

Verkeerskundige effecten bedrijfsverplaatsing Van Aalsburg Griendhouthandel B.V.



D. van Ballegooij B.V.

Bouwkundig Tekenburo

**Verkeerskundige effecten bedrijfsverplaatsing
Van Aalsburg Griendhouhandel B.V.**

status	definitief
kenmerk	DBa1001
datum	22 maart 2010

Inhoudsopgave

1	Inleiding	2
1.1	Aanleiding	2
1.2	Omgevingsanalyse huidige en toekomstige locatie	3
2	Verkeerskundige effecten huidige en toekomstige locatie	4
2.1	Huidige locatie.....	4
2.2	Toekomstige locatie	4
2.2.1	Intensiteiten.....	5
2.2.2	Ontsluiting	6
3	Conclusie	8

1 Inleiding

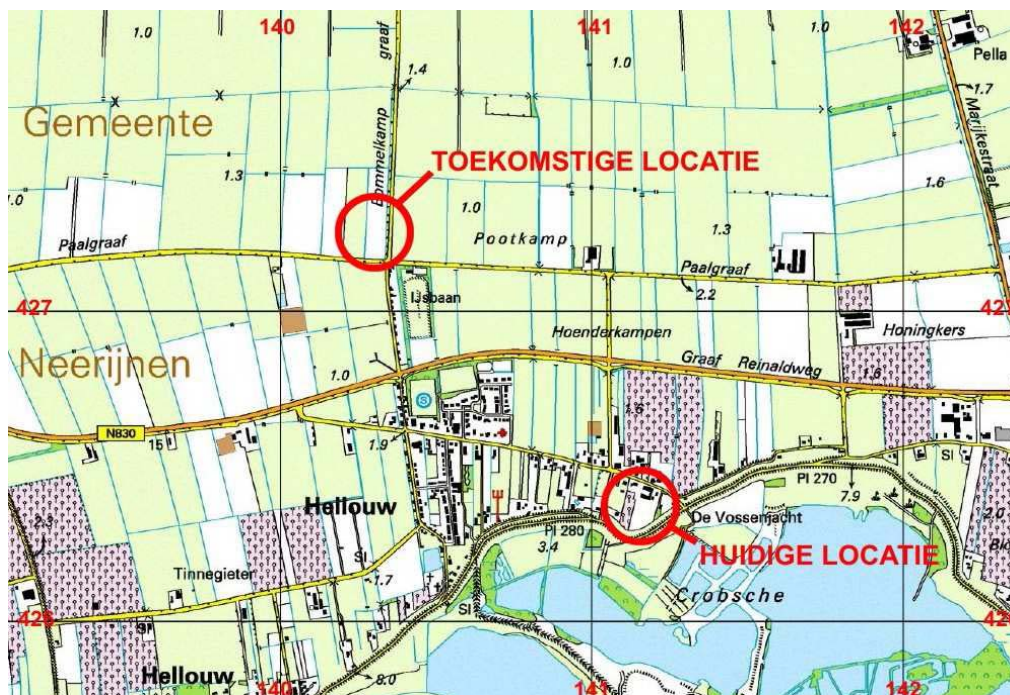
1.1 Aanleiding

Tussen de Korfgraaf en de Waalbandijk in de kern Hellouw (gemeente Neerijnen) is Van Aalsburg Griendhouthandel bv gevestigd. Het bedrijf teelt op zo'n 300 ha in de ruime omgeving van Hellouw griendhout (vaak in pacht van natuurbeschermingsorganisaties). Dit wordt geoogst en naar de locatie in Hellouw vervoerd om te worden verwerkt tot vlechtschermen en vooral zinkstukken voor de waterbouw. Aanvoer door derden vindt slechts op zeer beperkte schaal plaats: het bedrijf zorgt zelf voor de winning en aanvoer van grondstof. Vroeger was dit een wijd verbreid ambacht in Nederland, maar thans zijn er nog slechts twee bedrijven over. Op het bedrijf werken 15 vaste krachten en, afhankelijk van het seizoen, enkele tientallen seizoenskrachten. De verkeersproductie van het bedrijf bedraagt ongeveer 12 zware en 70 lichte motorvoertuigen per etmaal (*bron: AGEL adviseurs, Akoestisch onderzoek, augustus 2008*).

