

referentienummer
datum 18 juni 2024
aan
van Antea Group
kopie
projectnummer 0442129.100
project bp-traject Rodenburg
betreft Oplegnotitie verkeer

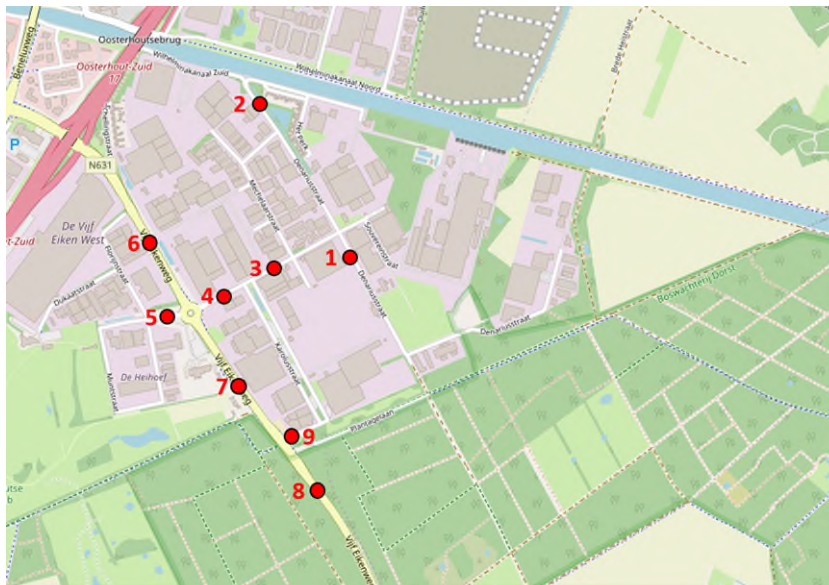
Naar aanleiding van de zienswijzen ten aanzien van het ‘bestemmingsplan buitengebied, herziening 23 (Sidestream Innovation Valley)’ zijn er enkele vragen en opmerkingen die verduidelijking behoeven. Deze oplegnotitie ziet toe op deze vragen en opmerkingen ten aanzien van het aspect verkeer.

In het verkeersonderzoek van 9 september 2020 (Bijlage 4) is gekeken naar de verkeersgeneratie en de afwikkeling hiervan. In het kader van de afwikkeling is daarbij gekeken naar acht wegvakken, deze oplegnotitie heeft hier een wegvak aan toegevoegd. Onderstaand de wegvakken die als uitgangspunt zijn meegenomen in het onderzoek en de aangevulde resultaten.

1.1 Uitgangspunten

Tabel 1-1 Beschrijving wegvaknummers

Wegvaknummer	Beschrijving wegvak
1	Denariusstraat (Sovereinstraat-SIV)
2	Denariusstraat (Gouden Ridderstraat-Wilhelminakanaal Zuid)
3	Sovereinstraat (Karolusstraat-Mechelaarstraat)
4	Sovereinstraat (N631-Karolusstraat)
5	Florijnstraat (Muntstraat-N631)
6	N631 (A27-Florijnstraat)
7	N631 (Florijnstraat-Karolusstraat)
8	N631 (Karolusstraat-richting zuiden)
9	Karolusstraat (kruispunt met N631)



Figuur 1-1: locaties intensiteitsmetingen

1.2 Resultaten

De resultaten van het verkeersmodel bestaat onder andere uit intensiteitswaarden (etmaal, ochtend- en avondspits). In Bijlage 1 zijn de resultaten van de 9 wegvakken in tabellen weergegeven. Daarbij moet vermeld worden dat in het verkeersmodel de ochtend- en avondspits een lengte van 2 uur hebben.

De resultaten geven aan dat de grootste toename van de verkeersintensiteiten zich op de wegvakken bevinden op de Vijf Eiken (Denariusstraat, Souvereinstraat en Florijnstraat). Een groot deel van het verkeer verplaatst zich vervolgens in de richting van de A27. Uit de eerste analyse blijkt dat op wegvakniveau bij geen van de varianten doorstromingsknelpunten zijn te verwachten.

