


Memo

memonummer 04
datum 4 augustus 2020
aan Gemeente Horst aan de Maas

van Anja van den Berg Antea Group
kopie Anne Oerlemans Antea Group
goedkeuring  Mike Fransen Antea Group
project Vervolg BP Californië II onderzoeken en MER-beoordeling
projectnr. 0414652.100
betreft Verkeersgeneratie ontwikkeling Californië 2

Aanleiding

Antea Group voert diverse onderzoeken uit ten behoeve van de completering van het bestemmingsplan en de MER-beoordeling voor de ontwikkeling van Californië 2 in de gemeente Horst a/d Maas. In deze memo vindt u de wijze waarop wij de verkeersgeneratiecijfers hebben bepaald voor deze ontwikkeling. Daarbij wordt ook een doorkijk gegeven naar het verkeerskundig effect van deze ontwikkeling.

Gehanteerde verkeerscijfers

Wij hebben de volgende bronnen gehanteerd ten behoeve van het bepalen van de verkeersbelasting ten gevolge van de ontwikkeling van Californië II in de gemeente Horst a/d Maas:

- Ervaringscijfers van het groenteverwerkingsbedrijf;
- Telrapportages Sevenumseweg van maandag 6 juni 2016 - maandag 20 juni 2016;
- 2030 cijfers van Verkeersmodel Noord-Limburg (2018);
- Verkeersgeneratiecijfers conform CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren'.

Autonome verkeersgroei

Conform de op dit moment beschikbare informatie wordt Californië 2 gerealiseerd in 2021-2024. Om inzicht te krijgen welk effect dit zal hebben op de omgeving moet eerst de autonome groei worden bepaald. De autonome groei is het groeipercentage van het aantal voertuigen in het netwerk zonder de realisatie van de te verwachten ontwikkeling. Met behulp van de aangeleverde 2030 verkeerscijfers uit Verkeersmodel Noord-Limburg (2018) zijn de autonome intensiteiten van de omliggende wegen in 2030 bepaald. De ontwikkeling van Californië 2 is in dit model nog niet meegenomen.

Verkeersgeneratie plangebied

De ontwikkeling van de nieuwe functies in Californië 2 zullen zorgen voor een aantrekking van meer verkeer in de omgeving. De ontwikkeling van Californië 2 behelst de functies glastuinbouwbedrijf, groenteverwerkingsbedrijf, huisvesting arbeidsmigranten en zonneweides.

Glastuinbouw

Voor de verkeersgeneratie kan worden aangesloten bij de uitgangspunten van het naastliggende bestemmingsplan Californië 1; hier is bepaald dat de verkeersgeneratie 10,0 mvt/etm per netto ha glas bedraagt. In de praktijk bestaat een glastuinbouwgebied nooit uit 100% kas: er is ook ruimte nodig rondom kassen, voor ontsluiting en voor (giet)waterbassins. Minimaal 10% van de projectvestiging is voor deze functies nodig; derhalve bedraagt maximaal 90% netto glas ('worst case benadering'). Zekerheidshalve wordt wel uitgegaan van 10 mvt/etm per ha glastuinbouw. Met dit plan wordt maximaal 40 ha glastuinbouw gerealiseerd (36 ha netto glas), dit leidt tot een verkeersgeneratie van 360 mvt/etm. Voor wat betreft verdeling in verkeerstypen kan, gelijk aan de uitgangspunten voor Californië 1 worden uitgegaan van 70% licht verkeer, 15% middelzwaar verkeer en 15% zwaar verkeer.

Groenteverwerkingsbedrijf

Op basis van ervaringscijfers kent het groenteverwerkingsbedrijf een verkeersgeneratie van 1.700 mvt/etm licht verkeer en 340 mvt/etm zwaar verkeer. De kavel voor deze bedrijvigheid heeft een omvang van 11 ha; de totale verkeersgeneratie per ha bedraagt derhalve 185 mvt/etm/ha. Dit is vergelijkbaar met de normen voor dit type bedrijvigheid (logistiek) conform CROW publicatie 381. De ervaringscijfers geven dus een realistisch beeld en kunnen gehanteerd worden voor dit plan.

