

# VERKEERTOETS FOODPARK FASE 1

## Gemeente Veghel

30 MAART 2016



## Contactpersonen

**HARM JAN BULT**  
Projectmanager Mobiliteit

**T** +31884261162  
**M** +31627060248  
**E** [harmjan.bult@arcadis.com](mailto:harmjan.bult@arcadis.com)

Arcadis Nederland B.V.  
Postbus 220  
3800 AE Amersfoort  
Nederland

---

# INHOUDSOPGAVE

<b>1 INLEIDING</b>	<b>4</b>
<b>2 VERKEERSSTRUCTUUR</b>	<b>6</b>
2.1 Structuur voor gemotoriseerd verkeer	6
2.2 Openbaar vervoer	7
2.3 Langzaam verkeer	8
<b>3 VERKEERSEFFECTEN</b>	<b>9</b>
3.1 Verkeersgeneratie Foodpark fase 1	9
3.2 Verkeersintensiteiten	9
3.3 Verkeersafwikkeling	11
<b>4 CONCLUSIE</b>	<b>13</b>

# BIJLAGEN

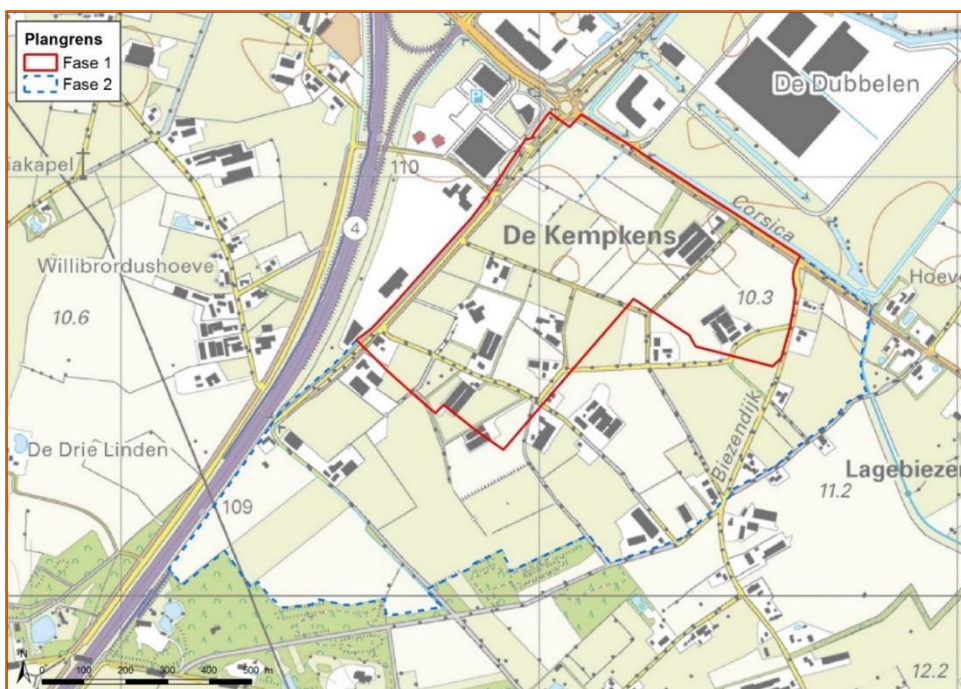
Geen inhoudsopgavegegevens gevonden.

# 1 INLEIDING

## Aanleiding

De gemeente Veghel heeft het voornemen in het gebied De Kempkens, ten zuiden van de bestaande bedrijventerreinen De Dubbelen en Doornhoek een nieuw bedrijventerrein te ontwikkelen onder de naam Foodpark Veghel. Door de gunstige ligging en de multimodale ontsluiting van de kern Veghel is sprake van een goed vestigingsklimaat. Van oudsher hebben zich diverse bedrijven uit onder andere de voedingsmiddelenindustrie gevestigd. De gemeente Veghel wil deze kracht verder uitbouwen (AgriFood Capital<sup>1</sup>). Het te ontwikkelen Foodpark moet binnen de regio Noordoost-Brabant één van de toplocaties worden waar vernieuwingen op het gebied van 'food en feed' zich gaan concentreren. Foodpark Veghel is onder andere gericht op het aantrekken van nieuwe bedrijven die in de (agro)foodketen opereren, zoals distributiecentra, transportbedrijven en de maakindustrie, maar kan ook ruimte bieden voor andersoortige bedrijven, zoals plaatsing van lokale bedrijven uit Veghel. In figuur xxx is de globale ligging van het plangebied weergegeven.

