

Memo

Aan: (Van Dun Advies)

Opgesteld door:

Gecontroleerd door:

cc: (Brokken BV),

(Van Dun Advies)

Datum: 28-01-2026

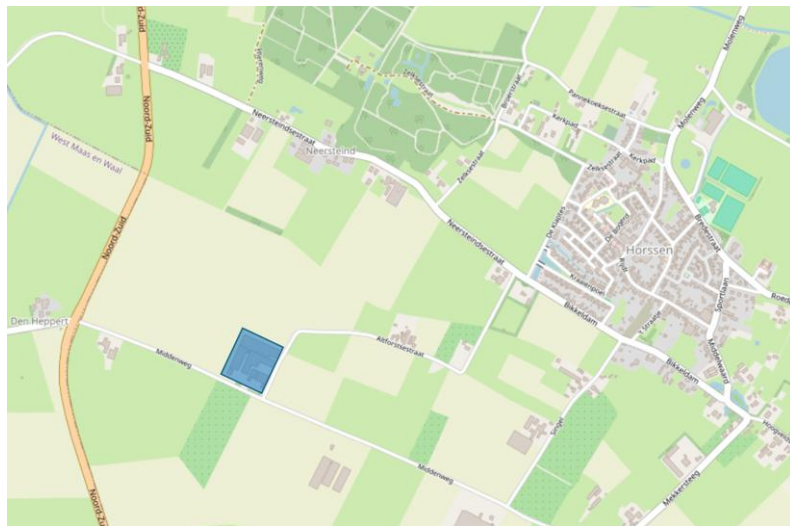
Onderwerp: Verkeersanalyse uitbreiding fruit- en boomkwekerij Middenweg 4 te Horssen

Aanleiding

Fruit- en boomkwekerij Brokken exploiteert momenteel een fruitteeltbedrijf op twee afzonderlijke locaties, de Middenweg 4 te Horssen en Heppertsestraat 24 te Altforst. Het bedrijf is voornemens om, met uitzondering van een opslagloods, de bedrijfsvoering naar één enkele locatie te verplaatsen, aan de Middenweg 4 te Horssen (hierna, de 'ontwikkellocatie'). Hiervoor wordt het bouwvlak op de ontwikkellocatie uitgebreid t.b.v. een extra opslagloods met een bruto vloeroppervlakte (bvo) van ca. 3.600 m². Dit zorgt voor een verandering in de verkeersgeneratie en parkeervraag op de ontwikkellocatie. In deze memo wordt onderzocht hoe de beoogde toekomstige situatie zich verhoudt ten opzichte van de huidige situatie en of de effecten van de uitbreiding kunnen worden opgevangen binnen de bestaande infrastructuur.

Situatiebeschrijving

De ontwikkellocatie bevindt zich in het buitengebied van de gemeente Druten, ten zuidwesten van de kern van Horssen en ten oosten van de N329 (zie figuur 1). De Middenweg is een verharde (geasfalteerde) weg met een breedte van circa 3 meter. Aan weerszijden van de Middenweg ligt een halfverharde berm. De maximum toegestane snelheid op de Middenweg is 60 km/uur. Ter hoogte van de ontwikkellocatie / inritten is de weg wat breder uitgezet, met een breedte van ca. 4-4,5 meter. Ten noorden van de Middenweg ligt de Neersteindsestraat, welke is ingericht als doorgaande weg richting Horssen vanaf de N329.



Figuur 1: Locatie ontwikkeling ten opzichte van kern Horssen en de N329 (bron: openstreetmap)

In de directe omgeving van de ontwikkellocatie bevindt zich voornamelijk landbouwgrond, enkele bedrijven en enkele verspreid liggende woningen. De ontwikkellocatie ligt op circa 860 meter afstand van de bebouwde kom van Horssen. De Middenweg wordt gecategoriseerd als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom¹ en maakt geen onderdeel uit van een hoofdfietsroute of recreatieve fietsroute.