Een toename van het verkeer zorgt voor een verlaging van de verkeersveiligheid. De ontwikkeling van SIV zorgt hoofdzakelijk voor een toename van het verkeer op de Souvereinstraat en de Denariusstraat. Hier nemen de intensiteiten met ongeveer 1.600 motorvoertuigen per etmaal toe. In combinatie met de vele in- en uitritten langs de Souvereinstraat en Denariusstraat neemt de verkeersonveiligheid op de Souvereinstraat iets toe, echter zal de toename van het verkeer hier niet leiden tot een ernstig verkeersonveiligheidspunt. De Souvereinstraat en de Denariusstraat is geschikt om meer verkeer te kunnen verwerken dan een typische erftoegangsweg, waar voornamelijk verblijven centraal staat. De Souvereinstraat heeft daarentegen meer een ontsluitende functie dan een erftoegangsweg (50 km/h, voorrangskruispunten). Hierdoor zijn de Souvereinstraat en de Denariusstraat geschikt om veilig de toename van het verkeer te kunnen verwerken.

Bijlage 1

Tabel 0-1 intensiteiten wegvakken per tijdsperiode en variant

	Etmaal (mvt)			Ochtendspits (mvt)			Avondspits (mvt)		
	Referentie 2030	Plan 2030	2030 alleen SIV	Referentie 2030	Plan 2030	2030 alleen SIV	Referentie 2030	Plan 2030	2030 alleen SIV
1	1200	2900	2900	190	480	480	200	500	500
2	1300	1400	1300	240	330	250	350	370	370
3	5000	6500	6600	790	980	1050	1030	1290	1300
4	4600	6000	6200	720	890	1020	870	1100	1140
5	4300	4300	700	740	740	110	830	830	120
6	18800	20000	17300	3370	3470	3100	3680	3870	3420
7	12100	12200	11800	2320	2290	2290	2450	2450	2350
8	12100	12300	11800	2330	2320	2270	2540	2570	2460
9	1000	1000	1000	160	180	130	250	290	270



Verkeersonderzoek Sidestream Innovation Valley

projectnummer 0442130.100
definitief
9 september 2020

Inhoudsopgave

Blz.

1	Inleiding	1
2	Uitgangspunten	2
2.1	Prognosejaar 2030	2
2.2	Verkeersgeneratie	2
2.3	Wegvakken	3
2.4	Kruispunten	3
3	Resultaten	5
3.1	Wegvakken	5
3.2	Rotonde	6
3.3	Aansluiting A27 (verkeerslichten)	6
4	Conclusie	7

Bijlage 1

1 Inleiding

Rodenburg Beheer B.V. is voornemens om binnen onderstaand gebied Sidestream Innovation Valley (SIV) te ontwikkelen (zie blauwe driehoek in onderstaand figuur). In het plangebied zullen grondstoffen worden verwerkt, vindt opslag en distributie daarvan plaats, geschiedt onderzoek en applicatie in laboratoria en demonstratie-/bijeenkomst ruimtes alsmede vindt de productie en opslag plaats van eindproduct. Daarnaast zal ook een grondstoffenbank ten ondersteuning van deze processen/activiteiten worden ontwikkeld.

Ten behoeve van de ontwikkeling van SIV is voorliggend verkeersonderzoek opgesteld om de verkeersgeneratie van deze locatie in beeld te brengen en de gevolgen van de ontwikkeling op doorstroming en verkeersveiligheid in de omgeving van het plangebied.



Figuur 1-1: Locatie Sidestream Innovation Valley (SIV)

In deze rapportage staan de resultaten van het verkeersonderzoek over de effecten in relatie tot de voorgenomen planvorming van SIV en de eventuele aanwezigheid van Goodman op de verkeersintensiteiten bij de nabijgelegen doorgaande wegen. In dit onderzoek zijn 3 varianten uitgewerkt:

- 2030, alleen Goodman (referentie 2030);
- 2030, Goodman en SIV (plan 2030);
- 2030, alleen Sidestream Innovation Valley (variant SIV).

In hoofdstuk 2 worden de uitgangspunten en opzet van het verkeersonderzoek beschreven. Hoofdstuk 3 beschrijft de resultaten en in hoofdstuk 4 wordt een voorlopige conclusie gegeven. De resultaten en analyses beschreven in deze memo zijn gebaseerd op voorlopige tussenresultaten.

2 Uitgangspunten

2.1 Prognosejaar 2030

Dit verkeersonderzoek richt zich op het prognosejaar 2030 van het verkeersmodel BBMA West-Brabant. In dat scenario zijn de ontwikkellocaties van zowel het plan SIV als een beoogde ontwikkeling inzake Goodman op het industrieterrein Vijf Eiken nog niet toegevoegd. Daarom zijn eerst de 3 varianten in het verkeersmodel doorgerekend.

De resultaten vanuit het verkeersmodel worden op 2 punten getoetst; namelijk de doorstroming bij wegvakken en kruispunten en op verkeersveiligheid op wegvakken.