Het plangebied fase 1 Foodpark bevindt zich in het buitengebied van de gemeente Veghel en wordt in het westen begrensd door de Corridor, in het noorden door de weg 'Corsica' en in het oosten door de weg 'Biezendijk'.



Figuur XX Ligging plangebied, fase 1 en indicatieve fase 2

Binnen het plangebied vigeert het bestemmingsplan 'Landelijk gebied'. Binnen dit bestemmingsplan heeft het plangebied momenteel grotendeels een agrarische bestemming. De ontwikkeling van een bedrijventerrein is niet mogelijk conform het vigerende bestemmingsplan. Daarom is in 2013 een nieuw bestemmingsplan opgesteld om de ontwikkeling van de eerste fase van Foodpark Veghel mogelijk te maken. Op 13 februari 2014 heeft de gemeenteraad van de gemeente Veghel dit bestemmingsplan vastgesteld. Op 29 april 2015 heeft de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State het bestemmingsplan voor de eerste fase van Foodpark Veghel vernietigd. Belangrijke reden hiervoor was het ontbreken van een formele m.e.r.-

<sup>1</sup> AgrifoodCapital is het samenwerkingsverband van ondernemers, overheden en onderwijsinstellingen in Noordoost-Brabant. Hierbinnen zal het Foodpark een van de toplocaties zijn. AgrifoodCapital wil Noordoost-Brabant in 2020 laten excelleren als de topregio in agrifood. Een regio die gekenmerkt wordt door een excellente arbeidsmarkt, sterke bedrijvigheid, betekenisvolle innovaties en een goed woon-, werk- en leefklimaat

beoordeling. Om de ontwikkeling van het Foodpark mogelijk te maken, dient daarom (wederom) een nieuw bestemmingsplan te worden opgesteld. Gelet op de aard en omvang van de voorgenomen activiteiten in het plangebied en de mogelijke gevolgen ervan voor de omgeving, en behoefte van de besluitvorming over dit nieuwe bestemmingsplan tevens een milieueffectrapportage uitgevoerd. Het voor u liggende document is betreft de verkeerstoets voor fase 1 Foodpark Veghel.

#### Doel en leeswijzer

Het doel van de verkeerstoets is het in kaart brengen van de verkeerseffecten van de aanleg van de eerste fase van het bedrijventerrein Foodpark Veghel. In hoofdstuk 22 komt de verkeerstructuur aan bod en in hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de verwachte verkeerseffecten van fase 1 Foodpark.

