

Aan

ARC Real Estate
Partners

Van

Exante

Betreft

Verkeerseffecten uitbreiding Beter Bed – Linie Uden

Bijlage

- de ontwikkeling
- de extra verkeersproductie + route
- kruispuntstromen Liessentstraat-Frontstraat

Datum

14 juni 2024

Documentnummer

120179.001-M07

Inleiding

Beter Bed is sinds 1981 gevestigd aan de Linie in Uden. De locatie Linie bestaat uit een distributiecentrum en het hoofdkantoor. Op kortere termijn wil Beter Bed uitbreiden.

De uitbreiding betekent meer verkeersbewegingen. Deze memo geeft inzicht in de effecten daarvan:

- heeft het wegennet voldoende capaciteit om de extra verkeersbewegingen op te vangen?
- kunnen de extra verkeersbewegingen veilig worden afgewikkeld op het wegennet?
- is de vormgeving van de wegen voldoende om het extra vrachtverkeer te verwerken?

In de bijlage is opgenomen waaruit de ontwikkeling bestaat en hoeveel extra verkeersbewegingen daardoor ontstaan.

Het wegennet heeft voldoende capaciteit om de extra verkeersbewegingen op te vangen

De extra verkeersbewegingen mogen niet leiden tot beperking van de doorstroming. Het GVVP van de gemeente Uden stelt namelijk het volgende: "locaties waar bedrijven gevestigd zijn, zoals het centrum van Uden en de bedrijventerreinen, dienen een goede bereikbaarheid te hebben voor de bevoorrading en het verhogen van de aantrekkelijkheid van deze locaties".

De uitbreiding van Beter Bed aan de Linie levert ongeveer 900 extra verkeersbewegingen per dag op, waarvan ongeveer 100 vrachtverkeersbewegingen. In totaal zullen in de toekomst daarmee ongeveer 1.600 motorvoertuigen op de Linie en Frontstraat rijden. Deze wegen kunnen deze intensiteit aan.

Daarnaast betekent het voorgaande dat het kruispunt Frontstraat-Liessentstraat voldoende capaciteit moet hebben om de extra verkeersbewegingen door de uitbreiding op te vangen. De ontwikkeling wordt namelijk ontsloten via de straten Linie en Frontstraat naar het hoofdwegennet van de gemeente Uden, de Liessentstraat. Een gebiedsontsluitingsweg (GOW50). Er is voldoende restcapaciteit op het kruispunt Frontstraat-Liessentstraat. De toekomstige wachttijden blijven ruim binnen de normen: kwalificatie 'bijna geen wachttijden' – minder dan 15 seconde wachttijd. De doorstroming op het kruispunt is bepaald met behulp van de rekenmethode Harders.

De toename van het aantal fietsers is marginaal en heeft daarom geen invloed op de doorstroming op het wegennet.

Uitbreiding mogelijk zonder aantasting verkeersveiligheid

De ontsluitende route naar het hoofdwegennet van de gemeente Uden, de Linie en Frontstraat bieden voldoende ruimte voor de toekomstige intensiteit. De uitbreiding van Beter Bed aan de Linie levert ongeveer 900 extra verkeersbewegingen per dag op, waarvan ongeveer 100 vrachtverkeersbewegingen. In totaal zullen in de toekomst daarmee ongeveer 1.600 motorvoertuigen per dag op de Linie en Frontstraat rijden. Deze intensiteit past binnen de normen voor een weg met een erftoegangsfunctie. De richtwaarde voor een erftoegangsweg in een woongebied is maximaal 2.000 motorvoertuigen per dag (CROW). Deze intensiteit is op een erftoegangsweg op een bedrijventerrein zeker aanvaardbaar.

Daarnaast kan vrachtverkeer op de Linie en Frontstraat, fietsers ruim passeren. De wegen zijn 7,75 tot 8,00 meter breed, bestaande uit een rijloper van 4,75 tot 5,00 meter met aan beide zijden een rode fietssuggestiestroken van 1,50 meter. Elkaar tegemoetkomend (vracht)verkeer heeft daarmee voldoende ruimte om elkaar te passeren. Ook als er een of twee fietsers aanwezig zijn. Zonder daarbij de fietser op een onveilige afstand te naderen.

