

MEMO

Onderwerp [redacted] – verkeerskundig onderzoek

Voor [redacted] | [redacted]

Geschreven door [redacted]

Gecontroleerd door [redacted]

Datum dinsdag 5 november 2024

Kenmerk [redacted]

Status Definitief

Versie V6.1

1 Inleiding

[redacted] (in dit rapport afgekort tot [redacted]) is voornemens zich te gaan vestigen op het bedrijventerrein Industrieweg te Zuidbroek. Het betreft het adres Industrieweg 15 te Zuidbroek. Het gaat om de kadastrale percelen E 2570, E 2259, E 2177, E 1902 en E 2514.

Voor haar bedrijfsactiviteiten vraagt [redacted] een omgevingsvergunning aan. In aanvulling daarop heeft [redacted] aan [redacted] gevraagd een verkeerskundig onderzoek te doen. Het doel van het verkeerskundig onderzoek is verschaffen van inzicht in de toekomstige omvang van het verkeer van en naar [redacted] en op de ontsluitende wegen. Deze memo bevat de uitwerking van dit onderzoek.

Aanpak & Uitwerking

Na de inleiding, beschrijft hoofdstuk 2 de inventarisatie van functie, vormgeving en het gebruik van bestaande wegen in het gebied. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 de verkeersgeneratie berekend van de geplande bedrijfsvestiging. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van gegevens aangeleverd door de eigenaar en zoals ook gebruikt in het akoestisch onderzoek. De rapportage wordt afgesloten met conclusies in hoofdstuk 4.

[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]



Afbeelding 1 | Locatie van de geplande vestiging van

2 Inventarisatie huidige situatie

In dit hoofdstuk worden de verkeerskundige kenmerken van de wegen tussen het Industrierrein en de A7 in beeld gebracht.

2.1 Situatie en functie van de betrokken wegen

In navolgend figuur is de transportroute voor verkeer van en naar bedrijventerrein Industrierrein aangegeven.



Afbeelding 2 | Betrokken wegen (oranje = route voor vrachtverkeer en personenauto's, geel = route voor personenauto's)

2.2 Relevant gemeentelijke beleid

In de bestemmingsplannen^{1 2} staan deze wegen als volgt beschreven:

1. Industrierweg: De voor 'verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor a. wegen met een functie voor intern en doorgaand verkeer; b. fiets- en voetpaden; c. parkeer- en groenvoorzieningen; d. openbare nutsvoorzieningen; met dien verstande dat behoudens verbeteringen met het oog op de verkeersveiligheid en/of vermindering van geluidsoverlast het wegprofiel wat betreft de ligging, de breedte van rijbanen en het aantal rijstroken blijft gehandhaafd en in de bestemming de bij het wegverkeer gebruikelijke voorzieningen zoals bermbeplanting, bushaltes en dergelijke zijn begrepen.
2. Stationsstraat, Spoorstraat en Kerkstraat: Aangewezen voor de enkelbestemming 'verkeer', bestemd voor wegen met een functie voor intern en doorgaand verkeer.

In het bestemmingsplan 'Dorpen Menterwolde' is aangegeven dat de Spoorstraat voor het bedrijventerrein Industrierweg als belangrijkste ontsluiting functioneert. Tevens wordt aangegeven dat veel (sluip)verkeer

¹ Dorpen Menterwolde, gemeente Menterwolde, bestemmingsplan onherroepelijk vastgesteld 30-11-2017

² Bestemmingsplan Bedrijventerreinen Zuidbroek, gemeente Menterwolde, onherroepelijk vastgesteld 04-07-2013.

gebruik maakt van de route door Zuidbroek om de A7 te bereiken. Dit impliceert dat, bij de bestemming Bedrijventerrein, verkeer via de bestaande hoofdstructuur moet worden afgehandeld.

