

An aerial photograph of a rural landscape. A river flows from the top right towards the bottom center. The landscape is divided into numerous rectangular agricultural fields in various shades of green and brown. A small village with several buildings is visible in the lower right quadrant. The text 'Huisvesting buitenlandse werknemers Westerweg' is overlaid in white, bold font in the upper left area.

Huisvesting buitenlandse werknemers Westerweg

Een verkeersonderzoek naar de huisvesting van buitenlandse werknemers aan de Westerweg te Nieuwe Niedorp.

Opdrachtgever

Titel rapport

Farm Field Onroerend Goed BV

Huisvesting buitenlandse werknemers

Westerweg

Kenmerk

012991.20220921.R1.08

Datum publicatie

31 oktober 2023

Projectleider Goudappel

Projectteam Goudappel

Jacob Keizer

Ella Oldenziel-Zijlstra, Johan V. Munsterman,

Jacob Keizer

Status

Definitief

© Copyright Goudappel BV 31-10-23

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
2. Voorgenomen plannen	5
2.1 Nieuwe uitgangspunten	5
2.2 Huidige situatie en planologische mogelijkheden	6
3. Verkeersgeneratie	8
3.1 Praktijksituaties	8
3.2 Berekening verkeersgeneratie	9
3.2.1 Verkeersgeneratie werknemers	10
3.2.2 Verkeersgeneratie beheer en facilitaire zaken	12
3.2.3 Verkeersgeneratie afvoeren afvalwater	12
3.2.4 Totale verkeersgeneratie	13
3.2.5 Verkeersgeneratie intensieve veehouderij	13
3.2.6 Vergelijking intensieve veehouderij en huisvesting arbeidsmigranten	15
4. Verkeerskundige analyse	17
4.1 Verkeersverdeling	17
4.2 Intensiteiten	18
4.3 Parkeren	19
4.4 Openbaar vervoer	21
5. Resumé	22

1. Inleiding

Farm Field Onroerend Goed BV is in 2019 een onderzoek gestart naar de mogelijkheden voor de realisatie van een grootschalige huisvestingslocatie voor buitenlandse werknemers aan de Westerweg 27 te Nieuwe Niedorp. Op deze locatie is een verouderd intensief veehouderijbedrijf gevestigd. Momenteel wordt de locatie gebruikt door AS de Boer BV voor de op- en overslag van agrarische producten, alsmede (drijf)mest. Farm Field Onroerend Goed BV wil dit verouderde intensief veehouderijbedrijf slopen en hier een tijdelijke huisvestingslocatie voor 100 internationale medewerkers realiseren, welke gedurende 10 jaar geëxploiteerd zal worden.

In opdracht van Farm Field Onroerend Goed BV heeft Goudappel in 2019 onderzocht welke mogelijkheden er zijn voor de realisatie van een permanente grootschalige huisvestingslocatie voor 200 personen. Dit voorstel is destijds gestrand in de Raad. De minder grote opzet en de tijdelijke exploitatie betreffen nieuwe uitgangspunten. Daarmee is sprake van een nieuw beeld van de verkeerssituatie.



Figuur 1.1 Beoogde planlocatie Westerweg 27 Nieuwe Niedorp (kaart: Google Maps)

Farm Field Onroerend Goed BV heeft Goudappel opnieuw opdracht verleend om verkeerskundig onderzoek uit te voeren op basis van nieuwe uitgangspunten en inzichten. In voorliggende rapportage is het verkeerskundig onderzoek beschreven.

Leeswijzer

De plannen en nieuwe uitgangspunten zijn nader omschreven in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 is ingegaan op de verkeersgeneratie van de huisvestingslocatie. In hoofdstuk 4 is het verkeerskundig functioneren beoordeeld. De rapportage sluit af met de belangrijkste bevindingen in hoofdstuk 5.

2. Voorgenomen plannen

De huisvestingslocatie geeft plaats aan buitenlandse werknemers van Agrostar Uitzendorganisatie BV. De buitenlandse werknemers zijn voornamelijk werkzaam in de agrarische sector. Het werkgebied kent een concentratie in de gemeenten Hollands Kroon, Dijk & Waard en Schagen.

In voorgaand onderzoek (2019) is uitgegaan van een omvang van 200 bedden in de beoogde grootschalige huisvestingslocatie. De bedden zouden verdeeld zijn over 100 zelfstandige appartementen met eigen keuken, toilet en douche. Daarnaast zouden er diverse gemeenschappelijke ruimten zijn, voorzien met onder andere een wasruimte en kantine.

2.1 Nieuwe uitgangspunten

De nieuw beoogde huisvestingslocatie krijgt een omvang van 100 bedden. Het verschil met 2019 is dat deze plannen tijdelijk zijn voor 10 jaar. De 100 slaapplekken zijn verdeeld over 36 zelfstandige wooneenheden met ieder twee slaapkamers. Hiervan beschikken 28 wooneenheden over een éénpersoons- en tweepersoons slaapkamer en 8 wooneenheden over twee éénpersoonskamer. De totale bezetting is maximaal 100 personen. Voor de wooneenheden wordt gebruik gemaakt van verplaatsbare woonmodules. Op deze manier kunnen de wooneenheden na 10 jaar op een andere manier worden hergebruikt.

Er is plaats voor maximaal 100 werknemers. De gemiddelde leegstand van alle door AgroStar Uitzendorganisatie in gebruik zijnde huisvestingsplekken in 2021 was 15.1%. Agrostar verwacht dat in circa drie maanden de bezetting 100% is. Deze maximale bezetting wordt met name verwacht in het (na)zomerseizoen. In de overige perioden ligt de bezettingsgraad naar verwachting lager. Uitgegaan wordt van een gemiddelde bezetting van 85%. De verwachte bezetting is gepresenteerd in tabel 2.1.

periode		bezettingsgraad	bezetting bedden
van	tot en met		
januari	januari	75%	75
februari	maart	80%	80
april	mei	85%	85
juni	augustus	100%	100
september	november	85%	85
december	december	70%	70
gemiddeld		85%	85

Tabel 2.1: bezettingsgraad huisvestingslocatie, gebaseerd op de gegevens uit 2021 (bron: Agrostar)

In de huidige situatie staan op het terrein twee bedrijfswoningen (nr. 27 en nr. 27a). Het plan is om de locatie van de bedrijfswoning nr. 27 binnen het bouwblok te verplaatsen naar de zuidoostzijde van het perceel en daar een nieuwe bedrijfswoning te realiseren. De oorspronkelijke bedrijfswoning nr. 27 is te verouderd om als bedrijfswoning te dienen en zal na renovatie worden gebruikt als tijdelijke kantoorruimte, sleuteluitgifte, opslagruimte en facilitaire ruimte t.b.v. het stallen van fietsen en plaatsen van was- en droogmachines. Met de twee bedrijfswoningen en de kantoorruimte is het mogelijk om permanent een beheerder aanwezig te hebben op de huisvestingslocatie. Het ontvangen van bezoek is niet toegestaan op de huisvestingslocatie. Het terrein wordt aan de voorzijde afgesloten met een hekwerk met schuifpoort. Deze poort is alleen met een tag te openen. Op deze wijze wordt het onbevoegden lastig gemaakt om op het terrein te komen.

