



de VERKEERSDESKUNDIGE

## **Glastuinbouwbedrijf Andel**

**onderbouwing verkeersbewegingen aanvraag  
omgevingsvergunning**

---

Rapport

13 juni 2017

**Project** : Glastuinbouwbedrijf Andel; onderbouwing verkeersbewegingen aanvraag omgevingsvergunning  
**Opdrachtgever** : DLVge  
**Status** : Rapport  
**Datum** : 13 juni 2017

---

## Colofon

---

**Opdrachtgever** : DLVge  
Violierenweg 3  
2665 MV BLEISWIJK  
**Contactpersonen** : De heer A. van Antwerpen  
**Dossier** : 15-0046 ref 17.03511

---

**Project** : Glastuinbouwbedrijf Andel;  
onderbouwing verkeersbewegingen aanvraag omgevingsvergunning  
**Rapportnummer** : Vkd170601  
**Status** : Rapport  
**Versie** : 01  
**Projectmanager** : Max van Kelegom  
**Auteur(s)** : Max van Kelegom  
**Datum** : 13 juni 2017  
[info@verkeersdeskundige.nl](mailto:info@verkeersdeskundige.nl)

---

**Project** : Glastuinbouwbedrijf Andel; onderbouwing verkeersbewegingen aanvraag omgevingsvergunning  
**Opdrachtgever** : DLVge  
**Status** : Rapport  
**Datum** : 13 juni 2017

---

## Inhoudsopgave

|          |                                                             |          |
|----------|-------------------------------------------------------------|----------|
| <b>1</b> | <b>Inleiding .....</b>                                      | <b>1</b> |
| 1.1      | Achtergrond .....                                           | 1        |
| 1.2      | Vraagstelling .....                                         | 1        |
| <b>2</b> | <b>Onderbouwing voor aanvraag omgevingsvergunning .....</b> | <b>2</b> |
| 2.1      | Projectuitgangspunten .....                                 | 2        |
| 2.1.1    | <i>Situatie</i> .....                                       | 2        |
| 2.1.2    | <i>Bedrijfsvoering</i> .....                                | 2        |
| 2.2      | Berekening verkeers- en vervoeromvang .....                 | 3        |
| 2.2.1    | <i>Verkeersintensiteit</i> .....                            | 3        |
| 2.2.2    | <i>Capaciteit en verkeersveiligheid</i> .....               | 3        |
| Bijlage  | Profiel Verkeersdeskundige .....                            | 5        |

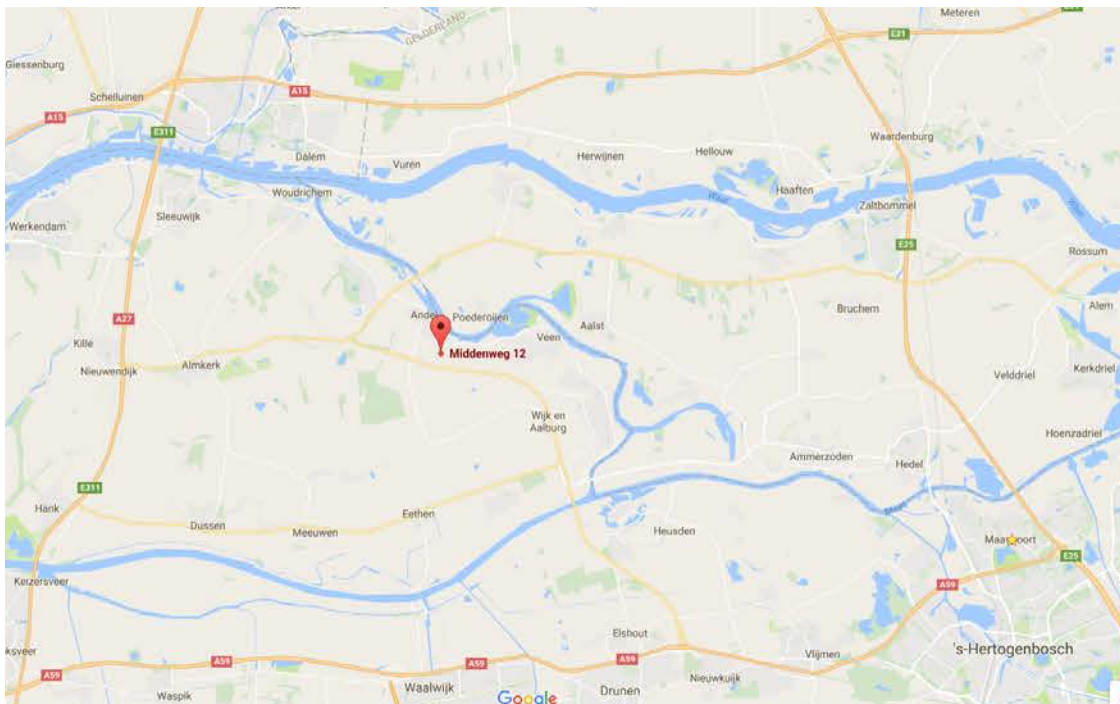
**Project** : Glastuinbouwbedrijf Andel; onderbouwing verkeersbewegingen aanvraag omgevingsvergunning  
**Opdrachtgever** : DLVge  
**Status** : Rapport  
**Datum** : 13 juni 2017

