat slechts een beperkte toename in het bezoek te verwachten is, zal ook de toename van het aantal verkeersbewegingen rondom De Belhamel niet groot zijn. De totale verkeersgeneratie van de nieuwe situatie komt op basis van voorstaande op 391 (242+65+84) motorvoertuigen per etmaal uit (alleen verkeer naar/van De Belhamel). Dat is een beduidend hoger aantal voertuigen dan dat er uit de tellingen naar voren komt. Daarin rijden er op de drukste dag nog geen 300 motorvoertuigen per etmaal over de Brugdam, en daarbij is naast het verkeer van en naar De Belhamel ook nog eens het overige verkeer geteld. Geconcludeerd kan daaruit worden dat de berekeningen zoals uitgevoerd een relatief hoge inschatting lijken en dus aan de 'veilige' kant zijn.

## 5. Bereikbaarheid

### 5.1 De bereikbaarheid per fiets, openbaar vervoer en auto

Bestaande verbindingen voor fiets, openbaar vervoer en auto zijn beoordeeld door een verkeerskundige. Na een inventarisatie naar netwerken, lijnvoering en routes vond een eerste analyse plaats van de beschikbare infrastructuur. Een locatiebezoek maakte onderdeel uit van het onderzoek.

De Brugdam is geen onderdeel van enig fietsnetwerk van gemeente of provincie, en kent zelfs geen recreatief gebruik omdat het een doodlopende weg is. Door de inrichting van de Brugdam met een smalle rijloper is hier duidelijk sprake van een weg met een zeer beperkte verkeersfunctie, waarop voor de diverse verkeersdeelnemers nauwelijke voorzieningen zijn aangebracht. Het smalle profiel moet, samen met enkele drempels binnen de bebouwde kom, de snelheid van het gemotoriseerde verkeer temperen.

Het aanbod van openbaar vervoer is zeer beperkt met buslijn 122 tussen het station Lage Zwaluwe en Breda. De dichtstbijzijnde halte Loonsedijk ligt op bijna een kilometer loopafstand van De Belhamel.



*Figuur 2. Zicht op de Dorpsstraat vanuit de Brugdam. De straat kenmerkt zich als een oud historisch lint zonder trottoirs of parkeervoorzieningen. De informele inrichting dwingt de weggebruiker rekening te houden met het andere verkeer.*

De bereikbaarheid van Recreatieparadijs De Belhamel is primair voorzien in autobereikbaarheid en voor lokaal verkeer ook in fietsverkeer. Recreanten zijn uit de wijde omgeving afkomstig en maken hoofdzakelijk gebruik van eigen autovervoer. De toegangsroute is daarbij vooral vanaf het landelijk hoofdwegennet, de A16 tussen de grens bij Hazeldonk naar Rotterdam en de A17 tussen Roosendaal en Moerdijk. Vanaf de rijkswegen voert de route opvallend genoeg via de Binnenmoerdijksebaan, Dirk de Botsdijk, Oude Weg, Ganshoeksingel en Kerkstraat naar de Brugdam. Dit is een opvallende route, omdat een route via de Plantsoen en Dorpsstraat minder over erftoegangswegen voert en ogenschijnlijk directer is. Daarentegen is de Ganshoeksingel bijzonder ruim van opzet, en is passeren daar in de dagelijkse praktijk waarschijnlijk geen probleem. Dit in tegenstelling tot de kortere Dorpsstraat, die zich kenmerkt met een nagenoeg vergelijkbare wegvaklengte, maar met een zeer krap wegprofiel.

## 5.2 Toetsingscriteria beoedeling wegen

Om te bepalen of de huidige en toekomstige intensiteiten een (potentieel) probleem vormen, is het zaak te kijken naar de inrichting van de wegen. Daarbij worden de operationele eisen van 'Duurzaam Veilig' als toetsingskader genomen. Door de lage intensiteiten vallen heel veel wegen in Lage Zwaluwe in de categorie erftoegangsweg. Wel is er een onderscheid te maken naar binnen en buiten de bebouwde kom, waarbij erftoegangswegen buiten de bebouwde kom nog twee types kent (zie paragraaf 5.3).