De gemeente Midden-Groningen, voorheen de gemeente Menterwolde, heeft voor 'Bedrijventerreinen Zuidbroek' in Zuidbroek de "Nota industrielawaai Bedrijventerreinen Zuidbroek, gemeente Menterwolde" (hierna: nota) opgesteld. De nota heeft primair tot doel om een beleidskader te scheppen dat richtinggevend is voor het onderdeel industrielawaai, dat met name aan de orde komt bij de uitgifte van kavels, bij de beoordeling van aanvragen om een omgevingsvergunning, van meldingen op grond van het Activiteitenbesluit en van aanvragen om een vergunning om af te wijken van het bestemmingsplan en bij het stellen van geluidsvoorschriften daarvoor. In de nota is op basis van tellingen en prognoses rekening gehouden met een zekere hoeveelheid verkeer op de wegen op de Bedrijventerreinen Zuidbroek in de actuele situatie en na 10 jaar. Het beleid van de gemeente bestaat hieruit, dat gezorgd wordt dat de geluidsbelasting van het verkeer op de Bedrijventerreinen Zuidbroek na 10 jaar overeenkomstig het bestemmingsplan niet wordt overschreden. De gemeente wil dit realiseren door inrichtingen die veel verkeer (kunnen) aantrekken te reguleren. Criterium hiervoor is een verkeersindex uit "Bedrijven en Milieuzonering" van 3P, 2G of 3G (P=personenauto's, G=vrachtauto's). Van deze inrichtingen zal het aantal te verwachten of aangevraagde aantal transportbewegingen per voertuigcategorie en de te rijden route worden opgevraagd. De gemeente zal dit aantal optellen bij het huidige aantal, hiermee de resulterende geluidsbelasting berekenen en deze vergelijken met de prognose van de geluidsbelasting van de betreffende weg.

In de Omgevingsvisie³ staat het bedrijventerrein Industrieweg niet als zodanig benoemd. In algemene bewoordingen staat aangegeven dat bij onder andere Zuidbroek de gemeente bedrijventerreinen wil veranderen naar een gemengd stedelijk gebied. Wonen en bedrijvigheid zijn in onder andere Zuidbroek zo dicht op elkaar dat de leefbaarheid onder druk staat. De gemeente Midden-Groningen wil dit verbeteren. De gemeente Midden-Groningen geeft aan dat er noodzaak is tot verbetering van de ontsluiting van Zuidbroek ten gunste van de verkeersveiligheid en de doorstroming.

De gemeente Midden-Groningen heeft geen Gemeentelijk Verkeers- en vervoersplan (GVVP) opgesteld.

2.3 Vormgeving van de wegen

2.3.1 Kerkstraat

Rondom de Kerkstraat is sprake van dichte bebouwing met her en der winkels en kleine bedrijven. Langs de weg kan geparkeerd worden; er is sprake van een verlaagde "stoeprand" tussen stoep en weg. De Kerkstraat kent een aantal voetgangersoversteekplaatsen. Fietsers en motorvoertuigen maken gebruik van dezelfde weg.

De Kerkstraat is de belangrijkste ontsluitingsweg voor de basisscholen en een kindercentrum aan De Vennen en de Beneluxweg ten oosten van de Kerkstraat.



Afbeelding 3 | Beeld van de Kerkstraat

³ Omgevingsvisie Midden-Groningen, 2 november 2023

De 30 km/uur-zone begint ten noorden van De Vennen. Daarnaast is de Kerkstraat de ontsluitingsweg voor Zuidbroek richting de A7. Deze weg kan, conform Duurzaam Veilig Verkeer⁴ visie, gecategoriseerd worden als een erfontsluitingsweg (zie onderstaand tekstkader), met dien verstande dat wel zebrapaden aanwezig zijn en de weg ook een duidelijke doorstroombaan heeft.

