

ONDERWERP
Verkeersstoets Foodpark Veghel Fase 2

PROJECTNUMMER
C05022.214023.0100

DATUM
3 april 2018

ONZE REFERENTIE
079799025 0.6

VAN
Josine de Boer

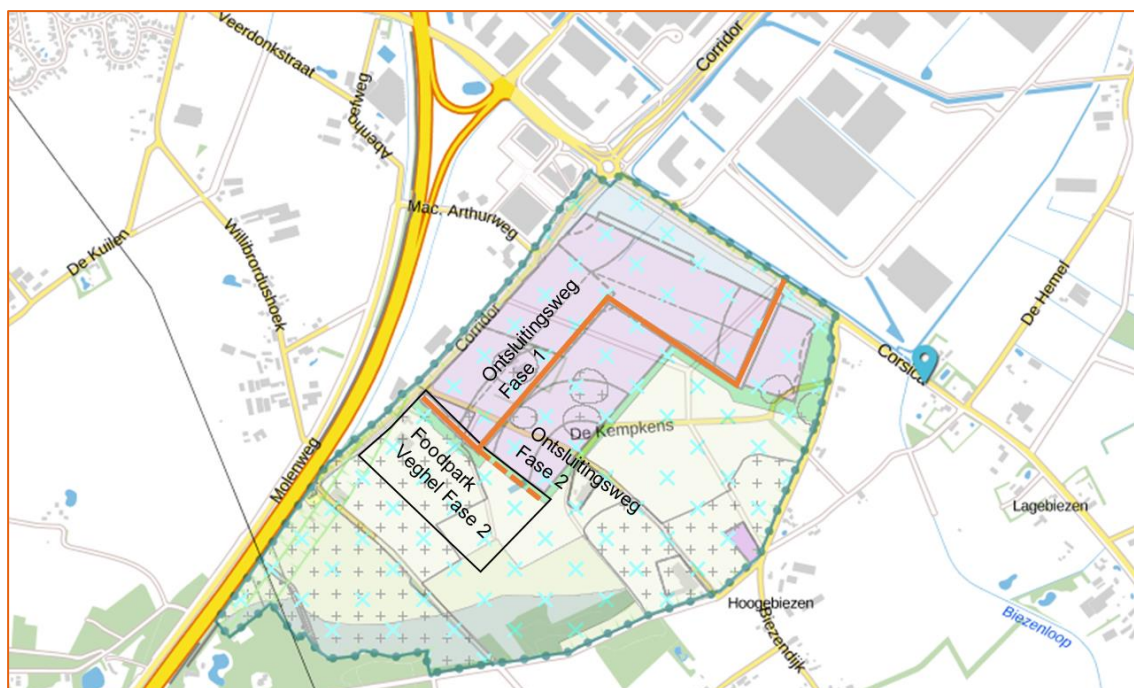
AAN
Sharon Dikmans (Arcadis)

KOPIE AAN
Robert Groenhof (Arcadis)

Verkeersstoets Foodpark Veghel Fase 2

1 Inleiding

Gemeente Meierijstad wil Foodpark Veghel Fase 2 ontwikkelen. In Figuur 1 is het bestemmingsplan van Foodpark Veghel Fase 1 te zien met daarop ingetekend het kavel (8 ha) Foodpark fase 2 dat aanvullend wordt ontwikkeld. De geplande ontsluitingswegen voor beide fasen zijn ook weergegeven in de figuur.



Figuur 1 Situatie Foodpark Veghel Fase 2

VERKEERSKUNDIGE ONDERBOUWING BIJ LOCATIE-ONTWIKKELINGEN

Het ontwikkelen van een bestaande of nieuwe locatie vraagt naast een goede ruimtelijke afweging over functie, vormgeving en inpassing, ook om het in beeld brengen van de verkeerseffecten. Bij een nieuw bestemmingsplan, een bestemmingsplanwijziging of een omgevingsvergunning voor het gebruiken van gronden en bouwwerken in strijd met het bestemmingsplan, wordt gesteld dat de effecten van de ontwikkeling voor verkeer goed moeten worden onderbouwd. De onderbouwing van de verkeersaspecten speelt mee bij de beoordeling van het plan. Hierbinnen ligt nadruk op de effecten van de ontwikkeling op de verkeersafwikkeling en parkeren (bereikbaarheid), de verkeersveiligheid en de verkeershinder (leefbaarheid).

