

Notitie

Onderwerp: Verkeersadvies bestemmingsplan Asten Laarbroek-Laagveld 2020

Projectnummer: 375346

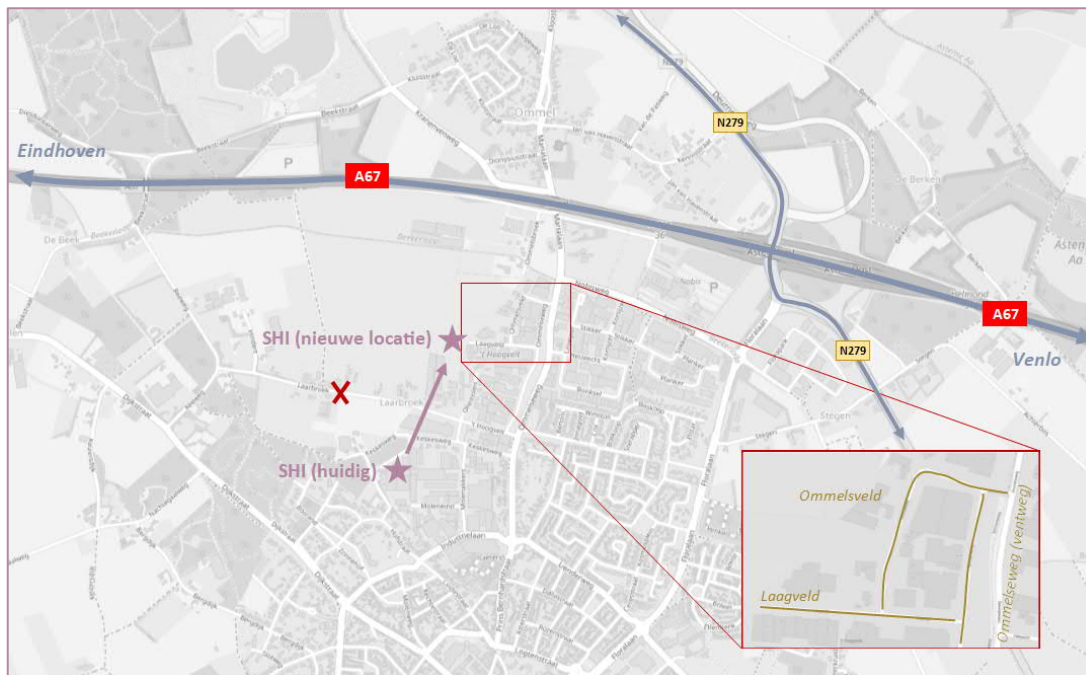
Referentienummer: SWNL0267166 definitief 29 okt 2020

Datum: 29-10-2020

1 Inleiding

SHI Non-Food Concepts (hierna: SHI), in de huidige situatie gevestigd aan de Keskesweg in Asten, is voornemens de bedrijfsactiviteiten te verplaatsen naar een nieuwe locatie tussen Laagveld en Laarbroek in Asten (Figuur 1). Sweco Nederland B.V. is gevraagd een verkeerskundig advies op te stellen over de gevolgen voor de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid. In dit verkeersadvies worden de volgende vragen beantwoord:

- Is de huidige weginrichting geschikt voor de toename in het aantal auto- en vrachtbewegingen?
- Wat is de invloed van de extra verkeersbewegingen op de verkeersveiligheid en verkeersdoorstroming?
- Is er een probleem ter hoogte van de huidige haaksparkeervakken ter hoogte van 'Vinken Caravans & Campers'?



Figuur 1: de huidige en toekomstige locatie van SHI en de geplande afsluiting op de Laarbroek volgens het ontwerpbestemmingsplan. De A67 en de N279 zijn de voornaamste herkomst en bestemmingen van het vrachtverkeer van SHI.

