

Aanvullende verkeersnotitie

Bijlage 36 bij oplegrapport ten
behoefte van de vaststelling
van het bestemmingsplan
Haven Heijen

Opdrachtgever
Titel rapport

Kenmerk
Datum publicatie

Projectleider Goudappel

Status

Teunesen Zand en Grint B.V. en AVG Beheer
Aanvullende verkeersnotitie
Bijlage 36 bij opleg rapport ten behoeve van de
vaststelling van het bestemmingsplan Haven Heijen
0001900.20211125.R5.04
10 december 2021

Danny Walraven

Definitief

© Copyright Goudappel BV 10-12-21

Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
1.1 Aanleiding en doel oplegrapport	1
1.2 Onderzoeksmethode en leeswijzer	1
2. Oorspronkelijke ontsluitingsroute	2
2.1 Routing	2
2.2 Verkeersgeneratie Haven Heijen	2
2.3 Verkeersintensiteiten	4
3. Nieuwe ontsluitingsroute	5
3.1 Routing	5
4. Consequenties nieuwe ontsluitingsroute	7
4.1 Eerdere onderzoeken naar ontsluitingsvarianten	7
4.2 Effecten nieuwe ontsluitingsroute	8
4.2.1 Verkeersintensiteiten	8
4.2.2 Verkeersveiligheid	9
4.2.3 Advies kruispunt Hoogveld - Hoofdstraat – De Grootte Heeze	9
5. Conclusie	10
5.1 Aanleiding en doel oplegrapport	10
5.2 Consequenties wijziging ontsluitingsroute	10

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en doel oplegrapport

In de periode van 17 juni tot en met 15 juli 2021 hebben het ontwerpbestemmingsplan en het MER voor de uitbreiding van Haven Heijen voor inspraak ter inzage gelegen. Verschillende zienswijzen zijn ingediend en de Commissie voor de m.e.r. heeft een toetsingsadvies gegeven voor het MER. Alle zienswijzen en adviezen zijn samengevat in een nota van antwoord en voorzien van een reactie. Onder andere naar aanleiding van verschillende zienswijzen is besloten de ontsluitingsroute richting de havenuitbreiding te wijzigen. Dit zal gebeuren in een aparte planologische procedure. In het bestemmingsplan voor de havenuitbreiding zijn wel enkele tekstuele wijzigingen doorgevoerd. Tot slot zijn enkele reeds uitgevoerde onderzoeken aangevuld, zoals ook een aanvulling op de verkeersnotitie.

