

## Notitie

**HaskoningDHV Nederland B.V.**  
**Mobility & Infrastructure**

Aan: SK Parenco  
Van: [REDACTED]  
Datum: 16 december 2022  
Kopie: [REDACTED]  
Ons kenmerk: BH9877-MI-NT-220608-1440  
Classificatie: Project gerelateerd  
Goedgekeurd door: [REDACTED]

**Onderwerp: Verkeer & logistiek SK Parenco**

---

## 1 Inleiding

Smurfit Kappa Parenco B.V. (hierna SK Parenco) is een papierproducent in Renkum en produceert zowel grafisch papier als verpakkingspapier. Het bedrijf wil de huidige activiteiten voortzetten en verbeteren en alle hiervoor vigerende vergunningen actualiseren en onderbrengen in één integrale revisie-omgevingsvergunning (alternatief 1). Daarnaast overweegt SK Parenco om vanwege een veranderende afzetmarkt volledig om te schakelen naar de productie van verpakkingspapier (Alternatief 2). In het kader hiervan is een revisie-omgevingsvergunning nodig en is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. In het MER zijn de voorgenomen activiteit, de te beschouwen alternatieven en varianten en de referentiesituatie uitgebreid beschreven.

Omdat de voorgenomen bedrijfsactiviteiten en alternatieven zowel binnen als buiten de inrichting van SK Parenco effecten kunnen hebben op verkeer en logistiek, zijn de verwachte effecten beschreven, beoordeeld en vergeleken. Dit verkeerskundige onderzoek geeft inzicht in de verkeersstromen, ontsluiting en verkeersveiligheid van het gebied in de huidige (referentie)situatie en de beschouwde alternatieven en varianten. Hierbij wordt rekening gehouden met verschillende scenario's waarbij toelevering van goederen gedeeltelijk over water geschiedt en waarbij interne transportbewegingen worden geoptimaliseerd.

Allereerst wordt in de hoofdstukken 2-3 de huidige referentiesituatie in kaart gebracht, waarna deze in hoofdstuk 4 wordt vergeleken met de alternatieven en varianten zoals beschreven in het MER. Tabel 1.1 bevat een overzicht van de voor verkeer en logistiek relevante en onderzochte maatregelen in de beschouwde alternatieven en varianten.

Met name alternatief 2 kenmerkt zich door een vereenvoudiging van de productieprocessen, wijziging van grond-, hulp- en afvalstoffen, meer slooptransport en verruiming van opslagvoorzieningen, productiecapaciteiten en openingstijden van de in- en uitgangen. Als gevolg daarvan veranderen ook de verkeersbewegingen. Op basis van de verandering van het aantal vervoersbewegingen van SK Parenco zijn de effecten van de te beschouwen alternatieven en varianten op de bereikbaarheid en doorstroming in en rond het gebied berekend, beoordeeld en zijn in hoofdstuk 5 aandachtspunten op het gebied van verkeersveiligheid beschreven.

Voorliggende notitie sluit af met een conclusie in hoofdstuk 6.

Tabel 1.1: Overzicht alternatieven, varianten en voor verkeer en logistiek relevante en onderzochte maatregelen

	Alternatief 1 Publicatie- en verpakingspapier		Alternatief 2 100% verpakingspapier	
	Basisvariant	Plusvariant	Basisvariant	Plusvariant
Papiermachines	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aanvoer ontinkingspapier</li> <li>Aanvoer balen karton/Old Corrugated Cardboard (OCC)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aanvoer ontinkingspapier</li> <li>Aanvoer balen karton/Old Corrugated Cardboard (OCC)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Alleen aanvoer en verpulpen OCC</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Alleen aanvoer en verpulpen OCC</li> </ul>
E-centrale	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bestaande gasgestookte (stoom)ketels behouden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2 nieuwe gasgestookte (stoom)ketels</li> <li>Behoud van K43/44 als back-up ketel</li> <li>GT11 vervalt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3 nieuwe gasgestookte stoomketels</li> <li>K43/44 en GT11 vervallen</li> <li>K62 naar 100% biomassa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3 nieuwe gasgestookte stoomketels (55 ton/u)</li> <li>K43/44 en GT11 vervallen</li> <li>K62 naar 100% biomassa</li> </ul>
Meer scheepstransport	<ul style="list-style-type: none"> <li>18 kton OCC per jaar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>20-25 kton OCC/jaar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>100 kton OCC/jaar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>200 kton OCC/jaar</li> </ul>
Materieel	<ul style="list-style-type: none"> <li>Elektrificatie indien mogelijk</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Elektrificatie indien mogelijk</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Elektrificatie bij vervanging</li> <li>Ander materieel en logistiek grondstoffen en biomassa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Elektrisch transport biomassa of via transportbanden</li> </ul>
Opslag OCC-balen Opslag magazijn (gereed product)	<ul style="list-style-type: none"> <li>15 kton</li> <li>25 kton</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>20 kton</li> <li>25 kton</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>40 kton</li> <li>30 kton</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>50 kton</li> <li>35 kton</li> </ul>
Overige	<ul style="list-style-type: none"> <li>Openingstijd 6-22 uur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Openingstijd volcontinu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>6-22 uur</li> <li>Opslaghal Bokkedijk in gebruik voor balen</li> <li>Opslag biomassa in sorteerrhallen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Volcontinu</li> <li>Opslaghal Bokkedijk in gebruik voor balen</li> <li>Opslag biomassa in sorteerrhallen</li> </ul>

## 2 Locatiekenmerken inrichting SK Parencó

SK Parencó ligt in de gemeente Renkum ten zuiden van de provinciale weg N225 (80 km/h), ten westen van de autosnelweg A50 en ten noorden van de Nederrijn. De dorpskern van Renkum bevindt zich in het noorden, aan de andere kant van de N225.