De beoogde huisvestingslocatie wordt niet aangesloten op de riolering. In plaats daarvan is gekozen om het afvalwater af te voeren per as. Voor de berging van het afvalwater zijn twee prefab betonkelders van 20m³ beoogd. Het betreft een totale inhoud van 40m³.

2.2 Huidige situatie en planologische mogelijkheden

Huidige functie

Momenteel is op de planlocatie een verouderd intensief veehouderijbedrijf gesitueerd. Figuur 2.1 geeft een indruk van de locatie.



Figuur 2.1 Impressie planlocatie (foto: Cyclomedia 2021)

Verkeerskundige aspecten

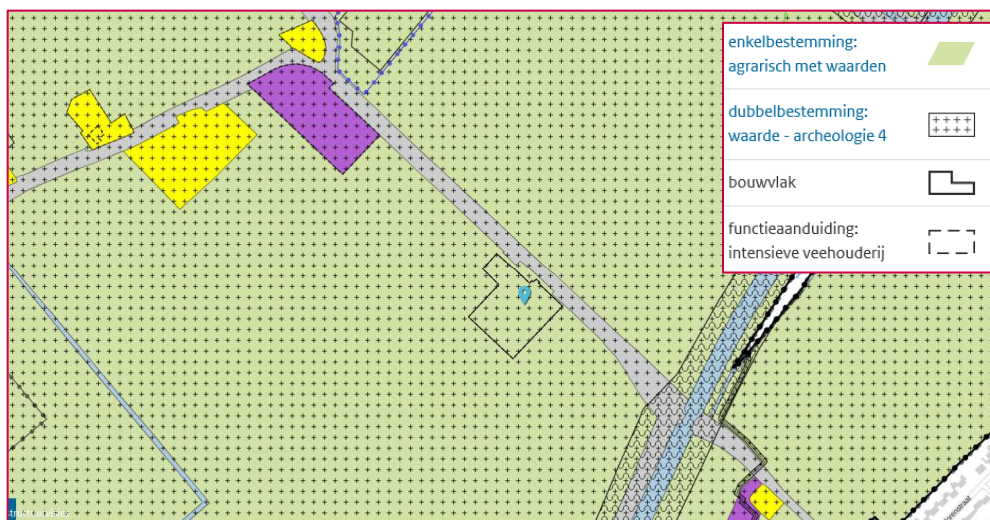
De locatie wordt ontsloten aan de Westerweg. Dit betreft een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 60 km/h. Figuur 2.2 geeft de situatie weer.



Figuur 2.2 Ontsluiting planlocatie Westerweg 27 (luchtfoto: Cyclomedia)

Planologische mogelijkheden

De planlocatie kent volgens het vigerende bestemmingsplan de bestemming 'agrarisch met waarden' met als functieaanduiding 'intensieve veehouderij'. De bestemmingsplankaart is weergegeven in figuur 2.3.



Figuur 2.3 Bestemmingsplankaart (bron: Ruimtelijke plannen)

De functieaanduiding 'intensieve veehouderij' geeft aan dat op deze locatie in beginsel een niet grondgebonden (niet aan gras- of bouwland gebonden) agrarisch bedrijf kan worden gerealiseerd. Hierbij moet gedacht worden aan een varkenshouderij, pluimveehouderij of vleeskalverhouderij.

Voor de realisatie van een grootschalige huisvestingslocatie dient met een Omgevingsvergunning te worden afgeweken van het bestemmingsplan.

3. Verkeersgeneratie

Om de toekomstige verkeersbelasting in de omgeving van de Westerweg (inclusief voorgenomen ontwikkeling van huisvesting voor arbeidsmigranten) te bepalen, is het nodig om de extra verkeersbewegingen als gevolg van de huisvesting voor arbeidsmigranten te berekenen. Allereerst is een vergelijking gemaakt tussen vergelijkbare praktijksituaties. Vervolgens is de verkeersgeneratie berekend met behulp van de CROW-kencijfers in combinatie met de beschikbare gegevens over de arbeidsmigranten.

3.1 Praktijksituaties

Ten aanzien van de verkeersgeneratie van deze specifieke huisvestingslocatie zijn geen kencijfers bekend bij het CROW¹. Er zijn wel algemene kencijfers beschikbaar voor Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten). De verkeersgeneratie bedraagt daarvoor in het buitengebied tussen de 1,8 en 2,4 ritten per kamer (CROW-publicatie 381: Toekomstbestendig parkeren – Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie).

We hebben een aantal praktijksituaties met elkaar vergeleken, waarbij de verkeersgeneratie voor de huisvesting van arbeidsmigranten is berekend. Het betreffen zowel interne projecten van Goudappel, als externe projecten.

	parkeer-kencijfer	verkeersgeneratie	overig
Keizersveld Venray	0,6 per kamer	max. 2,1 mvt per kamer	verhouding parkeernorm en verkeersgeneratie doorgaans 1 : 3,5 (= 2,1 mvt per kamer)
Gemeente Oss	0,6 - 0,8 per kamer	max. 2,4 mvt per kamer	CROW-norm: Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)
Hoge Geest Naaldwijk (Goudappel)	0,3 per kamer	max. 1,2 mvt per kamer	CROW-norm: Kamerverhuur, niet-zelfstandig (studenten)
Paardekopweg Deurne	0,7 per kamer	max. 2,4 mvt per kamer	CROW-norm: Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)
Koffiestraat en omgeving Heeswijk-Dinther	0,6 per kamer	max. 2,4 mvt per kamer	CROW-norm: Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)
Burgemeester Elsenweg Gemeente Westland	0,6 per kamer	max. 2,4 mvt per kamer	CROW-norm: Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)
Steenbergen (Goudappel)	-	0,4 mvt per persoon	berekend op basis van aangeleverde informatie over reisbewegingen arbeidsmigranten; uitgaande van het gebruik van 5 persoonsauto's

Tabel 3.1 Vergelijkbare praktijksituaties huisvesting arbeidsmigranten

¹ Het CROW is het nationale kennisplatform voor verkeer, vervoer en openbare ruimte.