De huidige bedrijfshuisvesting aan de Korfgraaf binnen de bebouwde kom van Hellouw past momenteel niet in de huidige woonomgeving. De (huidige) locatie zorgt zowel voor bedrijfsmatige-, veiligheids-, landschappelijke- als verkeersproblemen: de huidige locatie is beperkt van omvang waardoor uitbreiding niet mogelijk is. Dat brengt met zich mee, dat de voorraad griendhout hoog (>10 meter) opgestapeld moet worden, hetgeen een negatieve landschappelijke uitstraling heeft. Verplaatsing van het griendbedrijf is dan ook wenselijk.

Daarom is gezocht naar een nieuwe locatie in het buitengebied, liefst in de periferie van de bebouwde kom. Uiteindelijk is gekozen voor een verplaatsing van het griendbedrijf naar een locatie aan de Paalgraaf ten noorden van de kern Hellouw (zie onderstaande figuur). Op de inmiddels in gang gezette vrijstellingsprocedure voorontwerp is een aantal zienswijzen binnengekomen waarin met name gevreesd wordt voor een verkeersonveilige situatie.

Om te beoordelen in hoeverre de nieuwe locatie daadwerkelijk verkeersonveilige situaties veroorzaakt is Megaborn gevraagd de verkeerskundige effecten van een bedrijfsverplaatsing nader te onderzoeken. Deze zullen in dit rapport beschreven worden.



Figuur 1: Huidige en toekomstige locatie Van Aalsburg Griendhouthandel bv

1.2 Omgevingsanalyse huidige en toekomstige locatie

Om de verkeerskundige effecten van de huidige en de toekomstige locatie vast te kunnen stellen, zullen eerst enkele verkeerskundige kenmerken van de omgeving van beide locaties beschreven worden.

Binnen de bebouwde kom van Hellouw geldt een 30 km-regime, met waar nodig versmallingen en asverspringingen. De wegen buiten de bebouwde kom zijn ingericht als 60 km/uur zone. De Graaf Reinaldweg (N830) is aangewezen als gebiedsontsluitende weg met een maximumsnelheid van 80 km/uur.

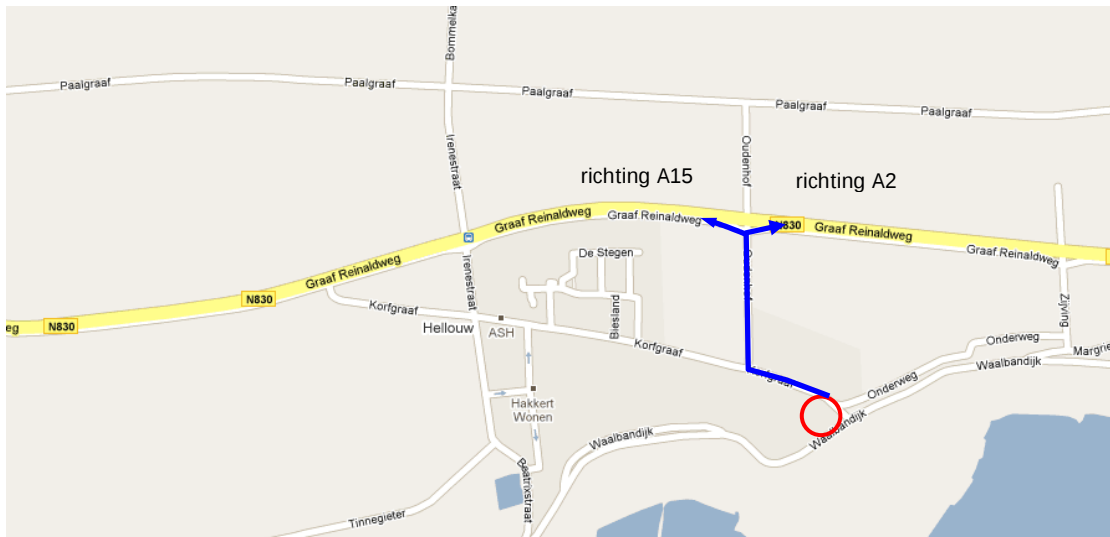
Op alle wegen in het buitengebied - en dus ook de toeleidende wegen naar de nieuwe bedrijfslocatie – geldt een aslastbeperking van 4,8 ton (zonaal toegepast), uitgezonderd de Graaf Reinaldweg en de Marijkestraat. Fundering, bochtstralen en/of breedte van deze wegen zijn fysiek niet geschikt voor voertuigen waarvan de aslast hoger is 4,8 ton. Zonder aanpassing zullen zware vrachtwagens geen gebruik kunnen maken van deze wegen. De breedte van de wegen in het buitengebied is beperkt en schommelt tussen de 2,50 en 3,50 meter. Op de Paalgraaf en de Oudenhof geldt voor bestemmingsverkeer een ontheffing van deze aslastbeperking. Vanwege de bebouwing dicht langs de rijbaan, gecombineerd met het krappe profiel, geldt tevens een vrachtwagenverbod in de Irenestraat.