---

# 1 Inleiding

## 1.1 Achtergrond

DLVge heeft in voorbereiding een aanvraag bij de gemeente Woudrichem voor een omgevingsvergunning voor de ontwikkeling van een glastuinbouwbedrijf aan de Middenweg 12 in Andel (Noord-Brabant). De locatie voor de ontwikkeling is een uitbreidingsgebied voor glastuinbouw in Andel, centraal gelegen in het gebied tussen de A2, A59, A27 en A15.



De locatie van het te ontwikkelen glastuinbouwbedrijf aan de Middenweg 12 is via de provinciale wegen verbonden met het landelijk wegennetwerk:

- via de N267 en de N322 in westelijke richting met de A15 Gorinchem – Breda;
- via de N267 en de N322 in oostelijke richting met de A2 Utrecht – 's Hertogenbosch;
- via de N267 in zuidelijke richting met de A59 en vervolgens met de A2 en de A15.

## 1.2 Vraagstelling

Voor het onderdeel verkeers- en vervoerbewegingen van de aanvraag voor de omgevingsvergunning vereist de gemeente Woudrichem een onderbouwing van de omvang van de verkeers- en vervoerbewegingen. Deze omvang mag niet leiden tot overschrijding van de capaciteit van de Middenweg en tot aantasting van de verkeersveiligheid.

DLVge heeft voor deze onderbouwing de Verkeersdeskundige gevraagd een document op te stellen met berekeningen en analyses die voldoen aan de vraag van de gemeente.

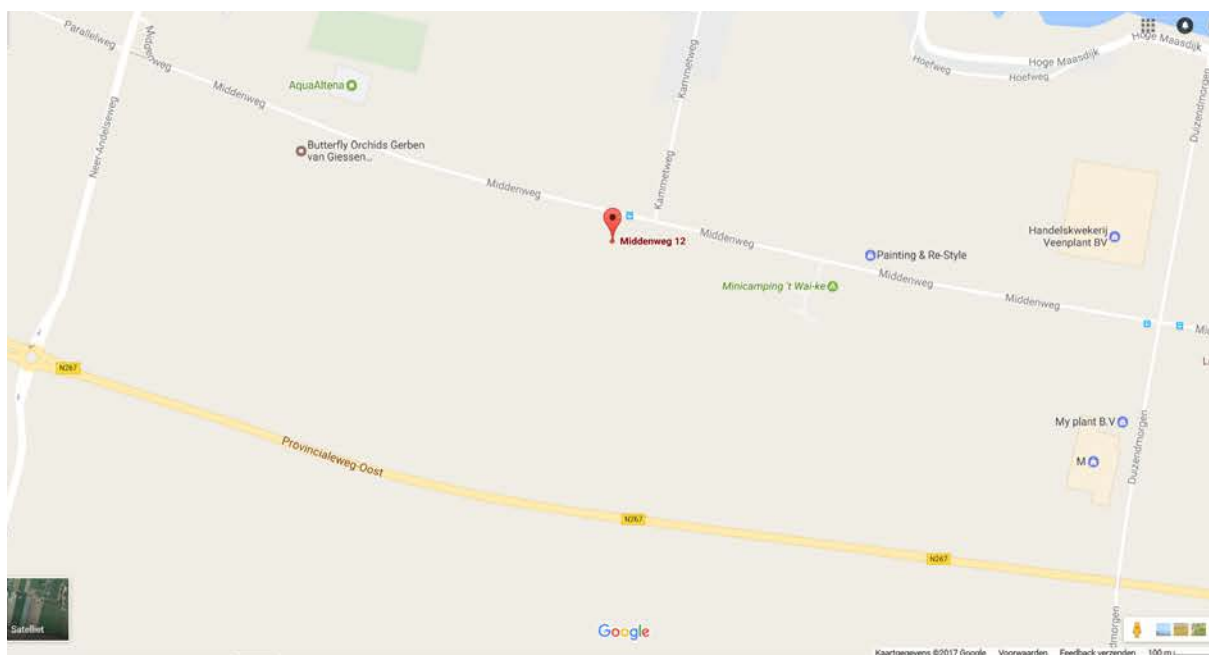
**Project** : Glastuinbouwbedrijf Andel; onderbouwing verkeersbewegingen aanvraag omgevingsvergunning  
**Opdrachtgever** : DLVge  
**Status** : Rapport  
**Datum** : 13 juni 2017