2.2 Verkeersgeneratie

Omdat de verkeersbewegingen van zowel het Sidestream Innovation Valley als de ontwikkeling inzake Goodman niet in het 2030 scenario zijn opgenomen, moeten eerst de verkeersgeneraties van beide ontwikkelingen bepaald worden.

Sidestream Innovation Valley

Voor de verkeersgeneratie van het bestemmingsplan is gebruik gemaakt van kencijfers afkomstig uit de CROW-publicatie 381: "Toekomstbestendig parkeren – kencijfers parkeren en verkeersgeneratie" (december 2018). Het meest overeenkomende en worstcase type werkmilieu is dat van 'gemengd terrein' welke past bij een terrein met een maximale milieucategorie 4. De bruto omvang van het bedrijventerrein is 10,65 hectare. Hierbij hoort een verkeersgeneratie van ongeveer 1.300 motorvoertuigen per gemiddelde weekdag.

Voor de verkeersberekeningen is het noodzakelijk om gebruik te maken van werkdagcijfers. Hiervoor is de standaard aanbevolen omrekenfactor van 1,33 voor werkgebieden toegepast. Dit betekent dat op een gemiddelde werkdag ongeveer 1.700 motorvoertuigen per etmaal door de ontwikkeling van SIV worden gegenereerd. Omdat het verkeersmodel geen onderscheid maakt tussen middelzwaar en zware vrachtwagens, zijn in het vervolg van dit onderzoek deze categorieën bij elkaar opgeteld (327 vracht/etmaal (85+242)).

Tabel 2-1: Verkeersgeneratie uitbreiding SIV (bron: Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, CROW-publicatie 381)

Voertuigtype	Gem. weekdag	Gem. werkdag
Auto	1.050	1.396
Middelzwaar vrachtverkeer	64	85
Zwaar vrachtverkeer	182	242
Totaal	1.296	1.723

Goodman

Vanuit de gemeente Oosterhout is meegekregen dat voor Goodman een verkeersgeneratie van 3.600 mvt/etmaal aangehouden dient te worden, waarvan 20% vrachtverkeer.

2.3 Wegvakken

Om de intensiteitsveranderingen en doorstroming op de beoogde routes en eventuele sluiproutes te onderzoeken, zijn 8 wegvakken gekozen. De locaties zijn in Tabel 2-2 en Figuur 2-1 weergegeven. Deze locaties worden getoetst op verkeersintensiteit tijdens de ochtendspits, avondspits en etmaal.

Tabel 2-2 Beschrijving wegvaknummers

Wegvaknummer	Beschrijving wegvak
1	Denariusstraat
2	N631 1 (A27-Florijnstraat)
3	Souvereinstraat 1 (Karolusstraat-Mechelaarstraat)
4	Souvereinstraat 2 (N631-Karolusstraat)
5	Florijnstraat (Muntstraat-N631)
6	N631 2 (Florijnstraat-Karolusstraat)
7	Karolusstraat (kruispunt met N631)
8	N631 3 (Karolusstraat-richting zuiden)



Figuur 2-1: locaties intensiteitsmetingen

2.4 Kruispunten

Naast de 8 wegvak locaties zijn ook de rotonde (N631 – Florijnstraat) en de VRI-kruispunten die aansluiten op de A27 nader onderzocht. Daarbij is gebruik gemaakt van COCON en de Meerstrooksrotondeverkenner met de intensiteiten van het verkeersmodel als input. De rotonde is getoetst op de verzadigingsgraad. Als grenswaarde voor de rotonde is een verzadigingsgraad van 0,80 aangehouden. Wanneer de verzadigingsgraad boven deze grenswaarde uitkomt, treden doorstromingsproblemen op waarbij de bovengrens 1,00 is. Voor verkeerslichten is de grenswaarde een cyclustijd van 120 seconden. Indien de cyclustijd boven de 120 seconden uitkomt, treden doorstromingsproblemen op. Kruispunten op het bedrijventerrein Vijf Eiken zelf zijn niet getoetst omdat hier betrouwbare verkeerscijfers ontbreken om een goede/onderbouwde uitspraak daarover te kunnen doen.



Figuur 2-2: Locaties gelijkvloerse kruisingen onderzoek

3 Resultaten

3.1 Wegvakken

De resultaten van het verkeersmodel bestaat onder andere uit intensiteitswaarden (etmaal, ochtend- en avondspits). In Bijlage 1 zijn de resultaten van de 8 wegvakken in tabellen weergegeven. Daarbij moet vermeld worden dat in het verkeersmodel de ochtend- en avondspits een lengte van 2 uur hebben.