2 Verkeerskundige effecten huidige en toekomstige locatie

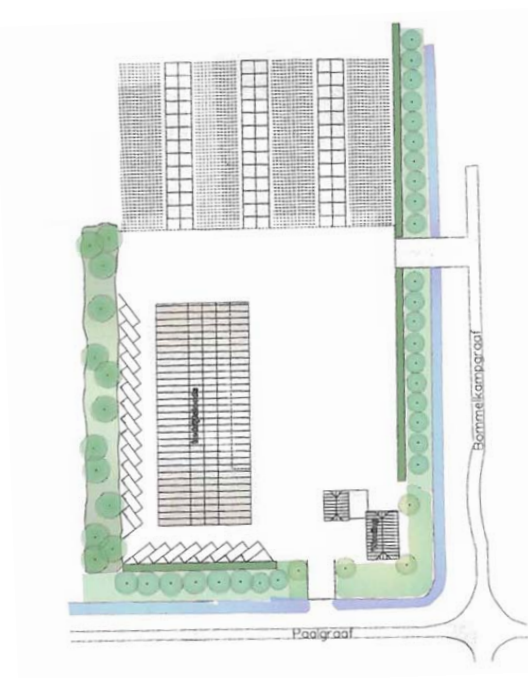
2.1 Huidige locatie

De huidige locatie van het bedrijf is gelegen aan de Korfgraaf te Hellouw (Korfgraaf 44) en strekt zich uit tot de Waalbandijk. De aan- en afvoer van producten geschiedt nu via de Korfgraaf en de Oudenhof naar de Graaf Reinaldweg richting de A2 en de A15. Ondanks dat het om beperkte aantallen gaat, kunnen omwonenden overlast ervaren van het verkeer van en naar het bedrijf. Gedacht moet worden aan (subjectieve) onveiligheid, geluid- en trillingsoverlast.



2.2 Toekomstige locatie

De toekomstige locatie voor griendbedrijf Van Aalsburg is gelegen op de rand van het open buitengebied en de zuidelijk gelegen kern Hellouw, in de oksel van de kruising Paalgraaf – Bommekampgraaf.



Op de toekomstige locatie worden een bedrijfswoning en een bedrijfshal (circa 1625m²) gerealiseerd. Daarnaast wordt een groot deel van het terrein voorzien van verharding, noodzakelijk voor de verwerking- en opslag van griendhout. De agrarische bedrijfswoning en de verschillende bedrijfsruimten komen te liggen aan de zuidzijde van het perceel. Ten behoeve van de ontsluiting van de inrichting zullen twee uitritten worden aangelegd. De ene bevindt zich aan de oostzijde van het plangebied, de ander aan de zuidzijde. De toegang aan de zuidzijde is vooral bedoeld voor personenauto's terwijl het vrachtverkeer vooral gebruik zal maken van de uitrit aan de Bommelkampsegraaf.

