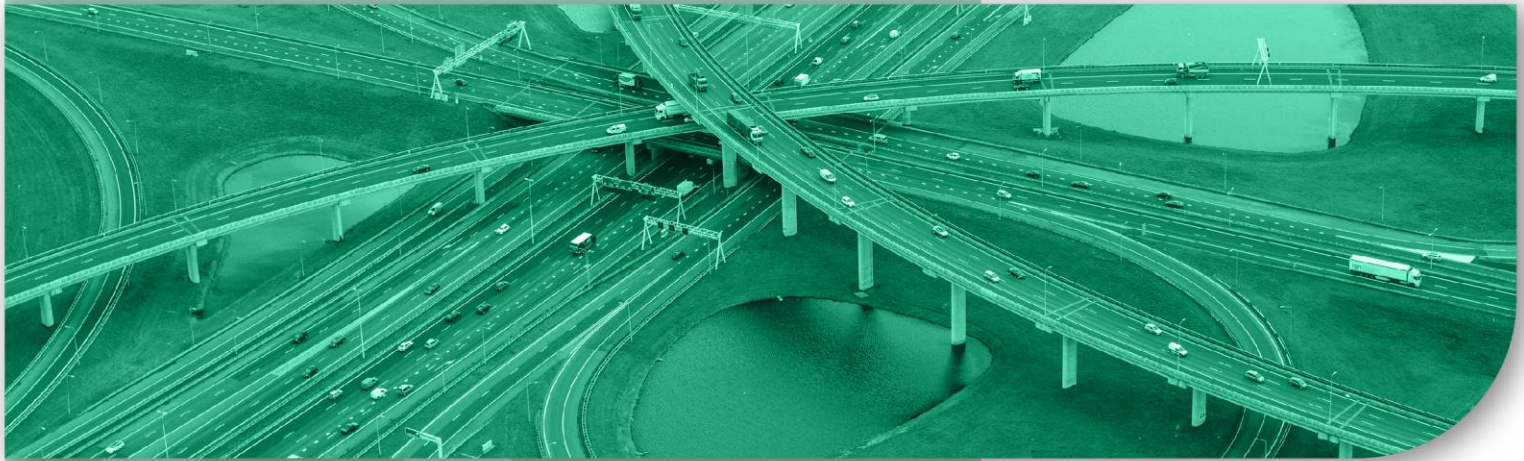


Zichtbaar, Benaderbaar en Bereikbaar



**Verkeersonderzoek
Doorontwikkeling
Herman Vaessen BV
Maasbree**

Eindrapportage

*Projectkenmerk 171.V.2023.001_def_v4
Definitief
8 juni 2023*

Projectnaam	Verkeersonderzoek doorontwikkeling Herman Vaessen BV
Onderwerp	Eindrapportage Verkeersonderzoek Herman Vaessen BV
Datum	8 juni 2023
Opsteller	Haans Consultancy
Ons kenmerk	171.V.2023.001_def_v4 (Eindrapportage Verkeersonderzoek)

Inleiding

Net ten zuiden van de kern Maasbree is Herman Vaessen BV gevestigd, een hoveniersbedrijf gespecialiseerd in de groene dienstverlening in voornamelijk Limburg en Noord-Brabant. Gezien de recente bedrijfsgroei beoogt het hoveniersbedrijf een uitbreiding van de huidige locatie, gelegen op de hoek van de Oude Heldenseweg en de Leemvenweg te Maasbree. Haans Consultancy is, op basis van de geaccordeerde offerte met kenmerk *'Mansvelt038_001off_def'*, gevraagd om een verkeerskundige onderbouwing bij deze doorontwikkeling op te stellen.

Voorgenomen doorontwikkeling

Ten behoeve van de toekomstbestendigheid en duurzaamheid is Herman Vaessen BV voornemens om een uitbreiding van het bedrijfsterrein en de bebouwing daarop te realiseren. Hierbij wordt een doorontwikkeling op de huidige locatie en in de richting van het nabijgelegen tuincentrum GroenRijk Maasbree als voorkeursoptie gezien. Deze doorontwikkeling gaat bovendien gepaard met diverse synergievoordelen in relatie tot dochteronderneming GroenRijk, onder andere op het gebied van bedrijfsvoering en parkeergelegenheid.