1.1 Werkwijze

Om het effect van de verplaatsing van SHI inzichtelijk te maken zijn de volgende stappen doorlopen:

- Berekening van de verkeersgeneratie.
- Verdeling van de verkeersgeneratie over de bestaande infrastructuur.
- Uitvoeren van een capaciteitstoets.
- Kwalitatieve beoordeling van de capaciteit en verkeersveiligheid.

2 Verkeersgeneratie

2.1 SHI

Op basis van de algemene kencijfers verkeersgeneratie van het CROW¹ kan de verkeersgeneratie van SHI bepaald worden. Uitgaande van 18.000 m² bvo bedrijf (arbeidsextensief), 3.000 m² bvo kantoor (kantoor zonder baliefunctie), rest bebouwde kom en een weinig stedelijke omgeving, is de norm respectievelijk 10,9 per 100 m² en 9,6 per 100 m². Daarmee telt het aantal motorvoertuigverplaatsingen per dag op tot maximaal 2.250 motorvoertuigen per werkdag. Op werkdagen komt dit overeen met ongeveer 2.990 motorvoertuigverplaatsingen per dag. De kencijfers maken geen onderscheid tussen het aantal vrachtwagens en personenwagens.

De bovenstaande verkeersgeneratie is gebaseerd op landelijke kencijfers. Voor mobiliteitstoetsen in het algemeen heeft het de voorkeur om cijfers over verkeersgeneratie in de huidige situatie mee te nemen in de berekening, aangezien de CROW-normen zijn gebaseerd op landelijke kencijfers waar een bandbreedte in zit. Om deze reden is vooral gekeken naar de huidige verkeersgeneratie van SHI.

Uit de gegevens van SHI² blijkt dat in de huidige situatie op alle locaties in totaal tussen de 80-120 vrachtwagenbewegingen (heen en terug) en 210 personenwagenbewegingen per gemiddelde werkdag gegenereerd worden. In de huidige situatie vindt er transport van goederen plaats tussen de hoofdlocatie in Asten en nevenlocaties in Deurne en Someren. Het bundelen van deze activiteiten op de nieuwe locatie leidt ertoe dat de interne transportbewegingen (per vrachtwagen) komen te vervallen en het samenvoegen van de verschillende locaties maakt het mogelijk om de transporten efficiënter in te plannen. Het is daardoor aannemelijk dat het aantal vrachtwagenbewegingen in de nieuwe situatie gelijk zal blijven. Naar verwachting zal het aantal werknemers gelijk blijven, waardoor ook het aantal voertuigbewegingen per auto ongeveer gelijk zal blijven.

Tabel 1: Overzicht van de berekende verkeersgeneratie voor SHI

	Verkeersgeneratie (per werkdagemaal)
Vrachtverkeer	80 - 120
Autoverkeer	210
Totaal	290 - 330

De verplaatsing van SHI zal op de omliggende wegen (Laagveld en Ommelseweg) leiden tot een toename van ongeveer 330 motorvoertuigverplaatsingen per werkdagemaal. Hiervan zijn er tussen de 80-120 vrachtwagenbewegingen.

¹ CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren – kencijfers parkeren en verkeersgeneratie.

² Mobiliteitsplan SHI Non-Food Concepts (2020), opgesteld door De Verkeersdeskundige

2.2 Twee bedrijfskavels

Naast de verplaatsing van SHI kent de planontwikkeling nog twee bedrijfskavels van 7.000 en 1.500 m². Deze zullen ook via het Laagveld ontsloten worden. Bij het berekenen van de verkeersgeneratie van deze bedrijfskavels zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De verkeersgeneratie is bepaald aan de hand van de CROW-normen.
- Het bruto vloeroppervlak van de bedrijfskavels is 70%.
- De bedrijfskavels krijgen de functie 'arbeidsintensief'.
- De maximale norm is gehanteerd.
- De verdeling van de verkeersgeneratie naar autoverkeer en vrachtverkeer is 80/20.

In Tabel 2 is de berekening van de verkeersgeneratie voor de twee bedrijfskavels opgenomen. Hieruit is af te leiden dat de bedrijfskavels 520 motorvoertuigen en 130 vrachtwagens per weekdagemaal genereren.

