

Second Opinion

Onderwerp: Effecten bedrijfsuitbreiding op verkeersveiligheid
Datum: 29 juli 2024
Aan: Dhr. en mw. Van der Steen
Van: Ing. D.L. de Baan
Ons kenmerk: P2417M01D3a

1. Inleiding

1.1 Achtergrond

De firma StoneTulips, gevestigd aan Leijerdijk 5 in Nieuwe Niedorp, heeft plannen om het bedrijf uit te breiden naar de overzijde van de Leijerdijk. Aanleiding is de groei van het bedrijf en de beperkte ruimte op het huidige terrein. Dat uit zich in het deels moeten laden en lossen van vrachtwagens op de openbare weg met af en toe ook wachtende vrachtwagens op de rijbaan. Figuur 1 geeft een beeld van de huidige praktijk met laden en lossen. Deze situatie komt vooral in het bollenseizoen voor, maar ook bij duister in najaar en winter (zie ook foto's in de bijlage).



Figuur 1 – Beeld van de huidige praktijk laden en lossen Leijerdijk 5 (foto's d.d. 15 dec. 2023 om 16:25 uur)

Uit deze twee foto's en de foto's in de bijlage blijkt dat voor het laden van een vrachtwagen of een trekker-oplegger-combinatie, het huidige bedrijfsterrein onvoldoende ruimte biedt om volledig achteruit te steken. De vrachtwagen moet deels op de openbare weg staan en blokkeert daardoor het fietspad. Fietsers moeten dan via de rijbaan rijden met kans op aanrijdingen. Dit is ook bij duister aan de orde. Op het eigen terrein lijkt geen ruimte voor wachtende vrachtwagens, waardoor deze noodgedwongen op de rijbaan staan. Ook zij blokkeren het verkeer dat om hen heen moet rijden. Tot slot parkeert personeel van het bedrijf de auto in de berm tussen rijbaan en fietspad; deze berm is net breed genoeg voor één personenauto, maar ook dit geeft een zeker verkeersveiligheidsrisico vanwege

openslaande portieren op het fietspad en de kans op aanrijden van de auto's door passerende voertuigen.

1.2 Omgevingsvergunning

Vanwege de groei van het bedrijf is een omgevingsvergunning / bouwaanvraag gedaan voor realisatie van een loods met verhard voorterrein aan de zuidzijde van de Leijerdijk, direct tegenover het huidige perceel. Figuur 2 geeft hiervan een beeld. Het totale terrein is ± 1 ha groot en biedt ruimte voor een nieuwe loods ($\pm 2200\text{m}^2$) en een voorterrein van $\pm 1000\text{m}^2$ waarop ruimte is voor het laden en lossen van vrachtwagens, voor wachtende vrachtwagens en voor het parkeren van auto's van het personeel en bezoekers. Tegen de omgevingsvergunning is bezwaar aangetekend; onder andere ten aanzien van de verkeersveiligheid en veronderstelde toename van verkeersbewegingen die vervallen tussen de huidige locatie en de door StoneTulips drie in de omgeving gehuurde loodsen; waarbij in plaats daarvan wordt overgestoken tussen huidige en nieuwe loods.



Figuur 2 – Beeld van bedrijfsuitbreiding tegenover Leijerdijk 5 [bron: Beeldkwaliteitsplan, aug. 2022, Rho Adviseurs]

1.3 Vraagstelling aan De Baan Verkeersadvies

De vraag is om aan te geven wat de verkeersveiligheidsrisico's in de huidige situatie zijn en wat deze in de nieuwe situatie, met bedrijfspand en terrein aan de zuidzijde van de Leijerdijk, zullen zijn. Ten aanzien van de verkeersveiligheidsrisico's dient ingegaan te worden op de onderwerpen: laden op de rijbaan/fietspad, mogelijk wachtende vrachtwagens op de rijbaan, het blokkeren van het fietspad en het parkeren van het personeel.

Tweede vraag is of het aantal verkeersbewegingen door de uitbreiding toe- of afneemt tussen de verschillende locaties die het bedrijf gebruikt.

Tot slot is de vraag gesteld wat de parkeerbehoefte is conform de normen van Hollands Kroon (CROW) en wat het aantal daadwerkelijk geparkeerde auto's in de praktijk zal zijn.