Het terrein van SK Parencó is gevestigd op Industrierrein Veerweg 1 ten zuiden van Renkum. De Veerweg is bereikbaar vanaf de N225 middels een met verkeerslichten geregeld kruispunt. De A50 is bereikbaar via de N225 en aansluiting 19 (circa 2 km afstand). Aan de Bokkedijk (westzijde van het terrein) is ook een toegang tot het bedrijventerrein met een rechtstreekse aansluiting op de N225 zonder verkeerslichten.

Ten zuidwesten van het terrein van SK Parencó ligt de communale rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) van Waterschap Vallei en Veluwe. Ten oosten van het terrein bevindt zich natuurgebied Jufferswaard.

Zie figuur 2.1 voor een overzicht van de inrichting van SK Parencó.



Figuur 2.1: Locatie inrichting SK Parencó

### 3 Ontsluiting en transportbewegingen SK Parencó

Het terrein van SK Parencó heeft twee ontsluitingsroutes voor gemotoriseerd wegverkeer: via de Veerweg en via de Bokkedijk. Fietsers kunnen via de hoofdingang bij de Veerweg of via de fietstunnel onder de N225 vanaf de Dorpsstraat het terrein betreden (zie figuur 3.1). De toegang via de Dorpsstraat is tevens een nooduitgang.



Figuur 3.1: Ontsluitingsroutes SK Parencó

#### Medewerkers

Er wordt gewerkt in 5 ploegendiensten. Op werkdagen werken:

- 3 ploegen per dag in diensten van 6:00 – 14:00 uur, 14:00 – 22:00 uur en 22:00 – 6:00 uur
- 1 ploeg in dagdienst van 8:00 – 17:00 uur

Er zijn 150 medewerkers in ploegdienst. Dit betekent dat er  $150 / 5$  (ploegen)  $\times$  3 ploegen = 90 medewerkers per dag in ploegdienst werken. Er zijn 140 medewerkers die werken in dagdienst. Inhuurkrachten zijn niet meegenomen in de berekeningen.

Naar schatting reist 75% van de medewerkers met de auto en 25% met de fiets, lopend of een andere vorm van (openbaar) vervoer.

#### Ontsluiting

De route richting de A50 is de voor de hand liggende hoofdontsluiting van het terrein. De A50 biedt een verbinding naar alle windstreken. Andere routes (N225 richting Rhenen, N781/782 richting A12) hebben een vergrote kans op vertraging en worden niet of nauwelijks gebruikt.

#### Werkdagen

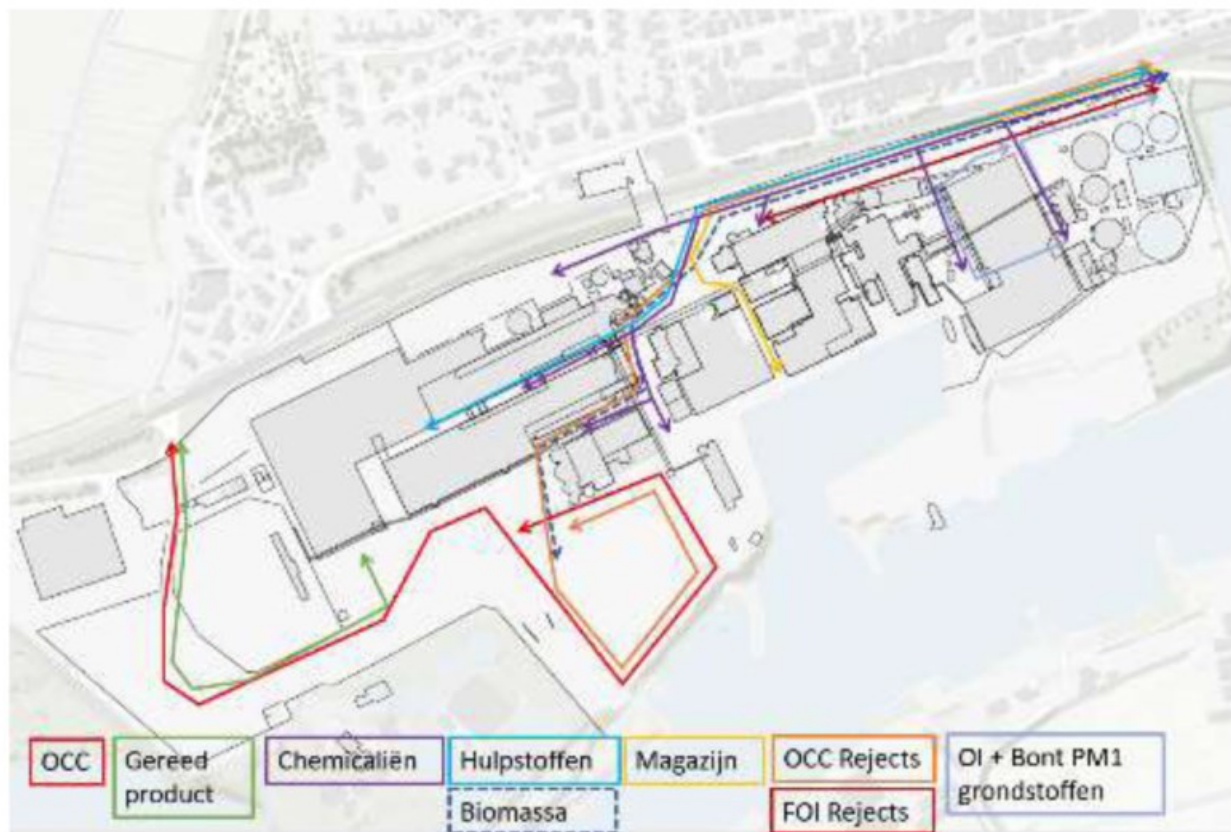
Er is gerekend met 250 werkdagen per jaar. Dit geldt voor alle vormen van transport.

