



VERKEER EN PARKEREN

BEDRIJVENTERREIN 'DE VEKEN 4'

A.C. DE GRAAFWEG TE OPMEER



Omgeving



Verkeer en parkeren Bedrijventerrein 'De Veken 4'

A.C. de Graafweg te Opmeer

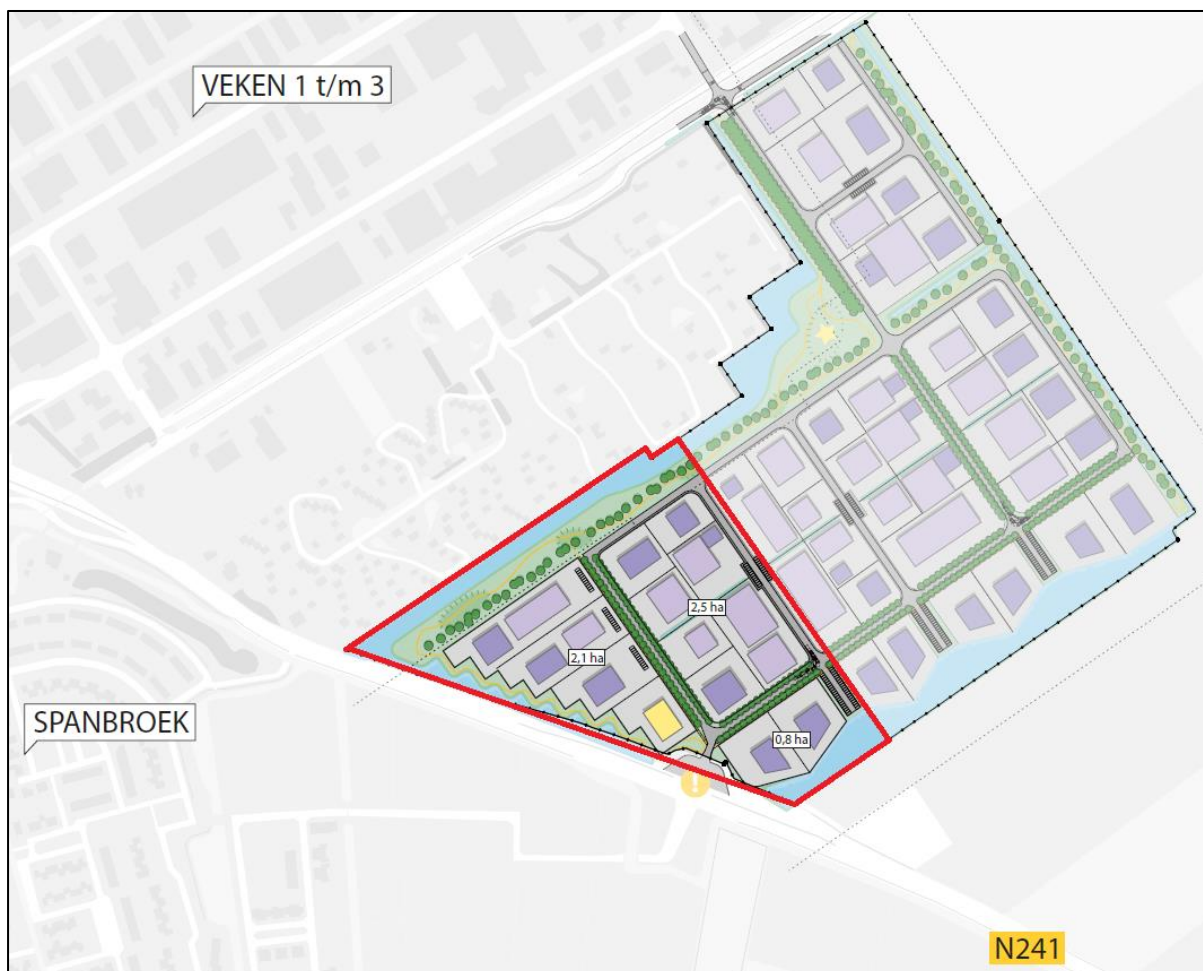
Opdrachtgever	BRO Rhijnspoorplein 38 1018 TX Amsterdam
Rapportnummer	7553.009
Versienummer	D1
Status	Eindrapportage
Datum	22 november 2019
Vestiging	Limburg Rijksweg Noord 39 6071 KS Swalmen 088 - 5001600 swalmen@econsultancy.nl
Opsteller	Q. Duong, BEng
Paraaf	
Kwaliteitscontrole	ing. M. de Loos
Paraaf	1550