In tabel 3.1 zijn vergelijkbare praktijksituaties (intern en extern) met betrekking tot het huisvesten van arbeidsmigranten op een rij gezet. Het merendeel maakt een berekening van de verkeersgeneratie op basis van de CROW-norm 'Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)'. Daarnaast zijn sommige situaties specifiek berekend op basis van de beschikbare gegevens over arbeidsmigranten.

Voor de grootschalige huisvestingslocatie voor buitenlandse werknemers in Nieuwe Niedorp is op basis van het te verwachten gebruik en ervaringen van Agrostar op andere locaties, een inschatting gemaakt van het aantal verkeersbewegingen.

3.2 Berekening verkeersgeneratie

Uitgangspunten

De huisvestingslocatie is voorzien met een omvang van 100 bedden, verdeeld over 34 zelfstandige wooneenheden met ieder twee slaapkamers. Iedere wooneenheid beschikt over een éénpersoons slaapkamer en een tweepersoons slaapkamer. Parkeren vindt op eigen terrein plaats. De locatie is bedoeld voor buitenlandse werknemers, die in Noord-Holland noord werken.

Hierbij is rekening gehouden met de verplaatsingen van de werknemers, de beheerders en overige facilitaire zaken. Tot slot is ook de verkeersgeneratie berekend voor 'intensieve veehouderij' om met elkaar te vergelijken wat het verschil is.

Voor de verkeersgeneratie is onderscheid gemaakt in:

- De verkeersgeneratie van werknemers (paragraaf 3.2.1):
 - Werk-gerelateerde verplaatsingen;
 - Verplaatsingen buiten werktijd;
 - Verplaatsingen van/naar land van herkomst;
 - Verplaatsingen voor afvoeren afvalwater.
- De verkeersgeneratie van beheer en facilitaire zaken (paragraaf 3.2.2).
- De totale verkeersgeneratie voor huisvesting arbeidsmigranten (paragraaf 3.2.3).
- De verkeersgeneratie van intensieve veehouderij (paragraaf 3.2.4).
- Vergelijking met verkeersgeneratie van intensieve veehouderij (paragraaf 3.2.5).

Voor het woon-werkverkeer van de buitenlandse werknemers zijn 9-persoonsbusjes en 5-persoonsauto's beschikbaar. Agrostar heeft daarnaast fietsen beschikbaar en deze worden ook buiten woon-werkverkeer om gebruikt. Wanneer een werknemer gebruik maakt van de fiets voor woon-werkverkeer krijgt deze een fietsvergoeding van 10 euro per week.

Uit ervaringscijfers Agrostar blijkt dat circa 80% van de werknemers niet over rijbewijs beschikt. Circa 10% van de werknemers beschikt over een eigen auto.

3.2.1 Verkeergeneratie werknemers

Werk-gerelateerde verplaatsingen fiets

Op basis van informatie uit eerdere ervaringen van Agrostar, kunnen we stellen dat de maximale afstand dat werknemers per fiets willen afleggen tussen de 5-6 km ligt. Om een duidelijk beeld te krijgen van de afstand van huisvesting- tot werklocatie zijn de gegevens van week 29 (juli 2022) gebruikt. In deze week werkten er 20% van de geplaatste werknemers op een afstand van 6 km of minder. De maanden juni-augustus hebben in de meeste gevallen een bezettingsgraad van 100%.

Figuur 3.1 laat zien hoeveel een afstand van 6 km hemelsbreed is vanaf de huisvestinglocatie aan de Westerweg, met een maximale fietsafstand van 8 kilometer. In de meeste gevallen bedraagt de fietsafstand maximaal 6 kilometer. In de figuur zijn de werklocaties in blauw weergegeven.



Figuur 3.1 Fietsafstand (max. 6 km hemelsbreed, max. 8 km werkelijk) naar werklocaties ten opzichte van de huisvestinglocatie Westerweg in week 29 (2022) (Bron: Agrostar, bewerkt door Goudappel)

Rekening houdend met het potentiële fietsgebruik zijn twee scenario's beschouwd:

- basis scenario: 20% van de werknemers gebruikt de fiets, 80% per motorvoertuig naar werklocatie.
- worst case-scenario: geen fietsgebruik, 100% per motorvoertuig naar werklocatie.

Werk-gerelateerde verplaatsingen motorvoertuigen

Voor werklocaties op grotere afstand wordt doorgaans collectief vervoer geregeld in de vorm van busjes. In deze busjes is plaats voor negen werknemers. Vanuit kostentechnisch oogpunt wordt gezocht naar de meest optimale route voor het halen en brengen van de werknemers van en naar de werklocatie. Hierbij kan een busje meerdere werklocaties aandoen. De piektijden voor deze werknemers zijn op werkdagen en op zaterdag tussen 6:00-7:00 uur en tussen 17:00-19:00 uur. Verondersteld is dat 50% van de werknemers die per motorvoertuig naar de werklocatie gaan, gebruik maken van collectief vervoer. De andere 50% maakt gebruik van auto's, waarin plaats is voor 5 werknemers.

Tabel 3.2 geeft een overzicht van het aantal ritten per scenario, uitgaande van een volledige bezetting van 100 werknemers.

scenario	aantal fietsers	aantal motorvoertuigen	aantal ritten (motorvoertuigen)
1. basis	20 fietsers	5 busjes 8 auto's	aankomend 13 mvt/etm vertrekkend 13 mvt/etm totaal 26 mvt/etm
2. worst-case	0 fietsers	6 busjes 10 auto's	aankomend 16 mvt/etm vertrekkend 16 mvt/etm totaal 32 mvt/etm

Tabel 3.2 Overzicht werk-gerelateerde verplaatsingen

Verplaatsingen buiten werktijd

De werknemers zijn in de dagperiode aan het werk. De overige verplaatsingen op een werkdag zullen naar verwachting beperkt zijn tot winkel/supermarktbezoek. De meest nabij gesitueerde winkelveorzieningen zijn in Nieuwe Niedorp (ca 1,5 km en 2,4 km) en 't Veld (ca. 1,8 km).