Een erftoegangsweg is een weg die bedoeld is om verkeer uit te wisselen, zowel op wegvakken als op kruispunten. Het is de laagste van de drie wegcategorieën die onderscheiden worden binnen Duurzaam Veilig. De hoogste categorie is de stroomweg (SW), bijvoorbeeld de rijksweg A17. Er tussenin ligt de gebiedsontsluitingsweg (GOW), die de erftoegangswegen (ETW) verbindt met de stroomwegen. Erftoegangswegen kunnen zowel binnen als buiten de bebouwde kom voorkomen.

## 5.3 Erftoegangswegen buiten de bebouwde kom

Buiten de bebouwde kom worden twee typen erftoegangswegen onderscheiden. Eenvoudig gezegd type I voor hogere intensiteiten en voorzien van markering en type II voor lagere intensiteiten en niet voorzien van markering. De snelheidslimiet is 60 kilometer per uur en dat wordt bij voorkeur zonaal toegepast, dat wil zeggen dat een bepaald gebied wordt aangewezen als zone waarin deze limiet geldt; de 60 km-zone. Op alle wegen die hierin liggen geldt dan deze limiet. Dit bespaart een hoop verkeersborden omdat niet meer bij elke weg een bord A1-60 (zie figuur 3) hoeft te worden geplaatst. Op deze wegen zijn veelal geen voorzieningen voor voetgangers aanwezig.



*Figuur 3. Erftoegangswegen buiten de bebouwde kom kennen een maximum snelheid van 60 km/h, meestal in een zone.*

Tabel 3. Operationele eisen erftoegangswegen buiten de bebouwde kom.

|                           | Type I                                               | Type II                                      |
|---------------------------|------------------------------------------------------|----------------------------------------------|
| <b>Snelheidslimiet</b>    | 60 km/h                                              | 60 km/h                                      |
| <b>Verhardingsbreedte</b> | 450-620 cm                                           | 250-450 cm                                   |
| <b>Kruispunten</b>        | Gelijkwaardig met eventueel snelheidsremmers         | Gelijkwaardig met eventueel snelheidsremmers |
| <b>Rijloper</b>           | Eén                                                  | Eén                                          |
| <b>Asmarkering</b>        | Geen                                                 | Geen                                         |
| <b>Kantmarkering</b>      | Ja, indien uitwijkstrook of geen indien fietsstrook* | Geen                                         |
| <b>Landbouwverkeer</b>    | Op rijloper                                          | Op rijloper                                  |
| <b>Erfaansluitingen</b>   | Ja                                                   | Ja                                           |
| <b>Etmaalintensiteit</b>  | Maximaal 6.000 motorvoertuigen                       | Maximaal 6.000 motorvoertuigen               |

\* Vrijliggende (brom-)fietspaden kunnen bij hogere intensiteiten toegepast worden in plaats van fietsstroken (alleen type I).

## 5.4 Erftoegangswegen binnen de bebouwde kom

Binnen de bebouwde kom wordt geen onderscheid gemaakt in verschillende typen erftoegangswegen en er gelden ook minder richtlijnen voor de vormgeving. Op erftoegangswegen binnen de kom geldt een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur, meestal in een zone toegepast (met borden zoals in figuur 4 afgebeeld). Een speciale uitvoering van de erftoegangsweg is het erf, waar gemotoriseerd verkeer ongeschikt is gesteld aan langzaam verkeer. Op het erf geldt als maximum snelheid "stapvoets", wat juridisch is bepaald op 15 kilometer per uur. Het erf wordt niet specifiek genoemd binnen Duurzaam Veilig.



Figuur 4. Binnen de bebouwde kom is bijna altijd sprake van een 30 km/h-zone als de wegen als erftoegangsweg zijn bestemd.

