

ONDERWERP

Verkeerstoets bedrijventerrein Smakterheide Noord

PROJECTNUMMER

30234420

DATUM

9 juli 2025

ONZE REFERENTIE

PYUQU2MPA2D3-785090303-313:1

VAN

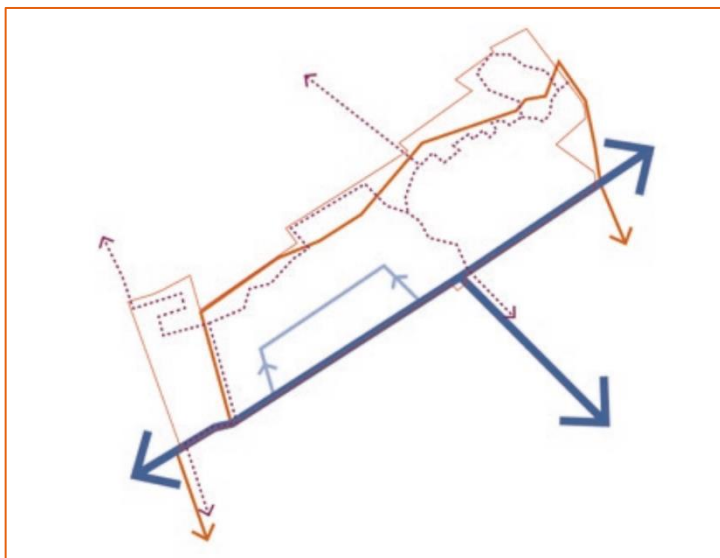
JK

AAN

Gemeente Venray

Inleiding

Voor het project Smakterheide Noord heeft de gemeente Venray in samenwerking met Greenport Venlo het voornemen om bedrijventerrein Smakterheide aan de noordzijde uit te breiden. Deze uitbreiding is primair bedoeld om middelzware bedrijven uit Venray te faciliteren. De totale oppervlakte van het plangebied bedraagt circa 48,4 ha, waarvan circa 22 ha uitgeefbaar. De omvang van de bedrijfskavels bedraagt maximaal 2 hectare, waarmee bijvoorbeeld grote logistieke bedrijven zijn uitgesloten. De hoofdontsluiting van het terrein vindt plaats via de weg Spurkt. Het bedrijventerrein krijgt een groene uitstraling en tevens worden de historische lijnen in het landschap, zoals bestaande houtwallen en watergangen, in stand gehouden. Richting het Loobeekdal wordt een natuurlijke overgang gecreëerd die recht doet aan de waarde van dit gebied.



Figuur 1: Beoogde verkeersstructuur Smakterheide. Structuur voor gemotoriseerd is weergegeven in blauw. De overige kleuren geven het netwerk voor voetgangers weer. (versie 27-06-2025).

VERKEERSKUNDIGE ONDERBOUWING BIJ LOCATIE-ONTWIKKELINGEN

Het ontwikkelen van een bestaande of nieuwe locatie vraagt naast een goede ruimtelijke afweging over functie, vormgeving en inpassing, ook om het in beeld brengen van de verkeerseffecten. Bij een nieuwe ontwikkeling voor het gebruiken van gronden en bouwwerken in strijd met het omgevingsplan, is het van belang dat de effecten van de ontwikkeling voor verkeer goed worden onderbouwd. De onderbouwing van de verkeersaspecten speelt mee bij de beoordeling van het plan/initiatief. Hierbinnen ligt nadruk op de effecten van de ontwikkeling op de verkeersafwikkeling en parkeren (bereikbaarheid), de verkeersveiligheid en de verkeershinder (leefbaarheid).

Leeswijzer

In deze memo wordt allereerst gekeken naar de ontsluiting van het bedrijventerrein, de bestaande omliggende wegenstructuur en de impact van de ontwikkeling van Smakterheide Noord. Daarnaast wordt het aspect parkeren bekeken. De verkeersstoets wordt afgesloten met een samenvattende conclusie.

