

RAPPORT

**Verkeerskundige toets Greenport
Venlo**

Klant: DCGV

Referentie: R001_T&P_AD1980-119-100

Versie: 01/Finale versie

Datum: 1 februari 2016

Titel document: Verkeerskundige toets Greenport Venlo

Ondertitel:
Referentie: R001_T&P_AD1980-119-100
Versie: 01/Finale versie
Datum: 1 februari 2016
Projectnaam:
Projectnummer: AD1980-119-100
Auteur(s): Sander Hoen

Opgesteld door: S. Hoen

Gecontroleerd door: A. Erhardt

Datum/Initialen: 01-02-2016 / SHo

Goedgekeurd door: A. Erhardt

Datum/Initialen: 01-02-2016 / AE

Classificatie

Projectgerelateerd



Disclaimer

No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The quality management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001, ISO 14001 and OHSAS 18001.

Inhoud

1	Aanleiding / Verkeersmodel Noord-Limburg	2
2	Huidige situatie	2
2.1	Input	4
2.2	Resultaten	5
3	Prognosejaar 2030	7
3.1	Input	7
3.2	Resultaten	9
4	Prognosejaar 2030 WorstCase	11
4.1	Input	11
4.2	Resultaten	11
4.3	Verbindingsweg Greenportlane – Horsterweg	13
4.3.1	Volledige aansluiting Sevenumseweg	13
4.3.2	Steriele aansluiting Sevenumseweg	15
5	Conclusies en aanbevelingen	17

Bijlagen

1. Modelplots (separaat toegevoegd)

1 Aanleiding / Verkeersmodel Noord-Limburg

In de afgelopen jaren zijn er verschillende verkeersmodellen toegepast voor de omgeving Greenport / Klavertje 4, maar deze hebben vaak geleid tot discussie over uitgangspunten en resultaten en deze modellen werden niet altijd door alle belanghebbenden gedragen.

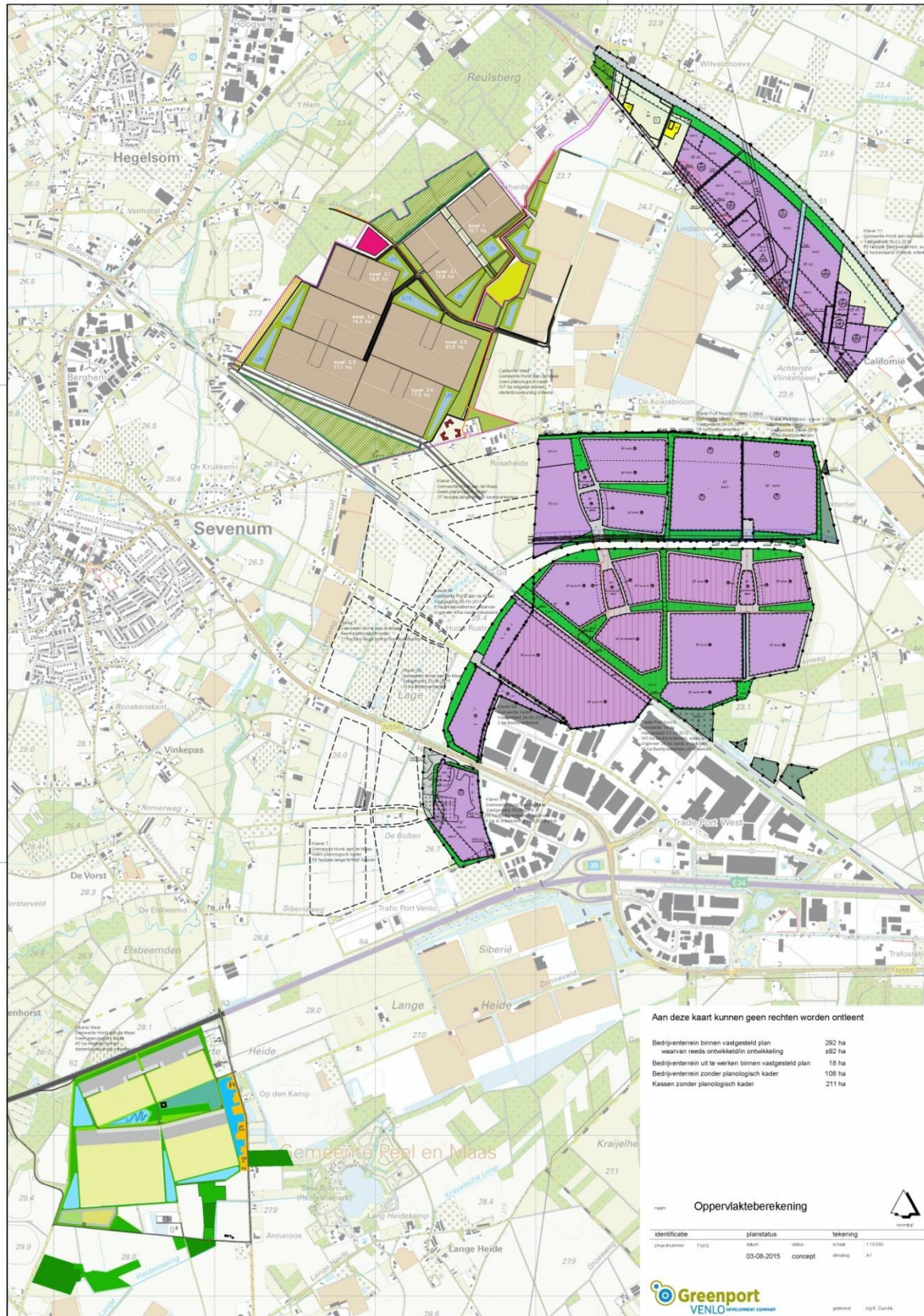
Dit was aanleiding om een verkeersmodel voor Klavertje 4 te ontwikkelen dat voldoende diepgang heeft om diverse analyses uit te voeren (van haalbaarheidsstudies tot te doorlopen procedures voor bestemmingsplannen en vergunningen) voor huidige en mogelijk toekomstige verkeersinfrastructuur. Dit verkeersmodel diende vooral ook voldoende draagvlak te hebben binnen de regio.

