

**VERKEERSTOETS
KLAVER 8**

GEMEENTE HORST AAN DE MAAS
DEVELOPMENT COMPANY GREENPORT VENLO

18 januari 2013
076607234:A.4 - Definitief
B02012.000354.0100



Inhoud

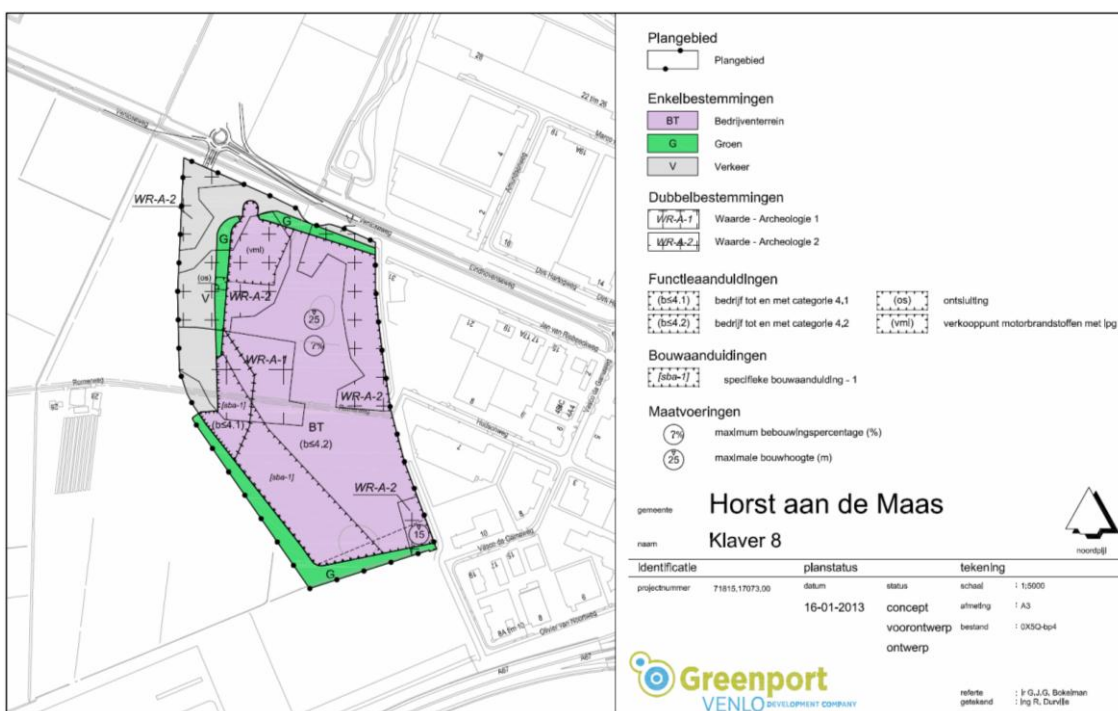
1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding van het onderzoek	3
1.2	Doel van het onderzoek	4
1.3	Leeswijzer	4
2	Verkeerseffecten	5
2.1	Beoordelingscriteria en referentiesituatie	5
2.2	Verkeersstructuur	5
2.2.1	Gemotoriseerd verkeer	5
2.2.2	Fietsverkeer	7
2.2.3	Hulpdiensten	9
2.2.4	Openbaar vervoer	10
2.3	Verkeerseffecten Bouwprogramma	10
2.3.1	(Agro)logistiek (bedrijvigheid)	10
2.3.2	Tankstation	11
2.3.3	Vrachtwagenparkeerterrein	11
2.3.4	Horeca	12
2.3.5	Conclusie Verkeersgeneratie Klaver 8	12
2.4	Parkeren	12
2.5	Duurzaamheid	12
3	Mitigerende maatregelen en leemten in kennis	14
3.1	Mitigerende maatregelen	14
3.2	Leemten in kennis	14

1 Inleiding

1.1 AANLEIDING VAN HET ONDERZOEK

Ten noorden van Venlo ligt het geografische hart van het gebied Klavertje 4 / Greenport Venlo (Klavertje 4-gebied) waarvoor in 2012 een structuurvisie is vastgesteld. In dit gebied zal nieuwe bedrijvigheid worden gerealiseerd in verschillende deelgebieden, zogenaamde klavers. Onderdeel van het Klavertje 4-gebied is Klaver 8.