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	1
2	VERKEER	2
	2.1 Verkeersgeneratie toekomstige situatie	2
	2.2 Verkeersstromen	2
3	PARKEREN	3
4	CONCLUSIE	3

1 INLEIDING

Econsultancy heeft in opdracht van BRO opdracht gekregen voor het uitvoeren van een onderzoek verkeer en parkeren voor de ontwikkeling van bedrijventerrein 'De Veken 4' te Opmeer. In figuur 1.1 is de situering van het bedrijventerrein weergegeven. In dit onderzoek wordt enkel het rood omlijnde deel van het plan onderzocht.



Figuur 1.1 Plangebied

De locatie is momenteel in gebruik als landbouwgrond. Op basis van het onderzoek 'Bedrijven en milieuzonering'¹ is gebleken dat bedrijven tot en met milieucategorie 3.1 zich kunnen vestigen zonder een verslechtering van het woon- en leefklimaat. Inrichtingen tot en met categorie 4.1 kunnen zich vestigen wanneer aanvullend onderzoek aantoont dat een acceptabel woon- en leefklimaat kan worden gewaarborgd.

¹ Econsultancy. Bedrijven en milieuzonering, De Veken 4 te Opmeer, d.d. 16 augustus 2019.

2 VERKEER

2.1 Verkeersgeneratie toekomstige situatie

Uit het onderzoek 'Bedrijven en milieuzonering' blijkt dat de realisatie van inrichtingen tot en met milieucategorie 3.1 mogelijk is. Inrichtingen met de milieucategorieën 4.1 en 4.2 zijn ook toegestaan mits vanuit milieutechnisch oogpunt is aangetoond. Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat er sprake is van het werkmilieutype 'gemengd terrein'. De invulling van een gemengd terrein is in de praktijk zeer divers. De verkeersgeneratie is sterk afhankelijk van het type bedrijvigheid dat zich op het toekomstig bedrijventerrein vestigt. Het is derhalve in deze fase niet mogelijk om de specifieke kenmerken van het plan in exacte kengetallen te vertalen.

Voor het onderzoek is gebruik gemaakt van de CROW 381 'Toekomstbestendig parkeren', d.d. december 2018. Volgens de 'Nota Parkeernormen gemeente Opmeer 2016' is de gemeente Opmeer aangemerkt als een niet-stedelijke gemeente. Voor het plangebied is de categorie 'rest bebouwde kom' gehanteerd. De verkeersgeneratie is afgeleid op basis van de kengetallen voor het type 'gemengd terrein' inclusief een overschatting van de verkeersgeneratie. De overschatting heeft te maken met de gehanteerde kencijfers en de grootte van het bedrijventerrein. Bij een nadere invulling van het bedrijventerrein kunnen specifieke kencijfers per functie worden gehanteerd. In onderstaande tabel is de verkeersgeneratie per weekdagemaal weergegeven.

Tabel 2.1 Verkeersgeneratie gemengd terrein (mvt/etm)

functie	oppervlak/aantal	eenheid	kencijfer			generatie		
			perso- nenauto	vrachtau- to	totaal	perso- nenauto	vrachtau- to	totaal
bedrijven ²	2,1	ha	128	30	159	268,8	63	333,9
	2,5	ha	128	30	159	320	75	397,5
	0,8	ha	128	30	159	102,4	24	127,2
totaal						691,2	162	858,6

De verkeersgeneratie in de toekomstige situatie bedraagt maximaal 859 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Voor de omrekening naar werkdag wordt vermenigvuldigd met een factor 1,33. In tabel 2.2 is de verkeersgeneratie per werkdagemaal weergegeven.