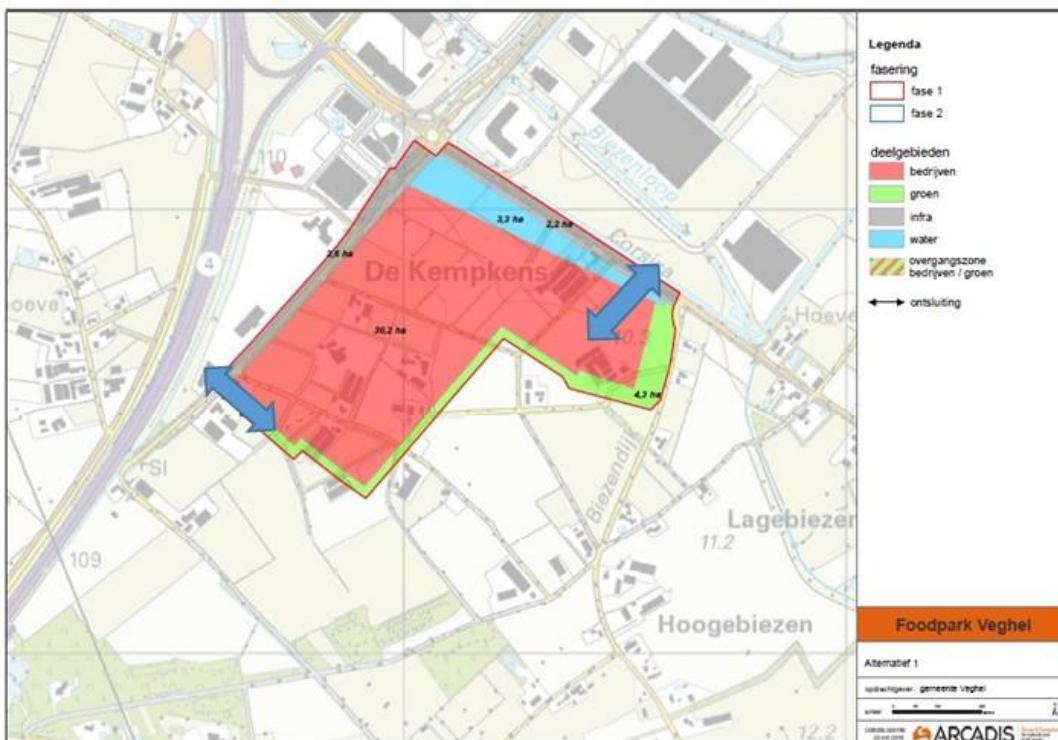
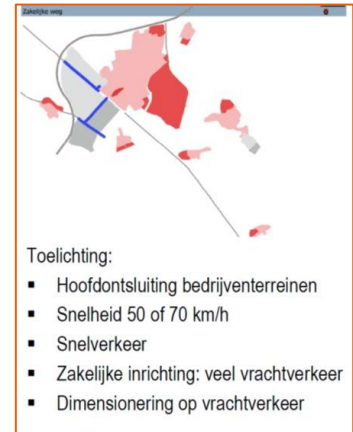
## 2 VERKEERSSTRUCTUUR

### 2.1 Structuur voor gemotoriseerd verkeer

#### Ontsluiting op bestaande wegennet

Het Foodpark Veghel wordt ontwikkeld nabij de rotonde Eerdsebaan – Corridor – Corsica (wegvak Doorhoek – Corridor). Deze drie wegen zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg. De wegen op de bestaande bedrijventerreinen hebben binnen de bestaande categorisering als gebiedsontsluitingsweg als extra functionaliteit om het zakelijke verkeer te faciliteren (zie naast gelegen figuur). De gemeente Veghel wordt momenteel met 3 aansluitingen ontsloten op het rijkswegennet / A50. Het bestaande Bedrijventerrein Dubbelen / Doornhoek wordt in de bestaande situatie ontsloten via de aansluiting Eerde. Recentelijk is deze aansluiting uitgebreid met extra (opstel)capaciteit.

Het Foodpark krijgt twee ontsluitingen op het wegennet. Voor hulpdiensten betekent dit dat een calamiteit in het plangebied meestal vanaf twee zijden benaderbaar is. De eerste ontsluiting is gelegen aan de zuidwestzijde van het plangebied en sluit aan op de Corridor. Deze aansluiting wordt vormgegeven als voorrangskruispunt. De tweede ontsluiting is gelegen aan de noordoostzijde van het plangebied en wordt ontsloten op de Corsica. Op dit kruispunt wordt een voorrangskruispunt. Het gemotoriseerde verkeer afkomstig uit Foodpark dient voorrang te verlenen aan het gemotoriseerde verkeer (en aan het fietsverkeer op het aanwezige fietspad) op respectievelijk Corsica en de Corridor.