Het plangebied van Klaver 8 bevat de klaverbladen 8a1 en 8b op het grondgebied van Horst aan de Maas. Klaverblad 8a2 (gemeente Peel en Maas) behoort volgens de structuurvisie wel tot Klaver 8, maar wordt in het bestemmingsplan niet meegenomen. De westelijke grens van het plangebied houdt rekening met de eventueel benodigde verlenging van de Greenportlane naar de A67. Aan de noordzijde wordt het plangebied begrensd door de Venloseweg. Aan de oost- en zuidzijde vormt de gemeentegrens de plangrens. Er wordt een bestemmingsplan en milieueffectrapportage opgesteld voor het gedeelte van Klaver 8 gelegen op grondgebied van de gemeente Horst aan de Maas. Ten behoeve van het MER en bestemmingsplan is een verkeerstoets uitgevoerd. In deze rapportage wordt met het plangebied Klaver 8 bedoeld het gedeelte van Klaver 8 gelegen in Horst aan de Maas. De begrenzing en invulling van het plangebied is in afbeelding 1 aangegeven.



Figuur 1 Plangebied Klaver 8 (concept 18 januari 2013)

Het bestemmingsplan voor Klaver 8 zal ruimte bieden aan:

- een full-service tankstation met LPG/LNG/CNG, inclusief shop en horeca.
- een full-service vrachtwagenparkeerterrein, inclusief beveiliging, communicatiefaciliteiten, sanitaire voorzieningen e.d.
- uitbreiding in Klaver 8 van reeds bestaande bedrijven in Trade Port West.

Conform de Structuurvisie Klavertje 4-gebied wordt (op termijn) een doorontwikkeling van geheel Klaver 8 naar bedrijventerrein voorzien. In dit MER worden de mogelijkheden hiervoor onderzocht.

Het tankstation met horeca wordt in de noordwest hoek van het plangebied gerealiseerd. Hiervoor is reeds een omgevingsvergunning aangevraagd. Besluitvorming over deze omgevingsvergunning vindt geëördineerd met de besluitvorming van het bestemmingsplan voor Klaver 8 plaats. In het overige deel van Klaver 8 worden mogelijkheden geboden voor vestiging van een vrachtwagenparkeerterrein en uitbreiding vanuit Trade Port West door reeds bestaande bedrijven. Als op basis van het marktbehoefte-onderzoek voldoende marktbehoefte aanwezig is zal het bestemmingsplan ook ruimte bieden aan (nieuw)vestiging van andere bedrijven.

Het zuidwestelijke deel van het plangebied is gereserveerd voor een mogelijke aanleg van de Verlengde Greenportlane. Hier mag geen bebouwing worden gerealiseerd binnen het bestemmingsplan, zodat deze zone in de toekomst voor dit infrastructurele doel ingevuld kan worden.

1.2 DOEL VAN HET ONDERZOEK

Het ontwikkelen van een nieuwe locatie vraagt naast een goede ruimtelijke afweging over functie, vormgeving en inpassing ook het in beeld brengen van de verkeerseffecten. In de ruimtelijke onderbouwing - in dit geval het bestemmingsplan voor Klaver 8 - moeten de verkeerseffecten als gevolg van de ontwikkeling 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).

Deze verkeerstoets heeft als doel de onderbouwing van de verkeersaspecten voor de ontwikkeling van Klaver 8 te geven. Dit wordt gedaan voor de definitieve situatie (invulling door bedrijvigheid) als voor de tijdelijke situatie (invulling als vrachtwagenparkeerterrein). Het tankstation zal in beide situaties onderdeel uitmaken van de plansituatie.

1.3 LEESWIJZER

In de verkeerstoets is in hoofdstuk 2 de verkeersstructuur en de verkeersgeneratie van de beoogde functies in het plangebied toegelicht. Daarnaast wordt in dit hoofdstuk ingegaan op de verkeersafwikkeling op het omliggende wegennet en het aspect parkeren in de eindsituatie toegelicht. Tenslotte wordt in dit hoofdstuk een doorkijk voor de inpassing van duurzaamheidsaspecten gegeven. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de mitigerende maatregelen die in het gebied mogelijk zijn om de verkeerssituatie te verbeteren. Daarnaast worden in dit hoofdstuk de leemten in kennis beschreven.

