

## Notitie verkeersonderzoeken Broksteeg 1-3 in Schaijk

Project: Verplaatsing tuinbouwbedrijf Jonkergouw

Auteur: Gijs van Oorschot (projectleider)

Datum: 29 maart 2022

### 1. Inleiding

In het kader van de mogelijke verplaatsing van tuinbouwbedrijf Jonkergouw in Schaijk zijn twee verkeersstudies uitgevoerd. De eerste studie is uitgevoerd door bureau IV Infra, de tweede studie is een vervolgstudie uitgevoerd door bureau Megaborn. Deze notitie bevat (1) de hoofdpunten uit beide studies en (2) een kort overzicht van de verschillen tussen beide studies en de bijbehorende nuances.

### 2. Verkeersstudies IV Infra en Megaborn

#### Studie IV Infra - d.d. 3 september 2019

De studie van IV Infra is uitgevoerd om te onderzoeken of het ontsluiten van de beoogde locatie aan de Broksteeg mogelijk is via de meest voor de hand liggende route, namelijk via de Broksteeg naar de Pastoor van Winkelstraat (en verder naar de Haagstraat en de N277).

De studie gaat uit van de verkeersafwikkeling die op basis van de verplaatsingsplannen te verwachten is. De studie concludeert dat er twee haalbare opties zijn om te ontsluiten via de route Broksteeg – Pastoor van Winkelstraat: (1) het verbreden van de Broksteeg en (2) het aanbrengen van passeerhavens aan de Broksteeg.

Deze bevindingen zijn gepresenteerd tijdens een inspraakbijeenkomst op 9 juli 2020. Op deze bijeenkomst hebben omwonenden de wens uitgesproken voor een vervolgstudie om alternatieve ontsluitingen in beeld te brengen.

#### Vervolgstudie Megaborn – d.d. 12 mei 2021

Naar aanleiding van de inspraakbijeenkomst van 9 juli 2020 is een opdracht verstrekt aan bureau Megaborn voor het uitvoeren van een vervolgstudie. De studie brengt vier hoofdvarianten in beeld.

In de periode tussen maart 2021 en september 2021 zijn er twee openbare bijeenkomsten georganiseerd met belanghebbenden om de vervolgstudie te bespreken. Daarnaast zijn er in die periode meerdere afzonderlijke gesprekken gevoerd met bewonersgroepen van verschillende straten in het gebied. Dit heeft er toe geleid dat er voor de varianten 2 en 4 aanvullende routes zijn onderzocht, resulterend in de varianten: 2b en 4b, 4c en 4d.

Figuur 1 – overzicht verkeersvarianten onderzocht in beide studies

| Variant       | Route en voornaamste maatregelen                                                                                             | Ingeschatte kosten             |
|---------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|
| IV Infra (1)  | Broksteeg – Past. Van Winkelstraat: Integrale verbreding                                                                     | €600.000<br>(excl. grond)      |
| IV Infra (2)  | Broksteeg – Past. Van Winkelstraat:<br>Passeerplaatsen                                                                       | €60.000<br>(excl. grond)       |
| Megaborn (1)  | Broksteeg – Past. Van Winkelstraat:<br>Integrale verbreding                                                                  | €1.468.000<br>(incl. grond)    |
| Megaborn (2)  | Broksteeg – Elsstraat – Dorpenweg:<br>Rondele Elsstraat/Dorpenweg                                                            | € 4.000.000,-<br>(incl. grond) |
| Megaborn (2b) | Broksteeg – Elsstraat – Dorpenweg:<br>Nieuwe verbinding Waterstraat – Dorpenweg +<br>rondele Elsstraat/Dorpenweg(/Helstraat) | €4.340.000<br>(incl. grond)    |
| Megaborn (3)  | Broksteeg – Kerkweg – P. v. Winkelstraat:<br>Nieuwe verbinding Broksteeg/Kerkweg                                             | €2.567.000<br>(incl. grond)    |