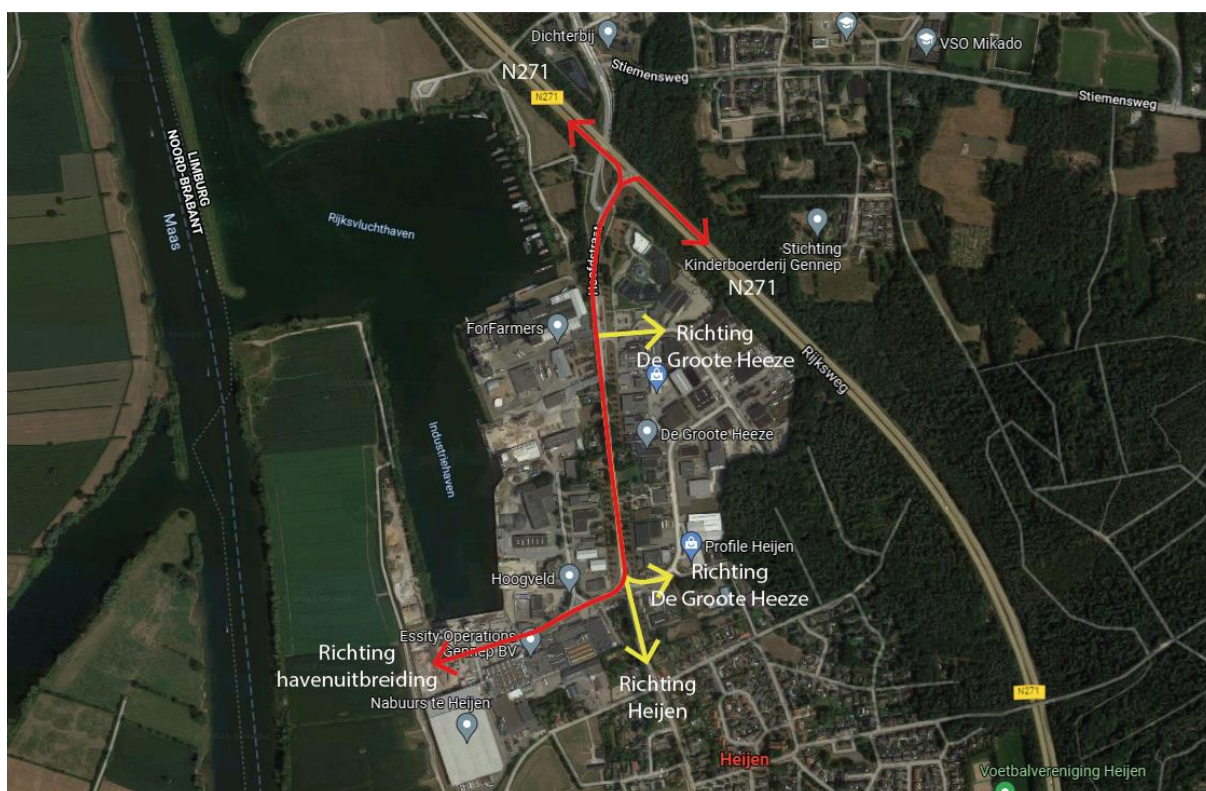
1.2 Onderzoeksmethode en leeswijzer

In voorliggende notitie wordt nader ingegaan op de wijziging van de ontsluitingsroute naar de havenuitbreiding voor wat betreft de verkeerskundige aspecten. Deze nieuwe ontsluitingsroute wordt mogelijk gemaakt via een separate planologische procedure. Voor het ontwerpbestemmingsplan Haven Heijen was in alle onderzoeken en het MER uitgegaan van de oorspronkelijke ontsluitingsroute via de Hoofdstraat – Hoogveld. Ten behoeve van de vaststelling van het bestemmingsplan Haven Heijen wordt in deze notitie gekeken of een nieuwe ontsluitingsroute leidt tot grotere gevolgen voor de leefomgeving dan de oorspronkelijk beoogde ontsluitingsroute en de in het MER onderzochte alternatieve ontsluitingsvarianten. De vraag is of de effecten van de nieuwe ontsluitingsroute binnen de onderzochte effecten vallen in de onderzoeken en het MER. In hoofdstuk 2 wordt kort beschreven hoe de ontsluitingsroute in het ontwerpbestemmingsplan was voorzien en welke alternatieven zijn onderzocht. Hoofdstuk 3 beschrijft de nieuwe ontsluitingsroute. De consequenties van deze wijziging voor de omgeving worden beschreven in hoofdstuk 4 waarna in het vijfde en tevens laatste hoofdstuk de samenvattende conclusies zijn beschreven. Voor de beschrijving van de consequenties is gebruikt gemaakt van reeds eerder uitgevoerd onderzoek – in het kader van de m.e.r. procedure – naar alternatieve ontsluitingsroutes. De nu gekozen ontsluitingsroute valt binnen de destijds onderzochte ontsluitingsvarianten. Een deel van de onderzoeksresultaten uit dat onderzoek is daarom één-op-één van toepassing op de nu gekozen ontsluitingsroute.

2. Oorspronkelijke ontsluitingsroute

2.1 Routing

Oorspronkelijk was in het ontwerpbestemmingsplan beoogd dat de ontsluiting van de havenuitbreiding vanaf de N271 via de Hoofdstraat – Hoogveld zou gaan verlopen (zie figuur 2.1; rode lijn). Deze route is tevens de huidige ontsluitingsroute van het bestaande bedrijventerrein Hoogveld, waar de havenuitbreiding aan grenst. Het verkeer van en naar Haven Heijen moet zich afwikkelen via de wegen van de hoogste orde, namelijk de wegen op het bedrijventerrein en de gebiedsontsluitende wegen. In het GGVP Genneep van 2012 zijn de wegen aangewezen die geschikt worden geacht voor vrachtverkeer, zoals de route via de Hoofdstraat naar het bedrijventerrein Hoogveld.

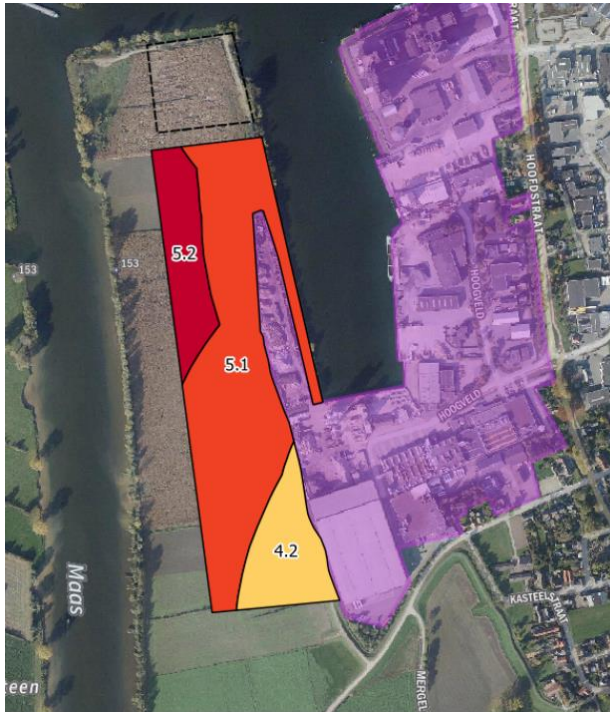


Figuur 2.1: Oorspronkelijke ontsluitingsroute havenuitbreiding in het ontwerpbestemmingsplan (rode lijn). In geel is de ontsluiting richting De Grootte Heeze en de kern Heijen weergegeven.