2. Huidige situatie

2.1 Laden en lossen

Het laden en lossen van kisten op/van vrachtwagens vindt plaats met een heftruck aan de achterzijde van een vrachtwagen en via de zijkant bij een trekker-oplegger-combinatie. Voor het manoeuvreren van dat voertuig met een kuubkist met bollen is uiteraard ruimte rondom de vrachtwagen of oplegger nodig.

De vraag die als eerste aan de orde komt, is: *kan het laden en lossen niet op het huidige eigen terrein plaatsvinden? Het totale eigen terrein voor- en naast de loods is immers iets meer dan 400 m².*

Figuur 3 geeft de afmetingen van het terrein met twee inzetten. Uit de luchtfoto met maatvoering blijkt dat op het pad naast de loods wel een vrachtwagen kan staan, maar dat deze dan niet meer gelost of geladen kan worden. Verder is de afstand op het voorterrein tussen loods en fietspad (tussen 15,7 en 19,0 meter) voldoende om een vrachtwagen te parkeren, maar ook dit is onvoldoende om dan te kunnen laden of lossen. Als de vrachtwagen met de achterkant tegen de gevel staat, kan een heftruck niet aan de achterzijde van de vrachtwagen komen of bij een trekker-oplegger-combinatie niet meer aan de andere zijde ervan laden/lossen. Een heftruck heeft 3,20 à 3,50 meter ruimte nodig om te kunnen rijden en draaien. De vrachtwagen moet daardoor ± 3,50 meter afstand houden tot aan de gevel van de loods en staat zodoende met de voorkant op het fietspad. Dit is ingetekend in de foto-inzet rechtsonder in Figuur 3.

In het bedrijfsplan¹ van de firma StoneTulips zijn op pag. 36-41 diverse foto's opgenomen van de huidige situatie van het laden en lossen. In de bijlage bij deze Second Opinion zijn foto's opgenomen.



Figuur 3 – Afmetingen voorterrein huidige situatie met inzet 3D luchtfoto en situatie met indicatief standplaats van trekker-oplegger die geladen/gelost wordt

¹ Bedrijfsplan, zie: <https://ap.lc/ITfZa>

In vrachtwagen passen twee kuubkisten naast elkaar. Het lossen gebeurt daarom eerst aan de ene zijde waarna de vrachtwagen vooruit de Leijerdijk oprijdt om vervolgens weer achteruit te manoeuvreren waardoor de trailer 'iets opschuift' zodat ook de andere zijde kan worden gelost. Dit betekent dat men een keer extra heen en weer op de Leijerdijk manoeuvreert.

Ook komt het voor dat bij een vol voorterrein (met kuubkisten) de vrachtwagen op de rijbaan blijft staan en het laden/lossen daar plaatsvindt. Dan is het zicht op fietsers op het fietspad slecht vanwege bosschages en let de vrachtwagenchauffeur op of er fietsers aankomen en seint dan degene die aan het laden/lossen is hierover. In 2021 en 2023 is hierbij echter een fietser die achterlangs wilde rijden over het hoofd gezien en aangereken.

- ➔ Geconcludeerd moet worden dat het voorterrein weliswaar voldoende lengte heeft om een vrachtwagen of trekker-oplegger-combinatie te laten parkeren, maar dat dan het laden en lossen niet meer mogelijk is. Dit kan uitsluitend als achter de vrachtwagen of combinatie met een heftruck gereden en gedraaid kan worden. De vrachtwagen moet daarvoor iets buiten het eigen terrein staan en staat dan met de voorzijde op het fietspad.
- ➔ Bedrijfsactiviteiten vinden plaats op de openbare weg (op rijbaan en fietspad) terwijl dit vanuit verkeersveiligheid niet gewenst is.

2.2 Wachtende vrachtwagens

In Figuur 1 is een foto opgenomen van een wachtende vrachtwagen. Uit Figuur 3 blijkt dat er weinig ruimte is om naast een vrachtwagen die wordt geladen en gelost ook nog een wachtende vrachtwagen of trekker-oplegger-combinatie te positioneren. In het bedrijfsplan van de firma StoneTulips zijn op pag. 36-41 diverse foto's opgenomen van de huidige situatie. Daarbij is ook een enkele foto opgenomen van een wachtende vrachtwagen. Een foto daaruit is overgenomen in Figuur 4. Als er twee vrachtwagens op het eigen terrein moeten staan, dan is er én weinig ruimte voor laden/lossen én de vrachtwagen(s) staan alsnog op het fietspad. Feitelijk zal men dus eigenlijk altijd op de openbare weg moeten staan om vervolgens te wisselen met een andere vrachtwagen die gereed is om te vertrekken.