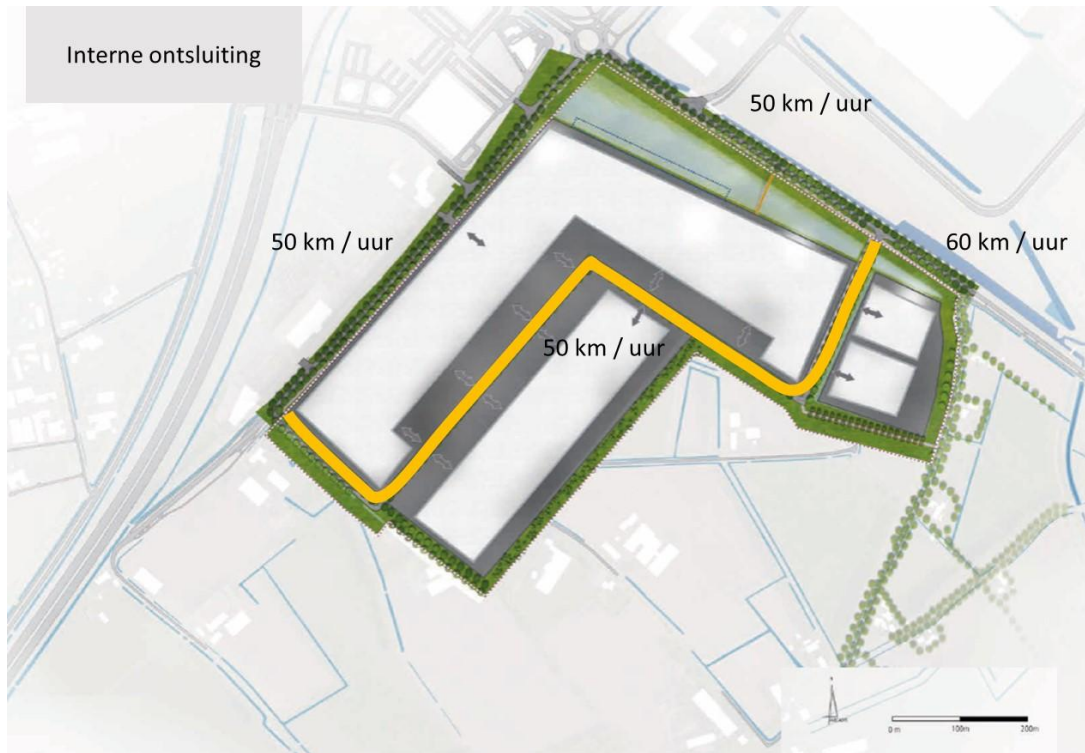


Ter hoogte van de aansluiting is de Corsica een erftoegangsweg 60km/h, dat minder geschikt is voor hogere verkeersstromen (zie hoofdstuk 3) en voor de ontsluiting van vrachtverkeer. De weg is onvoldoende breed voor vrachtverkeer om elkaar goed te kunnen passeren. Verder ligt het vrij liggende fietspad ten zuiden van de Corsica, verkeer van het Foodpark zal het fietspad hierdoor altijd moeten kruisen. Aanpassing van het wegprofiel is gewenst.

De ontsluiting van Foodpark op de Corridor ten zuiden van de MacArthurweg is minder problematisch. De Corridor is ook hier een erftegangsweg buiten de bebouwde kom (60km/h), maar de weg is hier breder opgezet omdat er al reeds bedrijven zijn ontsloten op deze route. Dit is ook te zien aan het feit dat er langsparkeren voor vrachtverkeer mogelijk is. Dit zorgt ervoor dat de wegbreedte geen beperking is voor de ontwikkeling van het Foodpark. Echter is het gewenst om bij de ontwikkeling van Foodpark de weginrichting op te waarderen (markering is vrijwel verdwenen) om het verkeer beter op de weg te kunnen geleiden.

### Interne ontsluitingstructuur

De wegen op het bedrijventerrein worden gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. Er mag vanuit worden gegaan dat hier de basiskennmerken wegontwerp volledig worden toegepast. Dit zal leiden tot een verkeersveilige weginrichting op Foodpark. De “gele” verbinding vormt de interne structuur.



