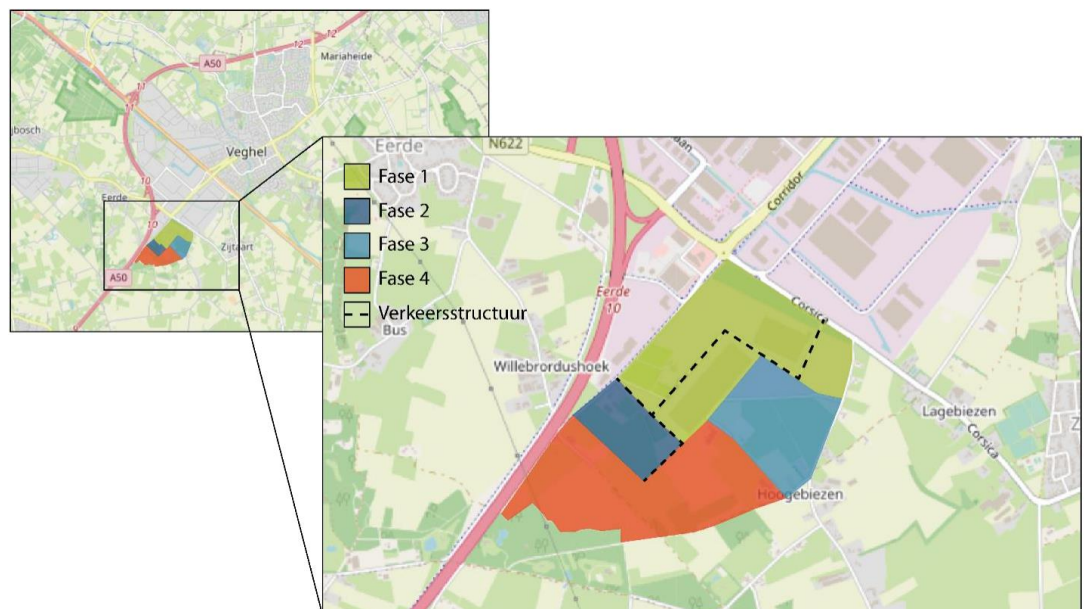


MEMO

PROJECT	Foodpark Veghel fase 4
PROJECTNR.	SLM015684
ONDERWERP	Onderzoek stikstofdepositie
REFERENTIE	SLM015684.NOT002.v3.AC.NG
AUTEUR	Ann-Sofie Corthouts / Nathalie Geebelen
DATUM	28 juni 2022

1 INLEIDING

Aan de zuidkant van Veghel ligt het bedrijventerrein Foodpark Veghel, zie figuur 1. Foodpark Veghel wordt ontsloten door de Corridor en de Corsica en heeft middels de Eerdsebaan (N622) aansluiting op de A50. De gemeente Meierijstad heeft de ambitie om, na de realisatie van fase 1 en fase 2 en het verlenen van een omgevingsvergunning voor fase 3¹, Foodpark Veghel verder te laten groeien door de ontwikkeling van fase 4. Voor dit nog niet ontwikkelde deel, waarop onder andere twee bestaande bedrijven hun terreinen willen uitbreiden, wordt momenteel een bestemmingsplan voorbereid. In dit kader is door WSP een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijke toename van stikstofdepositie in nabij gelegen Natura 2000-gebieden die door het gebruik van de uitbreiding van het bedrijventerrein zou kunnen worden veroorzaakt.



Figuur 1-1 Ligging Foodpark Veghel

¹ Omgevingsvergunning De Kempkens ongenummerd te Veghel, onherroepelijk (vastgesteld 2020-05-20)

2 WETTELIJK KADER

Het is verboden om een plan vast te stellen dat significante gevolgen heeft voor de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura 2000-gebied.

De Wet natuurbescherming voorziet in het beschermen van het Natura 2000-gebied tegen handelingen buiten het Natura 2000-gebied met significante gevolgen voor beschermde habitats en hieraan gekoppelde soorten. Conform art. 2.8 lid 1 Wnb kan over een plan dat significante gevolgen kan hebben op soorten en habitats pas worden besloten nadat een passende beoordeling is opgesteld waarin rekening wordt gehouden met de instandhoudingsdoelstellingen voor het gebied. Deze passende beoordeling moet de zekerheid geven dat de natuurlijke kenmerken van het betreffende gebied niet worden aangetast.

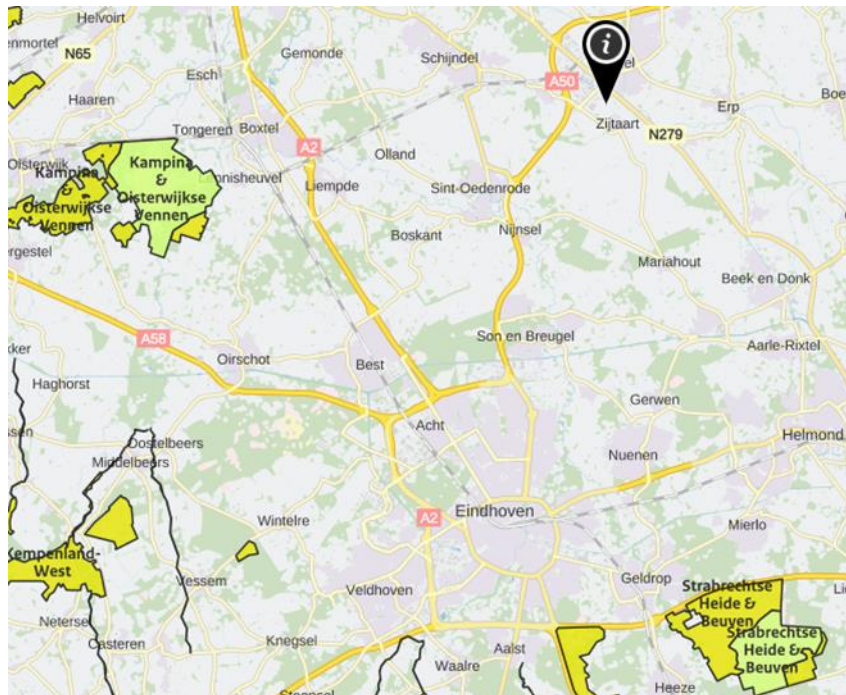
Met betrekking tot stikstofdepositie wordt in de voortoets bepaald of het plan tot een relevante toename van de stikstofdepositie kan leiden. Indien uit de voortoets blijkt dat de maximale invulling van het plan niet leidt tot een toename van de stikstofdepositie op één of meer in het kader van Natura 2000 beschermende stikstofgevoelige habitats waarvan de kritische depositiewaarde (verder: KDW) wordt overschreden of door de toename overschreden kan worden, zijn significante gevolgen uitgesloten.

Op 1 juli 2021 is de Wet stikstofreductie en natuurverbetering in werking getreden. Hiermee is de Wet natuurbescherming gewijzigd en is een vrijstelling van vergunningplicht voor de bouwsector opgenomen in artikel 2.9a van de Wet natuurbescherming. Deze vrijstelling geldt voor alle projecten die in de gebruiksfase geen tot weinig stikstofemissie veroorzaken en heeft betrekking op de bouw van woningen, utiliteitsgebouwen en andere bouwwerken inclusief de daarmee gepaard gaande vervoersbewegingen. Dit betekent dat, wanneer kan worden aangetoond dat er geen toename van de stikstofdepositie in nabij gelegen Natura 2000-gebieden wordt veroorzaakt door het gebruik van de uitbreiding van het bedrijventerrein Foodpark Veghel, dat geen AERIUS-berekening voor de bouwfase dient te worden overlegd en in het kader van de omgevingsvergunningaanvra(a)g(en) rechtstreeks gebruik gemaakt kan worden van bovengenoemde vrijstelling.

3 UITGANGSPUNTEN

3.1 SITUATIE

Het plangebied betreft het nog te ontwikkelen deel van het bedrijventerrein Foodpark Veghel weergegeven als fase 4 in figuur 1-1. In figuur 3-1 is de ligging van het plangebied ten opzichte van de nabijgelegen Natura 2000-gebieden weergegeven. Het voor dit project meest relevante Natura 2000-gebied *Kampina & Oisterwijkse Vennen* bevindt zich op circa 15 km ten westen van het plangebied.



Figuur 3-1 Ligging plangebied (i) t.o.v. Natura 2000-gebied Kampina & Oisterwijkse Vennen

3.2 REKENMETHODE

De berekeningen van de stikstofdepositie zijn uitgevoerd met behulp van de AERIUS Calculator² en conform de toelichtingen opgenomen in de calculator.

De berekeningen zijn uitgevoerd in de rekenconfiguratie “Bereken natuurgebieden”. Dit betekent dat alleen de rekenpunten worden gebruikt die relevant³ zijn voor de toetsing aan de Wet natuurbescherming.