Verkeer

Wegenstructuur

Functie en gebruik

De beoogde ontsluiting van Smakterheide Noord loopt via de Spurkt. De Spurkt is een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 50km/u. De weg kent een vrijliggend fietspad in twee richtingen. Ten westen van het kruispunt Spurkt-Spurkterweg ligt dit fietspad ten noorden van de rijbaan. Ten oosten van dit kruispunt ligt het fietspad ten zuiden van de rijbaan. Dit fietspad is in de huidige situatie slechts 2,5m breed en daarmee te smal voor een fietspad dat in twee richtingen gebruikt wordt. Zeker wanneer meer gefietst gaat worden door de toekomstige werknemers als gevolg van de uitbreiding van het bedrijventerrein. Het is dan ook wenselijk om het fietspad te verbreden naar een minimale breedte van 3,5m.

Daarnaast is het advies om een middeneiland te realiseren bij de fietsoversteek bij het kruispunt Spurkt-Spurkterweg, zodat fietsers in twee fasen de weg kunnen oversteken. Zeker gezien de toename van de verkeersintensiteiten op de Spurkt als gevolg van de planontwikkeling (zie paragraaf 'Verkeersafwikkeling'), is dit een wenselijke maatregel ter verbetering van de verkeersveiligheid ter hoogte van de oversteek.



Figuur 2: Huidig wegbeeld Spurkt (wegvak Spurkterweg – Metaalweg)

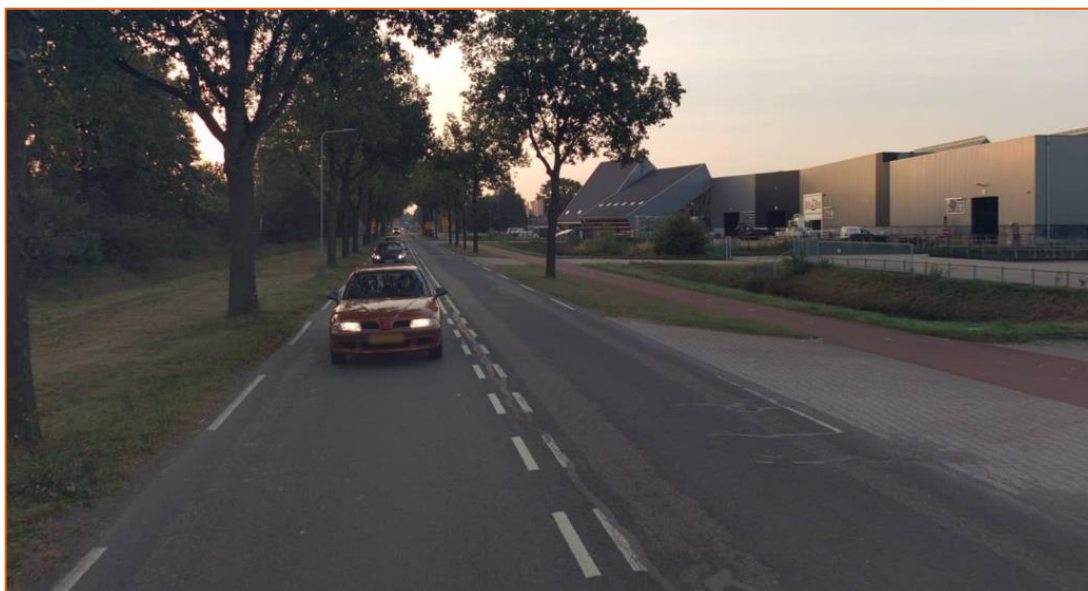
Een deel van de ontwikkeling wordt ontsloten op het deel van de Spurkt dat gelegen is ten oosten van de Metaalweg (wegvak Metaalweg – Nijverheidstraat). Dit wegvak is geclassificeerd als een erftoegangsweg (type II) buiten de bebouwde kom. Hier geldt een maximumsnelheid van 60km/u. Dit gedeelte van de Spurkt heeft een ander karakter dan het gedeelte ten westen van de Metaalweg. Het betreft een enkele rijloper met een breedte van 3,75m. Gemotoriseerd verkeer en fietsers zijn hier dan ook niet van elkaar gescheiden. Daarnaast is deze verhardingsbreedte onvoldoende voor twee vrachtwagens om elkaar veilig te kunnen passeren. Bij de actualisatie van de wegennetwerkkarta van de gemeente Venray (2025) wordt dit wegvak een ETW-industrie, met een maximumsnelheid van 30km/u. Ten behoeve van de ontwikkeling van Smakterheide is het nodig om de weg te verbreden zodat