2

Verkeerseffecten

2.1 BEOORDELINGSCRITEIA EN REFERENTIESITUATIE

Beoordelingscriteria

Voor het item 'verkeer' zijn de volgende aspecten beoordeeld:

- *Verkeersstructuur voor gemotoriseerd verkeer*
In dit onderdeel is bekeken op welke wijze de plansituatie ingrijpt op de verkeersstructuur en daarmee op de bereikbaarheid ten opzichte van de referentiesituatie.
- *Verkeersgeneratie en effecten op het omliggende wegennet*
De effecten op de verkeersstromen door de plansituatie zijn inzichtelijk gemaakt.
- *Effecten op langzaam verkeer*
Naast de effecten op het gemotoriseerd verkeer zijn ook de effecten voor de verkeersstructuur en daarmee op de bereikbaarheid van het langzaam verkeer bekeken.
- *Effecten op openbaar vervoer en hulpdiensten*
Naast de effecten op het gemotoriseerd verkeer en het langzaam verkeer zijn ook de effecten op de bereikbaarheid door openbaar vervoer en hulpdiensten bekeken.

Referentiesituatie

Bij de in deze rapportage beschreven aspectbeoordelingen is uitgegaan van een vergelijking tussen de plansituatie in 2023 en de referentiesituatie. De referentiesituatie is de autonome situatie in 2023 waarbij binnen Klaver 8 geen ontwikkelingen plaatsvinden, maar andere reeds vastgestelde plannen in de omgeving wel worden uitgevoerd/ ingevuld. In de autonome situatie is daarmee sprake van een groot aantal ontwikkelingen in het gehele Klavertje 4-gebied waaronder een volledig uitgegeven, Trade Port Oost, Fresh Park Venlo, Venlo GreenPark, Trade Port Noord, Californië (met uitzondering van Klaver 12) en Siberië. Ook wordt bij de autonome situatie reeds uitgegaan van een gerealiseerde en volledig toegankelijke Greenportlane (GPL). Het verkeersmodel voor de autonome situatie gaat uit van planjaar 2022. Door een toename van 1% autonome groei toe te passen op deze autonome situatie is de referentiesituatie 2023 bepaald.

2.2 VERKEERSSTRUCTUUR

2.2.1 GEMOTORISEERD VERKEER

Ontsluiting omliggende wegennet

Klaver 8 zal ontsloten worden via een nieuwe verbinding op de rotonde van de GPL met de N556 (Eindhoveneweg/Venloseweg). In de toekomst zal de weg ook gebruikt gaan worden als ontsluiting van het te ontwikkelen Klaver 7.

Het uitgangspunt is deze ontsluitingsweg vorm te geven met 2x1 rijstrook en een snelheidsregime van 50 km/uur.

Ten behoeve van de Structuurvisie Klavertje 4-gebied is met een verkeersmodel berekend welke intensiteiten de Venloseweg / Eindhovenseweg zal gaan hebben. In de afbeelding hieronder zijn de verwachte intensiteiten weergegeven voor de basisontwikkeling van Klavertje 4 in 2023, nadat Klaver 8 is gerealiseerd (links) en een robuustheidsanalyse voor 2030 (rechts).



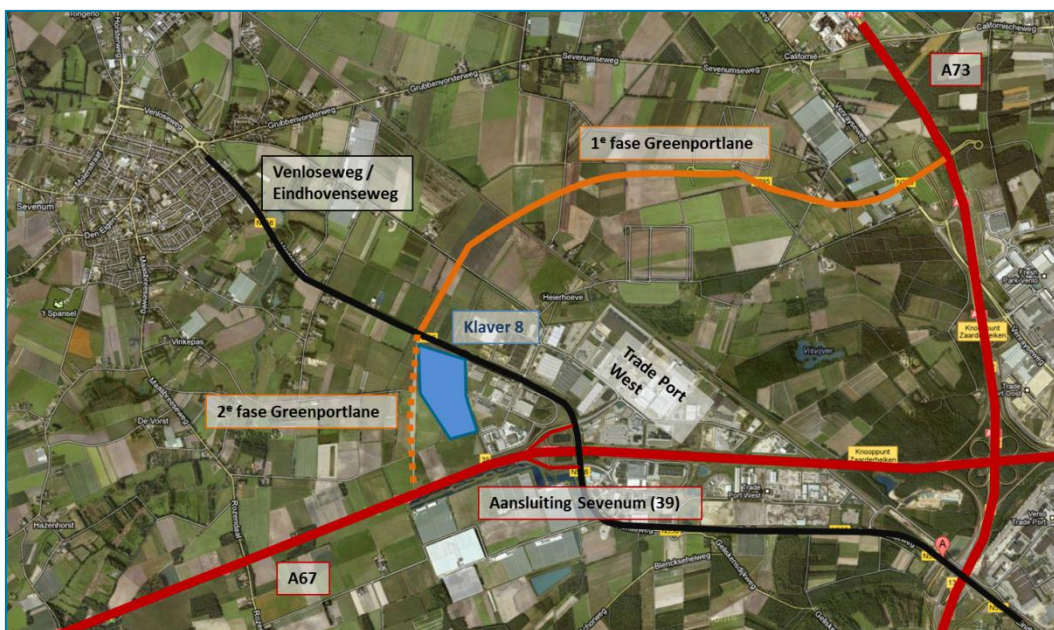
Afbeelding 1: Basisalternatief 2023 (links) en robuustheidsanalyse 2030 (rechts).

