

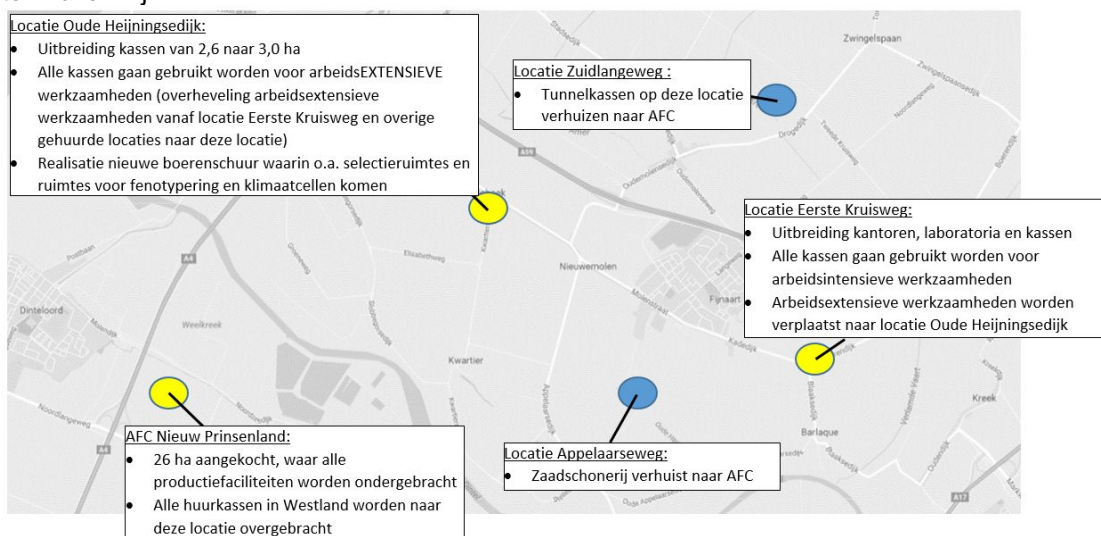
memo

Aan : KuiperCompagnons
Van : Dolf Vermeer
Betreft : Quickscan verkeerseffecten kassen Rijk Zwaan in “De Driehoek”
Datum : 09-08-2017
Kenmerk : 5868-M-E

1. Aanleiding: verplaatsing bedrijfsactiviteiten Rijk Zwaan

Rijk Zwaan Zaadteelt en Zaadhandel B.V. te De Lier (hierna: Rijk Zwaan), heeft op diverse locaties in Nederland kantoren, laboratoria, teeltvelden en kassencomplexen staan waar haar werkzaamheden op het gebied van groenteveredeling plaatsvinden. Het bedrijf groeit hard en mede door de (gunstige) marktomstandigheden, internationalisatie, de eisen die gesteld worden aan het veredelingsproces alsook de (groei)wensen van Rijk Zwaan zelf, is er behoefte aan uitbreiding op alle vlakken. Hierbij wordt tevens beoogd om de huidige bedrijfsactiviteiten beter te positioneren, zodat de bedrijfsvoering efficiënter kan verlopen.

In dat verband heeft Rijk Zwaan het voornemen om haar bedrijfsactiviteiten die in de huidige situatie versnipperd liggen in de omgeving van de gemeenten Westland en Moerdijk te concentreren op een aantal centrale locaties, die dicht bij elkaar in de buurt liggen. Dit betreffen enerzijds de locaties “Eerste Kruisweg” te Fijnaart en “Oude Heijningsedijk” te Heijningen, beide gelegen in de gemeente Moerdijk. Op deze locaties zullen de research & development activiteiten worden geconcentreerd. Anderzijds betreft dit de nieuw aangekochte percelen in het AFC Nieuw Prinsenland te Dinteloord (gemeente Steenbergen), waar de productiefaciliteiten worden ondergebracht. In onderstaande afbeelding 1 is op versimpelde wijze weergegeven wat de belangrijkste verplaatsingen qua bedrijfsactiviteiten zullen zijn.



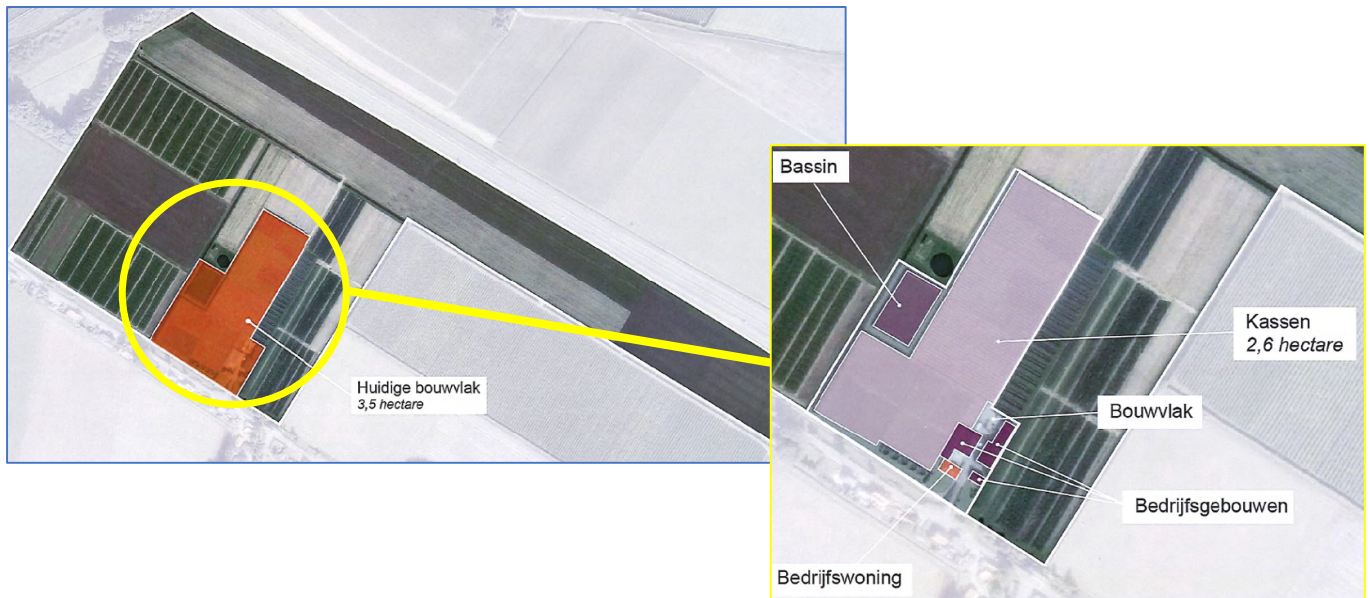
Afbeelding 1 – Samengevatte weergave van beoogde bedrijfsverplaatsingen door Rijk Zwaan.