Aandachtspunt

Een aandachtspunt is het ontbreken van snelheidsremmende maatregelen op de Frontstraat en Linie. De rechtsstanden van 400 tot 500 meter zijn aanleiding tot hogere snelheden. Floating Car Data (FCD) geven aan dat er harder gereden wordt dan de maximumsnelheid van 30 km/uur. De V85 ligt rond de 50 km/uur. Dit betekent dat 85% van het verkeer niet harder rijdt dan 50 km/uur. Als de V85 10 km/uur hoger ligt dan de maximumsnelheid, wordt over het algemeen aangenomen dat de inrichting van de weg onvoldoende bijdraagt aan de beperking van de gereden snelheden. In de huidige situatie leidt deze overschrijding van de maximumsnelheid er niet toe dat er ongevallen worden geregistreerd (periode 2016-2020). De extra verkeersbewegingen betekent wel dat het aantal te hard rijdende voertuigen toeneemt.

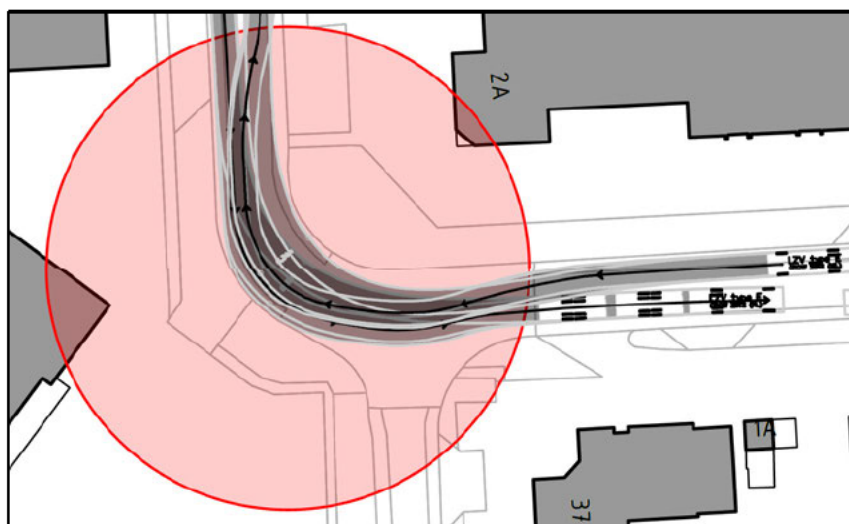
De ontsluitende wegen zijn voldoende ruim om het extra vrachtverkeer te verwerken

De uitbreiding leidt tot extra vrachtverkeersbewegingen. Deze bestaan voor een klein deel uit zogenaamde Lange Zware Vrachtoertuigen (LZV). Vooral die laatste categorie vrachtverkeer vraagt om een ruime opzet van wegen in de bochten en kruispunten. Daarnaast stelt het GVVP Uden dat wegen en gebieden waar relatief veel vrachtverkeer rijdt goed moeten worden ingericht. En dat het onderhoud daarop moet worden afgestemd.

De route Linie – Frontstraat – Liessentstraat is in bochten voldoende ruim opgezet voor normaal vrachtverkeer en LZV's om erdoorheen te kunnen rijden. Dit is getoetst door de rijcurve van een LZV op de route Linie – Frontstraat – Liessentstraat in beeld te brengen.

Aandachtspunt

De bocht Linie-Frontstraat is, ook in de huidige situatie te krap voor Lange Zware Vrachtoertuigen (LZV). Deze extra lange vrachtauto's moeten gebruik maken van de volle breedte van de rijbaan (zie onderstaande figuur). Tegemoet-komend verkeer kan daardoor worden verrast. Door de extra verkeersbewegingen neemt de kans dat er sprake is van tegemoetkomend verkeer wel toe, zij het beperkt. Het aanbrengen van bijvoorbeeld een overrijdbaar deel in de binnenbocht kan de situatie verbeteren.