In verband met de ontwikkeling van Greenport Venlo en de realisatie van de GPL wordt de capaciteit van de Eindhovenseweg tussen de GPL en de A67 vergroot. Deze reconstructie valt buiten het plangebied van het bestemmingsplan van Klaver 8, maar heeft wel effect op de verkeersafwikkeling richting de kern Sevenum.

Ontsluiting rijkswegennet

Via de rotonde en de GPL wordt Klaver 8 snel ontsloten richting de A73 in noordelijke richting (richting Nijmegen). Daarnaast is de Venloseweg/Eindhovenseweg aangesloten op de A67 (aansluiting Trade Port West) direct ten westen van knooppunt Zaarderheiken, waardoor Klaver 8 een snelle ontsluiting richting de volgende snelwegen heeft:

- A67 in westelijke richting (richting Eindhoven en Antwerpen);
- A67 in oostelijke richting (richting Duisburg in Duitsland);
- A74 in oostelijke richting (richting Monchengladbach in Duitsland);
- A73 in zuidelijke richting (richting Roermond).



Abbeelding 2: weergave locatie Klaver 8 met belangrijkste omliggende infrastructuur.

Volgens de Structuurvisie Klavertje 4-gebied kunnen op langere termijn (na 2022) knelpunten ontstaan in de verkeersafwikkeling op de route Greenportlane-Venloseweg-Eindhovenseweg-aansluiting A67. In de structuurvisie worden twee oplossingsrichtingen genoemd:

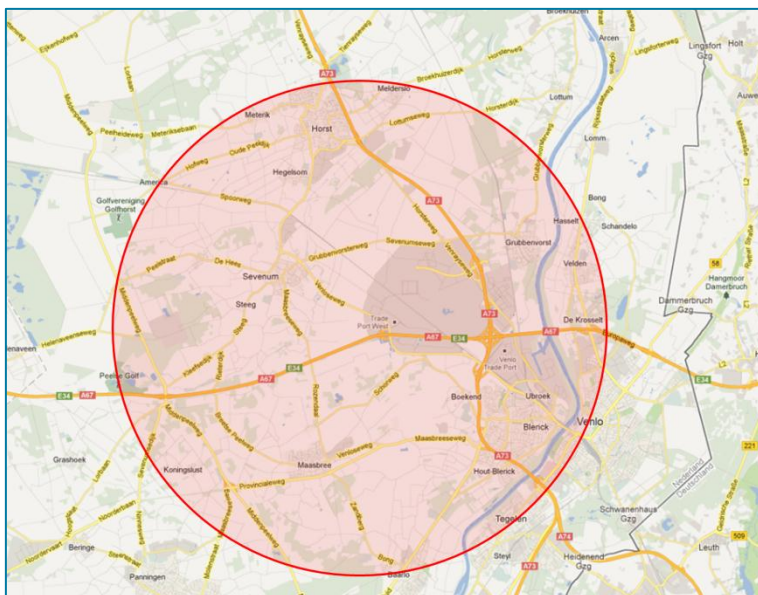
- het treffen van capaciteitsverruimende maatregelen op de bestaande route en de aansluiting op de A67;
- het verlengen van de Greenportlane (2^e fase) vanaf de Eindhovenseweg direct naar de A67 als robuuste vervanging van de bestaande aansluiting.

Beide genoemde oplossingsrichtingen zijn in de Structuurvisie Klavertje 4-gebied meegenomen als mogelijke alternatieven. Om beide varianten niet onmogelijk te maken, wordt in het bestemmingsplan een deel van het vrachtwagenparkeerterrein gereserveerd voor eventuele doortrekking van de GPL naar de A67. Dit betekent dat het bestemmingsplan hier geen (definitieve) bebouwing toestaat. De exacte manier waarop Klaver 8 op de doorgetrokken GPL wordt aangesloten dient bij aanleg van de 2^e fase van de GPL nader uitgewerkt te worden.