Figuur 4 – Zeer weinig ruimte voor twee vrachtwagens op eigen terrein [bron: Bedrijfsplan / zie voetnoot 1]

Wachtende vrachtwagens kunnen wel op de ± 45 meter noordelijk gelegen parkeerstrook (voor nr. 5 en nr. 7) wachten. Nadeel is dat zij dan achteruit moeten terugrijden naar de inrit bij de loods met een zeker risico voor overige weggebruikers. Ook aan de zuidzijde ligt op ± 85 meter een parkeerstrook waar men kan wachten. Dan kan men vervolgens vooruit verder rijden bij de wisseling zonder extra

risico's. De parkeerstroken zijn openbaar en niet altijd beschikbaar voor het tijdelijk even parkeren van een vrachtwagen.

- Wachtende vrachtwagens kunnen niet op het eigen terrein parkeren terwijl een andere vrachtwagen wordt geladen/gelost. De vrachtwagen moet zodoende wel op de openbare weg staan waarbij andere weggebruikers om het voertuig heen moeten rijden. Er is dan beperkt zicht op tegemoetkomend verkeer.
- Wachtende vrachtwagens kunnen ook op de ± 45 meter noordelijk gelegen parkeerstrook (voor nr. 5 en nr. 7) wachten. Dan moeten zij wel achteruit terugrijden naar de inrit bij de loods met een zeker risico voor overige weggebruikers. Of zij kunnen wachten op het ± 85 meter zuidelijker gelegen parkeerstrook en bij wisseling vooruit richting de inrit rijden en achteruit inparkeren.

2.3 Blokkeren fietspad

Het merendeel van de vrachtwagens komen via de N242 en het kruispunt N242-Leijerdijk-Tulpenkade. Men komt zodoende vanuit het zuiden de Leijerdijk inrijden. Vervolgens moet de vrachtwagen of de trekker-oplegger-combinatie ter hoogte van de loods achteruit het perceel indraaien en kruist hierbij het fietspad. Vanuit de positie van de chauffeur is dan wel zicht naar voren (richting noorden/Nieuwe Niedorp) maar niet naar achteren (richting zuiden/N242) omdat daar de oplegger of vrachtwagen het zicht ontnemt. Fietsers kunnen dan door de chauffeur over het hoofd gezien worden. Uiteraard ziet een fietser dat een vrachtwagen achteruit rijdt en zal er zelf voor kiezen even te wachten.

Vervolgens moet de fietser vóór de cabine van de geparkeerde vrachtwagen langs rijden en dat levert voor hem/haar een zeker verkeersveiligheidsrisico op. Zij zullen mogelijk moeten uitwijken naar de rijbaan waar gemotoriseerd verkeer rijdt. Figuur 1 geeft hiervan al een beeld. Hoe groot dit risico is, is moeilijk te kwantificeren. Als de cabine deels op het fietspad staat, kunnen fietsers wel nog net via het verharde deel tussen fietspad en rijbaan rijden zonder op de rijbaan zelf te hoeven komen. Dit zal niet altijd het geval zijn en zal de cabine verder op het fietspad staan.

Bij duister zal de fietser gemakkelijker een gemotoriseerd voertuig kunnen zien vanwege de koplampen en daarop anticiperen.

Bij het wegrijden van de vrachtwagen heeft de chauffeur zicht naar beide zijden en kan eenvoudig zonder extra risico's voor fietsers de Leijerdijk richting N242 op rijden.

Er is in 2022 één ongeval (alleen schade) door de politie op het wegvak van de Leijerdijk geregistreerd², maar de exacte locatie, toedracht en omstandigheden zijn via die kaart niet bekend.

- De verkeersveiligheidsrisico's voor fietsers die via de rijbaan moeten rijden bij een geblokkeerd fietspad zijn aanwezig doch niet goed te kwantificeren. Ongevallen zijn niet geregistreerd.
- Bij duister is het risico ook aanwezig, doch dan kan de fietser vroegtijdig anticiperen op de koplampen van het gemotoriseerd verkeer.