Royal HaskoningDHV beschikt over een actueel hybride verkeersmodel voor de regio Noord-Limburg, waarbij het mogelijk is een gebied binnen dit model (Klavertje 4) te verfijnen tot het gewenste detailniveau. Hiermee kunnen allerlei verkeerskundige vragen worden beantwoord en kunnen alle gewenste verkeersanalyses worden uitgevoerd. Tevens kunnen met dit model uitspraken worden gedaan over luchtkwaliteit en geluidbelasting.

2 Huidige situatie

Op de volgende pagina is een kaart van het plangebied weergegeven. Van alle paarse vlakken is het bestemmingsplan al vastgesteld. Voor de overige Klavers zijn de bestemmingsplannen (nog) niet vastgesteld.

Afbeelding 1



2.1 Input

In de huidige situatie (basisjaar 2014) zijn een aantal Klavers reeds (gedeeltelijk) gevuld. Het betreft Klaver 2 (UPS/DSV/Nutricia/VS Rubber Recycling/Stryker) en Klaver 6 (Prologis DC6). De arbeidsplaatsen van deze bedrijven zijn, opgenomen in het verkeersmodel basisjaar 2014. Zie onderstaand overzicht.

Klaver	Sub	Oppervlakte (hectare)	Arbeidsplaatsen	Bedrijf	Categorie
2	b1	18.08	452	UPS/DSV/Nutricia	Logistiek / Distributie
2	b2	1.61	40	VS Rubber Recycling	Logistiek / Distributie
2	c1	5.69	142	Stryker	Logistiek / Distributie
6	b1	5.15	129	Prologis DC6	Logistiek / Distributie

Verkeersproductie/-attractie Klavertje 4

Ter bepaling van het aantal arbeidsplaatsen en de verkeersproductie per hectare, per type bedrijventerrein, worden vaak de normen van het CROW gebruikt. De waarden van het CROW zijn goed bruikbaar voor bedrijventerreinen en kavels met gemiddelde afmetingen. In het geval van Klavertje 4 betreft het echter een groot terrein, met zeer grote kavels. Zouden de waarden van het CROW worden gehanteerd, dan wordt de verkeersproductie/-attractie flink overschat. We hebben een aantal (min of meer) vergelijkbare terreinen in de omgeving beoordeeld, ter bepaling van een realistisch aantal arbeidsplaatsen per hectare en een realistische verkeersproductie/-attractie. Zie hiervoor onderstaande tabel.

Terrein	Oppervlakte (ha in gebruik)	Aantal arbeidsplaatsen	Aantal arbeidsplaatsen per hectare
Kampershoeke	85	2786	33
Smakterheide	170	4738	28
De Blakt	65	1389	22
Roerstreek Noord	147	4490	31
Trade Port West	269	5710	21

Uit de tabel blijkt dat het aantal arbeidsplaatsen op terreinen met een meer logistieke functie lager is dan op meer gemengde terreinen.

Op basis van beschikbare tellingen ter plaatse van toegangswegen naar bedrijventerreinen in de omgeving is een realistische verkeersproductie/-attractie per hectare bepaald.

Hierbij is onderscheid gemaakt naar de verschillende typen terrein. De gegevens van glastuinbouw zijn afkomstig uit eerdere studies van Rho Adviseurs. Voor gemengd terrein is uitgegaan van CROW-kencijfers.

In onderstaande tabel zijn de getallen weergegeven waarmee in het model is gerekend voor Greenport Venlo.

Terreintype	Arbeidsplaatsen per hectare	Verkeersproductie per hectare		
		Personenauto's	Vrachtauto's	Motorvoertuigen
Logistiek	25	65	23	88
Glastuinbouw	3.5	6	2	8
Gemengd terrein	35	126	32	158
Kantoren	67	107	7	114

