

# VERKEERSTOETS DATACENTER ZEEWOLDE & BEDRIJVENTERREIN TREKKERSVELD IV

Polder Networks B.V

15 FEBRUARI 2021

## Contactpersoon

**ROEL TOONEN**

Arcadis Nederland B.V.

Postbus 1018

5200 BA 's-

Hertogenbosch

Nederland

---

# INHOUDSOPGAVE

<b>1</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>4</b>
1.1	Aanleiding	4
1.2	Leeswijzer	5
<b>2</b>	<b>VERKEERSSTRUCTUUR</b>	<b>6</b>
2.1	Structuur langzaam en snel verkeer	6
2.2	Verkeersgeneratie ontwikkeling	7
2.3	Verkeersintensiteiten en I/C-waarden	7
2.4	Openbaar vervoer	11
<b>3</b>	<b>PARKEREN</b>	<b>12</b>
<b>4</b>	<b>CONCLUSIE</b>	<b>13</b>
	<b>COLOFON</b>	<b>14</b>

# 1 INLEIDING

## 1.1 Aanleiding

De gemeente Zeewolde en de initiatiefnemer voor het datacenter<sup>1</sup> zijn voornemens een bedrijventerrein te realiseren dat grenst aan het bestaande bedrijventerrein Trekkersveld III: project Trekkersveld IV. Trekkersveld III wordt met 201 hectare (bruto) uitgebreid. Hiervan is 166 hectare bedoeld voor de ontwikkeling van een campus waarop een datacenter kan worden gevestigd, inclusief interne ontsluitingswegen en groen- en watervoorzieningen. Het bruto vloeroppervlak van het datacenter bedraagt 229.456 m<sup>2</sup> BVO.

Daarnaast ontwikkelt de gemeente 35 hectare als regulier bedrijventerrein, direct grenzend aan het bedrijventerrein Trekkersveld III. Dit bedrijventerrein is bedoeld voor bedrijvigheid met een milieucategorie van maximaal 3.2. Het bedrijventerrein Trekkersveld IV zal via Trekkersveld III op een bestaande aansluiting op de provinciale weg N305 worden ontsloten. Ook wordt in nieuwe ontsluiting voor het datacenter op de N305 voorzien. In figuur 1.1 is een luchtfoto van het gebied en de directe omgeving opgenomen.



*Figuur 1: Luchtfoto van het gebied en directe omgeving (bron: Satellietdataportaal.nl)*

Het deel van het plangebied dat wordt ontwikkeld als regulier bedrijventerrein heeft een omvang van 35 hectare bruto. Op dit terrein kan het bestaande bedrijventerrein Trekkersveld worden uitgebreid. De uitbreiding van het bedrijventerrein is bedoeld voor bedrijven uit maximaal milieucategorie 3.2, wegen, groen en water. Het deel van het plangebied dat wordt ontwikkeld als campus met datacenter heeft een omvang van 166 hectare bruto.

---

<sup>1</sup> De initiatiefnemer is een ontwikkelaar op het gebied van datacentra. Aanvragen voor de ontwikkeling van het datacentrum worden ingediend onder de naam Polder Networks B.V. Polder Networks B.V. is een besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid onder Nederlands recht. Het kantoor is geregistreerd aan de Verlengde Poolseweg 14, 4818CL in Breda. Het KvK-nummer is 860939364.

### **Verkeerskundige onderbouwing bij locatie-ontwikkelingen**

Het ontwikkelen van een bestaande of nieuwe locatie vraagt naast een goede ruimtelijke afweging over functie, vormgeving en inpassing, ook om het in beeld brengen van de verkeerseffecten. Bij een nieuw bestemmingsplan, een bestemmingsplanwijziging of een omgevingsvergunning voor het gebruiken van gronden en bouwwerken in strijd met het bestemmingsplan, wordt gesteld dat de effecten van de ontwikkeling voor verkeer goed moeten worden onderbouwd. De onderbouwing van de verkeersaspecten speelt mee bij de beoordeling van het plan. Hierbinnen ligt nadruk op de effecten van de ontwikkeling op de verkeersafwikkeling en parkeren (bereikbaarheid), de verkeersveiligheid en de verkeershinder (leefbaarheid).