Daarnaast zal de rotonde van de Greenportlane met de Venloseweg / Eindhovenseweg opgewaarderd worden naar een turboverkeersplein op het moment dat de intensiteiten te hoog worden om met een turborotonde afgewikkeld te worden.

2.2.2 FIETSVERKEER

Uit marktonderzoek (fietsberaad 2008) blijkt dat forenzen met een gewone fiets gemiddeld 6,3 kilometer afleggen. Bij forenzen met een elektrische fiets is de gemiddelde afstand zelfs 9,8 kilometer. Uitgaande van gebruik van gewone fietsen wordt over het algemeen een fietsafstand van 7,5 kilometer voor woon-werkverkeer als acceptabele afstand gehanteerd.

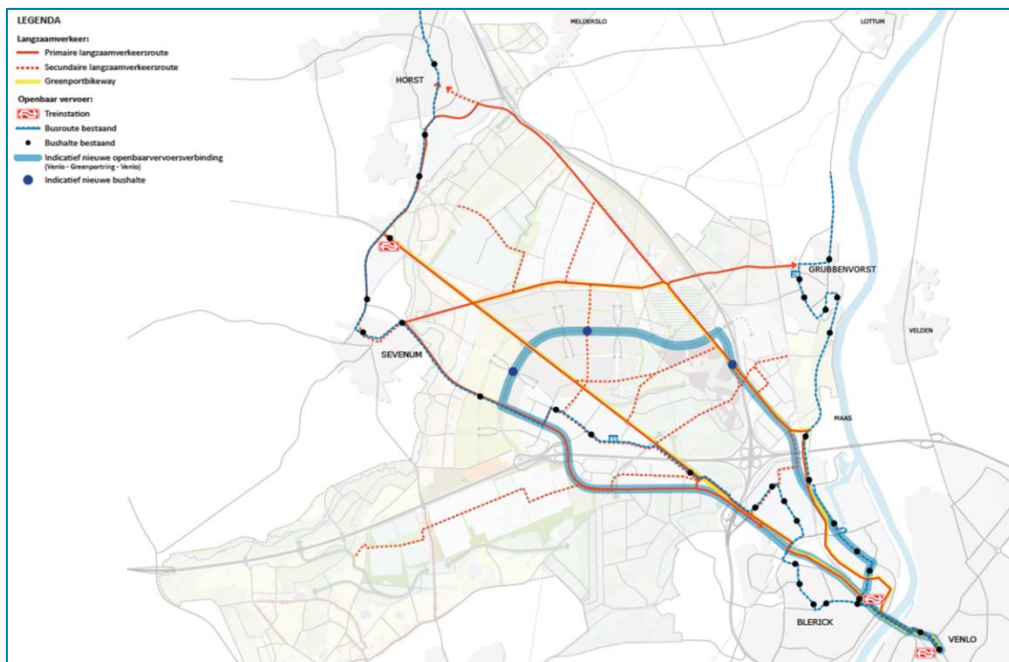


Afbeelding 3: Gebied met potentiële fietsreizigers (straal: 7,5 kilometer)

De kernen van onder andere Horst, Sevenum, Grubbenvorst, Maasbree en Blerick vallen binnen het gebied waaruit werknemers mogelijk met de fiets naar Klaver 8 kunnen. Het station van Blerick ligt binnen de acceptabele fietsafstand van 7,5 kilometer, het station van Venlo ligt op ongeveer 9 kilometer. Het station van Horst-Sevenum ligt op de kortste afstand van circa 5 kilometer. De ligging van Klaver 8 zorgt daarmee dat een deel van de toekomstige gebruikers van Klaver 8 (met name werknemers) met de fiets naar het werk kunnen komen, mits de infrastructuur daarvoor aanwezig is.

Klaver 8 is gelegen aan de Venloseweg / Eindhovenseweg waarover een primaire fietsroute loopt. Met deze route is een goede verbinding aanwezig richting Blerick, Venlo (in zuid-oostelijke richting), Sevenum en Horst (in noordelijke richting). Wanneer de rotonde van de Venloseweg / Eindhovenseweg met de Greenportlane wordt aangelegd met meerdere opstelstroken aan de zuidzijde, zal de fietsverbinding deze met een fietsbrug gaan kruisen.