Uit ervaring blijkt dat winkelbezoek doorgaans gecombineerd wordt met de verplaatsing van de werklocatie naar de huisvesting. Er wordt dus vaak gezamenlijk met busjes van 9 personen of auto's van 5 personen boodschappen gedaan. Daarnaast zijn de afstanden tot de winkel geschikt om per fiets te bezoeken. Het aantal verplaatsingen per motorvoertuig buiten werktijd wordt daarom als laag ingeschat. Het aantal ritten buiten werktijd wordt op etmaalniveau ingeschat op 20 mvt/etm. Voor het worstcasescenario is uitgegaan van 40 mvt/etm.

Op zaterdagmiddag wordt voor de werknemers één rit aangeboden naar de supermarkt in Schagen of Heerhugowaard. Uit de praktijk blijkt 80% van de werknemers hier gebruik van te maken. In dat geval is sprake van circa 9 busjes en dus 18 mvt/etm. Op zondag hebben de werknemers een vrije dag. Op deze dag kunnen verplaatsingen voor recreatieve doeleinden verwacht worden. Echter, op die dag zijn er geen werk-gerelateerde verplaatsingen. We gaan ervan uit dat het aantal recreatieve verplaatsingen niet hoger ligt dan het hiervoor beschreven etmaalgemiddelde.

Verplaatsingen van en naar land van herkomst

De huisvestingslocatie is bedoeld voor buitenlandse werknemers. De ervaring leert dat de werknemers voor langere periode in het werkgebied in Nederland verblijven. In 2018 heeft 'Conclusr datacollection services' onderzoek gedaan naar de situatie van buitenlandse werknemers in Noord-Holland. Dit onderzoek is beschreven in de rapportage 'Huisvesting buitenlandse werknemers in De Kop van Noord-Holland en Opmeer – inzicht in kwantitatieve en kwalitatieve behoeften' van februari 2018.

In het onderzoek is onder meer de verblijfstijd in Nederland beschouwd. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen kort verblijf (short stay) van 0 tot 6 maanden; middellang verblijf (mid stay) van 6 tot 36 maanden en langdurig verblijf (long stay) van 36 maanden tot permanent verblijf. Het onderzoek is uitgevoerd onder bedrijven en uitzendbureaus. Het beeld is samengevat in tabel 3.3.

type verblijf	verblijfsduur	verdeling	
		volgens bedrijven	volgens uitzendbureaus
kort verblijf	0 tot 6 maanden	45%	33%
middellang verblijf	6 tot 36 maanden	28%	43%
lang verblijf	langer dan 36 maanden	27%	25%

Tabel 3.3 Verblifsduur buitenlandse werknemers (bron: huisvestings-onderzoek Conclusr)

Uit het onderzoek blijkt dat de verblijfsduur doorgaans meerdere maanden bedraagt. De huisvestingslocatie Westerweg is gericht op kort en middellang verblijf. Werknemers met een langere verblijfsduur worden doorgaans gehuisvest in de reguliere woningvoorraad.

Vanuit het oogpunt van reistijd en reiskosten zal het bezoek van het thuisland een beperkt aantal keren per jaar plaatsvinden. Ook voor deze verplaatsingen blijkt uit ervaringen dat werknemers met elkaar meerijden. Dit vervoer wordt soms collectief verzorgd wanneer meerdere werknemers uit een bepaalde plaats in de kop van Noord-Holland komen werken. Uit eerdere ervaringen van Agrostar blijkt dat sprake is van 2 à 3 busjes die in het weekend aankomen en vertrekken. Het aantal verplaatsingen gerelateerd aan reizen van en naar het land van herkomst komt daarmee op 6 mvt/etm op een weekenddag. Vertaald naar een gemiddelde weekdag gaat dit om minder dan 1 mvt/etm.

3.2.2 Verkeersgeneratie beheer en facilitaire zaken

Het beheer vindt plaats vanuit de te realiseren kantoor- en ontvangstruimte, alsmede vanuit de bedrijfswoningen. Hiermee is er in beginsel 24 uur per dag, 7 dagen per week een beheerder beschikbaar op de huisvestingslocatie.

Voor een vrijstaand huis in het buitengebied geldt volgens CROW-publicatie 381 een verkeersgeneratie van 7,0 tot 8,6 verplaatsingen (afhankelijk van huur- of koopwoning). Dit komt dan neer op circa 17 mvt/etm.

Naast het beheer van de huisvestingslocatie wordt een beperkt aantal verplaatsingen verwacht ten aanzien van facilitaire zaken, zoals schoonmaak, onderhoud, inspecties, etc. Naar verwachting zijn deze verplaatsingen incidenteel. Wanneer bijvoorbeeld schoonmaak collectief geregeld worden, moet wel rekening gehouden met enkele extra verplaatsingen per dag. Voor de verkeersgeneratie voor beheer en facilitaire zaken is in beide beschouwde scenario's gerekend met 25 mvt/etm.

3.2.3 Verkeersgeneratie afvoeren afvalwater

De berging van het afvalwater vindt plaats in twee prefab betonkelders met een totale inhoud van 40m³. Het afvoeren hiervan gebeurt in vrachtwagens van 36m³. De beoogde transporteur is Van der Stelt.

De cijfers van de huisvesting van Valburgweg 4 zijn als referentie genomen. Het gemiddelde (afval)watergebruik is 89m³ per jaar voor 3 personen. Dit betekent 30m³ per persoon per

jaar. Voor 100 logies en een gezin met 3 personen (bedrijfswoning op nr. 27) is dit 3.090m³ per jaar. Dit komt neer op 59,5m³ afvalwater per week.

Voor het afvoeren van afvalwater zijn per week 2 vrachtwagens nodig, dit betekent 4 verkeersbewegingen per week. In deze rapportage rekenen we met etmaalintensiteiten, wat voor de vrachtwagenbewegingen neer komt op 0,57 (afgerond 1) mvt/etm.

3.2.4 Totale verkeersgeneratie

De totale te verwachten verkeersgeneratie is samengevat in tabel 3.4. De cijfers gaan uit van een maximale bezetting van 100 werknemers.