2.2 Verkeersgeneratie Haven Heijen

Op dit moment is nog niet precies bekend welke bedrijven zich op het nieuwe bedrijventerrein zullen vestigen. Vanuit de gemeente is de openbaarheid van de haven en het gebruik door derden namelijk een belangrijke voorwaarde. Op het nieuwe bedrijventerrein is alleen vestiging van bedrijven tot maximaal milieucategorie 5.2 mogelijk. In de planverbeelding behorende bij het bestemmingsplan is aangegeven op welke delen van het

plangebied bedrijven zijn toegestaan tot maximaal milieucategorie 4.2, 5.1 en 5.2 (zie figuur 2.2). Bij de in figuur 2.2 weergegeven indeling horen de volgende oppervlaktes: milieucategorie 5.2: 2,1 hectare, milieucategorie 5.1: 8,3 hectare en milieucategorie 4.2: 2,2 hectare.



Milieucategorie	Aantal hectare
4.2	2,2
5.1	8,3
5.2	2,1

Figuur 2.2: Planverbeelding bestemmingsplan.

In het bestemmingsplan wordt flexibiliteit geboden. Het terrein biedt ruimte aan 10,4 hectare zware industrie, maar op diezelfde gronden zou ook een ander bedrijf zich kunnen en mogen vestigen, die juist meer passend is bij gemengd. Dit is op voorhand niet zeker en niet uitgesloten. Desondanks is het wel realistisch om aan te nemen dat in de praktijk een situatie ontstaat die aansluit op de planverbeelding uit het bestemmingsplan, namelijk met een invulling van 10,4 hectare zware industrie en 2,2 hectare gemengd terrein (tot maximaal categorie 4.2). Omdat op maximaal 2,2 hectare distributie kan plaatsvinden, en dit tot de hoogste verkeersgeneratie leidt, is voor het gedeelte wat op de planverbeelding is aangemerkt als categorie 4.2 de functie 'distributie' gehanteerd. Op basis van die invulling resulteert dat in de volgende verkeersgeneratie:

	Oppervlakte (ha)	Gehanteerde kencijfers (per hectare)			Verkeersgeneratie werkdaggemiddelde		
		Personen-auto	Vracht-auto	Totaal	Personen-auto	Vracht-auto	Totaal
Distributierrein	2,2	135	35	170	305	79	384
Zwaar industrieterrein	10,4	59	14	73	628	149	777
Totaal	12,6				933	228	1.161

Tabel 2.1: Verkeersgeneratie op basis van invulling conform planverbeelding bestemmingsplan.

De verkeersgeneratie op basis van de planverbeelding in het bestemmingsplan resulteert in een verkeersproductie van 933 personenauto's en 228 vrachtbewegingen per etmaal op een gemiddelde werkdag en 701 personenauto's en 171 vrachtbewegingen per etmaal op een gemiddelde weekdag.

2.3 Verkeersintensiteiten

Op basis van de oorspronkelijke ontsluitingsroute wordt het verkeer van en naar de Haven Heijen afgewikkeld via Hoogveld en Hoofdstraat (bestaande route). Voor de verkeerskundige berekeningen is uitgegaan van een scenario waarbij het volledige bedrijventerrein al in 2023 operationeel is. Op het noordelijk deel van de Hoofdstraat neemt de intensiteit in 2023 toe tot 8.000 mvt/etm (waarvan 2.000 vrachtbewegingen). Op het deel van de Hoofdstraat net ten noorden van de aansluiting Hoogveld, bedraagt de intensiteit 5.900 mvt/etm (waarvan 1.500 vrachtbewegingen). Op het Hoogveld rijden 2.900 mvt/etm (waarvan 900 vracht). Na 2023 zullen de intensiteiten op deze en andere straten in de omgeving naar verwachting dalen. Dit als gevolg van de krimpregio waarin de gemeente Gennep zich bevindt.

		Referentie 2023 (zonder uitbreiding Haven Heijen)		Plansituatie Haven Heijen (inclusief uitbreiding Haven Heijen via de huidige route Hoofdstraat)		
		MVT	Vracht	MVT	Vracht	
WERKDAGGEMIDDELDE	1	Hoofdstraat (noord)	6.800	1.800	8.000	2.000
	2	Hoofdstraat (midden)	4.800	1.200	5.900	1.500
	3	Hoofdstraat (zuid)	4.500	800	5.600	1.100
	4	De Groote Heeze (zuid)	900	200	900	200
	5	Hoofdstraat (kern Heijen)	3.300	300	3.300	300
	6	Hoogveld (oost)	1.700	600	2.900	900
	7	Hoogveld (west)	900	400	2.000	600
	8	Hoogveld (Teunesen)	600	400	600	400
	9	De Groote Heeze (noord)	1.400	300	1.400	300
WEEKDAGGEMIDDELDE			MVT	Vracht	MVT	Vracht
	1	Hoofdstraat (noord)	5.800	1.400	6.700	1.500
	2	Hoofdstraat (midden)	4.200	900	5.000	1.100
	3	Hoofdstraat (zuid)	3.900	600	4.800	800
	4	De Groote Heeze (zuid)	700	200	700	200
	5	Hoofdstraat (kern Heijen)	3.100	300	3.100	300
	6	Hoogveld (oost)	1.300	500	2.200	600
	7	Hoogveld (west)	700	300	1.500	400
	8	Hoogveld (Teunesen)	500	300	500	300
9	De Groote Heeze (noord)	1.200	200	1.200	200	