De berekeningen zijn worst case uitgevoerd voor het rekenjaar 2022 omdat ervan uitgegaan wordt dat door het schoner worden van voertuigen de emissie van de transportbewegingen in latere jaren afneemt.

3.3 GEBRUIKSFASE

Het uitgangspunt voor de (nieuwe) bedrijven die op het nog te ontwikkelen deel van het bedrijventerrein komen en/of hier uitbreiden is dat deze volledig gasloos/all-electric worden (zoals ook voor fase 1 t/m 3 het geval), met uitzondering van eventuele sprinklerpompen. Aangezien deze sprinklerpompen slechts een paar keer per jaar gedurende een beperkte tijdspanne getest worden (naast uiteraard de eventuele inzet tijdens calamiteiten), zullen deze niet-relevant bijdragen aan de totale stikstofemissie van de bedrijven. Bijgevolg worden de sprinklerpompen verder niet beschouwd in voorliggend onderzoek.

² AERIUS versie 2021, releasedatum 20 januari 2022.

³ Hexagonen waar stikstofgevoelige habitattypes of leefgebieden van habitatsoorten aanwezig zijn. In Natura 2000-gebieden waar niet door AERIUS gerekend wordt, kan ervan uitgegaan worden dat er geen stikstofgevoelige habitattypes of leefgebieden aanwezig zijn en/of dat er geen (kans op) overschrijding van de kritische depositiewaarde bestaat zodat in deze Natura 2000-gebieden per definitie geen sprake kan zijn van significante gevolgen.

De belangrijkste bron van stikstofemissie vanwege de uitbreiding van Foodpark wordt dus gevormd door de toename van de verkeersaantrekkende werking. Door Royal Haskoning DHV is een verkeersonderzoek uitgevoerd voor de toekomstige situatie⁴. Dit verkeersonderzoek is toegevoegd in bijlage 1. In deze memo is de verkeersproductie van Foodpark Veghel fase 4 inclusief verdeling over het netwerk bepaald. De verkeersproductie als gevolg van fase 4 bedraagt circa 1.300 mvt/werkdag, voor de ontsluiting van fase 4 en de verdeling over het netwerk wordt verwezen naar figuur 5 uit de memo van RHDHV. De uitbreiding wordt middels de interne ontsluitingsstructuur van het bedrijventerrein aangesloten op de Corridor, Corsica en de Eerdsebaan. Door de positionering van deze toegangen nabij de ontwikkeling van Foodpark Veghel fase 4, zijn de grootste toenames in voertuigbewegingen op deze wegen te zien. Uit de memo van RHDHV volgt ook dat de verkeersintensiteiten die gepaard gaan met fase 4 slechts een zeer beperkt aandeel hebben in de totale verkeersproductie van Foodpark Veghel (fase 1 t/m 4). Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat, bij het verlaten van het bedrijventerrein (dus bij ontsluiting op de Corsica / Eerdsebaan), het verkeer als gevolg van fase 4 in ieder geval zal opgenomen zijn in het verkeersbeeld dat hier reeds heerst als gevolg van fase 1 t/m 3. Voorliggend onderzoek beperkt zich daarom tot de verkeerstoenames op het bedrijventerrein Foodpark Veghel zelf. Met betrekking tot de verdeling licht-zwaar van het verkeer zijn door RHDHV, na toestemming van de gemeente Meierijstad, de shape-bestanden uit het verkeersmodel van Foodpark Veghel (voor het jaar 2030) aangeleverd. Hieruit is geconcludeerd dat een verhouding 60-40 licht-zwaar verkeer als worstcase scenario kan worden beschouwd.

4 REKENRESULTATEN GEBRUIKSFASE

Voor de gebruiksfase van de uitbreiding fase 4 van het Foodpark Veghel is, op basis van de uitgangspunten zoals omschreven in hoofdstuk 3, berekend dat de stikstofemissie als gevolg van de toegenomen verkeersgeneratie niet leidt tot een toename van de stikstofdepositie op relevante nabij gelegen Natura 2000-gebieden. Voor de invoergegevens en rekenresultaten uit AERIUS wordt verwezen naar bijlage 2.

5 CONCLUSIE

Voor de realisatie van Foodpark Veghel fase 4 is geconcludeerd dat de gebruiksfase van het plan niet leidt tot een toename van stikstofdepositie in relevante Natura 2000-gebieden. Significante effecten zijn daarmee uitgesloten. De Wet natuurbescherming vormt, vanuit het aspect stikstofdepositie, geen belemmering voor het project. In het kader van de omgevingsvergunningaanvra(a)g(en), kan hierdoor voor wat betreft de bouwfase gebruik gemaakt worden van de vrijstelling van de vergunningplicht zoals omschreven in hoofdstuk 2.

⁴ 'Verkeerskundige effecten van realisatie Foodpark Veghel fase 4', uitgevoerd door Royal HaskoningDHV, d.d. 15 juni 2021.

BIJLAGE

VERKEERSONDERZOEK

1

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning

Aan: Dilly Boer, Rob Gerardts (WSP adviseurs),
Richard Kinderdijk (Gemeente Meierijstad)

Van: Marson Jesus

Datum: 15 juni 2021

Kopie: Anneke Merkx (Royal HaskoningDHV)

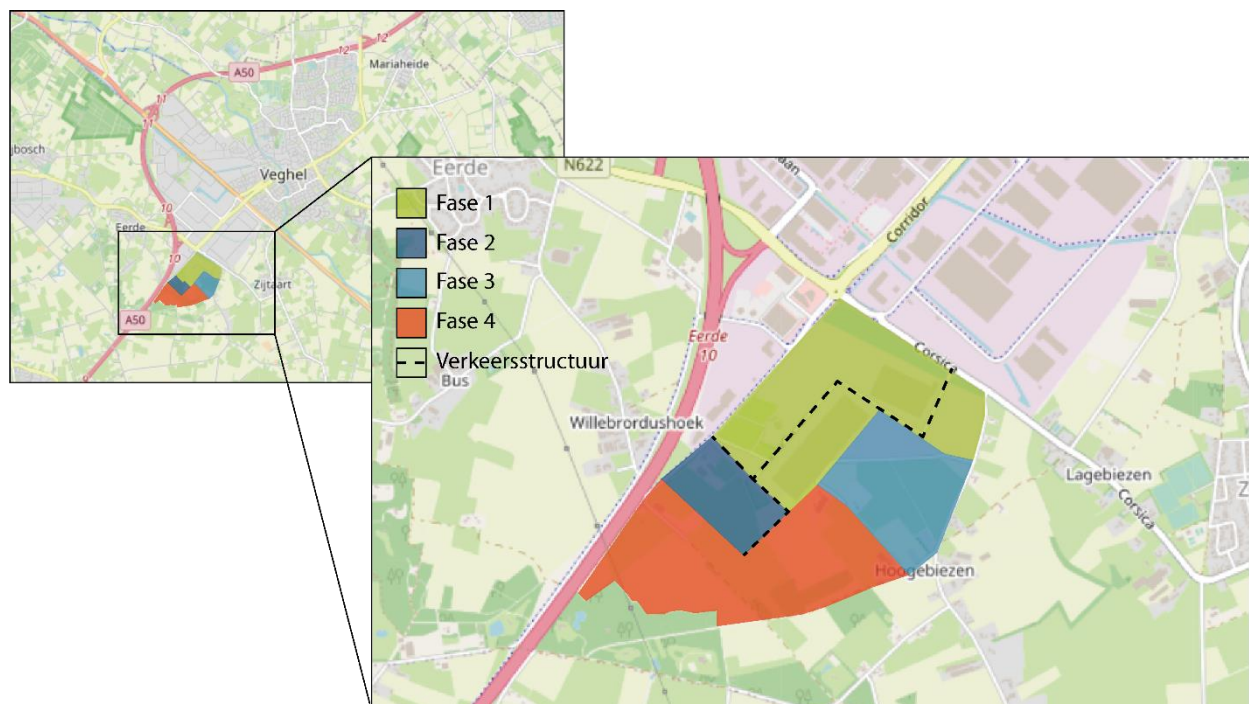
Ons kenmerk: BH7993_T&P_NT2106151555.