Tabel 2.2 Verkeersgeneratie gemengd terrein (mvt/etm)

functie	oppervlak/aantal	eenheid	kencijfer			generatie		
			perso- nenauto	vrachtau- to	totaal	perso- nenauto	vrachtau- to	totaal
bedrijven ²	2,1	ha	128	30	159	357,5	83,8	444,1
	2,5	ha	128	30	159	425,6	99,8	528,7
	0,8	ha	128	30	159	136,2	31,9	169,2
totaal						919,3	215,5	1141,9

De verkeersgeneratie in de toekomstige situatie op een werkdag bedraagt maximaal 1.142 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

2.2 Verkeersstromen

In de toekomstige situatie zal de ontsluiting van het zuidelijke deel van het bedrijventerrein 'De Veken 4' plaatsvinden direct aan de A.C. de Graafweg, het noordelijk deel van het bedrijventerrein zal ontsluiten via de Opmeerderweg richting de A.C. de Graafweg. Het noordelijk deel van het bedrijventerrein maakt geen onderdeel uit van onderhavig onderzoek. Met de directe aansluiting op de A.C. de

² Inrichtingen tot en met milieucategorie 3.1 en onder voorwaarde van een aanvullend onderzoek ook milieucategorieën 4.1 en 4.2.

Graafweg wordt verwacht dat het verkeer sneller wordt afgewikkeld. In het GVVP³ wordt vermeld dat de gemeente in samenwerking met de provincie onderzoek gaat uitvoeren naar de verkeersafwikkeling tussen het bedrijventerrein 'De Veken 4' en de A.C. de Graafweg.

3 PARKEREN

Er wordt aangesloten bij de landelijk gehanteerde parkeernormen van CROW. De richtlijnen van de CROW geeft een minimum en maximum parkeercoëfficiënt voor verschillende functies. Uitgaande van een gemiddelde weekdag bedraagt de verkeersgeneratie van het bedrijventerrein 8,6 voertuigen per 100 m². Dit komt het best overeen met de verkeersgeneratie van de functie 'bedrijfsverzamelgebouw'. Hierin zit een gelijkwaardige mix van kantoren (zonder baliefunctie), arbeidsextensieve en arbeidsintensieve bedrijven. De coëfficiënten bij een 'bedrijfsverzamelgebouw' zijn inclusief verkeersgeneratie van het vrachtverkeer. Er wordt voorgesteld om aan te sluiten bij de parkeercoëfficiënten van een 'bedrijfsverzamelgebouw', tenzij een specifieke functie van het toekomstige bedrijf bekend is. Volgens de parkeernormen van de gemeente Opmeer wordt voor de functie 'bedrijfsverzamelgebouw' een parkeernorm van 1,7 parkeerplaatsen per 100 m² (bvo) gehanteerd.

4 CONCLUSIE

Voor de bereikbaarheid van het bedrijventerrein wordt het parkeren van vrachtauto's en auto's gestimuleerd door op eigen terrein te parkeren. Bij de vormgeving van het bedrijventerrein dient elke initiatiefnemer verantwoordelijk te zijn voor het realiseren van de eigen parkeeroplossing.

Het realiseren van minder parkeerplaatsen dan de parkeereis is niet toegestaan. Wanneer niet alle parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen worden gerealiseerd kan het College ontheffing verlenen indien:

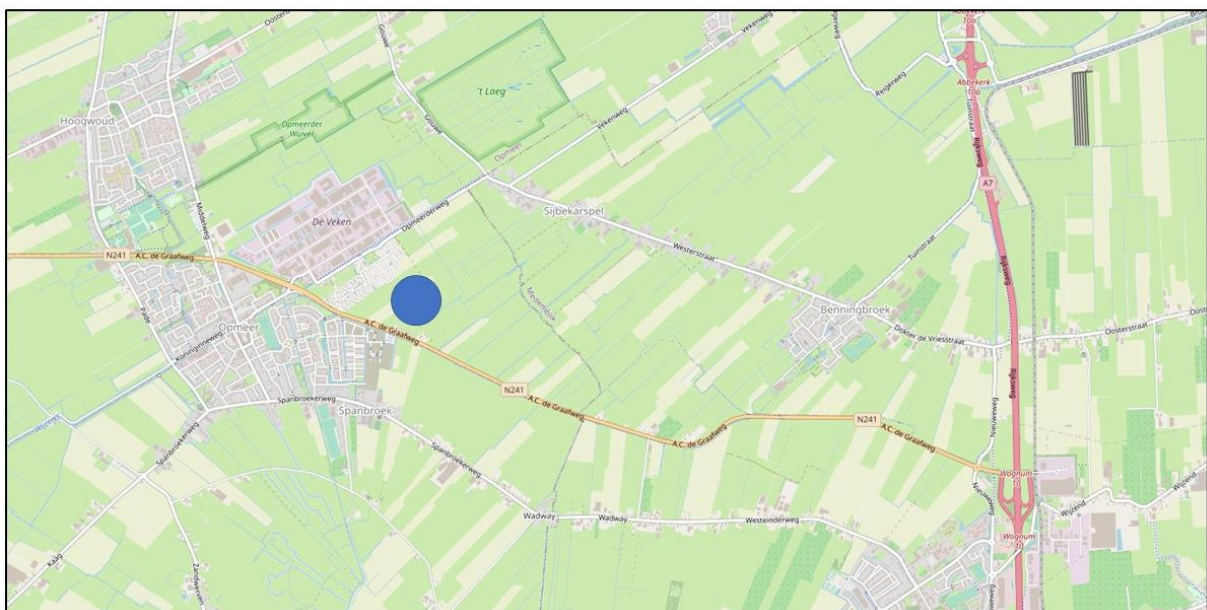
1. Binnen een afstand van 100 meter planologisch haalbare mogelijkheden zijn om de parkeerplaatsen direct te realiseren langs de openbare weg of op een te realiseren terrein.
2. Binnen een afstand van 200 meter mogelijkheden zijn die planologisch haalbaar zijn, om binnen een termijn van 2 jaar extra parkeerplaatsen aan te leggen.
3. Er is aangetoond dat er een overschot aan parkeerplaatsen is in de openbare ruimte. De bezettingsgraad mag maximaal 85% bedragen. De kosten voor het uitvoeren van de parkeerdrukmeting zijn voor rekening van de initiatiefnemer.
4. Het maatschappelijk belang van de ontwikkeling is hoog.

Memo : Beoordeling verkeerskundige effecten N241 i.r.t. uitbreiding de Veken 4 Opmeer

Datum : 11 juni 2021
Opdrachtgever : gemeente Opmeer
Projectnummer : P02891
Opgesteld door : A. ter Haar / ARTHIC Verkeer

1.0 Aanleiding

Het voornemen bestaat om bedrijventerrein 'De Veken fase 4' in de gemeente Opmeer te ontwikkelen. Het gaat hierbij om een bedrijventerrein van 5,2 hectare netto waarbij in principe bedrijven met milieucategorieën 3.1 en 3.2 mogelijk zijn, en milieucategorieën 4.1 en 4.2 bij uitzondering mogelijk zijn (mits toegestaan en vergelijkbaar vanuit milieutechnisch oogpunt). In de huidige situatie is het terrein nog in gebruik als landbouwgrond. Het plangebied zal voor openstelling worden aangesloten op de provinciale weg N241. Deze weg ligt ten zuiden van het plangebied en loopt van Schagen in het noordwesten naar de aansluiting op Rijksweg A7 bij Wognum in het oosten.



Planmooie

Er is aan ARTHIC gevraagd om een nadere specificering van de reeds uitgevoerde berekening van de verkeersgeneratie te beoordelen en te duiden. Het gaat hierbij om het onderzoek van bureau Econsultancy (Verkeer en parkeren bedrijventerrein 'De Veken 4, d.d. 22 november 2019). De provincie Noord-Holland heeft in een reactie laten weten dat de huidige A.C. de Graafweg de verkeerstoename van de toevoeging van 5,2 hectare wel aan kan, maar dat de rotonde bij Wognum (N241 – Nieuweweg) al tegen de capaciteit aanloopt en dat daarmee de kans steeds groter wordt dat optredende congestie terugslag kan veroorzaken op de snelweg A7 (vanuit noordelijke richting).