## 2.2 Openbaar vervoer

De verbinding door het bedrijventerrein, Eerdsebaan – Corridor – Rembrandtlaan is een belangrijke route voor het busverkeer (lijndiensten 152, 157, 159, en de HOV lijnen 305 en 306). Het busverkeer wordt gemengd afgewikkeld met het overige gemotoriseerde verkeer. Verder halteert de bus 2x op de Corridor (nabij de rotondes met de Corsica en Kennedylaan). Tijdens drukke spitsmomenten zal het invoegend busverkeer (komend van de halteplaats) een extra verstoring zijn op de verkeersafwikkeling van het autoverkeer, de bus zelf zal meer moeite hebben om in te voegen in de stroom van auto's.

Nabij de rotonde Corridor – Corsica halteren diverse(streek)buslijnen. De loopafstand van de halte tot het Foodpark varieert tussen de 200 meter en 1,5 kilometer (via de interne ontsluiting Foodpark). Een loopafstand tot 500 meter<sup>2</sup> wordt acceptabel geacht, maar dient zo kort mogelijk te zijn.

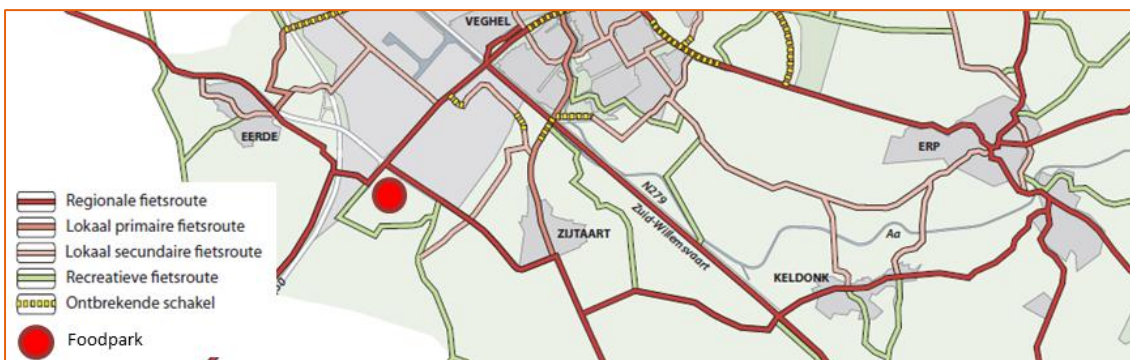
<sup>2</sup> Bron: CROW-publicatie ASVV.



Figuur 2-1 Situatie ter plaatse van de bushalte

### 2.3 Langzaam verkeer

Naast de Eerdsebaan, de Corsica en de Corridor liggen, conform de huidige situatie, vrijliggende in twee richtingen bereden fietspaden. De fietspaden naast de Corsica en de Corridor maken deel uit van een regionale fietsroute. Fietsverkeer moet bij het kruisen van de beschreven wegen voorrang verlenen aan het gemotoriseerd verkeer. De provincie heeft de route op de Corridor als kansrijke snelfietsroutes aangewezen. Voorts lopen door het plangebied twee recreatieve fietsroutes. Deze routes maken gebruik van de rijbaan van De Kempkens en de rijbaan van de Biezendijk.





## 3 VERKEERSEFFECTEN

### 3.1 Verkeersgeneratie Foodpark fase 1

Gebruik is gemaakt van het provinciale verkeersmodel zoals verkregen van de gemeente Veghel, te weten Brabant Brede Model Aanpak – Noordoost, kortweg BBMA-NO. Om de productie en attractie van de voorgenomen activiteit (Foodpark fase 1) te bepalen is gebruik gemaakt van kentallen zoals samengesteld door het CROW publicatie 317 (Kencijfers parkeren en Verkeersgeneratie). De gemeente veronderstelt voor fase 1 van Foodpark een 40-60% verdeling ten aanzien van type werkmilieu: 40% (zware) industrie en 60% distributie / logistiek. Deze zijn beide agrofood gerelateerd.