vrachtverkeer elkaar veilig kan passeren. Realisatie van vrijliggende fietsvoorzieningen is bij dit wegvak niet nodig. De verbreding van de Spurkt tussen de Metaalweg en Nijverheidsweg is onderdeel van de ontwikkeling van Smakterheide Noord. Eveneens onderdeel van deze ontwikkeling is het verplaatsen van de komgrens in oostelijke richting, waardoor een groter deel van de Spurkt binnen de bebouwde kom komt te liggen.



Figuur 3: Huidig wegbeeld Spurkt (wegvak Metaalweg - Nijverheidstraat)

Het is de verwachting dat het grootste gedeelte van het verkeer van en naar het bedrijventerrein gebruik maakt van de A73. Om hier te komen zal dit verkeer gebruik maken van de Metaalweg. De Metaalweg is een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 50km/u. De Metaalweg kent eveneens een vrijliggend fietspad, welke net als het fietspad langs de Spurkt 2,5m breed is en daarmee smaller dan de landelijke richtlijnen voor een fietspad dat in twee richtingen bereden wordt. Om het fietsen van/naar Smakterheide Noord aantrekkelijker te maken, kan gekozen worden om dit fietspad te verbreden.



Figuur 4: Huidig wegbeeld Metaalweg (wegvak Macroweg - Smakterweg)

Een laatste aandachtspunt is het kruispunt Metaalweg – Spurkt. De Spurkt ten oosten van dit kruispunt is in de huidige situatie ondergeschikt aangesloten op dit kruispunt. Het is aanbevolen dat dit ook ná de planontwikkeling dit het geval blijft. Het is echter wel de verwachting dat meer verkeer van en naar dit deel van de Spurkt zal rijden ná de planontwikkeling. Om de doorstroming voor verkeer vanuit het oostelijke deel van de Spurkt richting de Metaalweg

veilig te laten verlopen en de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers op dit kruispunt te verbeteren is het advies om een middengeleider aan te leggen op dit kruispunt. Hiermee kan verkeer vanuit het oostelijke deel van de Spurkt in twee fasen oprijden richting de Metaalweg. Dit is bevorderlijk voor zowel de doorstroming als de verkeersveiligheid op het kruispunt. De uiteindelijke vormgeving is sterk afhankelijk van de uiteindelijke keuze met betrekking tot de fietsstructuur rondom de Spurkt.

Openbaar vervoer

Het plangebied is in de huidige situatie niet goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Het plangebied ligt op 5km afstand van het treinstation van Venray. Station Venray is gelegen op de spoorlijn Nijmegen-Venlo. Een groot deel van de dag rijden zowel richting Nijmegen als richting Venlo 4 treinen per uur (waarvan 2 doorrijden naar Roermond). De bereikbaarheid van het plangebied met de trein is vanwege de grote afstand niet goed te noemen.

De dichtstbij gelegen bushalte is de halte Venray, Kapelletje. Deze halte is gelegen aan het kruispunt Overloonseweg-Spurkt aan de hoek van het plangebied. Deze bushalte wordt alleen aangedaan door lijn 82 (Station Boxmeer – Venray Centrum) en rijdt 1x/u gedurende de dag.