Binnen de bebouwde kom is het gebruikelijk dat langs wegen en straten aparte voorzieningen voor voetgangers aanwezig zijn. Uitzondering daarop vormt het erf, waar een maximale menging van verkeer wordt voorgestaan. In de Kerkstraat en Dorpsstraat ontbreken voetpaden en trottoirs eveneens structureel. Wel is op veel plaatsen een de ruimte tussen de percelen geheel verhard. Voor parkeren is eveneens geen afzonderlijke ruimte gereserveerd. De ervaring leert dat dit in de dagelijkse praktijk niet of nauwelijks tot knelpunten of onveilige situaties leidt. De beschikbare data van geregistreerde verkeersongevallen, weergegeven in figuur 5, bevestigen dat beeld.

In tabel 4 staan de operationele eisen opgenomen voor wegen binnen de bebouwde kom. Volledigheidshalve is daarin ook de gebiedsontsluitingsweg opgenomen.



Figuur 5. Weergave van geregistreerde verkeersongevallen in de periode 2007 t/m 2012. Verklaring symbolen als volgt:

6 Hier waren zes ongelukken, zonder doden of gewonden; 2 Hier waren twee ongelukken, waarvan minimaal 1 met letsel maar geen doden; 3 Hier waren drie ongelukken, waarvan minimaal 1 dodelijk.

Tabel 4. Operationele eisen wegvakken binnen de bebouwde kom.

|                                    | Gebiedsontsluitingsweg                | Erftoegangsweg                               |
|------------------------------------|---------------------------------------|----------------------------------------------|
| Wettelijke snelheid                | 70 of 50 km/h                         | 30 km/h                                      |
| Bewegwijzering                     | Afstemmen op categorie                |                                              |
| Markering in lengterichting        | Gedeeltelijk                          | Geen                                         |
| Rijbaanindeling                    | 2x1 (of meer)                         | 1                                            |
| Verharding                         | Gesloten                              | Open                                         |
| Erfaansluitingen                   | Nee/beperkt                           | Ja                                           |
| Rijbaanscheiding                   | Overrijdbaar                          | Geen                                         |
| Oversteken op wegvakken            | Ongelijkvloers<br>(of op kruispunten) | Gelijkvloers                                 |
| Parkeren                           | Nee/in vakken                         | In vakken, op rijbaan                        |
| Haltes openbaar vervoer            | In havens                             | Op rijbaan                                   |
| Pechvoorzieningen                  | In berm of havens                     | Geen                                         |
| Obstakelafstand                    | Middel                                | Klein                                        |
| Fietsers                           | Gescheiden                            | Op rijbaan,<br>maar afhankelijk van situatie |
| Bromfietsers                       | Gescheiden/op rijbaan                 | Op rijbaan                                   |
| Langzaam gemotoriseerd<br>verkeer  | Op rijbaan                            | Op rijbaan                                   |
| Snelheidsbeperkende<br>maatregelen | Ja                                    | Ja                                           |
| Verlichting                        | Afstemmen op categorie                |                                              |
| Etmaalintensiteit*                 | 1.600-3.200 pae/uur                   | 2.500-6.000 motorvoertuigen                  |

\* Voor gebiedsontsluitingswegen wordt de afrijcapaciteit per rijstrook apart aangegeven. Het betreft hier indicatieve maximale hoeveelheden autoverkeer in motorvoertuigen per etmaal of personenauto-eenheden (pae) per spitsuur voor verschillende typen wegen.

## 5.5 Situatie rondom De Belhamel

De Brugdam waaraan De Belhamel is gelegen, ligt buiten de bebouwde kom en is een erftoegangsweg type II, omdat er een maximum snelheid van 60 km/h geldt en het een smalle rijbaan betreft (3,00m) zonder kantmarkeringen en met bijzonder lage intensiteiten. De weg is met asfalt verhard (gesloten verharding).

Het deel Brugdam dan binnen de bebouwde kom ligt, heeft een rijbaan van ongeveer 4,70m en heeft als erftoegangsweg een maximum snelheid van 30 km/h. De open verharding bestaat uit klinkers en er zijn snelheidsbeperkende maatregelen in de vorm van drempels aangelegd. Parkeren is mogelijk op daarvoor aangewezen plaatsen, maar ook op de rijbaan worden voertuigen geparkeerd. Veel woningen hebben een erfaansluiting. Een trottoir is niet aanwezig en ook voor fietsverkeer zijn geen voorzieningen getroffen.