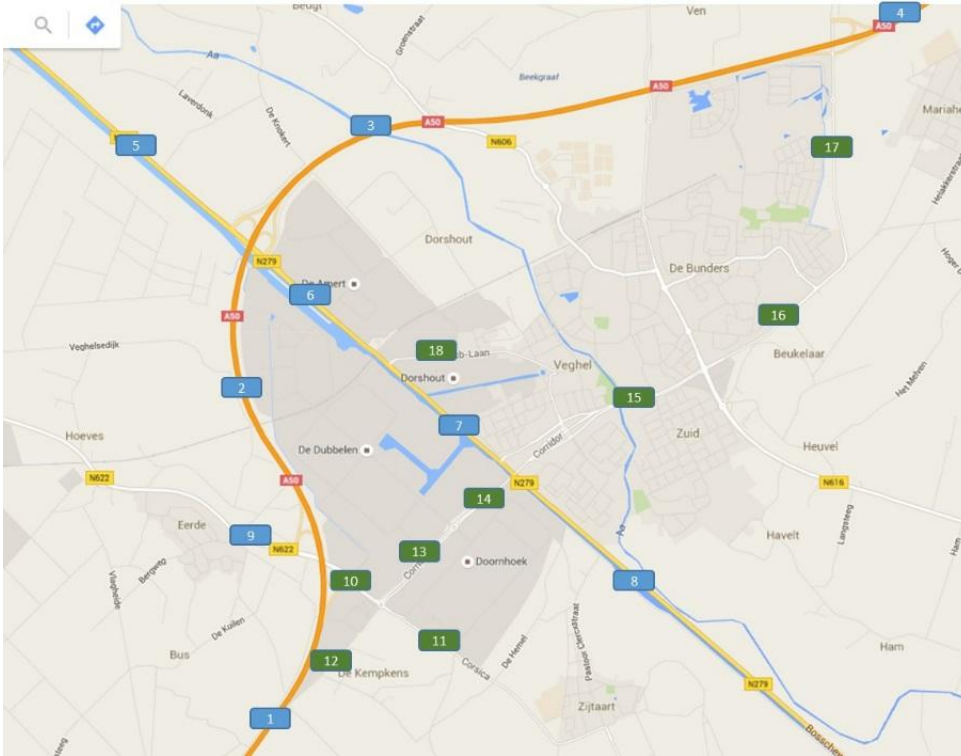
nr	Type werk milieu	Personenauto's	Vrachtauto's	Totaal
I	Gemengd terrein	128	30	15
II	Hoogwaardig bedrijvenpark	174	34	208
III	Distributierrein	135	35	170
IV	Zwaar industrieterrein	59	14	73
V	Zeehaven terrein.	23	7	30

Tabel XX CROW publicatie 317 'kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'

Onderstaande tabel geeft de verkeersgeneratie weer van fase 1 Foodpark. Foodpark Fase 1 betreft circa 30 hectare netto uitgeefbaar (milieucategorie 3 en 4). De extra generatie van verkeer (productie / attractie) betreft 6.590 mvt /etmaal (werkdaggemiddelde). Dit betreft meer gemotoriseerd verkeer ten opzichte van de autonome situatie 2030.

### 3.2 Verkeersintensiteiten

Onderstaande tabel geeft de ontwikkeling weer van de verkeersintensiteiten voor Fase 1 Foodpark ten opzichte van de autonome situatie 2030. De nummers van de wegvakken komen overeen met naastgelegen figuur.



De realisatie van Foodpark fase 1 heeft op het gemeentelijk wegennet vooral lokale effecten, geconcentreerd op de wegen Eerdsebaan, Corsica en Corridor. Gemiddeld genomen nemen de verkeersintensiteiten op het wegennet toe met circa 2 tot 5%. Daar waar Fase 1 Foodpark wordt gerealiseerd stijgen de verkeersintensiteiten wezenlijk. De toename varieert tussen de 10 a 50% afhankelijk van het wegvak (Corsica of Corridor). Absoluut is de toename op een gemiddelde werkdag etmaal tussen de 3.000 en 4.500 motorvoertuigen.