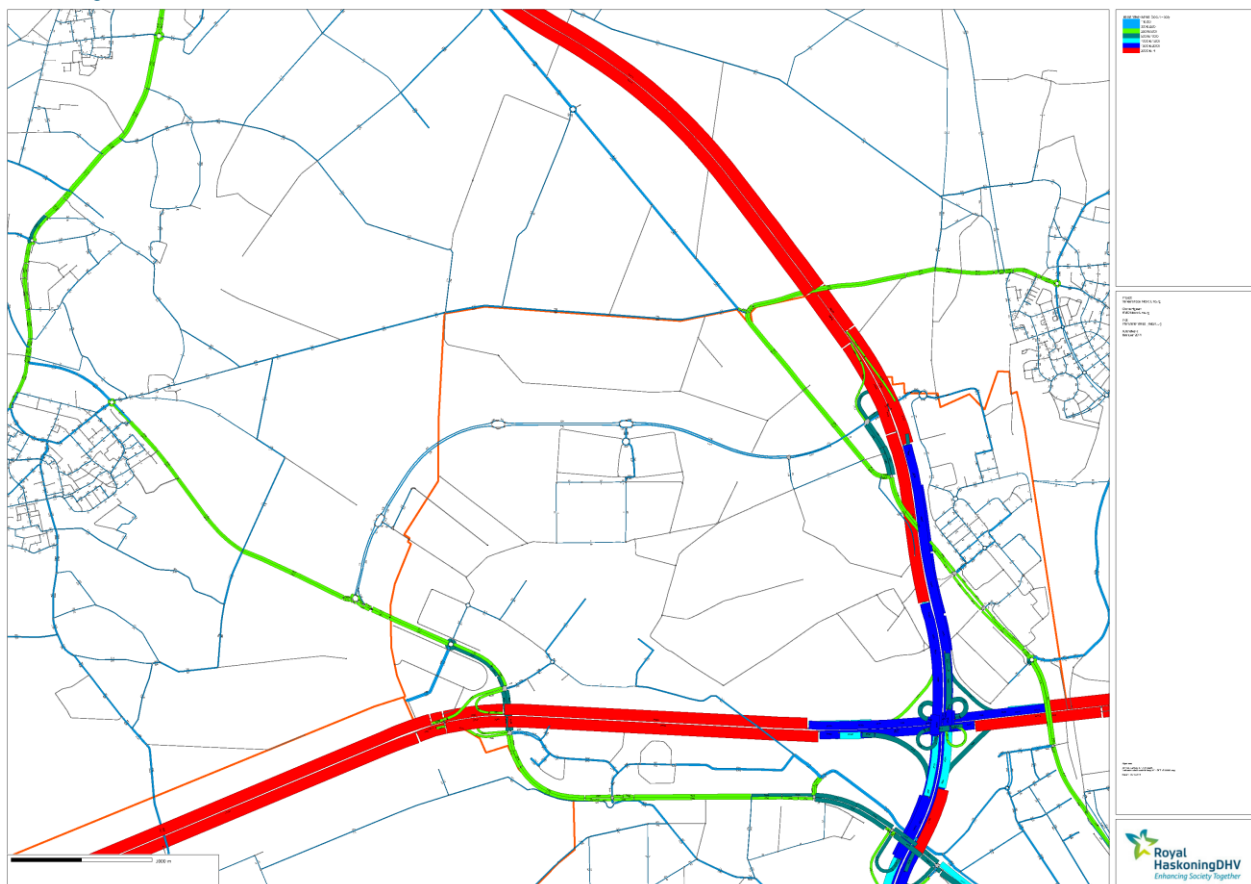
2.2 Resultaten

De huidige situatie is doorgerekend met het verkeersmodel en vervolgens is de verkeerssituatie beoordeeld op basis van I/C verhoudingen (wegvakken) en verzadigingsgraad (kruispunten). De avondspitsperiode is in alle gevallen de maatgevende periode, dus in deze rapportage beperken we ons tot het beoordelen van deze periode.

Gezien het feit dat het gebied op dit moment slechts beperkt ontwikkeld is heeft de Greenportlane (N295) nog ruim voldoende capaciteit om het verkeeraanbod te verwerken. Dit geldt ook voor de kruispunten vier kruispunten die op de Greenportlane gelegen zijn. Het betreft Ovonde West (Klaver 5 en 6), Ovonde Midden (Klaver 3 en 4), Ovonde Oost (Klaver 1 en 2) en het VRI-geregelde kruispunt met de Heierkerkweg).

Op onderstaande afbeelding is de verkeersintensiteit in de huidige situatie weergegeven in motorvoertuigen per etmaal (mvt/etmaal). In Bijlage 1 is deze plot in groot formaat bijgevoegd.

Afbeelding 2



In de omgeving van de Greenportlane liggen enkele kruispunten die in de huidige situatie al iets zwaarder belast zijn. In onderstaande tabel is de verzadigingsgraad van de betreffende kruispunten in de huidige situatie weergegeven. De locatie van de kruispunten is weergegeven in afbeelding 2.

Nr	Kruispunt	Kruispuntvorm	Verzadigingsgraad
1	Toe-/afrit A67 zuid	VRI	0,61
2	Toe-/afrit A67 noord	VRI	0,49
3	Sevenumseweg (N556) – Vasco da Gamaweg	Rotonde	0,36
4	Venloseweg (N556) – Greenportlane (N295)	(turbo-)rotonde	0,26
9	Toe-/afrit A73 west	VRI	0,40
10	Toe-/afrit A73 oost	VRI	0,28
11	Venrayseweg - Horsterweg	VRI	0,45

Een verzadigingsgraad van 0,8 wordt over het algemeen beschouwd als bovengrens om een goede verkeersafwikkeling te kunnen garanderen. Wanneer de verzadigingsgraad hoger wordt dan 0,8 loopt de verliestijd snel op en kunnen er lange(re) wachtrijen optreden. Uit bovenstaande tabel blijkt alle kruispunten in de huidige situatie nog voldoende restcapaciteit hebben.