De Dorpsstraat en de Kerkstraat zijn erftoegangswegen binnen de bebouwde kom en er geldt een maximum snelheid van 30 km/h. De rijbaan bestaat uit open verharding en de materialen suggereren een strook aan beide zijden voor fietsverkeer. Praktijk is dat de strook niet als zodanig gebruikt wordt en kan worden, omdat de diverse geparkeerde voertuigen de stroken aan de buitenzijde deels of geheel blokkeren. De breedte van de verharding varieert door de zeer wisselende bebouwing langs beide straten.

De verkeersintensiteit op de Brugdam op een gemiddelde werkdag bedraagt volgens tellingen van de gemeente Drimmelen 200 motorvoertuigen per etmaal, op een gemiddelde weekdag ligt dat aantal met 221 motorvoertuigen iets hoger. Op een gemiddelde werkdag rijden op de Kerkstraat 1.042 motorvoertuigen, op een gemiddelde weekdag zijn 964 motorvoertuigen geteld. Op de Dorpsstraat tenslotte zijn 766 motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag geteld tegenover 760 motorvoertuigen op een gemiddelde weekdag.

De Brugdam, Kerkstraat en Dorpsstraat zijn allen erftoegangswegen binnen de bebouwde kom (Brugdam deels). Hiervoor hanteert de gemeente Drimmelen de regel dat er te veel verkeer komt als er meer dan 3.000 motorvoertuigen per etmaal rijden. Dat is ook na de uitbreiding van de Belhamel niet het geval.

Geconcludeerd kan worden dat de wegen goed voldoen aan de functie die de wegen hebben in het verkeersnetwerk. Voor de Dorpsstraat en Kerkstraat bestaat de algehele indruk dat het rustige straten zijn waar geen grote aantallen 'vreemd' verkeer op voorkomt en waar de rij snelheden rondom de limiet schommelen. Aanpassingen aan het wegprofiel op enige straat lijken daarom niet nodig.

## 6. Alternatieve ontsluiting

### 6.1 Noodzaak

De gemeente Drimmelen heeft aangegeven dat inzicht in eventuele alternatieve ontsluitingsmogelijkheden wenselijk is, met name vanwege klachten over leefbaarheid in het eerste deel van de Brugdam. Waarschijnlijk zijn de bronnen van de klachten de touringcars, maar nog eer het regelmatige agrarische verkeer en vrachtverkeer. Door VAGN is daarom binnen dit onderzoek een globale ruimtelijke verkenning uitgevoerd naar deze alternatieve ontsluiting om 'De Belhamel' te bereiken en te ontsluiten.

De tellingen en geprognosticeerde verkeersintensiteiten tonen objectief niet direct een noodzaak aan om een alternatieve ontsluiting te onderzoeken. Op basis van de functie van erftoegangsweg zouden zowel binnen als buiten de bebouwde kom intensiteiten tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal niet direct tot knelpunten in verkeersveiligheid, bereikbaarheid of milieu moeten leiden. Met een te verwachten intensiteit van nog geen 500 motorvoertuigen per dag zou de huidige Brugdam dus moeten kunnen functioneren.

Opgemerkt moet wel worden dat het deel Brugdam binnen de bebouwde kom een heel andere uitstraling kent dan het deel buiten de bebouwde kom. Door de oudere bebouwing dicht langs de rijbaan is voorstelbaar dat touringcars naar en van De Belhamel voor overlast in de vorm van geluid, trillingen en passeerproblemen zorgen. De touringcars bezoeken de locatie echter niet het gehele jaar door, alleen in de perioden april/mei en september wanneer er schoolreizen zijn. Daarnaast komen deze om circa 9.30 uur en zijn deze omstreeks 14.30 uur weer weg. De hinder en overlast zal echter ook gelden voor het landbouwverkeer en het vrachtverkeer dat gedurende het gehele jaar met veel grotere regelmaat gebruik maakt van de weg.