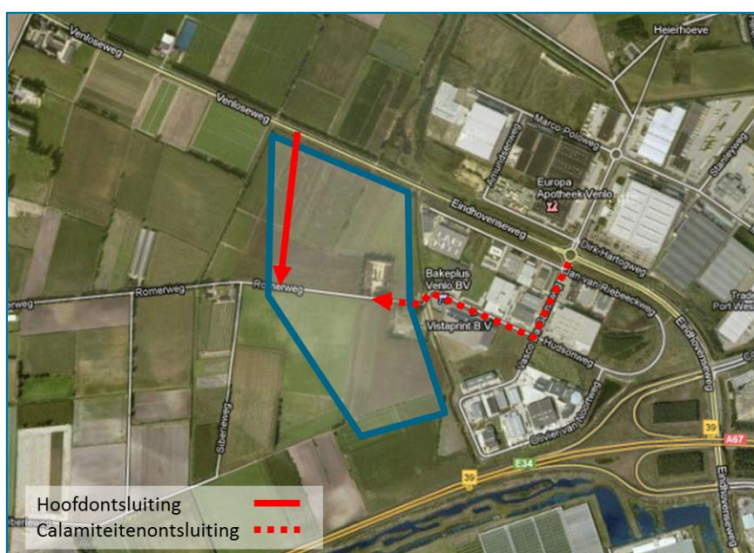
Richting Grubbenvorst is in het gebied een fietsverbinding aanwezig via de Heijerhoeveweg. Daarnaast is in de Structuurvisie Klavertje 4 –gebied voorzien in een Greenportbikeway tussen de stations van Horst-Sevenum en Venlo en secundaire fietsverbindingen tussen de klavers.



Afbeelding 4: Weergave langzaam verkeer en openbaar vervoer uit Ontwerp Structuurvisie Klavertje 4-gebied.

2.2.3 HULPDIENSTEN

In principe gaan hulpdiensten gebruik maken van de nieuwe ontsluitingsweg van Klaver 8. Daarnaast kan de verbinding tussen de Hudsonweg (Trade Port West) en de Romerweg ingericht worden als calamiteitentoeegang. Bij een calamiteit op de nieuwe toegangsweg van Klaver 8 is de bereikbaarheid daardoor gegarandeerd. Deze tweede toegang is in verband met de vestiging van het tankstation wenselijk.



Afbeelding 5: Weergave toegangen voor hulpdiensten.

2.2.4 OPENBAAR VERVOER

Bij de ontwikkeling van Klaver 8 is het wenselijk Klaver 8 ook met het openbaar vervoer te ontsluiten. Hierdoor wordt een alternatief geboden voor het gebruik van de auto. Ontsluiting met het openbaar vervoer is mogelijk door lijnbus 60 (van Venray via Horst naar Venlo) via Klaver 8 en Trade Port West te laten rijden.



Afbeelding 6: Lijnnetkaart met aangepaste buslijn 60.

2.3 VERKEERSEFFECTEN BOUWPROGRAMMA

In de planMER behorende bij de Structuurvisie Klavertje 4-gebied is op basis van het verkeersmodel de verkeersgeneratie van het Klavertje 4-gebied bepaald. Naast het basisalternatief is een worst case scenario doorgerekend. In het worst case scenario is het programma flink opgeplust om te bepalen of maatregelen aan het omliggende wegennet nodig zijn. Hieruit blijkt dat de aansluiting van de Eindhovenseweg op de A67 een mogelijk verkeersknelpunt kan opleveren. Op basis hiervan is besloten dat in de toekomst capaciteitsvergrotenende maatregelen worden uitgevoerd op Eindhovenseweg.

Op basis van het verkeersmodel is de verkeersgeneratie van Klaver 8 als volgt:

Scenario	verkeersgeneratie per ha	omvang	verkeersgeneratie
▪ Basisalternatief	112 mvt/etmaal	11 ha netto	1.234 mvt/etmaal
▪ Worst case	222 mvt/etmaal	11 ha netto	2.434 mvt/etmaal

Verkeersgeneratie wordt uitgedrukt in de eenheid: motorvoertuigen per etmaal (mvt/etmaal). In dit cijfer zijn de heen- en terugritten meegenomen (dus het unieke aantal voertuigen x2).