2.4 Parkeren door personeel

Doorgaans parkeert het personeel in de berm tussen rijbaan en fietspad. Dit geeft risico's vanwege openslaande portieren (over fietspad of rijbaan) en kans op aanrijdingen gedurende de werkdag. Hoe groot dit risico is, is moeilijk te kwantificeren.

² Star-verkeersongevallen, zie: <https://ap.lc/IXFsH>



Figuur 5 – Parkeren in de berm tussen rijbaan en fietspad door personeel

Alhoewel het geen veilige situatie oplevert mag men in principe in de (tussen)berm de auto parkeren. Er is geen parkeerverbod op dit gedeelte van de Leijerdijk aanwezig.

Parkeerbehoefte conform gemeentelijke parkeernormen

Conform de parkeernormen van gemeente Hollands Kroon, die hiertoe de CROW-richtlijn hanteert³, komt de parkeerbehoefte in de huidige situatie uit op 19,2 auto's, afgerond 20 auto's.

Uitgangspunt daarbij is een bruto vloeroppervlakte van 1830m², een niet stedelijk gebied en ligging in het buitengebied. Het categorie bedrijf is lastig in te delen zodat gekozen is voor de categorie 'bedrijf arbeidsextensief/bezoekers extensief'. De parkeernorm is dan 1,1 parkeerplaats per 100m² en 5% bezoekers. De berekening is in onderstaande tabel gegeven.

Parkeervraag auto voor: StoneTulips voor Buitengebied + Gemiddeld voor: 'Bedrijf arbeidsextensief / bezoekersextensief'				Parkeervraag		
Situatie:	m2	Eenheid	Parkeernorm	Doelgroep	Bezoekers	Totaal
Huidige situatie	1830,0	100 m2 bvo	1,1	18,3	1,0	19,2

Toelichting afronding: De doelgroep komt uit op $95\% \times 19,2 = 18,24$ en is afgerond 18,3. De 5% bezoekers (0,96 p.p.) wordt ook naar boven afgerond zodat totaal 19,3 is, maar originele berekening is 19,2 parkeerplaatsen.

Parkeerbehoefte in de praktijk

Totaal heeft StoneTulips in de huidige praktijk een wisselend aantal werknemers in dienst. In het drukke seizoen meer dan in de overige periodes. In het drukke seizoen zijn 15 personen werkzaam die veelal met elkaar carpoolen. Uit tellingen blijkt dat er doorgaans 5 à 6 auto's in de tussenberm geparkeerd staan. Dit houdt in dat gemiddeld drie personen in één auto naar het werk rijden.

Alternatieven voor opvang parkeerbehoefte

Op het eigen terrein is "in principe" ruimte om in het pad langs de lange gevel van de loods enkele auto's te parkeren. Hier zouden vier à vijf auto's kunnen staan. Echter, dit pad en het voorterrein is noodzakelijk voor de bedrijfsvoering voor stalling van de lege kuubkasten (soms tot 300 stuks) en het

³ Zie: https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR658240/1#artikel_1

vullen van containers met bollenvellen. De kuubkisten zijn van StoneTulips zelf of van klanten die deze komen halen of brengen. Er vindt frequent wisseling plaats van de kisten vanwege aan- en afvoer. Er is geen plek voor het parkeren van auto's. Figuur 6 en Figuur 7 geven een beeld van de situatie.



Figuur 6 – Situatie op het terrein met kuubkisten naast de loods en op het voorterrein: geen plek voor parkeren

- ➔ Het parkeren van auto's in de tussenberm levert een zeker verkeersveiligheidsrisico op voor zowel fietsers op het fietspad als voor het gemotoriseerd verkeer op de rijbaan vanwege de openslaande portieren bij aankomst of vertrek. Hoe groot deze risico's zijn, is moeilijk te kwantificeren.
- ➔ Op eigen terrein is geen ruimte voor parkeren van auto's vanwege de ± 300 kuubkisten en containers met bollenvellen die hier staan en het frequent wisselen van de kisten vanwege aan- en afvoer ervan.

2.5 Huidige verkeersbewegingen tussen locaties

Voor de bedrijfsvoering worden in het seizoen ruimtes gehuurd. In het bedrijfsplan d.d. 25 mei 2022 waren dit drie locaties: Een bewaarlocatie (bewaarcel) in Andijk en twee drooglocaties in Zwaagdijk en Nieuwe Niedorp. In 2024 worden andere locaties gehuurd: een bewaarlocatie in Julianadorp en twee drooglocaties in Zwaagdijk en Middenmeer.