## 4 Effecten ontwikkeling verkeersstromen

Veel van de verkeersbewegingen zijn extern (aanleveren van grondstoffen, uitleveren van gereed product), maar ook intern zijn er verschillende verkeersbewegingen. Beide verkeersstromen worden in dit hoofdstuk toegelicht en de effecten van de beschouwde alternatieven worden beoordeeld en vergeleken met de huidige (referentie)situatie.

### 4.1 Vrachtwagenroutes

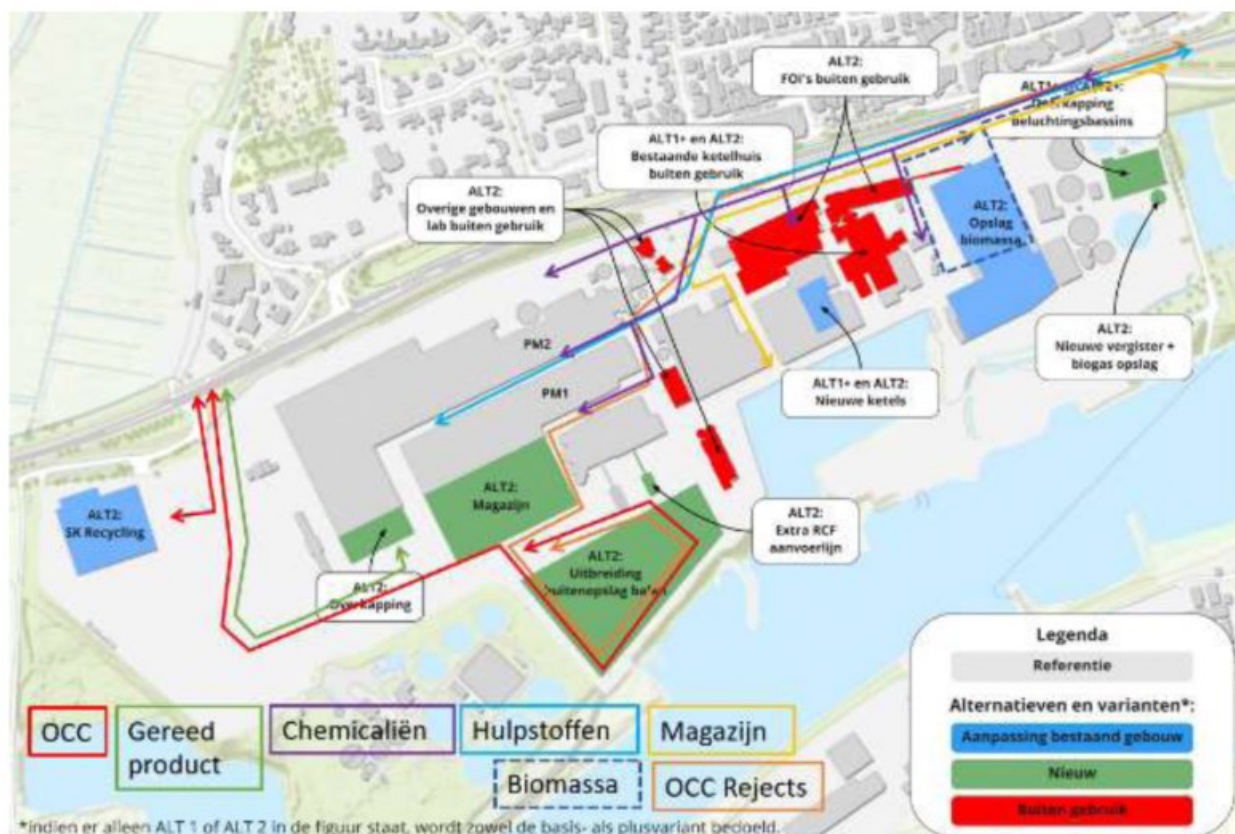
De vrachtwagenroutes voor de huidige (referentie)situatie & alternatief 1 zijn weergegeven in figuur 4.1. De routes zijn voor alternatief 1 gelijk aan de huidige (referentie)situatie.