## **1.2 Leeswijzer**

Doel van deze rapportage is inzicht te geven in de effecten op de verkeers- en parkeersituatie als gevolg van de ontwikkeling. De volgende onderwerpen worden behandeld:

### *Hoofdstuk 2: Verkeerstructuur*

- het in beeld brengen van de huidige en toekomstige verkeerstructuur (openbaar vervoer, fiets en auto);
- verkeerssituatie op de aansluitende wegen als gevolg van de ontwikkeling.

### *Hoofdstuk 3: Parkeren*

- Wat is de parkeerbehoefte van de ontwikkeling?

## 2 VERKEERSSTRUCTUUR

### 2.1 Structuur langzaam en snel verkeer

Het plangebied bestaat uit de deelgebieden Trekkersveld IV en Datacenter. De verkeerstructuur van beide plangebieden wordt hieronder beschreven.

#### *Trekkersveld IV*

Het bedrijventerrein Trekkersveld III is via een viertal verbindingen ontsloten op zowel de N305 als de N705. De belangrijkste ontsluitingswegen zijn de Assemblageweg en de Gelderseweg. Trekkersveld III en IV worden van elkaar gescheiden door het kanaal Baartmeesvaart. De wegen op zowel Trekkersveld III en IV zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een snelheidsregime van 50 km/u.

Trekkersveld IV wordt ontsloten op de Assemblageweg middels een brug over het kanaal. Daarnaast wordt een koppeling gemaakt met de Baardmeesweg. Deze weg is gecategoriseerd als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met een snelheidsregime van 60 km/u en maakt geen deel uit van Trekkersveld IV. De weg is enkel bedoeld voor de afwikkeling van lokaal en langzaam verkeer.

De hoofdwegenstructuur van Trekkersveld IV zal voorzien worden van een tweerichtings fietspad welke aansluit op de fietsstructuur van Trekkersveld III en op de Baardmeesweg.

#### *Datacenter*

Het datacenter zal voorzien worden van twee ontsluitingen. Een nieuwe primaire ontsluiting met verkeerlichten zal worden gerealiseerd op de N305. Deze weg is gecategoriseerd als stroomweg met een snelheidsregime van 100 km/u op de wegvakken en 80 km/u rondom de kruispunten. De nieuwe ontsluiting zal alleen gebruikt worden door personeel en bezoekers die het datacenter met de auto bezoeken. Langzaam verkeer en vrachtverkeer zal geen gebruik maken deze aansluiting.

Een secundaire ontsluiting wordt gerealiseerd op Trekkersveld IV. Verkeer rijdend van/naar deze ontsluiting zal afgewikkeld worden via de bestaande en nieuwe wegenstructuur van Trekkersveld III en IV. Deze ontsluiting is bedoeld voor onderhoud en bevoorradingsverkeer. De secundaire ontsluiting zal ook gebruikt worden gedurende de bouwfase van het datacenter.

Fietsverkeer van/naar het datacenter wordt afgewikkeld via de Baardmeesweg en de bestaande en nieuw aan te leggen fietsstructuur op Trekkersveld III en IV. Daarmee wordt een veilige fietsstructuur gecreëerd.



Figuur 2: Verkeerstructuur plangebied

## 2.2 Verkeersgeneratie ontwikkeling

De verkeersgeneratie van het plangebied is bepaald voor de deelgebieden Trekkersveld IV en Datacenter.

### *Trekkersveld IV*

Op Trekkersveld IV wordt een gemengd bedrijventerrein gerealiseerd. Een dergelijk type bedrijventerrein kent een verkeersgeneratie van 170 motorvoertuigen per etmaal per netto hectare bedrijventerrein op een weekdag en 226 motorvoertuigen per etmaal per netto hectare bedrijventerrein op een werkdag<sup>2</sup>. Het percentage vrachtverkeer bedraagt 22%.

De omvang van Trekkersveld IV bedraagt 35 hectare bruto (26,95 hectare netto) wat resulteert in een verkeersgeneratie van afgerond 4.600 en 6.100 motorvoertuigen per etmaal op respectievelijk een week- en werkdag.