Tabel 2: De verkeersgeneratie van de twee bedrijfskavels

Aspect	Berekening
Oppervlakte bedrijfskavels	$1.500 + 7.000 \text{ m}^2 = 8.500 \text{ m}^2$
Bruto vloeroppervlakte (70%)	$0,7 * 8.500 \text{ m}^2 = 5950 \text{ m}^2$
Verkeersgeneratie	$10,9 * (5.950/100) = 649 \approx 650$
Aantal personenauto's (80% van de verkeersgeneratie)	$0,8 * 650 = 520 \text{ werkdag} = 690$
Aantal vrachtwagens (20% van de verkeersgeneratie)	$0,2 * 650 = 130 \text{ werkdag} = 175$

2.3 Totale verkeersgeneratie planontwikkeling

In totaal genereert de planontwikkeling ongeveer 900 autoverplaatsingen en 250 – 295 vrachtwagenbewegingen op een werkdag.

Uitgaande van de maximale CROW-normen kom je voor SHI en de twee bedrijvenkavels uit op 2.500 autoverplaatsingen en 565 vrachtwagenverplaatsingen voor een werkdag. Dit verkeer zal zich in de praktijk verdelen over de wegen Laagveld en de ventweg van de Ommelseweg.

Zoals eerder aangegeven wordt gewerkt met de specifieke normen voor de SHI, aangezien dat ervaringscijfers zijn.

3 Verkeerseffecten

In Figuur 2 is een overzicht gegeven van de voornaamste routes van het vrachtverkeer die in de huidige situatie van en naar SHI rijden, uitgaande dat dit verkeer met name op de A67 en de N279 is georiënteerd. De vrachtwagens rijden via de Keskesweg en het Hoogveld naar de Ommelseweg en Nobisweg om vervolgens bij de rotonde met de Floralaan richting de N279 en A67 te rijden.

In de nieuwe situatie zal het vrachtverkeer het bedrijventerrein bij het Ommelsveld in plaats van het Hoogveld oprijden en verlaten, aangezien dit een kortere route is (Figuur 2, onder). Vervolgens heeft het vrachtverkeer twee keuzes om SHI te bereiken, namelijk via het Ommelsveld en de Ommelseweg (ventweg). Hierdoor zal de extra verkeersgeneratie ten gevolge van de planontwikkeling over twee routes verdeeld worden, waarbij de vrachtwagenchauffeurs zelf kunnen kiezen welke route ze volgen.

3.1 Capaciteitstoets

Om te bepalen of er mogelijk knelpunten voor de doorstroming op wegvakniveau ontstaan, is er gekeken naar de capaciteit van het Laagveld, Ommelsveld en Ommelseweg (ventweg). Aangezien er geen exacte capaciteitswaarde bestaat voor erftoegangswegen op

bedrijventerreinen, zijn de wegen op met expert opinion beoordeeld op basis van het wegprofiel. Gezien het profiel van de weg (bedrijventerrein, 6 meter breed, geen fietsvoorzieningen, haaksparkeren) is de etmaalcapaciteit ingeschat op 5.000 motorvoertuigen per dag. Voor de gebiedsontsluitingsweg Ommelseweg is een capaciteitswaarde van 10.000 motorvoertuigen per etmaal gehanteerd.

Uit het BBMA-model (BrabantBrede ModelAanpak) zijn voor basisjaar 2015 en prognosejaar 2030 de verkeersintensiteiten op werkdag etmaal niveau gehaald, waarbij onderscheid is gemaakt tussen het aantal motorvoertuigen en vrachtwagens (Bijlage 1). Op basis van dit model is de huidige verkeersintensiteit op de Ommelseweg, Ommelseweg (ventweg), Ommelsveld en Laagveld bepaald. In het model is de ventweg van de Ommelseweg niet als aparte weg opgenomen. We gaan er daarom vanuit dat het verkeer zich over beide wegen gelijk verdeelt. Rekening houdend met een autonome groei van het verkeer tot 2030 bedraagt de intensiteit naar verwachting in totaal 1.400 motorvoertuigen per etmaal over het Ommelsveld en Laagveld-Ommelseweg (ventweg) => per weg circa 700 mvt. Het aantal vrachtwagens, inclusief de planontwikkeling zal in 2030 590 – 635 per etmaal bedragen.





