

Notitie / Memo

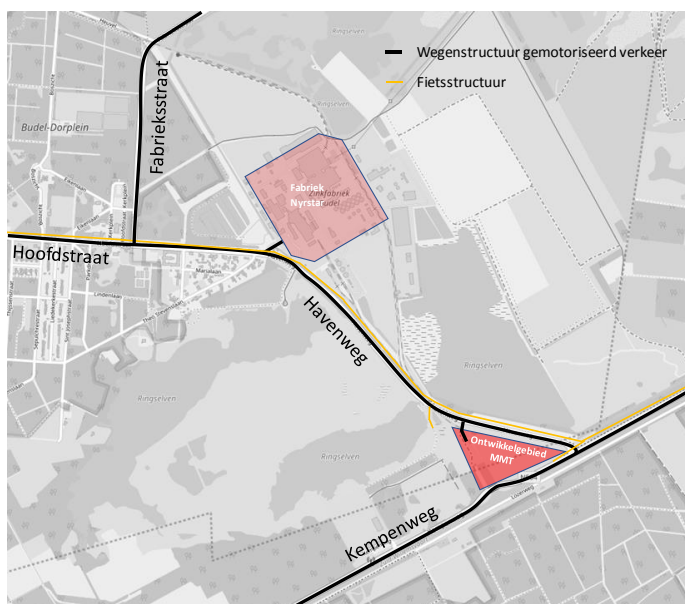
HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning

Aan: Marc Giesberts
Van: Niek Prins
Datum: 3 oktober 2018
Kopie: Erik Groot Karsijn
Ons kenmerk: BF4303TPNT181002
Classificatie: Projectgerelateerd

Onderwerp: Verkeersstudie Multimodale Terminal De Kempen

1. Inleiding

De oostelijke zijde van de insteekhaven aan de Zuid-Willemsvaart ter hoogte van Budel-Dorplein (gemeente Cranendonck) is gekozen als locatie voor het realiseren van de Multimodale Terminal De Kempen (MMT). Waar de huidige haven wordt gebruikt voor de op- en overslag van containers en afvoer van zwavelzuur, zullen op de nieuwe inrichting niet alleen meer containers, maar ook bulkgoed en toepasbare grond op- en overgeslagen worden. De aan- en afvoer verloopt via (binnenvaart)schepen en vrachtauto's. Het ontwikkelgebied en haar situering zijn aangegeven in figuur 1.



Figuur 1: Plangebied haven en structuur omgeving.

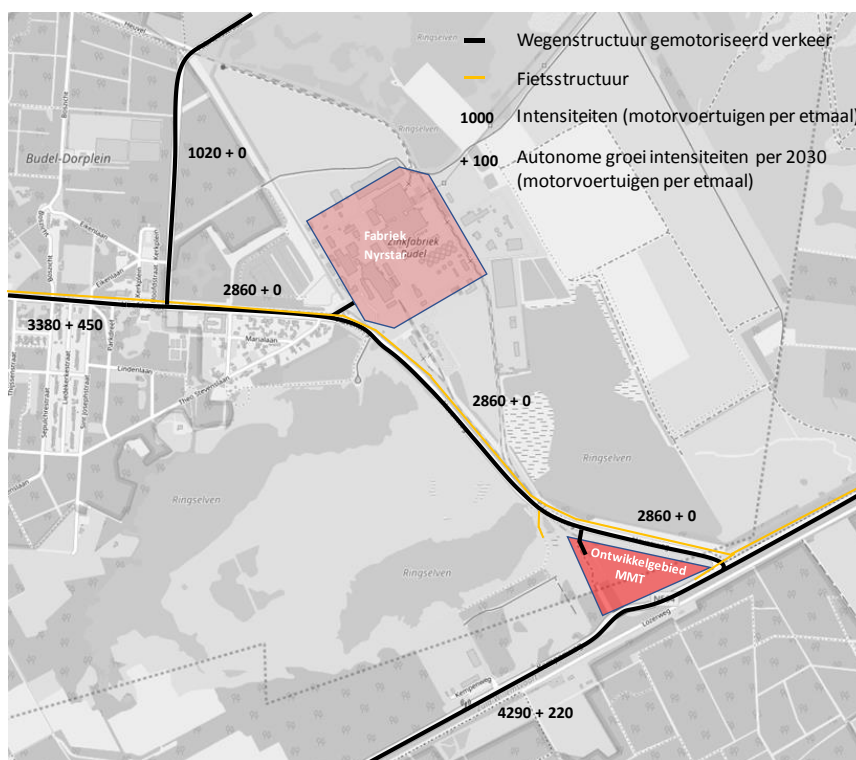
Voor de ontwikkeling van de MMT is een wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk. Gezien de uitbreiding van de activiteiten ter plaatse gepaard zal gaan met verandering van verkeersstromen, is een verkeersstudie onderdeel van de ruimtelijke onderbouwing. De studie moet aantonen of ontwikkeling van de MMT al dan niet verantwoord is.