Leeswijzer

In paragraaf 2 is de huidige situatie beschreven. Daarna is het provinciale toekomstperspectief van de N241 behandeld. De berekende verkeersgeneratie van het industrieterrein De Veken 4 staat in paragraaf 4. Vervolgens is in paragraaf 5 verder ingegaan op het effect van de verkeersgeneratie op de rotonde op de N241. In paragraaf 6 is tot slot een resumé gegeven en zijn aanbevelingen gedaan. In de bijlage is een afbeelding opgenomen van de oostelijke aansluiting Wognum op de A7 (uit de corridorstudie Amsterdam – Hoorn).

2.0 Huidige situatie

Het plangebied ligt aan de provinciale weg N241 tussen Schagen en Wognum. Voor de aansluiting op het plangebied hebben er reeds voorbereidende werkzaamheden plaatsgevonden, waarbij een directe ontsluiting gerealiseerd is op de N241 (ter hoogte van de Floris van Noordwijklaan). Hierbij is de eerste aanzet gemaakt (een zogenaamde 4^e tak op het T-kruispunt) op het met verkeerslichten geregelde kruising met de provinciale weg.

De nieuwe zijweg naar het plangebied bestaat uit één rijbaan met één rijstrook het plangebied in en één rijbaan het plangebied uit. Deze rijbaan bestaat uit 3 opstelvakken (2 linksafvakken en een gecombineerde strook voor rechtdoor en rechtsaf) en sluit aan op de hoofdrijbaan welke bestaat uit een 2x2 wegprofiel buiten de bebouwde kom. Hierbij geldt een maximumsnelheid van 80 km/u. De directe aansluiting op de autosnelweg (Rijksweg A7) ligt op circa 5 kilometer meter ten oosten van het plangebied.

3.0 Toekomstperspectief N241

De provincie Noord-Holland heeft op 4 maart 2019 het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) 'Herinrichting A.C. de Graafweg (N241)' vastgesteld. Het doel van de herinrichting van de N241 tussen de aansluiting met de N242 bij Verlaat en de A7 bij Wognum is naast het verbeteren van de verkeersveiligheid, maatregelen nemen die nodig zijn om de doorstroming te garanderen. In het PIP wordt dit verder onderbouwd met de verwijzing naar een trajectstudie uit 2015 waarin dit nogmaals wordt bekrachtigd.

Verder is in het PIP onderbouwd dat deze weginfrastructuurplannen beoordeeld dienen worden voor de verwachte situatie 10 jaar na openstelling. Hiervoor zijn prognoses nodig van de verkeersintensiteiten op dat moment. Deze prognoses zijn gemaakt aan de hand van verkeersmodellen. Deze verkeersmodellen leggen de relatie tussen de mobiliteit van personen en het verkeer van goederen en andere factoren vanuit economie, demografie en overheidsbeleid waaronder de ruimtelijke ordening.

Voor de onderbouwing van de grootschalige reconstructie van de N214 is het VerkeersModel Regio Alkmaar (VMRA) gebruikt van de samenwerkende gemeenten Alkmaar, Heerhugowaard, Langedijk, Bergen, Heiloo en Castricum en het Nederlands Regionaal Model (NRM) West van Rijkswaterstaat.

Uit deze studie blijkt dat het gemotoriseerde verkeer op de N241 met 17% groeit tot het prognosejaar 2032. Deze groei is gebaseerd op eerdergenoemde aspecten waaronder ruimtelijke ordeningsplannen c.q. uitbreidingsplannen, demografische groei en uitbreiding van arbeidsplaatsen op industrieterreinen. De ontwikkeling van industrieterrein De Veken met de groei van arbeidsplaatsen is reeds meegenomen in de prognoses en maakt dus onderdeel uit van deze 17% groei. Het opnieuw toevoegen van de verkeersgeneratie bovenop de al geprognosticeerde verkeersgroei zou een dubbeltelling tot gevolg hebben.