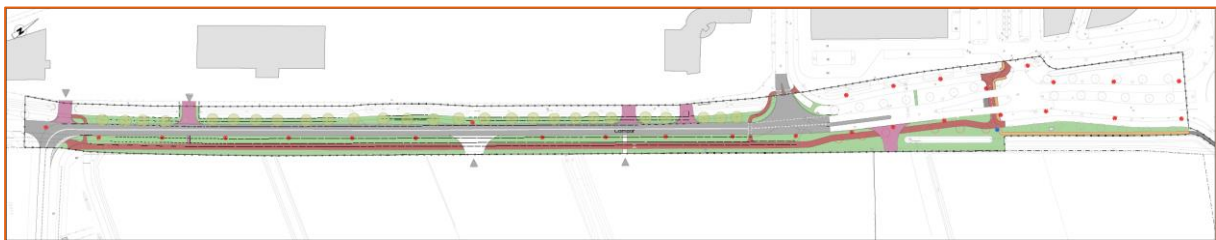
2 Verkeersstructuur

Foodpark Veghel wordt ontwikkeld in de zuidelijke oksel van de Corridor en de Corsica, grenzend aan de bedrijventerreinen Poort van Veghel, De Dubbelen en Doornhoek. Voor fase 2 geldt dat nog 8 ha bedrijventerrein wordt ontwikkeld aan de Corridor. De wegen op de bestaande bedrijventerreinen zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (50 km/uur).

De bedrijventerreinen worden via de Eerdsebaan ontsloten op de A50 (aansluiting 10 Eerde).

Foodpark Veghel fase 2 wordt aangesloten op de Corridor. Daarnaast is het bedrijventerrein via de interne ontsluitingsstructuur van Foodpark Veghel fase 1 ook aangesloten op de Corsica. Voor hulpdiensten betekent dit dat het bedrijventerrein bij een calamiteit in het plangebied vanaf twee zijden benaderbaar is.

Ter hoogte van de aansluiting is de Corridor in de huidige situatie een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 60 km/u. Echter, bij het realiseren van Foodpark en de nieuwe ontsluitingsweg wordt de komgrens verplaatst van de kruising Corridor/Mac. Arthurweg naar de nieuw te realiseren kruising Corridor/ontsluitingsweg Foodpark. De Corridor komt daarmee tot aan deze nieuwe ontsluitingsweg binnen de bebouwde kom te liggen en wordt ingericht als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 50 km/u. Zie ook het concept ontwerp van de nieuwe Corridor tussen de rotonde Corridor/Eerdsebaan en de nieuwe ontsluitingsweg van Foodpark in Figuur 2.



Figuur 2 Concept ontwerp Corridor (bron: Kostenraming Corridor/Corsica, D-01-C concept, Newae, 1 maart 2018)

De kruising Corridor/Mac. Arthurweg wordt aangepast: de Corridor wordt de doorgaande richting, verkeer van en naar de Mac. Arthurweg dient voorrang te verlenen aan verkeer op de Corridor. Daarnaast worden de huidige éénrichtingsfietspaden aan weerszijden van de Corridor vervangen door één tweerichtingenfietspad aan de oostzijde van de weg.

De aansluiting van Foodpark Veghel fase 2 op de Corridor wordt vormgegeven als voorrangskruispunt met afbuigende voorrang van de Corridor naar de ontsluitingsweg van Foodpark. Verkeer op de Corridor ten zuidwesten van de ontsluitingsweg dient voorrang te verlenen aan het verkeer op de route Corridor – ontsluitingsweg Foodpark en vice versa.