Vanwege de omvang van het plangebied is alleen het westelijke deel van het bedrijventerrein goed te bereiken met de bus. De oostkant van het plangebied ligt buiten de acceptabele loopafstand van de bushalte. Met name de lage frequentie van buslijn 82 maakt de bus geen goed reisalternatief voor werknemers van het bedrijventerrein.

Langzaam verkeer

Voor een duurzaam bereikbaar bedrijventerrein is van belang dat het plangebied goed bereikbaar is voor langzaam verkeer en met name de fietser. De bestaande fietsinfrastructuur langs de Spurkt en Metaalweg is slechts 2,5m breed. Dit is smaller dan de landelijke richtlijnen voorschrijven voor een fietspad dat in twee richtingen gebruikt wordt. Om fietsen naar het plangebied zo aantrekkelijk mogelijk te maken kan gekozen worden om deze fietspaden te verbreden naar een breedte van minstens 3,5m.

Naast de fietsinfrastructuur in het gebied zelf zijn ook verbindingen naar de omgeving van belang. Er liggen verschillende kernen binnen een acceptabele fietsafstand van 5 á 10km. Met name vanaf Venray en Overloon is het plangebied goed te bereiken met de fiets. De bereikbaarheid van het plangebied per fiets is dan ook goed.

Hulpdiensten

Het plangebied is van meerdere kanten (Metaalweg, Overloonseweg en Spurkterweg) aan te rijden door hulpdiensten. De bereikbaarheid van het plangebied voor nood- en hulpdiensten is dan ook goed. Bij de nadere uitwerking van het plangebied is het van belang dat ook alle afzonderlijke bedrijfspercelen goed bereikbaar zijn voor nood- en hulpdiensten.

Verkeersafwikkeling

Verkeersgeneratie

Het totale oppervlakte aan uitgeefbare gronden op Smakterheide Noord bedraagt 22 hectare. De beoogde invulling van het bedrijventerrein is als gemengd bedrijventerrein. Het is niet mogelijk voor transport- of distributiebedrijven zich te vestigen op het nieuwe bedrijventerrein.

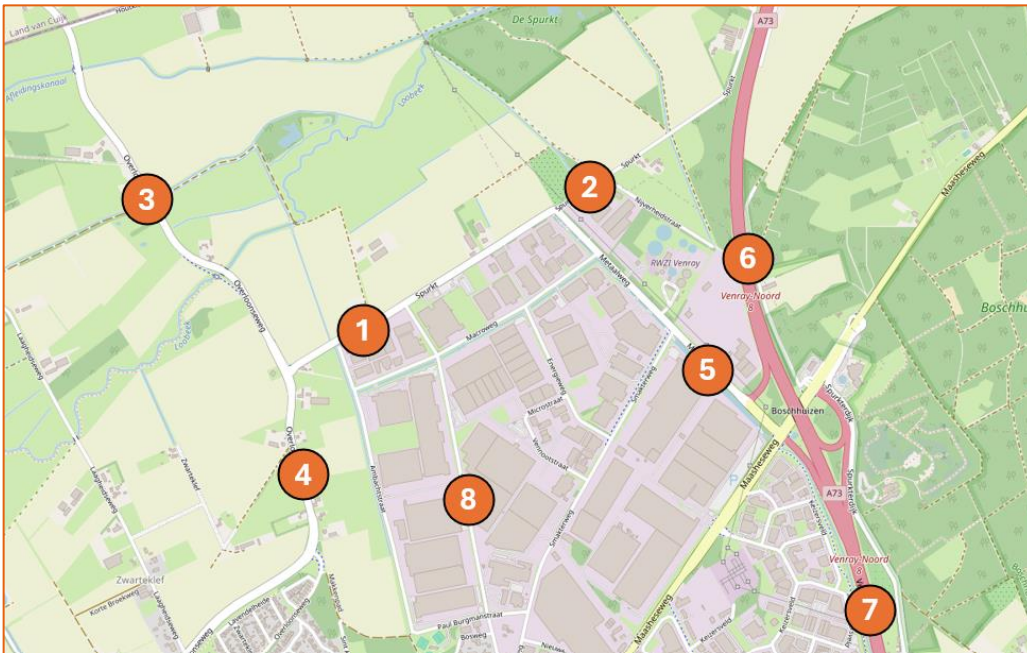
Voor het bepalen van de verkeersgeneratie van Smakterheide Noord zijn de kencijfers van het CROW (*bron: Publicatie Parkeerkencijfers 2024*) gehanteerd. Deze kencijfers zijn bepaald op basis van het netto oppervlakte van het bedrijventerrein. De omrekenfactor om van bruto naar netto oppervlakte van een bedrijventerrein te komen is x0,77. Het totale netto oppervlakte van Smakterheide Noord bedraagt 16,94ha.