Zoals gezegd geldt er op alle wegen in het buitengebied een (zonaal toegepaste) aslastbeperking van 4,8 ton. Bij de entree van de Paalgraaf vanaf de Marijkestraat wordt bestemmingsverkeer ontheven van deze beperking. Vrachtverkeer met griendbedrijf Van Aalsburg als bestemming, wordt aangemerkt als bestemmingsverkeer en dient de nieuwe locatie te kunnen bereiken via de Paalgraaf naar de uitrit aan de Bommelkampsegraaf.

2.2.1 Intensiteiten

De toeleidende wegen naar de nieuwe locatie lopen niet langer door de bebouwde kom van Hellouw. Om te bepalen of er overlast verwacht kan worden van de verhoogde verkeersintensiteit in het buitengebied worden de huidige verkeersintensiteiten vergeleken met de te verwachten intensiteiten. De verkeersproductie van het griendbedrijf bedraagt zoals gezegd circa 12 zware voertuigen en 70 personenauto's per etmaal.

Om inzicht te krijgen in de huidige verkeersintensiteiten zijn er verkeerstellers geplaatst op enkele strategische locaties rondom Hellouw:

1. in de Irenestraat tussen de Graaf Reinaldweg en de Paalgraaf (30 km/uur, verboden voor vrachtverkeer);
2. in de Paalgraaf tussen de Bommelkampgraaf/Irenestraat en de Oudenhof (60 km/uur).

Uit de telresultaten blijkt dat er op telpunt 1 in totaal 204 motorvoertuigen zijn gepasseerd. De intensiteiten overdag zijn vrij constant en schommelen tussen 13 en 18 motorvoertuigen per uur. Het drukste uur is van 16.00 tot 17.00 uur. Dan rijden er 18 voertuigen langs het telpunt. De gemeten intensiteiten op telpunt 2 liggen met 185 voertuigen per etmaal iets lager dan die op telpunt 1.

Tabel 1 laat de gevolgen zien van de bedrijfsverplaatsing voor wat betreft de intensiteiten op de meetlocaties. Als laatste kolom in de tabel is de drempelwaarde opgenomen zoals die door het CROW voor erftoegangswegen wordt gehanteerd (zie kader). Uitgaande van de situatie ter plaatse zijn de intensiteiten die het CROW hanteert nog aan de hoge kant. Een maximaal aanvaardbare intensiteit van 4.000 motorvoertuigen per etmaal past hier beter.

Locatie	Huidige intensiteit (mvt/etm)	Maximale toename aantal personenauto's per etmaal	Maximale toename aantal vrachtwagens per etmaal	Maximale nieuwe intensiteit (mvt/etm)	Drempelwaarde CROW (mvt/etm)
Irenestraat	204	70	0	274	4.000
Paalgraaf	185	70	12	267	4.000

Tabel 1: Effecten op de intensiteiten van de bedrijfsverplaatsing op basis van maximale toename

In de praktijk zal niet al het verkeer (100%) kiezen voor een route langs een van de meetlocaties. Vanwege hun herkomstlocatie zullen sommigen sowieso al kiezen voor een route via bijvoorbeeld de Oudenhof of de Bommelkampgraaf. De broers Van Aalsburg bijvoorbeeld, zij gaan wonen op huidige locatie van het bedrijf en zullen logischerwijs rijden via de Oudenhof. De verwachting is dat ongeveer 50% van de verkeersproductie van het griendbedrijf in de praktijk zal rijden via de meetlocaties. Dat betekent 6 zware voertuigen en 35 personenauto's per etmaal (zie tabel 2).