¹ Mobiliteitsvisie Druten Wijchen 2020-2030

Huidige situatie

In de huidige situatie is het bedrijf gevestigd op twee locaties. Op de ontwikkellocatie varieert het aantal voertuigbewegingen sterk per seizoen. Tijdens het hoogseizoen komen er gemiddeld 12 bezoekers en 7 werknemers per dag naar de ontwikkellocatie. De overige werknemers zijn gehuisvest op het terrein zelf. Dit resulteert in zo'n 38 lichte voertuigbewegingen per dag. Daarnaast komen er in het hoogseizoen dagelijks zo'n 8 vrachtwagens op het terrein, wat resulteert in 16 verkeersbewegingen van zwaarder verkeer (zoals vrachtverkeer). Volgens de opdrachtgever zijn er in de huidige situatie beperkt voertuigbewegingen tussen de twee locaties.

In de huidige situatie zijn er 33 parkeerplaatsen aanwezig op locatie. 20 van deze parkeerplaatsen zijn voor werknemers en 13 voor bezoekers. In de praktijk is dit ruim voldoende om de huidige parkeervraag van de bezoekers en werknemers op te vangen.

De verkeersintensiteit² (zie bijlage 1) op de Middenweg bedraagt volgens de gegevens uit het verkeersmodel op dit moment 90 mvt/etmaal (motorvoertuigen per etmaal). Dit is nagenoeg gelijk verdeeld over beide rijrichtingen. Ten noorden van de Middenweg ligt de Neersteindsestraat, waar per etmaal circa 1.290 motorvoertuigen rijden. Hieruit volgt ook dat de Neereindsestraat vanaf de N329 de doorgaande verbinding van- en naar Horssen is. Volgens het regionaal verkeersmodel ligt de etmaal intensiteit voor vrachtvervoer op 0 mvt/etmaal. Vanuit de informatie van de opdrachtgever weten we dat er wel vrachtverkeer over deze weg rijdt. Hieruit maken we op dat er op de Middenweg geen (doorgaand) vrachtverkeer rijdt en daarmee enkel vrachtverkeer wat een bestemming heeft bij een van de aanliggende bedrijven.

Effect van de uitbreiding

De uitbreiding zal een effect hebben op een aantal factoren. Ten eerste zal het bedrijf straks slechts op één locatie gevestigd zijn. De locatie aan de Heppertsestraat wordt enkel gebruikt als winteropslag. In de huidige situatie is het aantal voertuigbewegingen tussen beide locaties al gering, dit zal in de toekomstige situatie nog verder afnemen, aangezien er in het hoogseizoen niet meer naar de tweede locatie gereden hoeft te worden.

Verkeer

Door de toename in opslagcapaciteit op de ontwikkellocatie zal het aantal verkeersbewegingen van en naar deze locatie toenemen. De verwachting is dat dit een toename is van ongeveer 4 verkeersbewegingen voor autoverkeer per dag en 2 verkeersbewegingen van zwaar vervoer (worst-case). Het effect van een toename van deze 6 verkeersbewegingen, op de huidige intensiteiten is uitgewerkt in tabel 1 hieronder.

Modaliteit	Huidige intensiteit	Intensiteit na uitbreiding	Procentuele toename
Motorvoertuigen	90	96	6,67%
Vracht*	16**	18**	12,5%

*Vrachtverkeer is ook onderdeel van motorvoertuigenintensiteit

**Intensiteiten verstrekt door opdrachtgever en niet door verkeersmodel

Gezien de beperkte verkeersintensiteit op de Middenweg zal er in de praktijk niet vaak een situatie voorkomen dat twee voertuigen elkaar moeten passeren op de Middenweg. Daarnaast is er voldoende zicht om tegemoetkomend verkeer te zien aankomen. Hierdoor kan er op tijd geanticipeerd worden op een tegenligger en in dat geval rustig uit te wijken naar de halfverharde berm.

De meest logische aanrijroute voor het verkeer is vanaf de N329 via de Middenweg richting het bedrijf. Het verkeer rijdt hierdoor niet over de wegvakken ten oosten van de

² Regionaal verkeersmodel Groene Metropoolregio Arnhem Nijmegen

ontwikkellocatie. Gezien de geringe omvang van het extra verkeer zal dit geen problemen opleveren.