Bijlage

De ontwikkeling

Bed Bed en ARC Real Estate Partners – de initiatiefnemers – zijn voornemens om op de Linie 27 in Uden het bestaande magazijn/distributiecentrum uit te breiden en binnen het bestaande terrein het kantoorpand te verplaatsen.

In de huidige situatie is het plangebied al in gebruik als bedrijfsfunctie met kantoor. Het vloeroppervlak van het magazijn/distributiecentrum is nu 16.219 m². Het is de bedoeling het magazijn/distributiecentrum uit te breiden met een oppervlak van 21.048 m². Een toename van 130%.

Het kantoorgebouw wordt verplaatst en van 2.095m² vergroot met 1.954 m² BVO. Het kantoor komt daarmee uit op een bvo van 4.049m²



De extra verkeersproductie

Personenauto's

De extra verkeersproductie als gevolg van de uitbreiding van het magazijn/distributiecentrum en het kantoor bestaat uit de extra verkeersbewegingen door personenauto's (medewerkers en bezoekers) en vrachtverkeer. Er zijn ongeveer 900 extra personenauto-bewegingen per dag.

Het CROW geeft als kengetal voor de verkeersproductie voor arbeidsextensief/bezoekersextensief bedrijven 3,9 verkeersbewegingen per 100 m² BVO. En voor kantoren zonder baliefunctie 3,6 verkeersbewegingen per 100 m² BVO. Uitgangspunt daarbij is een matig stedelijke omgeving en een ligging in de rest van de bebouwde kom. De uitbreiding van het magazijn/distributiecentrum met 21.048 m² en het kantoor met 1.954 m² BVO geeft daarmee ongeveer 900 extra verkeersbewegingen per etmaal. Dit aantal betreft alle verkeersbewegingen, inclusief vrachtverkeer. Zonder vrachtverkeer betekent dit ongeveer 800 extra verkeersbewegingen per etmaal (zie volgende punt).

Vrachtverkeer

Door de uitbreiding van het magazijn/distributiecentrum zijn er ongeveer 97 normale vrachtauto-bewegingen en 3 LZV-bewegingen per dag extra. Totaal ongeveer 100 vrachtbewegingen.

Dit is bepaald aan de hand van een opgave van Beter Bed (tabel 1), omdat dit zeer locatie- en bedrijfsspecifiek is. Daaruit blijkt dat in de toekomstige situatie er in totaal 172 normale vrachtauto-bewegingen en 6 LZV-bewegingen per dag zijn. Het magazijn/distributiecentrum wordt 2,3 keer zo groot dan de huidige situatie. Daaruit volgt dat er nu al 75 normale vrachtauto-bewegingen en 3 LZV-bewegingen per dag zijn. De rest, 97 normale vrachtauto-bewegingen en 3 LZV-bewegingen per dag zijn de extra verkeersbewegingen die ontstaan door de uitbreiding.

reden	aantal verkeersbewegingen	soort vrachtauto
inslag	60	normaal
uitslag	100	normaal
externen	2	normaal
Post NL	10	normaal (charters)
interdc	6	LZV
totaal	178	

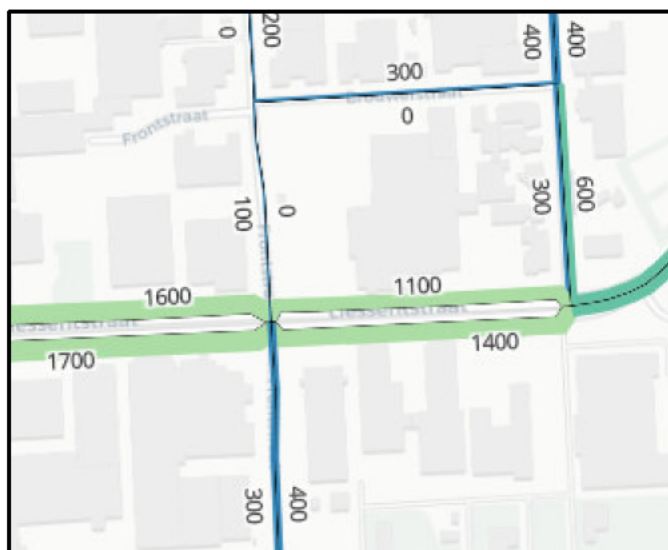
Tabel 1 - opgave Beter Bed aantal vrachtverkeer-bewegingen/dag