Figuur 4.1: Vrachtwagenroutes huidige (referentie)situatie en alternatief 1

In alternatief 2 wordt papiermachine 1 (PM1) omgebouwd om net als papiermachine 2 (PM2) verpakkingspapier te produceren. Hierdoor wijzigen de soorten en hoeveelheden grond-, hulp- en afvalstoffen, vervallen enkele deelprocessen en installaties en veranderen ook de verkeersbewegingen. Meer concreet vervallen de aan- en afvoer van de met PM1 samenhangende grond- en hulpstoffen, de sorteeractiviteiten en -hallen en de Flotatie Ontinkingsinstallatie (FOI), ontinkings-slib en -rejects.

Daar staat tegenover dat deze worden vervangen door met verpakkingspapier samenhangende stromen, processen en installaties, vergelijkbaar met PM2. SK Parenco beoogt nog meer OCC per schip over het water aan te voeren, maar deze grondstof voor PM1 en PM2 zal grotendeels met vrachtwagens via de Bokkedijk aangeleverd blijven worden. Daarbij overweegt SK Parenco om de opslaghallen aan de Bokkedijk te gebruiken voor het opslaan en balen van OCC. Uit oogpunt van verkeersspreiding, -veiligheid en efficiency wenst SK Parenco ook de openingstijden van de in- en uitgangen te verruimen tot respectievelijk 6:00 – 22:00 (basisvariant) of volcontinu (plusvariant). Mede vanwege het vervallen van het bij de FOI vrijkomende ontinkings-slib zal meer externe biomassa aangevoerd moeten worden; deze zal in de vrijkomende sorteerrhallen – nabij de biomassaketel K62 – worden op- en overgeslagen. Door al deze wijzigingen veranderen ook de verkeerstromen gedeeltelijk, zie figuur 4.2.



Figuur 4.2: Vrachtwagenroutes alternatief 2

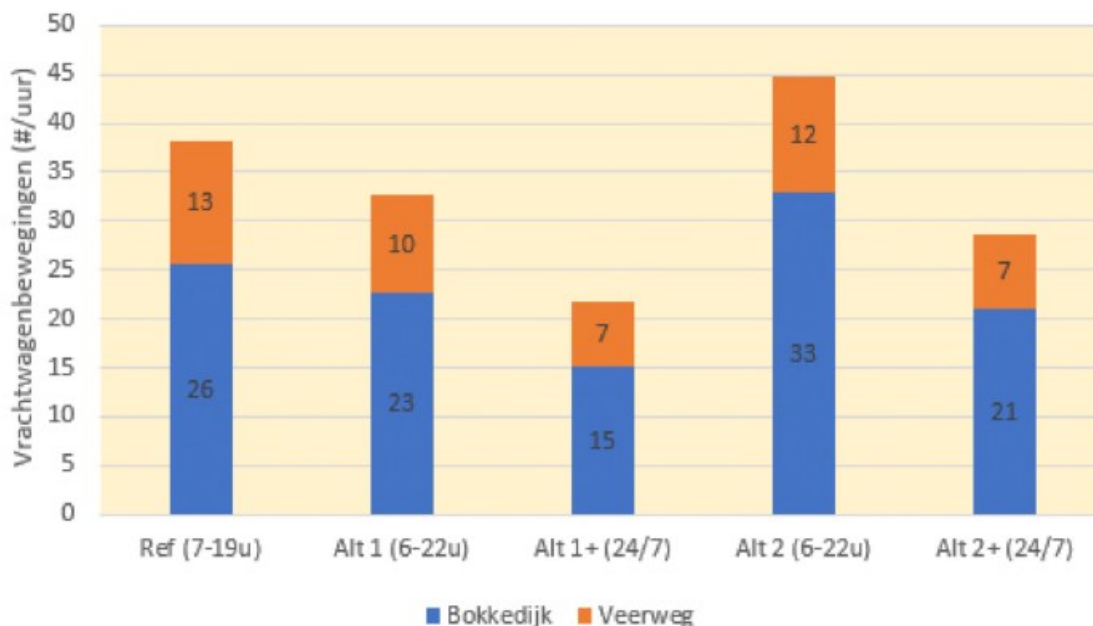
## 4.2 Aantal verkeersbewegingen

De verkeersbewegingen zijn in kaart gebracht voor de huidige (referentie)situatie, alternatieven en varianten.