Wegverbinding	Wegvak / nummer	Etmaal intensiteiten 2030	Etmaal intensiteiten 2030 Fase 1 Foodpark	Alt 1 Index 2030 = 100
A50	1 A50 zuid	71600	72900	102
	2 Tussen Eerde – N279	71300	73600	<b>103</b>
	3 Tussen N279 – Veghel noord	76800	77600	101
	4 Ten noorden Veghel noord	85600	86880	101
N279 (door Veghel)	5 N279-noord	40100	40900	102
	6 A50 – NCB laan	30900	31300	101
	7 NCB laan – brug Corridor	25500	25700	101
	8 Brug Corridor – N279 zuid	21400	21300	100

N622	9 Eerdsebaan	16200	16400	101
Gemeentelijk wegennet	10 Eerdsebaan	25300	28400	<b>112</b>
	11 Corsica	8000	12300	<b>154</b>
	12 Corridor	2800	1000	<b>36</b>
	13 Corridor	19900	19800	99
	14 Corridor	26700	26800	100
	15 Rembrandtlaan	24000	24200	101
	16 Udenseweg	13300	13600	102
	17 Udenseweg	15300	15600	102
	18 NCB laan	5800	6100	105

Tabel XX Verkeersintensiteiten en indices t.o.v. autonome ontwikkeling 2030

### 3.3 Verkeersafwikkeling

#### Op wegvakken

Aan de hand van de I/C verhouding voor het maatgevend ochtend- en avonduur is het effect van de realisatie van Foodpark fase 1 in kaart gebracht. Ten opzichte van de autonome situatie verslechtert de verkeersafwikkeling op genoemde 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 is al sprake van een matige verkeersafwikkeling op de Eerdsebaan. Door de realisatie van Foodpark raakt het betreffende wegvak (in de aansluiting, onder het viaduct van de A50) nog meer belast. De aansluiting Eerde (geregelde kruispunten) kan het verkeer nog verwerken. Het grote probleem is vooral gesitueerd op de rijbanen van de A50. Doordat hier filevorming optreedt tijdens de spits kan het oprijdend verkeer vanaf de Eerdsebaan niet naar de A50, waardoor terugslag op de toerit optreedt of kan gaan optreden.
- **Corridor – Rembrandt.** De route door Veghel wordt geconfronteerd met een verdere verslechtering van de verkeersafwikkeling. Was er in de autonome situatie nog sprake van een matige verkeersafwikkeling, door de toename van het verkeer (realisatie Foodpark), wordt de verkeersafwikkeling op deze wegverbinding slecht.
- **N279 (door Veghel).** Realisatie van Foodpark heeft geen / beperkt effect op de verkeersafwikkeling op de N279 door Veghel. De verkeersafwikkeling is vergelijkbaar aan de autonome situatie. Foodpark wordt daarmee volledig ontsloten via aansluiting Eerde, de N279 en de aansluiting Veghel/N279 spelen hierin nauwelijks een rol.

De verkeersafwikkeling in de avondspits is vergelijkbaar met de ochtendspits, alleen in tegengestelde richting. Op de A50 zal het beeld nog iets slechter zijn dan in de ochtendspits.

### Kruispunten

Voor de rotonde Corsica – Corridor en voor de geregelde kruispunten van de aansluiting Eerde zijn capaciteitsberekeningen uitgevoerd (Rotondeverkenner, COCON). De rotonde zal als gevolg van de realisatie van Foodpark fase 1 overbelast raken. Bij een verzadigingsgraad van 0.7 is sprake van een slechte verkeersafwikkeling (mede rekening houdend met de aanwezigheid van fietsverkeer). De problematiek op genoemde rotonde zal zich met name manifesteren tijdens de avondspits.