Fiets

Er zijn geen kencijfers beschikbaar over de verkeersgeneratie van fietsers bij werklocaties. Wel blijkt dat 30% van de medewerkers minimaal 1x per week de fiets neemt voor woon-werk verkeer. In hoeverre dit is meegerekend in de het kencijfer voor de verkeersgeneratie van het CROW is onbekend. Per week betekent dit 850 extra fietsers. Per werkdag maximaal zo'n 170 fietsers.

Kruispuntstromen Liessentstraat-Frontstraat

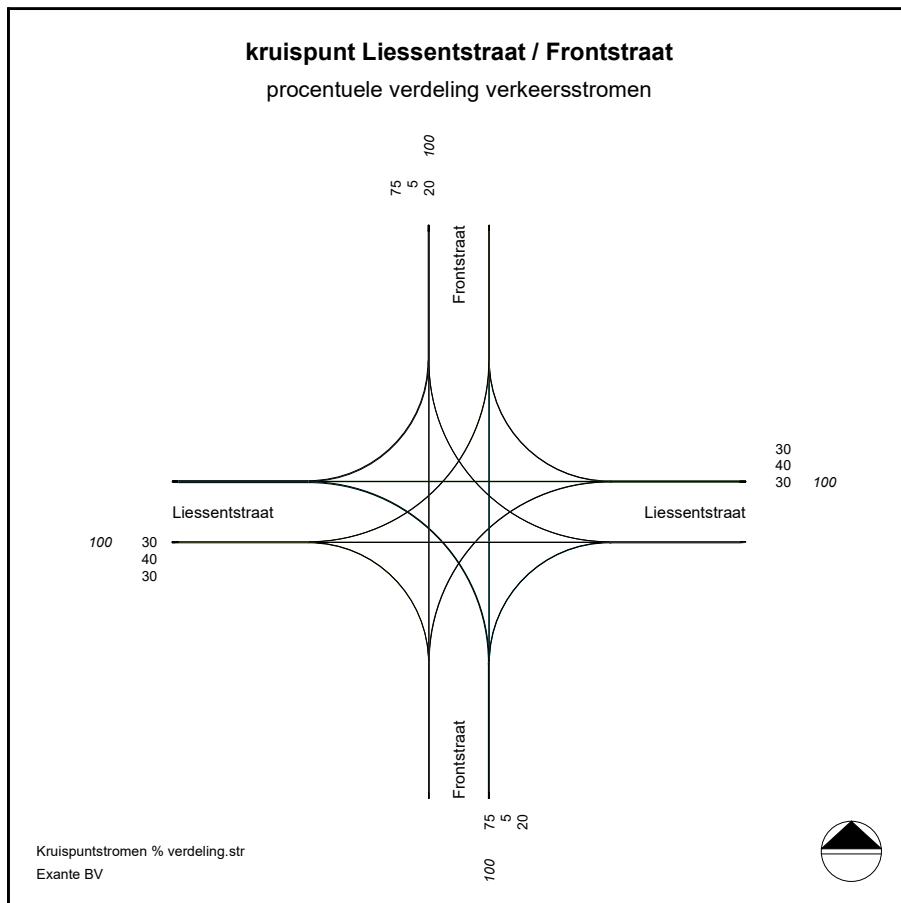
De huidige etmaal-intensiteit is door gemeente aangeleverd (d.d. 13 januari 2022), in de vorm van een uitsnede uit het verkeersmodel. De Frontstraat heeft daarin een intensiteit van 700 motorvoertuigen per etmaal.



Figuur - verkeersmodel gemeente Uden

Gegevens over kruispuntstromen ontbreken. Daarvan is een inschatting gemaakt. In het GVVP is een ontsluitend netwerk opgenomen voor auto- en goederenvervoer. De enige ontsluiting vanuit het gebied is de Linie/Frontstraat. Het huidige verkeer, en het extra verkeer door de uitbreiding van Beter Bed zal vooral via het westen het bedrijventerrein bereiken en verlaten. Via de Liessentstraat en de Industrielaan, beiden een GOW50 wordt het hoofdwegennet bereikt worden (N264/A50). Een klein deel zal richting het oosten rijden en de N264 bereiken via de Zeelandsedijk, een GOW80 met een tijdelijke verlaagde maximumsnelheid naar 60 km/uur.