### *Datacenter*

Ondanks de grote omvang van het gehele datacenter is het aantal verkeersbewegingen van/naar de planlocatie relatief gezien beperkt. Om een doorkijk te maken van deze verkeersgeneratie is aan de hand van het aantal werknemers (fulltime Fte) een inschatting gemaakt. Dit omdat kencijfers voor de verkeersgeneratie bij een datacenter ontbreken. Het datacenter gaat uit van ongeveer 410 personeelsleden. Gegevens over de modalsplit zijn niet bekend. Het is echter aannemelijk dat een gedeelte van het personeel gebruik gaat maken van de fiets of carpoolt. Gezien de ligging van de campus voor het datacenter ten opzichte van Zeewolde en Harderwijk en de 24/7 bedrijfsstelling, is het de verwachting dat de aantallen fietsers hoog zijn. Hetzelfde geldt voor het OV-gebruik dat beperkt zal zijn, aangezien de dichtstbijzijnde OV-haltes op ruim drie kilometer afstand van beide entrees ligt.

Voor het bepalen van de verkeersgeneratie is daarom uitgegaan van de onderstaande uitgangspunten:

- 410 personeelsleden waarvan 250 technici en 160 ondersteunend;
- 95% van het personeel komt alleen met de auto (390 auto's); 5% van het personeel maakt gebruik van de fiets (20 fietsers);
- Er is geen rekening gehouden met carpoolen (worst-case) of deeltijdwerken;
- Elke auto genereert twee ritten (780 ritten);
- Er is uitgegaan van een vijfdaagse werkweek met een 24/7 operationeel gebruik (drie shifts) van het datacenter (560 ritten per dag);
- 50 ritten per dag van zware voertuigen.

Op basis van bovenstaande uitgangspunten zal het datacenter een verkeersgeneratie hebben van afgerond 610 motorvoertuigen per etmaal. Dit wordt onderverdeeld naar de primaire aansluiting (560 ritten) en de secundaire aansluiting (50 ritten). Er is geen onderscheid tussen werk- en weekdagen.

## 2.3 Verkeersintensiteiten en I/C-waarden

Om het effect van de verkeersgeneratie op de doorstroming van het verkeer op het wegennet te bepalen, is de verkeersgeneratie ingevoerd en doorgerekend in het verkeersmodel Venom 2018. Ten behoeve van deze studie zijn het basisjaar 2014 en de projectvariant 2030 scenario hoog gebruikt. Het scenario hoog gaat uit van een relatief hoge bevolkingsgroei in combinatie met een hoge economische groei van ongeveer 2% per jaar waardoor sprake is van een worstcase scenario ten aanzien van het verkeersaanbod.

Binnen de projectvariant 2030 is een onderscheid gemaakt tussen de referentiesituatie en de plansituatie. Voor de referentiesituatie 2030 zijn de infrastructurele projecten opgenomen waarvoor concrete plannen en financiering zijn. Ook zijn de vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen. Het gaat hierbij onder andere om de verdubbeling van de N305, de aansluiting Assemblageweg en de ontwikkeling van Trekkersveld III (in de huidige situatie grotendeels al gerealiseerd).

---

<sup>2</sup> Bron: CROW-publicatie Ruimte, mobiliteit, stedenbouw en verkeer\Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie (1-12-2018)

## Wegvakken

Op wegvak niveau worden voor de relevante wegvakken de I/C-waarden per wegvak beschouwd voor de ochtendspits (OS) en avondspits (AS). De I/C-waarde is de verhouding tussen de intensiteit (I) en de capaciteit (C) van de weg. Met de I/C-verhouding kan bepaald worden of sprake is van een goede doorstroming voor het gemotoriseerd verkeer. In tabel 1 staat de indeling naar klassen weergegeven.

Tabel 1: Grenswaarden I/C-verhouding in relatie tot de doorstroming

Kwalificering	Grenswaarden I/C-verhouding
Goede doorstroming	$I/C \leq 0,70$
Matige doorstroming	$0,70 < I/C \leq 0,85$
Slechte doorstroming	$0,85 < I/C \leq 1,00$
Overbelasting	$I/C > 1,00$

In tabel 2 zijn de verkeersintensiteiten te zien voor het basisjaar 2014, de referentiesituatie 2030 en de plansituatie 2030. De locaties van de telpunten zijn weergegeven in figuur 3.