2.3.1 (AGRO)LOGISTIEK (BEDRIJVIGHEID)

Het bestemmingsplan biedt in beperkte mate ruimte aan bedrijvigheid. Het overige gebied is bestemd voor een vrachtwagenparkeerterrein en tankstation. Op termijn is conform de Structuurvisie Klavertje 4-gebied een doorontwikkeling van het vrachtwagenparkeerterrein naar bedrijventerrein voorzien. Om de worst case situatie – voor wat betreft verkeersgeneratie als gevolg van bedrijvigheid – in beeld te brengen gaat deze paragraaf uit van een volledige invulling van het plangebied met bedrijven (minus de kavel van het tankstation).

Het gebied dat op termijn in aanmerking komt voor bedrijventerrein is circa 15 ha groot. Dit is meer dan waarmee gerekend is in het verkeersmodel bij de Structuurvisie (11 ha). Uitgaande van een gemiddelde verkeersgeneratie van 112 mvt/etmaal per ha (basisalternatief), genereert Klaver 8 circa 1.680 mvt/etmaal (112*15 ha).

2.3.2 TANKSTATION

Binnen de klaver wordt tevens een full-service tankstation gerealiseerd (al dan niet met LPG/LNG), inclusief horeca en hotelfaciliteit. Van het bedrijventerrein wordt ongeveer 1,1 hectare gebruikt ten behoeve van het tankstation met bijbehorende functies. Voor de berekening van de verkeersgeneratie is van het volgende uitgegaan:

Vrachtwagens

brandstof	doorzet (liter per jaar)	gem. omvang tank (liter)	voertuigen per jaar ¹	mvt/etmaal
▪ LNG	15,5 miljoen ²	1.000	15.500	85
▪ CNG	1,2 miljoen ¹	1.000	1.200	7
▪ Diesel	nb			160 ³

Personenauto's

brandstof	doorzet (liter per jaar)	gem. omvang tank (liter)	voertuigen per jaar ¹	mvt/etmaal
▪ LPG	1 miljoen ⁴	60	16.667	92
▪ Diesel	nb			400 ²
▪ Benzine				

Op basis van het voorgaande heeft het tankstation naar verwachting een verkeersgeneratie van 744 mvt/etmaal. Voor een groot deel zal het vermoedelijk gaan om passanten die met een ander doel in het Greenport Venlo gebied aanwezig zijn. De 744 verkeersbewegingen zijn daarmee geen nieuwe verkeersbewegingen, maar vallen binnen de berekende verkeersstromen zoals opgenomen in de Structuurvisie klavertje 4-gebied.

2.3.3 VRACHTWAGENPARKEERTERRAIN

Als tijdelijke situatie zal in Klaver 8 een vrachtwagenparkeerterrein gerealiseerd worden. Wanneer het terrein wordt ingericht ten behoeve van vrachtwagen parkeren, kan het terrein voorzien in ongeveer 725 parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen hebben met name een functie als overnachtingsplaats voor chauffeurs. Er wordt daarom gerekend met een turnover van één gebruiker per parkeerplaats per dag, waarmee een worst case scenario van 1.450 mvt/per etmaal ontstaat. Deze verplaatsingen vinden naar verwachting vrijwel geheel buiten de spijtijden plaats. Hierdoor hebben ze slechts een minimale invloed op de zwaarste dagelijkse verkeersstromen, waarvoor de infrastructuur in het gebied wordt gedimensioneerd.

¹ Uniek aantal voertuigen = helft van het aantal motorvoertuigen.

² Maximale doorzet volgens aanvraag omgevingsvergunning.

³ Aantal voertuigen inclusief tankwagens op basis van de business case van het tankstation.

⁴ Maximale doorzet zoals wordt vastgelegd in het bestemmingsplan voor Klaver 8.

2.3.4 HORECA

In Klaver 8 wordt ook ruimte gereserveerd voor een horecafunctie. De horeca zal naar verwachting alleen bezocht worden door klanten die reeds met een andere reden Trade Port West of Klaver 8 bezoeken. Er wordt daarom geen aparte of slechts zeer beperkte verkeersgeneratie aan deze functies toegekend.

2.3.5 CONCLUSIE VERKEERSGENERATIE KLAVER 8

Het bestemmingsplan voor Klaver 8 biedt ruimte voor grofweg twee functionele scenario's. De verkeersgeneratie per scenario verschilt.