Huidige situatie

In de huidige situatie kent het bedrijfsterrein van Herman Vaessen BV een totale bebouwde oppervlakte van circa 3.500m², bestaande uit twee bedrijfswoningen (Leemvenweg 1a en Oude Heldenseweg 8a), een kantoorpand, drie loodsen en een wasplaats. Op het naastgelegen perceel (Oude Heldenseweg 5) is momenteel een glastuinbouwbedrijf gevestigd, bestaande uit circa 2.800m² glastuinbouwkas op de voorgenomen uitbreidingsgronden, 3.550m² glastuinbouwkas buiten de uitbreidingsgronden en een bedrijfswoning van circa 975m². De overige grond tussen de huidige bedrijfslocatie van Herman Vaessen BV en GroenRijk Maasbree is onbebouwd en wordt gebruikt als landbouwgrond. De verkeerskundige ontsluiting van bovenstaande percelen richting de nabijgelegen N275 geschiedt via de Leemvenweg en de Oude Heldenseweg.

Toekomstige situatie

In de toekomstige situatie wordt voorzien in een entree aan de Kanaalweg voor zowel Herman Vaessen BV als GroenRijk, waarmee één herkenbaar en zichtbaar geheel gecreëerd wordt. Hiertoe wordt een nieuwe bedrijfshal met een oppervlakte van circa 4.000m² gerealiseerd, met daarin een machineberging (circa 3.000m²), twee lagen kantoorruimte (totale vloeroppervlakte van circa 800m²) en een werkplaats (circa 500m²). Om deze ontwikkeling mogelijk te maken dienen de reeds aanwezige glastuinbouwkassen (circa 6.350m²) gesaneerd te worden, waarbij de aangelegen bedrijfswoning (Oude Heldenseweg 5, circa 829m²) omgezet wordt naar een burgerwoning. Daarnaast wordt er voorzien in het hergebruik van de huidige bedrijfsbebouwing van Herman



Vaessen BV. De verkeerskundige ontsluiting van de te realiseren bedrijfsbebouwing richting de nabijgelegen N275 zal volledig via de Kanaalweg geschieden. De Oude Heldenseweg blijft echter de ontsluitingsroute voor zowel de twee woningen als voor het verkeer van en naar de nabijgelegen composteringslocatie.

Samenvattend zal de totale bebouwde oppervlakte in de toekomstige situatie circa 7.300m² bedragen; om tot de totale vloeroppervlakte te komen dient echter een herijking plaats te vinden van de voorgenomen kantoorruimte (circa 800m²). Aangezien alleen de benedenverdieping (circa 400m²) is meegenomen in de bebouwde oppervlakte, dient de bovenverdieping (circa 400m²) ook bij de totale vloeroppervlakte opgeteld te worden. Binnen het verkeerskundig onderzoek wordt voor de toekomstige situatie om die reden uitgegaan van circa 800m² kantoorruimte en circa 6.900m² overige bedrijfsbebouwing, voor een totale vloeroppervlakte van circa **7.700m²**.

Aanpak verkeerskundig onderzoek

Als gevolg van deze voorgenomen doorontwikkeling zal er ten opzichte van de huidige situatie een verandering plaatsvinden van het aantal verkeersbewegingen op de omliggende infrastructuur en het benodigd aantal parkeerplaatsen. Binnen de verkeerskundige onderbouwing wordt voorzien in twee hoofdelementen. Allereerst wordt de theoretische verkeersgeneratie berekend voor de voorgenomen doorontwikkeling, waarbij de vigerende CROW-richtlijnen binnen de 'ASVV 2021' gehanteerd worden. Conform de parkeerkencijfers uit het 'Parapluplan Parkeernota Peel en Maas' wordt vervolgens een parkeerberekening opgesteld. De resultaten van deze twee hoofdelementen vormen de basis voor een conclusie omtrent de verkeerskundige inpasbaarheid van de voorgenomen doorontwikkeling.