Classificatie: Projectgerelateerd

Onderwerp: Verkeerskundige effecten van realisatie Foodpark Veghel fase 4

1 Inleiding

Aan de zuidkant van Veghel, gelegen aan de A50 ter hoogte van afslag 10 Eerde, is Foodpark Veghel gelegen. Foodpark Veghel is een aantrekkelijke locatie voor bedrijven in de voedingsindustrie die nieuwe samenwerkingsverbanden zoeken. Hierdoor ligt de focus op vernieuwing, samenwerking, versterking en profilering van onze voedingsindustrie. Naast bedrijven in de voedingsindustrie biedt Foodpark Veghel ook ruimte voor bedrijven uit de gemeente die niet food-gerelateerde bedrijfsactiviteiten uitoefenen. De gemeente Meierijstad heeft de ambitie om, na de realisatie van Foodpark Veghel fase 1 (28 ha) en fase 2 (8 ha), Foodpark Veghel verder te laten groeien. Voor fase 3 (13,1 ha) is het besluit tot planologische afwijking reeds genomen, maar nog niet onherroepelijk (d.d. 20 mei 2021). Naast fase 3 is men ook voornemens om fase 4 (20 ha) te ontwikkelen. In figuur 1 is de ligging van Foodpark Veghel inclusief de 4 ontwikkelingsfases te zien.



Figuur 1 Ligging Foodpark Veghel (met de totale bruto fases 1 tot en met 4, dit is inclusief het niet uitgeefbare bedrijventerrein)

Voor het nog niet ontwikkelde deel van het Foodpark (fase 4) dient een bestemmingsplan opgesteld te worden. Als onderbouwing van het bestemmingsplan dienen de verkeerskundige effecten van deze toekomstige ontwikkelingen in kaart te worden gebracht. In deze notitie wordt voornamelijk gekeken of, op basis van de verkeersgeneratie van Foodpark fase 4, het huidige wegennet de intensiteiten kan verwerken. Deze notitie gaat verder niet in op de milieueffecten, zoals lucht- en geluidbelasting.

2 Huidige verkeersstructuur

Foodpark Veghel is ontwikkeld ten oosten van de A50, nabij aansluiting Eerde. Het Foodpark wordt ontsloten door de Corridor en de Corsica en heeft middels de Eerdsebaan (N622) aansluiting op de A50. Het terrein direct grenzend aan de Corridor en Corsica is grotendeels ontwikkeld. De uitbreiding van ca. 20 ha (fase 4) vindt plaats in het zuidelijke gedeelte van het bedrijventerrein (zie figuur 1).

Ter hoogte van de aansluiting was de Corridor, voor aanpassingen aan de komgrens, een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 60 km/u. Echter, bij het realiseren van Foodpark en de nieuwe ontsluitingsweg, is de komgrens verplaatst van de kruising Corridor/Mac. Arthurweg naar de nieuw te realiseren kruising Corridor/ontsluitingsweg Foodpark. De Corridor is hiermee tot aan deze nieuwe ontsluitingsweg binnen de bebouwde kom komen te liggen en is momenteel ingericht als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 50 km/u. Daarnaast wordt naar verwachting het kruispunt Corridor/Mac. Arthurweg aangepast zodat de Corridor de doorgaande richting wordt. Het verkeer komende vanuit de Mac. Arthurweg dient dan voorrang te verlenen aan verkeer op de Corridor. Verder wordt een ééNZijdig tweerichtingen fietspad gerealiseerd.

De Corsica is momenteel gelegen binnen de bebouwde kom en betreft een gebiedsontsluitingsweg 50 km/h. Bij het verplaatsen van de komgrens is de huidige functie en maximumsnelheid behouden gebleven.

De wegen op het Foodpark worden ingericht als gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom met 50 km/h en op delen voorzien van een eenzijdig tweerichtingen fietspad (naast de rijbaan gelegen).

3 Verkeersproductie gemotoriseerd verkeer

Voor de verkeersstoets van Foodpark Veghel fase 4 is gebruik gemaakt van het provinciale verkeersmodel, te weten de Brabant Brede Model Aanpak – Noordoost Brabant (BBMA-NO). Het BBMA model is begin 2020 beschikbaar gesteld door de provincie Noord-Brabant en beschikt over basisjaar 2015 en toekomstjaar 2030. Omdat de intensiteiten van dit verkeersmodel niet goed aansloten bij de situatie in de gemeente Meierijstad, heeft een herkalibratie plaatsgevonden voor de gemeente Meierijstad op basis van tellingen uit 2018. Het uitgangspunt voor de verkeersstoets Foodpark Veghel fase 4 is dan ook het BBMA Noordoost Brabant 2020 met herkalibratie Meierijstad, toekomstjaar 2030.

In het toekomstjaar 2030 is Foodpark Veghel opgenomen als regionaal bedrijventerrein met een oppervlakte van 23,3 ha. Binnen dit type regionaal bedrijventerrein is een diversiteit aan functies opgenomen als logistiek, industrie en groothandel. Gezien de gevestigde bedrijven uit fase 1 t/m 3 is deze functie passend bij Foodpark Veghel.

Om de verkeersproductie en het verkeerskundige effect van Foodpark Veghel fase 4 in beeld te brengen, is het van belang een referentiesituatie te hanteren waarin de fases 1 t/m 3 (49,1 ha) volledig ontwikkeld zijn. Om deze reden is een aanpassing gedaan aan het verkeersmodel door de resterende 25,8 ha bedrijventerrein toe te voegen bij Foodpark Veghel. Na deze toevoeging is het verkeersmodel opnieuw toegedeeld. Hierdoor is een nieuwe referentiesituatie ontstaan waarbij de fases 1 t/m 3 volledig opgenomen zijn. In figuur 2 en bijlage A (inclusief zoomfunctie) is deze referentiesituatie weergegeven.



Figuur 2 Verkeersintensiteiten (mvt/etmaal) Foodpark Veghel (realisatie 49,1 ha – fase 1 t/m 3)

3.1 Verkeersintensiteiten na ontwikkeling Foodpark Veghel fase 4

In figuur 3 en bijlage B met zoomfunctie (ook terug te zien in tabel 1) zijn de verkeersintensiteiten (mvt/etmaal) opgenomen van het wegennet rondom Foodpark Veghel na de realisatie van fase 4. Met de ontwikkelingen van Foodpark Veghel fase 4, zal de hoeveelheid verkeer van en naar Foodpark toenemen met circa 1.300 mvt/etmaal ten opzichte van de referentiesituatie.



Figuur 3 Verkeersintensiteiten (mvt/etmaal) Foodpark Veghel (totale realisatie fase 1 t/m 4 - 69,1 ha)

In tabel 1 op de volgende pagina wordt zichtbaar dat de grootste impact van de realisatie van Foodpark Veghel fase 4 zichtbaar is op de wegen rondom de ontwikkeling. Dat wil zeggen op de Eerdsebaan, Corridor en Corsica. Op de Corridor zuid tussen het Foodpark en de rotonde Corridor/Corsica nemen de intensiteiten toe met ca. 210 mvt/etmaal naar ca. 3.850 mvt/etmaal. Voor een gebiedsontsluitingsweg zijn deze intensiteiten laag te noemen, ook als ze vergeleken worden met de omliggende wegen. Absoluut gezien is de grootste toename (954 mvt/etmaal) op de Eerdsebaan, waardoor het totaal aantal motorvoertuigen uitkomt op 31.856 mvt/etmaal. Procentueel heeft de Eerdsebaan een intensiteitstoename van 3,1%. Op de Eerdsebaan zijn 2x2 rijstroken beschikbaar. Op wegvakniveau kan de Eerdsebaan het verkeer verwerken. De rotonde met de corridor is hierbij het kritische punt. Een tweestrooksrotonde met dubbel aan- en afvoerwegen kan 35.000-40.000 mvt/etmaal verwerken. Met de bovengenoemde intensiteit van 31.856 mvt/etmaal en het aanwezige langzame verkeer wordt de verkeersafwikkeling kritisch.

Tabel 1 Verkeersintensiteiten (mvt/etmaal) Foodpark Veghel (totale realisatie fase 1 t/m 4 - 69,1 ha) 2030 ten opzichte van Foodpark Veghel (realisatie fase 1 t/m 3 - 49,1 ha) 2030

Locatie	Nr.	Wegvak	Foodpark Veghel 2030 (realisatie fase 1 t/m 3 - 49,1 ha)	Productie Foodpark Veghel 2030 (realisatie fase 4 - 20 ha)	Foodpark Veghel 2030 (totale realisatie fase 1 t/m 4 - 69,1 ha)
A50	1	A50 Zuid	77.221	401	77.622
	2	Eerde – N279	76.818	460	77.278
	3	N279 – Veghel Noord	76.730	372	77.102
	4	A50 Noord	85.896	279	86.175
N279	5	N279 Noord	41.423	352	41.775
	6	A50 – NCB-laan	40.776	109	40.885
	7	NCB-laan - Taylorbrug	26.777	53	26.830
	8	Taylorbrug – N279 Zuid	23.960	147	24.107
N622	9	Eerdsebaan	17.293	-48*	17.245
Eerdsebaan	10	Eerdsebaan	30.902	954	31.856
Corsica	11	Corridor – Doornhoek	10.760	623	11.383
	12	Corridor	2.916	177	3.093
Corridor	13	Corsica – Doornhoek	21.183	837	22.020
	14	Ter hoogte van Taylorbrug	32.099	373	32.472
Rembrandtlaan	15	Ter hoogte van de Aa	27.093	98	27.191

*Door de realisatie van fase 4 worden de kruispunten Eerdsebaan/op- afrit A50 oost/Montgomeryweg en Corridor/Eerdsebaan/Doornhoek extra belast, waardoor een deel van het verkeer van de Eerdsebaan wordt verdreven en een andere route kiest. Op de verschilplot (figuur 5 en bijlage C) is te zien dat de alternatieve route over De Kuilen, Willibrordushoek, Abenhoefweg, Macarthurweg, Corridor voert.