De belangrijkste verkeersbewegingen zijn die met vrachtauto's en dan met name via de Bokkedijk. Deze hoeveelheid neemt met name in alternatief 2 sterk toe (figuur 4.3). Rekening houdend met de voorgenomen verruiming van de openingstijden, zal de spreiding van het verkeer groter zijn. Uitgaande van een gelijkmatige verdeling van het vrachtverkeer over de werkuren betekent dit dat ten opzichte van de huidige situatie de intensiteit vrachtverkeer per uur niet toeneemt op de Veerweg. De toegang Bokkedijk wordt enkel in alternatief 2 basisvariant per uur drukker (zie figuur 4.4).

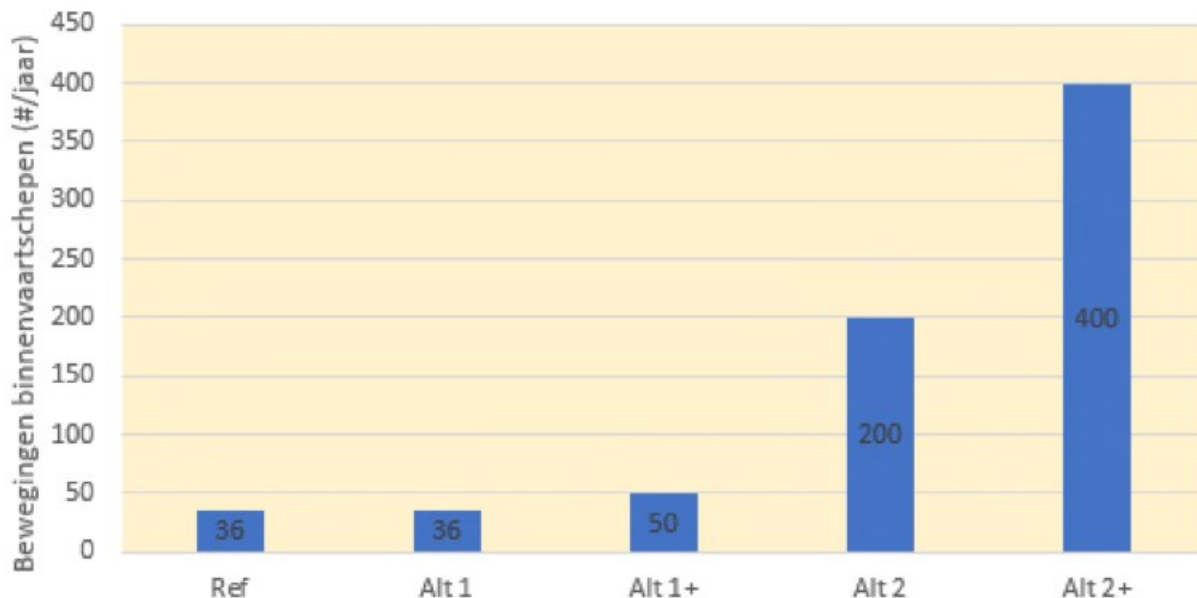


Figuur 4.3: Vrachtautobewegingen per dag in huidige situatie en alternatieven



Figuur 4.4: Vrachtautobewegingen per uur in huidige situatie en alternatieven

De binnenvaartschepen worden alleen ingezet voor de levering van OCC-balen. Deze hoeveelheid neemt in alternatief 2, en met name alternatief 2+, sterk toe (figuur 4.5). De lading van één binnenvaartschip komt ongeveer overeen met 40 vrachtauto's. In alternatief 1 worden 1.440 vrachtautobewegingen per jaar 'bespaard' door het gebruik van binnenvaartschepen, in alternatief 1+ zijn dat 2.000 vrachtautobewegingen per jaar, in alternatief 2 basis 8.000 vrachtautobewegingen per jaar en alternatief 2+ 16.000 vrachtautobewegingen per jaar. In alternatief 2 en 2+ wordt procentueel gezien de meeste vrachtautobewegingen per jaar bespaard (zie tabel 4.1).



Figuur 4.5: Bewegingen binnenvaartschepen per jaar in huidige (referentie)situatie en alternatieven

Tabel 4.1: Vrachtautobewegingen en binnenvaart bewegingen per jaar in relatie tot elkaar

	Ref	Alt 1	Alt 1+	Alt 2	Alt 2+
<b>Vrachtauto</b>	117.550	128.500	129.500	178.750	176.250
<b>Besparing door binnenvaart</b>	1.440	1.440	2.000	8.000	16.000
<b>Aandeel binnenvaart</b>	1,2%	1,1%	1,5%	4,5%	9,1%

Het aantal personenautobewegingen is nagenoeg gelijk voor de referentie, alternatieven en varianten: 396 per dag in de huidige (referentie)situatie en alternatief 1, en 388 in alternatief 2.

Ten overvloede: in het geval dat de openingstijden in de plusvarianten niet volcontinu maar 16 werkuren (van 6-22 uur) zouden bedragen, dan komt alternatief 1 plusvariant overeen met de basisvariant en komt het aantal vrachtautobewegingen in alternatief 2 plusvariant met 43 per uur iets lager uit dan alternatief 2 basisvariant.