Huisvesting arbeidsmigranten

Naast het groenteverwerkingsbedrijf wordt een huisvestingslocatie voor arbeidsmigranten gerealiseerd. De hier wonende arbeidsmigranten werken in het bedrijf, waardoor de verkeersgeneratie vanuit de huisvesting feitelijk reeds is opgenomen in de verkeersgeneratie van het groente- en fruitverwerkingsbedrijf. Volledigheidshalve is in het bepalen van de verkeersproductie wel rekening gehouden met 400 mvt/etm extra (licht) verkeer vanuit de huisvestingslocatie.

Totale verkeersgeneratie

In de gewenste situatie bedraagt de worst-case verkeergeneratie voor de verschillende functies in totaal:

- 2.352 mvt/etm licht verkeer
- 54 mvt/etm middelzwaar verkeer
- 394 mvt/etm zwaar verkeer

Verdeling van het verkeer over het netwerk

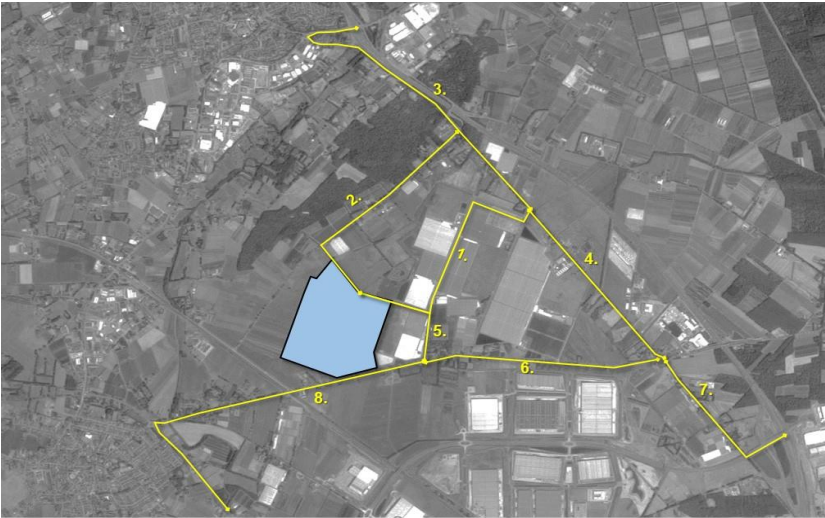
Het verkeer van en naar Californië 2 ontsluit via de St. Jorisweg en Nieuw Erf op de Horsterweg. De volgende wegvakken zijn betrokken in de verkeersanalyse:

1. St. Jorisweg / Nieuw Erf / Aartserweg tot aan rotonde Horsterweg
2. Dijkerheideweg (noord) tot aan Horsterweg
3. Horsterweg vanaf rotonde Aartserweg / Venloseweg / N556 tot aan oprit 11 van de A73
4. Horsterweg vanaf rotonde Aartserweg tot aan kruising Sevenumseweg / Venrayseweg
5. St. Jorisweg (zuid) tot aan Grubbenvorsterweg
6. Sevenumseweg
7. Venrayseweg vanaf kruising Horsterweg / Sevenumseweg tot aan oprit 12 van de A73
8. Grubbenvorsterweg / N556 tot aan oprit 39 van de A67

