

Quick scan verkeerstromen Greenport Haaren

Memo



in opdracht van

Compositie 5 / B.A.M. Vermeer Transport

Empaction B.V.

Sebastiaan Dommeck / Kay van der Kraan

Eindhoven, juni 2017

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Huidige routes van en naar kwekers	4
2.1	Inleiding	4
2.2	Locaties kwekers	4
2.3	Routes vanaf A2 naar en van de kwekers	6
2.4	Routes vanaf A58 naar en van kwekers	6
3	Greenport principe	7
3.1	Inleiding	7
3.2	Efficiënter extern transport	7
3.3	Efficiënter intern transport	8
4	Routes Greenport Haaren	9
4.1	Inleiding	9
4.2	Optie 1; kwekers leveren producten zelf aan Greenport	9
4.3	Optie 2; Greenport verzorgt transport tussen kwekers en Greenport	10
4.4	Aantal vrachtwagenbewegingen	11
4.5	Toekomstscenario	12
5	Conclusies en aandachtspunten	13
5.1	Huidige situatie	13
5.2	Bundeling extern verkeer	13
5.3	Bundeling intern verkeer	13
5.4	Één gesprekspartner voor interne routekeuzes	13
5.5	Kruispunten N65	14

1 Inleiding

De boomteelt is één van de belangrijke economische dragers van de gemeente Haaren. Met de intensivering van de (boom)kwekerijen (steeds meer het jaar rond actief en operationeel) binnen de gemeente Haaren en de naaste regio zijn de afgelopen jaren de transportbewegingen eveneens sterk toegenomen. Doordat iedere kweker zijn of haar transport zelf organiseert is er momenteel geen sprake van enige structuur in deze transportbewegingen. Dit heeft tot gevolg dat er (te) veel zwaar vrachtverkeer plaatsvindt over een infrastructuur (B-wegen) die daar niet geschikt voor is, met alle gevolgen van dien. Daarnaast worden deze vrachtwagens bij veel kwekerijen op de openbare weg geladen en gelost, wat tot extra overlast en verkeersonveilige situaties leidt. Hier lijkt een grote kwaliteitswinst te behalen door het transport op een meer gestructureerde manier plaats te laten vinden.

B.A.M. Vermeer wil graag een bijdrage leveren aan het oplossen van deze problematiek en daarmee tevens ook een bijdrage leveren aan een versterking van de boomteeltsector binnen de gemeente Haaren. Het realiseren van een centraal logistiek centrum als centrale Greenpoort is een belangrijke stap in deze te behalen versterking en kwaliteitswinst. B.A.M. Vermeer wil graag een dergelijk logistiek centrum realiseren en heeft hiervoor een locatie op het oog welke gelegen is aan de Berktweg 4 t/m 8, voorheen Rijksweg 13 t/m 17. De Greenport zal worden gevestigd op het adres Berktweg 4. Voor het verder uitwerken van de ontwikkelingsplannen is het van belang dat de invloed van het logistieke centrum op de bestaande verkeersstromen in Haaren en omstreken in beeld gebracht wordt.

B.A.M. Vermeer heeft Empaction gevraagd een beeld te geven van deze invloed op de verkeersstromen in Haaren en omstreken. Deze memo vormt een aanscherping op de memo daterend van september 2015. In deze versie is uitgegaan van verdere groei van de Greenport en daarmee zijn de effecten op verkeer in een breder kader geplaatst. Vanuit een enquête is duidelijk geworden welke kwekers zich eventueel aan willen sluiten aan deze Greenport. Door middel van een QuickScan is een indruk verkregen in de huidige routes naar deze kwekers, deze staan op kaart weergegeven in hoofdstuk 2. Hoofdstuk 3 beschrijft de theorie rondom de werking van de Greenport. Vervolgens beschrijft hoofdstuk 4 twee scenario's van routes als het logistiek centrum in dienst is en wordt een doorkijk gegeven naar de verkeerskundige effecten op de lange termijn. In hoofdstuk 5 volgen enkele conclusies en aandachtspunten.

Omdat er geen kencijfers beschikbaar zijn over de verkeersstromen van en naar de kwekers is deze QuickScan voornamelijk gebaseerd op kwalitatieve uitspraken. Mocht er noodzaak zijn tot kwantitatieve uitspraken, dan dienen de verkeersstromen van en naar de kwekers in detail in beeld gebracht te worden.