De ontsluitingsweg op het nieuwe bedrijventerrein wordt gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. Aan de noordzijde van deze weg wordt een vrijliggend tweerichtingenfietspad gerealiseerd. Uitgangspunt is dat de basiskkenmerken wegontwerp hier volledig worden toegepast. Dit zal leiden tot een verkeersveilige weginrichting.

3 Verkeersintensiteiten

De verkeersintensiteiten die in deze verkeerstoets gebruikt worden zijn afkomstig uit het provinciale verkeersmodel, te weten de Brabant Brede Model Aanpak – Noordoost (BBMA-NO). Dit verkeersmodel is gebruikt in het Milieueffectrapport Foodpark Veghel (Arcadis, 16 april 2016, kenmerk 078829058 D.15). Dit verkeersmodel is ook gebruikt in de Verkeerstoets Foodpark Fase 1 (Arcadis, 30 maart 2016, kenmerk 078890574 A). Deze verkeerstoets is gebruik als basis voor het bepalen van de verkeersintensiteiten voor Foodpark Fase 2. Daarbij is voor de autonome ontwikkeling uitgegaan van de autonome ontwikkeling uit het verkeersmodel, plus de verkeersgeneratie van Foodpark Fase 1.

3.1 Verkeersproductie plan

Voor het bepalen van de verkeersproductie van het nieuwe bedrijventerrein, is gebruik gemaakt van CROW publicatie 317 Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie. In Tabel 1 is de verkeersproductie voor verschillende typen bedrijventerrein weergegeven.

Nr	Type werkmilieu	Personenauto	Vrachtauto	Totaal
I	Gemengd terrein	128	33	161
II	Hoogwaardig bedrijvenpark	174	38	212
III	Distributieterrein	135	38	173
IV	Zwaar industrieterrein	59	16	75
V	Zeehaven terrein	23	8	31

Tabel 1 Gemiddeld aantal motorvoertuigbewegingen per netto ha bedrijventerrein per weekdag etmaal, naar werkmilieutype en vervoerswijze (bron: CROW publicatie 317 Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, 29 januari 2018)

In overleg met de Gemeente Meierijstad is gekozen voor 'distributieterrein' als type werkmilieu. Foodpark Fase 2 betreft circa 8 hectare uitteefbaar (milieucategorie 3 en 4) terrein. De extra generatie van verkeer (productie/attractie) betreft 1.400 mvt/etmaal (weekdaggemiddelde) en 1.800 mvt/etmaal (werkdaggemiddelde)¹.

In Figuur 3 op de volgende pagina is de verdeling van deze verkeersproductie over het netwerk weergegeven. De verdeling is gebaseerd op de verdeling die ook voor Foodpark Veghel Fase 1 is toegepast in het verkeersmodel.

¹ Een weekdag kan worden omgerekend naar een werkdag door de kencijfers te vermenigvuldigen met 1,33 (bron: CROW publicatie 317 Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, 29 januari 2018).



Figuur 3 Verdeling verkeersproductie Foodpark Fase 2 over het netwerk

3.2 Verkeersintensiteiten autonome ontwikkeling en plansituatie

In Tabel 2 zijn de verkeersintensiteiten op het wegennet rondom Foodpark Fase 2 weergegeven voor de autonome ontwikkeling (inclusief Foodpark Fase 1) en de plansituatie. In Figuur 4 zijn de locaties van de telpunten weergegeven.

In de tabel is te zien dat de realisatie van Foodpark Fase 2 vooral lokale effecten heeft op de Corridor en de Eerdsebaan. Op de Corridor ter hoogte van het plangebied neemt de hoeveelheid verkeer toe van 1.000 naar 2.800 mvt/etmaal. De Corridor kan de hoeveelheid verkeer op deze locatie goed verwerken. Het verkeer op de Eerdsebaan neemt met 4% toe, en op de Corridor (tussen Corsica en Doornhoek) met 3%.