4.0 Berekende verkeersgeneratie De Veken 4

De toekomstige bedrijvenbestemming genereert verkeersbewegingen welke via de bestaande wegen worden afgewikkeld. Voor de meeste functies heeft het CROW-kentallen vastgesteld, waarmee de verkeersgeneratie voor de uitbreiding bepaald is. In het verkeersonderzoek dat bureau Econsultancy heeft opgesteld (Verkeer en parkeren bedrijventerrein 'De Veken 4, d.d. 22 november 2019) staat beschreven dat het bedrijventerrein in deze fase op weekdays 859 mvt/etmaal genereert. Omgerekend naar werkdagen bedraagt dit aantal maximaal 1.142 mvt/etmaal.

Herkomst en bestemming verkeersgeneratie

In het verkeersgeneratie onderzoek van bureau Econsultancy staat dat de berekende verkeersprognoses overschat zijn in dit stadium, aangezien nog niet specifiek duidelijk is welke type bedrijven zich zullen vestigen op dit industrieterrein. Wel is duidelijk dat er grote behoefte bestaat bij lokale en regionale bedrijven (welke reeds gevestigd zijn in de gemeente of vlak daarbuiten) naar dit soort bedrijventerreinen.

In de gehanteerde methodiek is ervan uitgegaan dat alle verkeersritten nieuw zijn en toegevoegd moeten worden aan de bestaande ritten. Afgezien van het feit dat uitsluitend compleet nieuwe bedrijven welke nog niet gevestigd zijn in de gemeente volledige nieuwe autoritten genereren, zal er ook een aanzienlijk deel van de bestaande bedrijvigheid in de directe omgeving naar dit bedrijventerrein verhuizen. Die verkeersgeneratie bestaat in de huidige situatie ook al. Met andere woorden, een groot deel van deze autoritten worden nu ook al gemaakt.

De vermeende effecten van de ontwikkeling van uitbreidingslocatie De Veken 4 zijn zoals eerder vermeld overschat. Daarnaast is enige nuancering noodzakelijk over de distributie van het de verkeersgeneratie over het wegennet. Het is evident dat de provinciale weg N241 gebruikt gaat worden als dominante aan- en afvoerroute. Afgezien van de het bestemmingsverkeer vanuit de tegenoverliggende woonwijk (via de Floris van Noordwijklaan) zijn er geen noord-zuid routes van betekenis in de directe omgeving van de aansluiting van het plangebied.

Om specifieker in te gaan over de routekeuze is gekeken naar de ligging van het plangebied ten opzichte van omliggende woonkernen als zijnde de herkomst van de werknemers en eventuele bezoekers aan bedrijven, alsmede het verder liggende achterland als het gaat om de herkomst- en bestemming van toeleveranciers.

Voor het eerste aspect is het duidelijk dat de meeste werknemers in de directe omgeving van het nieuwe bedrijventerrein wonen of gaan wonen. Met andere woorden, de meeste werknemers wonen in de gemeente Opmeer of in de aanliggende gemeenten. Uit de cijfers van het CBS blijkt dat in de gemeente Opmeer de gemiddelde woon-werk afstand 19 km bedraagt. In de (gehele regio) kop van Noord-Holland ligt dit aantal iets hoger: gemiddeld rijden werknemers hier 23 km naar hun werk. Om een correcte beschouwing te hanteren is dit laatste gemiddelde gebruikt.

In een straal van 23 kilometer rond het plangebied ligt de grootste werknemerspopulatie ten westen van Opmeer. Met name de agglomeratie Alkmaar–Heerhugowaard-Langedijk en Schagen vormt het zwaartepunt aan inwoners aan de westzijde (circa 300.000 inwoners).

mvt/etmaal. Dit is een aandeel van slechts 3,2% en is reeds onderdeel van de 17% verkeersgroei waar reeds rekening mee is gehouden in het PIP.

Project Herinrichting A.C. de Graafweg (N241)

De provincie is gestart met de grootschalige reconstructie van de N241 en geeft aan dat enerzijds de verkeersveiligheid en anderzijds de doorstroming verbeterd moet worden. De rotonde N241 – Nieuweweg vormt geen onderdeel van de scope van deze reconstructie terwijl de verkeersprognoses in 2032 daar wel aanleiding toe geven. De ontwikkeling van de Veken 4 draagt slechts een fractie van de doorstromingsproblemen op de rotonde.