In verband met de verplaatsing van bedrijfsactiviteiten zoals weergegeven in afbeelding 1, wil Rijk Zwaan haar kassencomplex aan de Oude Heijningsedijk graag vergroten van 2,6 hectare naar 3,0 hectare. In voorliggende notitie is inzichtelijk gemaakt wat de verkeerskundige gevolgen zijn. Mobycon heeft hiervoor een quickscan uitgevoerd bestaande uit een inventarisatie van de huidige verkeersintensiteiten in de directe omgeving van de Oude Heijningsedijk, de verkeersgeneratie die van de ontwikkeling verwacht kan worden en een toets ten aanzien van de toekomstige verkeerskundige situatie. De resultaten van deze quickscan zijn in dit memo verwerkt.

2. Locatie Oude Heijningsedijk: wat gaat er gebeuren?

Korte beschrijving huidige situatie

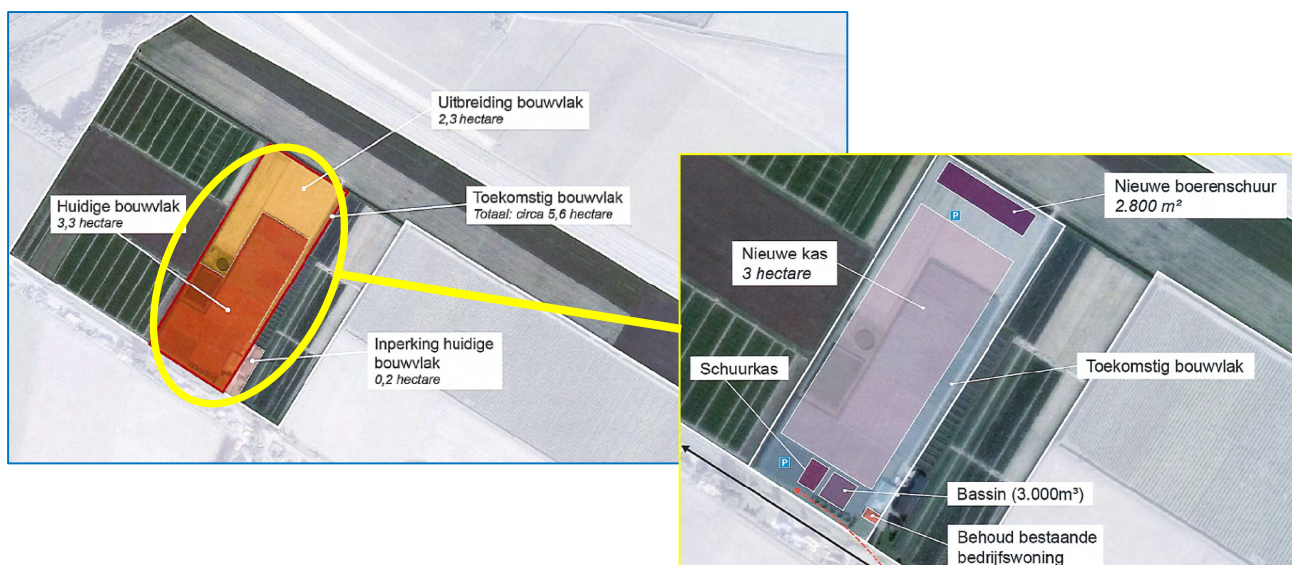
- De ontwikkellocatie bestaat in de huidige situatie uit diverse teeltvelden en een bouwvlak van 3,5 hectare, waarvan 2,6 hectare uit kassen bestaat. Op de overige gronden staat een waterbassin, een bedrijfswoning en diverse overige bedrijfsgebouwen.
- De huidige 2,6 hectare aan kassen is verouderd en niet langer representatief/buikbaar als selectiekassen in de nieuwe situatie. Verder wordt de huidige indeling van het bouwvlak door Rijk Zwaan als rommelig bestempeld.



Afbeelding 2 – huidige invulling van het bouwvlak op de locatie Oude Heijningsedijk

Korte beschrijving toekomstige situatie

- Het bouwvlak wordt in de nieuwe situatie vergroot naar 5,6 hectare. Hiervan wordt 3,0 hectare benut voor kassen. Het betreft dus een uitbreiding van 0,4 hectare kassen.
- De huidige bedrijfswoning blijft behouden.
- Er wordt een nieuwe schuurkas en een boerenschuur gebouwd. In de schuurkas komen diverse technische ruimtes, een kantine en een kantoor van ongeveer 50 m². De boerenschuur is bestemd voor opslag van materieel/apparatuur en het inrichten van o.a. selectieruimtes



Afbeelding 3 – nieuwe invulling van het bouwvlak op de locatie Oude Heijningsedijk

3. Toetsing verkeerskundige effecten: te doorlopen stappen

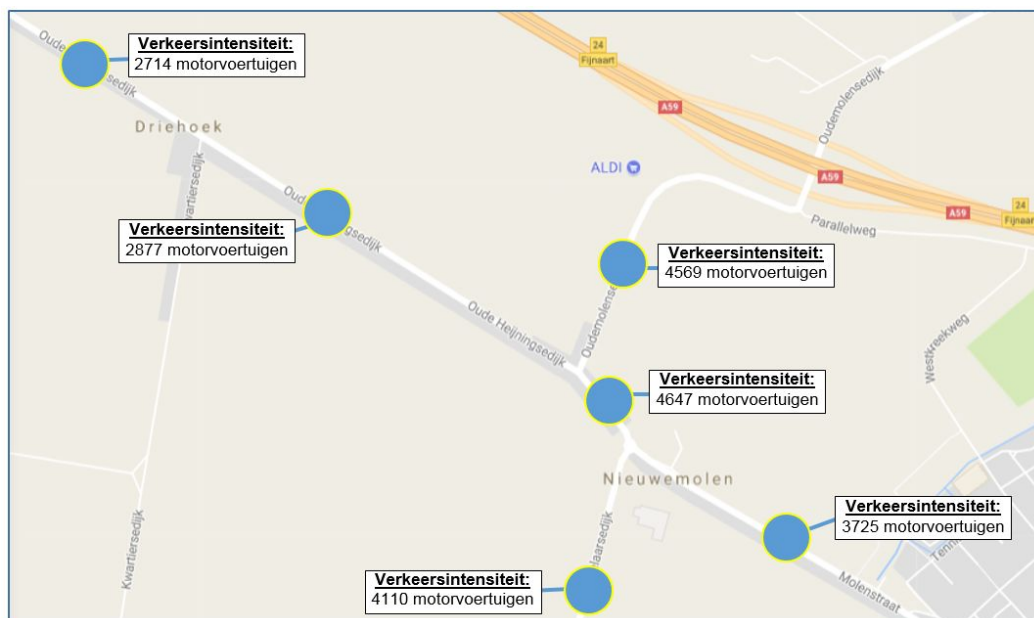
De in hoofdstuk 2 omschreven ontwikkeling zal vanuit verkeerskundig oogpunt verkeers-effecten met zich meebrengen, waarvan een van de belangrijkste zal bestaan uit een (naar verwachting) toename van verkeer dat van en naar de ontwikkellocatie gaat rijden. Dit vergt ook een check op de parkeercapaciteit die gerealiseerd wordt. Om dit in beeld te brengen en om te kunnen beoordelen of de verwachte toename van verkeer kan worden afgewikkeld door de huidige verkeersstructuur, zijn in het kader van de quickscan de volgende stappen doorlopen:

1. Huidige verkeersintensiteiten op de wegen rondom de ontwikkelingslocatie in beeld brengen.
2. Berekenen verwachte verkeersgeneratie van de (her)ontwikkeling.
3. Toetsen of de totale hoeveelheid verkeer afdoende kan worden afgewikkeld door het huidige wegennet.
4. Tot slot: check of wordt voorzien in voldoende parkeercapaciteit.

De hierboven genoemde stappen zijn in de volgende hoofdstukken nader uitgewerkt.

4. Huidige verkeersintensiteiten op direct betrokken wegen

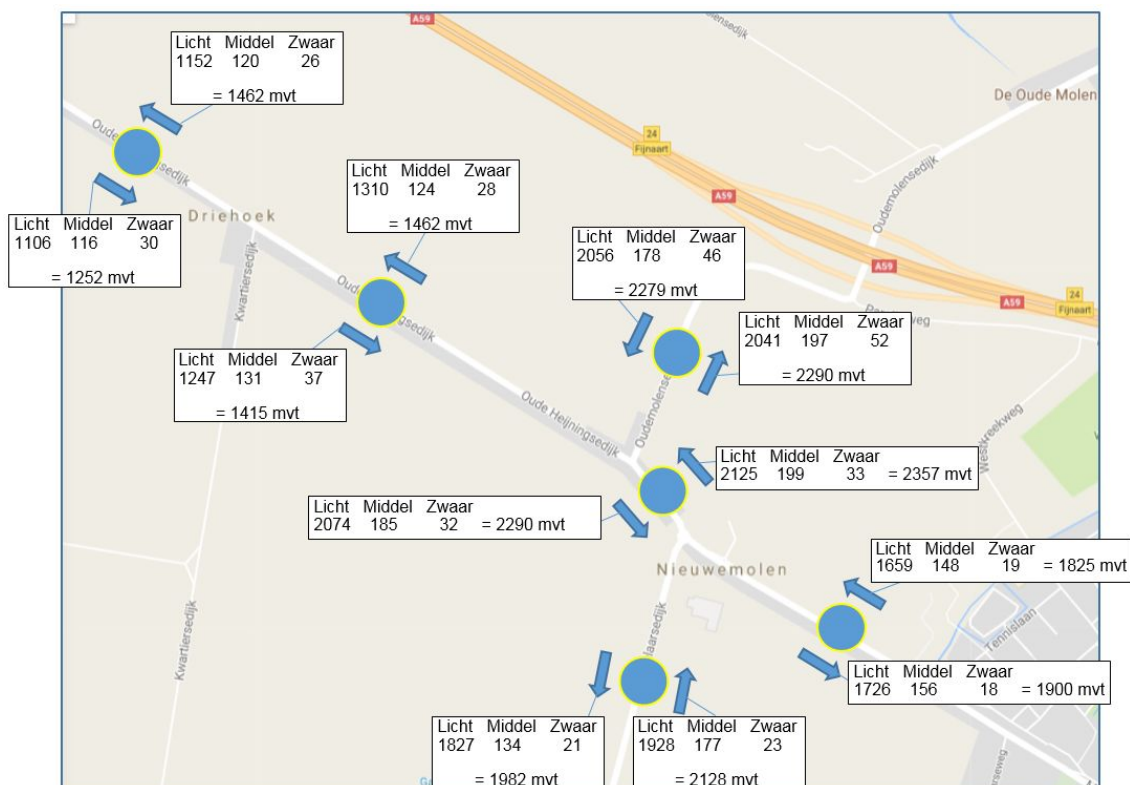
In de periode van 21 juni 2017 tot en met 28 juni 2017 heeft Mobycon verkeersstellingen uitgevoerd op de Oude Heijningsedijk, Molenstraat, Oudemolensedijk en Appelaarsedijk om vast te stellen wat de huidige verkeersintensiteiten en voertuigsamenstelling van het verkeer is op deze wegen. In onderstaande afbeelding 4 zijn de betrokken wegen weergegeven alsmede de gemeten verkeersintensiteiten op een gemiddelde werkdag.



Afbeelding 4 – verkeersintensiteiten gemiddelde werkdag omgeving Oude Heijningsedijk

In onderstaande afbeelding 5 zijn de gemeten verkeersintensiteiten nader uitgesplitst per rijrichting, waarbij tevens is weergegeven wat de voertuigsamenstelling is geweest.

Afbeelding 5 (hieronder) – nadere uitsplitsing gemeten verkeersintensiteiten gemiddelde werkdag



5. Verkeersgeneratie van de ontwikkeling

5.1 Beschikbare rekenmethoden voor de bepaling van verkeersgeneratie

In algemene zin wordt voor het bepalen van een verwachte verkeersgeneratie behorende bij een (bouw)ontwikkeling, een berekening uitgevoerd op basis van kencijfers die door het CROW zijn gepubliceerd in publicatie 317. In deze publicatie heeft het CROW twee rekenmethoden omschreven om de verwachte verkeersgeneratie te berekenen:

- **Methode 1, globale berekening:** dit betreft een globale berekening die toegepast kan worden op het moment dat bekend is dat een bepaald oppervlakte benut kan worden voor de vestiging van een bedrijf, maar nog niet exact bekend is welk (type) bedrijf zich hier gaat vestigen en hoe de invulling van het bouwvlak er uit komt te zien. Bij deze rekenmethode wordt dan op basis van een algemene typering van de beoogde bedrijfslocatie een kencijfer toegepast, dat vermenigvuldigt wordt met het aantal netto hectare ontwikkeling om zodoende een indicatie van de verkeersgeneratie te berekenen. Voor zowel het vaststellen van de bedrijfstypering als de toe te passen kencijfers, heeft het CROW voor deze methodiek tabellen opgenomen in haar publicatie 317.
- **Methode 2, berekening voor een specifiek bedrijf/functie:** dit betreft een nauwkeuriger berekening die toegepast kan worden op het moment dat ten aanzien van een ontwikkeling exact bekend is welke type bedrijf het betreft en hoe de invulling van het bouwvlak er uit komt te zien. Voor deze methode heeft het CROW in haar publicatie 317 voor een grote verscheidenheid aan bedrijfssoorten en functies kencijfers opgenomen waarmee de verkeersgeneratie voor die specifieke bedrijven/functies berekend kan worden. Op basis van het type bedrijf waar het om gaat en de lokale omstandigheden (ligt de ontwikkellocatie binnen of buiten de bebouwde kom, in het centrum of buiten het centrum etc.) kan worden vastgesteld welke kencijfers van toepassing zijn, waarna de berekening snel te maken is.