Afbeelding 3: overzicht locaties



3 Prognosejaar 2030

3.1 Input

In het verkeersmodel 2030 zijn alle ontwikkelingen opgenomen die zeker zijn. In feite betreft dit alle ontwikkelingen waarvoor het bestemmingsplan is vastgesteld. Dit zijn de Klavers (of gedeelten ervan) die op grondgebied van Venlo gelegen zijn. In het overzicht op pagina 3 is weergegeven welke ontwikkelingen zijn meegenomen in het prognosejaar 2030.

Ter plaatse van klaver 11 worden de bedrijven THT en RMS gevestigd. Hiervan is bekend dat THT circa 40 vrachtauto's en circa 10 personenauto's per etmaal genereert en dat RMS circa 18 vrachtauto's en circa 20 personenauto's per dag genereert. Deze aantallen zijn ingevoerd in het model en de oppervlakten van deze bedrijven zijn afgetrokken van de totale oppervlakte van Klaver 11.

De verplaatsing van Holland Casino van Trade Port West naar Trade Port Oost is ook meegenomen in het verkeersmodel.

Op onderstaande afbeelding is de zone-indeling en infrastructuur van het gebied Klavertje 4 en omstreken weergegeven.

Afbeelding 4



Klaver	Sub	Oppervlakte (hectare)	Arbeidsplaatsen	Bedrijf	Categorie
1	a	14.95	374	Groep Heylen	Logistiek / Distributie
1	b	6.51	163	optie	Logistiek / Distributie
1	c	6.13	153		Logistiek / Distributie
1	d	16.03	401	Michael Kors	Logistiek / Distributie
2	a	14.14	354	Canon	Logistiek / Distributie
2	b1	18.08	452	UPS/DSV/Nutricia	Logistiek / Distributie
2	b2	4.60	115	DSV	Logistiek / Distributie
2	b2	1.61	40	VS Rubber Recycling	Logistiek / Distributie
2	c1	5.69	142	Stryker	Logistiek / Distributie
2	c2	6.27	157		Logistiek / Distributie
2	d	7.99	200		Logistiek / Distributie
3	a	8.94	224	VOF Grubbenvorst	Logistiek / Distributie
3	b	12.60	315		Logistiek / Distributie
3	c	9.74	243		Logistiek / Distributie
3	d	6.97	174		Logistiek / Distributie
3	e1	1.74	44		Logistiek / Distributie
3	e2	0.88	22		Logistiek / Distributie
4	a	11.89	297		Logistiek / Distributie
4	b	10.90	273		Logistiek / Distributie
4	c	6.86	172		Logistiek / Distributie
4	d	2.25	56		Logistiek / Distributie
6	a1	10.50	263		Logistiek / Distributie
6	a2	1.98	50		Logistiek / Distributie
6	b1	5.15	129	Prologis DC6	Logistiek / Distributie
6	b2	4.70	118	Prologis DC6	Logistiek / Distributie
6	b3	7.96	199	Railterminal gereleateerde logistiek	Logistiek / Distributie
6	b4	5.76	144	Railterminal gereleateerde logistiek	Logistiek / Distributie
6	e	15.51	388	Railterminal	Logistiek / Distributie
8	a	0.92	23		Logistiek / Distributie
8	b	14.80	370		Logistiek / Distributie
11		26.00	910		Gemengd / Agribusiness
uitbreiding Greenpark		38.34	2569	Innovatoren, Villa Flora, Enexis	Kantoren

Zoals omschreven in de technische rapportage (pagina 14) zijn de inwonersaantallen en arbeidsplaatsen geschaald naar de NRM-prognoses van het Middenscenario. Hiermee is de demografische ontwikkeling (krimp) in de regio meegenomen en komen de inwonersaantallen en arbeidsplaatsen voor de prognosejaren 2030 van het Verkeersmodel Noord-Limburg en het NRM (Middenscenario) overeen.

3.2 Resultaten

De toekomstige situatie (2030) is doorgerekend met het verkeersmodel en vervolgens is de verkeerssituatie beoordeeld op basis van I/C verhoudingen (wegvakken) en verzadigingsgraad (kruispunten). Ook voor de toekomstige situatie is alleen de avondspitsperiode beoordeeld, omdat dit de maatgevende periode is.

Afbeelding 5: I/C verhouding avondspits in de toekomstige situatie 2030



De wegvakken binnen het plangebied hebben voldoende capaciteit om de verwachte verkeersstromen te kunnen verwerken. Dit geldt zowel voor de Greenportlane, als voor de wegvakken op de klavers. Ook de Eindhovenseweg heeft voldoende capaciteit. De A73 ten noorden en ten zuiden van de aansluiting Grubbenvorst raakt in de avondspits wel licht overbelast met I/C waarden van net boven de 0,8. Dit wordt grotendeels veroorzaakt door de relatief grote groei van het doorgaande verkeer die het verkeersmodel hier voorspelt. De bijdrage van de ontwikkelingen van Greenport Venlo aan de verkeerstoename op de A73 is beperkt.