Tabel 2: Verkeersintensiteiten rondom het plangebied in mvt/etmaal op een werkdag

Locatie	Weg	Wegvak	Basis jaar 2014			Referentiesituatie 2030			Plansituatie 2030		
			MVT/ etmaal	I/C OS	I/C AS	MVT/ etmaal	I/C OS	I/C AS	MVT/ etmaal	I/C OS	I/C AS
A	Primaire aansluiting datacenter	Aansluiting	-	-	-	-	-	-	560	0,12	0,12
B	Secundaire aansluiting datacenter / parallelweg	Aansluiting	-	-	-	-	-	-	50	0,01	0,01
C	Trekkersveld IV	Aansluiting	-	-	-	-	-	-	6.100	0,47	0,43
D	Baardmeesweg	t.h.v. Werktuigweg	190	0,04	0,05	260	0,06	0,07	260	0,06	0,07
E	Assemblageweg	t.h.v. aansluiting N305	<i>Nog niet aangelegd</i>			2.000	0,14	0,14	7.600	0,57	0,53
F	N305	Primaire aansluiting - Assemblageweg	5.600	0,47	0,31	12.500	0,34	0,30	13.600	0,39	0,30
G	N305	Assemblageweg - Primaire aansluiting	5.700	0,23	0,52	12.700	0,23	0,40	13.800	0,25	0,45
H	N305	N302 - Primaire aansluiting	5.600	0,47	0,31	12500	0,34	0,30	13.600	0,39	0,30
I	N305	Primaire aansluiting - N302	5.700	0,23	0,52	12.700	0,23	0,40	13.800	0,24	0,44



J	N305	N302 - Larserweg	12.600	0,28	0,39	18.300	0,39	0,50	18.800	0,39	0,52
K	N305	Larserweg - N302	12.300	0,36	0,29	18.500	0,48	0,43	18.600	0,50	0,43
L	N302	N305 - N306	11.600	0,30	0,33	17.100	0,39	0,47	17.900	0,41	0,51
M	N302	N306 - N305	11.800	0,32	0,34	17.100	0,42	0,45	17.900	0,45	0,46
N	N305	Assemblageweg - N705	5.600	0,47	0,31	11.500	0,30	0,29	13.000	0,32	0,36
O	N305	N705 – Assemblageweg	5.700	0,23	0,52	11.700	0,22	0,35	13.300	0,31	0,38



Figuur 3: Locatie verkeercijfers omliggend wegennet

In de referentiesituatie neemt de verkeersintensiteit ten opzichte van het basisjaar op de meeste wegen binnen het studiegebied toe. De I/C-verhouding laat zien dat op de wegvakken sprake is van een goede doorstroming van het verkeer, zowel in het basisjaar 2014 als de referentiesituatie 2030.

In de plansituatie 2030 nemen de verkeersintensiteiten op het wegennet ten opzichte van de referentiesituatie 2030 toe. In het bijzonder de N305 krijgt door de realisatie van het bedrijventerrein Trekkersveld IV meer verkeer te verwerken. Het aandeel van het datacenter is beperkt gezien de veel lagere verkeersgeneratie ten opzichte van het bedrijventerrein. De toename van de verkeersintensiteiten op de N305 is op geen enkel wegvak groter dan 1.600 mvt/etmaal op een werkdag.

Ten opzichte van de referentiesituatie 2030 neemt de I/C- verhouding in de plansituatie 2030 toe, maar op geen enkel wegvak wordt de grenswaarde van 0,7 in beide spitsen ook maar enigszins benaderd. De wegenstructuur heeft dan ook voldoende capaciteit om de toename van de verkeersintensiteiten te verwerken.

## Kruispunten

Omdat kruispunten maatgevend zijn voor de verkeersafwikkeling op de N305, is de gemiddelde wachttijd per kruispunt gepresenteerd. De wachttijden zijn afkomstig uit het statisch verkeersmodel. Het geeft de gemiddelde vertraging van het verkeer per kruispunt aan. In de analyse is de indeling gehanteerd zoals weergegeven in tabel 3.

