Toelichting transportbewegingen

De initiatiefnemer beheert diverse teeltlocaties in het tuinbouwgebied *De Hoven*. Dit zijn het huidige bedrijf aan de Hoveniersweg 18/Hoveniersweg 15 (hieronder aangeduid als deelgebied C), de locatie aan de Hoveniersweg 11A (hieronder aangeduid als deelgebied 2A) en de locaties aan de Voorste Overmarsweg 3T (hierboven aangeduid als deelgebieden 2B en 2C). Hierbij dient te worden opgemerkt dat Hoveniersweg 15 en Hoveniersweg 18 organisatorisch/logistiek als een enkel bedrijf dienen te worden beschouwd. Naast deze locatie (vanaf nu 'Hoveniersweg 18'), heeft de aanvrager ook de beschikking over de productielocaties aan de Hoveniersweg 11A, en de productielocatie aan de Voorste Overmarsweg 3T.

Het totale aantal verkeersbewegingen van en naar deze verschillende productielocaties in de huidige situatie wordt hieronder in tabel 2 weergegeven. Het aantal bewegingen is onderverdeeld in licht verkeer, middelzwaar verkeer en zwaar verkeer.

Locatie	**Licht verkeer**	**Middelzwaar verkeer**	**Zwaar verkeer**	**Totaal**
Hoveniersweg 18	13.730	319	6.026	20.075
Voorste Overmarsweg 3T	8.737	203	3.835	12.775
Hoveniersweg 11A	2.496	58	1.096	3.650
Totaal	**24.963**	**580**	**10.957**	

Tabel 1: Weergave huidig aantal verkeersbewegingen bestaande teeltlocaties. Bron: Wimaplant.

Licht verkeer betreft personenvervoer van met name medewerkers per auto. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat er onder het personeel een hoge mate van *carpooling* wordt toegepast, zoals dit onder arbeidsmigranten (werkzaam in de glastuinbouw) vaak het geval is. Ook de verkeersbewegingen van bezoekers zoals adviseurs, vertegenwoordigers, en onderhoudsmonteurs vallen onder de categorie licht verkeer. Het middelzware verkeer betreft middelgrote wagens die soms worden ingezet voor (pakket)leveringen, of het inzamelen van huishoudelijk afval en karton. Hier valt ook het transport van materiaal in busjes met aanhangwagens onder. Onder zwaar verkeer wordt de levering – en met name afhaal – van materiaal met conventionele vrachtwagens verstaan. Deze worden met name ingezet voor het transport van de oogst, maar ook voor levering van (inpak)materiaal.

Het totaal aantal verkeersbewegingen omvat zowel het aan- als het wegrijden. Met andere woorden, het totaal aantal van de bijna 11.000 verkeersbewegingen op jaarbasis betreft dus zowel heen- als terugrijdend verkeer, in de huidige situatie.

Uit de tabel blijkt dat het merendeel van de huidige verkeersbewegingen de teeltlocatie zich van en naar de Hoveniersweg 15 begeeft. De locatie is van de drie teeltlocaties ook de grootste in netto glasoppervlak. Maar bovenal kent deze teeltlocatie ook de beste laad- en losfaciliteiten, omdat er op deze locatie een laadkade aanwezig is. Deze ontbreekt op de andere twee locaties.



Figuur 1: Weergave Bestaande teeltlcoaties huidige situatie. Bron: Looije Agro Technics.

Naast de verkeersbewegingen van en naar de teeltlocaties door derden, zijn er uiteraard ook onderlinge verkeersbewegingen. Zo worden er wel eens materialen van de ene naar de andere locatie gebracht, of rijden medewerkers soms van de ene naar de andere teeltlocatie. Dit gebeurt voornamelijk door gebruik te maken van elektrische voertuigen zoals heftrucks of elektrische palletwagens. Deze verkeersbewegingen met elektrisch materieel zijn structureel, en relatief vaak voorkomend. Daarnaast vinden er incidenteel onderlinge verkeersbewegingen plaats door middel van een (vracht)auto. Deze incidentele verkeersbewegingen vinden niet structureel plaats. Over deze incidentele verkeersbewegingen kunnen dan ook geen duidelijke cijfers worden aangeleverd. Het betreft namelijk slechts zeer incidentele gevallen. Grootschalig vrachtverkeer op basis van verbrandingsmotoren dat zich onderling van de ene naar de andere locatie begeeft, wordt dan ook niet in de opsomming verkeersbewegingen opgenomen. Wel is in de berekening het aantal verkeersbewegingen met een buffer aangehouden, waarbij deze incidentele verkeersbewegingen als onderdeel in de berekening zijn meegenomen.