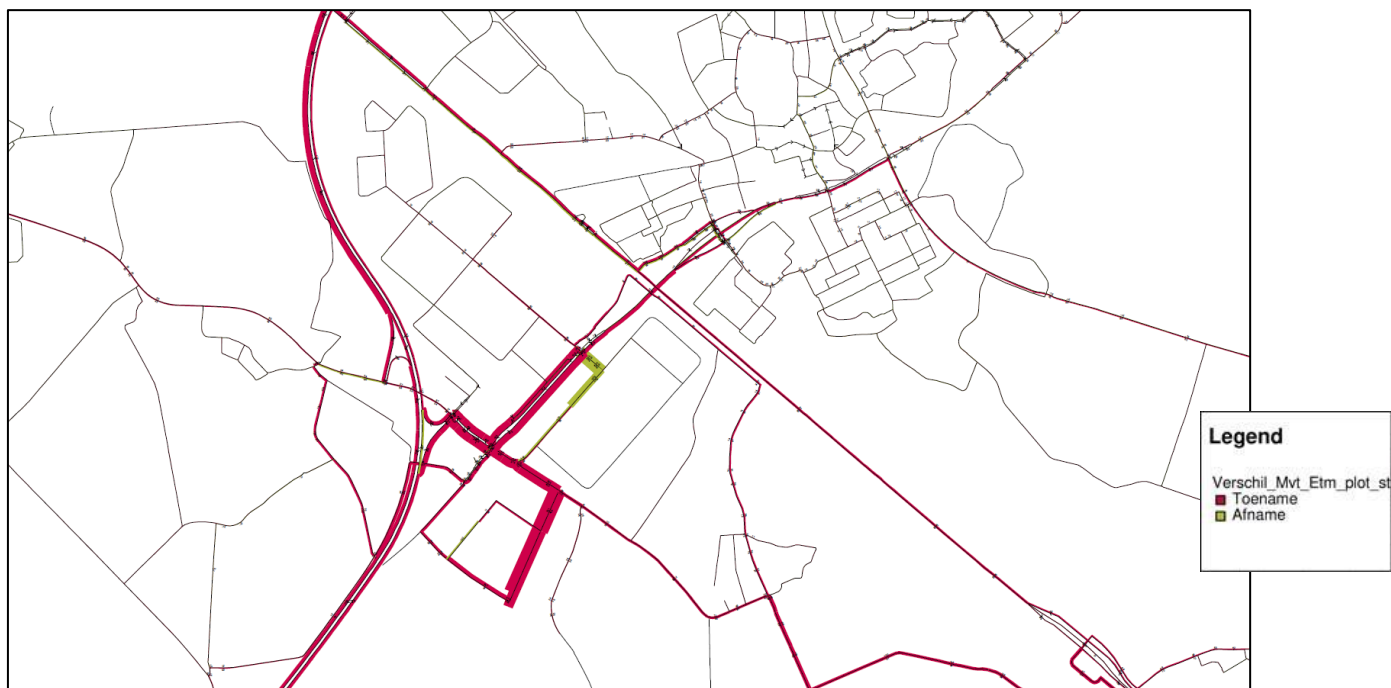


Figuur 4 Telpunten verkeersintensiteiten (Bron: Verkeersstoets Foodpark Veghel Fase 2, Arcadis, 3 april 2018, kenmerk 079799025 .06)

Verkeersontwikkeling over netwerk

In figuur 5 en bijlage C (inclusief zoomfunctie) zijn de effecten van de toegevoegde ontwikkeling van fase 4 (20 ha) over het netwerk weergegeven. De uitbreiding wordt middels de interne ontsluitingsstructuur van het bedrijventerrein aangesloten op de Corridor, Corsica en de Eerdsebaan. Door de positionering van deze toegangen nabij de ontwikkeling van Foodpark Veghel (fase 4), zijn de grootste toenames in voertuigbewegingen op deze wegen te zien.

Zichtbaar is dat op een aantal routes van en naar Foodpark de intensiteiten toenemen. Een daarvan is de route direct naar de A50 via de Eerdsebaan. Omdat deze route meer verkeer te verwerken krijgt en daarmee de druk op de Eerdsebaan en de A50 toeneemt, zie je dat een klein deel van het verkeer komende vanuit Schijndel een sluiproute neemt. Zij maken gebruik van de Willibrordushoek en de Macarthurweg om naar het bedrijventerrein te rijden. Verder is een toename te zien op de route via de Corridor (+373 mvt/etmaal) en Rembrandtlaan (+98 mvt/etmaal) naar de N279. En een lichte toename op de route Corsica-Zondeveldstraat-Hoolstraat richting de Erpsebrug.



Figuur 5 Verschilplot Foodpark Veghel (totale realisatie 69,1 ha – fase 1 t/m 4) ten opzichte van Foodpark Veghel (realisatie 49,1 ha – fase 1 t/m 3)

3.2 Parkeren

Voor de ontwikkelingen van Foodpark Veghel is ruimte op eigen terrein opgenomen voor en manoeuvreren parkeren. Dat is ook conform het gemeentelijke beleid. Dit beleid schrijft voor dat parkeren op eigen terrein moet plaatsvinden, in de openbare ruimte wordt dan ook geen parkeergelegenheid aangebracht.

4 Verkeersafwikkeling gemotoriseerd verkeer

Op basis van de verkeersgeneratie van Foodpark fase 4 is gekeken of het huidige wegennet de intensiteiten kan verwerken. Ook de Verkeerstoets Foodpark Veghel Fase 2 (Arcadis, 3 april 2018, kenmerk 079799025 .06) en de verkeerstoets Foodpark Veghel fase 3 (Royal HaskoningDHV, kenmerk BH7993_T&P_NT2106151555.) bieden hiervoor input.

De wegenstructuur en de kruispunten op het bedrijventerrein zijn niet gewijzigd sinds het opstellen van de verkeerstoets Foodpark fase 1, 2 en fase 3.

Onderstaande locaties zijn reeds als knelpunt aangemerkt en blijven ook een knelpunten na ontwikkeling van fase 4. Echter neemt door de ontwikkeling van Foodpark fase 4 de druk op het wegennet licht toe, niet alleen op etmaalniveau maar ook tijdens de spitsperiodes. De intensiteiten op het onderliggende wegennet zitten nog binnen de acceptabele waarden, echter wel tegen het kritische punt. Wat betekent dat iedere lichte toename van verkeer zal zorgen voor problemen in de doorstroming.

- **A50¹:** de verkeersafwikkeling op de A50 is slecht en er kan gesproken worden van een structureel knelpunt tijdens de spitsperiodes. Momenteel loopt het onderzoek MIRT onderzoek A50 corridor Nijmegen-Eindhoven, waarvan ook het weggedeelte rondom Veghel onderdeel van uitmaakt. De ontwikkeling van Foodpark Veghel fase 4 heeft een beperkt negatief effect op dit structurele knelpunt. De sluiproute Rembrandtlaan – Corridor, langs het centrum van Veghel, kan hierdoor aantrekkelijker worden.
- **Eerdsebaan / aansluiting Eerde²:** de verkeersafwikkeling op de Eerdsebaan is na realisatie van Foodpark Veghel fase 1, 2 en naar verwachting fase 3 matig. Dit ondanks de twee linksafslaande stroken bij het verkeerslicht Eerdsebaan – toerit A50. Voornamelijk tijdens de spitsperiodes kan het verkeer regelmatig onvoldoende de A50 op- en afrijden waardoor filevorming ontstaat op de afrit en onder aan het kruispunt. Met de ontwikkeling van Foodpark Veghel fase 4 komen daar op werkdagen ruim 950 motorvoertuigen bij, waardoor de verkeersafwikkeling verslechtert. Mogelijk ontstaan hierdoor blokkades op het kruispunt doordat verkeer niet kan afrijden, wat hierdoor ook invloed heeft op de verkeersafwikkeling van de overige richtingen op het kruispunt. Doordat het drukker wordt op de Eerdsebaan, ontstaat er ook sluipverkeer via de Macarthurweg/Willibrordushoek richting N622. Dit betreffen smalle landwegen die niet geschikt zijn om grote hoeveelheden verkeer te verwerken. Ondanks dat het na realisatie van fase 4 een beperkte toename is, moet een grote toename voorkomen worden.
- **Corridor – Rembrandtlaan:** Door de toename van de intensiteiten op de Eerdsebaan en de mogelijke congestie aldaar, is de verwachting dat verkeer sluiproutes gaat nemen. Eén van die routes betreft de Rembrandtlaan. Theoretisch komen hier slechts 100 motorvoertuigen per etmaal (werkdag) bij, echter wanneer congestie optreedt op de Eerdsebaan, zal verkeer een alternatief gaan zoeken en is de Rembrandtlaan een alternatief. De verkeersafwikkeling op deze verbinding zal dan ook verslechteren. Een aanvullend effect van de ontwikkelingen van fase 4 is dat verkeer via de Corsica naar de Erpsebrug rijdt om de weg via de N279 richting Erp en Helmond te vervolgen. Dit omdat de route via de Rembrandtlaan tijdens de spitsperiodes te druk is. Op de Rembrandtlaan/ Corridor is voor een groot deel 2x1 rijstrook beschikbaar. Een gebiedsontsluitingsweg met 2x1 rijstrook heeft een capaciteit van ca. 2.700 mvt/uur (twee richtingen samen).