Theoretische verkeersgeneratie

Op basis van de CBS-cijfers 'Gebieden in Nederland 2023' wordt de gemeente Peel en Maas binnen deze berekeningen aangeduid als 'Weinig stedelijk', waarbij het plangebied in de zone 'Buiten bebouwde kom' ingedeeld wordt. Voor het berekenen van de verkeersgeneratie bij de geplande doorontwikkeling is bovendien relevant binnen welke categorie de bebouwing ingedeeld wordt. De vigerende minimum- en maximumnormen uit de CROW-publicatie 'ASVV 2021' vormen vervolgens de basis, waarna de huidige en toekomstige situatie met elkaar vergeleken worden.

Huidige situatie

Momenteel kent de bedrijfsbebouwing van Herman Vaessen BV een bruto vloeroppervlakte (bvo) van circa 3.500m², inclusief twee bedrijfswoningen (Leemvenweg 1a en Oude Heldenseweg 8a). Deze bebouwing is op basis van de CROW-richtlijn gecategoriseerd als 'Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekers-extensief'. De bedrijfswoning op het adres Oude Heldenseweg 5 (circa 975m²) is gezien de administratieve en zakelijke aard toebedeeld aan de categorie 'Kantoor zonder baliefunctie'.

Voor de categorie 'Glastuinbouw' zijn geen CROW-kencijfers beschikbaar. Op basis van een literatuurstudie is derhalve bepaald welke normen normaliter voor de categorie 'Glastuinbouw' gehanteerd worden binnen eerdere bestemmingsplannen. Hieruit blijkt dat een verkeersproductie van 1,1 personenauto en 0,25 vrachtauto per etmaal per arbeidsplaats als uitgangspunt genomen wordt. Daarnaast wordt uitgegaan van gemiddeld drie tot negen werknemers per 10.000m² glastuinbouw, met twee verkeersbewegingen per etmaal per werknemer. Hiervan uitgaande kunnen de volgende minimum- en maximumnormen per 10.000m² glastuinbouw berekend worden:

- Minimumnorm per 10.000m²: $(1,1+0,25) * 3 \text{ werknemers} * 2 \text{ verkeersbewegingen} = \mathbf{8,1}$.
- Maximumnorm per 10.000m²: $(1,1+0,25) * 9 \text{ werknemers} * 2 \text{ verkeersbewegingen} = \mathbf{24,3}$.

In relatie tot de verkeersgeneratie leiden bovenstaande uitgangspunten concreet tot het volgende:



Categorisering huidige bebouwing	Kencijfers (min. – max.)	Aantal	Verkeersgeneratie
'Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekers-extensief'	3,9 – 5,7 mvt/etmaal (per 100m ² bvo)	3.500m ² bvo	136,5 – 199,5 mvt/etmaal
'Kantoor zonder baliefunctie'	7,9 – 9,6 mvt/etmaal (per 100m ² bvo)	975m ² bvo	77,0 – 93,6 mvt/etmaal
'Glastuinbouw'	8,1 – 24,3 mvt/etmaal (per 10.000m ² bvo)	6.350m ² bvo	5,1 – 15,4 mvt/etmaal
TOTAAL			218,7 – 308,5 mvt/etmaal

Tabel 1. Berekening theoretische verkeersgeneratie voor de huidige situatie

Op basis van Tabel 1 kan geconcludeerd worden dat de huidige situatie een theoretische verkeersgeneratie kent van circa **219** tot **309** mvt/etmaal, met een gemiddelde van **264** mvt/etmaal.