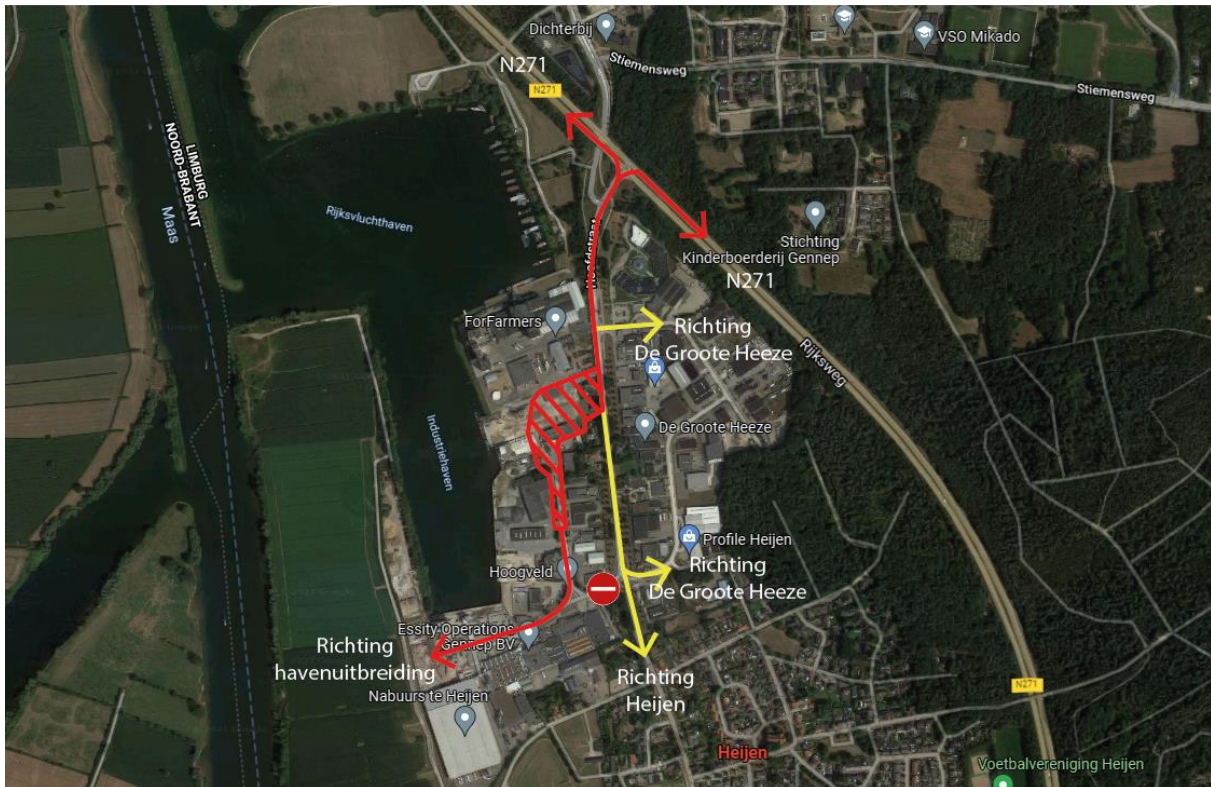


Tabel 2.2: Intensiteiten prognose 2023 en plansituatie 2023 oorspronkelijke ontsluitingsroute.

3. Nieuwe ontsluitingsroute

3.1 Routing

Onder andere gelet op de bij de bevolking levende zorgen, het belang van de havenuitbreiding voor de bedrijvigheid en de toekomstige werkgelegenheid, is besloten alsnog te kiezen voor een alternatieve ontsluiting van de havenuitbreiding. Doel van deze wijziging is om zo veel mogelijk woningen aan de Hoofdstraat te ontsluiten van het vrachtverkeer naar het bestaande bedrijventerrein Hoogveld en de havenuitbreiding. Tevens levert dit een verbetering van de leefomgevingskwaliteit op voor de bewoners van de Hoofdstraat. In figuur 3.1 is door middel van een zoekgebied aangegeven hoe de nieuwe ontsluitingsroute gaat lopen (zie figuur 3.1; rood gearceerd gebied).



Figuur 3.1: Gewijzigde ontsluitingsroute havenuitbreiding in het bestemmingsplan (rode lijn). Het gearceerde gebied is het zoekgebied voor de nieuwe aansluiting tussen de Hoofdstraat en het Hoogveld. De Hoofdstraat blijft in gebruik voor verkeer richting De Grootte Heeze en de kern Heijen (gele lijn).

De gewijzigde route zal 'grofweg' ter hoogte van Hoofdstraat 10 ('Het Witte Huis') van de Hoofdstraat overgaan naar het Hoogveld. Daarvoor zal een nieuwe afslag worden aangelegd. De exacte ligging van deze afslag en de inrichting hiervan moet nog nader worden bepaald. Dit proces zal in principe samen met de belanghebbenden (o.a. omwonenden) worden opgepakt.