De resultaten geven aan dat de grootste toename van de verkeersintensiteiten zich op de wegvakken bevinden op de Vijf Eiken (Souvereinstraat en Florijnstraat). Een groot deel van het verkeer verplaatst zich vervolgens in de richting van de A27. Uit de eerste analyse blijkt dat op wegvakniveau bij geen enkele variant doorstromingsknelpunten zijn te verwachten.



Figuur 3-1: locaties intensiteitsmetingen

Een toename van het verkeer zorgt voor een verlaging van de verkeersveiligheid. De ontwikkeling van SIV zorgt hoofdzakelijk voor een toename van het verkeer op de Souvereinstraat en de Denariusstraat. Hier nemen de intensiteiten met ongeveer 1.600 motorvoertuigen per etmaal toe. In combinatie met de vele in- en uitritten langs de Souvereinstraat neemt de verkeersonveiligheid op de Souvereinstraat iets toe; echter zal de toename van het verkeer hier niet leiden tot een ernstig verkeersonveiligheidspunt. De Souvereinstraat is geschikt om meer verkeer te kunnen verwerken dan een typische erftoegangsweg waar voornamelijk verblijven centraal staat. De Souvereinstraat heeft daarentegen meer een ontsluitende functie dan een erftoegangsweg (50 km/h, voorrangskruispunten). Hierdoor is de Souvereinstraat geschikt om veilig de toename van het verkeer te kunnen verwerken.

3.2 Rotonde

Met behulp van de Meerstrooksrotondeverkenner is de verzadigingsgraad voor elke variant tijdens de drukste ochtend- en avondspitsuur uitgerekend. De resultaten zijn in Tabel 3-1 weergegeven. Alleen in de variant met enkel het plan SIV blijft de verzadigingsgraad tijdens het drukste uur van beide spitsuren onder de 0,8. Bij de andere 2 varianten is de verzadigingsgraad tijdens ten minste één spitsperiode te hoog, wat leidt tot filevorming.

Tabel 3-1: verzadigingsgraad (VG) rotonde per variant en spitsuur (waarden boven 0,80 zijn dikgedrukt)

Variant	VG ochtendspits	VG avondspits
Referentie 2030 (alleen Goodman)	0,89	0,76
Plan 2030 (SIV & Goodman)	0,93	0,81
Variant alleen SIV	0,76	0,72

3.3 Aansluiting A27 (verkeerslichten)

De aansluiting van de Vijf Eikenweg met de A27 is geregeld met verkeerslichten. Met behulp van het programma COCON is getoetst of de verkeerslichten de toekomstige verkeersstromen kunnen verwerken op basis van de huidige technische specificaties van de verkeersregeling. Voor elke variant is tijdens de drukste ochtend- en avondspitsuur de cyclustijd berekend. Indien de cyclustijd boven de 120 seconden uitkomt, is er sprake van een overbelasting van het kruispunt. De resultaten zijn in Tabel 3-2 weergegeven.

Tabel 3-2: cyclustijd verkeerslichten per variant en spitsuur

Variant	Cyclustijd ochtendspits	Cyclustijd avondspits
Referentie 2030 (alleen Goodman)	> 120 s	> 120 s
Plan 2030 (SIV & Goodman)	> 120 s	> 120 s
Variant alleen SIV	> 120 s	> 120 s

In alle varianten is er sprake van een overbelasting van de verkeerslichten. Het verkeersaanbod is te groot voor de verkeerslichten om efficiënt al het verkeer binnen 120 seconden de kunnen verwerken. In de autonome verkeerssituatie voor het prognosejaar 2030, waarbij zowel SIV als Goodman niet zijn ontwikkeld, is de cyclustijd in de ochtendspits 120 seconden en in de avondspits groter dan 120 seconden. Dit houdt in dat ook in de autonome verkeerssituatie met alleen de groei van het verkeer zonder de ontwikkeling van SIV of Goodman er in de avondspits sprake is van een overbelasting. De ochtendspits kan de verkeerslichten het verkeer nog afdoende verwerken. De bijdrage van het SIV is dus gering op de cyclustijd van het kruispunt.

Uit deze eerste berekening blijkt dat de verkeerslichten voor het jaar 2030 met een autonome groei mogelijk tot een knelpunt in de verkeersafwikkeling leiden.