Parkeren

Volgens de 'Beleidsregels Parkeernormen Druten'³ heeft een bedrijfsgebouw met classificatie arbeidsextensief/bezoekersextensief een parkeernorm van 0,9 per 100 m² BVO. Voor de nieuw te realiseren loods met een bvo van 3.600 m² zou dit uitkomen op een extra parkeervraag van 32,4 parkeerplaatsen. In de praktijk zou dit een verdubbeling van het aantal bestaande parkeerplaatsen betekenen.

Deze theoretische toename van de parkeervraag is in deze situatie niet te verwachten. Met het bouwen van de nieuwe loods wordt er op de locatie aan de Horstenweg enkel extra opslagcapaciteit gerealiseerd. Opdrachtgever heeft aangegeven dat dit naar verwachting zorgt voor een toename van ongeveer één werknemer en één bezoeker per dag. In de huidige situatie bieden de 33 reeds aanwezige parkeerplaatsen ruim voldoende parkeergelegenheid. De genoemde toename van één werknemer en één bezoekers extra per dag kan dan ook binnen de bestaande parkeercapaciteit op eigen terrein worden opgevangen. Een beoogde verdubbeling van de parkeervraag naar aanleiding van de ontwikkeling van de loods is hiermee onrealistisch en niet gewenst.

Toekomstige situatie

In de toekomstige situatie is de verwachting dat het aantal verkeersbewegingen van lichte motorvoertuigen stijgt naar 42 en het aantal zware verkeersbewegingen naar 18 in het hoogseizoen. Deze stijging bestaat uit een toename van zowel werknemers, bezoekers, als vrachtwagens. Aangezien alleen de opslagcapaciteit van het bedrijf verandert is deze minimale stijging realistisch.

Het regionaal verkeersmodel⁴ geeft een prognose voor de intensiteiten in 2034. De intensiteiten in het prognosemodel 2034 zijn gelijk aan de huidige intensiteiten. In de toekomst wordt er daarmee geen stijging verwacht van het aantal verkeersbewegingen op de Middenweg.

In de toekomstige situatie stijgt de parkeervraag naar verwachting met twee plaatsen. Deze minimale stijging kan binnen de reeds bestaande parkeercapaciteit van 33 parkeerplaatsen op eigen terrein worden opgevangen. Hiermee adviseren wij om af te wijken van de parkeereis op basis van de Beleidsregels Parkeernormen van de gemeente Druten. Volgens deze parkeereis zou het aantal parkeerplaatsen met de komst van de opslagloods moeten verdubbelen. Deze toename zou niet realistisch zijn en is daarmee niet gewenst.