Figuur 2: Boven, de huidige routekeuze en onder de verdeling van het vrachtverkeer indien SHI verplaatst.

De extra verkeersgeneratie ten gevolge van de planontwikkeling valt binnen de capaciteit en zal daarmee geen knelpunten voor de doorstroming op wegvakniveau en kruispuntniveau opleveren. De drukte van het personenautoverkeer zal tijdens de spitsperiodes hoger zijn, terwijl het vrachtverkeer meer over de dag is verdeeld.

3.2 Kwalitatieve beoordeling capaciteit en verkeersveiligheid

Bij de beoordeling van het effect van de extra verkeersgeneratie op de verkeersdoorstroming op het Laagveld, Ommelsveld en Ommelseweg (ventweg) ten opzichte van de planontwikkeling is als randvoorwaarde meegenomen dat er geen obstakels op of langs de openbare weg aanwezig zijn (bijvoorbeeld parkeren op de openbare weg of opslag van goederen op het trottoir). Uitgaande van een benodigde breedte van 3 meter voor een vrachtwagen, 2,25 meter voor een personenauto en 1 meter voor een fietser, voorziet het wegprofiel in genoeg ruimte voor de verschillende vervoerswijze om elkaar te passeren.

In de huidige situatie lijkt het gebruik van de openbare ruimte op sommige plaatsen te conflicteren met de weginrichting, waardoor doorstromingsknelpunten kunnen ontstaan. Vanuit Street view images in Cyclomedia (Figuur 3) is te zien dat de drie haakspareervakken aan het Laagveld ter hoogte van Nedicom gebruikt worden als opslagplaats voor materiaal en op de Ommelseweg (ventweg) ter hoogte van Vinken Caravans en Campers caravans worden geparkeerd. In de huidige situatie komt ook straatparkeren voor, waardoor het wegprofiel plaatselijk deels geblokkeerd is. Hierdoor wordt het wegprofiel te krap voor tegemoetkomend (vracht)verkeer om elkaar zonder hinder te passeren, waardoor enige vertraging kan ontstaan. De mate van hinderlijkheid wordt hier bepaald door de voertuigintensiteiten, de lengte van de hinder in afstand (het type voertuig en de hoeveelheid voertuigen die achter elkaar op de weg staan geparkeerd) en de frequentie (zowel ten opzichte van de gehele straat als in de tijd).

Er dient opgemerkt te worden dat het Laagveld, Ommelsveld en Ommelseweg (ventweg) als erftoegangswegen fungeren, waardoor zij in principe geen stroomfunctie hebben.

Beperkte hinder is vanuit verkeerskundig oogpunt dan ook geen probleem. Door de overzichtelijkheid ter hoogte van de kruispunten Ommelsveld met Ommelseweg (ventweg) en Ommelseweg (hoofdweg) kan tegemoetkomend vrachtverkeer elkaar op geruime afstand zien aankomen, waardoor de kans op blokkades op de Ommelseweg (hoofdweg) beperkt is.

Voor de verkeersdoorstroming zijn kruispunten vaak maatgevend. Bij de beoogde verplaatsing van SHI neemt het aantal verkeersbewegingen bij de twee dichtbijgelegen kruispunten Ommelsveld – Ommelseweg en Ommelsveld – Ommelseweg (ventweg) toe, waardoor het risico op terugslag tot op de Ommelseweg ontstaat als de weg geblokkeerd wordt. Naar verwachting ontstaan hier echter geen knelpunten voor de doorstroming en verkeersveiligheid, aangezien de situatie overzichtelijk is en tegemoetkomend vrachtverkeer elkaar vanaf geruime afstand kan zien aankomen. In de huidige situatie rijdt hier ook al vrachtverkeer en er zijn geen signalen bekend dat dit in de huidige situatie reeds tot problemen leidt.