Beoordeling kruispunten:

Nr	Kruispunt	Kruispuntvorm	Verzadigingsgraad
1	Toe-/afrit A67 zuid	VRI	0,72
2	Toe-/afrit A67 noord	VRI	0,71
3	Sevenumseweg (N556) – Vasco da Gamaweg	Rotonde	0,67
4	Venloseweg (N556) – Greenportlane (N295)	(turbo-)rotonde	0,39
5	Ovonde West (Klaver 5+6)	Rotonde (2-strooks)	0,24
6	Ovonde Midden (Klaver 3+4)	Rotonde (2-strooks)	0,17
7	Ovonde Oost (Klaver 1+2)	Rotonde (2-strooks)	0,20
8	Heierkerkweg – Greenportlane (N295)	VRI	0,38
9	Toe-/afrit A73 west	VRI	0,43
10	Toe-/afrit A73 oost	VRI	0,45
11	Venrayseweg - Horsterweg	VRI	0,65

Een verzadigingsgraad van 0,8 wordt over het algemeen beschouwd als bovengrens om een goede verkeersafwikkeling te kunnen garanderen. Wanneer de verzadigingsgraad hoger wordt dan 0,8 loopt de verliestijd snel op en kunnen er lange(re) wachtrijen optreden.

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de kruispunten bij de toe- en afritten van de A67 in de toekomst (2030) het zwaarst belast worden, maar dat er nog voldoende restcapaciteit is om het verwachte verkeersaanbod te kunnen verwerken. Naast deze kruisingen wordt ook de rotonde Sevenumseweg (N556) – Vasco da Gamaweg (3) relatief zwaar belast.

4 Prognosejaar 2030 WorstCase

4.1 Input

Naast het (autonome) verkeersmodel 2030 hebben we ook een prognosejaar 2030 WorstCase gebouwd, In dit model zijn alle geplande ontwikkelingen meegenomen. Hierin zijn dus ook de Klavers (of gedeeltes ervan) meegenomen waarvoor het bestemmingsplan nog niet is vastgesteld.

Ten opzichte van het autonome prognosejaar 2030 zijn de volgende ontwikkelingen toegevoegd:

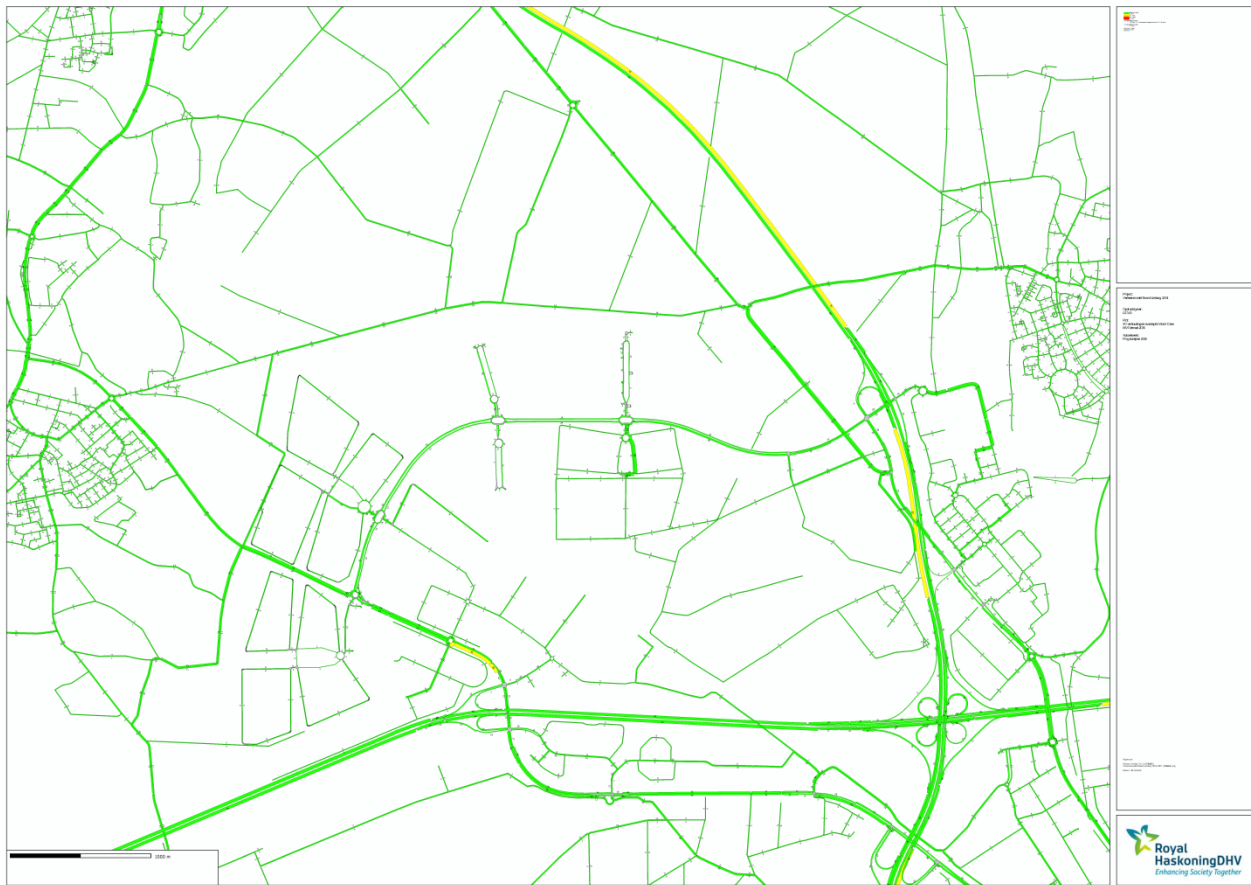
Klaver	Sub	Oppervlakte (hectare)	Arbeidsplaatsen	Bedrijf	Categorie
3	c	19,77	494		Logistiek / Distributie
5		71,00	1775		Logistiek / Distributie
7		59,00	207		Kassen
Klaver 12 (Californië West)		107,00	375		Kassen
Siberie West		45,00	158		Kassen

Een bijzonder punt van aandacht is de geplande Railterminal ter plaatse van Klaver 6e. In de autonome situatie is dit gebied meegenomen als 15,51 ha logistiek bedrijventerrein. In de WorstCase variant is de verkeersproductie van deze 15,51 ha bedrijventerrein vervangen door de werkelijk verwachte verkeersproductie van de Railterminal, namelijk 1282 vrachtauto's per etmaal en 40 personenauto's per etmaal.