### 6.2 Ruimtelijke mogelijkheden

Voor een alternatieve ontsluiting is een oriëntatie op de bestaande kern van Lage Zwaluwe het meest voor de hand liggend. Gebruikers uit het dorp zelf komen daar immers vandaan en via de Oude Weg voert de ontsluiting naar de rijkswegen. Maar ook bezoekers uit zuidelijk woonkernen zoals Made en Wagenberg komen via de Loonsedijk naar De Belhamel. Een alternatieve ontsluiting heeft het meeste effect als in de kern van Lage Zwaluwe aangesloten kan worden op bestaande infrastructuur, bij voorkeur een gebiedsontsluitingsweg.

Een onderbreking in het bebouwingslint ligt naast café-feestzaal Ligthart, aan het begin van de Dorpsstraat. Daar vandaan kan achter de woningen aan de Dorpsstraat een verbinding gemaakt worden naar de Brugdam. Voorkeur heeft het om een eventuele nieuwe ontsluitingsweg op afstand van de woningen te situeren, zodat eventuele hinder of overlast van het verkeer beperkt blijft en de privacy gewaarborgd. Door de weg aan de rand van bestaande percelen aan te leggen, blijven de gronden ondanks de noodzakelijke krimp gewoon bruikbaar in hun huidige functie.

De breedte die benodigd is om dit tracé in het bestaande landschap in te passen bedraagt ongeveer 11,5 meter, en is samengesteld uit de benodigde afmetingen zoals in tabel 5 gevat. Deze wegbreedte komt in de basis overeen met de rest van de Brugdam buiten de bebouwde kom. Voor het passeren zal verkeer dan gebruik moeten maken van de bermen.

Tabel 5. Opbouw benodigde breedte alternatieve ontsluitingsweg.

| Functie  | nieuwe sloot | zijberm | rijbaan | zijberm | bestaande sloot |
|----------|--------------|---------|---------|---------|-----------------|
| Afmeting | 3,00m        | 2,50m   | 3,50m   | 2,50m   | variabel        |

Door de nieuwe weg vindt een doorsnijding van het agrarisch landschap plaats. Als dat als bezwaar wordt gezien, is het uiteraard mogelijk om een alternatief langs de woningen in te passen. De kans op weerstand neemt dan wel toe, maar biedt wellicht ook mogelijkheden voor de ontsluiting van de woningen die dan gelegen zijn tussen de Dorpsstraat en de nieuwe weg. Te denken valt dan aan bijvoorbeeld parkeervoorzieningen op het eigen terrein die dan ontsloten kunnen worden. Dat komt de passeerbaarheid op de Dorpsstraat ten goede, al kan een overzichtelijkere weg ook weer leiden tot een hogere rijsnelheid van het autoverkeer.

Een visualisatie van het voorkeurstracé is opgenomen als figuur 6. Het alternatief langs de bestaande bebouwing staat als figuur 7 opgenomen.



Figuur 6. Voorkeurstracé alternatieve ontsluitingsweg ter ontlasting van de Brugdam. De bufferzone tussen de weg en de woningen langs de Dorpsstraat moet de eventuele overlast voorkomen. (Bron foto: Google Earth)



Figuur 7. Een alternatief voor het voorkeurstracé gaat uit van een ligging direct achter de woningen van de Dorpsstraat. (Bron foto: Google Earth)

Naast het tracé naar de Loonsedijk / Plantsoen is een alternatieve ontsluiting naar de Ganshoeksingel voorgesteld door de gemeente Drimmelen. Deze verbinding is weliswaar korter, maar kent ook als belangrijk nadeel dat het zware verkeer alsnog op een erftoegangsweg uitkomt. Bovendien is de fysieke ruimte beperkt om tussen de bestaande bebouwing langs de Kerkstraat een volledige aansluiting te realiseren. Verkeerskundig wordt deze optie niet als reëel en geschikt beschouwd.