Toekomstige situatie

Als gevolg van de doorontwikkeling van Herman Vaessen BV omvat de bedrijfsbebouwing in de toekomstige situatie (inclusief de bedrijfswoningen op de adressen Leemvenweg 1a en Oude Heldenseweg 8a) circa 7.700m². Hiervan wordt circa 6.900m² gecategoriseerd als 'Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekers-extensief', de circa 800m² kantoorruimte wordt toebedeeld aan de categorie 'Kantoor zonder baliefunctie'. Aangezien de bedrijfswoning op de Oude Heldenseweg 5 omgezet wordt naar een burgerwoning, worden deze woning ingedeeld binnen de categorie 'Koop, huis, vrijstaand'.

In relatie tot de verkeersgeneratie leiden bovenstaande uitgangspunten concreet tot het volgende:

Categorisering toekomstige bebouwing	Kencijfers (min. – max.)	Aantal	Verkeersgeneratie
'Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekers-extensief'	3,9 – 5,7 mvt/etmaal (per 100m ² bvo)	6.900m ² bvo	269,1 – 393,3 mvt/etmaal
'Kantoor zonder baliefunctie'	7,9 – 9,6 mvt/etmaal (per 100m ² bvo)	800m ² bvo	63,2 – 76,8 mvt/etmaal
'Koop, huis, vrijstaand'	7,8 – 8,6 mvt/etmaal (per woning)	1 woning	7,8 – 8,6 mvt/etmaal
TOTAAL			340,1 – 478,7 mvt/etmaal

Tabel 2. Berekening theoretische verkeersgeneratie voor de toekomstige situatie

Op basis van Tabel 2 kan geconcludeerd worden dat de toekomstige situatie een theoretische verkeersgeneratie kent van circa **340** tot **479** mvt/etmaal, met een gemiddelde van **409** mvt/etmaal.

Parkeerberekening

In lijn met de berekening van de theoretische verkeersgeneratie wordt het plangebied voor de parkeerberekening ingedeeld binnen de categorie 'Weinig stedelijk/ Buiten bebouwde kom'. Daarnaast zijn dezelfde bebouwingscategorieën gehanteerd zoals bij de verkeersgeneratie voor de toekomstige situatie. Voor de geplande doorontwikkeling is vervolgens geïnventariseerd hoeveel parkeerplaatsen gerealiseerd dienen te worden op basis van de gemeentelijke parkeernormen.

In relatie tot de parkeerberekening betekenen deze uitgangspunten concreet het volgende:



Categorisering toekomstige bebouwing	Gemeentelijke parkeernorm	Aantal	Te realiseren parkeerplaatsen
'Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekers-extensief'	1,1 parkeerplaatsen (per 100m ² bvo)	6.900m ² bvo	75,9 parkeerplaatsen
'Kantoor zonder baliefunctie'	2,6 parkeerplaatsen (per 100m ² bvo)	800m ² bvo	20,8 parkeerplaatsen
'Koop, huis, vrijstaand'	2,0 parkeerplaatsen (per woning)	1 woning	2,0 parkeerplaatsen
TOTAAL			98,7 parkeerplaatsen

Tabel 3. Parkeerberekening voor het aantal te realiseren parkeerplaatsen in de toekomstige situatie

Op basis van Tabel 3 kan geconcludeerd worden dat de toekomstige situatie, op basis van de gemeentelijke parkeernormen, minimaal dient te voorzien in circa **99** parkeerplaatsen. Momenteel kent het bedrijfsterrein van Herman Vaessen BV **42** parkeerplaatsen, welke gedurende de voorgenomen doorontwikkeling behouden blijven. Concreet betekent dit dat er minimaal circa **57** nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd dienen te worden om aan de gemeentelijke parkeernormen te voldoen.

Interpretatie van resultaten, aandachtspunten en onderzoeksconclusies

Interpretatie van resultaten

Uit de voorgaande resultaten valt op te maken dat de huidige situatie gepaard gaat met een theoretische verkeersgeneratie van circa **219** tot **309** mvt/etmaal, met een gemiddelde van **264** mvt/etmaal. Voor de toekomstige situatie betreft dit circa **340** tot **479** mvt/etmaal (gemiddeld **409** mvt/etmaal), terwijl het totaal aantal parkeerplaatsen berekend is op circa **99** om te voldoen aan de gemeentelijke parkeernormen.