4 Conclusie

Uit de resultaten van het verkeersonderzoek is gebleken dat zowel de rotonde N631 – Florijnstraat als de verkeerslichten met de A27 de bottlenecks binnen het onderzoeksgebied zijn. Bij de referentie 2030 en de planvariant blijkt dat de verzadigingsgraad van deze rotonde te hoog is tijdens ten minste één spitsperiode. De cyclustijd van de verkeerslichten ligt in alle varianten en ook in de autonome verkeerssituatie boven de 120 seconden.

Indien alleen het plan Sidestream Innovation Valley doorgang vindt, blijft de verzadigingsgraad op een acceptabel niveau. Hieruit blijkt dat de planontwikkeling van SIV niet per definitie hoeft te leiden tot doorstromingsproblemen in het omliggend wegennet. Het knelpunt wordt namelijk vooral veroorzaakt door de hoge verkeersvraag van Goodman. Voor de verkeerslichten geldt juist dat de autonome verkeersgroei zonder enige ontwikkeling al leidt tot mogelijke doorstromingsproblemen rond dit kruispunt. De bijdrage van SIV is daarbij gering op dit knelpunt.

Bijlage 1

Tabel 0-1 intensiteiten wegvakken per tijdsperiode en variant

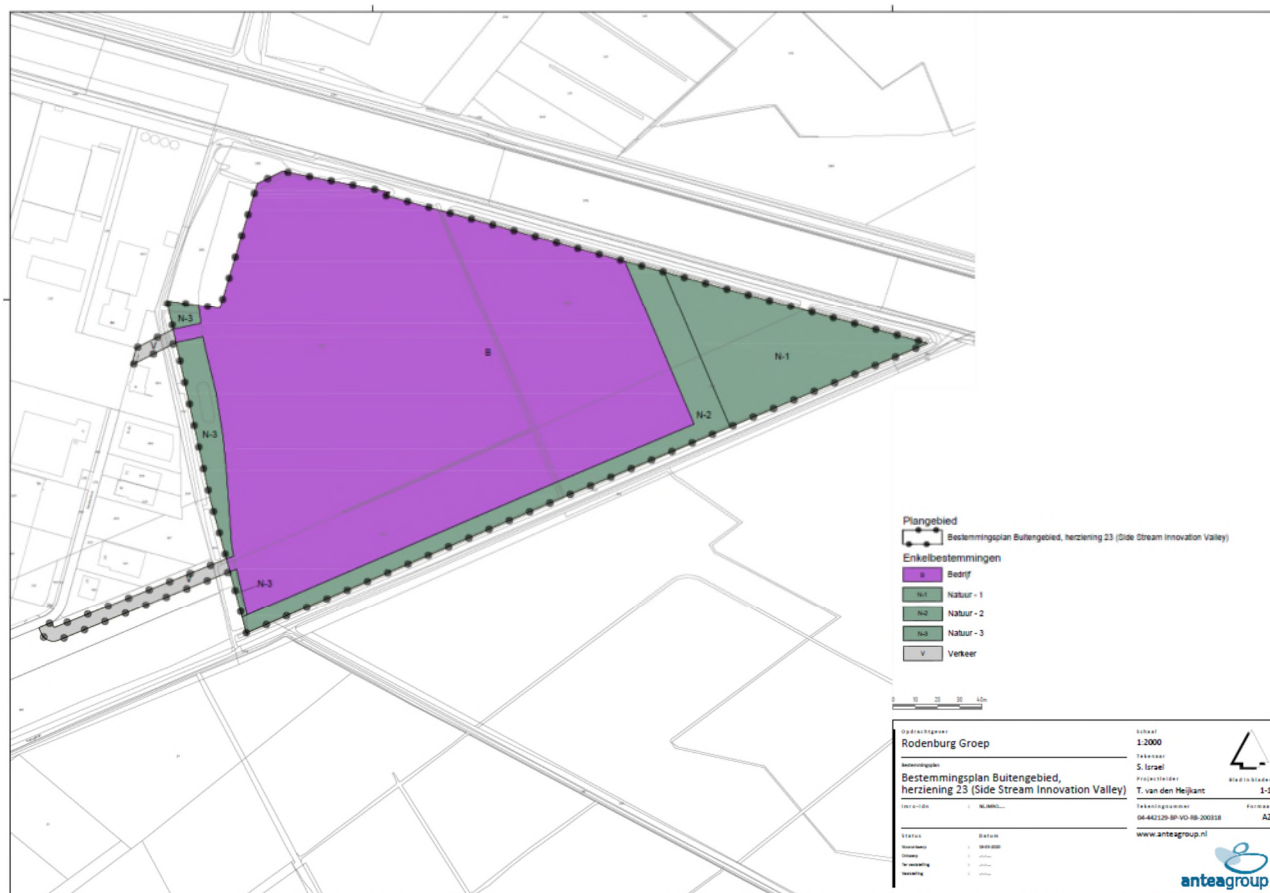
	Etmaal (mvt)			Ochtendspits (mvt)			Avondspits (mvt)		
	Referentie 2030	Plan 2030	2030 alleen SIV	Referentie 2030	Plan 2030	2030 alleen SIV	Referentie 2030	Plan 2030	2030 alleen SIV
1	1300	1400	1300	240	330	250	350	370	370
2	18800	20000	17300	3370	3470	3100	3680	3870	3420
3	5000	6500	6600	790	980	1050	1030	1290	1300
4	4600	6000	6200	720	890	1020	870	1100	1140
5	4300	4300	700	740	740	110	830	830	120
6	12100	12200	11800	2320	2290	2290	2450	2450	2350
7	1000	1000	1000	160	180	130	250	290	270
8	12100	12300	11800	2330	2320	2270	2540	2570	2460