Het kan echter voorkomen dat bovengenoemde twee rekenmethoden geen uitkomst bieden, bijvoorbeeld wanneer de realisatie van een functie/bedrijf wordt beoogd ten aanzien waarvan het CROW geen kencijfers heeft gepubliceerd. In dat geval kan rekenmethode 3 toegepast worden:

- **Methode 3, berekening op basis van informatie van het bedrijf zelf dan wel het functioneren van vergelijkbare bedrijven:** bij toepassing van deze methode worden cijfers over verkeersbewegingen en/of arbeidsplaatsen opgevraagd bij het bedrijf dat de beoogde ontwikkeling wil realiseren. Deze cijfers kunnen vervolgens gebruikt worden om onderbouwde uitspraken te doen over de te verwachten verkeersgeneratie. Mocht dergelijke informatie niet beschikbaar zijn, dan is een alternatief om informatie op te vragen bij andere bedrijven die vergelijkbare bedrijfsactiviteiten ontplooiën, om toch enigszins een gevoel te krijgen bij het aantal verkeersbewegingen.

Aangezien in dit specifieke geval exact bekend is om welk bedrijf het gaat en wat de plannen zijn, zou bovengenoemde rekenmethode 2 de voorkeur genieten. ECHTER, een check in CROW publicatie 317 wijst uit dat in deze publicatie geen kencijfers zijn opgenomen die aansluiten op de bedrijfsactiviteiten van Rijk Zwaan. Er staan ook geen bedrijfstypen vermeld die qua functioneren enige gelijkenis kunnen hebben met de bedrijfsactiviteiten die Rijk Zwaan ontplooit/gaat ontplooiën op de locatie Oude Heijingsedijk. Dit betekent dat wij in het kader van onze quickscan geen gebruik (kunnen) maken van bovengenoemde rekenmethoden 1 en 2 van het CROW. In plaats daarvan passen wij methode 3 toe en zullen wij gebruik maken van beschikbare data bij Rijk Zwaan over haar bedrijfsactiviteiten op de locatie Oude Heijingsedijk en het aantal werknemers dat zich dagelijks van en naar de locatie begeeft (in de huidige en toekomstige situatie). Deze informatie is beknopt beschreven in paragraaf 5.2 en 5.3. In paragraaf 4 hebben wij voorts nog informatie opgenomen over kencijfers verkeersgeneratie zoals die bij andere ontwikkelingen van kas-sen/glastuinbouw zijn gehanteerd.

5.2 Arbeidsplaatsen en verkeer Oude Heijningsedijk, huidige situatie

Mobycon heeft contact gehad met Rijk Zwaan om nadere informatie te verkrijgen over het huidige functioneren van de locatie Oude Heijningsedijk. Een korte samenvatting:

- De locatie beschikt feitelijk over twee in- en uitgangen: ter hoogte van de bedrijfswoningen bevindt zich een aansluiting op de Oude Heijningsedijk. Ten noordwesten daarvan bevindt zich daarnaast nog een betonpad waarmee landbouwvoertuigen van en naar de teeltvelden kunnen rijden (zie afbeelding 6).



Afbeelding 6 – aansluitingen bedrijfslocatie Rijk Zwaan op Oude Heijningsedijk

- Het type verkeersbewegingen van en naar de locatie bestaat uit: werknemers die van en naar de locatie rijden, bestelbusjes van leveranciers en landbouwvoertuigen.
- Het aantal arbeidsplaatsen op de locatie is in de huidige situatie als volgt:
 - 1 vaste werknemer.
 - Op ongeveer twaalf momenten in het jaar zijn er extra mensen op locatie werkzaam. Het gaat dan om maximaal 5 personen.
 - Periodiek moet er gestoomd worden. Dan zijn er 3 extra personen op locatie.
 - Ten behoeve van de zaadteelt zijn er gedurende een aantal weken twee keer per dag 3 extra personen aanwezig.
 - Ten behoeve van de selectieteelt zijn er periodiek 2x per week 3 extra personen op locatie werkzaam.
 - Bovengenoemde personele inzet voor zaad- en selectieteelt zijn niet gelijktijdig aanwezig => dit wisselt elkaar af.
- Uitgaand van het voorgaande, is het maximale aantal werknemers dat theoretisch gezien gelijktijdig op locatie aanwezig is 15 werknemers. Een deel hiervan rijdt met de eigen auto terwijl een deel gezamenlijk in (bestel)busjes rijdt.

5.3 Arbeidsplaatsen en verkeer, Oude Heijningsedijk, nieuwe situatie

De beoogde wijzigingen op de bedrijfslocatie Oude Heijningsedijk, zal in de nieuwe situatie feitelijk resulteren in een beperkte uitbreiding van de kassen, het slopen van enkele oude bedrijfspanden en in plaats daarvan de bouw van twee nieuwe schuren welke met name gebruikt worden voor opslag dan wel herbergen van technische ruimtes. Qua arbeidsplaatsen en verkeersbewegingen zal dit volgens Rijk Zwaan de volgende gevolgen hebben:

- Verkeersbewegingen landbouwverkeer: ter plaatse van de Oude Heijningsedijk ongewijzigd. Wel een lichte afname op overige wegen aangezien dit verkeer in de oude (huidige) situatie regelmatig via de Parallelweg naar de locatie aan de Eerste Kruisweg rijdt, terwijl dit verkeer in de nieuwe situatie grotendeels op het terrein kan blijven (bestemming bij de nieuwe schuren).
- Verkeersbewegingen leveranciers (bestelbusjes): blijft nagenoeg hetzelfde.

- Verkeersbewegingen werknemers: het aantal werknemers dat gelijktijdig op locatie werkt kan in de nieuwe situatie toenemen tot maximaal 18 personen. Dit is dus een toename van 3 ten opzichte van de huidige situatie. Daar staat echter wel tegenover dat het aantal verkeersbewegingen tussen de locaties Oude Heijningsedijk en Eerste Kruisweg als gevolg van de herpositionering van bedrijfsactiviteiten afneemt.

Kort door de bocht geredeneerd betekent een toename van 3 werknemers op het drukste moment dat het aantal verkeersbewegingen met ongeveer 6 toeneemt (3x aankomst en 3x vertrek).