1. Tankstation met vrachtwagenparkeerterrein: 2.194 mvt/etmaal.
2. Tankstation met bedrijventerrein: 2.424 mvt/etmaal.

In de worst case scenario dat is doorgerekend in het kader van de Structuurvisie Klavertje 4-gebied is rekening gehouden met een verkeersgeneratie van 2.434 mvt/per etmaal). Beide scenario's passen binnen de bandbreedte die is onderzocht in de Structuurvisie Klavertje 4-gebied. Capaciteitsverruimende maatregelen die nodig worden geacht in de Structuurvisie Klavertje 4-gebied zullen de verkeersafwikkeling van (onder andere) Klaver 8 garanderen.

2.4 PARKEREN

Het is voor de gebruiker het meest logisch wanneer het parkeerregime binnen Klaver 8 aansluit bij het huidige parkeerregime van het naastgelegen Trade Port West. Daarom wordt geadviseerd de parkeerverbodzone voor voertuigen langer dan 6 meter en hoger dan 2,4 meter inclusief uitzonderingen ook voor Klaver 8 in te stellen. Dit geldt uiteraard niet voor de functie van het gebied als vrachtwagenparkeerterrein. Daarnaast geldt dat het parkeren voor de nieuw op te richten bedrijven in principe plaats te vinden op het eigen terrein, tenzij wordt voorzien in een gezamenlijke parkeervoorziening.

2.5 DUURZAAMHEID

Door slimme keuzes te maken in het gehele verkeer- en vervoerssysteem in Greenport Venlo is er winst te behalen op het gebied van duurzaamheid. Op het gebied van verkeer en vervoer kan duurzaamheid met name gezocht worden in het terugdringen van individuele verplaatsingen, het slim beperken van de benodigde fysieke ruimte voor verkeersdoeleinden en mogelijk het verduurzamen van materiaalgebruik. Hieronder worden enkele suggesties gegeven voor maatregelen die kunnen bijdragen aan verduurzamen van het bedrijventerrein.

- Geadviseerd wordt buslijn 60 via Trade Port West en Klaver 8 te laten rijden. Hiermee wordt de bereikbaarheid van het bedrijventerrein voor openbaar vervoer verbeterd. Verbeteren van de OV-bereikbaarheid zorgt voor een vestigingsklimaat waarin het voor bedrijven mogelijk is om in het mobiliteitsplan alternatieven op te nemen voor uitsluitend woon-werkverkeer met de auto.
- Naast het aanleggen van goede fietsinfrastructuur in de regio kan binnen Klaver 8 gedacht worden aan het realiseren van een leenfietsstelsel. Dit stelsel kan gebruikt worden door bijvoorbeeld de vrachtwagenchauffeurs die Klaver 8 bezoeken en die 's avonds gebruik willen maken van voorzieningen in Sevenum of Blerick.

- Het vrachtwagenparkeerterrein wordt waarschijnlijk met name 's nachts gebruikt als overnachtingslocatie. Het terrein staat daardoor overdag vrijwel leeg. Er wordt geadviseerd de mogelijkheid te onderzoeken of de beschikbare capaciteit overdag ingezet kan worden als collectieve parkeerplaats voor medewerkers van bedrijvigheid in Klaver 8 of mogelijk Trade Port West. Hierdoor wordt beter gebruik gemaakt van de aanwezige parkeerplaatsen en is minder ruimtegebruik nodig voor parkeren direct rondom de bedrijfspanden.
- Wanneer het parkeerterrein een uitgebreidere functie krijgt dan slechts het parkeren van vrachtverkeer, is het wenselijk te overwegen of er een behoefte kan bestaan aan oplaadpunten voor elektrische voertuigen (voor zowel auto's als fietsen).

3

Mitigerende maatregelen en leemten in kennis

3.1 MITIGERENDE MAATREGELEN

Ten behoeve van het functioneren van het verkeerssysteem zijn geen mitigerende en compenserende maatregelen nodig. Na verwachting kan de omliggende infrastructuur het verkeer van Klaver 8 goed verwerken.

Als ook andere deelgebieden in de omgeving van Klaver 8 zijn ontwikkeld kunnen er wel knelpunten ontstaan in de verkeersafwikkeling, vooral tussen de rotonde Greenportlane-Venloseweg en de aansluiting op de A67 (Structuurvisie Klavertje 4-gebied). Om deze reden is besloten dat in de toekomst capaciteitsvergrotenende maatregelen worden uitgevoerd op Eindhovenseweg.

3.2 LEEMTEN IN KENNIS

Bij het eventueel realiseren van een aansluiting van de GPL op de A67 dient de ontsluiting van Klaver 8 nader onderzocht te worden.