



Verkeersgeneratie Noordeinde 11c-d Aarlanderveen

aan: gemeente Alphen aan den Rijn
datum: 29 november 2021
projectmedewerker: 
betreft: vergelijking verkeersgeneratie als gevolg van ontwikkeling
Noordeinde 11c-d Aarlanderveen

Inleiding

Het bestemmingsplan 'Noordeinde 11c-d, Aarlanderveen' waarvan het ontwerp van 17 juni 2021 tot en met 28 juli 2021 ter inzage heeft gelegen, maakt de realisatie van vijf woningen en een natuurcamping met 40 standplaatsen mogelijk. In diverse zienswijzen wordt aandacht gevraagd voor het aantal verkeersbewegingen en de mogelijke beperking van de verkeersveiligheid die de ontwikkeling tot gevolg kan hebben. In de voorliggende memo wordt de verkeersaantrekkende werking van het plan in vergelijking met de bestaande planologische situatie en de feitelijke situatie nader beschouwd.

Beoogde situatie

In het ontwerp bestemmingsplan 'Noordeinde 11c-d, Aarlanderveen' worden zeven vrijstaande woningen, een natuurcamping met 40 standplaatsen en een hoveniersbedrijf mogelijk gemaakt. Voor het bepalen van de verkeersaantrekkende werking van deze beoogde situatie is gebruik gemaakt van de gemiddelde kencijfers uit CROW-publicatie 381. Voor de betreffende locatie kan uitgegaan worden van de categorieën 'rest bebouwde kom' en 'weinig stedelijk'.

De verkeersgeneratie van zeven vrijstaande koopwoningen bedraagt $7 * 8,2 = 57,4$ motorvoertuigbewegingen per etmaal.

Het hoveniersbedrijf wordt mogelijk gemaakt in het te verkleinen bedrijfsgebouw, die in de beoogde situatie een oppervlakte van circa 360 m² heeft. Voor het hoveniersbedrijf is de categorie 'bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief' van toepassing, waarvoor een kencijfer van 4,8 motorvoertuigbewegingen per 100 m² geldt. De verkeersgeneratie van het hoveniersbedrijf bedraagt $3,6 * 4,8 = 17,3$ motorvoertuigbewegingen per etmaal.

De natuurcamping met 40 standplaatsen levert volgens het kencijfer uit CROW-publicatie 381 een verkeersgeneratie van $40 * 0,4 = 16,0$ motorvoertuigbewegingen per etmaal op. Inclusief bezoek, waarvoor uitgegaan kan worden van 10% toename, bedraagt de verkeersgeneratie van de natuurcamping 17,6 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

In totaal is de verkeersgeneratie in de beoogde situatie 92,3 motorvoertuigbewegingen per etmaal.



Bestaande planologische situatie

De beheersverordening 'Aarlanderveen 2018', waarin verwezen wordt naar de bestemmingsplan 'Aarlanderveen' uit 2008, maakt het mogelijk dat de planlocatie voor een glastuinbouwbedrijf wordt gebruikt. De planlocatie mag bebouwd worden met kassen en aan de voorzijde van het terrein mogen tevens bedrijfsgebouwen en een bedrijfswoning worden gebouwd.

In het verleden was op de planlocatie een rozenkwekerij gevestigd. De kassen (circa 17.000 m²), bedrijfsgebouwen en twee bedrijfswoningen zijn nog op de locatie aanwezig. Vanwege het ontbreken van kencijfers voor glastuinbouwbedrijven en andere agrarische bedrijven in de publicaties van het CROW wordt de verkeersgeneratie van de bestaande planologische situatie gebaseerd op praktijkcijfers van de voormalige rozenkwekerij. De verkeersgeneratie van de rozenkwekerij in het teeltseizoen bestaat uit de volgende componenten:

- transport rozen: gemiddeld 2 vrachtwagens per etmaal, gemiddeld 4 motorvoertuigbewegingen per etmaal;
- transport aanvoer: gemiddeld 2 vrachtwagens per etmaal, gemiddeld 4 motorvoertuigbewegingen per etmaal;
- licht verkeer eigen bedrijf: gemiddeld 5 auto's per etmaal, gemiddeld 10 motorvoertuigbewegingen per etmaal;
- personeel: gemiddeld 10 werknemers per etmaal, gemiddeld 3 voertuigbewegingen per werkdag per werknemer, gemiddeld 75% autogebruik, gemiddeld 22,5 motorvoertuigbewegingen per etmaal,
- klanten rozenverkoop: gemiddeld 10 klanten per etmaal, gemiddeld 75% autogebruik, gemiddeld 15 motorvoertuigbewegingen per etmaal;
- overige bezoekers (onderhoud, leveranciers, etc.): gemiddeld 2 bezoekers per etmaal, gemiddeld 4 motorvoertuigbewegingen per etmaal;
- twee bedrijfswoningen (koop, huis, vrijstaand): $2 \times 8,2 = 16,4$ motorvoertuigbewegingen per etmaal.

In totaal is de verkeersgeneratie van de bestaande planologische situatie, uitgaande van een rozenkwekerij met twee bedrijfswoningen, 75,9 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Van dit aantal bestaan 8 motorvoertuigbewegingen per etmaal uit zwaar verkeer.

Feitelijke situatie

Omdat de gronden op de planlocatie op dit moment niet gebruikt worden ten behoeve van een glastuinbouwbedrijf, is het tevens waardevol een vergelijking met de feitelijke situatie te maken. Omwonenden zullen immers pas een toename aan verkeersbewegingen op het Noordeinde en een eventuele verslechtering van de verkeersveiligheid ervaren als het om een toename en verslechtering ten opzichte van de feitelijke situatie gaat.

In de feitelijke situatie worden de kassen als caravanstalling gebruikt en zijn in de bedrijfsgebouwen een hoveniersbedrijf en cadeaushop gevestigd. Daarnaast zijn er twee woningen aanwezig.

CROW-publicatie 381 beschikt niet over kencijfers voor een caravanstalling. Het kencijfer voor reguliere opslag, die tot 'bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief' wordt gerekend, zijn te algemeen om een goed beeld te geven van de verkeersgeneratie van een caravanstalling. De caravanstalling beschikt over 650 plaatsen. Deze 650 plaatsen worden op het piekmoment (winterperiode, november t/m februari) volledig benut. Blijkens de administratie van de caravanstalling was het aantal bezoekers in de periode van november 2020 tot en met

oktober 2021 gelijk aan 5.830. Eén bezoek is gelijk aan twee voertuigbewegingen. Dat betekent dat de jaarlijkse verkeersgeneratie 11.660 voertuigbewegingen bedraagt.

De voertuigbewegingen als gevolg van het ophalen en brengen van een kampeermiddel of ander object bestaan voor 100% uit motorvoertuigbewegingen. Het is immers niet mogelijk om een relatief volumineus object als een kampeermiddel of ander object dat gestald wordt met een niet-gemotoriseerd voertuig te verplaatsen.

Niet alle verkeersbewegingen van en naar de caravanstalling betreffen het ophalen en brengen van een kampeermiddel of ander object. Klanten bezoeken hun object tevens voor onderhoud, inspectie en/of het halen/brengen van spullen uit/naar het object. Voor dergelijke verkeersbewegingen wordt uitgegaan van 25% van de verkeersgeneratie. Daarnaast wordt 5% van de verkeersgeneratie toegekend aan personen die geen object stallen, bijvoorbeeld personen die onderhoud aan de kassen plegen en leveranciers.

Met het ophalen en het terugbrengen van één kampeermiddel of ander object gaan 4 motorvoertuigbewegingen gepaard (2 heen, 2 terug). Dit is in totaal 70% van de verkeersgeneratie. Dat betekent het dat een klant van de caravanstalling zijn/haar kampeermiddel gemiddeld $11.660 * 0,70 / 4 / 650 = 3,1$ maal per jaar ophaalt en terugbrengt, uitgaande van volledige bezetting zonder dubbelgebruik.