Gebiedsontsluitingswegen (GOW) zijn wegen die zowel doorstroming als uitwisselen tot doel hebben. GOW's zorgen ervoor dat woonwijken, bedrijventerreinen, winkelcentra etc. bereikbaar blijven. Zij moeten voor het verdelen en het verzamelen van verkeer zorgen. Het is volgens de Duurzaam Veilig filosofie echter ongewenst om uitritten van erven op GOW's te laten uitkomen. Buiten de bebouwde kom mag er 80 km/uur gereden worden, binnen de bebouwde kom 70 of 50 km/uur. Het homogeniteitsprincipe leidt ertoe dat langzaam- en snelverkeer van elkaar moet worden gescheiden. Binnen de bebouwde kom kan dit door fietsstroken of vrij liggende fietspaden aan te leggen; buiten de bebouwde kom door parallelle fietspaden of erftoegangswegen. Hierbij moet worden bedacht dat ook medegebruik van een GOW door langzaam landbouwverkeer ongewenst is. Bromfietsen vormen hier een aparte groep, binnen de bebouwde kom delen ze de weg met de auto's, buiten de bebouwde kom met de fietsers. Inhalen op GOW's is ongewenst, met name buiten de bebouwde kom, hetgeen betekent dat het beste een dubbele asmarkering kan worden toegepast, eventueel gecombineerd met een moeilijk overrijdbare rijbaanscheiding.

Erftoegangswegen (ETW) zijn bedoeld voor het veilig toegankelijk maken van percelen, ze staan beter bekend als de 30 km/uur en 60 km/uur-zones. Op ETW's moeten alle verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers en automobilisten, etc.) van dezelfde rijbaan gebruik kunnen maken, waarbij voetgangers vaak wel een eigen verkeersruimte wordt geboden in de vorm van een trottoir. Manoeuvres als keren, draaien, het laten in- en uitstappen van passagiers, het laden- en lossen van goederen het oversteken moet veilig kunnen gebeuren. Omdat deze zogenaamde verblijfsfunctie het belangrijkste is, moet de snelheid van het gemotoriseerde verkeer omlaag om toch te voldoen aan de vereiste van homogeniteit van het verkeer, dit wordt meestal afgedwongen met snelheidsremmende maatregelen getroffen. Door de lagere snelheid wordt doorgaand verkeer zo veel mogelijk geweerd, hetgeen weer beter past bij de functie van ETW's als weg voor bestemmingsverkeer. Naast het terugbrengen van de snelheid worden in principe geen andere verkeersmaatregelen zoals fietsstroken of zebrapaden toegepast.

2.3.2 Spoorstraat

De Spoorstraat, beginnend bij de brug over het Winschoterdiep, is het verlengde van de Kerkstraat en gaat door het winkelcentrum van Zuidbroek. Ten behoeve van het winkelende publiek, kan geparkeerd worden langs de weg en op de parkeerplaats tegenover de supermarkt. Bevoorrading van winkels vindt plaats op de Spoorstraat (m.u.v. de supermarkt). Deze weg kan gecategoriseerd worden als erftoegangsweg.



Afbeelding 4 | Spoorstraat met brug over het Winschoterdiep (links parkeerplaats, rechts parkeren langs de weg)

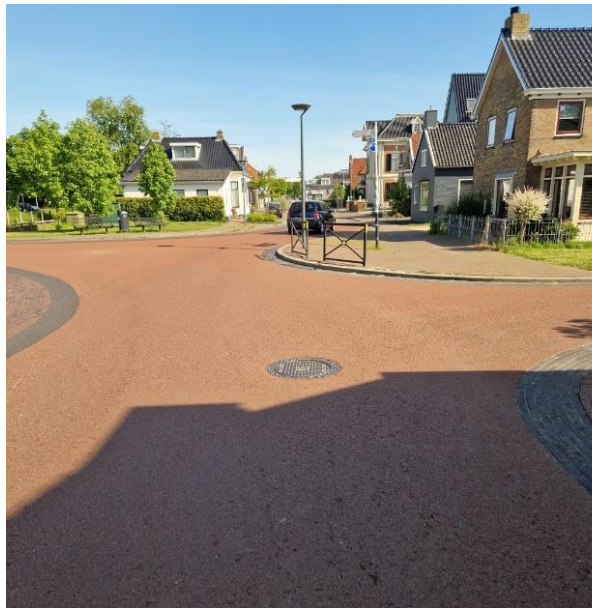


Afbeelding 5 | Spoorstraat, begin 30 km/uur-zone

Het centrum van Zuidbroek heeft een open plein-achtige uitstraling (shared space) met banken, plantvakken en gelijkvloerse verkeersvoorzieningen. Zuidelijker heeft de Spoorstraat een meer besloten uitstraling, met een verhoogde stoep en aaneengesloten bebouwing dicht op de weg. Op merendeel van de Spoorstraat geldt een snelheid van 30 km/uur. Er is geen fietsstrook of losliggend fietspad aanwezig.