Verplaatsingsmotief	Basisscenario (20% fietsgebruik)	Worst-case scenario
Woon-werkverkeer	26 mvt/etm	32 mvt/etm
Buiten werktijd	20 mvt/etm	40 mvt/etm
Van/naar land van herkomst	nihil	nihil
Facilitair	25 mvt/etm	25 mvt/etm
Vrachtbewegingen	1 mvt/etm	1 mvt/etm
Totaal	72 mvt/etm	98 mvt/etm

Tabel 3.4 Verkeersgeneratie per scenario voor een gemiddelde weekdag

In alle situaties betreffen de verkeersbewegingen lichte motorvoertuigen (auto's en personenbusjes). In het worst-case scenario ligt de verkeersgeneratie net onder de 100 mvt/etm. Het aantal verkeersbewegingen op een weekdag is in tabel 3.5 gerelateerd aan de bezettingsgraad.

periode			aantal verkeersbewegingen (mvt/etm)	
van	tot en met	bezettingsgraad	basisscenario	worst-case scenario
januari	januari	75%	54	74
februari	maart	80%	58	78
april	mei	85%	61	83
juni	augustus	100%	72	98
september	november	85%	61	83
december	december	70%	50	69
gemiddeld		85%	61	83

Tabel 3.5 Aantal mvt/etm gerelateerd aan bezettingsgraad per periode

3.2.5 Verkeersgeneratie intensieve veehouderij

De planlocatie kent momenteel de functieaanduiding 'intensieve veehouderij'. Dit geeft aan dat op deze locatie in beginsel een niet grondgebonden (niet aan gras- of bouwland gebonden) agrarisch bedrijf kan worden gerealiseerd. Hierbij moet gedacht worden aan een varkenshouderij, pluimveehouderij of vleeskalverhouderij.

Voor de verkeersgeneratie van een dergelijke functie zijn geen CROW-kentallen beschikbaar. Voor dergelijke bedrijven kan de verkeersgeneratie zeer divers zijn, onder andere afhankelijk van het type bedrijf, de omvang en het aantal medewerkers. Bij vervoersbewegingen moet gedacht worden aan de aanlevering en afhaal van vee, de levering van voer, de afvoer van mest en verkeersbewegingen door medewerkers.

Ervaringscijfers intensieve veehouderij

Een rapport van BVA Verkeersadviezen 'Realisatie intensieve Veehouderij – verkeerskundige effecten' (januari 2018) beschrijft een onderzoek naar de verkeerskundige effecten van twee ontwikkelingen die vallen onder intensieve veehouderij. Het betreft een pluimveebedrijf met circa 240.000 vleeskuikens (Schurinkweg) en een varkenshouderij met circa 12.300 zeugen/biggen (Kroosdijk).

Onderstaande tabel geeft een weergave van de mogelijke verkeersbewegingen per week. De varkenshouderij (meeste verkeersbewegingen) trekt per week 68 mvt aan. Omdat voertuigen over het algemeen heen en terugrijden is het zaak dat deze aantallen nog verdubbeld worden. Dit betekent een totaal van 136 mvt/per week (40 vrachtwagens en 96 personenauto's). Omgerekend naar een gemiddelde weekdag is sprake van circa 20 mvt/etm (6 mvt vracht en 14 mvt personenauto).

	Pluimvee Schurinkweg		Varkenshouderij Kroosdijk	
	Vrachtverkeer	Personenauto	Vrachtverkeer	Personenauto
Aanvoer voer	4		8	
Afvoer dieren	4		4	
Afvoer vaste mest	-		6	
Aan/afvoer overig	2		2	
Bezoekers		30		48
Totaal	10	30	20	48

Tabel 3.6 Verkeersgeneratie in aantal voertuigen per week (bron: BVA-verkeersadviezen)

Andere voorbeelden laten zien dat er ook grotere aantallen verkeersbewegingen verwacht kunnen worden. Hierbij moet gedacht worden in de orde van grootte van 50 mvt/etm tot 70 mvt/etm. Hieronder vallen 10 tot 20 vrachtwagenbewegingen op een dag. Benadrukt wordt dat de omvang van het aantal verkeersbewegingen sterk afhankelijk is van omvang en type bedrijf.

Samenvattend kan worden gesteld dat de functieaanduiding intensieve veehouderij een verkeersproductie heeft, die ten opzichte van de beoogde huisvestingslocatie van vergelijkbare orde van grootte kan zijn. Bij een veehouderij is wel sprake van een significant aantal vrachtwagens. Voor de huisvestingslocatie worden twee vrachtwagens per week verwacht. Het betreft derhalve vier vrachtwagenbewegingen (aankomst en vertrek).

3.2.6 Vergelijking intensieve veehouderij en huisvesting arbeidsmigranten

De omvang van het aantal verkeersbewegingen is bij intensieve veehouderij sterk afhankelijk van het type bedrijf en de grootte van het bedrijf. Bij het voorbeeld van de varkenshouderij in Kroosdijk gaat het om 20 mvt/etm, waarvan 30% vrachtverkeer. Andere voorbeelden laten zien dat er ook grotere aantallen verkeersbewegingen verwacht kunnen worden. Hierbij moet gedacht worden in de orde van grootte van 50 mvt/etm tot 70 mvt/etm. Hieronder vallen 10 tot 20 vrachtwagenbewegingen op een dag. De verkeersbewegingen rond dergelijke bedrijven vinden vaak gedurende de hele dag plaats.

Bij de huisvesting van buitenlandse werknemers gaat het op een werkdag om 98 mvt/etm in de worst-case situatie met maximale bezetting. Bij een gemiddelde bezetting is sprake van circa 83 mvt/etm. Het betreft hierbij alleen lichte motorvoertuigen. Daarnaast speelt hier mee dat zij zich met name op piektijden tussen 6:00-7:00 uur en tussen 17:00-19:00 uur verplaatsen.

4. Verkeerskundige analyse

Zoals beschreven in hoofdstuk 3 bedraagt de verkeersgeneratie van de beoogde huisvestingslocatie ten hoogste circa 100 mvt/etm (worst case scenario, bij maximale bezetting). In voorliggend hoofdstuk is nader beschouwd hoe dit verkeer zich verdeelt over de wegen in de omgeving en is het verkeerskundig functioneren van de situatie beschouwd.