Memo

memonummer 02
 datum 21 juni 2019
 aan Rodenburg Beheer B.V.
 van Antea Group
 kopie Gett Gripp B.V.
 project bp-procedure uitbreiding bedrijventerrein Vijf Eiken
 projectnr. 0442130.100
 betreft Verkeersonderzoek planontwikkeling Rodenburg

1 Inleiding

Rodenburg Beheer B.V. is voornemens om onderstaand gebied van circa 15 hectare geschikt te maken voor een (plan)ontwikkeling waarbij dat gebied ingericht en gebruikt gaat worden als bedrijventerrein. Hiervoor dient het vigerend bestemmingsplan aangepast te worden. De beoogde uitbreiding in de vorm van dit nieuwe bedrijventerrein sluit aan op de reeds bestaande infra, zijnde de Denariusstraat. Onderstaand figuur geeft een eerste situatieschets van de beoogde situatie weer.



Situatieschets beoogde uitbreiding Rodenburg

De beoogde ontwikkeling zal meer verkeer genereren ten opzichte van de huidige situatie alwaar deze percelen in gebruik zijn als landbouwgrond. Deze verkeerstoename heeft invloed op de doorstroming in en rond het plangebied. Deze notitie gaat in op deze verkeerstoename en de effecten daarvan op de doorstroming en de verkeersveiligheid.

2 Uitgangspunten

Om te kunnen bepalen wat de effecten zijn op de doorstroming van het verkeer is gebruik gemaakt van verkeerscijfers uit het verkeersmodel Hart van Brabant v1.1. Hierbij is uitgegaan van het basisjaar 2010 en prognosejaar 2030 met het WLO-scenario Hoog. Voor dit model is gekozen omdat deze recent is toegepast bij de “Planstudie groot onderhoud en spoorkruising N631 – Oosterhout - Rijen” (prj. nr. 254380, d.d. 9 januari 2019; opdrachtgever Provincie Noord-Brabant). In deze verkeersstudie is gekeken naar de doorstroming van het verkeer nu en in de toekomst op de N631 waarbij prognosejaar 2030 uitgangspunt is. De N631 is de belangrijkste ontsluitingsroute van het bedrijventerrein Vijf Eiken en daarbij ook voor het beoogde te ontwikkelen plangebied die daarop eveneens aansluit.

In totaal zijn twee scenario's getoetst, namelijk de referentiesituatie zonder de planontwikkeling van Rodenburg Beheer B.V. en de verkeerssituatie met de ontwikkeling zoals beoogd door Rodenburg Beheer B.V. De referentiesituatie is het prognosejaar 2030 waarbij alleen autonome groei is toegepast. Dit wil zeggen dat gekeken is naar de verkeerssituatie zonder de ontwikkeling van Rodenburg om te kunnen toetsen of de rotonde het verkeer in de normale verkeerssituatie kan verwerken. Vervolgens is bij deze referentiesituatie de planontwikkeling vanuit Rodenburg Beheer B.V. toegevoegd om de specifieke verkeerseffecten daarvan te kunnen beoordelen.