4.2 Resultaten

De toekomstige Worst Case situatie (2030) is doorgerekend met het verkeersmodel en vervolgens is de verkeerssituatie beoordeeld op basis van I/C-verhoudingen (wegvakken) en verzadigingsgraad (kruispunten). Ook voor de Worst Case situatie is alleen de avondspitsperiode beoordeeld, omdat dit de maatgevende periode is.

Afbeelding 6 I/C-verhouding avondspits in de toekomstige situatie 2030 Worst Case



De wegvakken binnen het plangebied hebben voldoende capaciteit om de verwachte verkeersstromen te kunnen verwerken. Dit geldt zowel voor de Greenportlane, als voor de wegvakken op de Klavers. De Eindhovenseweg raakt, tussen kruispunt 3 (Ronde Vasco da Gamaweg) en de aansluiting met de A67, in de avondspits, theoretisch licht overbelast met een I/C waarde van circa 0,82. Het betreft echter een zeer kort gedeelte van de Eindhovenseweg en gezien de inrichting van de weg mag aangenomen worden dat de werkelijke capaciteit hoger is dan de modelmatig gehanteerde 1500 pae/uur. De A73 ten noorden en ten zuiden van de aansluiting Grubbenvorst raakt in de avondspits ook licht overbelast met I/C waarden van net boven de 0,8. Dit wordt grotendeels veroorzaakt door de relatief grote groei van het doorgaande verkeer die het verkeersmodel hier voorspelt. De bijdrage van de ontwikkelingen van Greenport Venlo aan de verkeerstoename op de A73 is beperkt.

Beoordeling kruispunten:

Nr	Kruispunt	Kruispuntvorm	Verzadigingsgraad
1	Toe-/afrit A67 zuid	VRI	0,76
2	Toe-/afrit A67 noord	VRI	0,72
3	Sevenumseweg (N556) – Vasco da Gamaweg	Rotonde	0,76
4	Venloseweg (N556) – Greenportlane (N295)	(turbo-)rotonde	0,55
5	Ovonde West (Klaver 5+6)	Rotonde (2-strooks)	0,27
6	Ovonde Midden (Klaver 3+4)	Rotonde (2-strooks)	0,55
7	Ovonde Oost (Klaver 1+2)	Rotonde (2-strooks)	0,62
8	Heierkerkweg – Greenportlane (N295)	VRI	0,44
9	Toe-/afrit A73 west	VRI	0,46
10	Toe-/afrit A73 oost	VRI	0,47
11	Venrayseweg - Horsterweg	VRI	0,67

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de kruispunten bij de toe- en afritten van de A67 en de rotonde Sevenumseweg (N556) - Vasco da Gamaweg een verzadigingsgraad hebben die de maximale waarde van 0,8 dicht nadert. Hier is dus nog maar weinig restcapaciteit en beperkte afwijkingen kunnen mogelijk tot verstoring van de verkeersafwikkeling leiden.