## 2 Onderbouwing voor aanvraag omgevingsvergunning

### 2.1 Projectuitgangspunten

#### 2.1.1 Situatie

De locatie van het te ontwikkelen glastuinbouwbedrijf ligt aan de Middenweg buiten de bebouwde kom van Andel. De weg is verkeerskundig gecategoriseerd als een erftoegangsweg met een maximum snelheid van 60 km/h. De weg is voorzien van fietsstroken, afgescheiden van de rijloper met een onderbroken markering. Op de Middenweg rijdt tevens een openbaarbusvervoerlijn. Aan de Middenweg zijn nog meer (glastuinbouw)bedrijven gevestigd, passend binnen het karakter van uitbreidingsgebied van glastuinbouw. Bij deze bedrijven heeft ook vrachtverkeer zijn herkomst en/of bestemming. De weg is ingericht en geschikt voor vrachtverkeer.



Vanaf de locatie Middenweg 12, direct gelegen tegenover de Kammetweg, is de N267 te bereiken: in westelijke richting via de Neer Andelseweg en in oostelijke richting via de Veensteeg. De ontsluiting in westelijke richting heeft de voorkeur vanwege de kortere afstand naar de N267 en de betere inrichting van het wegprofiel. In de bedrijfsvoering wordt de ontsluiting in westelijke richting als voorkeursroute aangehouden en gecommuniceerd.

#### 2.1.2 Bedrijfsvoering

Van het te ontwikkelen bedrijf gelden de volgende karakteristieken van de bedrijfsvoering voor verkeers- en vervoerbewegingen:

**Project** : Glastuinbouwbedrijf Andel; onderbouwing verkeersbewegingen aanvraag omgevingsvergunning  
**Opdrachtgever** : DLVge  
**Status** : Rapport  
**Datum** : 13 juni 2017

---

- het is in hoofdzaak een dagproductiebedrijf, wat betekent dat de verkeers- en vervoerbewegingen voornamelijk overdag plaatsvinden en in geringe mate in avond- en nachturen;
- de reguliere werkdagen zijn van maandag tot en met vrijdag; incidenteel wordt ook op zaterdag gewerkt, voor het bepalen van de verkeersoverlast gelden alleen de reguliere werkdagen;
- het personenautoverkeer is te onderscheiden in:
  - o werknemers 's ochtends vóór de ochtendspits, 's avonds tijdens de avondspits,
  - o bezoekers verspreid over de dag;
- het vrachtverkeer grotendeels vóór de ochtendspits en verder verdeeld over de dag;
- incidenteel zal de omvang van de verkeers- en vervoerbewegingen tot maximaal 30% groter zijn dan de reguliere omvang. Verkeerskundig hoeft met deze zeer beperkte extra belasting geen rekening te worden gehouden.
- het vrachtverkeer gaat naar/komt van zo direct mogelijk vanaf de provinciale weg N267.