Locatie	Huidige intensiteit (mvt/etm)	Verwachte toename aantal vrachtwagens per etmaal	Verwachte toename aantal vrachtwagens per etmaal	Verwachte nieuwe intensiteit (mvt/etm)	Drempelwaarde CROW (mvt/etm)
Irenestraat	204	35	0	239	4.000
Paalgraaf	185	35	12	232	4.000

Tabel 2: Effecten op de intensiteiten van de bedrijfsverplaatsing op basis van verwachte toename

Indien de nieuwe intensiteiten vergeleken worden met de maximaal aanvaardbare intensiteiten zoals het CROW die hanteert, dan is er met betrekking tot de intensiteiten in absolute zin geen probleem. Desondanks is het begrijpelijk dat bewoners zich zorgen maken over verwachte intensiteittoename en de bijbehorende overlast. In het uiterste geval neemt de intensiteit relatief gezien namelijk met meer dan 40% toe.

In principe wordt er vanuit Duurzaam Veilig geen maximumgrens gesteld aan de intensiteit van het autoverkeer. Uiteraard geldt ook bij erftoegangswegen dat hoe hoger de intensiteit is, hoe groter de kans op overlast van het autoverkeer wordt. In de praktijk wordt vaak 5.000 tot 6.000 mvt/etmaal als bovengrens gehanteerd. De intensiteit die maximaal aanvaardbaar is, wordt echter uiteindelijk bepaald door de specifieke kenmerken van de locatie (centrumgebied, woonwijk, schoolomgeving, et cetera).

BRON: CROW

2.2.2 Ontsluiting

Vanwege de aslastbeperking, de intensiteiten en het verschil in overlast die zij bezorgen, wordt er bij het bepalen van de meest geschikte ontsluitingsroute van en naar de nieuwe bedrijfslocatie onderscheid gemaakt in ontsluitingsroutes voor vrachtwagens met een aslast hoger dan 4,8 ton, vrachtwagens met een aslast lager dan 4,8 ton en voor personenauto's.

Vrachtwagens

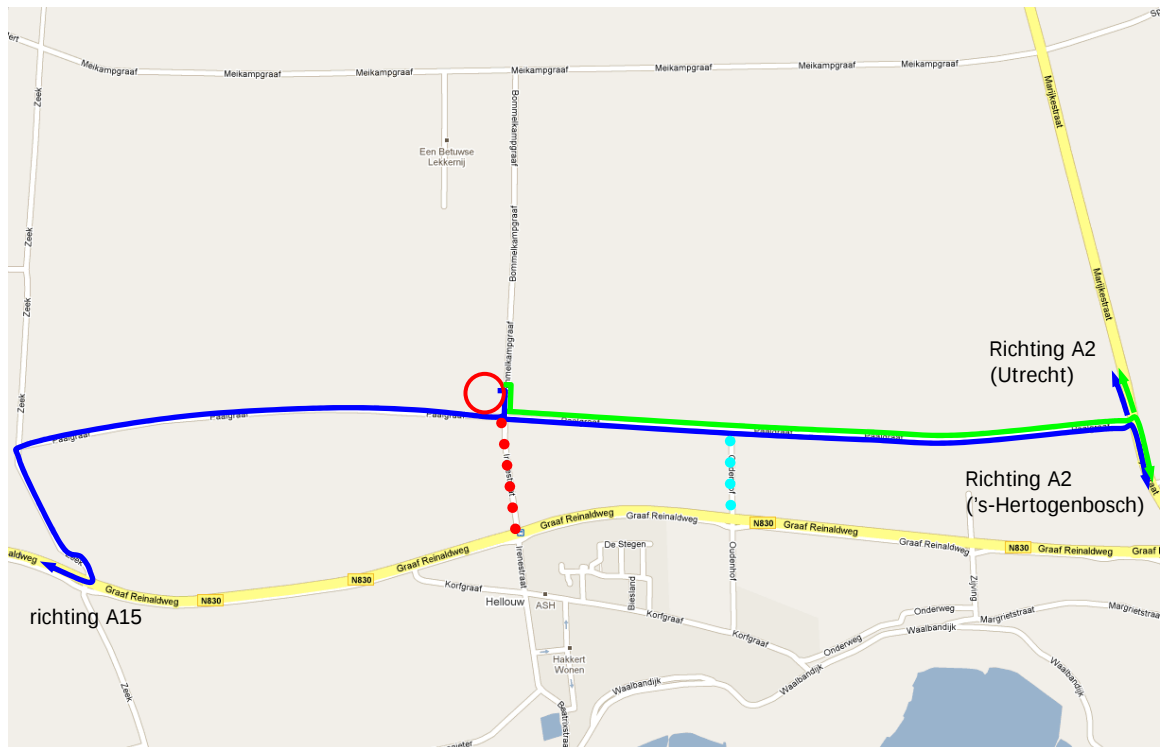
Zoals gezegd geldt er op alle wegen in het buitengebied een aslastbeperking van 4,8 ton, uitgezonderd de Graaf Reinaldweg en de Marijkestraat. Op de Paalgraaf en de Oudenhof geldt voor bestemmingsverkeer een ontheffing van deze aslastbeperking.