Afbeelding 6 | Spoorstraat zuidelijke deel vóór afslag



Afbeelding 7 | Spoorstraat zuidelijke deel, na afslag

2.3.3 Stationsstraat

Zoals de naam al aangeeft, is deze straat gelegen naast het station van Zuidbroek. Vanaf het station Zuidbroek vertrekken en komen 4 passagierstreinen per uur. Dientengevolge vindt veel fietsverkeer plaats in het westelijke deel van de Spoorstraat. Deze weg lijkt ingericht als gebiedsontsluitingsweg voor de aanliggende woonwijk en het achterliggende industrieterrein, met dien verstande dat er geen gescheiden fietspad is, er uitritten van erven op uitkomen en er geen asmarkering is.

De weg is ruim ingericht, met een bomenrij aan de zuidzijde en bomen met een brede grasberm aan de noordzijde. Verder is de weg overzichtelijk en met weinig uitritten. Er zijn verder weinig elementen die de doorstroming en/of de veiligheid nadelig kunnen beïnvloeden. De toegestane snelheid is 50 km/uur.



Afbeelding 8 | Fietsstalling bij Station



Afbeelding 9 | Oostelijke deel Stationstraat

2.3.4 Industrieweg

De Industrieweg is doodlopend. Het is een brede overzichtelijke weg, zonder belijning, fietspad of stoep. De toegestane snelheid is 50 km/uur. Deze weg lijkt ingericht als erfonsluitingsweg.



Afbeelding 10 | Industrieweg

2.4 Het huidige gebruik van de verkeersroute

Om het huidige gebruik vast te stellen, zijn verkeerstellingen opgevraagd bij de gemeente Midden-Groningen.

De meest recente verkeerstellingen zijn uitgevoerd in de Stationsstraat van maandag 29 mei 2023 0:00 uur tot en met zondag 11 juni 2023 23:59 uur. Dit bord stond tussen Stationsstraat 6 en het Hertenkamp. De meting is uitgevoerd met snelheidsdisplays/smileyborden.

Door de positie van het bord is niet het verkeer van en naar het station gemeten, maar het verkeer vanaf het industrieterrein en het oostelijke deel van de woonwijk (circa 70 adressen).

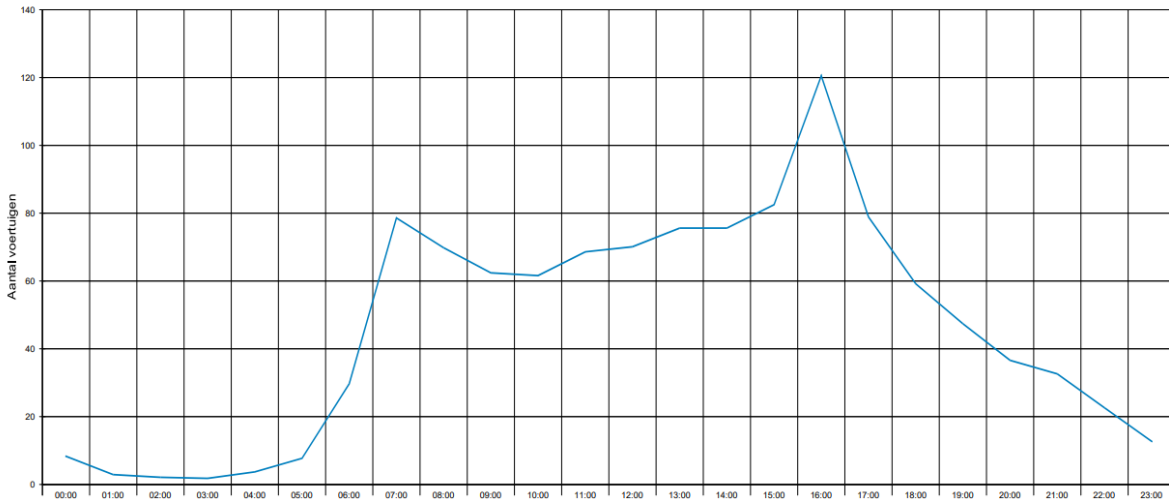
	In westelijke richting		In oostelijke richting (naar Industrierrein)		Totaal	
	Totaal (2 dagen)	Gemiddeld per dag	Totaal (2 dagen)	Gemiddeld per dag	Totaal (2 dagen)	Gemiddeld per dag
Maandag 29 mei + 5 juni	1891	946	1375	688	3356	1678
Dinsdag 30 mei + 6 juni	2757	1379	2149	1075	4906	2453
Woensdag 31 mei + 7 juni	2795	1398	2430	1215	5225	2613
Donderdag 1 + 8 juni	2766	1383	2354	1177	5120	2560
Vrijdag 2 + 9 juni	2671	1336	1985	993	4656	2328
Zaterdag 3 + 10 juni	1448	724	480	240	1928	964
Zondag 4 + 11 juni	1198	599	355	178	1553	777