Locatie	Nr	Wegvak	AO 2030	Productie Plan	Plan 2030
A50	1	A50 zuid	71.900	250	72.200
	2	Eerde – N279	71.600	900	72.500
	3	N279 – Veghel noord	77.600	550	78.100
	4	A50 noord	86.900	550	87.400
N279	5	N279 noord	40.900	450	41.400
	6	A50 – NCB-laan	31.300	100	31.400
	7	NCB-laan – Taylorbrug	25.700	100	25.800
	8	Taylorbrug – N279 zuid	21.300	350	21.700
N622	9	Eerdsebaan	16.400	100	16.500
Eerdsebaan	10	Eerdsebaan	28.400	1.250	29.700
Corsica	11	Corridor - Doornhoek	12.300	0	12.300
Corridor	12	west van Corsica	1.000	1.800	2.800
	13	Corsica – Doornhoek	19.800	550	20.300
	14	t.h.v. Taylorbrug	26.800	550	27.300
Rembrandtlaan	15	t.h.v. de Aa	24.200	100	24.300

Tabel 2 Verkeersintensiteiten Foodpark Veghel Fase 2 t.o.v. autonome ontwikkeling 2030 (inclusief Foodpark Fase 1)



Figuur 4 Telpunten verkeersintensiteiten

3.3 Verkeersafwikkeling

Voor het bepalen van de effecten op de verkeersafwikkeling, is gebruik gemaakt van de Verkeerstoets Foodpark Fase 1 (Arcadis, 30 maart 2016, kenmerk 078890574 A). In deze verkeerstoets is niet alleen gekeken naar de etmaalintensiteiten, maar ook naar I/C verhouding (de verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit op de weg) en naar de verkeersafwikkeling op de kruispunten.

Het verkeersnetwerk en de kruispunten op de bedrijventerreinen in Veghel is sinds het opstellen van deze verkeerstoets niet veranderd. Daarom zullen de knelpunten zoals benoemd in de verkeerstoets nog steeds optreden en zelfs verergeren door de extra verkeersproductie van Foodpark Veghel Fase 2.

Ten opzichte van de autonome situatie verslechtert de verkeersafwikkeling op onderstaande wegvakken (ochtendspits):

- A50: De verkeersafwikkeling op de A50 is erg slecht, gesproken kan worden van een structureel knelpunt. Ten opzichte van de autonome situatie is op de A50 sprake van een verdere verslechtering op het wegvak tussen de aansluitingen Eerde en Veghel/N279, veroorzaakt door het extra gegeneerde verkeer als gevolg van een gerealiseerd Foodpark. Toenemende congestie leidt tot meer sluipverkeer op de route Rembrandtlaan – Corridor.
- Eerdsebaan / aansluiting Eerde: In de autonome situatie 2030 (met realisatie van Foodpark Fase 1) is al sprake van een matige verkeersafwikkeling op de Eerdsebaan. De aansluiting Eerde (geregelde kruispunten) kan het verkeer nog verwerken. Het grote probleem is filevorming tijdens de spits: oprijdend verkeer vanaf de Eerdsebaan kan niet naar de A50, waardoor terugslag op de toerit optreedt of kan gaan optreden.
- Corridor – Rembrandtlaan: De route door Veghel wordt geconfronteerd met een verdere verslechtering van de verkeersafwikkeling. In de autonome situatie (met realisatie van Foodpark Fase 1) is al sprake van een slechte verkeersafwikkeling op deze verbinding. Door het extra verkeer vanuit Foodpark Fase 2 verslechtert de situatie nog meer.

De verkeersafwikkeling in de avondspits is vergelijkbaar met de ochtendspits, alleen in tegengestelde richting. Op de A50 is de verkeersafwikkeling in de avondspits iets slechter dan in de ochtendspits.

Voor de rotonde Eerdsebaan/Corridor/Corsica zijn in het kader van Foodpark Veghel Fase 1 kruispuntberekeningen uitgevoerd. Hieruit blijkt dat de rotonde met name in de avondspits overbelast raakt als gevolg van realisatie van Foodpark Veghel Fase 1. De verzadigingsgraad is dan 0,79 wat betekent dat de verkeersafwikkeling slecht is (rekening houdend met het fietsverkeer op deze rotonde is de verkeersafwikkeling slechts vanaf een verzadigingsgraad van 0,7). Dit zal verergeren als gevolg van de realisatie van Foodpark Veghel Fase 2, aangezien alle verkeer van en naar Foodpark Veghel Fase 2 via deze rotonde rijdt.