Deze notitie beschrijft de resultaten van het onderzoek naar de invloed van de ontwikkeling van de MMT volgende vervoersstromen op de bereikbaarheid en verkeersveiligheid in het omliggende gebied. Het onderzoek zal zo antwoord geven op de vraag of er bij de realisatie van de MMT verkeerskundig nadelige gevolgen op zullen treden.

2. Situatie zonder plan

De haven en het omliggende terrein zijn eigendom van de Multimodale Terminal De Kempen B.V., die de bestaande haven verworven heeft voor ontwikkeling van de MMT. In het verleden was de haven eigendom van zinkfabriek Nyrstar, die de afgelopen decennia ter plaatse geen vrachtverkeer meer genereerde. Op dit moment is fase 1 van de ontwikkeling van de MMT afgerond, wat in de praktijk betekent dat er op- en overslag van containers plaats vindt. Hierdoor wordt in de huidige situatie al een (beperkte) mate van verkeer genereerd (maximaal ca. 5.000 vrachtwagenbewegingen per jaar).

In figuur 2 is een overzicht gegeven van de in het gebied relevante hoofdwegen en de bijbehorende fietsinfrastructuur, in relatie tot de locatie van de te ontwikkelen MMT en zinkfabriek Nyrstar. In de Kempenweg (N564) is ter hoogte van de haven een smalle brugconstructie geplaatst waar vrachtwagens elkaar niet kunnen passeren en auto's halt moeten houden als een vrachtwagen passeert. Het fietsnetwerk kent vrijliggende fietsvoorzieningen langs de routes, met uitzondering van de Kempenweg vanaf de Havenweg tot de grens met België (gemengd profiel zonder voorzieningen) en de Fabrieksstraat (gemengd profiel met fietssuggestiestroken).



In de figuur zijn tevens de huidige intensiteiten (peiljaar 2015) weergegeven, plus de toename die door autonome ontwikkelingen per 2030 te verwachten valt¹. Realisatie van de MMT (ook de recente activiteit t.a.v. op- en overslag) is hier nog niet in meegenomen.

Er zijn geen officiële cijfers betreffende fietsintensiteiten. De meeste fietsers tussen Weert en Budel rijden via de Geuzendijk, buiten het plangebied om.

Figuur 2: Verkeersstructuur en intensiteiten 2015 + autonome groei 2030.

¹ Bron: Verkeersmodel Midden-Limburg (Royal HaskoningDHV in opdracht van provincie Limburg en gemeenten Midden-Limburg). Het verkeersmodel gaat uit van basisjaar 2015 en prognosejaar 2030.

3. Inrichting MMT en verkeersgeneratie

Figuur 3 toont een impressie van de toekomstige inrichting van de multimodale terminal. Het terrein is voor wegverkeer aan de noordzijde ontsloten op de Havenweg.



Figuur 3: Impressie toekomstige inrichting MMT De Kempen.

De MMT genereert de volgende stromen:

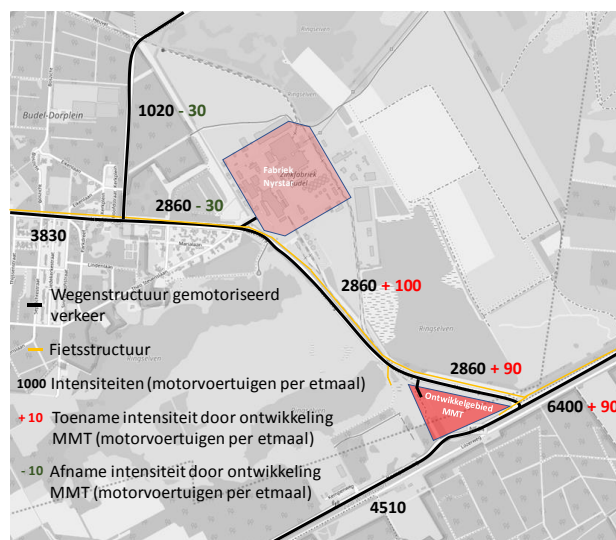
- Verplaatsing grond en containers. De verwachting is dat het grootste deel van dit transport via de Kempenweg naar Weert plaats zal vinden. Een kleiner deel van dit transport zal via de Havenweg (en Fabrieksstraat) in de richting van de Randweg Zuid plaatsvinden. Een klein deel van deze stroom zal afbuigen naar het Duurzaam Industriepark Cranendonck/Metalot.
- Verplaatsing bulk. Nyrstar voert jaarlijks een grote hoeveelheid van het zogenaamde Nyrstar Leach Product (NLP) via de weg af. Dit gaat om circa 13.000 vrachtwagens per jaar (52 per werkbare dag) die vanaf Nyrstar via de Hoofdstraat en Fabrieksstraat het gebied verlaten. Deze stroom komt te vervallen en wordt door ontwikkeling van de MMT met vrachtwagens via de Havenweg naar de haven vervoerd om overgeslagen te worden op binnenvaartschepen.

In de huidige praktijk is een deel van de MMT al in gebruik, wat reeds een (beperkte) mate van verkeer genereert (maximaal ca. 5.000 vrachtwagenbewegingen per jaar). In deze verkeersstudie worden genoemde stromen als onderdeel van het te realiseren plan aangemerkt, waardoor de verkeerseffecten maximaal zijn en er een 'worst-case' situatie wordt beoordeeld.

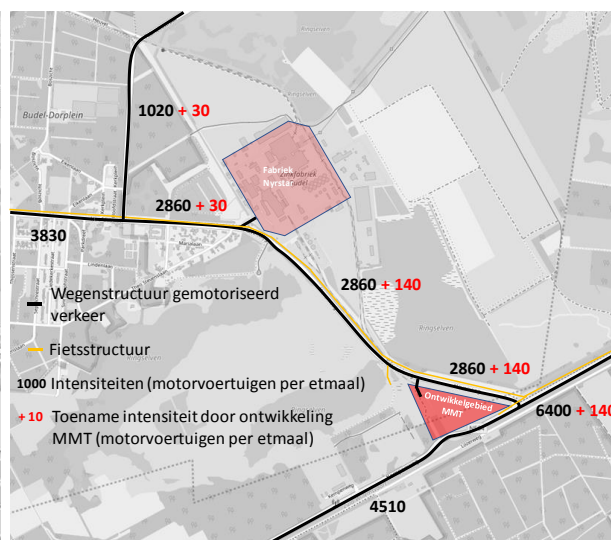
De aantallen vrachtwagens en licht verkeer die de MMT naar verwachting zal genereren² zijn gegeven in tabel 1. De invloed van de verplaatsing en toename van het aantal bewegingen op wegvakniveau zijn gevat in figuur 4 (vrachtverkeer) en figuur 5 (totaal verkeer).

	Vrachtwagens per jaar	Vrachtwagens per werkdag	Licht verkeer per jaar	Licht verkeer per werkdag
Route Kempenweg	21.900	88	10.950	44
Route Havenweg/Nyrstar	15.330	62	0	0
Route Fabrieksstraat	7.300	30	10.950	44
Route Fabrieksstraat (vervalt)	13.000	52	0	0

Tabel 1: Verwachte verkeersstromen vrachtwagens en licht verkeer gegenereerd door MMT.



Figuur 4: Intensiteiten vrachtverkeer situatie 2030 met plan (omhoog afgerond op 10-tallen).



Figuur 5: Intensiteiten totale verkeer situatie 2030 met plan (omhoog afgerond op 10-tallen).

² Bron: Aanvraag oprichtingsvergunning voor op- en overslag activiteiten (Royal HaskoningDHV, 7 juni 2018)

4. Invloed op toekomstige verkeerssituatie

Verkeersafwikkeling

Het is van belang om te bepalen of de ontwikkeling van de MMT invloed heeft op de afwikkelingskwaliteit in de omgeving. Met behulp van de methode Harders zijn hiertoe kruispuntberekeningen uitgevoerd voor de twee maatgevende kruispunten:

- Aansluiting MMT op Havenweg.
- Kruispunt Havenweg – Kempenweg.

Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van de verkeersprognoses uit het verkeersmodel en de verkeersgeneratie van de MMT uit voorgaande paragraaf 3. De werkdag intensiteiten zijn omgerekend naar personenauto-equivalenten (pae) in het maatgevende spitsuur, gebruik makend van vuistregels. De rekenintensiteiten en vuistregels zijn opgenomen in de bijlage.