Na deze afslag volgt de route de bestaande weg Hoogveld tot aan het nieuwe bedrijventerrein. Het huidige verkeer, dat naar het bestaande bedrijventerrein Hoogveld rijdt, zal ook van deze nieuwe ontsluitingsroute gebruik maken. Dit wordt geregeld door de bestaande overgang van de Hoofdstraat richting Hoogveld (ter hoogte van de kruising Hoogveld – Hoofdstraat – De Grootte Heeze) af te sluiten. Dit gebeurt op zodanige wijze dat bij calamiteiten deze oorspronkelijke ontsluitingsroute nog wel gebruikt kan worden door hulpdiensten. Door het afsluiten van de bestaande aansluiting Hoogveld, zal de Hoofdstraat tussen de nieuwe aansluiting en de kruising Hoogveld – Hoofdstraat – De Grootte Heeze alleen nog gebruikt worden door bestemmingsverkeer richting de kern Heijen en een deel van het verkeer richting bedrijventerrein De Grootte Heeze (zie zuidelijke gele pijl in figuur 3.1).

Naast het realiseren van de nieuwe ontsluitingsroute, is het ook wenselijk te kijken naar de inrichting van de rest van de Hoofdstraat en de kruising Hoogveld – Hoofdstraat – De Grootte Heeze. Daarbij moet aandacht zijn voor een verkeersveilige fietsroute en een nette landschappelijke inpassing richting het dorp Heijen. Ook voor dit proces is het aan te bevelen om dit samen met de belanghebbenden (o.a. omwonenden) op te pakken.

4. Consequenties nieuwe ontsluitingsroute

4.1 Eerdere onderzoeken naar ontsluitingsvarianten

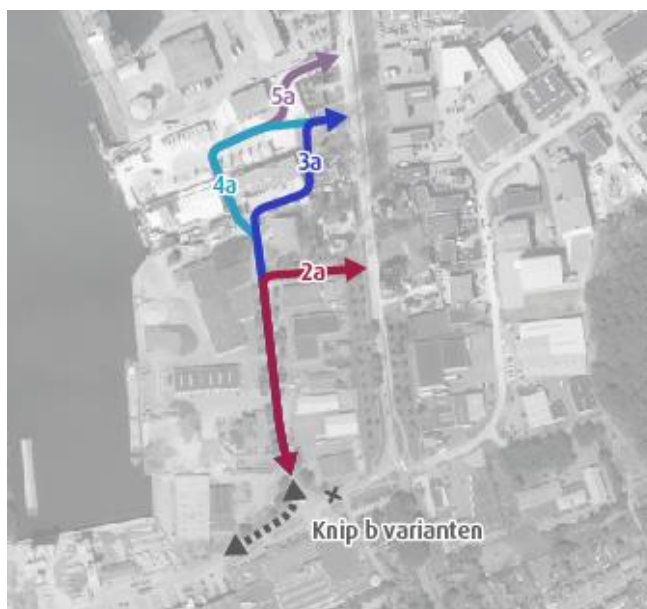
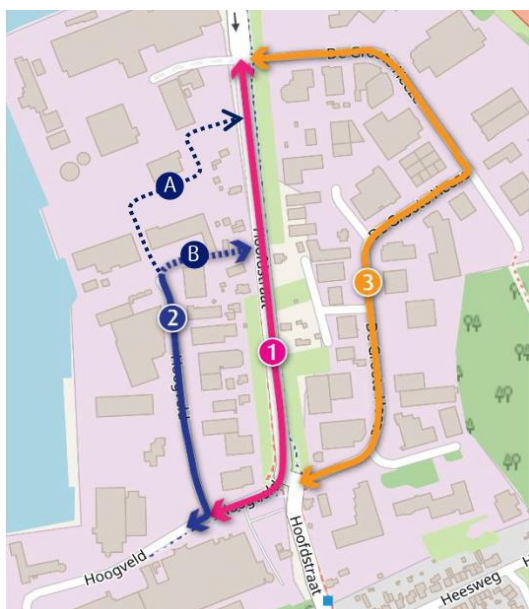
In een eerder stadium is reeds onderzoek verricht naar mogelijke andere ontsluitingsvarianten. In het MER (bijlage 1 bij het bestemmingsplan) zijn de volgende varianten onderzocht:

- Huidige bestaande ontsluiting via Hoogveld – Hoofdstraat (zie figuur 4.1; route 1);
- Ontsluiting via een nieuwe verbinding tussen de Hoofdstraat en Hoogveld (zie figuur 4.1; route 2a en 2b);
- Ontsluiting via De Grote Heeze (zie figuur 4.1; route 3).

Later zijn daar nog enkele nieuwe varianten aan toegevoegd. Het resultaat van het onderzoek naar die nieuwe varianten is opgenomen in een oplegrapport bij het MER (bijlage 23 bij het bestemmingsplan, Sweco, 24 april 2020). Het gaat om de volgende varianten:

- Varianten 2a, 3a, 4a en 5a zoals weergegeven in figuur 4.2.

Deze nieuwe varianten gingen allen uit van het behouden van de bestaande routemogelijkheid via de Hoofdstraat naar het Hoogveld. Die varianten boden dus een extra ontsluitingsmogelijkheid richting Haven Heijen. Omdat de bestaande route voor het meeste verkeer richting het bedrijventerrein korter zal zijn, was destijds de verwachting dat het meeste verkeer deze route zou blijven kiezen in plaats van één van de nieuwe ontsluitingsvarianten. Daarom is voor elke variant ook gekeken naar een variant b (2b, 3b, 4b en 5b), waarin het Hoogveld aan de oostzijde van de weg fysiek wordt afgesloten (zie grijze kruis in het rechter kaartje van figuur 4.2). Hierdoor zal het verkeer – dat gerelateerd is aan het nieuwe bedrijventerrein – ook daadwerkelijk via de nieuwe ontsluitingsvariant rijden.