Voor Smakterheide Noord zijn de kengetallen gehanteerd voor een 'I Gemengd terrein'. Per netto hectare genereert dit type bedrijventerrein 158 motorvoertuigen per weekdag. Toepassing van deze kengetallen op het totale netto oppervlakte van Smakterheide Noord resulteert in een verkeersgeneratie van 2.677 mvt/weekdag.

Het aspect 'verkeer' wordt beschouwd per werkdag. Om van de cijfers van week- naar werkdag te komen wordt voor bedrijventerreinen een omrekenfactor van 1,33 gehanteerd. De totale verkeersgeneratie van Smakterheide Noord bedraagt **3.560 mvt/werkdag**.

Verkeersintensiteiten

In Tabel 1 zijn de verkeersintensiteiten conform het vigerende verkeersmodel van de gemeente Venray (RMO Noord-Limburg) gepresenteerd voor zowel het basisjaar 2018, als de autonome situatie (de situatie zonder ontwikkeling van Smakterheide Noord) in 2040 (scenario Hoog). De locatie van de telpunten is weergegeven in Figuur 5.



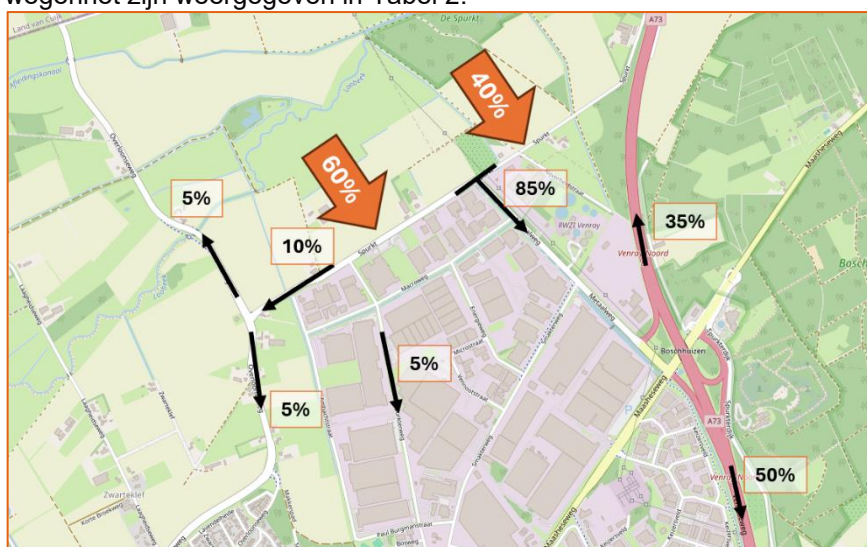
Figuur 5: Locatie telpunten t.b.v. inzichtelijk maken verkeersintensiteiten

Tabel 1: Verkeersintensiteiten in de huidige situatie 2018 en autonome situatie 2040 conform het RMO Noord-Limburg scenario Hoog