¹ Knelpunt ook aanbod gekomen in de verkeerstoets Foodpark Veghel fase 2 (Bron: Verkeerstoets Foodpark Veghel Fase 2, Arcadis, 3 april 2018, kenmerk 079799025 .06) en de verkeerstoets WDP Development NL N.V. Veghel (Bron: verkeerstoets WDP Development NL N.V. Veghel, Royal HaskoningDHV, 19 december 2019, kenmerk BG9396TPNT20210514).

Aangezien (in de spitsperiode) de Rembrandlaan / Corridor met een intensiteit van respectievelijk ca. 2.550 mvt/uur in de ochtendspits en ca. 3.700 mvt/uur in de avondspits (meetpunt 14 vanuit figuur 4 - zie ook figuren intensiteiten spitsperioden in Bijlagen D en E) aan zijn capaciteit zit, gaat het verkeer mogelijk via de Erpsebrug rijden. Hierbij ook opmerkend dat de doorstroming van verkeer naast op de capaciteit van een wegvak, voornamelijk beïnvloed wordt door de verkeersafwikkeling op de kruispunten.

- **Rotonde Eerdsebaan – Corridor – Corsica:** In de verkeerstoets Foodpark Veghel fase 2 (*Bron: Verkeerstoets Foodpark Veghel Fase 2, Arcadis, 3 april 2018, kenmerk 079799025 .06*) staat beschreven dat de verzadigingsgraad van de rotonde 0,79 betreft na realisatie van Foodpark fase 1. Zowel Foodpark fase 2, fase 3 en fase 4 wikkelen het gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer af via dit kruispunt. Gelet op de intensiteiten; is de avondspits de maatgevende periode. Voor Foodpark Veghel (realisatie fase 1 t/m 3 - 49,1 ha) 2030 is de verzadigingsgraad 0,91. De verzadigingsgraad van de rotonde, na realisatie van fase 4 (inclusief fase 1, 2 en 3 - 69,1 ha) 2030 betreft 0,88. De oorzaak van de iets lagere verzadigingsgraad is het gevolg van verdrijven van een deel van het verkeer van dit kruispunt (door andere routekeuzes) door de ontwikkeling van Foodpark fase 4. Echter, over het algemeen neemt de druk op dit punt (gezien de stijgende trend in verzadigingsgraad van 0,79 naar 0,88) toe. Voor een rotonde met fietsers wordt gehanteerd dat bij een verzadigingsgraad van 0,7 of hoger, de verkeersafwikkeling slecht is. Voor een rotonde zonder fietsers, betreft dit 0,8. Gezien de verslechtering in verkeersafwikkeling en druk op dit punt toeneemt, is de verwachting dat verkeersdeelnemers (waaronder fietsers) onverwachte manoeuvres gaan maken om de congestie en drukte (bij het oversteken) te omzeilen. De onverwachte manoeuvres hebben een negatief effect op de verkeersveiligheid voor onder andere de fietsers.

5 Langzaam verkeer

Op 28 juni 2012 heeft de gemeenteraad van Veghel het Fietsplan Veghel vastgesteld. In het fietsplan is onder andere de visiekaart opgenomen, zie figuur 6 voor een uitsnede. Hierop is te zien dat de Corsica en Corridor deel uitmaken van de regionale fietsroute. Daarnaast is een deel van de Corridor onderdeel van een recreatieve fietsroute.

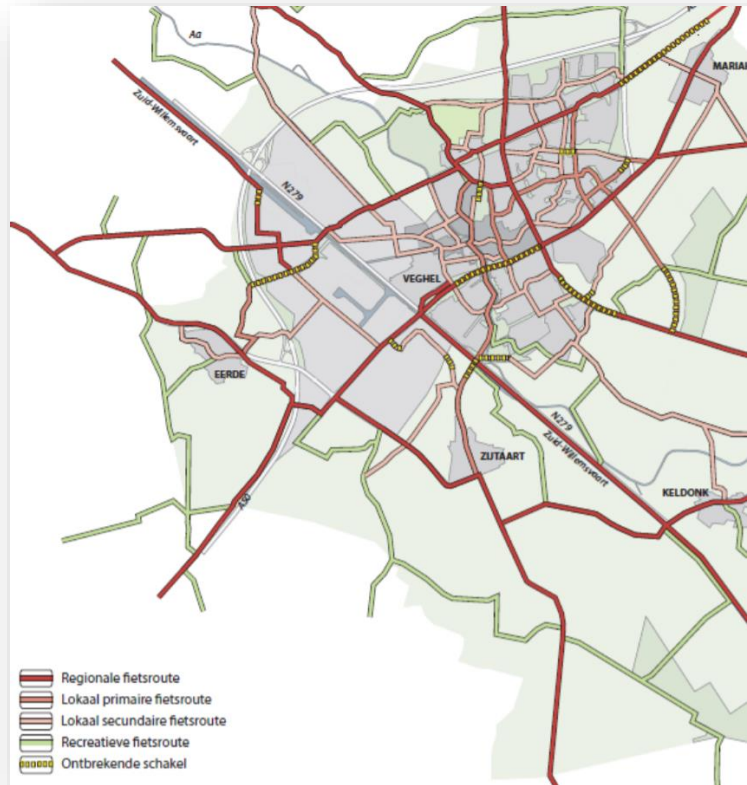
In het fietsplan zijn tevens knelpunten benoemd. Eén van de knelpunten betreft het volgende: *“Het oversteken van de rijbanen van de Corridor en Corsica bij de turborotonde is lastig door de combinatie van hoeveelheid verkeer, oversteeklengte en hoge snelheden van het autoverkeer”*.

Dit knelpunt is ook benoemd in de verkeerstoets voor Foodpark fase 2² en nogmaals aangehaald in de verkeerstoets Foodpark Veghel fase 3³. Met de ontwikkeling van Foodpark Veghel fase 4 zal dit knelpunt verergeren. Dit knelpunt heeft een negatieve invloed op de verkeersveiligheid voor de fietsers. Een alternatief kan zijn om de rotonde om te bouwen naar een met verkeerslichten geregeld kruispunt. Dit alternatief zal onder andere op het gebied van haalbaarheid eerst onderzocht moeten worden.

² Bron: Verkeerstoets Foodpark Veghel Fase 2, Arcadis, 3 april 2018, kenmerk 079799025 .06.

³ Bron: verkeerstoets WDP Development NL N.V. Veghel, Royal HaskoningDHV, 19 december 2019, kenmerk BH7993_T&P_NT2106151555.

Aan de zuidzijde van de Corsica ligt een eenzijdig tweerichtingen fietspad. Dit fietspad wordt aan de zuidoostzijde van de Corridor doorgetrokken tot de ontsluitingsweg van het bedrijventerrein. Zoals vermeld bij punt 2 wordt het kruispunt met de Poort van Veghel aangepast, fietsers dienen daar nu nog over te steken om aan de overzijde gebruik te maken van het tweerichtingen fietspad. Maar in de definitieve situatie wordt het kruispunt zo aangepast dat de Corridor de doorgaande richting wordt. Het eenzijdige tweerichtingen fietspad aan de oostzijde van de Corridor wordt doorgetrokken tot aan de toegang naar het bedrijventerrein. Dit heeft een positief effect op de route en hiermee de verkeersveiligheid van de fietsers.



Figuur 6

Uitsnede visiekaart fietsnetwerk Veghel (Bron: Fietsplan Veghel, gemeente Veghel, mei 2012)

Note: ten gevolge van de ontwikkelingen van Foodpark Veghel, is een deel van de recreatieve fietsroute bij de Foodpark opgeheven.