2 Huidige routes van en naar kwekers

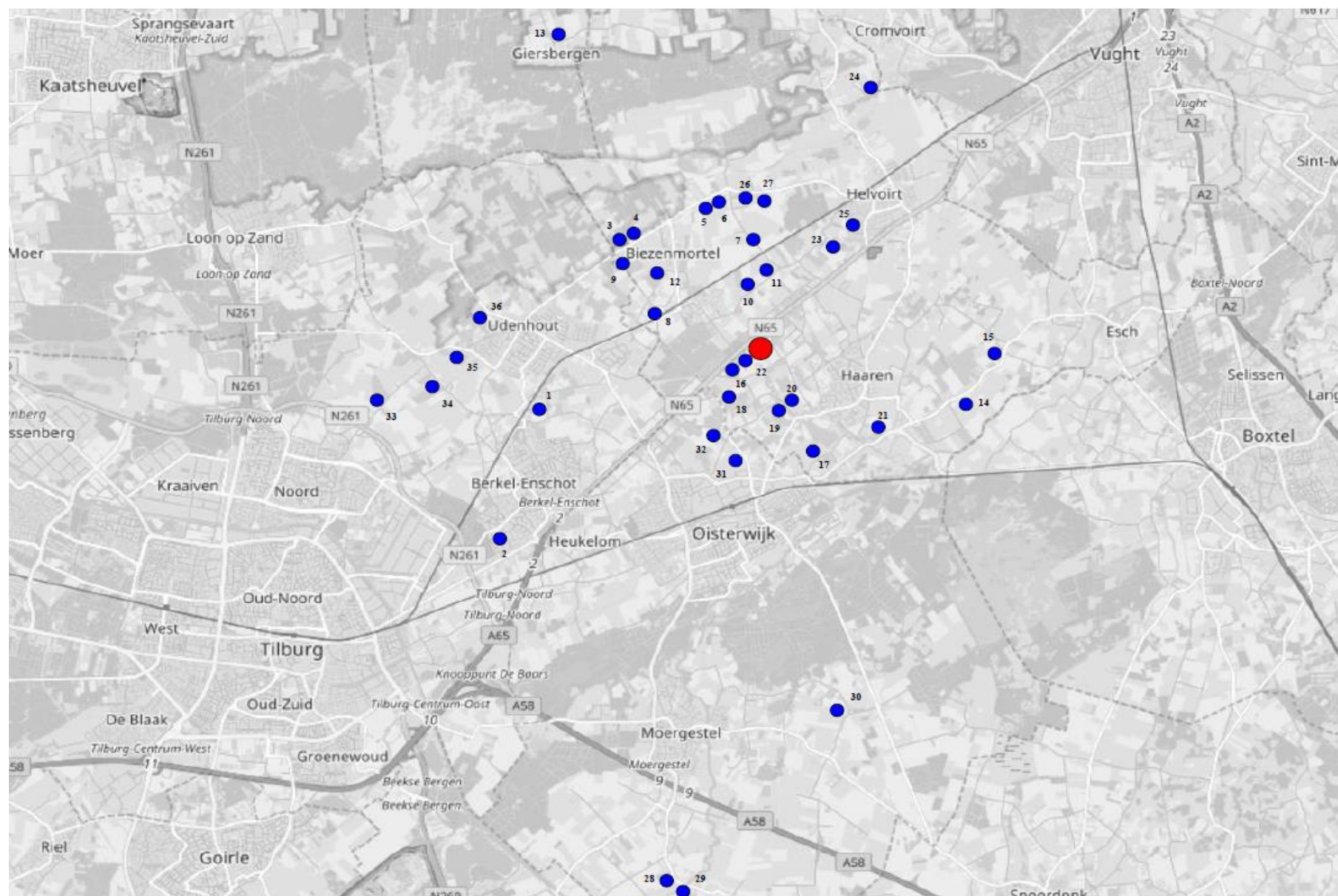
2.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft de huidige routes van en naar de kwekers die zich via een enquête hebben uitgesproken deel te willen uitmaken van de toekomstige Greenport. Het is niet bekend hoeveel vrachtverkeer van en naar de kwekers rijdt. De kaarten laten dan ook de routes zien en niet het aantal vrachtwagens dat gebruik maakt van deze routes. Indien routes van meerdere kwekers over dezelfde weg lopen is deze dikker weergegeven. Hierdoor ontstaat een indicatie van straten die het meest gebruikt worden door verkeer van en naar de kwekers en kunnen we kwalitatieve uitspraken verrichten over de effecten van een Greenport op de verkeersstromen in Haaren en omstreken. Als aanname is daarbij gemaakt dat het vrachtverkeer van en naar één kweker rijdt. Bundeling van vrachtverkeer naar meerdere kwekers is daarbij dus niet meegenomen.

2.2 Locaties kwekers

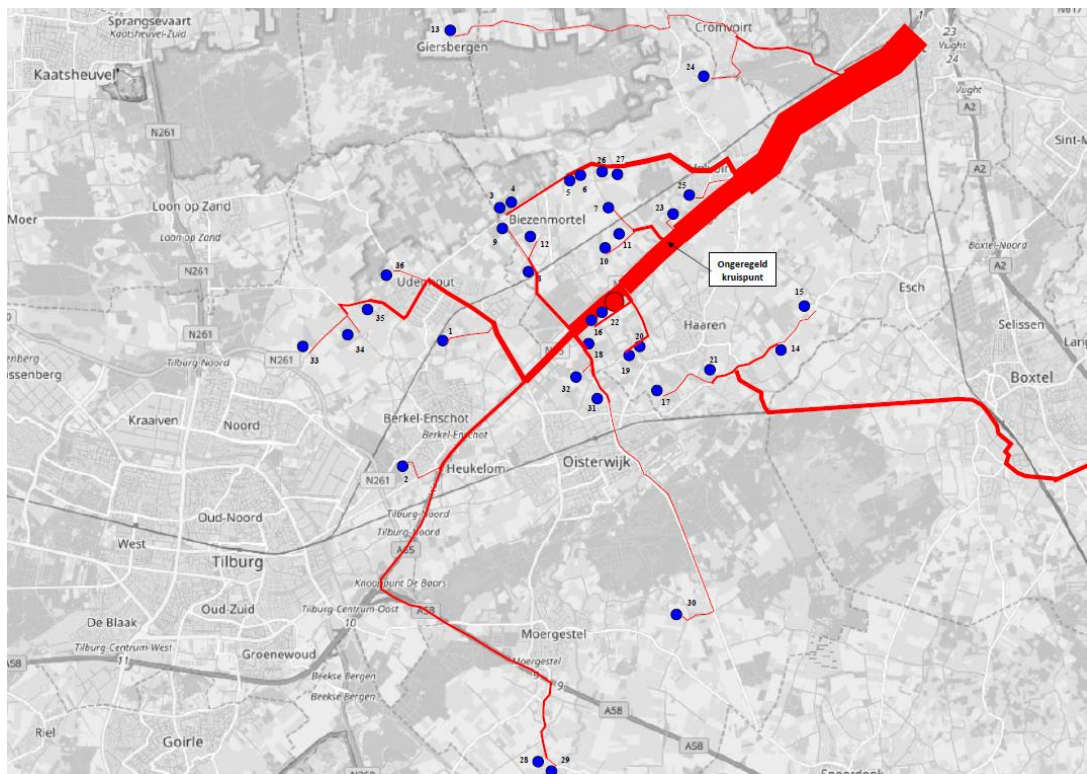
De hierna opgenomen tabel en kaart laten de locaties zien van de kwekers die het uitgangspunt vormen voor deze Quick Scan. Uiteraard kan dit aantal veranderen naar mate de Greenport succesvoller wordt.