|               |                                                                                                                                                                           |                                |
|---------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|
| Megaborn (4)  | Broksteeg – Waterstraat – Haagstraat:<br>Nieuwe verbinding Broksteeg/Waterstraat<br>(zuidelijke variant)                                                                  | €2.666.000<br>(incl. grond)    |
| Gemeente (4b) | Broksteeg – Waterstraat – Haagstraat:<br>Nieuwe verbinding Broksteeg/Waterstraat<br>(noordelijke variant)                                                                 | €2.800.000<br>(incl. grond)    |
| Gemeente (4c) | Broksteeg – Waterstraat – Dorpenweg:<br>Nieuwe verbinding Broksteeg/Waterstraat + nieuwe<br>verbinding Waterstraat/Dorpenweg + rotonde<br>Elsstraat/Dorpenweg/(Helstraat) | €4.300.000<br>(incl. grond)    |
| Gemeente (4d) | Broksteeg – Dorpenweg:<br>Nieuwe verbinding Broksteeg/Dorpenweg                                                                                                           | € 3.800.000,-<br>(incl. grond) |

### 3. Verschillen tussen studies IV Infra en Megaborn

De beide onderzoeken verschillen in hoofdlijnen op twee punten: (1) scope en (2) benadering. Beide verschillen komen tot stand door de opdrachten waarmee de bureaus aan de slag zijn gegaan. IV Infra heeft de opdracht gekregen om te onderzoeken of en hoe het mogelijk is om te ontsluiten via de meest logische route, waar Megaborn de opdracht heeft gekregen om te onderzoeken of en hoe de ontsluiting van het bedrijf (ook) via andere routes plaats kan vinden en welke bredere effecten deze routes op de omgeving hebben.

#### *Scope*

Dat betekent dat er allereerst een groot verschil is in de scope van de onderzoeken. Het onderzoek van IV Infra onderzoekt een bestaande en relatief korte route, waar het onderzoek van Megaborn verder kijkt dan de kortste routing en de bestaande infrastructuur. De verkeersmaatregelen die in de studie van Megaborn aan bod komen zijn dan ook ingrijpender en kostbaarder dan de verkeersmaatregelen die IV Infra voorstelt.

#### *Benadering*

Het onderzoek van IV Infra is een verkeerskundige studie. IV Infra maakt gebruik van bestaande gegevens op basis van de logboeken van firma Jonkergouw en werkt dus op basis van praktijkcijfers. Met deze gegevens als startpunt is een raming gemaakt van de (te verwachten) toekomstige situatie. Door het kiezen van deze praktijkgerichte benadering hanteert het onderzoek van IV Infra een lagere verkeersintensiteit dan Megaborn.

De studie van Megaborn heeft een bredere benadering en is niet alleen gericht op verkeer, maar ook op omgevingsaspecten. Megaborn gaat uit van praktijkcijfers voor het bepalen van de verkeersgeneratie van de bedrijfsgebouwen en de kencijfers van het CROW voor het bepalen van de verkeersgeneratie van de woonunits. Ook zijn naast verkeerskundige aspecten de thema's uit de omgevingswijzer (integraal instrument Rijksoverheid) meegenomen als afwegingscriteria voor de varianten. Op basis van de uitgangspunten van Megaborn heeft de gemeente Maashorst (destijds Landerd) de varianten 4b, c en d nog toegevoegd.

#### *Uitgangspunten ruimtelijke ontwikkelingen en verkeergeneratie*

Het onderzoek IV-infra gaat uit van een 17.200 m<sup>2</sup> bvo. Dit leidt op basis van ervaringscijfers uit van de locatie Molenstraat tot de onderstaande verkeersgeneratie. IV-infra gaat uit van 136 woonunits, maar rekent geen extra bewegingen voor de woonunits mee.