Het reikt in dit stadium te ver om de doorstromingsoplossing van de rotonde N241 in specifieke zin en de aansluiting van de N241 in bredere zin te koppelen aan de ontwikkeling van de ontwikkeling van De Veken 4 en als randvoorwaarde te stellen voor een go of no go.

Daarnaast vraagt de problematiek rondom de aansluiting van de N241 op de A7 om een bredere aanpak tussen provincie, rijkswaterstaat en buurgemeenten. Zo is er namelijk de wens om de oostelijke aansluiting van de A7 aan te passen zodat het verkeer van en naar industrieterrein Wijzend in Wognum rechtstreeks bereikt kan worden vanuit de richting Amsterdam. Dit zal een grote afname betekenen voor de verkeersbelasting op de rotonde N241-Nieuweweg aangezien in dat geval ook verkeer vanuit de richting Amsterdam naar Wognum en vanuit de richting Wognum richting Leeuwarden niet meer via de N241 hoeft te rijden, maar via de verbindingsweg Wijzend. Bij een breed gedragen onderzoek kan de verdere verkeersgroei als gevolg van ontwikkelingen in de omgeving (waaronder de vervolgfasen van De Veken 4) worden betrokken.

Er is in de bijlage een afdruk opgenomen uit de corridorstudie A7 Amsterdam – Hoorn met daarin de oostelijke aansluiting aangepast.

6.0 Resumé en aanbevelingen

Er worden als gevolg van de toename aan functies op bedrijventerrein De Veken 4 maximaal 1.142 extra verkeersbewegingen verwacht op werkdagen. Dit aantal wordt ongelijkmatige verdeeld over de N241. Circa 35% van het personenautoverkeer en 80% van vrachtverkeer zal de oostelijke N241 gebruiken. Dit komt neer op maximaal 494 mvt/etmaal in oostelijke richting waarbij dit betekent dat de toevoeging in het maatgevende avondspitsuur slechts 1 motorvoertuig per 160 seconde per rijrichting per rijrichting. Weliswaar is de rotonde N241 – Nieuweweg binnenkort al aan de capaciteit, het effect van de uitbreiding van de Veken 4 draagt hier slechts minimaal bij.

Wel is het zo dat gezien de al ingezette verkeersgroei op de N241, waaronder de toekomstige uitbreiding van De Veken met meerdere hectaren in een groter perspectief onderzocht moet worden met als scope een afweging van de kansen en bedreigingen van de aansluiting van de N241 op de A7. Gezien de omvang van dat proces zou dit het beste geïnitieerd kunnen worden door een hogere overheid zoals Rijkswaterstaat en/of de provincie, in goede afstemming betrokken gemeenten.

Verleggen aansluiting A7 tussen Hoorn-Noord en Wognum

14-03-2017 Definitieve versie

Omschrijving maatregel

De huidige afslag Wognum van de A7 sluit aan op de N241. Ten oosten van de A7 ligt hier een bedrijventerrein, dat niet direct bereikbaar is vanaf de afslag Wognum of de N241 in verband met de doorsnijding door de Museumspoorlijn. Dit leidt tot omrijd bewegingen om bij het bedrijventerrein te komen die door de kern van Wognum leiden. De maatregel houdt een aanpassing van de afrit in, waarbij door middel van een rotonde een directe verbinding met het bedrijventerrein wordt gerealiseerd.



Effecten op		Lokaal/regionaal	Corridorbreed
Bereikbaarheid	Auto	+	0
	OV	0	0
	A10	0	0
	Fiets	0	
Leefomgeving	Natuur	0	
	Bodem en water	0	
	Landschap	0	
	Leefomgeving	+	0
Kosten*		€ 3.000.000 – 5.000.000,- excl. BTW	

* Onzekerheidsmarge van de kosten in deze fase van onderzoek is 30%

Randvoorwaarden

Geen

Samenhang met andere maatregelen

Geen

Afdruk uit corridorstudie Amsterdam – Hoorn MIRT oostelijke aansluiting A7 Wognum