Toekomstige situatie verkeersbewegingen

Waar in de huidige situatie het aantal verkeersbewegingen dient te worden onderverdeeld over de drie verschillende bestaande teeltlocaties, is hier in de toekomstige situatie geen sprake van. In de toekomstige situatie wordt na een jaar vanaf onherroepelijkheid bestemmingsplan de teeltlocatie aan de Voorste Overmarsweg gesloopt. En na drie jaar wordt de teeltlocatie aan de Hoveniersweg 11A worden gesloopt. Na een jaar en na drie jaar vanaf de inwerkingtreding van het nieuwe bestemmingsplan gaan onderlinge verkeersbewegingen (vrijwel uitsluitend elektrisch verkeer) dus niet langer plaatsvinden.

Locatie	Licht verkeer	Middelzwaar verkeer	Zwaar verkeer	Totaal
Hoveniersweg 18 Bestaande kassen	13.726	320	6.026	20.072
Hoveniersweg 15A (nieuwbouw)	54.230	1.262	23.800	79.292
Totaal	**67.956**	**1.582**	**29.826**	

Tabel 2: Weergave onderverdeling verwacht aantal verkeersbewegingen toekomstige situatie. Bron: Wimaplant.

Bovenstaande tabel (tabel 2) geeft een beeld van de verwachte verkeersbewegingen ten aanzien van de toekomstige situatie, op basis van de sloop van de teeltlocaties ter hoogte van deelgebieden 2A, 2B, en 2C. Daarnaast wordt er uitgegaan van nieuwbouw 20 ha teeltoppervlak, hierboven aangeduid als Hoveniersweg 15A.



Tabel 3: Weergave beoogde bouwfase 1, t.o.v. te slopen elementen. Bron: Looije Agro Techncis.

In de toekomstige situatie wordt getracht zoveel mogelijk verkeer te concentreren op de nieuwe teeltlocatie (Hoveniersweg 15A). Deze bedrijfsuitbreiding omvat naast de bouw van nieuw teeltoppervlak van 20 ha ook in de bouw van een nieuwe loods en laadkades met ruime laad- en losfaciliteiten. Ondanks deze toekomstige faciliteiten voor het vrachtverkeer, en de toekomstige parkeerplaatsen die op het nieuwe voorterrein gaan worden aangelegd, wordt er in de toekomstige situatie nog wel gebruik gemaakt van de huidige laad en parkeerfaciliteiten op de zone die zich tussen Hoveniersweg 15 en Hoveniersweg 18 bevindt. Deze teeltlocatie blijft immers functioneren. En dus wordt in de toekomstige situatie de teelt van deze twee kassen deels via deze bestaande laadkade geladen. Deze verschillende verkeersbewegingen worden in tabel 2 onderscheiden. Let wel, dit is in een inschatting en een *worst-case* scenario. Er wordt vanuit gegaan dat ca. 90% van de toekomstige verkeersbewegingen in de beoogde situatie gebruik gaat

maken van de nieuwe laadfaciliteiten. Daarop wordt het nieuwe bedrijf ook ingericht. Dit betekent in de praktijk het minimaliseren van laadmomenten aan de bestaande laadkade.

Onderbouwing aantal vrachtwagens
Ten aanzien van het aantal verkeersbewegingen zwaar verkeer, kan worden verondersteld dat er wordt verwacht dat er op jaarbasis ca. 30.000 bewegingen worden verwacht. Deze 30.000 bewegingen betreffen ca. 15.000 vrachtwagens die jaarlijks komen laden en/of lossen. Deze hoeveelheid is gebaseerd op de beoogde teeltoppervlakte. Hieronder een aantal uitgangspunten:

- Er wordt uitgegaan van 200.000 m2 teeltoppervlak (20 ha). Dit wordt toegepast voor;
  - Perkgoed (2x per jaar);
  - Bolchrysanten (1 x per jaar);
  - Kerststerren (1 x per jaar).
- Er worden in de kas min. 4 teelten per jaar geteeld (of wel 4 laadmomenten per m2 teeltoppervlak);
- Per vrachtwagen is sprake van 32,64 m2 laadruimte voor Deense karren. Elke kar wordt voorzien van meerdere laadlagen. Het aantal lagen is afhankelijk van de specifieke teelt:
  1. Perkgoed: Min. 8 lagen per kar;
  2. Bolchrysanten: Min. 3 lagen per kar;
  3. Kerststerren: Min. 3 lagen per kar.
- Er is sprake van diverse inkopers, en dus wordt niet elke vrachtwagen volledig geladen. Uitgaande van een laadvolume van 50%, leidt dit tot ca. 11.500 vrachtauto's op jaarbasis.
- Voeg hierbij 2 extra wagens (lossen van materialen - levering) per dag toe, en dan leidt dit tot ca. 500 extra vrachtwagens op jaarbasis.