Figuur 4.1: Onderzochte ontsluitingsvarianten in MER. Figuur 4.2: Onderzochte ontsluitingsvarianten in het aanvullende onderzoek (bijlage 23 bij het bestemmingsplan, Sweco, 24 april 2020).

Conclusies eerdere variantenstudie

De alternatieve ontsluitingsroute leidt het (vracht)verkeer voor bedrijventerrein Hoogveld en de havenuitbreiding over de weg Hoogveld. De weg Hoogveld is in de huidige situatie minder geschikt als gebiedsontsluitingsweg voor het bedrijventerrein vanwege de huidige functie en vormgeving. Aanpassingen zijn nodig om deze wel geschikt te maken en te voorkomen dat er een verslechtering optreedt van de verkeersveiligheid.

4.2 Effecten nieuwe ontsluitingsroute

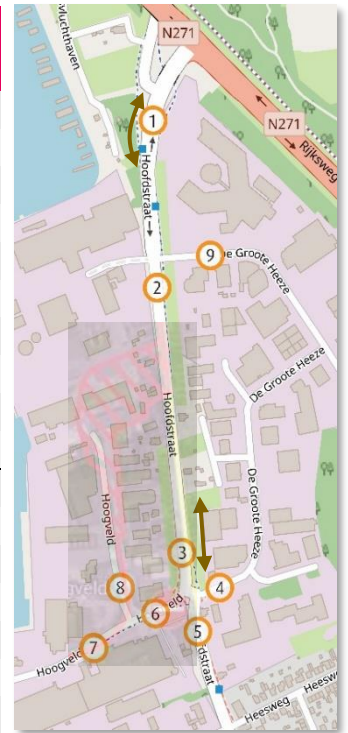
Het zoekgebied voor de nieuwe ontsluitingsroute waar nu, bij vaststelling van het bestemmingsplan, voor is gekozen, komt overeen met routes 3b, 4b en 5b (dus de ligging van 3a, 4a en 5a in combinatie met de afsluiting van de bestaande route) uit het aanvullende onderzoek (bijlage 23 bij het bestemmingsplan). In dit hoofdstuk wordt daarom gebruik gemaakt van de onderzoeksresultaten van deze ontsluitingsvarianten om de consequenties van de nieuwe ontsluitingsroute te duiden.

4.2.1 Verkeersintensiteiten

Uitgangspunt bij de nieuwe ontsluitingsroute is dat het verkeer wat gerelateerd is aan de nieuwe Haven Heijen via de nieuwe ontsluitingsroute zal rijden. Daarnaast maakt ook het verkeer wat nu al op het zuidelijk deel van Hoogveld rijdt (nr 7 en 8 in tabel 4.1), gebruik van de nieuwe route vanwege de fysieke afsluiting op het Hoogveld. De nieuwe route over Hoogveld krijgt daardoor circa 3.500 mvt/etm te verwerken waarvan circa 1.300 vrachtbewegingen.

Positief punt van de nieuwe ontsluitingsroute via het Hoogveld vanuit verkeerskundig oogpunt, is de reductie van (vracht)verkeer op het kruispunt Hoogveld – Hoofdstraat – De Grootte Heeze. Bij afsluiting van de bestaande aansluiting richting Hoogveld bij kruispunt Hoogveld – Hoofdstraat – De Grootte Heeze, neemt de verkeersintensiteit op dat kruispunt af. Op de noordelijke tak van het kruispunt (Hoofdstraat, nr 3 in tabel 4.1) reduceert de intensiteit van 5.600 motorvoertuigen per etmaal op basis van de huidige ontsluitingsroute naar 2.500 motorvoertuigen per etmaal als de ontsluitingsroute via Hoogveld loopt. Daaruit blijkt dat ongeveer de helft van het verkeer dat na uitbreiding van de haven over het zuidelijk deel van de Hoofdstraat rijdt, Hoogveld of de havenuitbreiding als bestemming heeft. Het aandeel vrachtverkeer dat die bestemming heeft is zelfs 80% (900 van de 1.100). Wanneer dat verkeer over het Hoogveld wordt geleid, neemt het verkeer op het zuidelijke deel van de Hoofdstraat navenant af. Deze afname van het verkeer zorgt er echter mogelijk maar beperkt voor dat het gevoel van veiligheid op het kruispunt Hoogveld – Hoofdstraat – De Grootte Heeze verbetert wanneer het kruispunt niet (gedeeltelijk) wordt aangepast. Een reductie van de intensiteiten is dus positief, maar leidt vooral tot een veiliger gevoel in combinatie met waar nodig het aanpassen van het kruispunt.

		Referentie 2023		Huidige ontsluitingsroute Hoofdstraat		Nieuwe ontsluitingsroute Hoogveld		
		MVT	Vracht	MVT	Vracht	MVT	Vracht	
WERKDAGGEMIDDELDE	1	Hoofdstraat (noord)	6.800	1.800	8.000	2.000	8.000	2.000
	2	Hoofdstraat (midden)	4.800	1.200	5.900	1.500	5.900	1.500
	3	Hoofdstraat (zuid)	4.500	800	5.600	1.100	2.500	200
	4	De Grote Heeze (zuid)	900	200	900	200	900	200
	5	Hoofdstraat (kern Heijen)	3.300	300	3.300	300	3.300	300
	6	Hoogveld (oost)	1.700	600	2.900	900	<100	<100
	7	Hoogveld (west)	900	400	2.000	600	2.000	600
	8	Hoogveld (Teunesen)	600	400	600	400	3.500	1.300
	9	De Grote Heeze (noord)	1.400	300	1.400	300	1.400	300
WEEKDAGGEMIDDELDE			MVT	Vracht	MVT	Vracht	MVT	Vracht
	1	Hoofdstraat (noord)	5.800	1.400	6.700	1.500	6.700	1.500
	2	Hoofdstraat (midden)	4.200	900	5.000	1.100	5.000	1.100
	3	Hoofdstraat (zuid)	3.900	600	4.800	800	2.600	400
	4	De Grote Heeze (zuid)	700	200	700	200	700	200
	5	Hoofdstraat (kern Heijen)	3.100	300	3.100	300	3.100	300
	6	Hoogveld (oost)	1.300	500	2.200	600	<100	<100
	7	Hoogveld (west)	700	300	1.500	400	1.500	400
	8	Hoogveld (Teunesen)	500	300	500	300	2.700	900
9	De Grote Heeze (noord)	1.200	200	1.200	200	1.200	200	



Tabel 4.1: Intensiteiten prognose 2023 en plansituatie 2023 nieuwe ontsluitingsroute.

4.2.2 Verkeersveiligheid

Om de nieuwe ontsluitingsroute via Hoogveld geschikt te maken voor het aan het bedrijventerrein gerelateerde (vracht)verkeer, is een profielbreedte nodig van 7 tot 8 meter. De nieuwe aansluiting op de Hoofdstraat zorgt voor een nieuw conflictpunt waar gemotoriseerd verkeer en/of langzaam verkeer elkaar kruist. Om te voorkomen dat een verslechtering van de verkeersveiligheid ontstaat is nadrukkelijk aandacht nodig voor een goed verkeersontwerp. In het te doorlopen vervolgproces met bewoners wordt dit verder uitgewerkt.

4.2.3 Advies kruispunt Hoogveld - Hoofdstraat – De Grote Heeze

Wanneer het verkeer over het Hoogveld wordt geleid, neemt het verkeer op het zuidelijke deel van de Hoofdstraat navenant af. Deze afname van het verkeer zorgt er echter mogelijk maar beperkt voor dat het gevoel van veiligheid op het kruispunt Hoogveld – Hoofdstraat – De Grote Heeze verbetert wanneer het kruispunt niet (gedeeltelijk) wordt aangepast. Een reductie van de intensiteiten is dus positief, maar leidt vooral tot een veiliger gevoel in combinatie met waar nodig het aanpassen van het kruispunt. Dat start met het afsluiten van de bestaande toegang van de Hoofdstraat richting Hoogveld (ter hoogte van de kruising Hoogveld – Hoofdstraat – De Grote Heeze). Dit gebeurt op zodanige wijze dat bij calamiteiten deze oorspronkelijke ontsluitingsroute nog wel gebruikt kan worden door hulpdiensten. Door het afsluiten van de bestaande aansluiting Hoogveld, zal de Hoofdstraat tussen de nieuwe aansluiting en de kruising Hoogveld – Hoofdstraat – De Grote Heeze alleen nog gebruikt worden door bestemmingsverkeer richting de kern Heijen en een deel van het verkeer richting bedrijventerrein De Grote Heeze.