### 4.3 Effecten op de aansluiting openbare weg

De hoeveelheid (vracht)verkeer op de N225 gegenereerd door SK Parenco is weergegeven in tabel 4.2. Te zien is dat in de huidige situatie het vrachtverkeer van en naar SK Parenco 2,5% van het totaal aantal motorvoertuigen is op de N225 en het autoverkeer 2,2%.

In alternatief 1 neemt het vrachtverkeer percentueel gezien iets toe gezien de verwachte totale verkeersgroei op de N225. Voor alternatief 2 is wel een toename te zien van circa 1%. Deze toename is dermate klein dat de impact op de doorstroming van de N225 nihil zal zijn.

Voor het personenautoverkeer gegenereerd door SK Parenco geldt dat zowel in absolute als in relatieve zin een lichte afname wordt verwacht.

Tabel 4.2: Aandeel (vracht)verkeer op N255

	Huidig	Alternatief 1 Basisvariant	Alternatief 1 Plusvariant	Alternatief 2 Basisvariant	Alternatief 2 Plusvariant
<b>Vrachtauto's per dag</b>	458 (2,5%)	522 (2,7%)	524 (2,8%)	715 (3,8%)	685 (3,6%)
<b>Personenauto's per dag</b>	396 (2,2%)	396 (2,1%)	396 (2,1%)	388 (2,0%)	388 (2,0%)
<b>N225</b>	18.000	19.000	19.000	19.000	19.000

Om de verwachte doorstroming op de aansluitingen te kunnen beoordelen, geven verwachte verkeersintensiteiten per uur een beter beeld (uitgaande van een gelijkmatige verdeling van het verkeer van en naar SK Parenco over de dag verdeeld). Zoals reeds te zien was in figuur 4.4, neemt het aantal vrachtautobewegingen per uur in vrijwel alle alternatieven en varianten af ten opzichte van de huidige (referentie)situatie. Dit betekent dat de verkeersdruk op de aansluitingen Veerweg en Bokkedijk niet zal toenemen.

Alleen in alternatief 2 basisvariant wordt een toename verwacht van het aantal vrachtauto's dat via de Bokkedijk gaat rijden. Gemiddeld neemt het aantal vrachtauto's per uur toe van 26 naar 34 per uur. Ten opzichte van het totaal aantal motorvoertuigen op de N225 is dit een zeer beperkte toename. Dit zal weinig tot geen invloed hebben op de doorstroming van de N225.

### 4.4 Mobiele werktuigen/ intern transport

Ondanks verschillende automatische transportsystemen (transportbanden, rollenbanen, schroefpersen e.d.) vinden op het terrein van SK Parenco ook verkeersbewegingen plaats. Deze betreffen interne verplaatsingen van de verschillende grond-, hulp- en afvalstoffen en worden hoofdzakelijk verspreid over de werkdag gemaakt. Alleen de verkeersbewegingen voor recycling vinden in de huidige situatie en in alternatief 1 in de nachtperiode plaats. Het aantal verkeersbewegingen met (met name) mobiele werktuigen is weergegeven in tabel 4.3.