Nr.	Bedrijfsnaam	Contactpersoon	Straat	Huisnr.	Postcode	Plaats
1	Van Roessel vormbomen	Thijs van Roessel	Brem	3	5056 PH	Berkel-Enschot
2	Hoogeind Laanbomen B.V.	Ad Vugs	Enschotsebaan	23	5056 SR	Berkel-Enschot
3	Boomkwekerij Chr. Heijmans	Chris Heijmans	Biezenmortelsestraat	4	5074 PD	Biezenmortel
4	Plantenkwekerij N. Mallens	Niels Mallens	Biezenmortelsestraat	7	5074 PD	Biezenmortel
5	Boomkwekerij van de Plas	Gijs van de Plas	Biezenmortelsestraat	24	5074 RB	Biezenmortel
6	Van Iersel Biezenmortel B.V.	Mark van Iersel	Biezenmortelsestraat	57	5074 RJ	Biezenmortel
7	Kuyppers Graszoden B.V.	Frank Kuyppers	Gijzelsestraat	18	5074 RS	Biezenmortel
8	Heco Stekcultures B.V.	Kees de Jong	Gommelsestraat	2	5074 NG	Biezenmortel
9	Gebr. van Oirschot Tuinplanten B.V.	Karel van Oirschot	Gommelsestraat	16	5074 PC	Biezenmortel
10	Boomkwekerij 't Hooghout VOF	John Schapendonk	Hooghoutseweg	17	5074 NA	Biezenmortel
11	Stekbedrijf Gerard van der Loo B.V.	Gerard van der Loo	Hooghoutseweg	27	5074 NA	Biezenmortel
12	Boomkwekerij Verstijnen	Bas Verstijnen	Winkelsestraat	17	5074 PA	Biezenmortel
13	Mts. Visser Planten	Bas Visser	Margrietweg	1	5151 RH	Drunen
14	Kuipers Bloemen / Aardbeien	Ria Kuipers	Belversestraat	26	5076 PZ	Haaren
15	Boomkwekerij Johan van der Mee B.V.	Johan van der Mee	Belversestraat	47a	5076 PW	Haaren
16	B. van Roessel Tuinplanten VOF	Bart van Roessel	Berktweg	10	5076 PA	Haaren
17	Boomkwekerij Peter Verhoeven B.V.	Peter Verhoeven	De Gever	6	5076 NB	Haaren
18	Moonen Kwekerijen B.V.	Jos Moonen	Heusdensebaan	120	5076 VA	Haaren
19	Boomkwekerij P.M. de Jong	Piet de Jong	Holleneind	17	5076 NG	Haaren
20	Plantenkwekerij Kees Burgmans	Kees Burgmans	Holleneind	23	5076 NG	Haaren
21	Gebr. Vugts	Gijs Vugts	Oisterwijksedreef	4a	5076 NA	Haaren
22	Ton van den Oever Boomkwekerijen B.V.	Kees van Iersel	Rijksweg	13	5076 PB	Haaren
23	Van den Boer Schellekens	Joost Schellekens	Gijzel	39	5268 CM	Helvoirt
24	Boomkwekerij van der Sande	Kees van der Sande	Loonsebaan	7	5268 KT	Helvoirt
25	Boomkwekerij P. Verhulst	Peter Verhulst	't Heike	30	5268 GB	Helvoirt
26	Plantenkwekerij Niels Kuijpers	Niels Kuijpers	Udenhoutseweg	2	5268 CG	Helvoirt
27	A. van den Brand Cultuurtechniek	Ad van den Brand	Udenhoutseweg	6	5268 CG	Helvoirt
28	Kwekerij Mols VOF	Wim Mols	Broekzijde	14	5066 PG	Moergestel
29	H. van de Wouw Snijheesters	Herman van de Wouw	Donkhorst	5	5066 PN	Moergestel
30	Roel van Dal Boomkwekerij	Roel van Dal	Zandstraat	22	5066 CA	Moergestel
31	Kwekerij van de Ven Tuin- en Perkplanten	Mylene van de Ven	Heusdensebaan	93a	5061 PP	Oisterwijk
32	Scheffers - De Jong VOF	Martien Scheffers	Oliviersweg	9	5061 PL	Oisterwijk
33	Kwekerij M. Vromans B.V.	Martien Vromans	Quirijnstokstraat	15	5012 TC	Tilburg
34	Boomkwekerij De Zwaluw B.V.	Hans Bertens	Waalwijksebaan	5	5012 TK	Tilburg
35	Boerderij "Ons Erf"	Wim van Gorp	Kuil	31	5071 RH	Udenhout
36	Boomkwekerij Udenhout B.V.	Kees van Iersel	Schoorstraat	23	5071 RA	Udenhout