Voor het laden van goederen, zijn er op jaarbasis ca. 11.500 vrachtwagens benodigd. Dit kan worden verdeeld over 4 laadmomenten (voor 4 verschillende teelt). Elk laadmoment omvat ca. twee weken (12 werkdagen). Dit leidt tot:

11.500/4=2.875 vrachtwagens per teelt
2.875/12= ca. 240 vrachtwagens per dag in een laadperiode.
Dit betekent dat er per laaddag tijdens een piekmoment ca. 240 vrachtwagens moeten worden geladen.

Zoals uit tabel 2 blijkt, wordt er voor de nieuwbouw een totaal van 23.800 verkeersbewegingen op jaarbasis verwacht. De 11.500 vrachtwagens die hierboven zijn toegelicht, betreffen 23.000 bewegingen. De overige 400 - 500 vrachtwagens (800 – 1.000 bewegingen) die naar het nieuwe terrein gaan rijden, zijn bedoeld als levering van materialen ten behoeve van de bedrijfsvoering. Dit betreft inpakmateriaal, potgrond, meststoffen, etc.

Onderbouwing lichte verkeersbewegingen
De 68.000 lichte verkeersbewegingen die op jaarbasis worden verwacht, kunnen als volgt worden onderbouwd. Ook hiervoor een paar uitgangspunten:

- Er wordt uitgegaan van 200.000 m2 teeltoppervlak (20 ha). Dit wordt toegepast voor:
  - Perkgoed (2x per jaar);
  - Bolchrysanten (1 x per jaar);
  - Kerststerren (1 x per jaar).

- Er worden in de kas min. 4 teelten per jaar geteeld (of wel 4 x arbeidsinvestering) per m2 teeltoppervlak. De arbeidsbehoefte per teelt bedraagt:
    1. Perkgoed: Min. 4 arbeidsuren per 1.000 planten. (120 pl/m² → 24.000.000 planten) x 2 (aantal teelten perkgoed op jaarbasis);
    2. Bolchrysant Min. 20 arbeidsuren per 1.000 planten (6 pl/m² → 1.200.000 planten);
    3. Kerstster Min. 9 arbeidsuren per 1.000 planten (10 pl/m²) → 2.000.000 planten).
- Perkgoed: 24.000.000 planten leidt tot een arbeidsbehoefte van 192.000 uren;
- Bolchrysant: 1.200.00 planten leidt tot een arbeidsbehoefte van 24.000 uren;
- Kerstster: 2.000.000 planten leidt tot een arbeidsbehoefte van 18.000 uren.

Dit leidt tot een totaal van 234.000 arbeidsuren op de 20 ha. Een enkele medewerker haalt ca. 1.800 arbeidsuren per jaar. Dit leidt tot een behoefte van ca. 130 medewerkers. Uitgaande van 2,5 personen per auto, leidt dit dagelijks tot ca. 52 auto's t.b.v. teeltpersoneel. Tel hierbij enkele extra verkeersbewegingen op t.b.v. kantoorpersoneel, en bezoekers, dan leidt dit ca. 60 auto's per dag. Op het voorterrein is voldoende ruimte voor 60 parkeerplaatsen, naast de hierboven benoemde ruimte t.b.v. de vrachtwagens.

Per dag 60 auto's * 350 (werk)dagen op jaarbasis, leidt tot ca. 21.000 auto's per jaar. Dit zijn minimaal 42.000 verkeersbewegingen. In de berekening is rekening gehouden met een extra marge, in het geval er extra bewegingen nodig zijn, mocht er sprake zijn van een hogere arbeidsbehoefte, of in het geval er extra bezoekers worden verwacht.