Van de 30% van de verkeersgeneratie als gevolg van andere activiteiten dan het ophalen en brengen van een kampeermiddel of ander object bestaat 90% uit motorvoertuigbewegingen. De aard van de 'overige' bezoeken en de woonadressen van de eigenaren maken dat het autogebruik relatief hoog is. Rekening houdend met het autogebruik is de verkeersgeneratie van de caravanstalling (11.660 voertuigbewegingen) gelijk aan 11.310,2 motorvoertuigbewegingen per jaar.

De verkeersgeneratie van de caravanstalling van 11.310,2 motorvoertuigbewegingen per jaar is gelijk aan komt overeen met gemiddeld 31,0 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Daarbij dient opgemerkt te worden dat de verkeersgeneratie niet evenredig over het jaar verspreid is. De piekperiode voor de verkeersgeneratie is rondom de zomer. Deze piekperiode valt samen met de piekperiode van de beoogde natuurcamping. De berekende verkeersgeneratie van de natuurcamping, die gelijk is aan 17,6 motorvoertuigbewegingen per etmaal, is daarmee kleiner dan de verkeersgeneratie van de caravanstalling.

Zoals onder 'beoogde situatie' berekend, is de verkeersgeneratie van het hoveniersbedrijf gelijk aan 17,3 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Het hoveniersbedrijf is reeds enkele jaren gevestigd in het bedrijfsgebouw aan de voorzijde van het terrein en wordt om die reden tot het feitelijke gebruik gerekend.

De cadeaushop, die beoogde planontwikkeling komt te vervallen, heeft gemiddeld 10 klanten per etmaal. De ervaring is dat er sprake is van gemiddeld 75% autogebruik. De verkeersgeneratie van de cadeaushop bedraagt daarmee gemiddeld 15 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

Ten slotte kan voor de twee bestaande en in gebruik zijnde (bedrijfs)woningen uitgegaan worden van een verkeersgeneratie van $2 * 8,2 = 16,4$ motorvoertuigbewegingen per etmaal.

In totaal is de verkeersgeneratie in de feitelijke situatie zoals omgeschreven gelijk aan 79,7 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

Conclusie en beschouwing

De toename aan verkeersgeneratie van het beoogde plan ten opzichte van bestaande planologische situatie bedraagt $92,3 - 75,9 = 16,4$ motorvoertuigbewegingen per etmaal. Ten opzichte van de feitelijke situatie is er een toename van $92,3 - 79,7 = 12,6$ motorvoertuigbewegingen per etmaal.

De beperkte toename aan verkeersgeneratie van het beoogde plan ten opzichte van de bestaande planologische situatie en de feitelijke situatie kan grotendeels toegeschreven worden aan (een deel van) de vijf extra woningen. De verkeersaantrekkende werking van de natuurcamping is ruimschoots kleiner dan die van zowel de caravanstalling als de rozenkwekerij.

De piekbelasting van de verkeersgeneratie in de beoogde situatie (natuurcamping), de bestaande planologische situatie (rozenkwekerij) en de feitelijke situatie (caravanstelling) vindt in de zomerperiode plaats. Andere verplaatsingsmotieven, zoals woon-werkverkeer, zijn in deze periode minder present op het Noordeinde. Bovendien is een gemiddelde werkdag maatgevend voor de verkeersbelasting op het Noordeinde, terwijl een gemiddelde werkdag voor de beoogde natuurcamping niet het maatgevende moment is.

Voor wegen met onverharde bermen, wat voor een deel van het Noordeinde het geval is, is het in verband met het voorkomen van bermshade gewenst dat agrarisch en vrachtverkeer zo min mogelijk gebruik maakt van het Noordeinde. De beperkte toename aan verkeersgeneratie wordt aanvaardbaar en proportioneel geacht, gelet op het agrarische en vrachtverkeer dat met de herontwikkeling van de locatie definitief komt te vervallen. Er zijn daarmee geen negatieve verkeerseffecten te verwachten voor het Noordeinde.