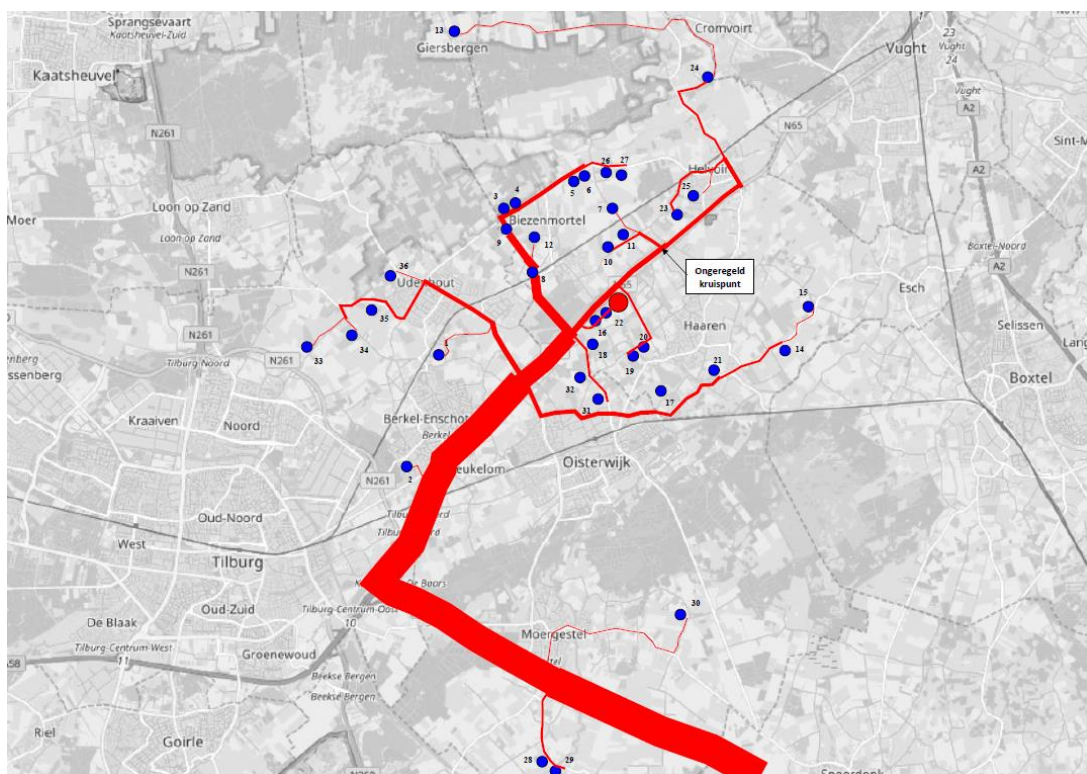
2.3 Routes vanaf A2 naar en van de kwekers

Onderstaand de routes naar de kwekers indien het externe vrachtverkeer vanaf de A2 richting de kwekers rijdt.



2.4 Routes vanaf A58 naar en van kwekers

Onderstaand de routes naar de kwekers indien het externe vrachtverkeer vanaf de A58 richting de kwekers rijdt.



3 Greenport principe

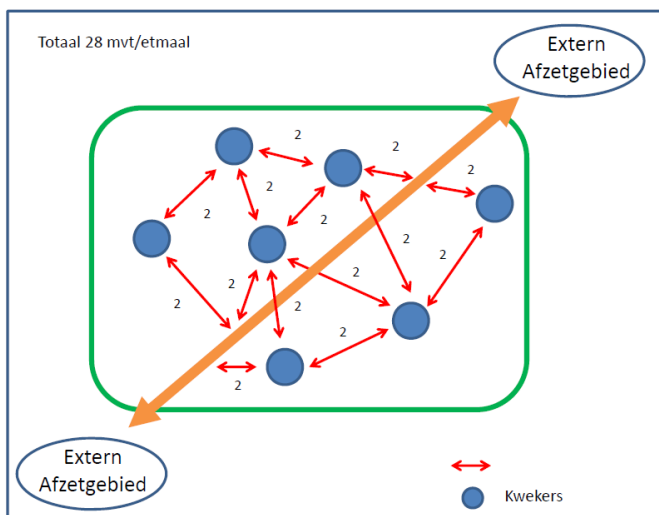
3.1 Inleiding

Om een beeld te geven wat de Greenport betekent voor de verkeersstromen in de omgeving zijn in dit hoofdstuk de uitgangspunten achter de Greenport beschreven zijn. Daarbij is een onderscheid gemaakt in de effecten op zowel extern- als intern verkeer. De vertaling van het Greenport principe naar de situatie in Haaren is in hoofdstuk 4 uitgewerkt.

3.2 Efficiënter extern transport

In de huidige situatie ontvangt een kweker meerdere externe transporteurs per dag. Deze transporteurs halen per kweker maar enkele karren per keer op. De transporteurs rijden vervolgens langs meerdere kwekers in de omgeving om de vrachtwagens te vullen. Dit leidt tot vrachtbewegingen over het onderliggend wegennet tussen de verschillende kwekers.

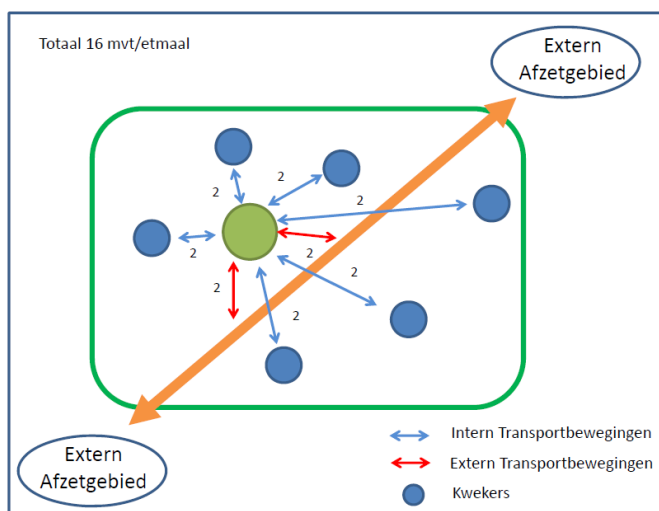
Met het realiseren van een Greenport dichtbij de hoofdweg kunnen de externe transporteurs rechtstreeks naar één centrale locatie rijden om in een keer de vrachtwagens volledig te vullen met producten van de verschillende kwekers. Hiermee worden verkeersbewegingen op het onderliggend wegennet tussen de kwekers bespaart. Dit betekent ook dat dit vrachtverkeer gebundeld wordt op één route van en naar de Greenport. Onderstaand voorbeeld schetst de verschillen tussen de situatie zonder Greenport en de situatie met een Greenport.