2.1 Verkeersgeneratie

Om te bepalen wat de verkeerseffecten zijn door de planontwikkeling moet de verkeersgeneratie vanwege dit plan worden berekend. Voor de verkeersgeneratie van het bestemmingsplan is gebruikgemaakt van kencijfers afkomstig uit de CROW-publicatie 381: “Toekomstbestendig parkeren”. Het meest overeenkomende en worstcase type werkmilieu is dat van ‘gemengd terrein’, welke past bij een terrein met een maximale hindercategorie van 4. De bruto omvang van het bedrijventerrein is 10,65 hectare. Hierbij hoort een verkeersgeneratie van ongeveer 1.300 motorvoertuigen per gemiddelde weekdag. Voor de verkeersberekeningen is het noodzakelijk om gebruik te maken van werkdagcijfers. Hiervoor is de standaard aanbevolen omrekenfactor van 1,33 voor werkgebieden toegepast. Dit betekent dat op een gemiddelde werkdag ongeveer 1.700 motorvoertuigen per etmaal door de ontwikkeling van Rodenburg worden gegenereerd.

De verkeersgeneratie uitgesplitst naar voertuigtype is als volgt:

Voertuigtype	Gem. weekdag	Gem. werkdag
Auto	1.050	1.396
Middelzwaar vrachtverkeer	64	85
Zwaar vrachtverkeer	182	242
Totaal	1.296	1.723

Verkeersgeneratie Rodenburg

Al deze voertuigen rijden via de Souvereinstraat richting de Vijf Eikenweg (N631). Op basis van het verkeersmodel is het verkeer verdeeld waarbij ongeveer 75% van en naar de richting van de A27 gaat en de overige 25 % richting Rijen.

3 Effecten op het verkeer

Voor de effecten op het verkeer is naar twee punten gekeken, doorstroming en verkeersveiligheid. Als eerste wordt de doorstroming behandeld en vervolgens de verkeersveiligheid.

Het kruispunt dat getoetst is, is de rotonde Vijf Eikenweg – Souvereinstraat. Dit kruispunt is getoetst omdat deze het belangrijkste en drukste kruispunt is welke het bedrijventerrein Vijf Eiken ontsluit en dus ook evident is voor de plantontwikkeling omdat deze aanhaakt op de bestaande wegenstructuur van dit bedrijventerrein. De rotonde Vijf Eikenweg – Souvereinstraat is een enkelstrookse rotonde binnen de bebouwde kom. De rotonde heeft een groot middeneiland waardoor deze rotonde geschikt is voor groot vrachtverkeer. Daarnaast zijn vrijliggende fietspaden aanwezig die buiten de voorrangregeling liggen waardoor deze niet tot nauwelijks invloed hebben op de doorstroming van het autoverkeer.

Om de doorstroming te kunnen toetsen op de rotonde Vijf Eikenweg – Souvereinstraat is gebruik gemaakt van de Meerstrooksrotondeverkenner. Deze tool is ontwikkeld om rotondes te kunnen toetsen op basis van de doorstroming. Het resultaat van deze berekening is de zogenaamde verzadigingsgraad. Wanneer de verzadigingsgraad boven de 0,80 uitkomt, is er sprake van een overbelasting van de rotonde. Hoe dichter de verzadigingsgraad bij de 1,00 komt, des te groter de wachtrijvorming voor de rotonde. Voor de rotonde Vijf Eikenweg – Souvereinstraat is de doorstroming getoetst op basis van de twee eerdergenoemde scenario's.

Het resultaat van deze berekening is weergegeven in onderstaande tabel.

	Referentie	Planontwikkeling Rodenburg
Ochtendspits	0,68	0,78
Avondspits	0,69	0,72

Verzadigingsgraad rotonde Vijf Eikenweg - Souvereinstraat voor de twee scenario's

In beide scenario's is de verzadigingsgraad onder de grenswaarde van 0,80. Dit betekent dat in alle scenario's in een worst case scenario de rotonde het verkeer voldoende kan verwerken. De beoogde planontwikkeling van Rodenburg Beheer B.V. zorgt voor een iets hogere verzadigingsgraad in vergelijking met de referentiesituatie maar het extra verkeer leidt niet tot een verkeersproblematiek bij de rotonde Vijf Eikenweg – Souvereinstraat.