Daarnaast is gekeken naar de kruispunten op de Eerdsebaan bij aansluiting Eerde op de A50. Deze verkeerslichten kunnen het extra verkeer als gevolg van Foodpark Veghel Fase 1 nog net verwerken. Echter omdat de verkeersafwikkeling op de A50 tijdens de spitsuren structureel slecht is, heeft dit gevolgen voor het functioneren van aansluiting Eerde. Oprijdend verkeer kan de A50 niet op waardoor terugslag plaatsvindt richting de toerit en kruisingsvlak. Dit kan blokkades tot gevolg hebben op de kruispunten van de aansluiting Eerde met de Eerdsebaan. Dit probleem verergert wanneer Foodpark Veghel Fase 2 wordt gerealiseerd.

4 Parkeren

Parkeren dient conform het gemeentelijk beleid plaats te vinden op eigen terrein. In het openbare gebied worden geen aanvullende parkeerplaatsen gerealiseerd. De parkeernormering is vastgelegd in gemeentelijk beleid.

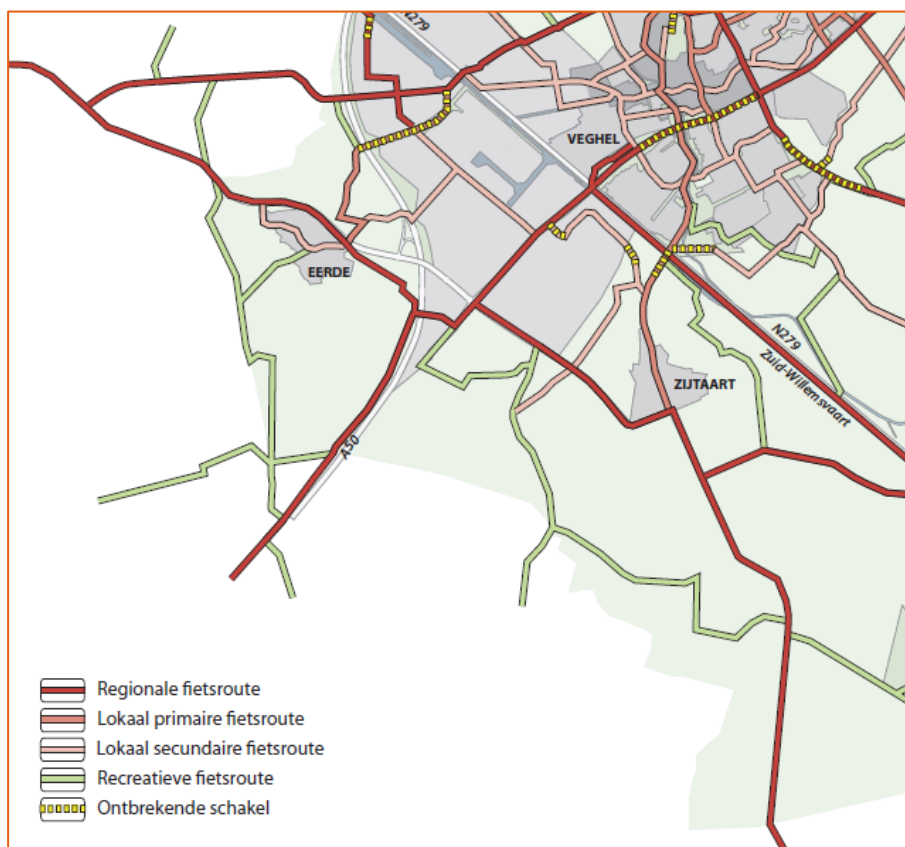
5 Langzaam Verkeer

In Figuur 5 is een uitsnede van de visiekaart van het fietsnetwerk in Veghel weergegeven. In deze kaart is te zien dat de route Corridor, Mac. Arthurweg, Abenhoefweg deel uitmaakt van een regionale fietsverbinding. De Corridor ten zuidwesten van de Mac. Arthurweg en De Kempkens zijn onderdeel van een recreatieve fietsroute.