### 6.3 Advies

Alternatieve ontsluitingen zijn echter kostbaar en vergen daarmee grote investeringen voor een - in absolute zin beschouwd - relatief klein probleem. De beleving van de omwonenden kan daarmee zeker niet verwaarloosd worden, maar bij de keus voor een alternatief moet altijd een afweging gemaakt worden tussen hetgeen verkeerskundig wenselijk of nodig is, en hetgeen maatschappelijk wenselijk en verantwoord is. Daarnaast moeten gronden en benodigde financiën beschikbaar zijn. In verkeerskundig opzicht zou een alternatieve ontsluiting bestaande overlast en bereikbaarheidsknelpunten kunnen oplossen. Ook zijn De Belhamel en de achterliggende agrarische bedrijven en percelen via een alternatieve ontsluiting veel directer bereikbaar via hoofdzakelijk gebiedsontsluitingswegen wat als een voordeel kan worden beschouwd.

De aanleg van het voorkeurstracé zoals in paragraaf 6.2 beschreven is wenselijk, maar kan door de beperkte verkeerskundige omvang van het bestaande probleem in relatie tot de benodigde investeringen niet verlangd worden als voorwaarde voor de beoogde ontwikkelingen in het gebied.

## 7. Conclusies en aanbevelingen

De uitbreiding van Recreatieparadijs De Belhamel met een natuurspeeltuin van ongeveer 25.000m<sup>2</sup> groot, zal door het veranderend gebruik een beperkte groei in bezoekersaantallen kennen van naar verwachting maximaal 20%. Deze groei zal zich ook vertalen naar de behoefte van parkeerruimte en een groei van de verkeersintensiteiten op de Brugdam, Dorpsstraat en Kerkstraat.

De gemeente Drimmelen heeft een parkeereis berekend die als gevolg van de natuurspeeltuin en de verwachte groei in bezoekersaantallen hoger ligt dan het huidige gebruik. Een uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen tot 183 plaatsen wordt voorgeschreven. Deze extra parkeerplekken zijn opgenomen in de plannen en worden geheel op het eigen terrein van De Belhamel gerealiseerd.

De verkeersintensiteiten op de Brugdam zijn uitzonderlijk laag, en zelfs lager dan op basis van de aanwezige bestemmingen verwacht kan worden. De intensiteiten van gemiddeld 200 voertuigen per dag passen prima bij de functie van de weg. Erftoegangswegen zoals Brugdam moeten volgens de gemeentelijke uitgangspunten tot 3.000 motorvoertuigen per dag kunnen verwerken. Verkeerskundig gezien zijn intensiteiten tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal mogelijk. Ook de intensiteiten op de Kerkstraat en Dorpsstraat blijven ruim binnen deze maximaal aanvaardbaar geachte aantallen. In verkeerskundig opzicht is daarom niet sprake van een knelpunt en zijn aanpassingen aan de infrastructuur niet noodzakelijk.

Ondanks de beperkte hoeveelheid verkeer klagen bewoners van de Brugdam over overlast door het aanwezige verkeer. Waarschijnlijk wordt dit voornamelijk veroorzaakt door zwaar verkeer (touringcars, vrachtverkeer en agrarisch verkeer) dat ook van de Brugdam gebruik maakt. Een onderzoek naar een alternatieve ontsluiting heeft geleid tot een voorkeurstracé ten zuidwesten van De Belhamel, over de randen van agrarische percelen. De nieuwe ontsluiting zou dan bijna op de hoek van de Dorpsstraat met de Loonsedijk aansluiten op de wegen. Voor het verkeer naar de Brugdam ontstaat zo een directe verbinding via gebiedsontsluitingswegen. De Kerkstraat, Dorpsstraat en Brugdam (het gedeelte binnen de bebouwde kom) is dan verlost van een deel van het verkeer. Verkeerskundig kan het voorkeurstracé als wenselijk bestempeld worden. De aanlegkosten van een dergelijke weg zijn echter zeer hoog, en het wordt niet als redelijk geacht de kosten daarvan af te wentelen op de beoogde uitbreiding van Recreatieparadijs De Belhamel. Zeker niet als in ogenschouw wordt meegenomen dat ook het agrarische verkeer en het vrachtverkeer naar de agrarische bedrijven veel baat (kunnen) hebben bij een nieuwe ontsluitingsweg.