Tabel 4.3: Interne verkeersstromen per dag

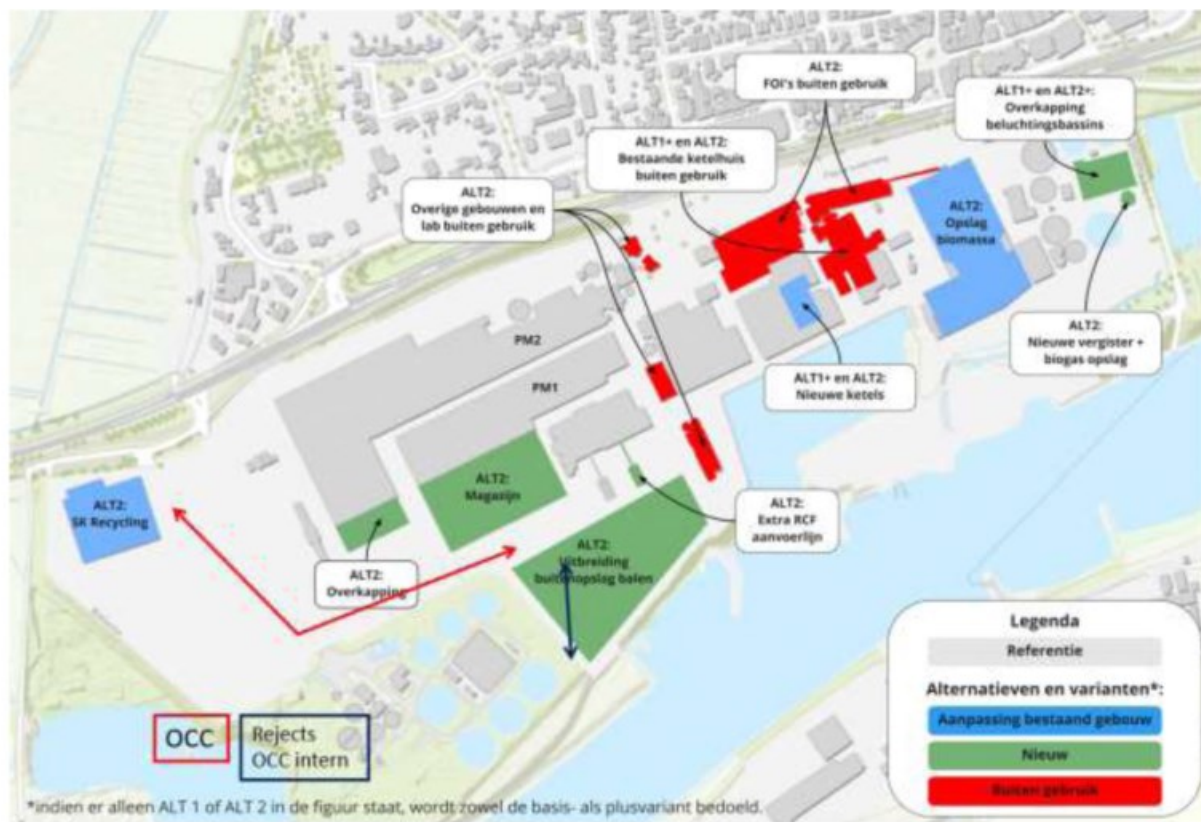
	Referentie en alternatief 1					Alternatief 2				
	Bewegingen/dag	Tijdsvenster	Dagen per week	Voertuig	Brandstof	Bewegingen/dag	Tijdsvenster	Dagen per week	Voertuig	Brandstof
Recycling	16	Nacht	7	Truck	Diesel	-	-	-	-	-
OCC Rejects intern	150 min/dag	7:30 - 15:30	5	Shovel (1)	Diesel	300 min/dag	7:30 - 15:30	5	Shovel (1)	Diesel
Balenveld - pulperband	Continu	Hele dag	7	Trucks (2)	Diesel	Continu	Hele dag	7	Trucks (4)	Diesel
Balenveld - lossen balen	Continu	7:30 - 18:00	5	Trucks (3)	Diesel	Continu	7:30 - 18:00	5	Trucks (6)	Elektrisch
Bereiding biomassa	Continu	7:30 - 16:30	5	Shovels (2)	Diesel	-	-	-	-	-
FOI Reject	30 min	-	1	Shovel (1)	Diesel	-	-	-	-	-
Biomassa-centrale	50 min/dag	7:30 - 16:30	7	Shovel (1)	Diesel	50 min/dag	7:30 - 16:30	7	Shovel (1)	Elektrisch
Opslaghal Bokkedijk - Balen	-	-	-	-	-	16	7:30 - 18:00	5	Truck	Elektrisch

In alternatief 1 blijft het aantal interne verkeersbewegingen gelijk ten opzichte van de huidige situatie. Voor alternatief 2 geldt dat de interne verkeersbewegingen voor recycling (volledig), FOI Reject (met shovels) en biomassa (met shovels) komen te vervallen. Daarnaast vindt in alternatief 2 mogelijk elektrificatie van voertuigen trucks en shovels plaats, of een (ruimtelijke) concentratie van verschillende stromen, processen en installaties en daarmee gepaard gaande verkeersbewegingen. Dat geldt vooral voor de bulkstromen OCC balen en biomassa en betekent of een verlaging van de interne verkeersdruk en een verbetering van de (verkeers)veiligheid en efficiency, of een verlaging van de uitstoot. Met betrekking tot de OCC rejects intern veranderen de interne verkeersbewegingen niet ten opzichte van de huidige situatie en alternatief 1, namelijk tijdelijke opslag op of nabij balenopslagterrein.

In figuur 4.6 en figuur 4.7 zijn de routes van de interne verkeersstromen weergegeven voor de huidige situatie, alternatief 1 en alternatief 2.



Figuur 4.6: Interne verkeersstromen huidige situatie en alternatief 1



Figuur 4.7: Gewijzigde interne verkeersstromen alternatief 2

## 5 Verkeersveiligheid

Op locaties waar het terrein van SK Parencó ontsluit op de openbare weg is de verkeersveiligheid een aandachtspunt. Het zware verkeer van en naar het terrein van SK Parencó kruist dan met overig gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer.

### *Bokkedijk*

Via de toegang Bokkedijk rijdt enkel vrachtverkeer van en naar SK Parencó. Ook maakt bestemmingsverkeer gebruik van deze weg. De kruising Bokkedijk – N225 is ongeregeld (geen verkeerslichten), wel is er een uitvoegstrook vanuit oostelijke richting (vanaf de A50) richting de Bokkedijk om de doorstroming op de N225 te bevorderen. Doordat doorgaand verkeer op de N225 voorrang heeft op dit kruispunt kan het op drukke momenten soms lastig zijn om af te slaan richting de Bokkedijk of in te voegen vanuit de Bokkedijk op de N225. Om de doorstroming te bevorderen en de verkeersveiligheid te verhogen heeft SK Parencó reeds de regel ingesteld dat enkel rechtsaf (richting A50) afgeslagen mag worden. Bij deze manoeuvre kunnen vrachtauto's soms te ver uitwaaiëren op de uitvoegstrook van de tegengestelde richting, het verder verbreden van de binnenbocht (nu liggen hier zogenaamde ribbelstroken) kan deze situatie optimaliseren. De opstelruimte (circa 22 meter) is voldoende voor tenminste één vrachtauto<sup>1</sup>, waardoor niet direct knelpunten ontstaan.