Situatie zonder Greenport:

Veel externe vrachtbewegingen tussen de kwekers onderling

Totaal: 28 mvt/etmaal



Situatie met Greenport:

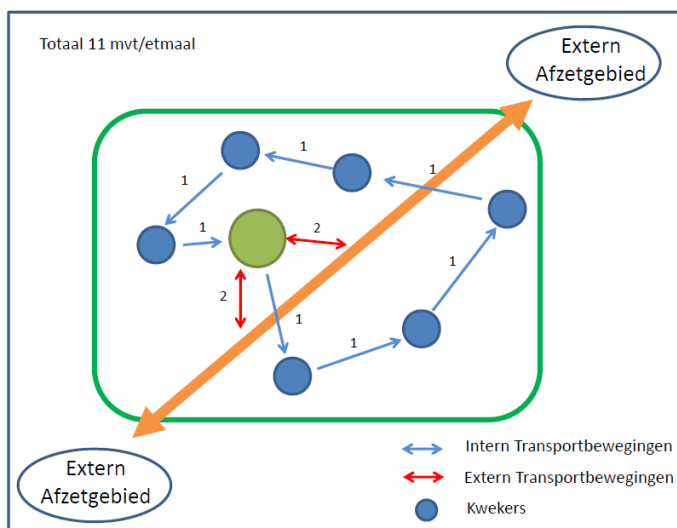
Externe vrachtverkeer gebundeld, intern vrachtverkeer van kwekers naar Greenport

Totaal: 16 mvt/etmaal (-43%)

Op dit moment is sprake van weinig efficiëntie, aangezien er vrachtwagens voor extern transport naar de kwekers rijden voor maar enkele karren per keer (geen volle vrachten dus). In de toekomst gaat men deze karren bundelen voor de Greenport waardoor externe transporteurs op een centrale locatie vrachtwagens volledig kunnen vullen. Dit geeft een reductie van het aantal vrachtbewegingen die nodig zijn voor transport naar externe afzetgebieden. Uiteraard is er dan wel nog intern vrachtverkeer nodig waarmee de producten van de kwekers naar de Greenport gebracht worden. Dit kan echter ook efficiënter gebeuren, omdat de kwekers met volle(re) vrachtwagens naar de Greenport kunnen gaan rijden.

3.3 Efficiënter intern transport

Er zijn mogelijkheden om ook het intern transport dat nodig is om de producten van de kwekers naar de Greenport te krijgen, verder te verbeteren. Wanneer de Greenport een extra service gaat leveren, waarbij ze bij de kwekers de karren gaan ophalen, kan het aantal vrachtbewegingen nog verder naar beneden gaan. Met deze service gaat de Greenport namelijk rondes rijden langs de kwekers in plaats van dat elke kweker zelf naar de Greenport rijdt. Het intern verkeer kan op die manier worden geoptimaliseerd door een bundeling van verkeer. Hierbij is de verwachting dat 70% van de klanten gebruik zal maken van deze ophaalservice. Onderstaande figuur toont deze situatie door middel van een voorbeeld.



Situatie met Greenport en ophaalservice:

Externe vrachtverkeer gebundeld,
intern vrachtverkeer gebundeld

Totaal: 11 mvt/etmaal (-60%)

4 Routes Greenport Haaren

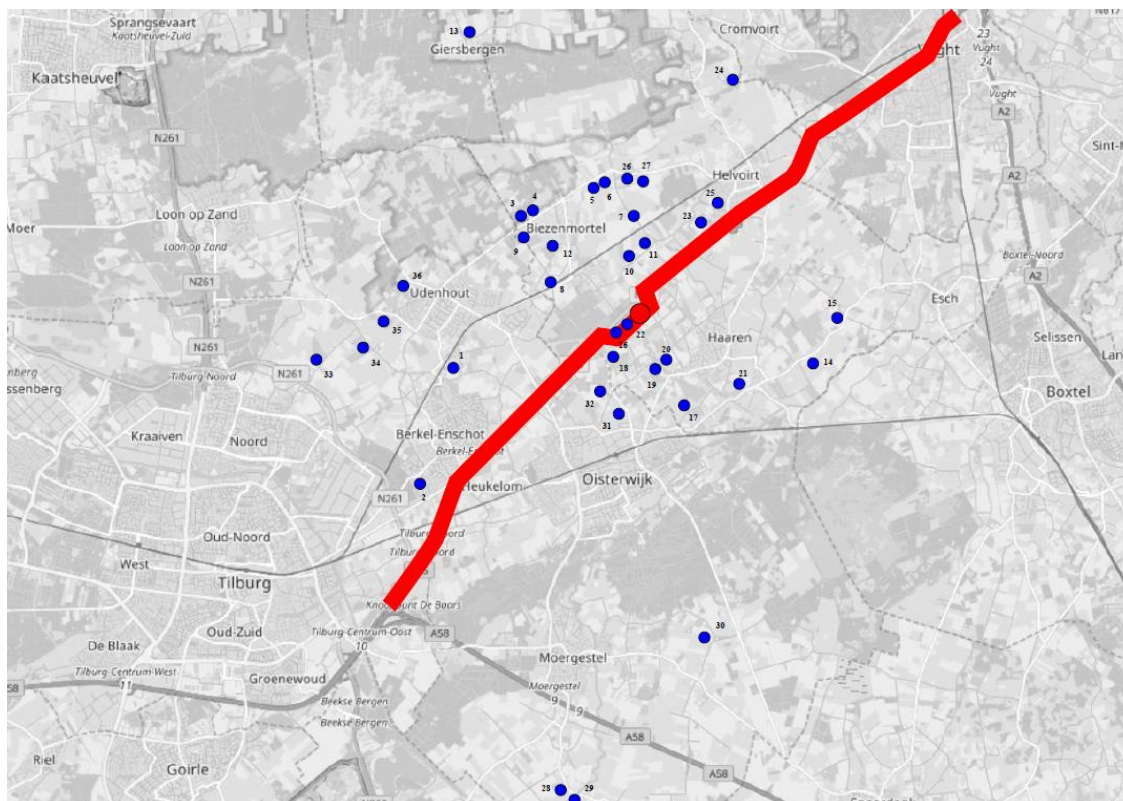
4.1 Inleiding

De Greenport fungeert als hub voor het externe verkeer dat de producten ophaalt. Daarbij rijdt het externe verkeer niet meer naar de verschillende kwekers, maar naar één centrale locatie namelijk de Greenport aan de Rijksweg 13.

Om de verschillende producten van de kwekers bij de Greenport te krijgen zijn er twee mogelijke opties voor de kwekers. De eerste optie is dat de kwekers hun eigen producten zelf aanleveren bij Greenport. Deze optie is in paragraaf 3.2 uitgewerkt. De tweede optie is dat Greenport de producten zelf gaat halen bij de verschillende kwekers. De potentiële routes hiervan zijn in paragraaf 3.3 uitgewerkt.