## Notitie

Projectcode: NB-1306A  
Aan: Recreatieparadijs De Belhamel, t.a.v. de heer C. Bossers  
Kopie: Compositie 5 Stedenbouw bv, t.a.v. mevrouw C. Hagenaars  
Onderwerp: Toelichting gebruik bussen huidige en toekomstige situatie  
Datum: 27 november 2013  
Status: definitief  
Opsteller(s): J.A.J. Vermeeren

### Aanleiding

Op 20 november jongsleden heeft overleg plaatsgevonden met de gemeente Drimmelen inzake de door De Belhamel gewenste ontwikkeling van een natuurspeeltuin rondom het huidige recreatieparadijs aan de Brugdam te Lage Zwaluwe. In het overleg lag het accent met nadruk op de verkeersaspecten die het gevolg zijn van die ontwikkeling. Het extra verkeer en het parkeren daarvan wordt niet gezien als probleem. Daarbij is echter ook gebleken dat er onderling wat misverstanden leven tussen de ontwikkelende partij en de gemeente over het huidige en toekomstige gebruik en de hoeveelheid bussen die verwacht kunnen worden. Na het overleg heeft de gemeente laten weten dat zij kan instemmen met een notitie waarin het huidige en toekomstig busverkeer uiteen gezet wordt. Deze notitie heeft als doel daarin te voorzien.

### Huidig gebruik

Recreatieparadijs De Belhamel kent een drietal vaste dagen per week waarop het bezoek door groepen gefaciliteerd kan worden; maandag, dinsdag en donderdag. Op die dagen is de indoorspeelhal voor het reguliere publiek gesloten en heeft de groep als het ware exclusief gebruiksrecht. Die exclusiviteit leent zich daarom erg goed voor schoolreisjes, omdat dan maximale regie mogelijk is op de kinderen. De speeltijden zijn dan van 09.30 uur tot 14.30 uur. Kort daarvoor arriveren de bussen, direct na afloop vertrekken ze. Aankomst en vertrek liggen dus buiten de ochtend- en avondspitsuren.

In de speelhal kunnen maximaal 200 tot 250 kinderen ontvangen worden. Omdat bij arrangementen zoals schoolreisjes in beginsel ook het eten meegeregeld is, is dat het maximum aantal kinderen dat tijdig voorzien kan worden van eten en drinken. Als de groepen groter worden is het niet mogelijk het gewenste kwaliteitsniveau van verzorging te behouden.

Bij groepsvervoer per bus - dat is het meest gebruikelijk - komt het aantal gasten van 200 tot 250 overeen met ongeveer 5 bussen. De meeste groepen zijn echter kleiner, het aantal bussen is dan beperkt tot 2 à 3 bussen.

### Toekomstig gebruik

De aanleg van een natuurspeeltuin maakt het mogelijk om gelijktijdig ruimte te bieden aan dagrecreanten die binnen en/of buiten willen spelen, vaak afhankelijk van het weer. Op zomerse dagen is de belangstelling voor de overdekte speelhal minder, maar aangevuld met de nieuwe natuurspeeltuin kan het voor veel mensen weer een aantrekkelijk uitje worden. En mocht het weer onverhoopt omslaan, dan is er binnen immers een aantrekkelijk alternatief

beschikbaar. Voornamelijk op de dagen met mooi weer wordt op extra toeloop van bezoekers gehoopt.

De aanleg van de natuurspeeltuin voorziet niet in extra ruimte voor overige faciliteiten. De ruimte in de speelhal voor de ontvangst van groepen blijft daarmee ongewijzigd. Het is daarom niet mogelijk om het maximum aantal gasten van een groep ten opzichte van de huidige situatie uit te breiden. Het maximum aantal individuele bezoekers kan wél toenemen.

Omdat de beschikbare dagen voor de ontvangst van groepen niet wijzigt en er ook voor de ontvangst en verzorging van de bezoekers geen toename mogelijk is, zal het maximum aantal gasten gelijk blijven tijdens de groepsreizen. Daarmee zal ook het aantal bussen per dag niet toenemen. Wel is mogelijk dat er vaker per week busverkeer zal zijn, omdat door het bredere aanbod aan recreatie ook een groei in groepsuitjes mogelijk is. Die groei zal dan nog altijd beperkt blijven tot de maandagen, dinsdagen en donderdagen.