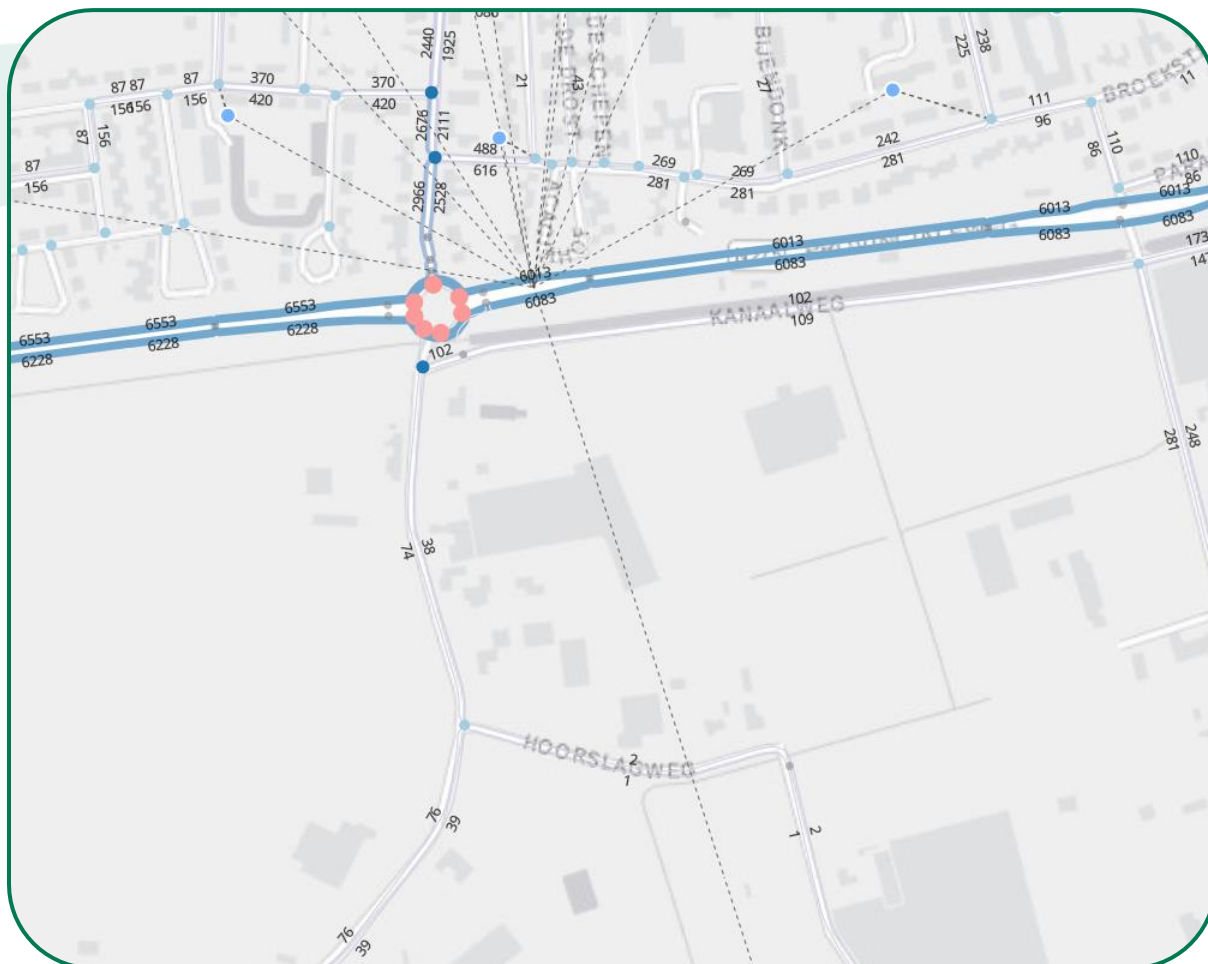
Om de invloed van de geplande doorontwikkeling op de verkeersgeneratie te bepalen, worden de resultaten van de toekomstige situatie afgezet tegen de huidige situatie. Wanneer uitgegaan wordt van het ongunstigste scenario, wordt gerekend met het maximum binnen de toekomstige situatie (circa 479 mvt/etmaal) en het minimum binnen de huidige situatie (circa 219 mvt/etmaal). Concreet betekent dit dat de totale verkeersgeneratie als gevolg van de voorgenomen doorontwikkeling toeneemt met circa $479 - 219 = \mathbf{260 \text{ mvt/etmaal}}$. In het gemiddelde scenario betreft deze toename $409 - 264 = \mathbf{145 \text{ mvt/etmaal}}$.