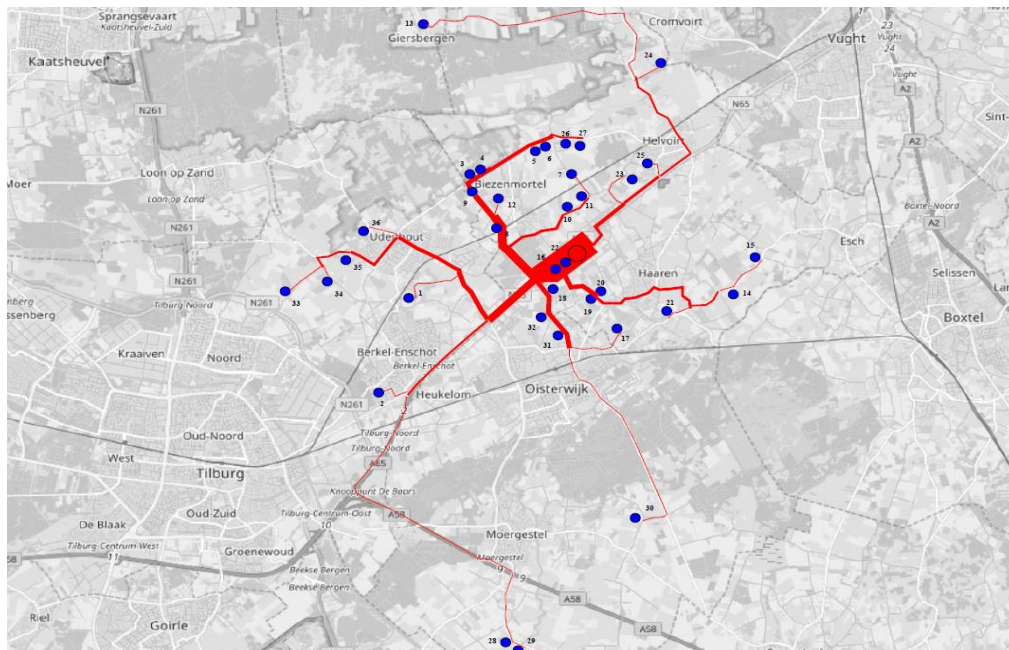
4.2 Optie 1; kwekers leveren producten zelf aan Greenport

In onderstaand kaart zijn de routes weergegeven van de externe transporteurs naar de locatie Greenport.



Duidelijk is dat dit verkeer gebundeld wordt waarbij gebruik wordt gemaakt van de Berktweg en de kruispunten Heusdensebaan / N65 en Monseigneur Zwijzenstraat/N65.

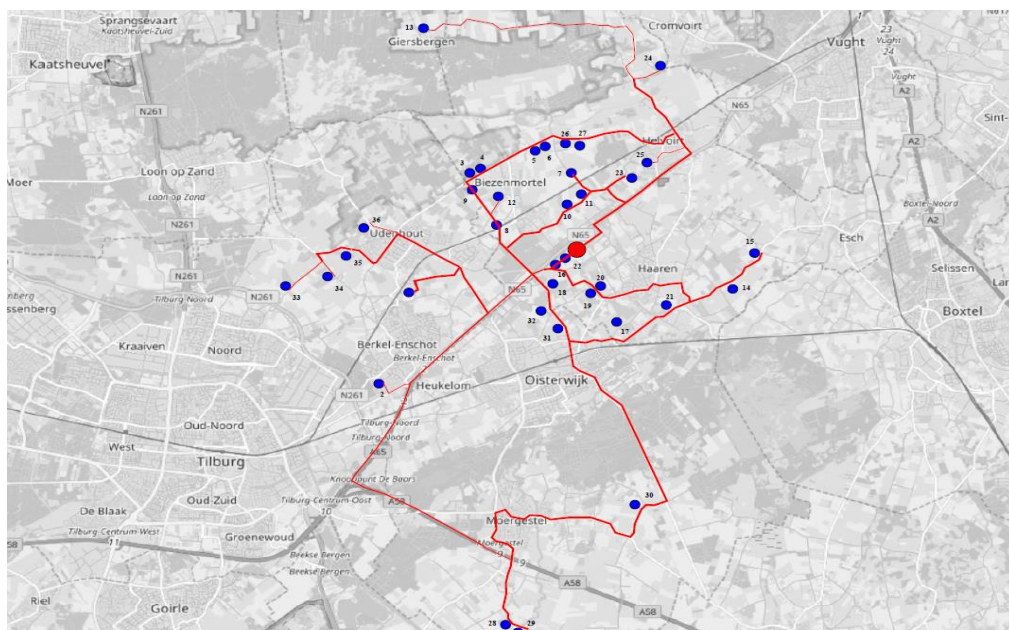
In deze optie verzorgen de kwekers hun eigen transport naar de Greenport. In de volgende kaart zijn de routes hiervan uitgewerkt. Indien routes van meerdere kwekers over dezelfde weg lopen is deze wederom dikker weergegeven. Hierdoor ontstaat een indicatie van straten die het meest gebruikt zullen gaan worden door verkeer van de kwekers naar de Greenport.



Duidelijk is dat vooral de route over de Heusdensebaan en de Berktweg gebruikt gaan worden hiervoor. Afhankelijk van de gebruikte vervoerwijze kan wel of niet gebruik worden gemaakt van de N65, aangezien landbouwverkeer hier niet op mag rijden. In deze uitwerking is niet uitgegaan van een beperking om over de N65 te mogen rijden.

4.3 Optie 2; Greenport verzorgt transport tussen kwekers en Greenport

In deze uitwerking gaan we ervan uit dat Greenport de producten gaat halen bij de verschillende kwekers. Daarbij verandert er niets aan de routes van het extern verkeer. Greenport kan wel het transport van en naar de verschillende kwekers bundelen en daarmee efficiënter vormgeven. Onderstaande kaart geeft deze gebundelde routes weer.