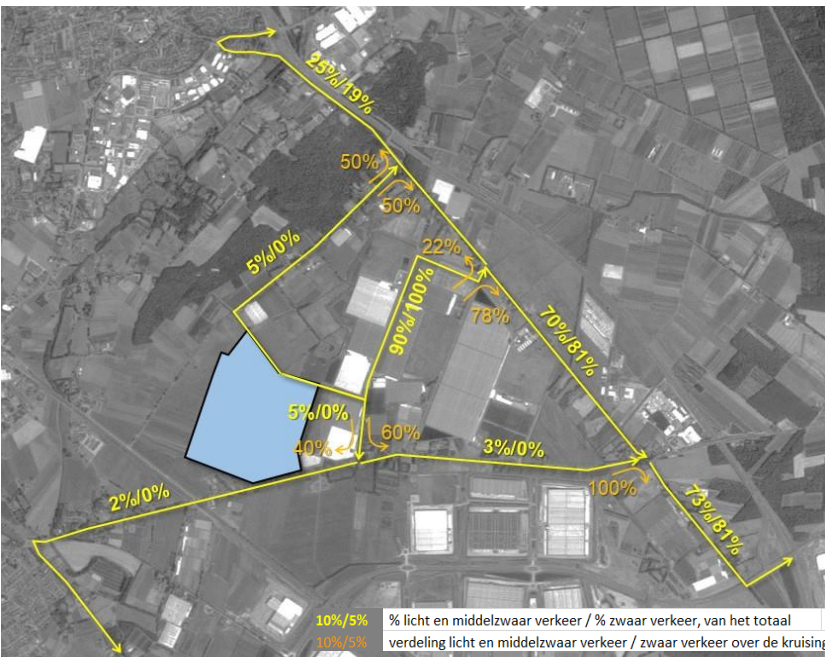
Door de infrastructuur in de omgeving en afspraken met de omgeving over rijrichtingen van vrachtwagens kan de volgende verkeersverdeling aangehouden worden van en naar Californië 2 (zie ook figuur 1 en figuur 2). In totaal ontsluit ruim 90% van het verkeer van Californië 2 via de Horsterweg. Slechts een kleine hoeveelheid verkeer zal niet via de Horsterweg ontsluiten, en dan enkel licht verkeer (auto's en bestelbussen).

Wegvak	Licht	middelzwaar	zwaar
1. St. Jorisweg / Nieuw Erf	2.117 mvt/etm	54 mvt/etm	394 mvt/etm
2. Dijkerheideweg	118 mvt/etm	-	-
3. Horsterweg vanaf rotonde tot A73 oprit 11	525 mvt/etm	12 mvt/etm	87 mvt/etm
4. Horsterweg tussen rotonde en Venrayseweg	1.710 mvt/etm	42 mvt/etm	307 mvt/etm
5. St. Jorisweg tot Grubbenvorsterweg	118 mvt/etm	-	-
6. Sevenumseweg	71 mvt/etm	-	-
7. Venrayseweg tot A73 oprit 12	1.781 mvt/etm	42 mvt/etm	307 mvt/etm
8. Grubbenvorsterweg / N556 tot A67 oprit 39	47 mvt/etm	-	-

Tabel 1. Verkeerstoename als gevolg van de ontwikkeling.



Figuur 1 Overzicht relevante wegvakken voor de afwijking van het verkeer.



Figuur 2 Procentuele verdeling van de verkeersbewegingen in de omgeving.

Resultaat verkeerscijfers t.b.v. milieuberekeningen

Om te bepalen wat de milieueffecten zijn van de ontwikkeling zijn milieueffectenberekeningen uitgevoerd op basis van het prognosejaar 2030 (prognosejaar o.b.v. 10 jaar na vaststelling van het bestemmingsplan). Ten behoeve van deze berekeningen hebben wij de modelgegevens voor 2030 gebruikt. Aan deze modelgegevens hebben wij de verkeersgeneratiecijfers ten gevolge van de ontwikkeling van het glastuinbouwgebied toegevoegd, de plansituatie. Onderstaande tabellen geven een weergave van de weekdagintensiteiten in plansituatie 2030 op de Nieuwe Erf, de Sevenumseweg in oostelijke richting, de Horsterweg (zowel het noordelijke als het zuidelijke deel) en de Grubbenvorsterweg. Ten behoeve van de milieuberekeningen hebben wij een onderscheid gemaakt in de tijdsvakken 07.00 – 19.00h, 19.00-23.00h en 23.00-07.00h. De verdeling over de dagdelen voor de Sevenumseweg en Nieuwe Erf is conform de uitgangspunten van verkeersgeneratie Californië II d.d. 7 september 2017. Voor de Grubbenvorsterweg en de Horsterweg zijn aannames gedaan voor de verkeersverdeling. Voor deze wegen is uitgegaan van een autonome

dag/avond/nacht verdeling van 80%/10%/10%. De verdeling licht, middelzwaar en zwaar verkeer is conform de uitgangspunten van dit schrijven. Voor het plandeel is uitgegaan van een verdeling zoals weergegeven in Tabel 2.

