

RHO ADVISEURS - NOTITIE

DATUM 8 juni 2023
KENMERK 20200563
VAN ing. Job Punt

PROJECT Herstructurering Hermalen 7 en Vlagheide 6c Schijndel
OPDRACHTGEVER Gemeente Meijerijstad

VERKEERSKUNDIG ONDERZOEK ONTWIKKELING VLAGHEIDE 6C

AANLEIDING

In het kader van de herstructurering van Hermalen 7 in Schijndel zal een deel van de activiteiten van Den Ouden verplaatst worden van de locatie Hermalen naar de locatie Vlagheide. Voor deze ontwikkeling aan de Vlagheide zal een bestemmingsplan worden opgesteld. In dat kader is verkeerskundig onderzoek uitgevoerd naar de verkeerskundige effecten van deze ontwikkeling. In voorliggende memo zijn deze effecten beschreven en indien sprake is van knelpunten zijn oplossingen voorgesteld.

BEOORDELINGSKADER

Bij de beoordeling van de verkeerskundige effecten is gekeken of de verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling over de omliggende wegen kan worden afgewikkeld. Specifiek is gekeken naar de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid. Onder verkeersafwikkeling wordt verstaan de mate waarin het verkeer zonder opstoppen of vertraging over de omliggende wegen kan rijden na planontwikkeling. Onder verkeersveiligheid wordt verstaan de mate waarin alle verkeersdeelnemers (in dit geval gemotoriseerd verkeer en fietsers) op een verkeersveilige manier zich over de wegen rondom het plangebied kunnen bewegen na planontwikkeling. Daarbij zal gekeken worden of de situatie voldoet aan de richtlijnen van Duurzaam Veilig.

In de beoordeling van de verkeerskundige effecten is de bestaande situatie op de omliggende wegen als uitgangspunt genomen. Er zijn echter ook ideeën voor het nemen van enkele verkeerskundige maatregelen. Of deze maatregelen daadwerkelijk worden uitgevoerd is op dit moment nog onduidelijk, daarom worden deze maatregelen niet betrokken in de feitelijke beoordeling. Wel zal een kleine doorkijk worden gegeven naar de verkeerskundige effecten wanneer deze maatregelen wel zouden worden doorgevoerd.

BESTAANDE SITUATIE

In de omgeving van het plangebied liggen een aantal wegen die een relatie hebben met het plangebied en straks ook gebruikt zullen worden voor de ontsluiting van het verkeer. Hierna volgt een nadere beschrijving van de wegkenmerken van deze wegen.





Figuur 1 Wegenstructuur bestaande situatie

Hieronder een overzicht van de wegkenmerken van deze wegen

Weg	Wegvak	Categorie	Maximum snelheid	Rijbaanbreedte	2- richting	Fietsvoorzieningen	Voorrang
Vlagheide	Koeveringsdijk en Dakotaweg	ETW ¹	60 km/u	4,20m	Nee	Geen	Gelijkwaardig
Vlagheide	Dakotaweg en Den Ouden	ETW	60 km/u	5,60m	Ja	Geen	Gelijkwaardig
Vlagheide	Den Ouden en Eerdsebaan	ETW	60 km/u	5,60m	Ja	Geen	Gelijkwaardig
Vlagheide	Dakotaweg en vuilnisbelt	ETW	60 km/u	5,20m	Nee	Geen	Gelijkwaardig
Vlagheide	Ten noorden vuilnisbelt	ETW	60 km/u	5,30m	Ja	Geen	Gelijkwaardig
Koeveringsdijk	Vlagheide en Veghelseweg	ETW	60 km/u	5,30m	Ja	geen	Gelijkwaardig

Tabel 1 Wegkenmerken

¹ ETW = erftoegangsweg

In de Duurzame Mobiliteitsvisie van de gemeente Meijerijstad is aangegeven dat erftoegangswegen buiten de bebouwde kom, waar bovengenoemde wegen toe behoren, een streefintensiteit hebben van maximaal 6.000 mvt/etmaal.

Fietsroutes

De wegen in het gebied worden weinig gebruikt door fietsers. Wel maakt de Koeveringsedijk onderdeel uit van het secundaire fietsnetwerk van de gemeente. Hier wordt mogelijk iets meer gefietst dan op de andere wegen rondom het plangebied.

Verkeersintensiteiten bestaande situatie

Voor de beoordeling van de verkeerskundige aspecten is het van belang te weten hoeveel verkeer er op dit moment en in de toekomst over de omliggende wegen rijdt. Om hier een beeld van te krijgen is gebruik gemaakt van een verkeerstelling uit 2018 op de Vlagheide ter hoogte van de Dakotaweg. Er zijn toen 413 mvt/etmaal² gemeten op een gemiddelde werkdag. Aangezien er sindsdien geen ontwikkelingen in de (directe) omgeving hebben plaatsgevonden die invloed zouden kunnen hebben op de verkeersintensiteiten, is aangenomen dat de telling uit 2018 nog steeds een representatief beeld geeft voor de bestaande situatie.

Van de andere wegen uit de tabel 1 zijn geen telgegevens beschikbaar. Wegen als de Koeveringseweg en het gedeelte van de Vlagheide tussen Den Ouden en de Eerdsebaan hebben een lichte verzamel functie waardoor op deze wegvakken de intensiteit ten opzichte van de intensiteit ter hoogte van het telpunt wat hoger zal liggen. Vanuit een worst-case gedacht kan aangenomen worden dat de intensiteit op alle wegen ligt tussen de 500 en 1.000 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag.

Specifiek voor het wegvak Vlagheide tussen Den Ouden en de Eerdsebaan geldt dat houthandel Van Swaay hierop ontsluit. Aangenomen wordt dat bovenop de 500 tot 1.000 mvt/etmaal hier nog eens extra 1.000 mvt/etmaal bij komen.

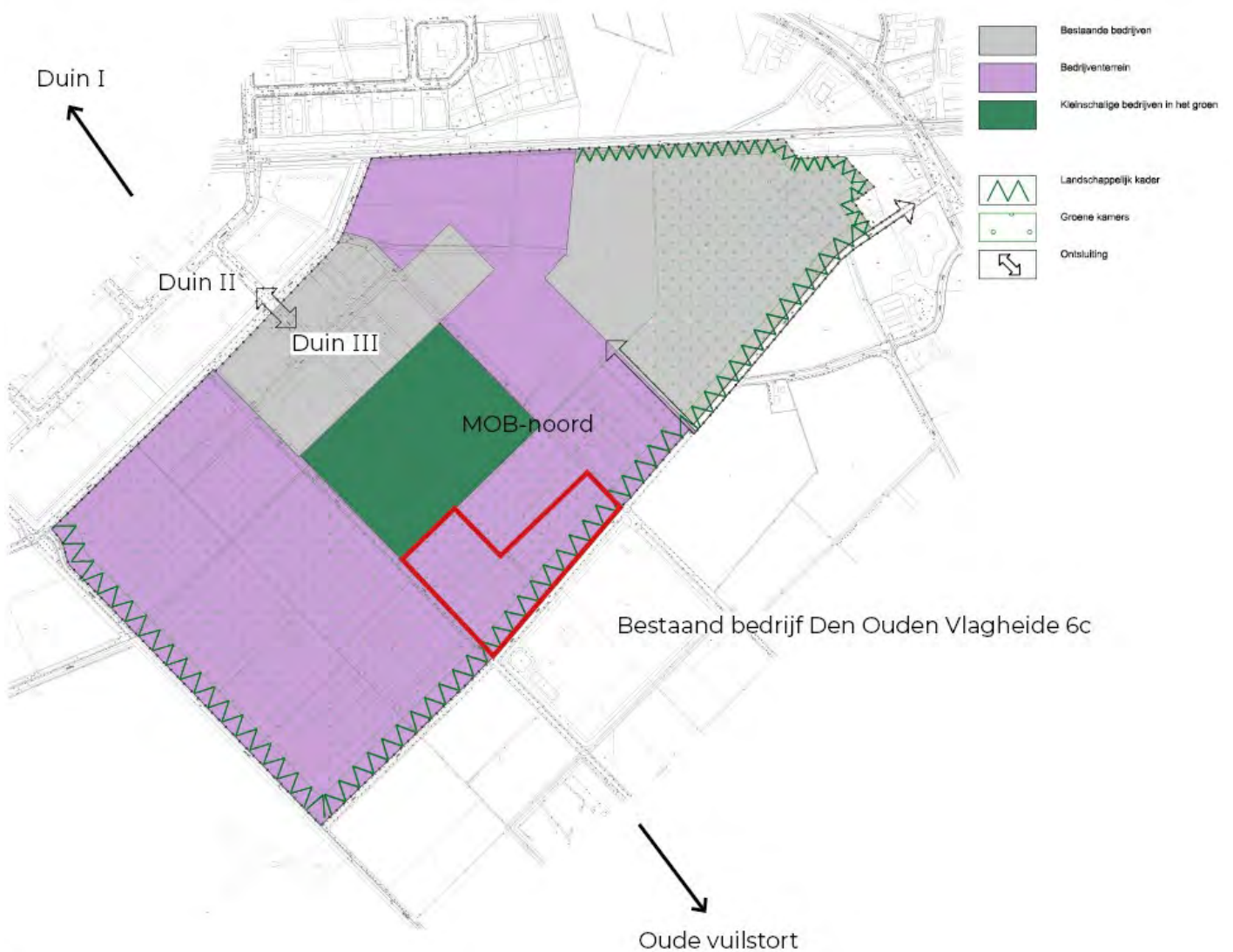
Verkeersintensiteiten toekomstige situatie

Omdat in de bestaande situatie de verkeersintensiteit van 500 tot 1.000 mvt/etmaal al als worst-case kan worden bestempeld, en er verder weinig andere ontwikkelingen in gebied zullen plaatsvinden kan aangenomen worden dat de verkeersintensiteit in de toekomstige situatie (2030) gelijk is aan die van de bestaande situatie, en daarmee eveneens 500 tot 1.000 mvt/etmaal bedraagt.

BEOOGDE ONTWIKKELING

Omdat de contouren van het bedrijventerrein met deze ontwikkeling worden verlegd en het bestaande bedrijf van Den Ouden binnen deze contouren komt te liggen, zal de bestaande bedrijvigheid aan de Vlagheide 6c in deze effectenbeoordeling worden betrokken. Verder is er een ontwikkeling van twee percelen op het bedrijventerrein Duin – Vlagheide, direct ten noordwesten van de locatie Vlagheide 6c, voorzien.

² Mvt/etmaal = motorvoertuigen per etmaal



Figuur 2 Ontwikkeling Vlagheide 6c en Duin-Vlagheide (Bron: Gemeente Meierijstad)

Bestaande bedrijvigheid Vlagheide 6c

Het bestaande bedrijf op Vlagheide 6c betreft een groencompostering.

Uitbreiding bedrijventerrein Duin-Vlagheide

Verder zullen op de percelen ten noorden van de locatie Vlagheide 6c een aantal functies afkomstig van de locatie Hermalen worden verplaatst. Het gaat om de volgende functies:

- Werkplaats (inclusief opslag oliën, vetten, enz.);
- Wasplaats;
- Stalling materieel;
- Op- en overslag materialen;
- Voorzieningen voor personeel:
 - o Kantoor;
 - o Sanitaire voorzieningen;
 - o Kantine;
 - o Parkeren.

Daarnaast wordt op de locatie Duin-Vlagheide de mogelijkheid tot het realiseren van een inpandige verwerkingslocatie voor biobased-producten ingevuld. Het is nog niet duidelijk hoe de verschillende technieken zich gaan ontwikkelen, maar gedacht kan worden aan:

- Opwerken van houtsnippers tot vezel(producten);
- Opwerken van (natuur)gras tot vulmateriaal/vezels;

VERKEERSGENERATIE

Bestaande bedrijvigheid Vlagheide 6c

Voor het bepalen van de verkeersgeneratie van het bestaande bedrijf is gebruik gemaakt van informatie over het aantal verkeersbewegingen afkomstig uit het akoestisch onderzoek behorende bij de vergunningaanvraag uit 2004. Aangezien uit deze gegevens geen verdere verdeling in middelzwaar en zwaar vrachtverkeer is te herleiden is, op basis van CROW 381 aangesloten op de verdeling van 'distributieterrein' (26% middelzwaar en 74% zwaar vrachtverkeer). Dit type komt het best overeen met de bedrijvigheid die op Vlagheide 6c plaatsvindt. Voor het bepalen van de werkdagintensiteit is een omrekenfactor van 1,33³ gebruikt.

Voertuigtype	Verkeersgeneratie gemiddelde (mvt/etmaal)				
	<u>licht</u>	<u>middelzwaar</u>	<u>zwaar</u>	<u>Totaal weekdag</u>	<u>Totaal werkdag</u>
Personenauto's	92	0	0	92	122
Vrachtverkeer	0	90	256	346	460
Totaal	92	90	256	438	583

Figuur 3 verkeersgeneratie Vlagheide 6c

Uitbreiding bedrijventerrein Duin-Vlagheide

Voor het bepalen van de verkeersgeneratie van de uitbreiding van het bedrijventerrein Duin-Vlagheide wordt gebruik gemaakt van de kencijfers van CROW publicatie 381 voor type werkmilieu (tabel A8 en A9). Daarin zijn kencijfers gegeven voor de verkeersgeneratie per netto hectare bedrijventerrein. De beoogde functies en activiteiten sluiten daarbij het beste aan bij het type 'Gemengd terrein'. Deze categorie genereert in totaal 158 verkeersbewegingen per weekdag etmaal per netto hectare. Daarvan worden 128 verkeersbewegingen gegenereerd door personenauto's en het overige deel door vrachtverkeer. Volgens tabel A9 is het aandeel zwaar vrachtverkeer daarvan 59% en het aandeel middelzwaar vrachtverkeer 41%. Voor kavel 1 gaat het om 1,73 hectare bouwvlak en voor kavel 2 om 1,07 hectare bouwvlak. In totaal gaat het dus om 28,11 m2 hectare netto bedrijventerrein⁴.

	netto hectare	Verkeersgeneratie gemiddelde (mvt/etmaal)				
		<u>licht</u>	<u>middelzwaar</u>	<u>zwaar</u>	<u>Totaal weekdag</u>	<u>Totaal werkdag</u>
Totaal	2,81 ha	360	35	50	445	592

Figuur 4 Verkeersgeneratie uitbreiding bedrijventerrein Duin-Vlagheide

³ Omrekenfactor weekdag/werkdag voor werkgebieden (bron: CROW publicatie 381)

⁴ Bron: concept werkschrift Vlagheide Schijndel d.d. 24-11-2021



Figuur 5 kavels uitbreiding bedrijventerrein

Hiermee komt de totale toevoeging van het plan (bestaande bedrijf Den Ouden + uitbreiding bedrijventerrein) uit op 1.175 mvt/etmaal.

VERKEERSTOEDELING

Zoals bij het toetsingskader aangegeven is de bestaande verkeerskundige situatie als uitgangspunt genomen in de beoordeling. Onderstaande afbeelding geeft een verdeling van de verkeerstroom afkomstig van de planontwikkeling. Daarbij is aangenomen dat 80% van het verkeer via de Eerdsebaan rijdt en 20% via de Koeveringsdijk



Figuur 6 Verkeerstoeiding plangebied bestaande situatie

Te zien is dat het verkeer dat via de Koeveringsedijk rijdt direct ten westen van het plangebied ter hoogte van het eerste kruispunt linksaf slaat (rode stippellijn) om vervolgens op de Koeveringsedijk uit te komen. Dit komt heeft te maken met het ingestelde éénrichtingsverkeer regime. Verkeer dat naar het plan gebied toe rijdt maakt in eerste instantie ook gebruik van de Koeveringsedijk, maar zal ter hoogte van het eerste kruispunt met de Vlagheide rechtdoor rijden om vervolgens ter hoogte van het tweede kruispunt met de Vlagheide rechtsaf te slaan. Ook dit komt door het éénrichtingsverkeer regime.

Het verkeer dat via de Eerdsebaan rijdt, doet dat op zowel de heen als terugweg via dezelfde route.

MOGELIJKE VERKEERKUNDIGE MAATREGELEN

De gemeente heeft ideeën om de directe omgeving van de Vlagheide anders in te richten. Aanleiding hiervoor is de ontwikkeling van de Vlagheide als recreatief gebied. De mogelijke toekomstige inrichting voorziet in een afsluiting voor verkeer op de Vlagheide in de richting van de Koeveringsedijk. Dat betekent dat de ontsluiting van de planontwikkeling straks nog uitsluitend in noordoostelijke richting over de Vlagheide zal gaan in de richting van de Eerdsebaan. Verder zijn er ideeën voor een herinrichting van het wegprofiel van de Vlagheide ter hoogte van de ontwikkellocatie. Daarbij wordt rekening gehouden met de aanleg van vrijliggende fietspaden aan beiden zijden van de rijbaan van de Vlagheide tussen de Koeveringsedijk en de Eerdsebaan.

BEOORDELING VERKEERSAFWIKKELING EN VERKEERSVEILIGHEID

In de bestaande en toekomstige situatie zonder plan rijden er op de verschillende wegen tussen de 500 en 1.000 motorvoertuigen per etmaal. De verkeersintensiteit zal in de toekomstige situatie conform de verkeerstoeiding (afbeelding 6) als gevolg van de planontwikkeling toenemen. Hieronder een overzicht van de verkeersintensiteiten op de verschillende wegvakken vóór en na planontwikkeling.

Weg	Wegvak	Verkeersintensiteit in mvt/etmaal (werkdag)			
		Bestaand	2030 zonder plan	Toevoeging plan	2030 met plan
Vlagheide	Koeveringsedijk en Dakotaweg	500-1.000	500-1.000	118	max. 1.118
Vlagheide	Dakotaweg en Den Ouden	500-1.000	500-1.000	235	max. 1.235
Vlagheide	Den Ouden en Eerdsebaan	1.500-2.000	1.500-2.000	940	max. 2.940
Vlagheide	Dakotaweg en vuilnisbelt	500-1.000	500-1.000	118	max. 1.118
Vlagheide	Ten noorden vuilnisbelt	500-1.000	500-1.000	118	max. 1.118
Koeveringsedijk	Vlagheide en Veghelseweg	500-1.000	500-1.000	235	max. 1.235

Tabel 2 Verkeersintensiteiten na plan ontwikkeling

Te zien is dat de intensiteit op alle wegvakken ruim onder de streefintensiteit van 6.000 mvt/etmaal zit in de toekomstige situatie na planontwikkeling. Aangenomen wordt dat de wegen en kruispunten deze toekomstige verkeersintensiteiten zonder knelpunten kunnen verwerken.

Voor wat betreft de verkeersveiligheid geldt dat er wel een merkbare toename is, maar de verschillende verkeersdeelnemers (gemotoriseerd verkeer en fietsers) ondervinden hier geen hinder van, laat staan dat de verkeersveiligheid voor hen in het geding is. De verkeersintensiteit ligt immers ruim onder de grenswaarde van 6.000 mvt/etmaal. En ook de inrichting van de weg is geen aanleiding om aan te nemen dat dit tot knelpunten leidt.

Doorkijk toekomstige verkeerskundige maatregelen Vlagheide

Wanneer besloten wordt een knip te plaatsen op de Koeveringsedijk en er dus geen gemotoriseerd verkeer meer richting de Koeveringsedijk kan rijden vanaf de Vlagheide, betekent dit dat de ontsluiting van het de planontwikkeling volledig in de richting van de Eerdsebaan zal afwikkelen. Het gaat dan dus om 1.175 mvt/etmaal die erbij komen bovenop de 1.500-2.000 mvt/etmaal die nu al over dit deel van de Vlagheide rijden in de richting van de Eerdsebaan. Er zullen dan straks maximaal 3.175 mvt/etmaal over dit deel van de Vlagheide rijden. De inrichting van de weg, het gebruik van de weg en de functie van de weg zijn hier goed met elkaar in evenwicht. Er wordt dan ook geen knelpunt verwacht met betrekking tot de verkeerafwikkeling en de verkeersveiligheid.

Wanneer een verbreding van het wegprofiel inclusief de realisatie van vrijliggende fietspaden op de Vlagheide tussen de Dakotaweg en de Eerdsebaan ook wordt gerealiseerd, betekent dit een verdere verbetering van de verkeersveiligheid van fietsers.

CONCLUSIE

Omdat de toekomstige verkeerskundige maatregelen zoals de realisatie van de knippen ten westen van het plangebied nog niet zeker zijn, dient voor de beoordeling van de verkeerskundige aspecten de bestaande situatie in ogenschouw te worden genomen. Wanneer daar van wordt uitgegaan zal de verkeersafwikkeling niet leiden tot knelpunten. Ook wanneer de toekomstige maatregelen zoals het plaatsen van knippen ter hoogte van de Koeveringsedijk en een verbreding van het wegprofiel inclusief de aanleg van vrijliggende fietspaden worden gerealiseerd zal dit de verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling verder verbeteren. Het aspect verkeer staat de ontwikkeling van het planvoornemen dan ook niet in de weg.