N.B.: aanvullend op het voorgaande merken wij op dat in het document “principeverzoek” d.d. 16 januari 2017, zoals ingediend is bij de gemeente Moerdijk door van Geelkerken Linskens Advocaten, op pagina 14 vermeld staat dat het aantal werknemers in de toekomst kan oplopen tot maximaal 30 – 40. Dat zou een toename van maximaal 25 zijn ten opzichte van de huidige 15 werknemers die gelijktijdig aanwezig kunnen zijn. Dat zou een maximale verkeersgeneratie van 50 motorvoertuigbewegingen per etmaal betekenen.

5.4 Welke kencijfers zijn bij andere kas-/glastuinbouwprojecten toegepast?

In het verleden zijn uiteraard ook de nodige studies uitgevoerd naar de realisatie van nieuwe kassen / glastuinbouwprojecten. Ook in die studies is men tot de conclusie gekomen dat kencijfers van het CROW geen uitkomst bieden, maar gebruik gemaakt moet worden van ervaringscijfers. In die studies heeft dat geleid tot toepassing van kencijfers die grofweg liggen tussen 5 en 15 ritten per etmaal per bruto hectare glas/kas (zie bijvoorbeeld “Aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling glastuinbouw Bommelerwaard”, d.d. 5 januari 2012 of “M.e.r.-beoordeling behorende bij bestemmingsplan Noordpolder 2013”, gemeente Lansingerland d.d. april 2013).

In dit specifieke geval gaat het om een ontwikkeling met een uitbreiding van 0,4 hectare kassen. Wanneer wij, uitgaande van een “worstcase” benadering uitgaan van het hoogste kencijfer van 15 ritten per hectare, dan zou dit een verkeersgeneratie van $0,4 \times 15 = 6$ motorvoertuigbewegingen/etmaal betekenen.

5.5 Conclusie verkeersgeneratie

Op basis van de voorgaande paragrafen, houden wij in het kader van onze quickscan rekening met een verkeersgeneratie die ligt tussen de 6 en 50 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

6. Wat is de capaciteit van de wegen in het plangebied?

In de voorgaande hoofdstukken is inzichtelijk gemaakt wat de huidige verkeersintensiteiten op de wegen rondom de ontwikkellocatie zijn en welke hoeveelheid extra verkeer verwacht kan worden als gevolg van de beoogde ontwikkeling. Het laatste onderdeel dat we nu nodig hebben om een toetsing uit te kunnen voeren, betreft de capaciteit van de betrokken wegen.

De capaciteit van een weg ligt niet vast en is, afhankelijk van lokale omstandigheden, in elke situatie verschillend. Zo speelt de inrichting van de weg een belangrijke factor in de capaciteit, maar ook de wijze waarop kruispunten zijn ingericht en functioneren. De zwakste schakel in het geheel is uiteindelijk bepalend voor de doorstroming van het verkeer. Dit betekent niet dat wij in het kader van deze quickscan geen uitspraken kunnen doen over de (theoretische) capaciteit van de betrokken wegen. Het CROW heeft in diverse van haar publicaties uitspraken gedaan over de capaciteit van diverse typen wegen dan wel de hoeveelheid verkeer die op bepaalde typen wegen verwacht kan worden. Daarnaast hebben gemeenten vaak in hun beleid opgenomen welke hoeveelheden verkeer zij voor de diverse wegcategorieën acceptabel achten. Dit biedt voor ons de nodige houvast om uitspraken te kunnen doen.

6.1 Wat zegt de literatuur over de capaciteit van wegen

De Oude Heijningsedijk, Oudemolensedijk en Appelaarsedijk betreffen erftoegangswegen buiten de bebouwde kom, met een snelheidsregime van 60 km/uur. De Molenstraat is gedeeltelijk buiten en gedeeltelijk binnen de bebouwde kom gelegen, met snelheidsregimes van respectievelijk 60 km/uur en 50 km/uur. In dat verband kijken wij naar hetgeen onder meer in CROW publicatie 329 (handboek wegontwerp 2013, buiten de bebouwde kom – erftoegangswegen) en CROW publicatie 147 vermeld staat. Hieruit volgt het volgende:

- Publicatie 329: verkeersintensiteit van 5000 – 6000 mvt/etmaal op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom die relatief grote/drukke gebieden ontsluiten (ofwel een belangrijke verkeersfunctie hebben). Hierbij opgemerkt dat bij intensiteiten hoger dan 2000 – 2500 motorvoertuigen, fietsvoorzieningen noodzakelijk zijn ter waarborging van de fietsveiligheid.
- Publicatie 147: onderstaande tabel, waaruit blijkt dat op wegen met een snelheidsregime van 50 – 60 km/uur een verkeersbeeld van 2000 – 6000 motorvoertuigen als een gemiddeld belaste weg wordt beschouwd.

Tabel 1. De zeven wegtypen

Nummer	Benaming	Indicatie gebruiksfunctie		Snelheid km/h	Intensiteit (mvt/etm)	Bijzonderheden
		Omschrijving	Ligging			
1	hoofdwegenet	stadsautosnelweg autoweg	bubeko*	100 - 120	> 20.000	gesloten verklaring
2	zwaar belaste weg	stadsautosnelweg provinciale weg	bibeko/bubeko*	70 - 80	6.000 - 20.000	geheel of gedeeltelijke gesloten verklaring
3	gemiddeld belaste weg	waterschapsweg (druk) stadsontsluitingsweg busbaan industrieweg	bibeko/bubeko	50 - 60	2.000 - 6.000	gemengd verkeer, bij uitzondering gedeeltelijk gesloten verklaring
4	licht belaste weg	waterschapsweg (rustig) buurtontsluitingsweg parallelweg landbouwweg	bibeko/bubeko	50 - 60	< 2.000	gemengd verkeer
5	weg in woongebied	woonstraat woonerf parkeerterrein wijkstraat	bibeko	30 - 50	< 2.000	gemengd verkeer
6	weg in verblijfsgebied	winkelerf plein voetpaden	bibeko			gesloten voor gemotoriseerd verkeer
7	fietspaden	(vrijliggend) fietspad	bibeko/bubeko			gesloten voor gemotoriseerd verkeer

* Bubeko: buiten de bebouwde kom; bibeko: binnen de bebouwde kom

Afbeelding 7 – Kenmerken bij verschillende wegtypen

6.2 Wat zegt gemeentelijk beleid over de capaciteit van wegen

De gemeente Moerdijk hanteert de richtlijnen zoals weergegeven in afbeelding 8. Hieruit blijkt dat de volgende intensiteiten worden aangehouden:

- Erftoegangswegen type I buiten de bebouwde kom: 2000 – 4000 mvt/etmaal (6000 voor drukkere wegen in het buitengebied)
- Erftoegangswegen type I binnen de bebouwde kom: 2000 – 4000 mvt/etmaal
- Gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom: 4000 – 8000 mvt etmaal