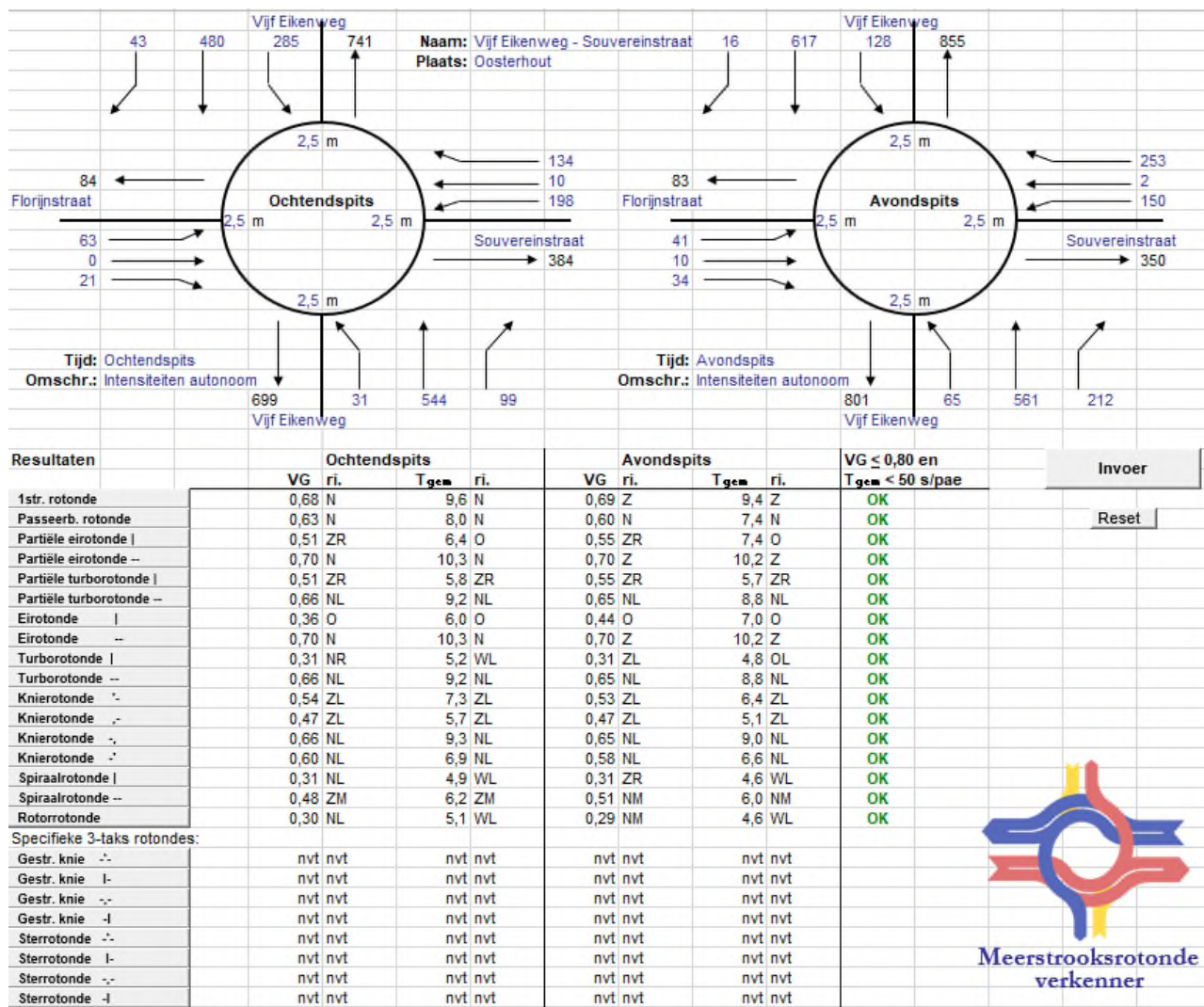
3.1 Verkeersveiligheid

Een toename van het verkeer zorgt voor een verlaging van de verkeersveiligheid. Desondanks zal de toename van het verkeer niet zorgen voor een enorme verslechtering van de verkeersveiligheid. Enerzijds doordat de toename van het verkeer relatief klein is en anderzijds doordat de wegen, waarop de toename van het verkeer plaatsvindt, geschikt zijn voor deze verkeerstoename. Zo is de Souvereinstraat ingericht als een weg die past bij de functie als ontsluitingsweg voor bedrijventerreinen. Ook op de rotonde Vijf Eikenweg – Souvereinstraat is geen nadelig effect op de verkeersveiligheid te verwachten.

4 Conclusie

De onderzochte planontwikkeling zorgt voor een toename van het verkeer op de Souvereinstraat en de Vijf Eikenweg. Uit de berekeningen blijkt dat de rotonde Vijf Eikenweg – Souvereinstraat het extra verkeer van en naar het plangebied kan verwerken. Daarnaast worden geen negatieve invloeden op de verkeersveiligheid verwacht door de ontwikkeling van het beoogde bedrijventerrein vanuit Rodenburg Beheer.

Berekening referentiesituatie:



Berekening incl. planontwikkeling Rodenburg:

