

Deelrapport Verkeer

Projectnummer: 364230

Referentienummer:

Datum: 12-10-02020

Hertstructurering en optimalisatie Bedrijventerrein Verhuellweg Doesburg

Verkeerskundig onderzoek

Definitief

Verantwoording

Titel	Herstructurering en optimalisatie Bedrij- venterrein Verhuellweg
Subtitel	Verkeerskundig onderzoek
Projectnummer	364230
Referentienummer	Referentienummer
Revisie	C01
Datum	22-09-2020
Auteur(s)	Claudia Swart
E-mailadres	Claudia.swart@sweco.nl
Gecontroleerd door	Erik Schreuder
Paraaf gecontroleerd	
Goedgekeurd door	Deanne Reincke
Paraaf goedgekeurd	

Inhoudsopgave

Samenvatting	4
1 Inleiding	5
2 Bestaande situatie	7
2.1 Bedrijventerrein	7
2.2 Verkeersafwikkeling.....	8
2.3 Verkeersveiligheid	8
2.4 Fietsverkeer	9
3 Autonome ontwikkeling	11
4 Uitbreiding door middel van herstructurering en optimalisatie	12
4.1 Inleiding	12
4.2 Hersrundering en optimalisatie bedrijventerrein	12
5 Verkeersafwikkeling	14
5.1 Ontsluitingsstructuren	14
5.2 Toetsing verkeersintensiteit.....	14
5.3 Toetsing verkeersafwikkeling	14
5.4 Toetsing afwikkeling fietsverkeer.....	15
6 Conclusie verkeersonderzoek.....	16
Bijlage 1 - Inventarisatie bedrijfsgegevens t.b.v. bepaling ritproductie bestaande en toekomstige activiteiten.....	17
Bijlage 2 - Omvang bedrijfsactiviteiten na uitbreiding	20
Bijlage 3 - Verkeersintensiteiten op wegenstructuur nabij bedrijventerrein Verhuellweg voor huidige en autonome situatie en de situatie na herstructurering en optimalisatie.....	21

Samenvatting

In 2017 is onderzocht of voorzien kon worden in de ruimtebehoefte voor Koninklijke Rotra (inmiddels is het deel wegtransport verkocht aan Kuehne&Nagel B.V. en resteert voor Rotra, CTD B.V.) en Ubbink op lange termijn door middel van het ontwikkelen van een Logistiek Ecopark IJsselvallei Doesburg. Dit is toen onderzocht in samenwerking met de provincie Gelderland, de gemeente Doesburg, Rijkswaterstaat, het Waterschap Rijn en IJssel en de gemeente Doetinchem. Het bestaande bedrijventerrein aan de Verhuellweg zou met 10 tot 20 ha uitgeefbaar bedrijventerrein worden uitgebreid. Op basis van alle afwegingen toen is besloten dat deze ontwikkeling weliswaar haalbaar was maar niet betaalbaar voor beide bedrijven. Naar aanleiding van dit besluit en om recht te doen aan de wensen van beide bedrijven is toen teruggevallen op de optie om op het bestaande bedrijventerrein te herstructureren en optimaliseren om zo toch tegemoet te kunnen komen aan de (beperkte) uitbreidingsbehoefte van beide bedrijven.

In het kader van het opstellen van het bestemmingsplan is onderzoek uitgevoerd naar de verkeerskundige effecten van deze uitbreiding. Geconcludeerd kan worden dat de gewenste herstructurering en optimalisatie van het huidige bedrijventerrein geen significante effecten heeft op de verkeerstructuur op en nabij het bedrijventerrein.

1 Inleiding

Om te kunnen voorzien in hun ruimtebehoefte werken Koninklijke Rotra (inmiddels is het wegtransport verkocht aan Kuehne&Nagel B.V. en resteert voor Rotra, CTD B.V., dit is voor de planvorming niet relevant). en Ubbink samen aan de herstructurering en optimalisatie van het huidige bedrijventerrein aan de Verhuellweg. Deze herstructurering en optimalisatie vindt geheel plaats binnen de huidige contouren van het bedrijventerrein. In figuur 1.1 en 1.2 is de ligging van het bestaande bedrijventerrein en de gewenste herstructurering en optimalisatie van het plangebied weergegeven.



Figuur 1.1 - Ligging bestaand bedrijventerrein Verhuellweg (Luchtfoto: CycloMedia, 2017)

In het kader van het opstellen van het bestemmingsplan heeft Sweco Nederland B.V. onderzoek uitgevoerd naar de verkeerskundige effecten van deze herstructurering en optimalisatie.

Het verkeersonderzoek heeft in hoofdlijnen betrekking op de effecten van de uitbreiding op de verkeersintensiteiten op de belangrijkste ontsluitingswegen van de bestaande locatie en de beoogde herstructurering en optimalisatie. Daarbij gaat het met name om de mogelijke toename van het aantal autoritten voor het woon-werk-verkeer en bezoekers (personenauto) en de mogelijke toename van het goederenvervoer over de weg (vrachtwagens). Daarnaast is ook gekeken naar mogelijke verkeersbewegingen op het terrein zelf.



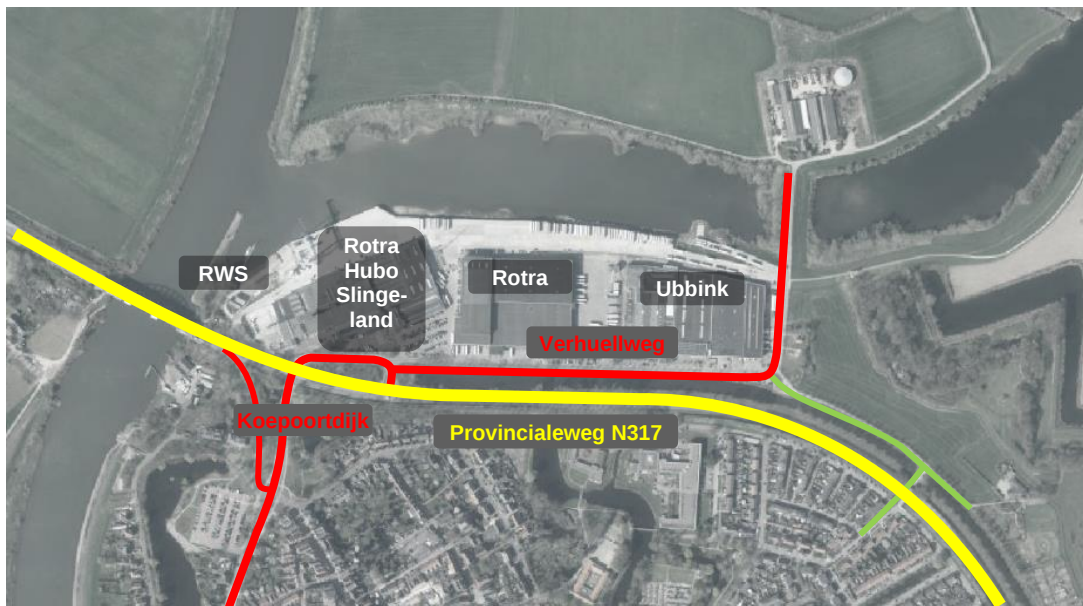
Figuur 1.2 – Plangebied beoogde herstructurering en uitbreiding

De gewenste herstructurering en optimalisatie is beoordeeld op effecten op de verkeerafwikkeling, zowel voor autoverkeer (woon-werk en bezoekers), vrachtverkeer (goederentransport) en fietsverkeer. Ook is gekeken naar mogelijke effecten op de verkeersveiligheid.

2 Bestaande situatie

2.1 Bedrijventerrein

In de huidige situatie bestaat het bedrijventerrein uit drie grote bedrijfspanden langs de Verhuellweg in Doesburg, direct ten noorden van de provinciale weg N317. Naast de bedrijven Koninklijke Rotra (logistieke dienstverlener) en Ubbink (producent systemen voor rookgasafvoer, ventilatie en dakramen) bevinden zich een vestiging van bouwmarkt Hubo, Slingeland en een steunpunt van Rijkswaterstaat.



Figuur 2.1 - Huidige situatie bedrijventerrein Verhuellweg en ontsluiting (Luchtfoto: CycloMedia, 2017)

Onderstaand zijn de kenmerken van de bedrijfsactiviteiten van Rotra en Ubbink beschreven die relevant zijn voor de verkeerskundige analyses en berekeningen. In bijlage 1 zijn meer gegevens in detail opgenomen voor de huidige situatie en de verwachtingen voor de toekomst.

Bedrijfsgegevens Koninklijke Rotra:

- logistieke dienstverlener, vervoer van groupage- en deelladingen over land en water;
- opslag en warehousing;
- ruim 850 medewerkers, waarvan ca 510 in Doesburg (op 3 locaties);
- kaveloppervlakte (Verhuellweg) ca 90.000 m² (incl. terminal), bedrijfsgebouwen ca 35.000 m² bvo (Verhuellweg) en ca 10.000 m² bvo (2 locaties elders in Doesburg)
- eigen containerterminal, capaciteit van 10.000 TEU¹, aan- en afvoer over water;
- multimodaal LNG-vulstation voor afvullen van binnenvaartschepen en vrachtwagens;
- wagenpark bestaat uit circa 480 eigen trailers (180 trekkers).

¹ TEU staat voor Twenty Foot Equivalent Unit en is de aanduiding voor de afmeting van containers. 1TEU is een container van 20 foot lang 8 foot breed en meestal 8,5 foot hoog.

Bedrijfsgegevens Ubbink:

- producent van o.a. systemen voor rookgasafvoer, ventilatie, luchtdicht en waterdicht bouwen, dakramen en bevestigingsmateriaal voor zonnepanelen;
- hoofdvestiging aan de Verhuellweg, vestigingen in België, Frankrijk, Italië en de UK;
- kaveloppervlakte (Verhuellweg) ca 28.000 m², bedrijfsgebouwen ca 21.500 m²;
- ca 250 medewerkers, waarvan ca 200 in Doesburg.

2.2 Verkeersafwikkeling

In de huidige situatie zijn er niet of nauwelijks knelpunten met de verkeersafwikkeling op de (hoofd-)wegen in het onderzoeksgebied.

In de ochtendspits ontstaan op de N317 met enige regelmaat problemen in de afwikkeling van het verkeer richting Dieren. Vooral bij stagnatie van de afwikkeling op de A12, rijdt er meer verkeer via het onderliggend wegennet en ontstaan wachtrijen of langzaam rijdend verkeer op de N317 richting Dieren voor de aansluiting van de Doesburgsedijk.

In de avondspits ontstaan op de N317 richting Doetinchem wachtrijen voor de aansluiting van de Koepoordijk/Verhuellweg als gevolg van het linksafslaand verkeer vanaf de Koepoordijk/Verhuellweg.

In het kader van de trajectverkenning voor groot onderhoud van de N317 is een studie verricht naar de restcapaciteit van de verkeerslichtenregeling op de aansluiting N317 - Koepoordijk (Restcapaciteit VRI321 - N317 Doesburg, Prov. Gelderland). Hieruit blijkt dat de verkeerslichtenregeling op deze aansluiting in de huidige situatie voldoende capaciteit heeft om het verkeer af te wikkelen. Door het geringe aantal conflicterende rijrichtingen (als gevolg van het linksafverbod) en het ontbreken van overstekende fietsers en voetgangers kan deze aansluiting in beginsel veel verkeer verwerken.

Voor een doorkijk naar de toekomst is ook een robuustheidsberekening uitgevoerd waarbij gerekend is met een toename van de verkeersintensiteit van 2016 tot 2026 van 22%. De berekeningen met deze intensiteiten voor 2026 resulteren in een maatgevende conflict-belasting van 0,7 en cyclustijden van 40 tot 90 sec.

Voor de autonome ontwikkeling voor het prognosejaar 2030 is de verwachte groei van de intensiteiten op de N317 zeer gering (< 2%, zie tabel 3.1) en op de Koepoordijk slechts 8%. Hieruit wordt afgeleid dat de verkeerslichtenregeling nog voldoende capaciteit heeft om het verkeer in de toekomst te kunnen verwerken.

2.3 Verkeersveiligheid

Een quickscan van de verkeersveiligheid leert dat er relatief weinig ongevallen zijn geregistreerd in het onderzoeksgebied (N317 en Verhuellweg (1 tot 2 ongevallen per kruispunt of wegvak in de periode 2010 - 2015)). Dit neemt niet weg dat er situaties kunnen bestaan die als minder veilig worden ervaren. Om die reden worden in de beoordeling van de verkeerskundige oplossingen de situaties die niet voldoen aan de minimumeisen voor een duurzaam veilige inrichting van de wegen en fietspaden als potentiële gevarenpunten aangeduid.

In dit kader moet worden opgemerkt dat de afrit op de N317 voor verkeer uit westelijke richting erg kort is en ook direct na de IJsselbrug ligt.

Dit leidt tot de volgende knelpunten:

- Automobilisten komen met hoge snelheid over de brug aanrijden en moeten plotseling afremmen als zij de afrit willen nemen. Dit kan bij achteropkomende automobilisten leiden tot schrikreacties.
- Automobilisten die de afrit nemen en niet voldoende afremmen, rijden met (te) hoge snelheid door de bocht en naderen met (te) hoge snelheid het onderliggende kruispunt met de Koepoortwal.
- Hoewel de situatie bij de afrit in de afgelopen jaren niet of nauwelijks tot ongevallen heeft geleid, blijft dit een potentieel gevarenpunt, vooral voor de automobilisten die hier niet dagelijks rijden.
- Door de ligging van de afrit is de kans groot dat automobilisten (en ook vrachtwagenchauffeurs) de afrit missen en door moeten rijden naar de rotonde aan de oostzijde van Doesburg (aansluiting Zomerweg) om daar te keren en terug te rijden naar de Koepoortdijk.
- In de praktijk leidt dit tot ongewenst gedrag van automobilisten en vrachtwagenchauffeurs die ondanks het verbod toch links afslaan van de N317 naar de Koepoortdijk - Verhuellweg. De aanwezige geleider en de verkeerslantaarns maken het bijna onmogelijk om linksaf te slaan, maar gezien de aanwezige bandensporen negeren personenauto's en soms ook vrachtwagens het linksaf verbod.
- Hoewel ook hier in de afgelopen jaren weinig ongevallen zijn gebeurd, blijft dit een potentieel gevarenpunt, omdat automobilisten vanuit oostelijke richting tegelijk groen hebben en geen afslaande auto's verwachten.

2.4 Fietsverkeer

De Verhuellweg wordt gebruikt door fietsers en bromfietzers (woon-werk) van en naar de aanwezige bedrijven. Daarnaast wordt de Verhuellweg gebruikt door fietsers en bromfietzers tussen Ellecom en Steenderen/Olburgen (via route bromfietspad langs N317, Verhuellweg, De Grind) en de recreatieve voorzieningen (campings en recreatieparken) langs Het Zwarte Schaar en directe omgeving.

Het oostelijke deel van de Verhuellweg was onderdeel van het fietsknooppuntennetwerk en ook van de langeafstand fietsroute LF3 Hanze-route (Kampen Millingen) die via De Grind, Verhuellweg en Panovenweg naar Doesburg leidt.

In 2017 is de Verhuellweg heringericht en is een nieuw fietspad aangelegd tussen De Grind en Panovenweg. De fietsers worden nu via het nieuwe fietspad geleid. Bij de herinrichting van de Verhuellweg is met name aandacht besteed is aan de afwikkeling en veiligheid van de fietsers en het reguleren van het parkeren.

De rijbaan is voorzien van rode fietssuggestiestroken en de parkeervakken aan de noordzijde



Figuur 2.3 Overzicht fietsroutes Verhuellweg



Figuur 2.4 Verhuellweg na herinrichting met fietssuggestiestroken (Bron: CycloMedia)

zijn zodanig ingericht dat er een duidelijke scheiding herkenbaar is tussen de rijbaan en parkeerplaatsen. De parkeerplaatsen aan de zuidzijde van de rijbaan (in de berm) zijn opgeheven en aan de oostzijde zijn extra parkeerplaatsen aangelegd.

Door de aanleg van het fietspad tussen De Grind en Panovenweg hoeven fietsers nu niet meer via het oostelijk deel van de Verhuellweg te rijden en is de route via de tunnel onder de N317 aantrekkelijker geworden.

De nieuwe inrichting heeft tot gevolg dat het aantal conflicten tussen in- en uitparkerende personenauto's is verminderd. Ook de conflicten met manoeuvrerende vrachtwagens is afgenomen, omdat de scheiding tussen bedrijfsterrein en openbare weg duidelijk herkenbaar is. De chauffeurs kunnen zich dan beter houden aan de afspraak zoveel mogelijk op het bedrijventerrein te manoeuvreren.



*Figuur 2.5 Fietspad De Grind - Panovenweg
(Bron: CycloMedia)*

Mede door de lage intensiteit van het fietsverkeer op de Verhuellweg, zal het aantal fietsers dat problemen ondervindt van in- en uitparkerende personenauto's en van manoeuvrerende vrachtwagens ook gering zijn.

3 Autonome ontwikkeling

In het vigerende verkeersmodel (RVMK Arnhem-Nijmegen) is de autonome ontwikkeling voor het verkeersaanbod op het regionale en lokale wegennet opgenomen voor het prognosejaar 2026. Op de meeste wegvakken in het onderzoeksgebied rond Doesburg is sprake van een (lichte) afname van het verkeer. Dit is vooral het gevolg van de krimp in het inwoneraantal van Doesburg en omstreken.

Het verkeersmodel heeft als planjaar 2026. Voor de beoordeling van de ontwikkelingen in het kader van de herstructurering en optimalisatie van het huidige bedrijventerrein wordt planjaar 2030 aangehouden als referentiesituatie voor de autonome ontwikkeling. Voor dit planjaar is uitgegaan van het modelplanjaar 2026 en een groei van 1,5% per jaar van 2026 tot 2030. Ten opzichte van het basisjaar 2020 resulteert dit in een kleine toename van het verkeersaanbod op de wegen in Doesburg en omgeving.

In tabel 3.1 is een samenvatting opgenomen van de intensiteiten in 2020 en 2030 op de Provincialeweg N317. In bijlage 3, tabel 1 is een uitgebreider overzicht van de verkeersintensiteiten opgenomen.

Tabel 3.1 - Verkeersintensiteiten huidige situatie 2020 en autonome ontwikkeling 2030

Wegvak		2020	2030		Toe-/afname
01 N317	Afrit A348 - Doesburgsedijk	12.100	12.800	mvt/etm	5,8%
02 N317	Doesburgsedijk - Koepoortwal	17.200	17.800	mvt/etm	3,5%
02a Afrit N317	N317 - Koepoortwal	3.700	4.100	mvt/etm	11,1%
03 N317	Koepoortwal - Koepoordijk	13.500	13.700	mvt/etm	1,5%
04 N317	Koepoordijk - Verhuellweg	11.000	10.900	mvt/etm	-1,0%
05 N317	Verhuellweg - Zomerweg	11.000	10.900	mvt/etm	-1,0%
06 N317	Zomerweg - N338 Rivierweg	13.500	13.500	mvt/etm	0%

4 Uitbreiding door middel van herstructurering en optimalisatie

4.1 Inleiding

Voor de uitbreiding door middel van de herstructurering en optimalisatie van het huidige bedrijventerrein zijn de volgende uitgangspunten geformuleerd die relevant zijn voor dit verkeersonderzoek:

- een verschuiving van vrachtwagenbewegingen, intern tussen terminal, crossdock en warehouses als gevolg van het bouwen van een crossdock op de locatie (afname interne vrachtwagenbewegingen)
- Toename van het aantal vaarbewegingen vanwege verdubbeling kade in relatie tot aantal vrachtwagenbewegingen en overslag containers

In dit hoofdstuk wordt een samenvatting gegeven van de gewenste herstructurering en optimalisatie voor die aspecten die relevant zijn voor de verkeerskundige beoordeling en wordt ingegaan op de wijze waarop het externe en interne verkeer wordt afgewikkeld.

In bijlage 2 is het kwantitatieve programma van de uitbreiding en toekomstige invulling van het bestaande bedrijventerrein opgenomen.

4.2 Herstructurering en optimalisatie bedrijventerrein

Het ontwerp van de herstructurering en optimalisatie (zie figuur 4.1) wordt in hoofdlijnen gekenmerkt door het slopen van De Blikvanger, het ontwikkelen van een nieuw crossdock met daarop een kantoorgebouw voor Rotra, het verlengen van de kade (verdubbeling) en het optimaliseren van een aantal bestaande bedrijfsgebouwen (uitbreiden en aanpassen hoogtes, hoogteaccenten). Tevens kan worden voorzien in een aantal gebouwde parkeervoorzieningen indien hieraan behoefte bestaat.



Figuur 4.1 – Ontwerp herstructurering en optimalisatie

Overige kenmerken zijn:

- De bestaande containerterminal blijft behouden en wordt 130 m verlengd. Vanuit deze terminal wordt een verbinding naar het crossdock gerealiseerd.
- Op de huidige locatie van Rotra worden twee bedrijfspanen gesaneerd en vervangen door kantoorruimte en een crossdock.
- De vestiging van Ubbink wordt geoptimaliseerd en uitgebreid (in hoogte en opvullen ruimte tot aan grens plangebied).

De verkeerskundige kenmerken van de herstructurering en optimalisatie zijn:

- De externe verkeersbewegingen (personen en goederen) worden afgewikkeld over de bestaande ontsluitingsstructuur.
- Verkeer van en naar de bedrijven rijdt via de bestaande T-aansluiting Koepoordijk-N317 (met verkeerslichten). Verkeer uit westelijke richting maakt gebruik van de afrit vanaf de N317 naar de Koepoortwal.
- Het externe vrachtverkeer van en naar het nieuwe crossdock rijdt over de bestaande wegenstructuur aan de Verhuellweg (zie hierboven).
- Het interne vrachtverkeer tussen terminal, crossdock en warehouses vindt in de nieuwe situatie bijna niet meer plaats omdat het crossdock zodanig is gesitueerd dat de vrachtwagens direct naar het crossdock rijden en van daaruit is sprake van een rechte reeks verbinding naar de terminal en de warehouses zonder vrachtwagenbewegingen (optimalisatie interne verkeersbewegingen).

5 Verkeersafwikkeling

5.1 Ontsluitingsstructuren

Op basis van de voorgenomen herstructurering en optimalisatie vier inrichtingsalternatieven en de daarin opgenomen wegenstructuur blijft de huidige ontsluitingsstructuur gehandhaafd.

In figuur 5.1 is deze ontsluitingsstructuur schematisch weergegeven.



Figuur 5.1 - Bestaande ontsluitingsstructuur

Bij de voorgestane ontwikkeling wordt uitgegaan van een (kleine) uitbreiding van het bedrijventerrein binnen de huidige grenzen van het plangebied met handhaving van de bestaande ontsluitingsstructuur. Het verkeer van en naar de bedrijfslocaties maakt gebruik van de aansluiting Koepoordijk - N317 (met VRI), met dien verstande dat het autoverkeer uit westelijke richting gebruik blijft maken van de afrit vanaf de N317 naar Doesburg en via de Koe-

poordijk onder de N317 door naar de Verhuellweg rijdt. Op de aansluiting van de Koepoordijk - N317 kan het verkeer uit westelijke richting niet linksaf slaan om naar de Verhuellweg te rijden.

5.2 Toetsing verkeersintensiteit

De uitbreiding van het bedrijventerrein heeft tot gevolg dat de verkeersintensiteit op de toeleidende wegen toeneemt. Op de meeste wegvakken blijft de toename beperkt ($\leq 4\%$), (zie bijlage 3).

Bij de herstructurering en optimalisatie is met name op en nabij de bestaande aansluiting sprake van een toename. Deze zijn echter, procentueel gezien en in concrete getallen niet significant. Op de Koepoordijk is de toename bijvoorbeeld 4 tot 6%.

Hoewel de toename op de Verhuellweg relatief gezien vrij groot is, is deze in absolute zin niet problematisch (van ca 3.100 mvt/etm in 2030 naar 3.600 mvt/etm. De huidige Verhuellweg (met fietssuggestiestroken) kan deze intensiteiten goed verwerken.

5.3 Toetsing verkeersafwikkeling

Bij de herstructurering en optimalisatie van het bedrijventerrein wordt uitgegaan van ontsluiting via de bestaande T-aansluiting van de Koepoordijk - N317. In hoofdstuk 2 is ingegaan op de verkeersafwikkeling en capaciteit van deze aansluiting. Gezien de maatgevende conflictbelasting en cyclus-tijden en de ontwikkeling van de verkeersintensiteiten in de voorgenomen ontwikkeling (herstructurering en optimalisatie bestaand bedrijventerrein), biedt deze aansluiting ook voldoende capaciteit om het verkeer tot 2030 te kunnen afwikkelen. Dit neemt niet weg dat kans op wachtrijvorming tijdens de drukste momenten in de spitsuren blijft bestaan.

5.4 Toetsing afwikkeling fietsverkeer

De uitbreiding van het bedrijventerrein heeft in beginsel weinig invloed op de afwikkeling van het fietsverkeer op de ontsluitende wegen. Hoewel er sprake is van een toename van de verkeersintensiteit, blijft deze onder de maximale grenswaarde voor de afwikkeling van auto's en fietsers op een erftoegangsweg met fietssuggestiestroken (bij meer dan 4.000 mvt/etm en veel fietsers zijn vrijliggende fietspaden gewenst).

Door de aanleg van het fietspad tussen De Grind en Panovenweg, wordt de oostelijke tak van de Verhuellweg niet of nauwelijks meer gebruikt door fietsers. Gezien de toekomstige verkeersintensiteit is de gemengde afwikkeling van auto's en enkele fietsers die nog van dit wegvak gebruik maken geen probleem.

6 Conclusie verkeersonderzoek

In deze paragraaf wordt ingegaan op de invloed van de voorgenomen herstructurering en optimalisatie van het bedrijventerrein op de verkeersstructuur, de verkeersintensiteiten en verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid en gevolgen voor langzaam verkeer.

Beïnvloeding van de verkeersstructuur

De uitbreiding van het bedrijventerrein heeft in beginsel geen invloed op de verkeersstructuur in Doesburg en omgeving. De ontwikkeling vindt plaats op de huidige locatie en de Verhuellweg blijft intact.

Beïnvloeding van de verkeersintensiteiten en verkeersafwikkeling

De uitbreiding van het bedrijventerrein heeft tot gevolg dat de verkeersintensiteit op de toeleidende wegen toeneemt.

Op de meeste wegvakken blijft de toename beperkt ($\leq 4\%$), op enkele wegvakken is sprake van enige toename. Dit heeft verder geen invloed op de verkeersafwikkeling die ook in de toekomst nog steeds adequaat kan plaatsvinden.

Beïnvloeding van de verkeerveiligheid en gevolgen langzaam verkeer

Gezien het geringe aantal (geregistreerde) ongevallen in de huidige situatie en de beperkte toename van de verkeersintensiteiten, zal de uitbreiding in grote lijnen geen effect hebben op de verkeersveiligheid.

Uit bovenstaande kan geconcludeerd worden dat de voorgenomen herstructurering en optimalisatie van het bedrijventerrein Verhuellweg geen significante effecten heeft op de verkeersstructuur, verkeersintensiteiten, verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid en gevolgen voor langzaam verkeer.

Bijlage 1 - Inventarisatie bedrijfsgegevens t.b.v. bepaling ritproductie bestaande en toekomstige activiteiten

Koninklijke Rotra

Beschrijving gegevensevens		Omvang/aantal																				
1	Oppervlakte bedrijfsterrein (ha)	7,1 ha																				
	Oppervlakte bebouwing (m² bruto vloeropp.)	Verhuellweg 3 en 5/5a ca 35.400 m² bvo/fietsenmagazijn/ABW Kraakselaan 5 ca 1.100 m² bvo Broekhuizerweg 2 ca 9.100 m² bvo																				
2	Typering van de hoofdactiviteiten (SBI-code en/of omschrijving)	52.10.9 Opslag in distributiecentra en overige opslag (niet in tanks, koelhuizen e.d.) 52.29.1 Expeditie, cargadoors, bevrachters en andere tussenpersonen in het goederenvervoer 52.21: Dienstverlening voor vervoer over land 52.22: Dienstverlening voor vervoer over water 52.24.2: Laad-, los- en overslagactiviteiten niet voor zeevaart 50.40.1: Binnenvaart (vrachtvaart)																				
3	Aantal medewerkers (fte) (totaal, overdag/s avonds/s nachts aanwezig)	486 overdag, 36 avond/nacht; 20 weekend overdag en 7 weekend 's nachts																				
4	aantal woon-werk verplaatsingen (auto, fiets, bus, overig)	Uit recente inventarisatie komt behoefte aan stallingcapaciteit voor 45 fietsen en 6 scooters. Autogebruik geschat op ca 450 medewerkers en per bus is zeer gering.																				
5	Woonplaatsen medewerkers	- 18% uit Doesburg - 10% uit Doetinchem - 7% uit Arnhem - 7% uit Zevenaar - 5% uit Duiven - 4% uit Didam - 4% uit Zutphen - 4% uit Angerlo - 3% uit Dieren - 3% uit Westervoort - 35% elders																				
6	Omvang interne verkeersstromen - op eigen terrein - via openbare weg van/naar nevenlocaties	- 160 per etmaal, waarvan 15 over de Verhuellweg - 2 per etmaal van/naar Broekhuizerweg - 5 per etmaal van/naar Blikvanger																				
7	Omvang externe verkeersstromen	<table><tr><th>tijdperiode</th><th>aankomst</th><th>vertrek</th></tr><tr><td>05:00 - 08:00 uur</td><td></td><td>170 va</td></tr><tr><td>08:00 - 17:00 uur</td><td>20 va</td><td>20 va</td></tr><tr><td>17:00 - 20:00 uur</td><td>170 va</td><td></td></tr><tr><td>20:00 - 05:00 uur</td><td>10 va</td><td>10 va</td></tr><tr><td>Totaal</td><td>200 va</td><td>200 va</td></tr></table> overig: dagelijks ca 10 kleine vrachtwagens/bestelbusjes (heen/terug)			tijdperiode	aankomst	vertrek	05:00 - 08:00 uur		170 va	08:00 - 17:00 uur	20 va	20 va	17:00 - 20:00 uur	170 va		20:00 - 05:00 uur	10 va	10 va	Totaal	200 va	200 va
tijdperiode	aankomst	vertrek																				
05:00 - 08:00 uur		170 va																				
08:00 - 17:00 uur	20 va	20 va																				
17:00 - 20:00 uur	170 va																					
20:00 - 05:00 uur	10 va	10 va																				
Totaal	200 va	200 va																				
10	Aantal parkeerplaatsen (personenauto's)	338 ppl voor personeel en 7 ppl voor bezoekers Alle parkeerplaatsen bevinden zich op eigen terrein																				
11	Omvang overslag containers via loswal ²	Nu 2 schepen per week, klasse IV; bij volle benutting capaciteit max. 10 schepen per week, klasse Va. Per dag 24 transportbewegingen: aan- en afvoer containers bij 2 afvaarten Per dag 81 transportbewegingen: aan- en afvoer containers bij 7 afvaarten																				

² Zie voor gevolgen verkeer bijlage CTD Doesburg Afvaarten en Transportbewegingen

Per dag 114 transportbewegingen: aan- en afvoer containers bij 10 afvaarten Transportbewegingen aan- en afvoer containers via crossdock.

Verwachtingen na uitbreiding:

- groei personeel ca 1,5 - 2,0 % per jaar (= 25% t/m 2030);
- groei bedrijfsactiviteiten en crossdock ca 3% per jaar (= 35% t/m 2030);
- bij verdubbeling lengte loswal ook verdubbeling maximum capaciteit (zie hierboven);
- aantal interne ritten van/naar crossdock neemt af van 160 naar 20 ritten per etmaal.

Ubbink

Beschrijving gegevens	Omvang/aantal										
1 Oppervlakte bedrijfsterrein (ha)	2,1 ha										
Oppervlakte bebouwing (m ² bruto vloeropp.)	Verhuellweg 9 ca 21.500 m ² bvo										
2 Typering van de hoofdactiviteiten (SBI-code en/of omschrijving)	25.2 Vervaardiging van reservoirs van metaal en van ketels en radiatoren voor centrale verwarming										
3 Aantal medewerkers (fte) (totaal, overdag/'s avonds/'s nachts aanwezig)	110 overdag (06:00 - 08:00 u), 185 overdag (09:00 - 15:30 u), 85 na 15:30 u en 7 's nachts										
4 aantal woon-werk verplaatsingen (auto, fiets, bus, overig)	Uit recente inventarisatie komt behoefte aan stallingcapaciteit voor 45 fietsen en 6 scooters. Autogebruik geschat op ca 450 medewerkers en per bus is zeer gering.										
5 Woonplaatsen medewerkers	- 41% uit Doesburg - 10% uit Doetinchem - 15% uit Dieren - 34% elders										
6 Omvang interne verkeersstromen - op eigen terrein - via openbare weg van/naar nevenlocaties	- geen interne ritten op eigen terrein - 2 va / 4 ritten per etmaal van/naar Zevenaar										
7 Omvang externe verkeersstromen *	<table> <tr> <th>tijdperiode</th><th>ritten</th></tr> <tr> <td>07:00 - 19:00 uur</td><td>54 va</td></tr> <tr> <td>19:00 - 23:00 uur</td><td>3 va</td></tr> <tr> <td>23:00 - 07:00 uur</td><td>3 va</td></tr> <tr> <td>Totaal</td><td>60 va</td></tr> </table>	tijdperiode	ritten	07:00 - 19:00 uur	54 va	19:00 - 23:00 uur	3 va	23:00 - 07:00 uur	3 va	Totaal	60 va
tijdperiode	ritten										
07:00 - 19:00 uur	54 va										
19:00 - 23:00 uur	3 va										
23:00 - 07:00 uur	3 va										
Totaal	60 va										
8 Aantal parkeerplaatsen (personenauto's)	119 ppl voor personeel en 15 ppl voor bezoekers Alle parkeerplaatsen bevinden zich op eigen terrein										

Verwachtingen na uitbreiding:

- groei personeel ca 1,5 - 2,0 % per jaar (= 25% t/m 2030);
- groei bedrijfsactiviteiten ca 3% per jaar (= 35% t/m 2030);
- de ritten van/naar Zevenaar vervallen.

Overige functies

Beschrijving gegevens	Omvang/aantal
1 Bouwmarkt Hubo	- 1.500 m ² bvo - 20 medewerkers * (wo-we: 15 pa + 5 fts) - bevoorrading * 6 va/etm
2 Loonbedrijf e.d.	- 12.500 m ² bvo - 45 medewerkers * (wo-we: 45 auto) - transport * 80 va/etm
	* schatting op basis van bvo

Verwachtingen na uitbreiding:

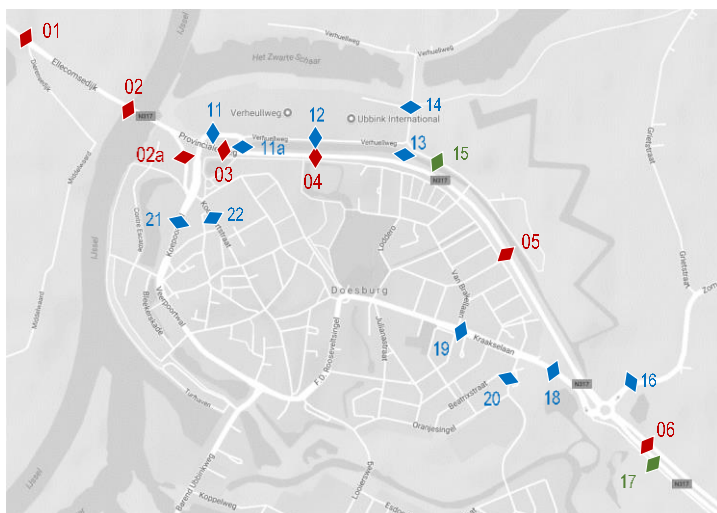
- Geen significante wijzigingen verwacht

Bijlage 2 - Omvang bedrijfsactiviteiten na uitbreiding

Uitbreiding		Rotra	Ubbink		
Uitbreiding	nieuw	crossdock parkeren	1,80 ha 1,50 ha		
	bestaand	containerstack kantoor warehouse + ABW	4,00 ha 0,50 ha 2,60 ha	bestaand uitbreiding	2,10 ha 0,70 ha

Bijlage 3 - Verkeersintensiteiten op wegenstructuur nabij bedrij- venterrein Verhuellweg voor huidige en autonome situatie en de situatie na herstructurering en optimalisatie

Overzicht meetpunten/wegvakken



In tabel 1 is de verkeersintensiteit weergegeven voor de huidige en autonome situatie en voor de situatie na herstructurering en optimalisatie.

Tabel 1 - Verkeersintensiteiten huidige, autonoom en na herstructurering en optimalisatie

Wegvak		2020	2030	Herstruct. /optimali- satie
01 N317	Afrit A348 - Doesburgsedijk	12.100	12.800	13.100 mvt/etm
02 N317	Doesburgsedijk - Koepoortwal	17.200	17.800	18.100 mvt/etm
02a Afrit N317	N317 - Koepoortwal	3.700	4.100	4.300 mvt/etm
03 N317	Koepoortwal - Koepoordijk	13.500	13.700	13.800 mvt/etm
04 N317	Koepoordijk - Verhuellweg	11.000	10.900	11.200 mvt/etm
05 N317	Verhuellweg - Zomerweg	11.000	10.900	11.200 mvt/etm
06 N317	Zomerweg - N338 Rivierweg	13.500	13.500	13.700 mvt/etm
11 Koepoordijk	Koepoortwal Verhuellweg	4.200	4.600	4.800 mvt/etm
11a Koepoordijk	Verhuellweg - N317	5.000	5.400	5.800 mvt/etm
12 Verhuellweg	Koepoortwal - Panovenwegl	2.900	3.100	3.600 mvt/etm
13 Verhuellweg	aansluiting nieuwe verbinding op N317			mvt/etm
14 Verhuellweg	Het Zwarte Schaar - Verhuellweg	2.600	2.900	3.200 mvt/etm
15 Panovenweg	Verhuellweg - Van Middachtenweg	700	600	600 mvt/etm
16 Zomerweg	Rotonde N317 - Grietstraat	4.900	5.000	5.000 mvt/etm
17 De Drempterdijk	Kraakselaan - Parallelweg Den Helder	900	1.000	1.000 mvt/etm
18 Kraakselaan	Rotonde N317 - M. Bekkerslaan	4.800	5.000	5.000 mvt/etm
19 Kraakselaan	M. Bekkerslaan	4.100	4.100	4.100 mvt/etm
20 M. Bekkerslaan	Kraakselaan - Pr. Hendrikstraat	2.900	2.900	2.900 mvt/etm
21 Koepoortwal	Afrit N317 - Koepoortwal	5.200	5.600	5.600 mvt/etm
22 Koepoortstraat	Koepoortwal - Hoogestraat	2.000	2.200	2.200 mvt/etm