WEGKENMERKEN per wegcategorie ¹						versie	d.d. 09-2012	1= zie categoriseringsplan		geprint	09-08-17 13:57	
ESSENTIËLE kenmerken						gemeentelijke wegen						
	rijkswegen		provinciale wegen		Gebiedsontsluitingsweg 1		Gebiedsontsluitingsweg 2		Erftoegangsweg 1		Erftoegangsweg 2	
	nationaal	regionaal	bui beb kom	bin beb kom	bui beb kom	bin beb kom	bui beb kom	bin beb kom	bui beb kom	bin beb kom	bui beb kom	bin beb kom
	SW120	SW120/100	GOW80	GOW70/50	GOW80	GOW70/50	ETW 60	ETW 30 (50 Busr)	ETW 60	ETW 30/erf		
max snelheid	130/120/100	120/100/80	80	70/50	80	70/50	60	30	60	30/15km		
bebording	G1	G3	nvt(alg limiet)	A1	nvt(alg limiet)	A1	zoneA1/E10	zoneA1/E10	zoneA1/E10	zoneA1/E10/G5		
kant markering	doorgetr.(20)	doorgetr. (20)	onderbr.3-3(15)	onderbr.3-3(10)	onderbr.3-3(15)	onderbr.3-3(10)	onderbr.1-1(10) fietssug	onderbr.1-1(10)	geen mark.	geen mark.		
				of opsluitband		of opsluitband	of 1-3(10)+ vrijl.fietspad	of opsluitband				
							of 3-1(10)+ vrijl.fietspad					
							(bij bochten, drempels,)					
blokmarkering			1-3 (40cm)	1-3 (40cm)	1-3 (40cm)	1-3 (40cm)						
rijrichting scheiding	voertuigkering	voertuigkering	dub. asmarkering	dub. asmarkering	dub. asmarkering	dub. asmarkering	geen rijrichtingscheiding	geen rijrichtingsch.	geen rijrichtingsch.	geen rijrichtingsch.		
	of br middenberm	of middenberm	of middenberm	of middenberm	(onderbroken9-3)	(onderbroken3-1)						
		of dub asmark			of middenberm	of middenberm						
		+groene vulling			(overrijdbaar)	(overrijdbaar)						
deelstrepen	3-9(15)	3-9(15)	3-9 (15)	3-9 (15)	3-9 (15)	3-9 (15)						
verhardingsbreedte	2x 1200	2x9.90 - 6.25	2x9.20	2x7.00-8.00	1x11.40	1x5.88-7.88/7.38	1x4.20-6.20 *	1x4.20-6.20 *	2.50-4.50 *	variabel *		
rijstrookbreedte	3.50	3.25-3.00	3.10	3.25-3.50	2.75-3.5	2.75-3.5	3.00-4.50 *	3.00-4.50 *	nvt	nvt		
breedte rijbaanscheiding		2.20	0.80	0.80	0.20-0.80	0.10	nvt	nvt	nvt	nvt		
OVERIGE kenmerken						gemeentelijke wegen						
beheerder	Rijk	Rijk	Prov/havensch	Gem	prov/havsch/gem	gemeente	gemeente	gemeente	gemeente	gemeente		
rijbaan/rijstroken	2x3,2x2	2x2,2x1,1x2	2x1,1x2	2x1,1x2	1x2	1x2	1x1	1x1	1x1	1x1		
kruispuntvoorzieningen	ongelijkvloers	ongelijkvloers	rotonde/VRI	rotonde/VRI	rotonde	rotonde/plateau50	plateau60(zn voorang)	plateau30(zn voorang)	plateau60 gelijkw	plateau30 gelijkw		
wegvakvoorzieningen	geen	geen	geen	middengeleider	geen	middengeleider	plateau60/wegversm	plateau30(*50-bus)	plateau60/wegversm	drempel30/asverspr		
ondeling afstand				500m		250m - 500m	300m	100m	200m	60m		
voorzieningen bus			halte haven	halte haven	halte haven	halte haven	op rijbaan	op rijbaan	op rijbaan	op rijbaan		
intensiteit mvtg	100-200.000	30-100.000	15-30.000	8000-30.000	6000-15000	4000-8000	2000-4000 (6000)	2000-4000	0 - 2000	0 - 2000		
intensiteit vrvk/bus	10-15%	10-15%	10%	10%	10%	10%	4% - 8%	4% - 8%	0-4%	0-4%		
intensiteit fiets					100-800 f/etm	100-800	100-400 f/etm	100-400	0-100 f/etm	0-100		
parallelweg(geen erfaans.	ja (3.50-6.00)	ja (3.50-6.00)	ja (3.50-6.00)	ja (3.50-6.00)	zo mogelijk	zomogelijk	nee	nee	nee	nee		
fietsvoorzieningen	parallelweg	parallelweg	parwv/(brom)fietspad	parwv/(brom)fietsp	(brom)fietspad	fietspad	f sugstr/fietsstr/fietspad	f sug(rabat)/fietsstr	nee	nee		
breedte fietsvoorz	1x3.00 2x2.50	1x3.00 2x2.50	1x3.00 2x2.50	1x3.00 2x2.50	1x3.00 2x2.50	2x2.10	100 / 150 / 2.00 2r 300	100 / 150	nvt	nvt		
markering fietsvoorz			as 0.30-2.70		nvt	nvt	1-1 / doorgetr+symb / ..	1-1 / doorgetr+symb	nvt	nvt		
bromfietsvoorzieningen	parallelweg	parallelweg	parwv/(brom)fietspad	parwv/(brom)fietsp	(brom)fietspad	rijbaan(tenzij...)	rijbaan	rijbaan	rijbaan	rijbaan		
voorrang	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nee tenzij noodzakelijk	nee tenzij noodz	nee	nee		
* = de exacte verhardings- of rijstrookbreedte en wel/geen vrijliggende fietspaden is afhankelijk van de werkelijke hoeveelheid (vracht)auto- en fietsverkeer en de gemiddelde rijsnelheid.												

* = de exacte verhardings- of rijstrookbreedte en wel/geen vrijliggende fietspaden is afhankelijk van de werkelijke hoeveelheid (vracht)auto- en fietsverkeer en de gemiddelde rijsnelheid.

Afbeelding 8 – Richtlijnen wegen gemeente Moerdijk

N.B.: de intensiteit van 2000 – 4000 mvt/etmaal voor erftoegangswegen type I buiten de bebouwde kom, betreft erftoegangswegen met een **kleine** verkeersfunctie. Voor erftoegangswegen type I binnen de bebouwde kom met een **grote**/belangrijke verkeersfunctie wordt een maximale intensiteit van 6000 mvt/etmaal aangehouden.