Tabel 1 | aantal voertuigen

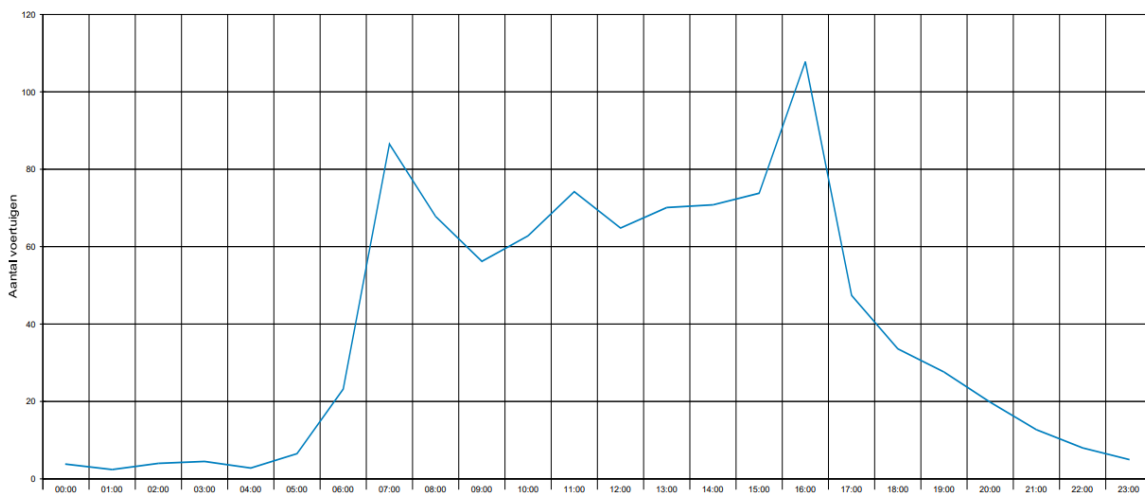
Tijdens werkdagen is sprake van gemiddeld 1.288 voertuigen per dag in westelijke richting en 1.029 voertuigen per dag in oostelijke richting. Per werkdag komen er gemiddeld 2.317 voertuigen door de Stationsstraat. 's Weekends rijden gemiddeld 662 voertuigen per dag in westelijke richting en 209 voertuigen per dag in oostelijke richting (gemiddeld 870 per dag).

In navolgende grafieken is de gemiddelde verdeling over de dag aangegeven.

Stationsstraat Zuidbroek richting het westen



Stationsstraat Zuidbroek richting het oosten



Afbeelding 11 | Verkeerstellingen aantal per uur gemiddeld per dag

De gemeente Midden-Groningen is voornemens meerdere metingen in Zuidbroek te gaan uitvoeren op meerdere wegen, om een goed beeld te krijgen van de verschillende ontsluitingen.