6 Advies

Met de ontwikkelingen van Foodpark Veghel fase 4, zal de hoeveelheid verkeer richting Foodpark toenemen met circa 1.300 mvt/etmaal ten opzichte van de referentiesituatie.

Uit deze verkeersstoets komen een viertal knelpunten naar voren, welke ook naar voren kwamen uit de verkeersstoets voor Foodpark fase 2⁴ en de verkeersstoets voor Foodpark fase 3⁵:

- A50.
- Eerdsebaan / aansluiting Eerde.
- Corridor – Rembrandtlaan.
- Ronde Eerdsebaan – Corridor – Corsica.

Op basis van de knelpunten worden onderstaande aanbevelingen gedaan:

- Verhogen van de capaciteit van de rotonde Eerdsebaan/Corridor/Corsica. Daarbij dient onderzocht te worden wat met betrekking tot de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid de meest gewenste optie is, bijvoorbeeld omvormen tot kruispunt met verkeerslichten. Hierbij dient ook het knelpunt voor het fietsverkeer op deze rotonde meegenomen te worden. Bij dit onderzoek dient meegenomen te worden wat de capaciteitsverruiming van het kruispunt voor invloed heeft op de omliggende kruispunten en wegvakken. Dit om te voorkomen dat het probleem verplaatst wordt.
- De mogelijkheden bekijken om de capaciteit op de Corridor te verhogen, kan aangesloten worden bij de capaciteitsuitbreiding na de ombouw van de N279. Hiermee kan de mogelijkheid van de ontsluiting Foodpark richting N279 verbeterd worden. De verkeersafwikkelingseffecten van de ombouw van de N279 kunnen door deze eventuele capaciteitsverhoging op de Corridor beter benut worden. Momenteel loopt er ook al een onderzoek naar de realisatie van een verbindingsweg van de bedrijventerreinen naar de N279: Doornhoek-Keldonk-N279 Zuid. Er dient ook onderzocht te worden of de ombouw van de N279-Zuid en de aanleg van deze nieuwe verbindingsweg, de problemen in de verkeersafwikkeling op de Corridor ook deels kunnen oplossen. Deze verbindingsweg zorgt er namelijk voor dat een deel van het verkeer van Doornhoek en Foodpark Veghel rechtstreeks via Corsica/Doornhoek en de nieuwe verbindingsweg naar de N279 kan rijden.
- Geadviseerd wordt om in samenwerking met Rijkswaterstaat te onderzoeken welke maatregelen op de A50 nodig zijn voor een betere doorstroming waardoor geen terugslag vanaf de A50 op het onderliggende wegennet plaatsvindt. Dit maakt reeds onderdeel uit van het MIRT onderzoek A50 corridor Nijmegen-Eindhoven.

Door de beperkte verkeersstroom gedurende de spitsperiodes, zullen de reeds benoemde knelpunten slechts beperkt toenemen ten opzichte van de realisatie van Foodpark fase 1 t/m 3. Nieuwe verkeersknelpunten zullen naar verwachting niet optreden. De knelpunten belemmeren de ontwikkeling van Foodpark Veghel fase 4 niet, echter wordt wel geadviseerd de knelpunten aan te pakken om de bereikbaarheid van het bedrijventerrein voor de toekomst te kunnen garanderen.

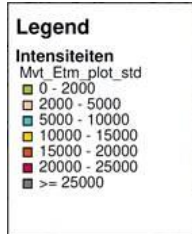
⁴ bron: Verkeersstoets Foodpark Veghel Fase 2, Arcadis, 3 april 2018, kenmerk 079799025 .06

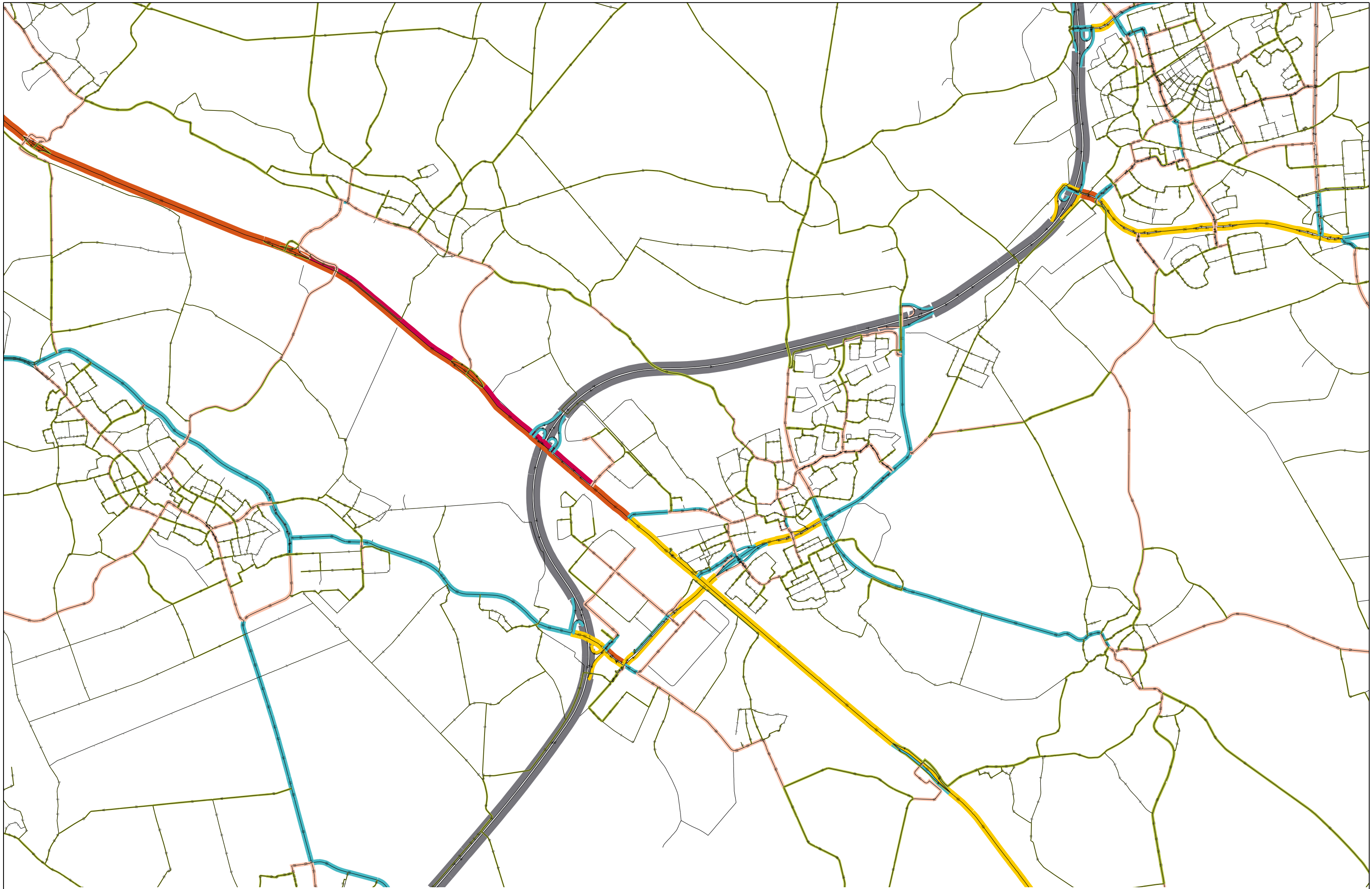
⁵ bron: verkeersstoets WDP Development NL N.V. Veghel, Royal HaskoningDHV, 19 december 2019, kenmerk BH7993_T&P_NT2106151555.