Tussen de Leijerdijk 5 en deze bewaar- en drooglocaties wordt regelmatig per auto heen en weer gereden om het droogproces van de bollen te monitoren. Het brengen en halen van kuubkisten met bollen leidt 46 vrachtwagenritten per oogstseizoen (8 weken). Deze ritten verlopen via het huidige wegennet en leveren naar verwachting geen noemenswaardige extra verkeersonveiligheid op maar wel extra uitstoot (CO₂ en Stikstof) en mogelijk ook geluidhinder voor omwonenden.

3. Nieuwe situatie

3.1 Praktijk nieuwe situatie

In de nieuwe situatie is aan de zuidzijde van de Leijerdijk een voorterrein beschikbaar van $\pm 1000\text{m}^2$ waarop ruimte is voor het laden en lossen van een vrachtwagen, voor een of enkele wachtende vrachtwagens en voor het parkeren van auto's van het personeel. Op de openbare weg resteert uitsluitend nog het in- en uitrijden door vrachtwagens en personenauto's. Zij rijden altijd vooruit in en vertrekken ook weer vooruit. Zij kruisen dan geen fietspad meer. Wel is de boom aan de zuidzijde een aandachtspunt omdat deze dan direct naast de nieuwe inrit zal staan. Onbekend is of deze wordt verwijderd. Chauffeurs kunnen echter wel al vroegtijdig zien / overzien of er een motorvoertuig van rechts komt waaraan voorrang verleend moet worden.

Twee maal per etmaal zal een tractor met lange aanhanger (plek voor 20 kuubkisten, totale lengte 13 meter) de Leijerdijk tussen de twee loods en oversteken. Figuur 7 geeft de combinatie weer. De tractor met lange aanhanger steekt twee maal per etmaal de weg over: De verwerking van bollen zal in de huidige loods plaatsvinden en die worden vervolgens overgebracht naar de nieuwe loods waar plantgoed wordt bewaard en gedroogd. Daarna wordt het verder getransporteerd. Ingeschat is dat dagelijks de tractor met aanhanger twee keer (dus één keer heen en één keer terug) de Leijerdijk tussen beide loods zal kruisen om de producten uit de huidige loods te verplaatsen naar de nieuwe loods en nieuw te verwerken producten weer mee terug te nemen naar de huidige loods. Op de heen- en terugrit zal de tractor dus altijd beladen zijn met tot 20 kuubkisten. Het voertuig kruist wel het fietspad, maar een vrachtwagen zal bij de huidige loods niet meer beladen of gelost worden en aldus het fietspad niet meer blokkeren. Oversteken zal uiteraard alleen worden gedaan indien de bestuurder van de tractor op de Leijerdijk geen verkeer ziet aankomen.



Figuur 7 – Tractor met aanhanger die voor transport zal worden gebruikt tussen huidige loods en nieuwe loods

De dam naar het nieuwe terrein komt recht tegenover de ingang van de huidige loods waardoor men recht kan oversteken en men geen draai via de Leijerdijk hoeft te maken. Het zicht naar links is ruim en wordt niet beperkt. Het zicht naar rechts is een aandachtspunt vanwege de boom in de berm die dan direct naast de uitrit staat. De bestuurder van de tractor met lange aanhanger kan echter wel al vroegtijdig zien / overzien of er een motorvoertuig of fietser van rechts komt waaraan voorrang verleend moet worden.

- ➔ De genoemde verkeersveiligheidsrisico's uit hoofdstuk 2 worden teniet gedaan en zijn niet meer van toepassing in de nieuwe situatie: geen geparkeerde vrachtwagen meer op het fietspad, geen wachtende vrachtwagen meer op de rijbaan en geen geparkeerde auto's meer in de tussenberm.

- ➔ Het in- en uitrijden van het nieuwe terrein levert geen extra verkeersonveiligheid op; het zicht naar links is goed en naar rechts redelijk (vanwege de boom naast de uitrit).
- ➔ Nieuw zijn de dagelijkse twee kruisende ritten door de tractor met aanhanger die tussen beide loodsen heen en weer rijdt. De tractor kan recht oversteken en de bestuurder heeft redelijk goed zicht op het verkeer van links en van rechts waaraan voorrang verleend moet worden. uiteraard wordt wel het fietspad gekruist.