#	Straatnaam	Wegtype	Wegvak	Verkeersintensiteit huidige situatie 2018 in mvt/werkdag	Verkeersintensiteit autonome situatie 2040 in mvt/werkdag
1	Spurkt	GOW Bibeko	Metaalweg – Overloonseweg	2.910	3.780
2	Spurkt	ETW Bubeko	Metaalweg – Nijverheidsweg	340	230
3	Overloonseweg	GOW Bubeko	Spurkt – Provinciegrens	3.470	4.060
4	Overloonseweg	GOW Bubeko	Spurkt – Nieuwe Overloonseweg	3.680	4.400
5	Metaalweg	GOW Bibeko	Smakterweg – Afrit 8 (Venray-Noord)	4.310	6.080

6 A73	<i>Rijksweg 2x2</i>	<i>Afrit 8 (Venray-Noord) – Afrit 7 (Vierlingsbeek)</i>	54.190	65.350
7 A73	<i>Rijksweg 2x2</i>	<i>Afrit 8 (Venray-Noord) – Afrit 9 (Venray)</i>	56.890	67.800
8 Spurkterweg	<i>ETW Bibeko</i>	<i>Macroweg – Paul Burgmanstraat</i>	1.330	2.120

De verkeersgeneratie van de beoogde planontwikkeling bedraagt 3.560 mvt/werkdag. Dit verkeer verdeelt zich over het omliggende wegennet. De gehanteerde verdeling is weergegeven in Figuur 6. De gevolgen voor het omliggende wegennet zijn weergegeven in Tabel 2.



Figuur 6: Gehanteerde verdeling van de verkeersgeneratie over het omliggende wegennet

Tabel 2: Verkeersintensiteiten in zowel autonome als plansituatie voor prognosejaar 2040

#	Straatnaam	Wegvak	Verkeersintensiteit autonome situatie 2040 in mvt/werkdag	Toename verkeersintensiteiten als gevolg van planontwikkeling	Verkeersintensiteit plansituatie 2040 in mvt/werkdag
1	Spurkt	<i>Metaalweg – Overloonseweg</i>	3.780	+2.140	5.920
2	Spurkt	<i>Metaalweg - Nijverheidsweg</i>	230	+1.420	1.650
3	Overloonseweg	<i>Spurkt – Provinciegrens</i>	4.060	+180	4.240
4	Overloonseweg	<i>Spurkt – Nieuwe Overloonseweg</i>	4.400	+180	4.580

5 Metaalweg	<i>Smakterweg – Afrit 8 (Venray-Noord)</i>	6.080 ¹	+3.030	9.110
6 A73	<i>Afrit 8 (Venray-Noord) – Afrit 7 (Vierlingsbeek)</i>	65.350	+1.250	66.600
7 A73	<i>Afrit 8 (Venray-Noord) – Afrit 9 (Venray)</i>	67.800	+1.780	69.590
8 Spurkterweg	<i>Macroweg – Paul Burgmanstraat</i>	2.120	+180	2.300

In Tabel 2 is weergegeven wat de gevolgen van de planontwikkeling zijn voor het omliggende wegennet. Ondanks de relatief grote toenames in de hoeveelheid verkeer op sommige wegen, met name de Spurkt en de Metaalweg, blijven de verkeersintensiteiten op alle wegen binnen de acceptabele bandbreedte voor het type weg. De enige weg waar maatregelen nodig zijn als gevolg van de toename van het verkeer is de Spurkt tussen de Metaalweg en de Nijverheidsweg. Deze is in de huidige situatie te smal voor twee voertuigen om elkaar te passeren zonder de rijloper te verlaten. Door de toename van verkeer op dit wegvak als gevolg van de planontwikkeling neemt de kans op tegemoetkomend verkeer dat elkaar moet passeren toe. De verbreding van dit wegvak is onderdeel van de ontwikkeling van bedrijventerrein Smakterheide Noord. Aanvullende maatregelen hierop zijn niet nodig.