4.4 Aantal vrachtwagenbewegingen

Hiervoor is aandacht gegeven aan de routes van verkeer in de situatie waarin de Greenport gerealiseerd is. Om een inschatting te kunnen maken van het effect van de Greenport op verkeersstromen, is het van belang te beredeneren hoeveel verkeer (vrachtbewegingen) vervolgens gebruik maakt van deze routes. Met één vrachtbeweging bedoelen we het komen én gaan van een vrachtwagen.

Voor een Greenport gelden echter geen algemene kencijfers voor wat betreft het aantal vrachtbewegingen van en naar kwekers. Om een goede uitgangspositie te formuleren is een case uitgewerkt op basis van ervaringen van kwekers in overleg met de initiatiefnemer. Het betreft een groeiscenario waar de Greenport de komende jaren naartoe wenst te werken. Greenport heeft dan alle 36 kwekers als klant.

Extern verkeer

De ervaring leert dat een gemiddelde kweker ongeveer 6 vrachtwagens per dag op bezoek krijgt om gemiddeld 1,5 kar per wagen mee te nemen. Dit zijn in totaal 9 karren per dag per kweker. De 36 kwekers zorgen daarmee dus voor gemiddeld 216 vrachtbewegingen per dag met in totaal 324 karren. Deze bewegingen verspreiden zich over het onderliggend wegennet, omdat enkele transporteurs met één vrachtwagen naar meerdere kwekers rijdt.

In één vrachtwagen kunnen 38 karren geladen worden. Door de vrachten van de 36 kwekers te bundelen op één locatie (de Greenport) kunnen deze 324 karren nog door maximaal 9 (324/38) vrachtwagens worden verzorgd. Indien in de praktijk de vrachtwagens niet voor 100%, maar voor de helft gevuld worden, zijn dit hooguit 18 vrachtbewegingen per dag richting de locatie Greenport.

In het hoogseizoen wil de Greenport drie ophaalmomenten realiseren: 's ochtends, 's middags en 's avonds. Dit betekent dat er gemiddeld zes vrachtwagens op het terrein aanwezig zijn per ophaalmoment. De initiatiefnemer zorgt ervoor dat deze vrachtwagens op eigen terrein kunnen staan.

Intern verkeer

Uiteraard moeten ook de vrachten van de kwekers naar de Greenport gebracht worden. Het idee is om hierbij gebruik te maken van kleinere wagens die minder belastend zijn voor het wegennet. Door combinatieritten te maken worden deze bewegingen teruggebracht naar een minimum. Hoeveel ritten dit zijn is afhankelijk van de capaciteit van het gebruikte materiaal. Dit is op dit moment nog niet bekend.

In deze case gaan we uit van 324 karren die naar de Greenport gebracht worden door in totaal 36 kwekers. Indien elke kweker zijn eigen vrachten voortaan bundelt dan blijven er nog maar 36 vrachtbewegingen per dag over welke naar de Greenport gaan. Elke kweker rijdt dus één keer per dag op een neer naar de Greenport om zijn producten te leveren.

Extra service ophaaldienst Greenport voor reductie intern verkeer

Daarnaast wordt de inschatting gegeven dat straks 70% van de afnemers producten laat ophalen, middels de servicedienst van Greenport. Dit zijn 25 kwekers met circa 227 karren per dag. Deze kunnen worden bediend door zes vrachtwagens. De levert dus zes vrachtbewegingen per dag op. De overige 11 kwekers brengen de producten dagelijks zelf naar de Greenport. Waarbij de verwachting is dat kwekers vrachten bundelen en daarmee één keer per dag op een neer moeten naar de Greenport. In totaal zorgt de ophaaldienst voor een reductie van 36 interne vrachtbewegingen naar 17 interne vrachtbewegingen per dag.

Totale vrachtbewegingen van en naar Greenport

Het totaal aantal vrachtbewegingen (intern + extern) naar de Greenport is in totaal 54 vrachtbewegingen per etmaal (36+18). Indien 70% van de kwekers gebruikt maakt van de ophaalservice wordt dit aantal verlaagt naar 35 vrachtbewegingen per etmaal (17+18). Vertaald naar motorvoertuigen, waarbij 1 vrachtauto gelijk staat aan 2 motorvoertuigen, zijn dit 70 motorvoertuigen per etmaal. Deze vrachtbewegingen vinden voornamelijk plaats over de Berktweg. Dit betekent een toename van intensiteiten op de Berktweg van circa 7% op de huidige intensiteit van 985 mvt/etmaal.

4.5 Toekomstscenario

Om de robuustheid van deze QuickScan te vergroten is aanvullend op de vorige case nog een andere case uitgewerkt. Daarbij is de veronderstelling dat het aantal klanten van de Greenport in de loop der jaren toeneemt tot 50 kwekers. Hiermee wordt dus een doorkijk gemaakt richting de toekomstige ontwikkeling van de Greenport en de gevolgen die dat zal hebben op de verkeersstromen in Haaren en omgeving. De uitgangspunten voor beide cases zijn gelijk aan elkaar.

Extern verkeer

Wanneer 50 kwekers zich aansluiten bij de Greenport levert dit gemiddeld per dag 300 vrachtbewegingen op waarbij in totaal 450 karren worden getransporteerd. Deze karren kunnen, bij een bundeling van extern transport in de Greenpoort, door maximaal 12 (450/38) vrachtwagens worden verzorgd. Wanneer in de praktijk de capaciteit van de vrachtwagens voor slechts 50% wordt benut, zijn dit nog altijd hooguit 24 vrachtbewegingen per dag richting de locatie Greenport.

Verspreid over de drie ophaalmomenten die de Greenport in het hoogseizoen wil faciliteren, zijn er naar verwachting 8 vrachtwagens op het terrein van de Greenport aanwezig die daar ook een plek gegeven moet worden.