3.2 Verkeersbewegingen tussen locaties

De drie gehuurde bedrijfslocaties (zie § 2.5) zijn bij nieuwbouw niet meer nodig omdat alle opslag en drogen in de twee loodsen aan de Leijerdijk plaatsvindt. Daardoor vervallen de 46 ritten met vrachtwagens tussen de nu gehuurde loodsen en de Leijerdijk 5. Dit levert een geringe verbetering van de verkeersveiligheid op en tevens vermindering van de uitstoot en mogelijk geluidhinder.

3.3 Parkeren door personeel

Parkeerbehoefte conform gemeentelijke parkeernormen

In de nieuwe situatie kan het personeel op het voorterrein van de nieuwbouw parkeren. Voor dit nieuwe pand zijn theoretisch 21 parkeerplaatsen nodig als uitgegaan wordt van dezelfde criteria als in § 2.4 is opgenomen. Daarnaast bestaat de theoretische parkeerbehoefte vanuit het huidige pand, doch daar zijn dan nog beperkt activiteiten aan de orde. De parkeerbehoefte voor de nieuwe situatie is dan:

Parkeervraag auto voor: StoneTulips voor Buitengebied + Gemiddeld Bedrijfsextensief / arbeidsextensief				Parkeervraag		
Situatie:	m2	Eenheid	Parkeernorm	Doelgroep	Bezoekers	Totaal
Nieuwe loods	2000,0	100 m2 bvo	1,1	20,0	1,1	21,0
Huidige en nieuwe loods	4030,0	100 m2 bvo	1,1	40,2	2,1	42,3

Zonder carpooling door de medewerkers zijn totaal 42,3 (afgerond 43) parkeerplaatsen nodig. In de praktijk zou dit bij een bezetting van 3 mensen per auto uitkomen 13,4 (afgerond 14) parkeerplaatsen voor personeel en 2 parkeerplaatsen voor bezoekers.

Parkeerbehoefte in de praktijk

Firma StoneTulips schat in dat door de bedrijfsuitbreiding in de toekomst het personeelsbestand zal groeien naar ± 20 medewerkers in het drukke seizoen. Dat zou in de praktijk bij een bezettingsgraad van drie personen per auto uitkomen op 7 te parkeren auto's voor personeel + 2 plekken voor bezoek.

Opvang parkeerbehoefte

Op het voorterrein van 1000m² is voldoende ruimte om de parkeerbehoefte langs de randen ervan te faciliteren. Bij een parkeervak van 2,5 x 5,5 meter is de volgende lengte benodigd. Daarbij kan de 'rijweg' die het in- en uitparkeren vergt dubbel gebruikt worden voor andere activiteiten zoals wachtende of manoeuvrerende vrachtwagens.

Situatie	Aantal parkeerpl.	Lengte p-strook [m ¹]	Oppervlakte parkeren [m ²]
Huidige + nieuwe loods theorie	40 + 2 = 42,3 = 43	107,50	592
Idem bij carpooling met bezetting 3 mensen per auto	14 + 2 = 16	40	220
Huidige + nieuwe loods praktijk	7 + 2 = 9	22,5	124

- ➔ Geconcludeerd wordt dat er een groot verschil zit in de theoretische en praktische parkeerbehoefte. Het voorterrein is met 1000m² voldoende groot om de parkeerbehoefte op te vangen.

4. Conclusies

4.1 Conclusies huidige situatie

Laden en lossen

Het voorterrein heeft voldoende lengte om een vrachtwagen of trekker-oplegger-combinatie te kunnen parkeren, doch dan ontbreekt ruimte voor het laden en lossen ervan. De tractor, waarvan met een heftruck de kuubkisten worden geladen en gelost, kan dan niet meer achterlangs rijden. Daardoor is het noodzakelijk dat de vrachtwagen iets buiten het eigen terrein staat en daardoor met de cabine op het fietspad staat.

Wachtende vrachtwagens

Wachtende vrachtwagens kunnen niet op het eigen terrein parkeren en moeten zodoende op de openbare weg staan waarbij andere weggebruikers om het voertuig heen moeten rijden. Er is dan voor hen beperkt zicht op tegemoetkomend verkeer.