Op het kruispunt Bokkedijk - N225 kruist het vrachtverkeer het tweerichtingenfietspad ten zuiden van de N225; het zogenaamde Nederrijnpad of de snelfietsroute Wageningen – Renkum – Arnhem. Op een gemiddelde werkdag fietsen hier in totaal ca. 1.500 fietsers.<sup>2</sup>

Ten opzichte van de huidige (referentie)situatie is de verwachting dat in alternatief 1 het aantal vrachtauto's per uur niet toeneemt. Dit geldt ook voor alternatief 2 plusvariant.

In alternatief 2 basisvariant zal het vrachtverkeer per uur toenemen van 26 tot 33 per uur. Deze lichte toename zal naar verwachting niet leiden tot nieuwe aandachtspunten op het gebied van verkeersveiligheid (weinig kruisend verkeer en voldoende opstelruimte voor vrachtverkeer). Daarnaast is voor (vracht)autoverkeer het zicht op het fietspad zeer goed. Zoals nu al gebeurt, is het van belang dat het gras rondom het kruispunt laag wordt gehouden ten behoeve van het overzicht.



Figuur 5.1: Toegang Bokkedijk

<sup>1</sup> Maximale lengte vrachtauto is 12 meter, vrachtauto plus aanhanger maximaal 18,75 meter

<sup>2</sup> [Atlas Gelders Verkeer](#) (laatste telling in 2022)

### *Veerweg*

Het kruispunt Veerweg – N225 is geregeld met verkeerslichten. Hierdoor kan de doorstroming worden geoptimaliseerd en zijn er geen onvoorziene conflictsituaties te verwachten tussen verkeer van en naar SK Parencó en het overig gemotoriseerd verkeer.

Het Nederrijnpad aan de zuidzijde van de N225 zal de Veerweg gaan kruisen. Het fietspad buigt nu nog mee met de Veerweg en heeft een geregelde oversteek over de N225 heen. In de toekomst zal het Nederrijnpad aan de zuidzijde van de N225 worden doorgetrokken. Deze oversteek zal geregeld worden met verkeerslichten zodat een veilige oversteek mogelijk is.

Voetgangers kunnen op dit kruispunt oversteken bij de verkeerslichten aan de oostzijde van het kruispunt. Richting het terrein van SK Parencó c.q. het natuurgebied Jufferswaard zijn geen voetgangersvoorzieningen meer aanwezig, waardoor voetgangers op de rijbaan moeten lopen. Vrij liggende voetgangersvoorzieningen langs de Veerweg of een oversteek voor voetgangers naar het fietspad zijn wenselijk om het gemotoriseerd verkeer te scheiden van de voetgangers.



*Figuur 5.2: Toegang Veerweg*

## 6 Conclusies

SK Parenco heeft twee ontsluitingen op de openbare weg: hoofdingang Veerweg en de Bokkedijk. Via de hoofdingang rijdt zowel vrachtverkeer als personenautoverkeer, de Bokkedijk wordt enkel door vrachtverkeer van SK Parenco gebruikt.

### *Externe verkeersstromen*

In alle beschouwde alternatieven en varianten neemt het aantal externe verkeersbewegingen (motorvoertuigen) in absolute zin toe. Deze toename bedraagt 5% in alternatief 1 en 23-26% in alternatief 2. Rekening houdend met de voorgenomen verruiming van de openingstijden (huidige situatie 12 werkuren; afhankelijk van de variantkeuze 16 werkuren in basisvariant of volcontinu in plusvariant) wordt het verkeer meer over de dag verspreid. Bij 16 werkuren (van 6-22 uur) neemt de verkeersdruk per uur af in alternatief 1 en licht toe in alternatief 2. Bij volcontinue openingstijden zal de verkeersdruk per uur afnemen. Ook met de inzet van binnenvaartschepen wordt een deel van de externe verkeersstromen over de weg opgevangen. Een afname van de verkeersdruk per uur heeft een positief effect op de doorstroming.

Op het gebied van verkeersveiligheid zijn er geen aandachtspunten te voorzien. De huidige maatregelen zijn voldoende waardoor het gemotoriseerd verkeer veilig kan worden afgewikkeld.

### *Interne verkeersstromen*

In alternatief 1 blijft het aantal interne verkeersbewegingen gelijk ten opzichte van de huidige situatie. Voor alternatief 2 geldt dat de interne verkeersbewegingen voor recycling (volledig), FOI rejets (met shovels) en biomassa (met shovels) komen te vervallen. Bovendien vindt in alternatief 2 (ruimtelijke) concentratie van verschillende stromen, processen en installaties en daarmee gepaard gaande verkeersbewegingen plaats. Dat geldt vooral voor de bulkstromen OCC balen en biomassa.

Een en ander betekent dat er een verlaging van de interne verkeersdruk en een verbetering van de (verkeers)veiligheid en efficiency plaatsvindt.