Tabel 3: Indeling klassen gemiddelde wachttijd

Kwaliteitsniveau	Gemiddelde wachttijd
Slecht	> 30 sec
Onvoldoende	> 20 ≤ 30 sec
Voldoende	> 10 ≤ 20 sec
Goed	0 ≤ 10 sec

In tabel 4 zijn de geanalyseerde kruispunten weergegeven. In de tabel is te zien dat de wachttijd op het kruispunt N302 - N305 in de referentiesituatie 2030 onvoldoende is. Op de overige kruispunten is sprake van een voldoende tot goede verkeersafwikkeling.

In de plansituatie neemt als gevolg van de toename van het verkeer de gemiddelde wachttijd, in het bijzonder op de kruispunten op de kruispunten N302 - N305 en N305 – Assemblageweg toe. De toename resulteert niet in nieuwe knelpunten. De wachttijd op het kruispunt N302 - N305 kan relatief eenvoudig verminderd worden door het verdubbelen van de rechtsafer op de rijrichting Zeewolde → Harderwijk.

Tabel 4: Kwaliteit van de gemiddelde wachttijd in seconden per kruispunt

Kruispunt	Referentiesituatie 2030		Plansituatie 2030	
	Ochtendspits	Avondspits	Ochtendspits	Avondspits
N302 - N305	15 (voldoende)	21 (onvoldoende)	19 (voldoende)	29 (onvoldoende)
N305 – Knarweg	5 (goed)	5 (goed)	5 (goed)	6 (goed)
N305 – Primaire aansluiting Campus Datacenter	-	-	4 (goed)	6 (goed)
N305 – Assemblageweg	3 (goed)	7 (goed)	13 (voldoende)	13 (voldoende)
N305 – N705	20 (voldoende)	15 (voldoende)	20 (voldoende)	18 (voldoende)

### *Dynamisch verkeersmodel*

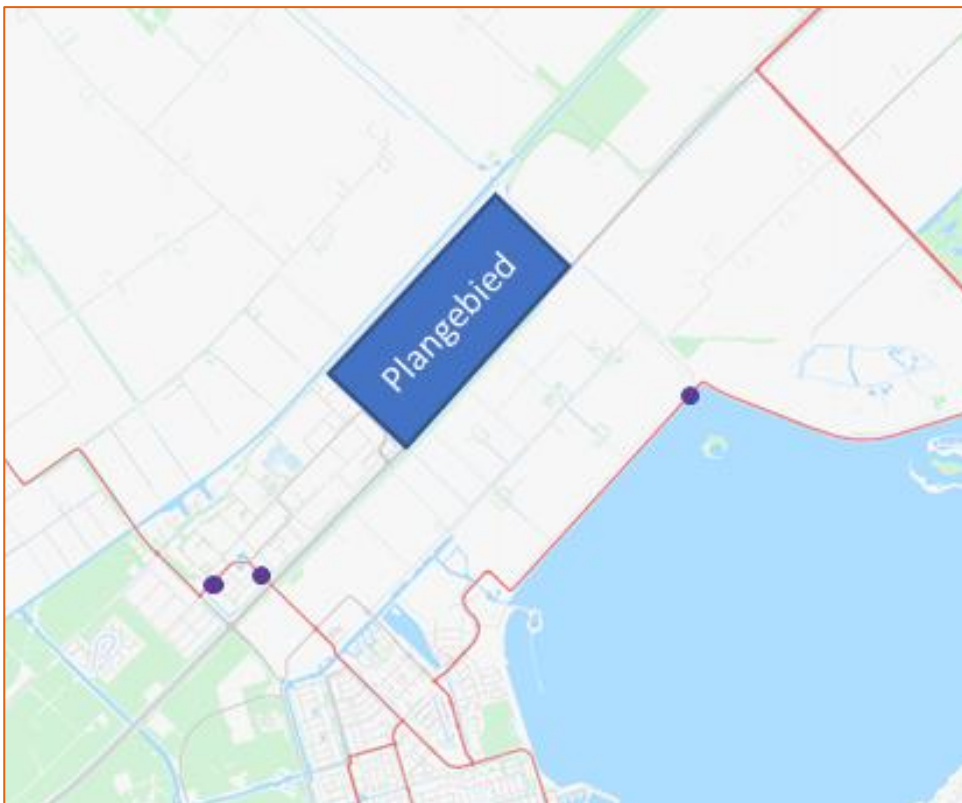
Het effect van de nieuwe aansluiting op de doorstroming van het verkeer is ook middels een dynamische modelstudie<sup>3</sup> in beeld gebracht.