Op basis van informatie van de gemeente Midden-Groningen is sprake van circa 6.000 voertuigen per dag door de Spoorstraat/Kerkstraat. Dit is niet aanvullend onderbouwd.

2.5 Conclusie

De volgende conclusies kunnen worden getrokken op basis van de vergaarde informatie:

- De Spoorstraat tussen spoor en afslag naar Achter de wal kent een snelheidsregime van 50 km/uur. In het overige deel van de Spoorstraat (tot het Winschoterdiep) geldt een snelheidsregime van 30 km/uur.
- De Kerkstraat kent een snelheidsregime van 30 km/uur tot iets verder dan de kruising met de Oudelaan. Ten noorden daarvan is sprake van een maximum snelheid van 50 km/uur.
- De Stationsstraat ligt in een verblijfsgebied met een snelheidsregime van 50 km/uur.
- Het aantal motorvoertuigen door de Spoorstraat/Kerkstraat bedraagt gemiddeld 6.000 motorvoertuigen per etmaal – volgens opgave van de gemeente.
- Het aantal voertuigen door de Stationsstraat bedraagt gemiddeld 2.317 per werkdag en 870 per weekenddag.

De wegen zijn op verschillende manieren en volgens verschillende categorieën ingericht. Dit komt waarschijnlijk door het gecombineerde gebruik en de grote verscheidenheid in soorten weggebruikers.

3 Verkeersgeneratie

Voor het bepalen van de verkeersgeneratie, is gebruik gemaakt van kengetallen van het bedrijf. Deze kengetallen zijn gebaseerd op geplande productie en daarvoor benodigde aanvoer van grondstoffen en de afvoer van producten.

3.1 Voorgenomen activiteiten en bijbehorende vervoersbewegingen

is voornemens jaarlijks 3.750.000 m² isolerende wandpanelen te maken. Dit leidt tot de volgende transportbewegingen:

1. **Aanvoer grondstoffen** | De grondstoffen betreffen staal en PIR. Elke m² gereed product weegt gemiddeld 12 kg. Dit betekent dat (3.750.000 * 12) 45.000.000 kg (45.000 ton) aan grondstoffen aangevoerd wordt. Per vrachtwagen voeren we circa 31 ton vracht aan. Dit betekent dat op jaarbasis (45.000/31) circa 1452 vrachten aangevoerd worden. Dit leidt tot circa 2.904 vervoersbewegingen per jaar.
2. **Afvoer gereed product** | De isolatieplaten worden eveneens per vrachtwagen afgevoerd. Per vrachtwagen kan gemiddeld 750 m² gereed product vervoerd worden. Dit betekent circa 5.000 vrachten afvoer en in totaal 10.000 vervoersbewegingen per jaar.

Rekening houdende met een marge van 10 procent resulteert dit in circa 14.194 vrachtwagenvervoerbewegingen per jaar. Deze rijden in principe alleen op werkdagen en niet in de avond- en nachtperiode (uitzonderingen daargelaten).

Daarnaast zijn er ook bewegingen met personenwagens (vooral werknemers, maar ook klanten, vertegenwoordigers etc). Dit zijn naar verwachting 50 personenwagens per werkdag en 100 vervoersbewegingen per werkdag (incl. 10% marge zijn dit 110 personenauto's per werkdag).

	Vrachtverkeer	Personenauto's	Toelichting
Aantal werkdagen per jaar	250	250	Werkdagen minus feestdagen
Uren per dag	6:00 – 18:00	0:00 – 24:00	Voor productiewerknemers een 3-ploegendienst
Aantal ritten per dag	± 57 mvt/etm (werkdagen) incl 10% marge	± 110 mvt/etm (werkdagen) ± 66 mvt/etm (weekend-dagen) Incl. 10% marge Verdeeld als volgt: Ochtendspits (6:30 – 9:30 uur) ± 35/22 Overdag (9:30 – 15:30 uur) ± 10/0 Avondspits (15:30 – 19:00) ± 35/22 's Avonds (rond 23.00 uur) ± 20/22	Let op: Personenauto's kunnen ook via de route Muntendammerweg - Stationsstraat (vanaf Muntendam) komen en gaan .