Op basis van het voorgaande is een verdeling van het verkeer op het kruispunt Liessentstraat-Frontstraat ingeschat. In onderstaande figuur is de procentuele verdeling van het verkeer per kruispunttak opgenomen.

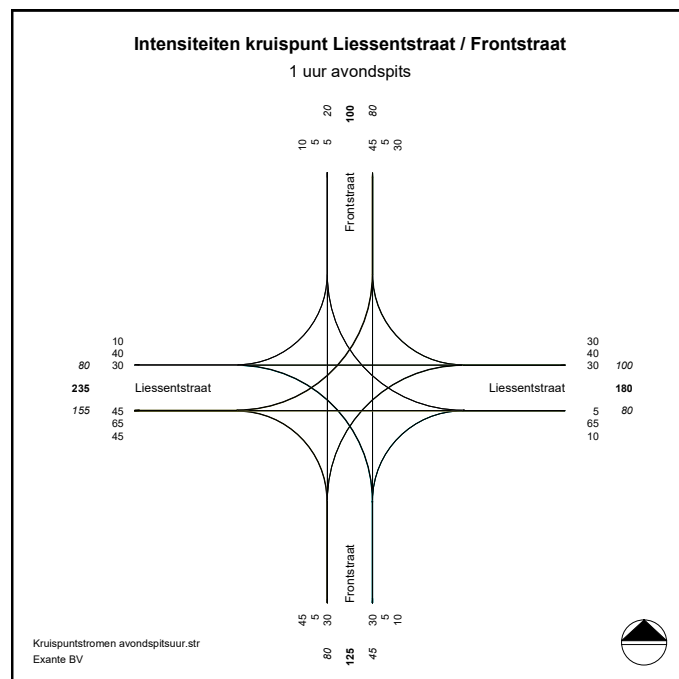
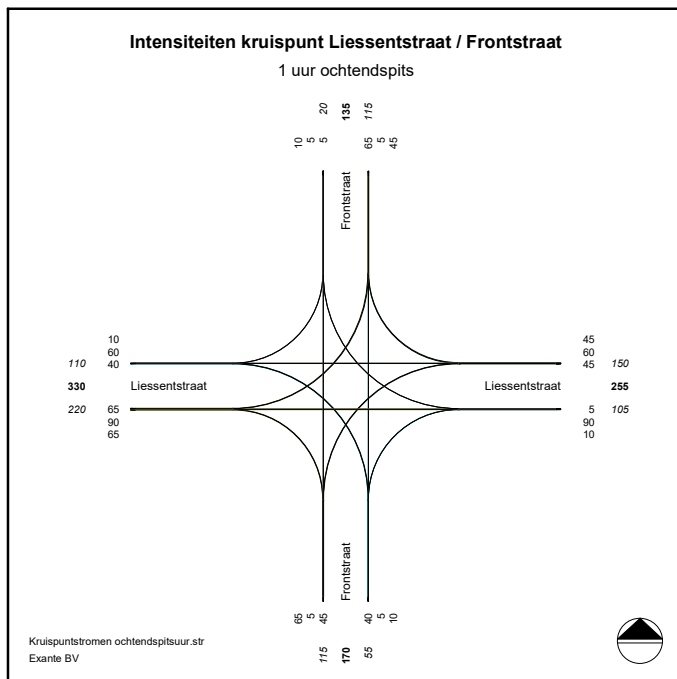


Figuur – procentuele verdeling intensiteiten per kruispunttak

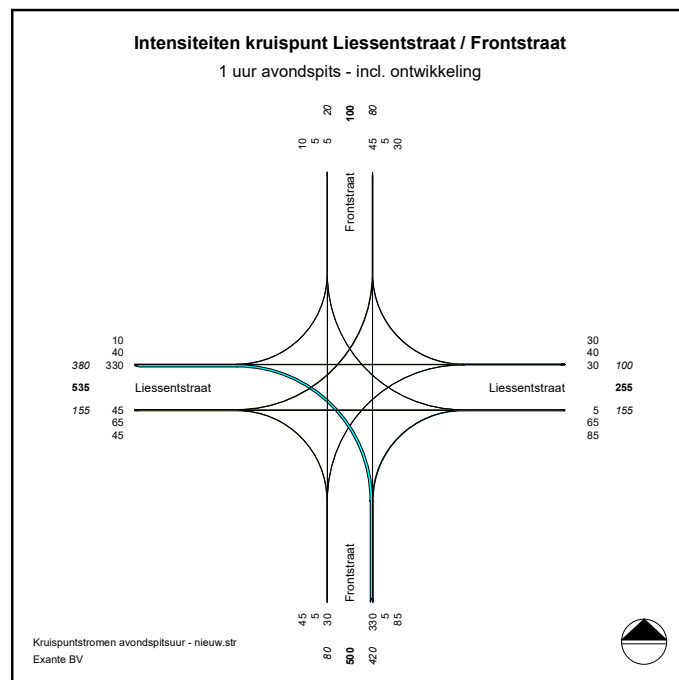
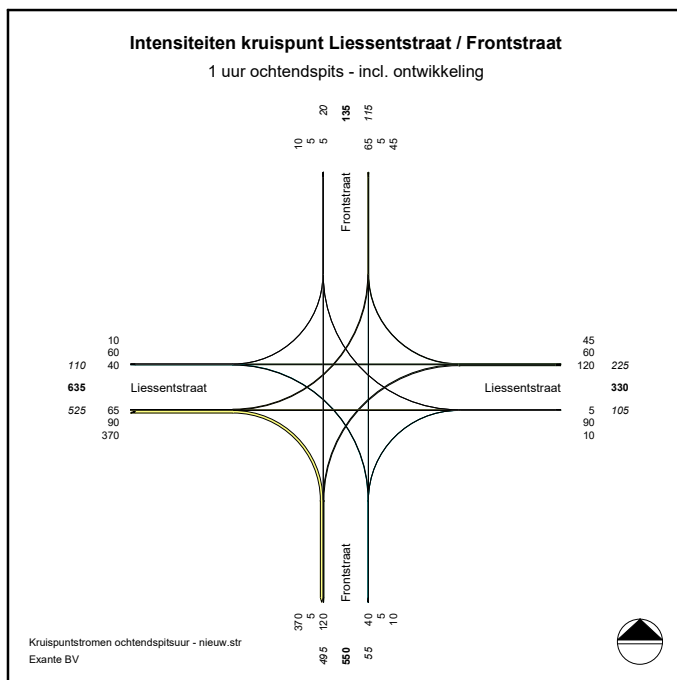
In de figuren op de volgende pagina zijn de huidige en toekomstige kruispuntstromen opgenomen, in een ochtend- en avondspitsuur. Dit zijn de maatgevende momenten.

De huidige intensiteit is daarbij verdeeld volgens bovenstaande procentuele verdeling. Om de kruispuntstromen in de spitsuren te bepalen, is de intensiteitsverdeling van het CROW toegepast: ochtendspitsuur is 13% van de etmaalintensiteit. Het avondspitsuur 9% (CROW - ASVV 2021).

Voor de toekomstige kruispuntstromen is de intensiteit vermeerderd met de extra verkeersproductie. Om de toekomstige situatie op het kruispunt te bepalen, is als uitgangspunt genomen dat alle extra personenautobewegingen in de ochtendspits (2 uur) naar, en in de avondspits vanaf het bedrijventerrein rijdt. Voor het vrachtverkeer is de intensiteitsverdeling van het CROW toegepast. Daarnaast is het uitgangspunt genomen dat 80% van het extra verkeer vanaf/naar de Industrielaan (west) rijdt en 20% vanaf/naar de Zeelandsedijk (oost) rijdt.



Figuur – huidige kruispuntstromen (1 uur)



Figuur – toekomstige kruispuntstromen (1 uur)