Ter hoogte van 'Vinken Caravans & Campers' zijn er haakspaarkeervakken op de Ommelseweg (ventweg). Door de breedte (2,5 meter) en de diepte (5,5 meter) vormen deze in principe geen probleem bij het in- en uitrijden. Door de diepte van de parkeervakken rijden achteruitrijdende automobilisten niet direct de weg op (gemiddeld is er nog een meter tussen de achterbumper van de geparkeerde auto en de wegkant) en door de breedte van de parkeervakken is er bij uitparkeren genoeg zicht op naderend verkeer op de Ommelseweg. Wanneer er ter hoogte van de haakspaarkeervakken aan de overzijde op straat geparkeerd wordt, is het uitrijden uit de haakspaarkeervakken complexer. Stallen van materialen en voertuigen op de openbare weg is op straat, buiten parkeervoorzieningen om, niet toegestaan op basis van regelgeving. Indien door het stallen van materialen en voertuigen een belemmering kan ontstaan voor het doorgaande verkeer, kunnen daarop passende (verkeers)maatregelen worden getroffen. Daarmee wordt er geen relevant negatief effect verwacht op de planontwikkeling.



Figuur 3: Links, blokkade van drie parkeervakken, rechts, straat parkeren op de Ommelseweg (ventweg) (bron: Cyclomedia).

Een belangrijk aandachtspunt is dat een groot deel van de werknemers bij SHI per fiets naar het werk toe reist. Vanuit het oogpunt verkeersveiligheid is het niet wenselijk dat fiets- en vrachtverkeer met elkaar gemengd wordt. Echter, dit is niet ongebruikelijk bij bedrijventerreinen. Het aanbrengen van fiets- of suggestiestroken op het Laagveld, Ommelsveld en Ommelseweg (ventweg) kan de verkeersveiligheid verhogen, doordat bestuurders hierdoor op de mogelijke aanwezigheid van fietsverkeer geattendeerd worden. Bijkomend zorgen fietsstroken ervoor dat er niet meer op de rijbaan geparkeerd mag

worden. Binnen de gemeente worden op bedrijventerreinen op dit moment nog nergens fietsstroken toegepast.