Laadcapaciteit en piekmomenten
De indieners van de zienswijzen maken zich zorgen over de grote hoeveelheden (vracht)verkeer tijdens de piekmomenten waarop er wordt geladen. De vrees is dat niet alle vrachtwagens tegelijk kunnen laden, en dat er dus een lange 'wachtrij' ontstaat op de Sprabanenweg, met alle verkeersgevolgen van dien.

Gezien de huidige situatie, waarin er onvoldoende laadmogelijkheden zijn voor de piekmomenten, en er als gevolg hiervan overlast ontstaat, is deze zorg begrijpelijk. Echter wanneer wordt gekeken naar de nieuw beoogde faciliteiten, en de ligging van deze faciliteiten ten opzichte van de huidige situatie en ten opzichte van omwonenden, dan kan worden gesteld dat er in de toekomstige situatie geen overlast meer ontstaat als gevolg van het aantal wachtende vrachtwagens op publiek terrein.

Er is op het eigen terrein geen ruimte voor 240 vrachtwagens. Er is echter wel ruimte voor ruim 30 vrachtwagens op het terrein. Er zijn 20 officiële parkeerplaatsen voor vrachtwagens, maar er is daarnaast nog voldoende ruimte voor minimaal 10 extra wagens om te staan, wachten, draaien en te keren, los van de beoogde laad- en losplaatsen. Dit betekent dat als alle vrachtwagens die een uur te vroeg zijn, en tegelijkertijd zouden arriveren, zij op eigen terrein kunnen wachten totdat zij worden geladen.

De aanvrager heeft voorzien dat er op het parkeerterrein digitale borden komen te hangen, waarop een vrachtwagen met kenteken aan een laadkuil wordt gekoppeld. Op deze manier wordt er voor duidelijkheid gezorgd bij de chauffeurs, en wordt er voorzien in een snel en efficiënt laadproces. Dit zorgt dan ook voor duidelijkheid op de laadlocatie, en voor minimale wachttijden op het terrein. De grote hoeveelheid parkeerplaatsen voor vrachtwagens, zijn ervoor bedoeld om overlast op de openbare weg te voorkomen. Er is ruimte ingepland om ervoor te zorgen dat als vrachtwagens een uur te vroeg komen, deze andere vrachtwagens, of andere verkeersdeelnemers

niet in de weg staan. Bovendien gaat de aanvrager met de transporteur een systeem afstemmen, dat er zorgt voor draagt dat er georganiseerd wordt aangereden, en wagens naar gelang de planning worden geladen, zodat overlast wordt voorkomen. Hierin speelt het scherm op het terrein eveneens een belangrijke rol. Deze voorziet chauffeurs van de juiste volgorde bij de juiste laadkuil.

Waar er in de huidige situatie sprake is van een dubbele laadkuil, is er in de beoogde situatie op het nieuwe bedrijf sprake van een laadkuil met 8 laad- en losplekken. Van de plekken wordt er in theorie 1 plek vrijgehouden t.b.v. lossen van materialen, zodat er 7 worden gebruikt om oogst te laden. Met een laadcapaciteit van 4 tot 8 vrachtwagens per uur, per laadkuil kunnen deze 7 laadplekken 30 tot wel bijna 60 vrachtwagens per uur laden. In de huidige situatie betreft dit 4 tot 8 wagens per uur.

In de nieuwe situatie wordt het snelle en efficiente laden mogelijk gemaakt door de gestructureerde wijze waarop de ladingen kunnen worden klaargezet (en de ruimte die hier dan voor beschikbaar gaat zijn), maar ook de nieuwe technieken spelen hierbij een rol. De snelheid van het laden ontstaat namelijk ook doordat er voor het laden gebruik wordt gemaakt van standaard karren. Deze Deense karren hebben een standaardmaat. Er kan van tevoren dan ook precies worden bepaald hoeveel karren er per wagen moeten worden klaargezet. Deze worden vervolgens zodanig klaargezet, dat deze clusters karren met slechts enkele handelingen van de automatische lader in de vrachtwagen kunnen worden gezet. Op die manier kan een vrachtwagen binnen 10 minuten worden geladen. Ruimte op het voorterrein, en ruimte in de laadloods, zorgen daarmee voor een snelle en efficiënte doorstroom.