4.1 Verkeersverdeling

Gebleken is dat de verkeersgeneratie in het worst-case scenario ten hoogste 98 mvt/etm bedraagt. Dit verkeer verdeelt zich vanaf de huisvestingslocatie in noordelijke richting met name via de Westerweg, Rijderstraat en Valburgweg richting de Hartweg. Het noordelijk deel van de Westerweg (tussen Rijderstraat en Hartweg) is vanwege de beperkte wegbreedte en de diverse bochten, minder geschikt als route.

In zuidelijke richting kan het verkeer via de Westerweg richting de Kanaalweg. De Dorpsstraat is vanwege de beperkte wegbreedte eveneens minder geschikt als route.

GPS-systeem

De voertuigen van Agrostar beschikken over GPS-systemen, waarmee een zogenaamde verboden zone ingesteld kan worden. Beheerders krijgen een melding zodra een voertuig zich in een verboden zone rijdt. Zij kunnen dan de werknemers daarop aanspreken, zodat dit een volgende keer niet meer gebeurt. Een weg die in het systeem als verboden zone ingesteld kan worden is bijvoorbeeld de Dorpsstraat of het noordelijk deel van de Westerweg. Daarmee kan het aantal voertuigbewegingen op deze wegen worden beperkt. Voor werknemers met een eigen auto kan deze beperking niet worden nagekomen.

Vrachtbewegingen

Wekelijks komen er twee vrachtwagens om het afvalwater af te voeren. In verband met de aslast van de weg is de volgende route bepaald:

- Aanvoer met lege trailer: N241-Hartweg-Valbrugweg-Rijdersstraat-Westerweg;
- Retour met volle trailer: Westerweg-Rijdersstraat-Valbrugweg-Hartweg-N241.

Uitgaande van het instellen van verboden zones op het noordelijk deel van de Westerweg en de route via de Dorpsstraat, is op basis van de werklocaties een inschatting gemaakt van de verspreiding van het verkeer over het omliggende verkeersnetwerk. Figuur 4.1 geeft een overzicht. Uitgaande van de worst-case bijdrage van 100 mvt/etm kunnen de procenten ook als aantal motorvoertuigen beschouwd worden. De door GPS uitgesloten wegen zijn tevens weergegeven.



Figuur 4.1: Verkeersverdeling naar werklocaties (percentage t.o.v. totaal)

4.2 Intensiteiten

Om te zien wat de effecten zijn op omliggende wegen van de huisvestinglocatie, zijn de huidige intensiteiten weergegeven. Deze zijn gebaseerd op door de Gemeente Hollands-Kroon aangeleverde verkeerstellingen. Figuur 4.2 laat zien waar de wegvakken zich bevinden. In tabel 4.1 zijn de intensiteiten en wegcapaciteit op basis van de maximale snelheid weergegeven.



Figuur 4.2 Situering wegvakken (achtergrondkaart: OpenStreetMap)

wegvak	huidig gebruik	bijdrage verkeer huisvestingslocatie	wegcapaciteit o.b.v. maximale snelheid	beoordeling
1. Westerweg	500 mvt/etm	n.v.t. *	2.100 mvt/etm	voldoende capaciteit
2. Westerweg	850 mvt/etm	60 mvt/etm	2.100 mvt/etm	voldoende capaciteit
3. Westerweg	850 mvt/etm	40 mvt/etm	2.100 mvt/etm	voldoende capaciteit
4. Westerweg	900 mvt/etm	n.v.t. *	2.100 mvt/etm	voldoende capaciteit
5. Rijderstraat	500 mvt/etm	60 mvt/etm	2.100 mvt/etm	voldoende capaciteit
6. Kanaalweg	onbekend	40 mvt/etm	500 mvt/etm	naar verwachting voldoende capaciteit
7. Dorpsstraat	1.350 mvt/etm	n.v.t. *	3.300 mvt/etm	voldoende capaciteit
8. Hoefje	5.050 mvt/etm	<10 mvt/etm	4.000 mvt/etm	aandachtspunt gemeente
9. Leijerpolderweg	200 mvt/etm	40 mvt/etm	1.500 mvt/etm	voldoende capaciteit
10. De Leijen	onbekend	40 mvt/etm	1.000 mvt/etm	naar verwachting voldoende capaciteit

* verboden zone GPS-systeem, bijdrage eigen voertuigen beperkt.

Tabel 4.1 Verkeersintensiteiten per wegvak

Het huidig gebruik betreft een inschatting op basis van verkeerstellingen en door de Gemeente aangeleverde gegevens. De maximale wegcapaciteit is bepaald aan de hand van verschillende factoren. Factoren die onder andere een rol spelen zijn: functie en breedte van de weg, maximaal toegestane snelheid, type fiets-/voetgangersvoorziening. De uitgangspunten hiervoor zijn gebaseerd op richtlijnen van het CROW. De extra bijdrage verkeer vanuit de huisvestingslocatie is zeer beperkt ten opzichte van het heersende verkeersbeeld.

Uit de gegevens blijkt dat het huidige gebruik voor de meeste wegen lager ligt dan de maximale wegcapaciteit. Voor het Hoefje (wegvak 8) ligt het huidige gebruik echter hoger dan de maximale wegcapaciteit. Hierna is ingegaan op de situatie op dit wegvak.

Hoefje (wegvak 8)

Een aandachtspunt voor de gemeente is het Hoefje. De planbijdrage is hier slechts beperkt, maar het huidige gebruik is in dit geval hoger dan de maximale wegcapaciteit. Echter, in januari 2023 is KWS Infra in opdracht van de gemeente Hollands Kroon al begonnen aan een reconstructie van het Hoefje. Hierbij wordt de aansluiting van het Hoefje op de Trambaan, ter hoogte van de Nieuwe Niedorperweg, afgesloten voor doorgaand auto- en vrachtverkeer. Verkeer (inclusief bus) rijdt in het vervolg via de Boomgaardweg en Trambaan. Hiermee komt ook het aandachtspunt van het Hoefje voor de gemeente te vervallen.