Figuur 2 – Verkeersgeneratie gehanteerd door IV Infra

|                                           |                                                              |
|-------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|
| <b>Verkeersgeneratie bedrijfsgebouwen</b> | <b>Op basis van plansituatie van 17.200 m<sup>2</sup> en</b> |
|-------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|

|                  |                                  |
|------------------|----------------------------------|
|                  | <b>2,0 ritten per 100m2 bvo</b>  |
| - Vrachtwagens   | 64 voertuigen per etmaal         |
| -Landbouwverkeer | 98 voertuigen per etmaal         |
| -Auto's          | 182 voertuigen per etmaal        |
| <b>Totaal</b>    | <b>344 voertuigen per etmaal</b> |

Megaborn gaat uit van een plansituatie van 21.092 m2 bvo met uitbreidingsmogelijkheden naar 30.514 m2 bvo op basis van nieuwe uitgangspunten en plannen van Jonkergouw. Ook Megaborn gebruikt hiervoor de ervaringscijfers van de locatie Molenstraat. Op basis van de CROW-kengetallen zou de verkeersgeneratie nog hoger uitkomen, maar die lijken onrealistisch voor een dergelijke locatie. Daarnaast gaat ook Megaborn uit van 136 woonunits. De verkeersgeneratie voor de woonunits is wel bepaald op basis van CROW-kengetallen (type: tiny house). Er is uitgegaan van een laag kencijfer voor de woonunits, omdat er mogelijk dubbelingen zitten in de ritgeneratie, aangezien arbeidsmigranten op dezelfde locatie wonen en werken. Toch leidt het toevoegen van de woonunits wel degelijk tot een hogere verkeersgeneratie op de nieuwe locatie, aangezien bewoners van de woonunits ook na werktijd verplaatsingen maken, bijvoorbeeld met het motief boodschappen doen. Bovenstaande uitgangspunten leiden tot de onderstaande verkeersgeneratie.

Figuur 3 – Verkeersgeneratie gehanteerd door Megaborn

| <b>Verkeersgeneratie bedrijfsgebouwen</b> | <b>Op basis van plansituatie 21.092 m2 bvo en 2,0 ritten per 100m2 bvo</b>           | <b>Op basis van plansituatie 30.514 m2 bvo en 2,0 ritten per 100m2 bvo</b>           |
|-------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| - Vrachtwagens:                           | 80 voertuigen per etmaal                                                             | 110 voertuigen per etmaal                                                            |
| -Landbouwverkeer                          | 120 voertuigen per etmaal                                                            | 180 voertuigen per etmaal                                                            |
| -Auto's                                   | 220 voertuigen per etmaal                                                            | 320 voertuigen per etmaal                                                            |
| <b>Totaal bedrijfsgebouwen</b>            | <b>420 voertuigen per etmaal</b>                                                     | <b>610 voertuigen per etmaal</b>                                                     |
|                                           |                                                                                      |                                                                                      |
| <b>Verkeersgeneratie woonunits</b>        | <b>Op basis van 136 woonunits en minimale kencijfer CROW = 1,8 ritten per woning</b> | <b>Op basis van 136 woonunits en minimale kencijfer CROW = 1,8 ritten per woning</b> |
| -Autoverkeer                              | 245 voertuigen per etmaal                                                            | 245 voertuigen per etmaal                                                            |
| <b>Totaal woonunits</b>                   | <b>245 voertuigen per etmaal</b>                                                     | <b>245 voertuigen per etmaal</b>                                                     |
|                                           |                                                                                      |                                                                                      |
| <b>Totaal</b>                             | <b>655 voertuigen per etmaal</b>                                                     | <b>855 voertuigen per etmaal</b>                                                     |

### Fietsers

In het 'Handboek wegontwerp 2013 – Erftoegangswegen' van het CROW is opgenomen dat op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom alle verkeerssoorten in beginsel gebruik maken van dezelfde rijbaan. Pas bij verkeersintensiteiten hoger dan 2.000 à 2.500 mvt/etm zijn fietsvoorzieningen noodzakelijk. Dit is op de Broksteeg niet het geval. De intensiteiten op de Broksteeg blijven ook bij realisatie van het plan ver onder 2.000 voertuigen per etmaal. Fietsers kunnen op een veilige wijze gebruik maken van de rijbaan van de Broksteeg.