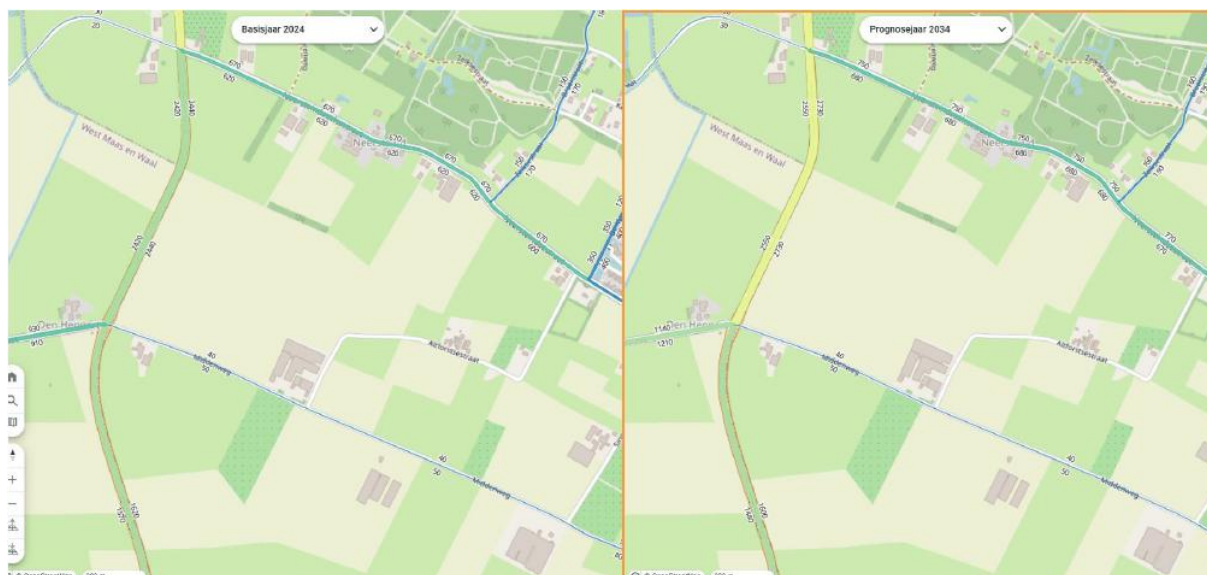
Conclusie

De uitbreiding van de ontwikkellocatie met een extra opslagloods zorgt voor een toename van het aantal verkeersbewegingen op de Middenweg. Deze toename is echter beperkt en kan binnen de huidige inrichting van de weg worden opgevangen. Gezien de lage intensiteiten en het goede zicht over de Middenweg zal de ontwikkeling geen negatieve effecten hebben op de verkeersveiligheid. In de huidige situatie is er al ruim voldoende parkeercapaciteit op het eigen perceel. Binnen deze bestaande capaciteit kan ook de toename in parkeervraag door de ontwikkeling worden opgevangen. De aspecten verkeer en parkeren leveren dan ook geen belemmering op voor deze geplande uitbreiding.

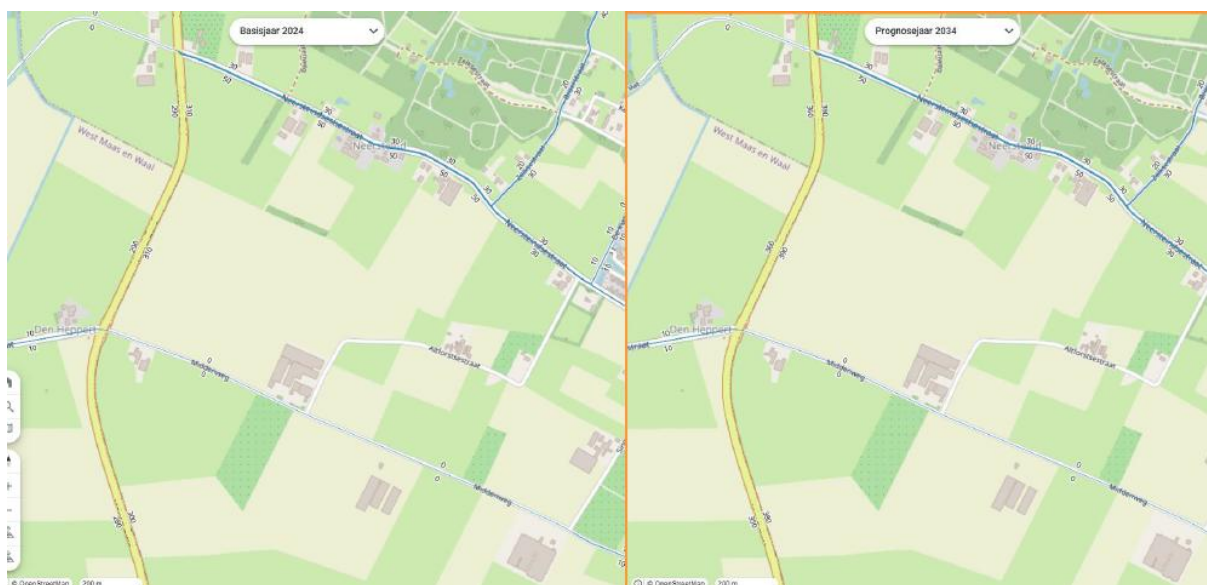
³ Beleidsregels Parkeernormen Druten (2024)

⁴ Regionaal verkeersmodel Groene Metropoolregio Arnhem Nijmegen

Bijlage 1 – Intensiteitgegevens regionaal verkeersmodel GMR Arnhem-Nijmegen



Figuur 2: Etmaalintensiteiten motorvoertuigen 2024 en prognosejaar 2034



Figuur 3: Etmaalintensiteiten vrachtverkeer 2024 en prognosejaar 2034