4.3 Verbindingsweg Greenportlane – Horsterweg

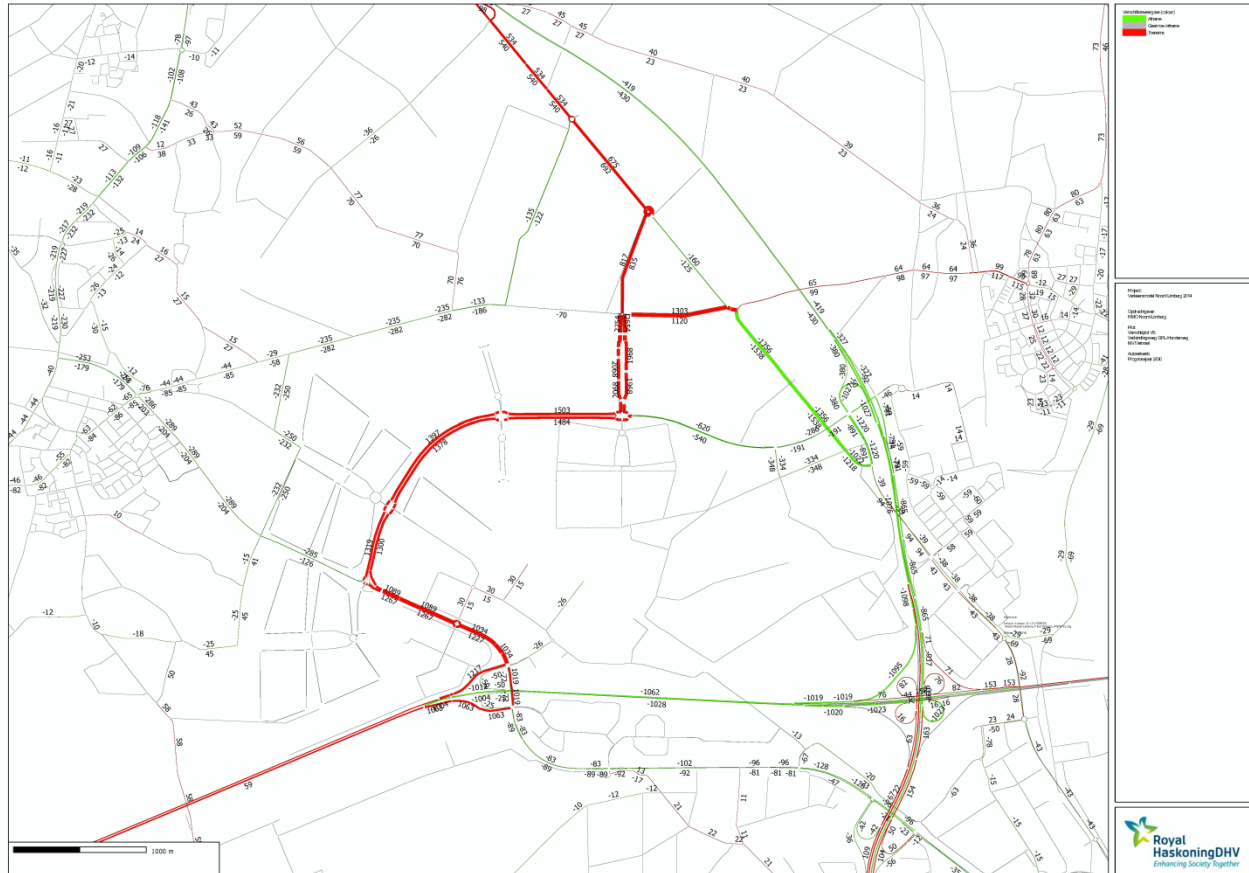
De geplande toekomstige ontwikkelingen in en rondom Greenport zorgen er (mede) voor dat de verkeersintensiteiten in het buurtschap Californië gaan toenemen. Om de gevolgen voor het buurtschap te beperken zijn de effecten van een mogelijke nieuwe verbinding tussen de Greenportlane en de Horsterweg onderzocht. De nieuwe verbindingsweg zou een tracé volgen via Klaver 1 en de Vinkenpeelweg en met een rotonde aansluiten op de Horsterweg. Hierbij kruist de nieuwe verbindingsweg de Sevenumseweg. Voor de kruising met de Sevenumseweg zijn twee varianten doorgerekend. De eerste variant gaat uit van een volledig voorrangskruispunt, waarbij de Sevenumseweg voorrang moet verlenen. De tweede variant gaat uit van een steriele aansluiting, waarbij alleen rechtdoorgaand verkeer mogelijk is. Hierbij is uitwisseling tussen de Sevenumseweg en de nieuwe verbindingsweg dus niet mogelijk.

4.3.1 Volledige aansluiting Sevenumseweg

De verbindingsweg tussen de Greenportlane en de Horsterweg zorgt ervoor dat voor het gebied ten noorden van de Greenportlane (incl. Grubbenvorst) een relatief snelle verbinding ontstaat met de A67-West. Er gaan circa 4.000 mvt/etmaal gebruik maken van de nieuwe verbindingsweg via Klaver 1. Het noordelijke gedeelte van de nieuwe verbindingsweg (ten noorden van de Sevenumseweg) wordt minder intensief gebruikt. De verwachte etmaalintensiteit bedraagt hier circa 1.650 mvt/etmaal. Op de Sevenumseweg tussen de nieuwe verbindingsweg en Californië wordt een toename verwacht van circa 2.400 mvt/etm. Op de Venrayseweg ten zuiden van Californië wordt juist een verkeersafname verwacht van circa 2.900 mvt/etmaal als gevolg van de aanleg van de nieuwe verbindingsweg.

In onderstaande afbeelding is het effect van de nieuwe verbindingsweg weergegeven.

Afbeelding 7 Overzicht effecten van de nieuwe verbindingsweg



De Ovonde die de Klavers 1 en 2 aansluit op de Greenportlane kan de verwachte verkeersintensiteit nog goed verwerken, mede vanwege de ruime (2-strooks) vormgeving. Als gevolg van de nieuwe verbindingsweg gaat er wel een behoorlijke hoeveelheid doorgaand verkeer (circa 7.000 mvt/etmaal) via Klaver 1 rijden, waar in de autonome situatie alleen bestemmingsverkeer (circa 3.000 mvt/etmaal) gebruik maakt van de wegen op Klaver 1. De infrastructuur op Klaver 1 zal hierop aangepast moeten worden. Een belangrijk aandachtspunt hierbij zijn de perceelaansluitingen op Klaver 1. Wanneer er vertraging optreedt bij het oprijden van het terrein (niet ongebruikelijk bij logistieke percelen) heeft dit direct gevolgen voor de doorstroming. Gezien de korte afstand van de eerste perceelaansluiting tot de ovonde is de kans groot dat er terugslag ontstaat tot op de ovonde en ook de doorstroming op de Greenportlane gehinderd wordt. Om de precieze effecten hiervan inzichtelijk te maken kan een dynamische simulatie uitkomst bieden.