6.3 Welke capaciteit hanteren wij in het kader van de quickscan?

Oude Heijningsedijk

- Primaire functie van de weg: erftoegangsweg met **kleine** verkeersfunctie (voornaamste functie van de weg is immers gelegen in het bereikbaar maken/ontsluiten van aanliggende percelen).
- Afwikkelingscapaciteit: maximaal 4000 mvt/etmaal conform gemeentelijke richtlijnen.

Oudemolensedijk

- Primaire functie van de weg: erftoegangsweg met **belangrijke** verkeersfunctie (de weg vervult immers een belangrijke ontsluitingsfunctie voor de omgeving richting de snelweg en vice versa).
- Afwikkelingscapaciteit: maximaal 6000 mvt/etmaal conform CROW en gemeentelijke richtlijnen.

Molenstraat (ligt grotendeel binnen de bebouwde kom)

- Primaire functie van de weg: erftoegangsweg met **belangrijke** verkeersfunctie (de weg vervult immers een belangrijke ontsluitingsfunctie voor de omgeving richting de snelweg en vice versa).
- Belangrijk aandachtspunt, zoals aangegeven door de gemeente Moerdijk: in verband met de woningen die dicht langs de Molenstraat liggen, wordt voor deze weg een maximale intensiteit van 4000 mvt/etmaal aangehouden. Dit in verband met geluidshinder voor aanwonenden.
- Afwikkelingscapaciteit: maximaal 4000 mvt/etmaal conform gemeentelijke richtlijnen.

Appelaarsedijk

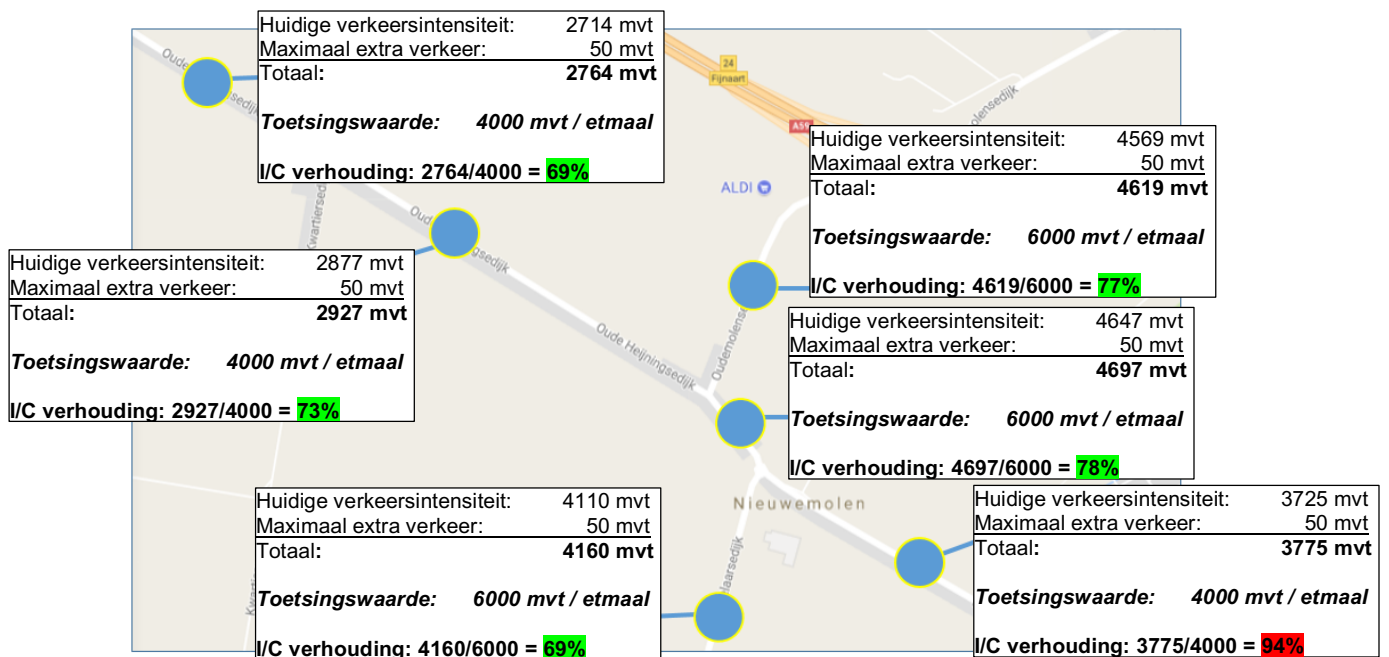
- Primaire functie van de weg: erftoegangsweg met **belangrijke** verkeersfunctie (de weg vervult immers een belangrijke ontsluitingsfunctie voor de omgeving richting de snelweg en vice versa).
- Afwikkelingscapaciteit: maximaal 6000 mvt/etmaal conform CROW richtlijnen

7. Toetsing huidig verkeersbeeld + nieuw verkeer

In de voorgaande hoofdstukken is inzichtelijk gemaakt wat de huidige verkeersintensiteiten op de wegen rondom de ontwikkellocatie is, welke extra verkeersgeneratie verwacht kan worden en welke afwikkelingscapaciteiten de betrokken wegen naar inschatting hebben. Op basis van deze informatie kunnen wij nu toetsen hoe het verkeersbeeld er uit komt te zien als de beoogde ontwikkeling van Rijk Zwaan ten aanzien van de locatie Oude Heijningsedijk wordt gerealiseerd. De resultaten van de toetsing zijn in afbeelding 9 te zien.

Bij het uitvoeren van de toetsing is voorts het volgende aangehouden:

- Vanuit een worstcase benadering toetsen wij, overeenkomstig onze conclusie in paragraaf 5.5, op een maximale verkeerstoename van 50 motorvoertuigen/etmaal. Dit doen wij voor elk van de onderzochte wegen. Voorts gaan wij in onze toetsing uit van de huidige gemeten verkeersintensiteiten, hoewel bekend is dat het aantal verkeersbewegingen op een aantal wegvakken zal afnemen als gevolg van het verplaatsen van bedrijfsactiviteiten van Rijk Zwaan. Ook dit kan gezien worden als een “worst case” benadering.
- Verhouding verkeersintensiteit versus toetsingswaarde (I/C)
= **< 80%** = geen probleem
- Verhouding verkeersintensiteit versus toetsingswaarde (I/C)
= **80 – 90 %** = het is druk, maar de locatie begint wel aandacht te vragen
- Verhouding verkeersintensiteit toetsingswaarde (I/C)
= **>90%** = de afwikkelingscapaciteit loopt waarschijnlijk tegen zijn grenzen en er kunnen vertragingen optreden. Nader onderzoek ter verbetering van de situatie is hier wenselijk/aan te raden.