	Dag	Avond	Nacht
Licht verkeer	60%	20%	20%
Middelzwaar verkeer	40%	20%	40%
Zwaar verkeer	40%	20%	40%

Tabel 2. Dag/avond/nacht verdeling naar voertuigtype voor de verkeersgeneratie van het plandeel.

Sevenumseweg Oost 2030 (uitgangspunt 3% over deze weg)			
	licht verkeer	middelzwaar verkeer	zwaar verkeer
07h-19h	1111	88	66
19h-23h	210	6	3
23h-07h	109	4	4
totaal	1431	99	73

Tabel 3. 2030 plansituatie intensiteiten naar dagdeel en voertuigtype op de Sevenumseweg (wegvak 6).

Nieuwe Erf 2030 (uitgangspunt 90% over deze weg)			
	licht verkeer	middelzwaar verkeer	zwaar verkeer
07h-19h	1312	284	284
19h-23h	198	40	40
23h-07h	290	59	59
totaal	1800	382	382

Tabel 4. 2030 plansituatie intensiteiten naar dagdeel en voertuigtype op het Nieuwe Erf (wegvak 1).

Horsterweg vanaf rotonde tot A73 oprit 11 (uitgangspunt 25% over deze weg)			
	licht verkeer	middelzwaar verkeer	zwaar verkeer
07h-19h	1.806	323	353
19h-23h	291	42	57
23h-07h	291	45	75
totaal	2.389	410	485

Tabel 5. 2030 plansituatie intensiteiten naar dagdeel en voertuigtype op de Horsterweg (noordelijk deel, wegvak 3).

Horsterweg tussen rotonde en Venrayseweg (uitgangspunt 70% over deze weg)			
	licht verkeer	middelzwaar verkeer	zwaar verkeer
07h-19h	3.743	205	262
19h-23h	682	32	79
23h-07h	682	40	140
totaal	5.106	277	480

Tabel 6. 2030 plansituatie intensiteiten naar dagdeel en voertuigtype op de Horsterweg (zuidelijk deel, wegvak 4).

Grubbenvorsterweg / N556 tot A67 oprit 39 (uitgangspunt 2% over deze weg)			
	licht verkeer	middelzwaar verkeer	zwaar verkeer
07h-19h	1.056	71	52
19h-23h	138	9	7
23h-07h	138	9	7
totaal	1.332	89	66

Tabel 7. 2030 plansituatie intensiteiten naar dagdeel en voertuigtype op de Grubbenvorsterweg (wegvak 8).

Effect van de ontwikkeling op de verkeersafwikkeling

Voor de afwikkeling van verkeer zijn niet dezelfde tijdsvakken maatgevend als voor het uitvoeren van milieuberekeningen. Voor het bepalen van het effect op de verkeersafwikkeling wordt uitgegaan van de maatgevende ochtend- en avondspitsperiode gedurende een werkdag.

Conform de uitgangspunten verkeersgeneratie zoals aangegeven in deze memo zullen er 2.565 mvt/etm afwikkelen over de St. Jorismweg en Nieuwe Erf richting Horsterweg in de plansituatie 2030. Omdat er geen verdeling van verkeer beschikbaar is gedurende de dag hebben wij een norm van 10% gedurende een twee uur durende spits aangehouden. Dit betekent dat gedurende een ochtend- en avondspitsuur 257 motorvoertuigen in twee uur gebruik maken van de St. Jorismweg en Nieuw Erf richting Horsterweg.

Conclusie verkeersafwikkeling

De ontwikkeling van Californië 2 resulteert in een verkeersgeneratie van in totaal 2.800 mvt/etmaal. Het gebruik van o.a. de Sevenumseweg, de St. Jorismweg, Nieuw Erf en Horsterweg is echter in de huidige situatie zo laag dat deze sterk onder de capaciteit van de betreffende wegen blijft.

Op basis van de toename van verkeer op de Nieuwe Erf richting Horsterweg (2.565 mvt/etmaal) worden op deze weg geen verkeerskundige problemen verwacht. Op basis van de genoemde uitgangspunten (10% van verkeersgeneratie wikkelt af in de spitsperiode) zullen er namelijk 257 mvt/h toegevoegd worden aan het reguliere gebruik in de ochtend- en avondspits.