4.3 Parkeren

De parkeerbehoefte van de ontwikkeling bestaat uit eigen auto's van de buitenlandse werknemers en voor medewerkers van Agrostar, of ander collectief vervoer. De parkeerbehoefte is bepaald aan de hand van het gemeentelijke parkeerbeleid van Hollands Kroon ('Parkeerregels Hollands Kroon 2018'). In de beleidsregels wordt verwezen naar de parkeerkcijfers van CROW-publicatie 317. Echter is er inmiddels een nieuwe actuelere CROW-publicatie verschenen: 'Toekomstbestendig parkeren' uit 2018. Naar verwachting sluit

deze actuelere publicatie beter aan bij de praktijk. Daarom zijn de parkeerkencijfers van deze nieuwere publicatie gehanteerd. Daarbij is uitgegaan van de volgende uitgangspunten:

- Stedelijkheidsgraad van 'niet stedelijk'
- Ontwikkellocatie in 'buitengebied'
- Gemiddelde kencijfer binnen de gegeven bandbreedte (naar boven afgerond op één decimaal).

De betreffende parkeerkencijfers en de totale parkeerbehoefte zijn weergegeven in tabel 4.2.

functie	functie conform CROW	parkeerkencijfer	ongewogen parkeerbehoefte
Bedrijfswoning nr. 27	koop, huis, vrijstaand	2,4	2,4
Plattelandswoning nr. 27a	koop, huis, vrijstaand	2,4	2,4
Logies 1 persoonskamer (44 kamers)	kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	0,35	15,4
Logies 2 persoonskamer (28 kamers)	kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	0,7	19,6
Kantoor- en facilitaire ruimte (35m ²)	kantoor (zonder baliefunctie)	2,55	0,9
Opslag (124m ²)	bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	1,05	1,3
Totaal			42

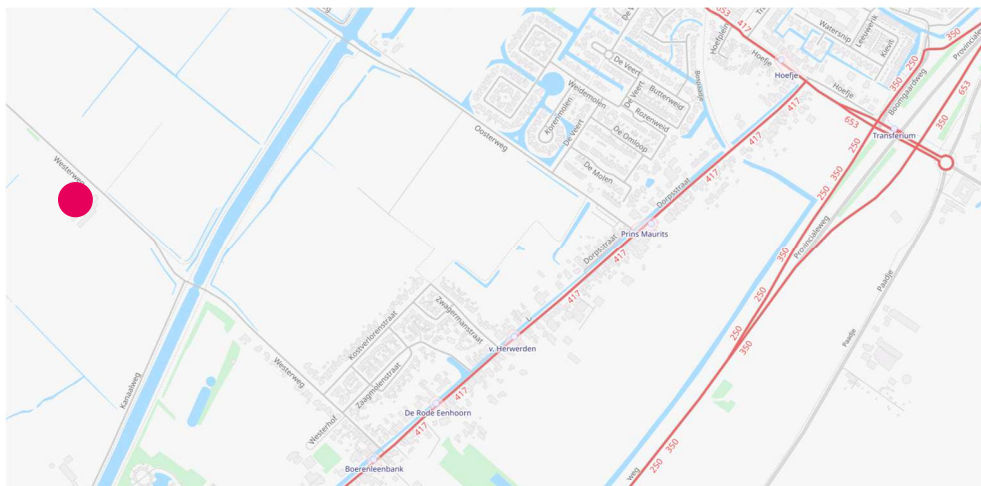
Tabel 4.2 Overzicht aantal parkeerplaatsen

Op basis van 72 kamers (28 tweepersoons- en 44 eenpersoonskamers) zijn volgens de berekening 35 parkeerplaatsen nodig. De parkeernorm voor kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten) is 0,7 parkeerplaats per kamer. Er is uitgegaan van een parkeernorm van 0,7 voor een tweepersoonskamer (conform het parkeerkencijfer van CROW) en 0,35 voor een éénpersoonskamer. Hier is voor gekozen om zodoende onderscheid te maken tussen eenpersoons- en tweepersoonskamers, waarbij is aangenomen dat een parkeerkencijfer van 0,35 parkeerplaats per eenpersoonskamer voldoende is.

Uit praktijkervaringen van AgroStar blijkt dat circa 10% van de werknemers over een eigen auto beschikt. Dit betekent dat voor deze situatie circa 10 parkeerplaatsen nodig zijn voor de eigen auto's (bij maximaal 100 werknemers). Voor het vervoer naar de werklocatie zijn daarnaast in het worstcasescenario nog 6 busjes en 10 auto's nodig en dus 16 parkeerplaatsen (zie paragraaf 3.2.1). Dit bij elkaar opgeteld betekent dat er minimaal 26 parkeerplaatsen nodig zijn. Er zijn zoals in tabel 4.2 weergegeven 35 parkeerplaatsen nodig voor het totaal aantal kamers. Zodoende is er sprake van een restcapaciteit van 9 parkeerplaatsen op eigen terrein om eventuele schommelingen in de parkeerbehoefte op te vangen. Bovenop de 35 parkeerplaatsen voor de buitenlandse werknemers zijn er nog 7 parkeerplaatsen nodig voor de overige functies. Dit komt uit op een totale parkeerbehoefte van 42 parkeerplaatsen. In overleg met de gemeente Hollands Kroon heeft de initiatiefnemer besloten om 45 parkeerplaatsen te realiseren. Daarmee wordt ruimschoots voldaan aan de parkeerbehoefte.

4.4 Openbaar vervoer

De locatie is niet direct aan een buslijn gesitueerd. De dichtstbijzijnde mogelijkheden voor openbaar vervoer zijn gesitueerd in Nieuwe Niedorp (bushaltes Boerenleenbank - Rode Eenhoorn: lijn 417) op ca. 1,0 kilometer afstand en in 't Veld (bushaltes Pastoor Cleerbesemlaan - Rijdersstraat/Kerk: lijn 406) op ca. 1,5 kilometer afstand. Verderop in Nieuwe Niedorp stoppen de meer doorgaande buslijnen voor de verbinding met de grotere regio. De buslijnen in de omgeving zijn weergegeven in figuur 4.3 en 4.4. Naar verwachting is het OV-gebruik door buitenlandse werknemers slechts incidenteel.