In de nabijheid zijn wel twee parkeerstroken beschikbaar: op ± 45 meter noordelijk (voor nr. 5 en nr. 7) en op ± 85 meter zuidelijk van Leijerdijk 5. Hier zou men kunnen wachten, maar de stroken zijn niet altijd beschikbaar omdat er ook door anderen op geparkeerd wordt. Bij tijdelijk parkeren op de noordelijk gelegen parkeerstrook moet men ± 45 achteruit rijden naar de inrit bij de loods met een zeker risico voor overige weggebruikers.

Verkeersveiligheid fietsers

De verkeersveiligheidsrisico's voor fietsers die via de rijbaan moeten rijden bij een geblokkeerd fietspad zijn aanwezig doch niet goed te kwantificeren. Ongevallen zijn ter hoogte van het perceel zijn door de politie niet geregistreerd.

Bij duister is het risico ook aanwezig, doch dan kan de fietser vroegtijdig anticiperen op de koplampen van het gemotoriseerd verkeer.

Parkeren personeel

Het parkeren van auto's in de tussenberm levert een zeker verkeersveiligheidsrisico op voor fietsers op het fietspad en voor het gemotoriseerd verkeer op de rijbaan. Hoe groot deze risico's zijn, is moeilijk te kwantificeren. Bij herinrichting van het eigen terrein kunnen auto's langs de loods parkeren.

Verkeersbewegingen tussen locaties

Het aantal ritten tussen de drie huurruimtes en de Leijerdijk 5 wordt ingeschat op 46 per seizoen (8 weken). Deze ritten verlopen via het huidige wegennet en leveren naar verwachting geen noemenswaardige extra verkeersonveiligheid op maar wel extra uitstoot (CO₂ en Stikstof) en mogelijk geluidshinder voor omwonenden.

4.2 Conclusies nieuwe situatie

Perceel nieuwe situatie

In de nieuwe situatie is aan de zuidzijde van de Leijerdijk een voorterrein beschikbaar van $\pm 1000\text{m}^2$ waarop ruimte is voor het laden en lossen van vrachtwagens, voor wachtende vrachtwagens en voor het parkeren van auto's van het personeel. Op de openbare weg resteert uitsluitend nog het in- en uitrijden door vrachtwagens en personenauto's via de in- en uitweg. Men rijdt altijd vooruit het terrein op en vertrekken ook weer vooruit waarbij zij geen fietspad kruisen.

Verkeersbewegingen tussen locaties

Per etmaal zal de tractor met aanhanger (Figuur 7) de Leijerdijk tussen de twee loodsen twee keer kruisen: één keer heen en één keer terug. Op de heen- en terugrit zal de tractor dus altijd beladen zijn met zo'n 20 kuubkisten. De bestuurder van de combinatie kan recht oversteken en heeft goed zicht op het verkeer van links en van rechts waaraan voorrang verleend moet worden. Wel wordt het fietspad gekruist.

De 46 ritten tussen de huidige loods en de drie huurlocaties vervallen.

Parkeren personeel en bezoek

Het voorterrein van 1000m² is voldoende groot om de parkeerbehoefte te faciliteren. De benodigde oppervlakte in de praktijk bij carpooling door 20 medewerkers leidt tot een oppervlakte van 125 m² parkeervakken. De rijweg voor het in- en uitparkeren kan dubbel gebruikt worden voor andere activiteiten zoals wachtende of manoeuvrerende vrachtwagens.

4.3 Vergelijking huidige en nieuwe situatie

De nieuwe situatie biedt een sterke verbetering ten aanzien van de verkeersveiligheid ten opzichte van de huidige situatie. De ontsluiting van het nieuwe terrein via een goede uitweg/uitrit zorgt voor een normale en voor alle weggebruikers heldere situatie. De huidige, soms chaotische, situatie van manoeuvrerende vrachtwagencombinaties, de conflicten met fietsers op het fietspad en het in de tussenberm parkeren van auto's met openslaande portieren over fietspad en rijbaan horen dan tot het verleden.

De voorziene bedrijfsuitbreiding/ontwikkeling levert ten aanzien van de verkeersveiligheid een sterke verbetering op.

Bijlage met foto's ter illustratie



Laden en lossen bij duister (foto's d.d. 5 december 2023 om 7:29 uur)



Parkeren auto's van personeel in de berm (foto's d.d. 22 febr. 2022)