In de studie is geconcludeerd dat sprake is van een lichte toename van de reistijd van gemiddeld 35 seconden in beide spitsen in het prognose jaar 2030 op het traject tussen de kruispunten N305/N301 en N305/N302 (richting Lelystad). Dit traject heeft een lengte van 14 kilometer. Er is geen sprake van wachtrijvorming rondom de nieuwe aansluiting. Alleen op het kruispunt N305-N302 wordt in de avondspits een wachtrij gevormd, zowel in de referentie als in de plansituatie van maximaal 500 meter.

Het geconstateerde knelpunt in de avondspits op het kruispunt N302 - N305 in het statisch verkeersmodel is ook zichtbaar in het dynamisch verkeersmodel. Op de rijrichting Zeewolde → Harderewijk is sprake van wachtrijvorming. De voorgestelde maatregel van het verdubbelen van de rechtsafer op de rijrichting Zeewolde – Harderewijk mitigeert de wachtrij en resulteert in een gemiddelde reductie van de reistijd met 7 seconden. Door de wegbeheerder moet nog worden besloten of deze maatregel daadwerkelijk wordt uitgevoerd.

## **2.4 Openbaar vervoer**

Zowel Trekkersveld IV als het datacenter zijn in de huidige situatie slecht ontsloten met het openbaar vervoer. De dichtstbijzijnde haltes zijn op 1,5 tot 3 kilometer gelegen van het plangebied. De dichtstbijzijnde haltes zijn gelegen op de N707 (halte Knarwijk) en Gelderseweg (Halte N705) en zijn weergegeven op onderstaand figuur. In het plangebied wordt nabij de primaire ontsluiting van het datacenter wel een ruimtereservering gemaakt zodat in de toekomst een bushalte eventueel inpasbaar is.



*Figuur 4: Locaties haltes openbaar vervoer (paars)*

<sup>3</sup> Dynamische modelstudie N305 – 10 Oktober 2020 – Poldernetwork B.V.

### 3 PARKEREN

Bij nieuwe ontwikkelingen dient op eigen terrein te worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid. De toetsing van de gemeentelijke parkeernormen zijn planologisch geborgd in het Bestemmingsplan Paraplutherzening Parkeren, zoals dat op 12 december 2013 is vastgesteld. Voor wat betreft de gemeentelijke parkeernormen wordt verwezen naar de kencijfers, zoals die zijn opgenomen in de nu geldende CROW-uitgave.

Uitgangspunt is dat bij het realiseren van voldoende parkeergelegenheid er geen bestaande tekorten hoeven te worden opgelost. De te realiseren parkeergelegenheid moet op eigen terrein voldoende zijn voor een nieuw bouwwerk waarvan een behoefte aan parkeergelegenheid wordt verwacht.

#### *Trekkersveld IV*

Het parkeren ten behoeve van Trekkersveld IV vindt plaats op eigen terrein, hier kan in de verdere planvorming rekening mee worden gehouden. De typische invulling gemengd bedrijventerrein gaat uit van opslag / groothandel of transportbedrijf. Een dergelijke invulling kent een parkeernorm van 0,9 per 100 m<sup>2</sup> BVO. Hierbij is nog geen rekening gehouden met het eventueel parkeren van vrachtwagens.

#### *Datacenter*

Van een datacenter zijn geen landelijke kencijfers van het CROW bekend. Daarom is voor het datacenter in Zeewolde gezocht naar een passende parkeernorm:

- Binnen de gemeente Haarlemmermeer wordt voor de aanwezige datacenters uitgegaan van een kencijfer van 1 parkeerplaats per 220 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak (bvo). Dit komt voor de werkwijze van Zeewolde neer op 0,45 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> bvo.  
Uitgaande van de nu beoogde bruto vloeroppervlak zou dit neer komen op een parkeerbehoefte van 1.033 parkeerplaatsen, rekening houdend met 3% bezoek.
- Uit opgave van de initiatiefnemers blijkt dat bij voltooiing er 410 werknemers voltijds (410 fte; zie paragraaf 2.2 van deze verkeerstoets) werkzaam zullen zijn verdeeld over drie shifts per dag. Op basis van de berekende verkeersgeneratie komt dit neer op 280 auto's verdeeld over drie shifts (93 auto's per shift).
- Ten tijde van de overdacht van een shift is het de verwachting dat een parkeerbehoefte bestaat van 187 parkeerplaatsen. Rekening houdend met 3% bezoek komt dit neer op 193 parkeerplaatsen. Dit komt overeen met slechts 0,08 pp/100 m<sup>2</sup> bvo.

Omdat het verschil tussen beide berekeningswijzen groot is, heeft het college van B&W van de gemeente Zeewolde besloten niet uit te gaan van het opgegeven aantal werknemers, maar van een parkeernorm van 0,3 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> bvo op eigen terrein. Daarmee wordt gewaarborgd dat er meer dan voldoende parkeerplaatsen op het terrein van de campus beschikbaar zijn als blijkt dat in de praktijk meer personen op het terrein aanwezig zijn. De parkeernorm komt neer op een parkeerbehoefte van 688 parkeerplaatsen op eigen terrein, inclusief bezoekers.

In de planregels van het voorliggend bestemmingsplan zijn de parkeernormen uit het Chw Paraplubestemmingsplan Parkeren 2020, zoals dat is vastgesteld op 25 juni 2020, onverminderd van toepassing op dit plan. Voor de realisatie van het datacenter wordt in de planregels hiervoor een uitzondering gemaakt, omdat hiervoor geen landelijke kencijfers bekend zijn in het CROW. In de planregels is hiervoor de parkeernorm vastgelegd op 0,3 parkeerplaats per 100 m<sup>2</sup> bedrijfsvloeroppervlakte op eigen terrein.

## 4 CONCLUSIE

De verkeerstructuur van de ontwikkeling gaat ervan uit dat Trekkersveld IV wordt ontsloten via Trekkersveld III op de Assemblageweg. Het datacenter krijgt een eigen ontsluiting op de N305 en een tweede ontsluiting via Trekkersveld IV. De eerste ontsluiting wordt gebruikt voor personeel; de tweede voor bevoorrading en onderhoud. Fietsverkeer wordt afgewikkeld middels een vrijliggend fietspad (Trekkersveld IV) of gemengd met het overige verkeer (Baardmeesweg).

Als gevolg van de ontwikkeling is sprake van een toename van het verkeer op het omliggend wegennet. De planontwikkeling resulteert niet in congestievorming op wegvak niveau. Alleen op het kruispunt N305-N302 wordt in de avondspits een wachtrij gevormd, zowel in de referentie als in de plansituatie. De wachtrij kan relatief eenvoudig worden gemitigeerd door het verdubbelen van de rechtsaffer op de rijrichting Zeewolde-Harderwijk.

Zowel Trekkersveld IV als het datacenter zijn slecht ontsloten door het openbaar vervoer. De dichtstbijzijnde haltes zijn op geruime afstand gelegen (1,5 tot 3 kilometer).

Parkeren moet volledig worden afgewikkeld op eigen terrein. Dit geldt voor zowel Trekkersveld IV als het Datacenter. Op beide locaties is voldoende ruimte aanwezig om aan de parkeervraag te voldoen.

## COLOFON

### VERKEERSTOETS DATACENTER ZEEWOLDE & BEDRIJVENTERREIN TREKKERSVELD IV

#### KLANT

Polder Networks B.V

#### AUTEUR

Roel Toonen

#### PROJECTNUMMER

C05011.000629

#### ONZE REFERENTIE

D10011005:56

#### DATUM

15 februari 2021

#### STATUS

Definitief

#### GECONTROLEERD DOOR

Josine de Boer  
Verkeerskundig adviseur

#### VRIJGEGEVEN DOOR

Ton Vergeldt  
Project Manager

#### Arcadis Nederland B.V.

Postbus 1018  
5200 BA 's-Hertogenbosch  
Nederland  
+31 (0)88 4261 261

[www.arcadis.com](http://www.arcadis.com)