## 2.2 Berekening verkeers- en vervoeromvang

### 2.2.1 Verkeersintensiteit

Voor het bepalen van de verkeers- en vervoeromvang is relevant om de intensiteiten van de voertuigen per dag op de weg vast te stellen. Daartoe geldt het volgende:

- het aantal personenauto's gebruikt door:
  - o werknemers =  $2 \times 38 \text{ mvt/etm}^1 = \mathbf{76 \text{ mvt/etm}}$  (vóór de ochtendspits en tijdens de avondspits),
  - o bezoekers =  $2 \times 10 \text{ mvt/etm} = \mathbf{20 \text{ mvt/etm}}$  (verspreid over de dag);
- personeelsbusjes:  $2 \times 13 \text{ mvt/etm} = \mathbf{26 \text{ mvt/etm}}$  (vóór de ochtendspits en tijdens de avondspits);
- vrachtverkeer:  $2 \times 17 \text{ mvt/etm} = \mathbf{34 \text{ mvt/etm}}$  (vóór de ochtendspits en verspreid over de dag).

Het totaal aantal voertuigen als gevolg van de bedrijfsvoering van het te ontwikkelen glastuinbouwbedrijf bedraagt **156 mvt/etm**.

Verkeerskundig betekent dit:

- vóór de ochtendspits:  $(38 + 13 + 17 =) 68 \text{ mvt/uur}$ ;
- in de avondspits:  $(38 + 13 + 1 =) 52 \text{ mvt/2 uur} = 26 \text{ mvt/uur}$ .

### 2.2.2 Capaciteit en verkeersveiligheid

Volgens CROW<sup>2</sup>-publicaties 328 (Handboek Wegontwerp 2013; Basiscriteria) en 329 (Handboek wegontwerp 2013; Erftoegangswegen) geldt voor erftoegangswegen als de Middenweg

---

<sup>1</sup> mvt/etm = aantal motorvoertuigen per etmaal (dit is een verkeerskundige eenheid om de verkeersbelasting te omschrijven).



**Project** : Glastuinbouwbedrijf Andel; onderbouwing verkeersbewegingen aanvraag omgevingsvergunning  
**Opdrachtgever** : DLVge  
**Status** : Rapport  
**Datum** : 13 juni 2017

---

een capaciteit van maximaal 6.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm). Ook geldt dat dergelijke wegen moeten zijn voorzien van fietsvoorzieningen zoals fietsstroken; op de Middenweg zijn dergelijke stroken aangebracht.

De te verwachten intensiteiten bedragen 156 mvt/etm en zijn, gezien de maximale capaciteit van 6.000 mvt/etm, zeer gering. Bij de huidige geringe bebouwing en bedrijfsactiviteiten aan de Middenweg kan worden aangenomen dat de toename met 156 mvt/etm geen verstoring van de capaciteit met zich meebrengt.

Relevanter is om te bezien wat de effecten zijn in de ochtend- en avondspits. De begintijden van het te ontwikkelen glastuinbouwbedrijf liggen vóór de ochtendspits. Dus de ochtendintensiteiten hebben geen invloed op de ochtendspits. De eindtijden van de bedrijfsvoering op een dag liggen verspreid. In het ongunstigste geval is de avondintensiteit 26 mvt in het avondspitsuur. Gerekend met 10% van de theoretische wegcapaciteit als spitsuurintensiteit ( $= 10\% \times 6.000 \text{ mvt/etm} = 600 \text{ mvt/uur}$ ) is de toename van de avondspits met 26 mvt/uur zeer gering ( $= 4\%$  van de theoretische spitsuurintensiteit).

De verkeersveiligheid zou in het geding komen als er sprake zou zijn van grote risico's op confrontatie van zwakke verkeersdeelnemers, zoals fietsers en voetgangers, met gemotoriseerd verkeer. De Middenweg is voorzien van fietsstroken, zodat fietsers en voetgangers een min of meer 'afgeschermd' deel van de rijbaan ter beschikking hebben.

In het geval van het te ontwikkelen glastuinbouwbedrijf geldt bovendien dat de meeste verkeers- en vervoerbewegingen vóór de ochtendspits plaatsvinden. Op die tijdstippen zal het fietsers- en voetgangersverkeer relatief gezien zeer gering zijn, zodat mogelijke confrontaties tot een minimum beperkt blijven.