Intern verkeer

In de situatie van een Greenport moeten de vrachten van de kwekers nog altijd naar de centrale locatie worden gebracht. Als elk van de 50 kwekers zijn eigen vrachten voortaan bundelt, dan kunnen de in totaal 450 karren in 50 vrachtbewegingen per dag naar de Greenport worden gebracht. Elke kweker rijdt in dat geval één keer per dag op en neer naar de Greenport.

Extra service ophaaldienst Greenport voor reductie intern verkeer

Als de Greenport bij 70% van de in totaal 50 afnemers producten laat ophalen, gaat dit om 35 kwekers met een totaal van 315 karren per dag. Deze karren kunnen door 9 vrachtwagens worden vervoerd. Met het ophalen van de producten bij kwekers door Greenport gaan dus 9 vrachtbewegingen per dag gemoeid. De overige 15 kwekers leveren de producten zelf aan de Greenport. Uitgaande van een bundeling aan vrachten moet elk van de kwekers één keer per dag op en neer naar de Greenport, hetgeen leidt tot 15 vrachtbewegingen per dag. In totaal zorgt de ophaaldienst voor 24 vrachtbewegingen per dag betreffende het interne verkeer.

Totale vrachtbewegingen van en naar Greenport

Wanneer het aantal afnemers van Greenport toeneemt tot 50 kwekers gaat dit samen met in totaal 74 vrachtbewegingen per etmaal (24+50). Indien 70% van de kwekers gebruikt maakt van de ophaalservice wordt dit aantal gereduceerd naar 48 vrachtbewegingen per etmaal (24+24), dit zijn 96 motorvoertuigen per etmaal. Deze vrachtbewegingen concentreren zich met name op de Berktweg. Dit betekent een toename van intensiteiten op de Berktweg van 9,5% ten opzichte van de huidige intensiteit van 985 mvt/etmaal.

5 Conclusies en aandachtspunten

5.1 Huidige situatie

In de huidige situatie zien we een diffuus beeld van het vrachtverkeer naar de kwekers over het onderliggend wegennet. Meerdere transportbedrijven rijden daarbij naar dezelfde kweker. Uiteraard vindt ook hier bundeling plaats, waarbij meerdere kwekers door 1 transportbedrijf worden benaderd. Dit kan er echter toe leiden dat er meer verkeer door de kernen rijdt dan nu in beeld is gebracht. Immers een kweker aan de noordkant en zuidkant van Haaren kan dan zorgen voor vrachtverkeer door de kern Haaren. In deze huidige situatie is er weinig inzicht en grip op deze vrachtbewegingen.

5.2 Bundeling extern verkeer

Extern verkeer wordt gezien als vrachtverkeer dat de producten ophaalt bij de kwekers of greenport en vervoert naar de verschillende afnemers. Het externe verkeer dat in de huidige situatie naar de verschillende kwekers apart rijdt, wordt door de introductie van een Greenport gebundeld naar één locatie. Hierdoor neemt het aantal vrachtverkeer op het onderliggend wegennet naar de kwekers af. In welke mate sprake is van een afname is sterk afhankelijk van de huidige leveringen bij de verschillende kwekers. Wel kan gesteld worden dat er een grote kans is dat op de wegen weergegeven in de verschillende routes in paragraaf 2.3 en 2.4 het aantal verkeersbewegingen door vrachtverkeer voor extern verkeer afneemt.

De route waarvan we verwachten dat er een toename plaats vindt van vrachtverkeer is de route van de N65 naar de Greenport locatie aan de Rijksweg 13. De verwachting is dan ook dat het vrachtverkeer op de Berktweg en de kruispunten Heusdensebaan/N65 en Monseigneur Zwijsenstraat/N65 toeneemt. Door bundeling van het verkeer is wel duidelijk waar het vrachtverkeer gaat rijden, waardoor eventuele noodzakelijke verkeersmaatregelen inzichtelijker worden en geconcentreerd zijn op één of twee routes.

5.3 Bundeling intern verkeer

De winst van de reductie van vrachtverkeer op het onderliggend wegennet wordt beperkt als kwekers nog steeds hun producten zelf aanleveren aan Greenport. Immers rijden ze dan allemaal individueel naar de Greenport, waardoor toch vrachtbewegingen op het onderliggend wegennet ontstaan. Een mogelijk voordeel is dat er wel efficiëntie kan ontstaan door met volle wagens naar de Greenport te rijden waar de producten dan gesplitst worden naar de verschillen externe transporteurs.

Naar mate de Greenport ook de producten zelf gaat halen bij de kwekers zal het positieve effect op het verlagen van het aantal vrachtbewegingen op het onderliggend wegennet groter zijn. De Greenport kan zodoende meerdere kwekers bundelen in de routes. De visie van de initiatiefnemer is dat 70% van de kwekers ervoor kiest om de producten ook te laten ophalen en 30% nog zelf levert.

5.4 Één gesprekspartner voor interne routekeuzes

Buiten de reductie van vrachtbewegingen is een groot voordeel dat er één gesprekspartner ontstaat in de regio waar afspraken mee gemaakt kan worden welke routes gebruikt worden om de producten bij de kwekers te halen. De grip op de routekeuze van vrachtverkeer wordt hiermee sterker. Hierdoor kunnen routes door woongebieden vermeden worden.

5.5 Kruispunten N65

De N65 heeft een afwikkelingsfunctie van doorgaand- en bestemmingsverkeer. De verwachting is dat door de komst van Greenport geen knelpunten ontstaan op wegvakniveau. Ook niet als het aantal afnemers dat aangesloten is bij de Greenport toeneemt tot 50 kwekers.

Aandachtspunt is wel de afwikkeling van het verkeer op de kruispunten van de N65 ten noorden en zuiden van de Greenport. Hoe groter het succes van de Greenport, hoe minder vervoersbewegingen op het onderliggend wegennet er zijn door een bundeling van vrachtverkeer. In die situatie zal echter wel meer afslaand verkeer op de kruispunten met de N65 ontstaan. De druk op deze kruispunten zal toenemen naarmate meer kwekers zich aansluiten bij de Greenport. De toekomstige ontwikkelingen rondom de N65 hebben zijn tevens van invloed op de verkeersdrukte van deze kruispunten.