Figuur 4.3 Bushaltes Nieuwe Niedorp

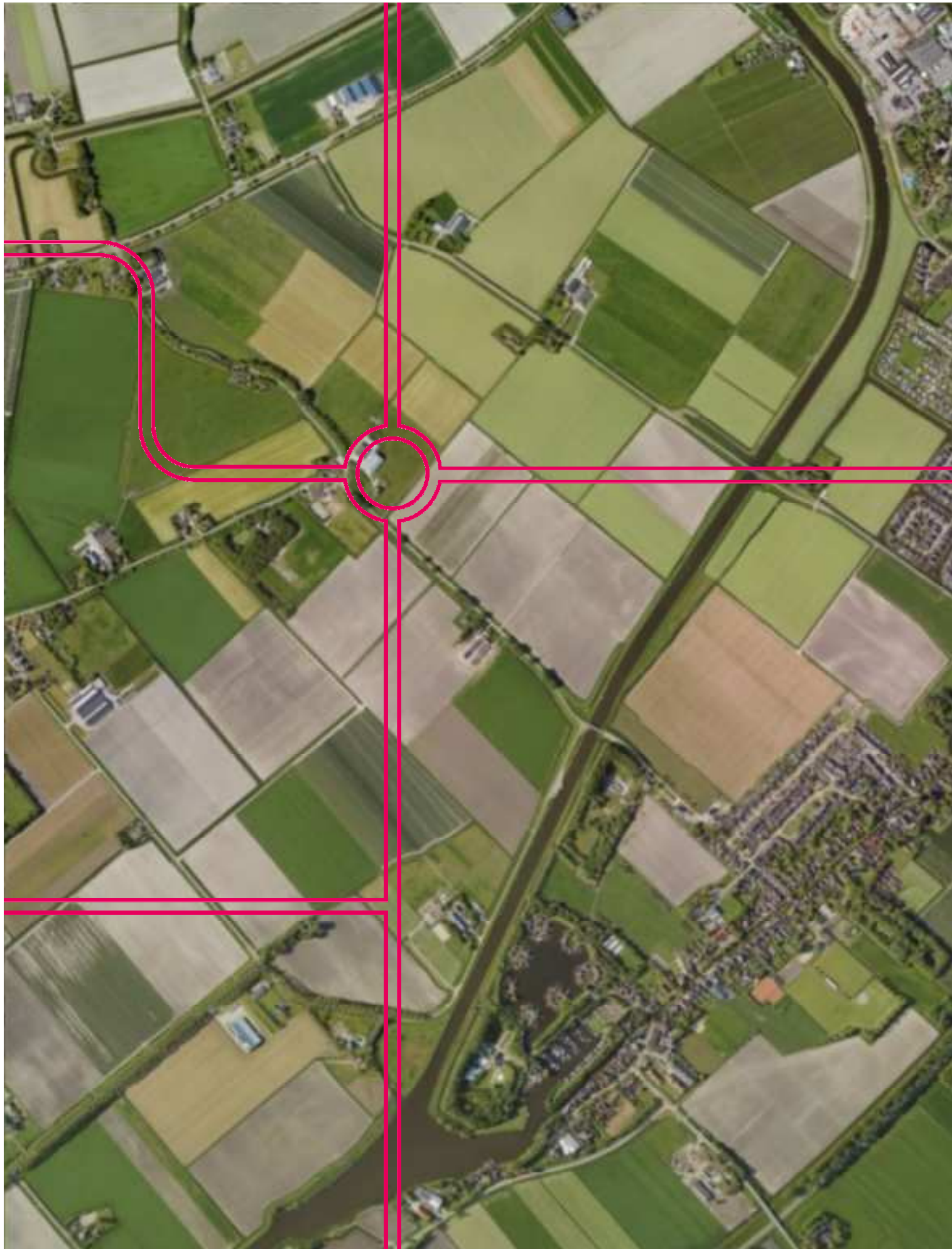


Figuur 4.4 Bushaltes 't Veld

5. Resumé

Farm Field Onroerend Goed heeft plannen voor de realisatie van een grootschalige huisvesting voor 100 buitenlandse werknemers op de locatie met adres Westerweg 27 te Nieuwe Niedorp. Goudappel heeft de verkeerskundige consequenties in beeld gebracht. De bevindingen zijn hierna puntsgewijs samengevat.

- Voor de verkeersgeneratie bestaan geen standaard kentallen. Op basis van ervaringscijfers en vergelijkbare praktijksituaties (intern en extern) is het aantal verkeersbewegingen bepaald. De verwachte verkeersgeneratie van de huisvestingslocatie bedraagt ten hoogste 100 mvt op een werkdag (worst-case situatie bij maximale bezetting). Bij een gemiddelde bezetting (circa 85%) ligt het aantal verkeersbewegingen lager.
- De toename van het verkeer ten gevolge van de huisvestinglocatie is zodanig dat het goed kan worden afgewikkeld op de omliggende wegen. De verkeersintensiteit op de Westerweg blijft ruim onder de wegcapaciteit.
- Wanneer het niet wenselijk is dat er voertuigen over bepaalde wegen heen rijden, kan Agrostar door middel van het GPS-systeem verboden zones instellen. Waarbij beheerders een melding krijgen en actie kunnen ondernemen als een voertuig door een verboden zone heen rijdt. Voor het noordelijk deel van de Westerweg (tussen Ridderstraat en Hartweg), het zuidelijk deel van de Westerweg (tussen Kanaalweg en Dorpsstraat) alsmede de Dorpsstraat is een dergelijke beperking wenselijk.
- Ongeveer 20% van de werknemers heeft een werklocatie binnen een straal van 6 km van de huisvestingslocatie. Deze werknemers kunnen mogelijk per fiets van en naar de werklocatie. Bij de berekening van de verkeersgeneratie is dit basisscenario tevens in beeld gebracht. Vanuit Agrostar zijn genoeg fietsen beschikbaar. Om werknemers te stimuleren de fiets te pakken krijgen zij een vergoeding van 10 euro per week als ze elke dag op de fiets gaan.
- Op het terrein zijn 42 parkeerplaatsen nodig. Dit is inclusief de bedrijfswoning, plattelandswoning, kantoor- en facilitaire ruimte en opslag. Naar verwachting is dit aantal voldoende. Parkeren op de openbare weg is niet wenselijk. Uit praktijkervaringen blijkt dat circa 10% van de werknemers over een eigen auto beschikt.
- De huidige bestemming van de locatie is intensieve veehouderij. De verkeersgeneratie hiervan is sterk afhankelijk van het soort bedrijf en de omvang, maar ligt qua aantal verkeersbewegingen iets lager dan de beoogde huisvestingslocatie. Echter, is het aandeel vrachtverkeer bij de huisvestingslocatie aanzienlijk lager. Bovendien is er nauwelijks verkeer tijdens spijtijden wanneer kinderen naar school en/of sportverenigingen fietsen of worden gebracht".



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32