Bijlagen

Bijlage A: Referentiesituatie (2030)

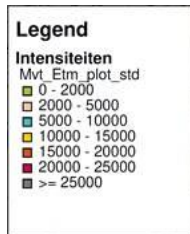
Verkeersintensiteiten (mvt/etmaal) Foodpark Veghel (realisatie 49,1 ha – fase 1 t/m 3)

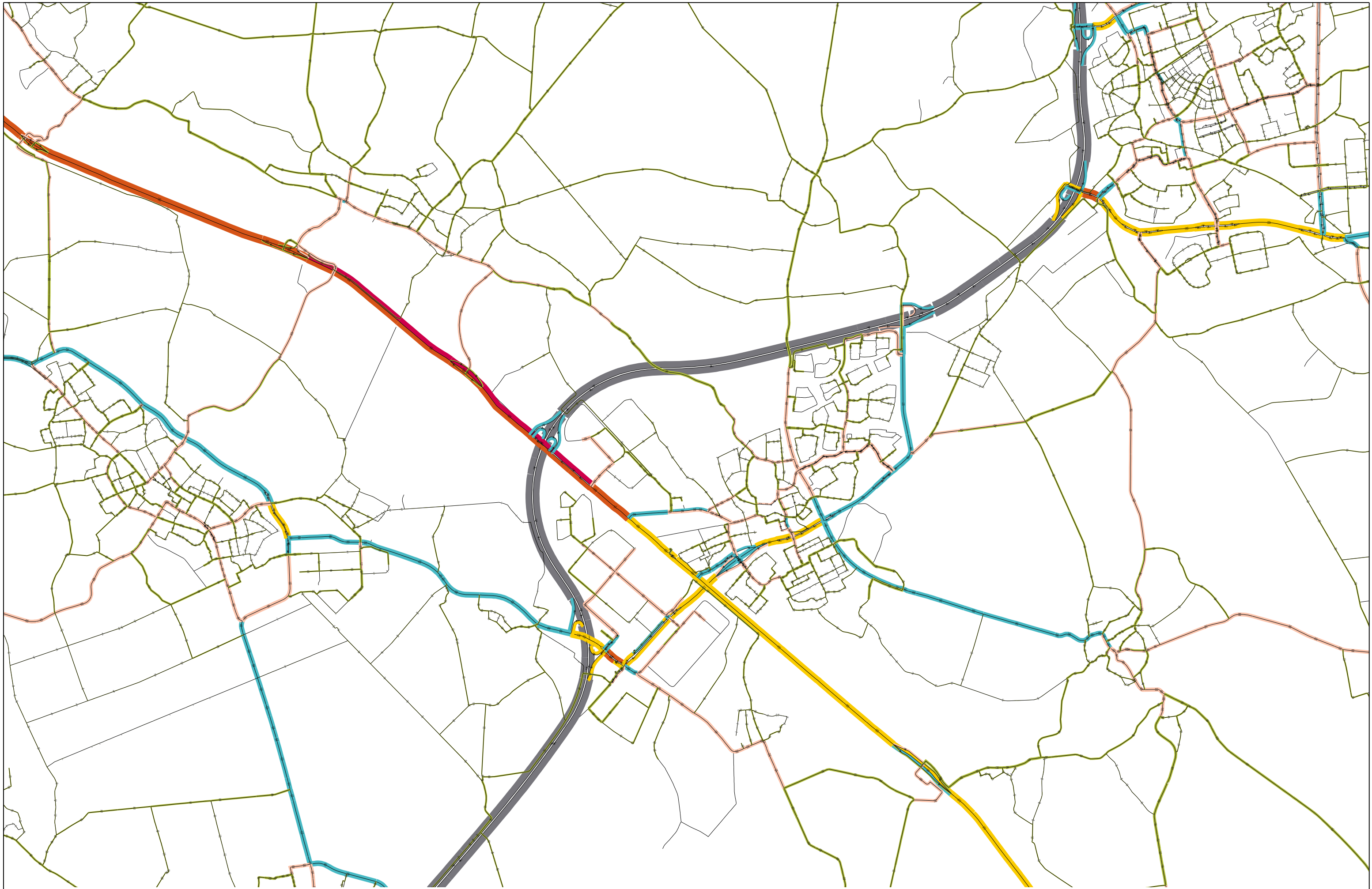




Bijlage B: Verkeersintensiteiten (mvt/etmaal) na realisatie fase 4

Totale realisatie fase 1 t/m 4 - 69,1 ha





Bijlage C: Effecten toegevoegde ontwikkeling van fase 4

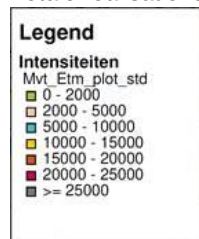
Verschilplot Foodpark Veghel (totale realisatie 69,1 ha – fase 1 t/m 4) ten opzichte van Foodpark Veghel (realisatie 49,1 ha – fase 1 t/m 3)

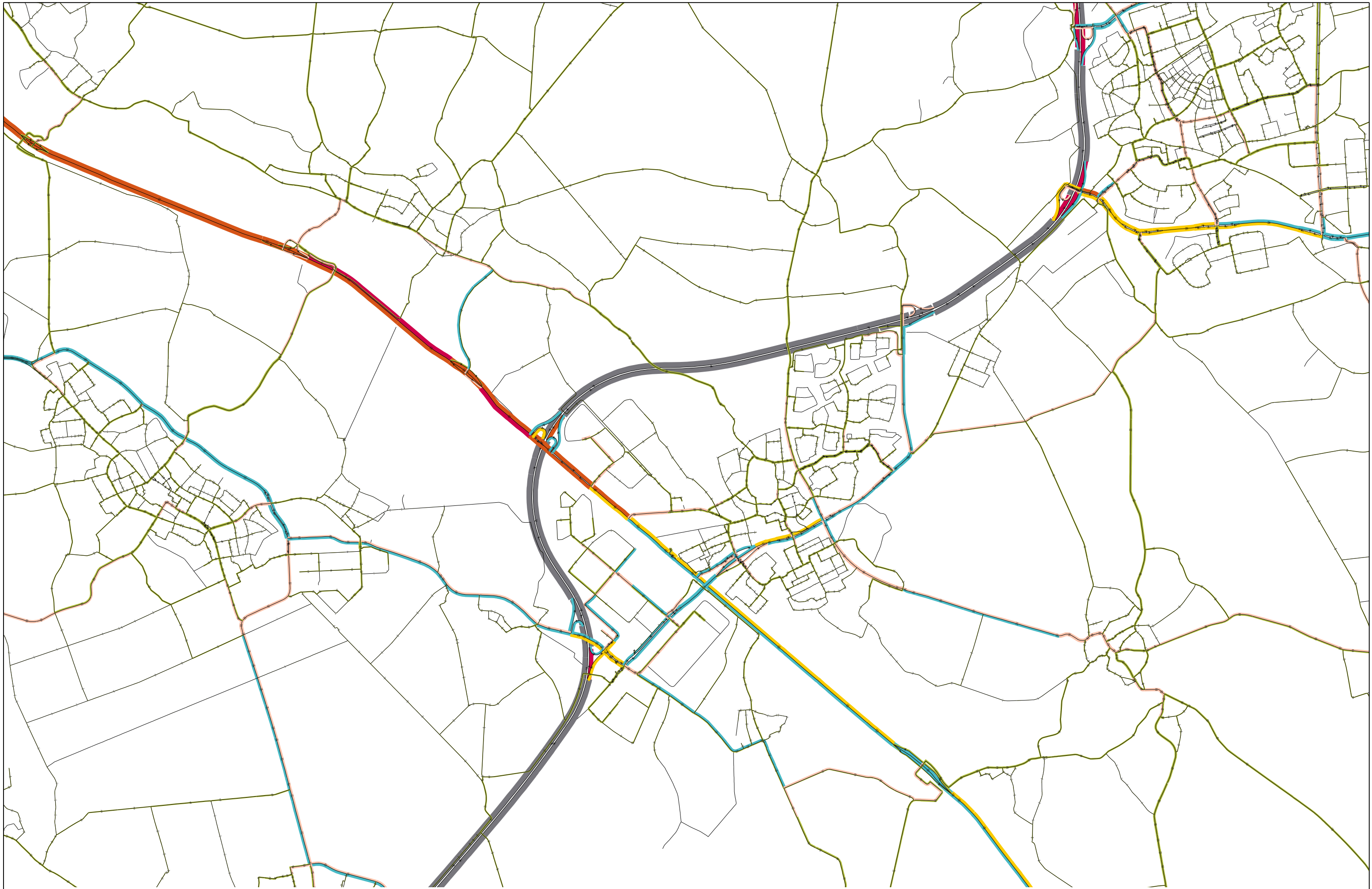




Bijlage D: Verkeersintensiteiten mvt-ochtendspits na realisatie fase 4

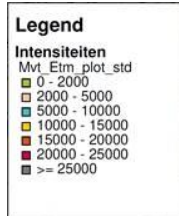
Totale realisatie fase 1 t/m 4 - 69,1 ha