Langs de Corridor ligt aan de zuidoostzijde van de weg een vrijliggend tweerichtingenfietspad. Ter hoogte van de kruising met Poort van Veghel is een fietsoversteek aanwezig voor de fietsverbinding langs de Mac. Arthurweg en Abenhoefweg. Het vrijliggende tweerichtingenfietspad wordt langs de Corridor doorgetrokken richting de nieuwe ontsluitingsweg Foodpark. Vanaf deze nieuwe ontsluitingsweg liggen er verder langs de Corridor richting het zuidwesten vrijliggende 2-zijdige éénrichtingsfietspaden.

De nieuwe interne ontsluitingsweg op Foodpark Veghel Fase 2 wordt voorzien van een vrijliggend tweerichtingenfietspad aan de noordzijde van deze ontsluitingsweg (zie ook Figuur 2). Het fietsverkeer kan hiermee veilig worden afgewikkeld.

In het Fietsplan Veghel zijn de oversteken van de rijbanen van de Corridor en Corsica bij de turbotronde benoemd als knelpunt vanwege de hoeveelheid (vracht)verkeer, de oversteeklengte en de hoge snelheden van het autoverkeer. Dit knelpunt zal verergeren door de toename van verkeer op de rotonde als gevolg van de realisatie van Foodpark Veghel (zowel fase 1 als fase 2; aangezien in 2012 ook fase 1 nog niet vastgesteld was).



Figuur 5 Uitsnede visiekaart fietsnetwerk Veghel (bron: Fietsplan Veghel, Gemeente Veghel, mei 2012)

6 Conclusie en aanbevelingen

Realisatie van Foodpark Veghel Fase 2 betreft ca. 8 hectare bedrijventerrein met een extra verkeersgeneratie van ca. 1.800 mvt/etmaal ten opzichte van de autonome ontwikkeling 2030. In de autonome ontwikkeling van 2030 is de volledige ontwikkeling van Foodpark Fase 1 meegenomen.

Als gevolg van de ontwikkeling van Foodpark Fase 1 ontstaat al een aantal knelpunten in de verkeersafwikkeling op de wegen rondom de bedrijventerreinen van Veghel: A50, Eerdsebaan/aansluiting Eerde en Corridor/Rembrandtlaan. Daarnaast kan de rotonde Eerdsebaan/Corridor/Corsica het verkeer in de avondspits niet meer verwerken. Door de aanvullende ontwikkeling van Foodpark Fase 2 verslechtert de situatie hier nog meer.

Daarom bevelen wij het volgende aan:

- Verhogen van de capaciteit van de rotonde Eerdsebaan/Corridor/Corsica. Daarbij dient onderzocht te worden wat m.b.t. de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid de meest gewenste optie is, bijvoorbeeld omvormen tot kruispunt met verkeerslichten. Hierbij dient ook het knelpunt voor het fietsverkeer op deze rotonde meegenomen te worden.
- Daarnaast dient te worden onderzocht te worden of de ombouw van de N279-Zuid en de aanleg van een nieuwe verbindingsweg Keldonk-Doornhoek (naar de N279-zuid), de problemen in de verkeersafwikkeling op de Corridor deels kunnen oplossen. Deze verbindingsweg zorgt ervoor dat een deel van het verkeer van Doornhoek en Foodpark Veghel rechtstreeks via Corsica/Doornhoek en de nieuwe verbindingsweg naar de N279 kan rijden.
- Geadviseerd wordt om in samenwerking met Rijkswaterstaat te onderzoeken welke maatregelen op de A50 nodig zijn voor een betere doorstroming waardoor geen terugslag vanaf de A50 op het onderliggende wegennet plaatsvindt.