Tijdens de avondspits kan het aandeel fietsers- en voetgangersverkeer iets groter zijn, maar de weginrichting met fietsstroken en de, in relatie tot de capaciteit, geringe omvang van het gemotoriseerd verkeer beperken ook mogelijke confrontaties. Ook geldt dat op deze tijdstippen er nagenoeg geen sprake is van scholierenfietsverkeer, een groep kwetsbare verkeersdeelnemers.

Dit geheel in ogenschouw nemend mag worden geconstateerd dat de verkeersveiligheid als gevolg van de geringe toename in verkeersintensiteiten niet in het geding is.

---

<sup>2</sup> CROW is het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte. Deze not-for-profit organisatie ontwikkelt, verspreidt en beheert praktisch toepasbare kennis voor beleidsvoorbereiding, planning, ontwerp, aanleg, beheer en onderhoud. De kennis, veelal in de vorm van richtlijnen, aanbevelingen en systematieken, vindt haar weg naar de doelgroepen via websites, publicaties, cursussen en congressen.

**Project** : Glastuinbouwbedrijf Andel; onderbouwing verkeersbewegingen aanvraag omgevingsvergunning  
**Opdrachtgever** : DLVge  
**Status** : Rapport  
**Datum** : 13 juni 2017

---

## Bijlage Profiel Verkeersdeskundige

### Corebusiness Verkeersdeskundige ([www.verkeersdeskundige.nl](http://www.verkeersdeskundige.nl))

#### Door Verkeersdeskundige uitgevoerde, relevante projecten

**Advocaten:** Delissen Martens Advocaten Belastingadviseurs Mediation Den Haag  
Digna de Bruin Advocatuur & Mediation, Baarn  
DVL advocaten B.V., Amsterdam  
Labré Advocaten, Amsterdam  
Moree Gelderblom Advocaten, Rotterdam  
Parmentier & Oass Advocaten, Haarlem  
Schenkeveld Advocaten, Alkmaar  
Vlaminckx Advocaten, Venlo

**Projecten:** Advies voor diverse bezwaarprocedures  
Beoordelen documenten/stukken, plaatselijk verkennen van verkeerssituaties, maken analyses en opstellen adviezen

---

#### Rechtsbijstandsverzekeringsmaatschappijen:

Achmea Rechtsbijstandsverzekering, Tilburg  
ARAG Rechtsbijstand, Leusden  
DAS Rechtsbijstand Verzekeringsmaatschappij N.V., Amsterdam  
NRS Rechtsbijstand, Rotterdam

**Projecten:** Advies voor diverse bezwaarprocedures  
Beoordelen documenten/stukken, plaatselijk verkennen van verkeerssituaties, maken analyses en opstellen adviezen

---

**Bedrijven/** DLVge Bleiswijk

**Organisaties:** Stichting De Opbouw, Utrecht  
Stichting Laat de Laresse, Amsterdam

**Projecten:** Advies voor diverse bezwaarprocedures en gemeentelijke vergunningsaanvragen  
Beoordelen documenten/stukken, plaatselijk verkennen van verkeerssituaties, maken analyses en opstellen adviezen

---

#### Profiel Max van Kelegom (1949)

Civieltechnisch en verkeerskundig geschoold. Werkzaam geweest bij enkele adviesbureaus in technische en leidinggevende functies. Belangrijkste ervaring bij ANWB als belangenbehartiger namens ANWB-leden op het gebied van verkeer en vervoer.

Hij is bij veel richtlijnen wegontwerp betrokken (geweest). Zo is hij bij CROW, het landelijk kennisplatform verkeer en vervoer, jarenlang projectleider, adviseur, auteur en voorzitter van werkgroepen geweest bij het opstellen van diverse CROW-publicaties wegontwerp. In deze publicaties is Duurzaam Veilig steeds uitgangspunt en leidraad geweest voor de aanbevelingen en richtlijnen wegontwerp, zowel voor binnen als voor buiten de bebouwde kom. Voortschrijdend inzicht heeft er bij hem toe geleid dat hij tegenwoordig vraagtekens zet bij de wetenschappelijke betekenis van Duurzaam Veilig. Vooral het negeren van de betekenis van 'zien in het verkeer' is een grote omissie van Duurzaam Veilig.