4 Conclusies en aanbevelingen

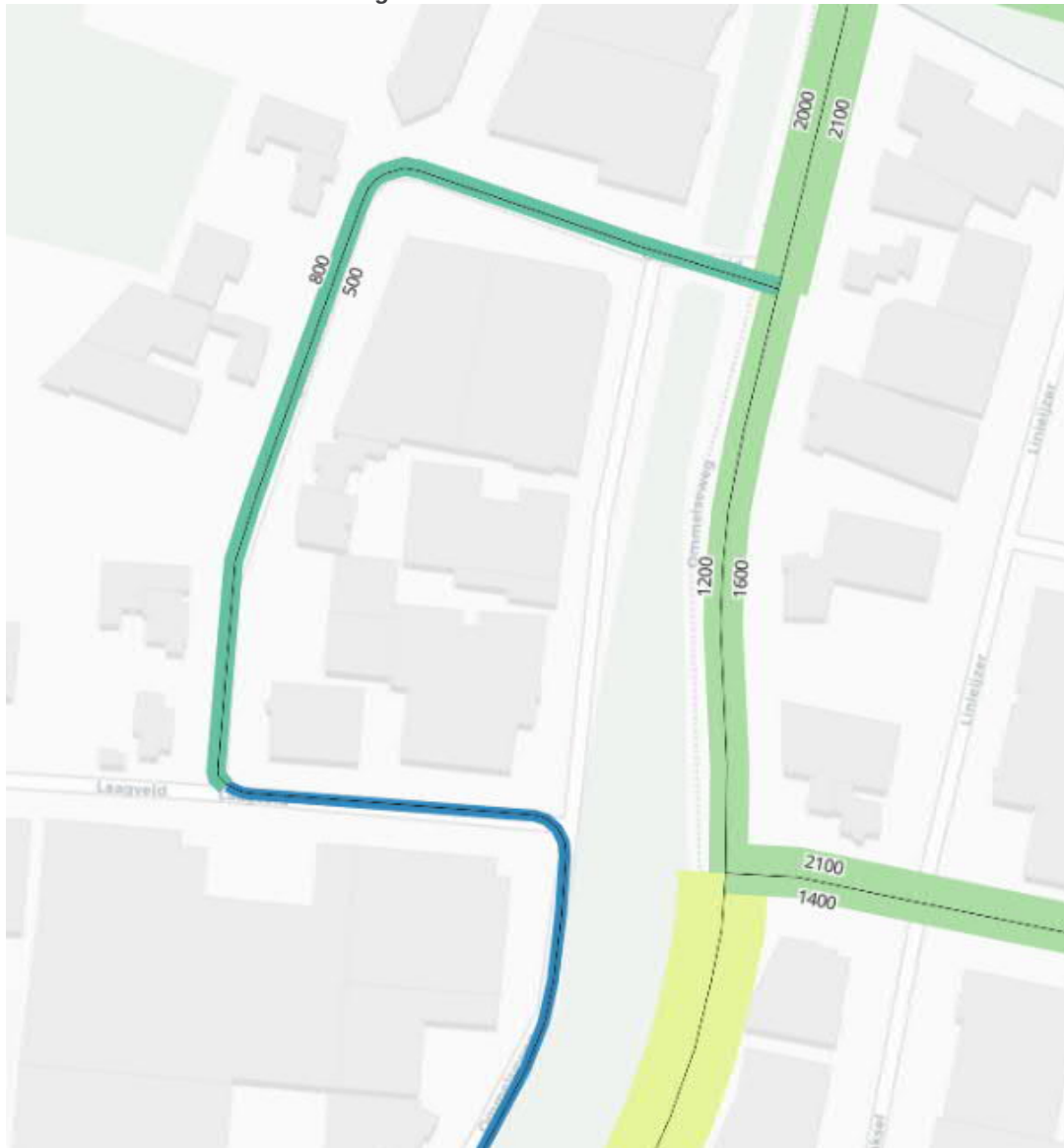
Het aantal extra verkeersbewegingen ten gevolge van de totale planontwikkeling (SHI + 2 bedrijfskavels) valt binnen de capaciteit van het bestaande wegennetwerk en het verkeersbeeld. Daarmee worden geen nieuwe knelpunten verwacht. In de huidige situatie komt op zowel Laagveld als Ommelsveld parkeren op de straat voor. Verkeer moet dan om de (vracht)auto heenrijden. Echter, aangezien het Laagveld, Ommelsveld en Ommelseweg (ventweg) de functie erftoegangsweg hebben en de intensiteit laag is, kan soms enige vertraging optreden, maar valt deze hinder binnen aanvaardbare grenzen.

Verantwoording

Titel	Verkeersadvies bestemmingsplan Asten Laarbroek-Laagveld 2020
Projectnummer	375346
Referentienummer	SWNL0267166 definitief 29 okt 2020
Revisie	Definitief
Datum	29-10-2020
Auteur	Wouter van Haperen
E-mailadres	wouter.vanhaperen@sweco.nl
Gecontroleerd door	Erik Mansvelder
Paraaf gecontroleerd	
Goedgekeurd door	Willem Scheper
Paraaf goedgekeurd	

Bijlage 1 Modelplots BBMA-model

*Etmaalintensiteiten motorvoertuigen 2015**



** in het verkeersmodel zijn niet alle wegen opgenomen. Zo is de parallelweg van de Ommelseweg niet opgenomen. In de praktijk zal het (vracht)verkeer zich verdelen over Laagveld en de parallelweg. In de analyse wordt er vanuit gegaan dat de intensiteit in de huidige situatie circa 650 mvt/uur bedraagt.*

Etmaalintensiteiten vrachtverkeer 2015