Verkeersafwikkeling bestaand wegennet

Een veilige afwikkeling van dit toegenomen verkeer op de huidige infrastructuur dient eerst gewaarborgd te worden alvorens de voorgenomen doorontwikkeling gerealiseerd kan worden. Hierbij is de Kanaalweg het meest relevant, aangezien er in de toekomstige situatie voorzien wordt in een algemene entree aan de Kanaalweg. Op basis van de door de gemeente Peel en Maas aangeleverde verkeersgegevens (Verkeersmodel Limburg, zie onderstaande Figuur 1) blijkt er momenteel sprake van circa 200 mvt/etmaal op de Kanaalweg (circa 100 mvt/etmaal per richting). In het ongunstigste scenario zal de verkeersintensiteit op de Kanaalweg circa **460 mvt/etmaal** (circa 230 per rijrichting) bedragen; in het gemiddelde scenario betreft dit circa **345 mvt/etmaal** (circa 175 per rijrichting). De Kanaalweg wordt als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom gecategoriseerd, waarbij intensiteiten tot 3.000 mvt/etmaal als verkeerskundig acceptabel gezien worden. Er mag dan ook aangenomen worden dat de Kanaalweg de extra verkeersintensiteit als gevolg van de doorontwikkeling van Herman Vaessen BV veilig kan verwerken.



Daarnaast dient opgemerkt te worden dat de eerdere verkeersstromen via de Oude Heldenseweg richting de Leemvenweg 1a grotendeels komen te vervallen als gevolg van de realisatie van een algemene entree op de Kanaalweg. Er wordt verwacht dat de overgebleven verkeersstromen op de Oude Heldenseweg zal bestaan uit een combinatie van bestemmingsverkeer richting woningen en verkeer van en naar de nabijgelegen composteringslocatie. Om die reden mag geconcludeerd worden dat er geen infrastructurele aanpassingen aan de Oude Heldenseweg benodigd zijn.



Figuur 1. Verkeersintensiteiten op en rondom de Kanaalweg te Maasbree (bron: Verkeersmodel Limburg)

Aandachtspunten

In het kader van de voorgenomen doorontwikkeling van Herman Vaessen BV dient er rekening gehouden te worden met enkele verkeerskundige aspecten:

- **Verkeersafwikkeling richting N275:** Vanwege de verwachte verkeersstoeiname dient een veilige en vlotte verkeersafwikkeling bij de voorrangskruispunten aan weerszijden van de Kanaalweg gewaarborgd te worden. In de huidige voorrangsregeling dient verkeer vanaf de Kanaalweg voorrang te verlenen aan verkeer op de Zandberg en Oude Heldenseweg. Aangezien er voldoende opstelruimte aanwezig is op de Kanaalweg zal een toegenomen verkeersintensiteit aldaar geen invloed hebben op de doorstroming van doorgaand verkeer op de N275. Gezien deze huidige regeling worden er geen problemen verwacht met betrekking tot een veilige verkeersafwikkeling via de voorrangskruispunten richting de rotondes op de N275.