Fase	Ochtendspits	Avondspits
2030 autonoom	0,36	0,51
Fase 1	0,55	0,79

Verzadigingsgraad < 0,7 is acceptabel

De verkeerslichten op de aansluiting Eerde (zowel west als oostkant) kan het extra verkeer als gevolg van Foodpark fase 1 verwerken. Het probleem is niet gelokaliseerd op de kruispunten, maar op de afwikkeling op de hoofdrijbanen op de A50. Doordat de afwikkeling op de A50 tijdens de spitsen structureel slecht is, heeft dit gevolgen voor het functioneren van de aansluiting Eerde. Oprijdend verkeer kan de A50 niet op waardoor terugslag plaatsvindt richting de toerit en kruisingsvlak. Dit kan/heeft blokkades tot gevolg hebben op de kruispunten van de aansluiting Eerde met de Eerdsebaan.

Fase (Eerde West)	Ochtendspits (wachtijd seconden)	Avondspits (wachtijd seconden)
2030 autonoom	45	46
Fase 1	49	49

Cyclustijd T-kruising (maximaal 90 seconden)

Fase (Eerde Oost)	Ochtendspits (wachtijd seconden)	Avondspits (wachtijd seconden)
2030 autonoom	65	57
Fase 1	66	61

Cyclustijd 4-tak kruising (maximaal 120 seconden)

## 4 CONCLUSIE

Realisatie van Foodpark fase 1 leidt tot meer verkeer. Foodpark Fase 1 betreft circa 30 hectare netto uitgeefbaar (milieucategorie 3 en 4). De extra generatie van verkeer (productie / attractie) betreft 6.590 mvt /etmaal (werkdaggemiddelde). Dit betreft meer gemotoriseerd verkeer ten opzichte van de autonome situatie 2030. Het extra gegenereerde verkeer heeft gevolgen voor de intensiteiten en verkeersafwikkeling op het beschouwde wegennet:

- **Verkeersintensiteiten:** Foodpark fase 1 heeft op het gemeentelijk wegennet lokale effecten op de wegen Eerdsebaan, Corsica en Corridor. Gemiddeld nemen de verkeersintensiteiten op het gemeentelijk wegennet toe met circa 2 tot 5%. De toename op genoemde varieert tussen de 10 a 50% afhankelijk van het wegvak (Corsica of Corridor). Absoluut is de toename op een gemiddelde werkdag etmaal tussen de 3.000 en 4.500 motorvoertuigen.
- **Verkeersafwikkeling.** Door het extra gegenereerde verkeer wordt de verkeersafwikkeling minder op de wegen in de directe omgeving van Foodpark, zoals op de Corridor en Eerdsebaan (wegvak in de aansluiting Eerde, onder de A50). De aansluiting Eerde (geregelde kruispunten) kan het verkeer nog verwerken. Het grote probleem is gesitueerd op de rijbanen van de A50. Doordat hier filevorming optreedt tijdens de spits kan het oprijdend verkeer vanaf de Eerdsebaan niet naar de A50, waardoor terugslag op de toerit optreedt c.q. kan optreden. De aansluiting Eerde functioneert daarmee minder.
- **Rotonde Corsica – Corridor.** De rotonde Corsica – Corridor kan door de realisatie van Foodpark het verkeer niet meer verwerken. Maatregelen op kruispunt zijn nodig indien fase 1 wordt gerealiseerd. Te denken valt aan een reconstructie naar een geregeld kruispunt met verkeerslichten. Berekeningen laten zien dat een verkeerslicht het verwachte aanbod van verkeer kan verwerken.
- **Opwaardering bestaande wegen.** Foodpark fase 1 wordt ontsloten op de Corsica en Corridor. In de bestaande situatie zijn de wegen ingericht als erftoegangswegen. Het is gewenst dat genoemde wegen worden opgewaardeerd tot gebiedsontsluitingswegen om zodoende het Foodpark (vracht)verkeer adequaat te verwerken.

**Arcadis Nederland B.V.**

Postbus 220  
3800 AE Amersfoort  
Nederland  
+31 (0)88 4261261

[www.arcadis.com](http://www.arcadis.com)

Projectnummer: C05058.000158

Onze referentie: 078890574 A