Tabel 2 | Verkeersgeneratie: Verkeerstoename door vestiging [REDACTED]

Op basis van bovenstaande tabel kan geconcludeerd worden dat in de toekomstige situatie [REDACTED] circa 167 mvt/etm op werkdagen (vrachtverkeer en personenauto's) en circa 66 mvt/etm (personenauto's) in het weekend genereert. De productie is 24 uur per dag en 7 dagen per week, maar aan- en afvoer vindt doordeweeks plaats. In het weekend is alleen sprake van verkeer door werknemers.

NB. Het akoestisch onderzoek⁵, behorende bij de vergunningaanvraag van [REDACTED] gaat uit van een worst-case situatie met kleinere vrachtwagens (met circa de helft van het te vervoeren gewicht/oppervlak) oftewel 96 vrachtwagens per dag. In deze worst-case situatie is, bij een representatieve bedrijfssituatie, geen sprake van overschrijding van grenswaarden voor geluid.

3.2 Toegestane verkeersgeneratie

Het bestemmingsplan bevat geen regels over vervoersbewegingen.

Uit de – in het bestemmingsplan opgenomen - lijst met toegestane bedrijven op het industrieterrein met daarbij behorende maximale productiecapaciteiten, kan een indicatie verkregen worden van de toegestane verkeersgeneratie. Voor bedrijven in de milieucategorie 3.2 (kalkzandsteenfabriek, betonmortelcentrales en andere bedrijfsactiviteiten voor vervaardiging van betonproducten) bedraagt de maximale toegestane productiecapaciteit 'minder dan 100 ton per uur'. Dit zou resulteren in (99 ton per uur * 24 uur =) circa 2.400 ton per dag. Met gemiddeld 30 ton per vrachtwagen zijn circa 80 vrachtwagens nodig voor de afvoer én aanvoer, oftewel circa 320 vervoersbewegingen per dag (80 voor aanvoer, vol heen en leeg terug, 80 voor afvoer, leeg heen en vol terug).

De activiteiten van [REDACTED] leiden tot minder vervoersbewegingen per dag.

3.3 Beëindigen en afbouwen activiteiten huidige bedrijven

Voor de vestiging van [REDACTED] is onder andere het bedrijfsterrein aan de Industrierweg 15 gekocht. Op dit terrein zijn nu Zuidbroek Verhuur B.V. en BET B.V. gevestigd. Deze bedrijven beëindigen hun activiteiten. Daarnaast heeft [REDACTED] het bedrijfsterrein aan de Industrierweg 17 overgenomen, waar nu Noordkorrel (voorheen Zeldenrust) gevestigd is. Ook dit bedrijf beëindigt haar bedrijfsactiviteiten.

⁵ Akoestisch onderzoek [REDACTED] Industrierweg 17 Zuidbroek, [REDACTED] rapport 1018-1301, V3.0, d.d. 13-10-2023.

Door het stopzetten van activiteiten van de huidige bedrijven op de toekomstige locatie van ██████████ zal het verkeer afnemen. Het is echter onbekend hoeveel verkeersbewegingen gerelateerd zijn aan de genoemde bedrijven.

4 Conclusie

De vestiging van ██████████ genereert circa 57 vrachtwagens en 110 personenauto's per werkdag aan verkeer (aan en afvoer).

Het verkeer in de Stationsstraat stijgt daardoor met circa 7% op werkdagen en stijgt in het weekend met circa 7,6%. Echter, door de opheffing van enkele bedrijven door de komst van ██████████ is ook sprake van afname van verkeer. De mate van afname is onbekend.

De verkeersgeneratie door ██████████ valt ruim binnen de gebruiksmogelijkheden van het huidige bestemmingsplan. Dit bestemmingsplan stelt geen regels over het aantal vervoersbewegingen maar uit de toegestane productiecapaciteiten is 320 mvt/dag herleid. Het aantal motorvoertuigen dat dagelijks van en naar ██████████ gaat rijden, is aanzienlijk lager dan dat.