De meest geschikte ontsluiting van en naar de A2 voor alle vrachtverkeer, zowel met een aslast hoger als lager dan 4,8 ton, loopt via de Paalgraaf naar de Marijkestraat en verder.

De meest geschikte ontsluiting van en naar de A15 loopt voor vrachtverkeer met een aslast lager dan 4,8 ton via Paalgraaf en de Zeek. Omdat op de Zeek de aslastbeperking van kracht is en er geen uitzondering voor bestemmingsverkeer is, kan deze route niet gebruikt worden door vrachtwagens met een aslast hoger dan 4,8 ton. Zij zullen gebruik moeten maken van de route Paalgraaf – Marijkestraat – Graaf Reinaldweg. In principe mogen zij ook gebruik maken van de Oudenhof. Deze is echter minder geschikt voor grote zware voertuigen. De voorkeursroute loopt derhalve via de Marijkestraat.

Personenauto's

Personenauto's met de nieuwe bedrijfslocatie als bestemming of herkomst hoeven geen rekening te houden met de geldende aslastbeperking. Het staat hen in principe vrij om de route te kiezen die zij willen. Om de overlast voor de bewoners in de Irenestraat te voorkomen, wordt echter aangeraden om deze straat te mijden, ook met de auto. Als werkgever zal Griendbedrijf Van Aalsburg zijn medewerkers moeten instrueren een route te kiezen waarvan de Irenestraat geen onderdeel uitmaakt.



Legenda

- Voorkeursroute vrachtverkeer met aslast > 4,8 ton
- Voorkeursroute vrachtverkeer met aslast < 4,8 ton
- • • • Vermijden alle verkeer
- • • • Vermijden alle vrachtverkeer

3 Conclusie

Indien de verkeerskundige aspecten van de huidige locatie van Van Aalsburg Griendhouthandel worden vergeleken met die van de nieuwe locatie aan de Paalgraaf dan kan geconcludeerd worden dat de verkeersveiligheid en -overlast in brede zin sterk verbeteren.

De absolute verkeerstoename leidt niet tot overschrijding van de kritische drempelwaarden zoals het CROW die hanteert. Relatief gezien neemt de intensiteit (in minst gunstige geval) echter met meer dan 40% toe. Gevoelsmatig kunnen bewoners deze toename als problematisch ervaren. Dit gevoel wordt niet onderbouwd door de daadwerkelijke intensiteiten.

De meest optimale ontsluiting van en naar de A2 loopt via de Paalgraaf naar de Marijkestraat en verder. Voor vrachtverkeer met een hoger dan 4,8 ton is dit ook de meest optimale route naar de A15. Vrachtverkeer met een aslast lager dan 4,8 ton kiest het beste voor de route Paalgraaf-Zeek. Personenauto's kunnen in principe alle toeleidende wegen gebruiken, mits zij de Irenestraat maar vermijden. Het bedrijf dient er op toe te zien dat haar werknemers en leveranciers deze routes gebruiken.





Postbus 56
4180 BB Waardenburg

telefoon	0418 65 49 00
fax	0418 65 49 10
e-mail	info@megaborn.com
internet	www.megaborn.com

Kantoren in Apeldoorn, Leiderdorp
en Waardenburg.