5. Conclusie

5.1 Aanleiding en doel oplegrapport

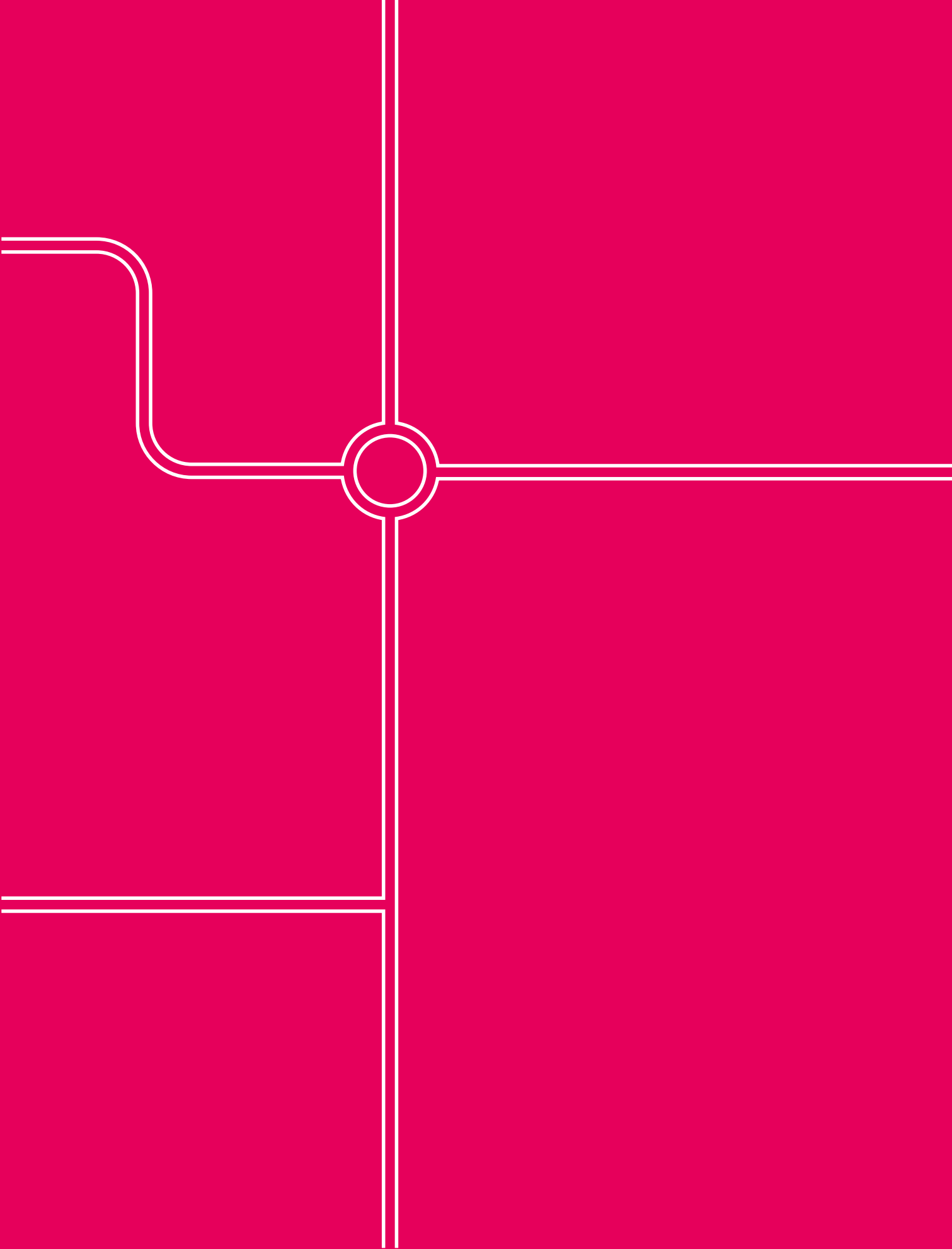
In de periode van 17 juni tot en met 15 juli 2021 hebben het ontwerpbestemmingsplan en het MER voor de uitbreiding van Haven Heijen voor inspraak ter inzage gelegen. Verschillende zienswijzen zijn ingediend en de Commissie voor de m.e.r. heeft een toetsingsadvies gegeven voor het MER. Alle zienswijzen en adviezen zijn samengevat in een nota van antwoord en voorzien van een reactie. Onder andere naar aanleiding van verschillende zienswijzen is besloten de ontsluitingsroute richting de havenuitbreiding te wijzigen.

5.2 Consequenties wijziging ontsluitingsroute

Voor de vaststelling van het definitieve bestemmingsplan Haven Heijen is gekozen voor een gewijzigde ontsluitingsroute. Deze nieuwe ontsluitingsroute wordt mogelijk gemaakt via een separate planologische procedure. In voorliggend onderzoek is gekeken of een nieuwe ontsluitingsroute leidt tot grotere gevolgen voor de leefomgeving dan de oorspronkelijk beoogde ontsluitingsroute. Samengevat wordt op basis van de nu beschikbare onderzoeken geconcludeerd dat de nieuwe ontsluitingsroute leidt tot:

- Een afname van verkeersbewegingen op het zuidelijk deel van de Hoofdstraat. In combinatie met een optimalere inrichting voor het kruispunt Hoogveld – Hoofdstraat – De Grootte Heeze is dit positief voor de veiligheid en leefbaarheid ter plaatse.
- Een nieuw conflictpunt door de nieuwe aansluiting tussen de Hoofdstraat en Hoogveld. Bij de verdere uitwerking van de nieuwe aansluiting moet extra aandacht worden besteed aan het zo klein mogelijk houden van het verkeersveiligheidsrisico.
- Een verbreding van circa 1 meter van de bestaande weg Hoogveld om de te verwachten verkeersintensiteiten veilig en goed af te wikkelen. Daarbij is ook nadrukkelijk aandacht nodig voor de veiligheid en bereikbaarheid van de ontsluiting van aanliggende percelen aan het Hoogveld, de fietsveiligheid, parkeren en laden en lossen langs het Hoogveld.

De nieuwe ontsluitingsroute leidt daarmee niet tot grotere nadelige effecten op de leefomgeving dan tot nu toe uit de onderzoeken en het MER naar voren is gekomen. Op grond van de te verwachten effecten is de nieuwe ontsluitingsroute haalbaar en uitvoerbaar. Om de aansluiting tussen de Hoofdstraat en het Hoogveld te realiseren hoeft in principe geen grond of panden aangekocht te worden. De nieuwe ontsluitingsroute vormt derhalve geen belemmering voor de uitbreiding van Haven Heijen en levert geen effecten op die groter zijn dan reeds inzichtelijk gemaakt in de onderzoeken en het MER.



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