Uit de berekeningen volgt dat er geen wachttijden langer dan 15 seconden te verwachten zijn op beide kruispunten. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat de ontwikkeling van de MMT niet leidt tot een relevant negatief effect op de kwaliteit van de afwikkeling in de omgeving.

Verkeersveiligheid

Eén van de onderzoeksvragen is of de ontwikkeling van de MMT invloed heeft op de verkeersveiligheid in de omgeving. In de omgeving zijn de volgende potentiële risico's geïnventariseerd ten aanzien van:

- Conflicten vrachtverkeer – achteropkomend verkeer.
- Conflicten vrachtverkeer – langzaam verkeer.

De risico's worden hierna behandeld.

Conflicten vrachtverkeer – achteropkomend verkeer

Op de Kempenweg en de Havenweg zijn geen voorsorteervakken voor afslaand verkeer beschikbaar. Voorsorteervakken voor rechtsafslaand verkeer geven een risico op afdekongevallen en zijn daarom (cf. beleid provincie Limburg) niet wenselijk om toe te passen. Voor linksafslaand verkeer kan dit wel overwogen worden, met name op de Havenweg ter hoogte van de aansluiting MMT. Stilstaand vrachtverkeer dat wacht op een hiaat in de tegemoetkomende verkeersstroom, geeft een risico op aanrijdingen van achteropkomend verkeer. Gezien de beperkte omvang van de verkeersstroom in de tegenrichting (ca. 1.000 mvt/etm) is de verwachting dat er voldoende hiaten zullen zijn en dat deze conflicten zich in de praktijk weinig zullen voordoen. Dat betekent dat de noodzaak beperkt is om het risico te mitigeren en een aparte linksafstrook te realiseren.

Conflicten vrachtverkeer – langzaam verkeer

Met name in conflicten tussen zwaar vrachtverkeer en langzaam verkeer schuilt een verhoogd verkeersveiligheidsrisico. In de directe omgeving kunnen vrachtverkeer en langzaam verkeer elkaar op een aantal locaties ontmoeten, waarbij geldt dat:

- De inrichting op de kruisingen van de Havenweg met de Fabrieksstraat en Kempenweg – waarbij de fietsers voorrang genieten op het afslaande verkeer – is conform geldende richtlijnen. Op basis daarvan kan gesteld worden dat de verkeersveiligheid is geborgd.
- Op de Fabrieksstraat is sprake van gemengd verkeer met fietssuggestiestroken. Dat betekent dat rijdend vrachtverkeer en fietsverkeer elkaar ontmoeten. In totaliteit doet zich hier een beperkte verkeerstoename voor (ca. 30 voertuigen/etmaal). Het aantal vrachtwagens -dat een groter veiligheidsrisico vormt dan licht verkeer- neemt juist af (met ca. 30 voertuigen/etmaal). Dit heeft een positief effect op de verkeersveiligheid ter plaatse.

- Het door de MMT gegenereerde (vracht)verkeer rijdt vrijwel geheel via de Havenweg, Kempenweg en Fabrieksstraat. Er zijn geen routes voorzien die via de Hoofdstraat en dorpskern van Budel-Dorplein lopen. De invloed op de verkeersveiligheid en leefbaarheid in het dorp is zodoende nihil.
- In de Kempenweg (N564) is ter hoogte van de haven een smalle brugconstructie geplaatst waar vrachtwagens elkaar niet kunnen passeren en auto's halt moeten houden als een vrachtwagen passeert. Op het wegvak is sprake van gemengd verkeer zonder fietsvoorzieningen. Hoewel zich op dit wegvak verkeersveiligheidsrisico's voordoen, is van belang om te constateren dat verkeer van of naar de MMT hier naar verwachting geen gebruik van gaat maken en de situatie niet wordt geïntensiveerd.

Concluderend geldt dat de ontwikkeling van de MMT geen relevante (negatieve) invloed heeft op de verkeersveiligheid in de omgeving.

5. Conclusie

De ontwikkeling van de Multimodale Terminal De Kempen heeft geen relevante negatieve invloed op de bereikbaarheid en verkeersveiligheid in de omgeving. Er wordt geen toename van (zowel vracht als licht) verkeer verwacht op de kwetsbare wegvakken in de woonkern Budel-Dorplein en de brug in de Kempenweg (N564).

Bijlage: Rekenintensiteiten kruispuntberekeningen