- **Reeds gegunde doorontwikkeling GroenRijk:** Het naastgelegen GroenRijk heeft reeds goedkeuring ontvangen voor een uitbreiding aan de achterzijde van het huidige pand. Bij afwezigheid van de exacte uitbreidingsgegevens heeft een geschatte oppervlaktetelling op basis van satellietbeelden plaatsgevonden, waarbij de geplande uitbreiding circa 900m² betreft. GroenRijk Maasbree wordt binnen de CROW-categorie 'Tuincentrum' ingedeeld, met een theoretische verkeersgeneratie van 15,1 à 18,0 mvt/etmaal per 100m² bvo. Er mag dus aangenomen worden dat deze geplande doorontwikkeling tot een totale verkeerstoename van circa 136 à 162 mvt/etmaal leidt. Aangezien intensiteiten tot 3.000 mvt/etmaal als verkeerskundig acceptabel gezien worden voor een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom, levert de doorontwikkeling van GroenRijk geen verdere capaciteitsproblemen op.
- **In- en uitvoegend verkeer van/naar terrein Herman Vaessen BV:** In de voorgenomen interne verkeersstromen op het toekomstige terrein van Herman Vaessen rijdt verkeer via de Kanaalweg aan westelijke zijde de loods binnen, waarna dit verkeer aan oostelijke zijde de Kanaalweg weer op rijdt. Hiermee wordt aanrijdend verkeer gescheiden van afrijdend verkeer, waardoor er geen verkeersconflicten van in- en uitvoegend verkeer verwacht worden. Er dient echter rekening gehouden te worden met de passeerbaarheid van deze verkeersstromen op de Kanaalweg. De huidige inrichting van de Kanaalweg is breed genoeg om deze passeerbaarheid te waarborgen, ofwel via de rijbaan ofwel gedeeltelijk gebruikmakend van de aanwezige bermverharding. Een aanvullend aandachtspunt bij de toekomstige situatie is het inventariseren van het bebordingsplan met betrekking tot de bebording bij de bestaande en de nog te realiseren in- en uitritten.
- **Realisatie parkeerplaatsen:** Op basis van de verrichte parkeerberekening dient de toekomstige situatie minimaal te voorzien in circa 99 parkeerplaatsen om aan de gemeentelijke parkeernormen te voldoen. Aangezien de bestaande 42 parkeerplaatsen op het huidige terrein van Herman Vaessen BV gedurende de doorontwikkeling behouden blijven, dienen er minimaal nog circa 57 nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd te worden. Mochten deze parkeerplaatsen niet inpasbaar blijken op het te realiseren bedrijfsterrein van Herman Vaessen BV, dan zou de combinatie gezocht kunnen worden met het naastgelegen GroenRijk. Indien er op het huidige terrein van GroenRijk sprake is van een overschot aan parkeerplaatsen, kunnen deze parkeerplaatsen gebruikt worden door Herman Vaessen BV. De genoemde uitbreiding van GroenRijk van circa 900m² dient meegenomen te worden in deze berekeningen. Op deze manier voorziet het toekomstige bedrijventerrein in voldoende parkeergelegenheid voor zowel GroenRijk als Herman Vaessen BV.

Onderzoeksconclusies

Op basis van het verrichte verkeersonderzoek mag aangenomen worden dat de Kanaalweg de extra verkeersintensiteit als gevolg van de doorontwikkeling van Herman Vaessen BV veilig kan verwerken. Tevens worden geen problemen verwacht met betrekking tot de verkeersafwikkeling via de voorrangskruispunten richting de rotondes op de N275. Nadere verkeersmaatregelen worden dan ook niet als noodzakelijk geacht om tot een veilige en vlotte verkeersdoorstroming te komen. De verwachte extra verkeersgeneratie als gevolg van de nog te realiseren uitbreiding van GroenRijk en het aantal te realiseren parkeerplaatsen dienen echter als aandachtspunten meegenomen te worden in de verdere overwegingen omtrent de voorgenomen doorontwikkeling.