Intern transport
In de huidige situatie vinden er regelmatig transporten plaats vanaf de ene teeltlocatie naar de andere. Vanuit de Voorste Overmarsweg en de Hoveniersweg 11A rijden geregeld wagens naar de kassen aan de Hoveniersweg 15. Ook deze kunnen een belemmering vormen voor omwonenden. Met het oog op de toekomstige situatie, dient te worden gerealiseerd dat deze interne bewegingen na drie jaar na onherroepelijkheid niet langer gaan plaatsvinden. Aangezien de twee teeltlocaties aan de Voorste Overmarsweg en de Hoveniersweg 11A worden gesloopt na 1 respectievelijk 3 jaar, nadat de bestemmingsplanwijziging is goedgekeurd.

Ten aanzien van intern transport vanaf de teeltlocatie Hoveniersweg 11A tot de Hoveniersweg 15, gaat hier nog drie jaar sprake van zijn. Het huidige intern transport gaat dus nog drie jaar doorgang vinden. Voor het eerste jaar betekent dit transport vanaf Hoveniersweg 11A tot Hoveniersweg 15, de huidige teeltlocatie. Na een jaar gaat de nieuwe kas in gebruik worden genomen, en kunnen er interne transportbewegingen plaatsvinden vanaf de Hoveniersweg 11A tot de nieuwe kas. Deze transportroute gaat minder impact hebben op de omgeving, aangezien alle omwonenden woonachtig ten westen van de kruising Sprabanenweg/Hoveniersweg niet met deze interne transportbewegingen te maken gaan krijgen.

<u>Ter verduidelijking m.b.t. intern transport:</u>

Voorste Overmarsweg 3T– Hoveniersweg 18:	Nog 1 jaar max.
Voorste Overmarsweg 3T– nieuwe kas:	Niet van toepassing (sloop na 1 jaar)
Hoveniersweg 11A – Hoveniersweg 15:	Nog 1 jaar max.
Hoveniersweg 11A – Nieuwe kas:	Nog 3 jaar max. (sloop na 3 jaar).

In geen geval is het te verwachten/ aan te nemen dat het aantal intern transporten over de openbare weg gaat toenemen ten opzichte van dat in de afgelopen jaren heeft plaatsvonden. De

locaties aan de Voorste Overmarsweg en de Hoveniersweg 11 nemen immers in teeltcapaciteit niet toe en worden gesloopt.

Intern transport vanaf de Hoveniersweg 15 tot de nieuwe kas gaat over het bedrijfsterrein plaatsvinden, en niet via de openbare weg. Dit zorgt niet alleen voor minder overlast op de omgeving, maar het leidt ook tot het minste risico voor de teler. Intern transport is immers altijd te prefereren boven transport buitenom, vanwege de externe risico's (koude, storm, ziektekiemen, etc.). Bovendien is het sneller en goedkoper om oogst (en overig materiaal) intern te transporteren.

Kruising vrachtverkeer en landbouwverkeer Sprabanenweg
Als onderdeel van het plan wordt de Sprabanenweg verbreed. Deze verbreding omvat twee separate zones: De verbreding langs de zuidelijke Sprabanenweg, en de verbreding langs de noordelijke Sprabanenweg. De zuidelijke Sprabanenweg omvat de Sprabanenweg vanaf de Weg naar Voorst, tot de kruising met de Hoveniersweg. De noordelijke Sprabanenweg omvat de Sprabanenweg vanaf de kruising met de Hoveniersweg tot de inrit van de nieuwe teeltlocatie.

De verbreding van de zuidelijke zone wordt na inwerkingtreding of onherroepelijkheid van het bestemmingsplan gerealiseerd. De verbreding van de noordelijke zone gaat later plaatsvinden. Dit houdt in dat de beoogde ontsluiting van de nieuwe teeltlocatie wordt aangelegd, terwijl de noordelijke zone van de Sprabanenweg op de huidige breedte in gebruik blijft. Buiten de toekomstige ontsluiting van de nieuwe teeltlocatie, worden er geen woningen of (agrarische) bedrijven langs deze noordelijke zone van de Sprabanenweg ontsloten.

De noordelijke zone van de Sprabanenweg wordt naar verwachting beperkt gebruikt, net zoals in de huidige situatie. In de situatie, dat dit noordelijke deel nog niet is verbreed, kan het voorkomen, dat verkeer elkaar op dit gedeelte ontmoet en elkaar mogelijk niet kan passeren. Dit kan zeker tijdens verschillende piekmomenten een probleem vormen. Om te voorkomen dat er in de tussenperiode als gevolg van de smalle weg overlast ontstaat, wordt er tijdens de piekmomenten door initiatiefnemer ingezet op (tijdelijke) verkeersregelaar(s), of andere oplossingen om onveilige situatie te voorkomen.