Parkeren

Momenteel is nog geen concrete inrichtingsschets of verkavelingsplan beschikbaar voor het plangebied. Ook is nog niet voldoende zicht op de invulling van het bedrijventerrein. Het feit dat het plan het mogelijk maakt voor bedrijven in milieucategorie 2 t/m 4.2 om zich hier te vestigen geeft onvoldoende beeld van de toekomstige functies die zich gaan vestigen op het bedrijventerrein om een passende berekening van de benodigde parkeercapaciteit op te stellen. Om deze reden wordt in deze verkeerstoets een dergelijke berekening niet uitgevoerd.

Bedrijven die zich in de toekomst op Smakterheide Noord willen vestigen zullen zich echter wel aan het geldende parkeerbeleid van de gemeente Venray moeten houden. Op het moment van schrijven is dit de 'Beleidsnota Parkeernormen, gemeente Venray', vastgesteld in december 2013.

Uitgangspunt in het vigerende parkeerbeleid van de gemeente Venray is dat een bouwinitiatief op eigen terrein voldoende parkeerplaatsen moet realiseren om te voldoen aan de parkeernormen.

Mocht tussen het moment van schrijven en de aanvraag van een omgevingsvergunning door een bedrijf dat zich op Smakterheide Noord wil vestigen nieuw parkeerbeleid worden opgesteld door de gemeente Venray, dan zal het bedrijf zich aan deze nieuwe parkeernormen moeten conformeren.

¹ In 2022 hebben verkeerstellingen plaatsgevonden op de Metaalweg (wegvak Smakterweg – A73). Deze tellingen kwamen hoger uit dan hetgeen voor 2040 geprognostiseerd was op dit wegvak (6.630 mvt/werkdag). Ondanks deze hogere gemeten verkeerscijfers op de Metaalweg worden geen problemen op deze weg verwacht. Toepassing van het jaarlijks groeipercantage op de Metaalweg afkomstig uit het verkeersmodel (1,87% per jaar) geeft een intensiteit van +-9.200 mvt/werkdag in de autonome situatie 2040. Toevoeging van het verkeer gegenereerd door het plan, blijven de verkeersintensiteiten op wegvakniveau acceptabel (+- 12.200 mvt/werkdag). Dit is onder de 15.000 mvt/werkdag, wat conform de richtlijnen van 'Duurzaam Veilig' acceptabel wordt geacht.

Conclusie

Verkeer

De totale verkeersgeneratie van de ontwikkeling van Smakterheide Noord bedraagt 3.560 mvt/werkdag. Dit zorgt voor een sterke toename van verkeer op o.a. de Spurkt en de Metaalweg. Alle wegen op het omliggende wegennet zijn echter dusdanig ingericht dat deze de toename van de verkeersintensiteiten kunnen verwerken.

De Spurkt tussen de Metaalweg en de Nijverheidsweg is hierop een uitzondering. Deze weg is in de huidige situatie te smal en zal als onderdeel van de planontwikkeling worden verbreed om het extra (vracht)verkeer op de weg veilig te kunnen verwerken.

Daarnaast is het aanbevolen om middengeleiders te realiseren op het kruispunt Sprukt – Metaalweg en ter hoogte van de fietsoversteek ter hoogte van het kruispunt Spurkt – Spurkterweg, ter bevordering van de doorstroming en verkeersveiligheid op het kruispunt. Ook kan gekozen worden om de fietspaden parallel aan de Spurkt en de Metaalweg te verbreden, om te voldoen aan de landelijke richtlijnen voor de breedte van een fietspad met fietsverkeer in twee richtingen.

Het plangebied is goed bereikbaar per fiets en voor nood- en hulpdiensten. Het plangebied is niet goed bereikbaar met het openbaar vervoer.

Parkeren

Gezien het feit dat momenteel nog geen inrichtingsschets voor Smakterheide Noord beschikbaar is en alleen inzichtelijk is hoeveel grond uitgeefbaar is, is het niet mogelijk een reële berekening te maken van de benodigde parkeercapaciteit in het gebied. Het is van belang dat bedrijven bij vestiging zich houden aan het geldende parkeerbeleid van de gemeente Venray en dat alle benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd dienen te worden.