### Voetgangers

Voetgangers maken bij een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom eveneens gebruik van de rijbaan als fietsvoorzieningen volgens de richtlijnen niet nodig zijn. Bij passerend verkeer kunnen voetgangers indien nodig uitwijken naar de berm. Hiervoor is het wenselijk dat de berm voldoende draagkrachtig is.

#### 4. Verbetering situatie Molenaarstraat en omgeving

De bedrijfslocatie van tuinbouwbedrijf Jonkergouw aan de Molenaarstraat in Schaijk genereert veel verkeer in de omgeving van de Molenaarstraat (zie bijlage 3). De bewoners van dit gebied ervaren overlast (veiligheid, geluid en trillingen) omdat het landbouw- en vrachtverkeer door woonstraten rijdt.

Als het tuinbouwbedrijf aan de Molenaarstraat wordt opgeheven, zal dit de verkeerssituatie in het gebied rond de Molenaarstraat nadrukkelijk verbeteren. Bij verplaatsing van het bedrijf naar de Broksteeg is het aannemelijk dat bewoners van het gebied rond de Broksteeg dezelfde overlast gaan ervaren. Omdat het hier in mindere mate een woongebied betreft, is de verwachting dat de overlast in algemene zin afneemt.

#### 5. Conclusie

Het verschil in benadering tussen de twee studies zorgt ervoor dat de studies niet één op één met elkaar te vergelijken zijn. De inschatting van IV Infra geeft een rustiger, 'te verwachten' scenario, waar de integrale benadering van Megaborn ook rekening houdt met een 'worst-case' scenario inclusief mogelijke groei van de locatie.

Op basis van de praktijkcijfers en de kencijfers van het CROW is ontsluiting via de route Broksteeg – Pastoor van Winkelstraat verkeerstechnisch mogelijk, mits er aanpassingen worden gedaan aan het wegprofiel van de Broksteeg en het kruispunt Broksteeg – Pastoor van Winkelstraat. Een aanvullende maatregel om het aantal verkeersbewegingen te spreiden en de verkeersveiligheid te verbeteren kan worden gerealiseerd door het vrachtverkeer gedwongen in een richting te laten rijden. De routing naar het bedrijf loopt dan vanaf de Haagstraat, Pastoor van Winkelstraat door de Broksteeg. De routing vanaf het bedrijf loopt dan vanaf de Broksteeg, Elsstraat, Kerkweg of Waterstraat naar de Haagstraat. Hoewel deze route kort en efficiënt is zal het voor overlast zorgen bij (met name) de bewoners en gebruikers van de Pastoor van Winkelstraat.

Op basis van de CROW kencijfers en de effecten op de omgeving heeft een directe nieuwe ontsluiting op de Dorpenweg de voorkeur, daarnaast geeft dit overlast bij een kleiner aantal omwonenden dan wanneer ontsluiting via de Pastoor van Winkelstraat plaatsvindt. Een directe ontsluiting op de Dorpenweg is complex en kostbaar, denk aan grondaankoop, bestemmingsplanwijziging, aanleggen nieuwe infra en aanpassing van de Dorpenweg (N277) inclusief benodigde toestemming van de provincie.

De gedeelde conclusie uit beide onderzoeken is dat er vanuit verkeerskundig oogpunt meerdere haalbare mogelijkheden zijn. Bij het komen tot een besluit op de definitieve ontsluitingsvariant zal de wegging van omgevingsfactoren uiteindelijk de doorslag geven.

#### Bijlagen:

1. Varianten 1 t/m 4d op datum 9 sep 2021
2. Afwegingskader varianten op basis van uitgangspunten Megaborn op datum 9 sep 2021
3. Huidige en eventuele toekomstige routes tuinbouwbedrijf Jonkergouw