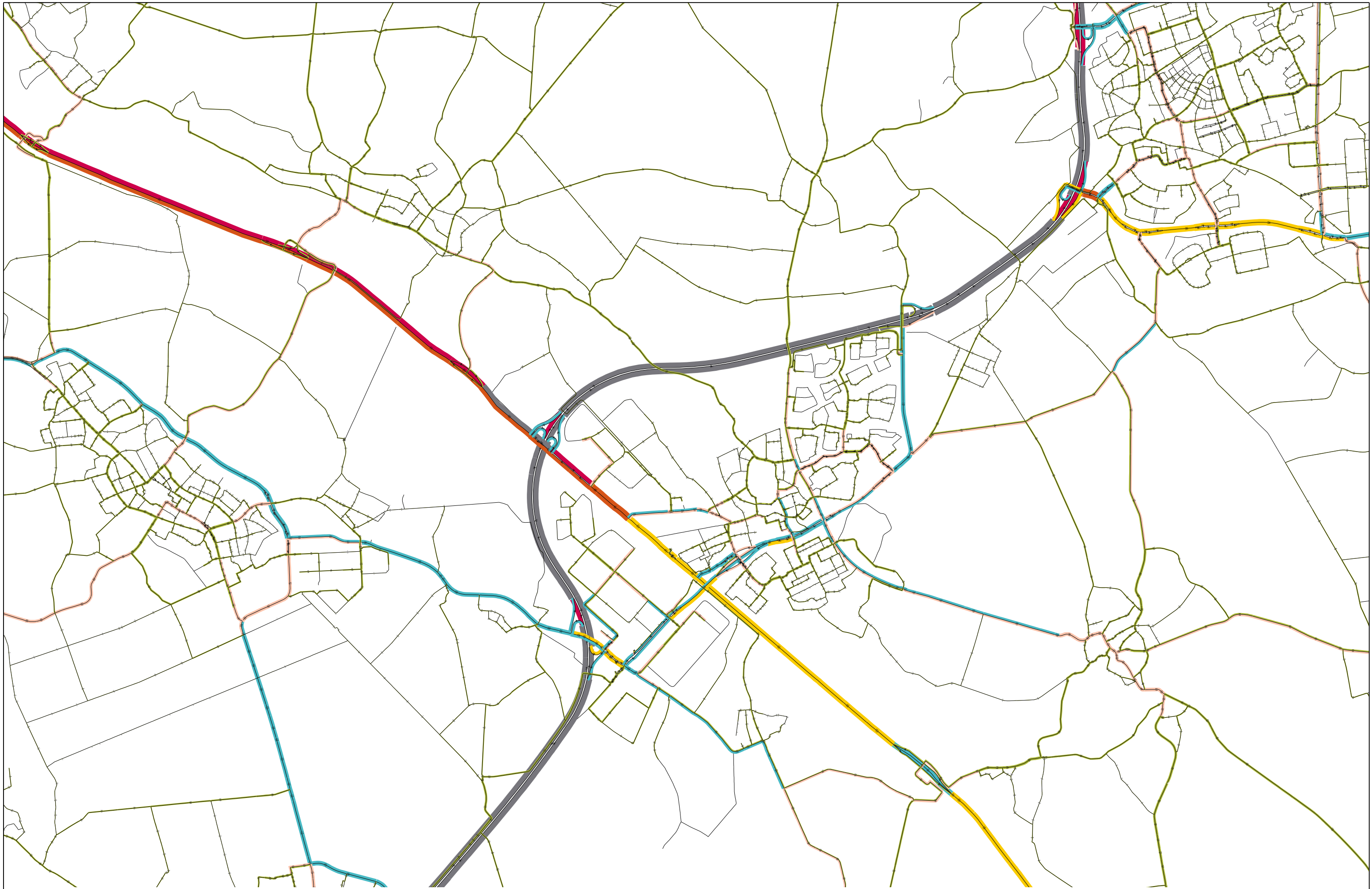




Bijlage E: Verkeersintensiteiten mvt-avondspits na realisatie fase 4

Totale realisatie fase 1 t/m 4 - 69,1 ha





BIJLAGE

BEREKENINGEN AERIUS: GEBRUIKSFASE

2

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

*Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers*



Contactgegevens

Rechtspersoon

WSP Nederland BV

Inrichtingslocatie

Gaetano Martinolaan,
6229 Maastricht Maastricht

Activiteit

Omschrijving

Uitbreiding Foodpark Veghel

Toelichting

Gebruiksfase

Berekening

AERIUS kenmerk

S3cXALpsc5Ph

Datum berekening

18 februari 2022, 16:31

Rekenconfiguratie

Wnb-rekengrid

Totale emissie

Gebruiksfase - Beoogd

Rekenjaar

Emissie NH3

Emissie NOx

2022

10,0 kg/j

430,9 kg/j

Resultaten

Gebruiksfase - Beoogd

Hoogste depositie Hexagon

Gebied

-

Gekarteerd oppervlak met toename (ha)

0,00 ha

Gekarteerd oppervlak met afname (ha)

0,00 ha

Grootste toename van depositie

0,00 mol/ha/j

Grootste afname van depositie

0,00 mol/ha/j



Gebruiksphase (Beoogd), rekenjaar 2022

Emissiebronnen



Verkeersnetwerk

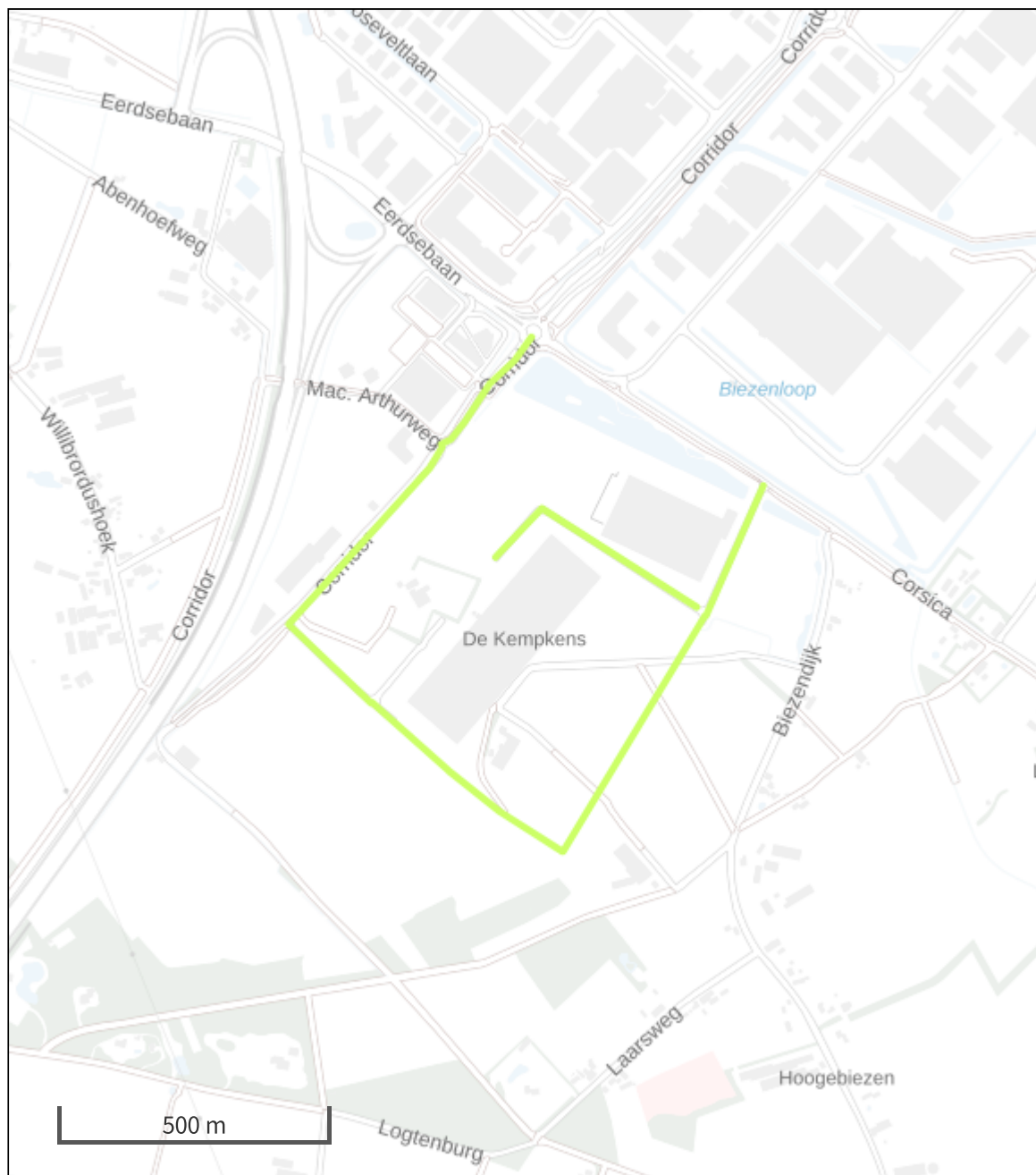
Emissie NH3

10,0 kg/j

Emissie NOx

430,9 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



De bronnen op de kaart horen bij de Beoogde situatie.

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Gebruiksfase" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteed)	Hoogste totale depositie (mol/ha/jr)	Met toename (ha gekarteed)	Grootste toename (mol/ha/jr)	Met afname (ha gekarteed)	Grootste afname (mol/ha/jr)
Totaal	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00



Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS versie	2021.0.4_20220217_5a8b67b7c6
Database versie	2021.0.4_5a8b67b7c6

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
<https://www.aerius.nl/>