Afbeelding 9 – Verkeersbeeld na (her)ontwikkeling locatie Oude Heijningsedijk

Conclusie: De verkeersintensiteiten zijn en blijven op de meeste locaties ruim onder de gehanteerde toetsingswaarden. Enkel op de Molenstraat is sprake van een I/C verhouding die boven de 90% ligt, namelijk 94%. Hierbij dient echter opgemerkt te worden dat de I/C verhouding op de Molenstraat in de huidige situatie reeds 93% is. De hoge I/C waarde op de Molenstraat is derhalve niet het gevolg van de beoogde ontwikkeling van Rijk Zwaan. Bovendien loopt de meest logische route voor verkeer tussen de bedrijfslocaties aan de Oude Heijningsedijk en 1^e Kruisweg niet via de Molenstraat, maar via de Parallelweg. In afbeelding 9 is dus met een “worst case” scenario gerekend door al het nieuwe verkeer van Rijk Zwaan op de Molenstraat te projecteren.

Gelet op het voorgaande kan geconcludeerd worden dat de veranderingen in het lokale verkeersbeeld als gevolg van het verplaatsen van de bedrijfsactiviteiten van Rijk Zwaan marginaal zijn. Het is dan ook niet te verwachten dat de gewijzigde verkeersstromen tussen de verschillende bedrijfslocaties van Rijk Zwaan tot problemen zullen leiden.

8. Check op aanwezigheid voldoende parkeercapaciteit

Evenals bij het bepalen van de verkeersgeneratie van een ontwikkeling, wordt in zijn algemeenheid voor het bepalen van de verwachte parkeervraag behorende bij een (bouw)ontwikkeling een berekening uitgevoerd op basis van parkeerkencijfers die door het CROW zijn gepubliceerd in publicatie 317 dan wel parkeernormen die door de gemeente zijn vastgesteld in parkeernormenbeleid.

8.1 Aantal parkeerplaatsen op basis van parkeernorm gemeente

De gemeente Moerdijk heeft parkeernormenbeleid, verwoord in de “nota parkeernormen” d.d. augustus 2015. Deze nota stelt dat de parkeervraag behorende bij ontwikkelingen in het buitengebied op eigen terrein moet worden gerealiseerd. Hiertoe worden voor verschillende soorten functies/bedrijven parkeernormen beschreven. Uit de inhoud van deze nota parkeernormen valt echter ook op te maken dat hierin voor een bedrijf als Rijk Zwaan geen specifieke parkeernormen zijn opgenomen. De enige functie die enigszins in de buurt komt betreft een “bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief” met een parkeernorm van 0,7 parkeerplaats per 100m² bvo. Onder deze functie vallen volgens de nota parkeernormen en CROW publicatie 317 bedrijven/bedrijfsgebouwen zoals een loods, opslag of transport-bedrijf.

Een kassencomplex is hier derhalve niet onder te scharen. In dat geval wordt in de nota aangegeven dat teruggegrepen kan worden op de parkeerkencijfers die in CROW publicatie 317 vermeld staan. Echter, zoals reeds in hoofdstuk 5 geconcludeerd is, staan ook in deze CROW publicatie geen kencijfers voor een bedrijf zoals Rijk Zwaan. Dit betekent dat, evenals bij het vaststellen van de verkeersgeneratie, gekeken moet worden naar de praktijksituatie enerzijds en normering die bij vergelijkbare ontwikkelingen is toegepast anderzijds.

8.2 Aantal parkeerplaatsen op basis van parkeernorm andere ontwikkelingen

Een check op diverse bestemmingsplannen betreffende de (her)ontwikkeling van kassencomplexen/glastuinbouw heeft het volgende opgeleverd:

- Bestemmingsplan “Glastuinbouwgebied Westland”, gemeente Westland d.d. 2 november 2012: *parkeernorm van 4 parkeerplaatsen per hectare.*
- Bestemmingsplan “Wijzingsplan Uitbreiding glastuinbouwbedrijf Keizersbaan 7b te Kessel”, gemeente Peel en Maas d.d. 21 juli 2015: *parkeernorm van 4 parkeerplaatsen per hectare.*

In bovengenoemde bestemmingsplannen wordt ook specifiek aangehaald dat het CROW in haar publicaties geen parkeerkencijfers heeft staan die 1 op 1 gebruikt kunnen worden voor kassencomplexen/glastuinbouwbedrijven.

Toepassing van de bovenvermelde parkeernorm op de locatie Oude Heijningsedijk van Rijk Zwaan levert de volgende berekening op: 4 parkeerplaatsen x 5,6 hectare bouwvlak = 22,4 = 23 parkeerplaatsen.

8.3 Aantal parkeerplaatsen op basis van het aantal arbeidsplaatsen

In paragraaf 5.3 is vastgesteld dat het maximale aantal arbeidsplaatsen in de nieuwe situatie zal liggen tussen de 18 en 40. Een deel van de arbeiders zal met eigen vervoer van en naar de locatie aan de Oude Heijningsedijk reizen. Daarnaast zal een deel van arbeiders gezamenlijk, in een busje, rijden om van en naar de locatie Oude Heijningsedijk te reizen.

Uitgaande van een “worst case” scenario, waarbij alle arbeiders met eigen vervoer komen, zouden derhalve maximaal 40 parkeerplaatsen nodig zijn. Aangezien het bekend is dat een deel van de arbeiders samen reist, zal het daadwerkelijk aantal benodigde parkeerplaatsen in dit scenario in werkelijkheid lager liggen.

8.4 Aantal parkeerplaatsen dat voorzien is in de plannen

In het document “principeverzoek” d.d. 16 januari 2017, zoals ingediend is bij de gemeente Moerdijk door van Geelkerken Linskens Advocaten, staat op pagina’s 9 en 13 het volgende vermeld:

- Aan de voorkant van het perceel zullen 24 parkeerplaatsen gerealiseerd.
- Tussen de nieuwe kas en de nieuwe boerenschuur worden nog een (circa) 16 parkeerplaatsen aangelegd.

Op basis hiervan kan derhalve geconcludeerd worden dat de huidige plannen voorzien in de aanleg van ongeveer 40 parkeerplaatsen op eigen terrein.

8.5 Conclusie parkeren

Op basis van parkeernormen die in andere bestemmingsplannen voor kassencomplexen/glastuinbouw toegepast zijn, zou blijkens paragraaf 8.2 een parkeercapaciteit van 24 parkeerplaatsen nodig zijn.

Op basis van het aantal arbeidsplaatsen zou blijkens paragraaf 8.3 in het worst case scenario dat alle werknemers met eigen vervoer komen, een parkeercapaciteit van 40 parkeerplaatsen nodig zijn. In werkelijkheid reist een deel samen in busjes en zal dit aantal dus lager liggen.

Conclusie: de benodigde parkeercapaciteit ligt tussen 24 en maximaal 40 parkeerplaatsen. In het plan zijn 40 parkeerplaatsen voorzien. Ergo: er wordt voorzien in voldoende parkeercapaciteit.