Beoordeling kruispunten:

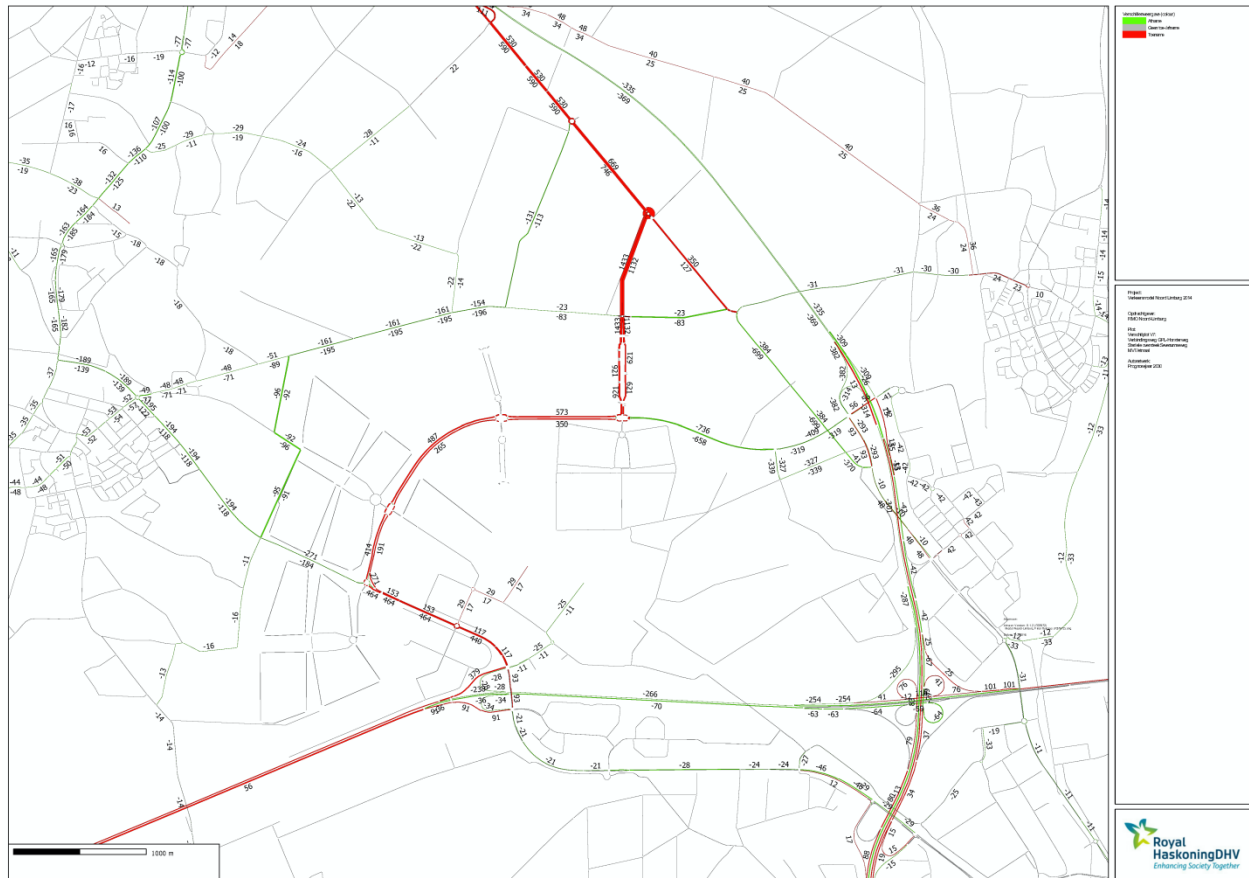
Nr	Kruispunt	Kruispuntvorm	Verzadigingsgraad
1	Toe-/afrit A67 zuid	VRI	0,76
2	Toe-/afrit A67 noord	VRI	0,73
3	Sevenumseweg (N556) – Vasco da Gamaweg	Rotonde	0,77
4	Venloseweg (N556) – Greenportlane (N295)	(turbo-)rotonde	0,48
5	Ovonde West (Klaver 5+6)	Rotonde (2-strooks)	0,27
6	Ovonde Midden (Klaver 3+4)	Rotonde (2-strooks)	0,27
7	Ovonde Oost (Klaver 1+2)	Rotonde (2-strooks)	0,34
8	Heierkerkweg – Greenportlane (N295)	VRI	0,31
9	Toe-/afrit A73 west	VRI	0,43
10	Toe-/afrit A73 oost	VRI	0,39
11	Venrayseweg - Horsterweg	VRI	0,65

Om verkeer te stimuleren de nieuwe route via Klaver 1 nog meer te gebruiken, in plaats van de route via het buurtschap Californië kunnen een aantal flankerende maatregelen genomen worden, zoals het invoeren van een snelheidsverlaging op de Horsterweg van 80 km/u naar 60 km/u of zelfs 50 km/u of 30 km/u (in combinatie met het invoeren van een bebouwde kom).

4.3.2 Steriele aansluiting Sevenumseweg

Wanneer de oversteek met de Sevenumseweg steriel wordt vormgegeven wordt de nieuwe verbindingsweg over Klaver 1 duidelijk minder intensief gebruikt (circa +1.550 mvt/etmaal). Het noordelijke gedeelte van de verbindingsweg wordt wel iets meer gebruikt (circa +2.550 mvt/etmaal). Dit is te verklaren doordat bestemmingsverkeer voor Klaver 1 ook gebruik maakt van de nieuwe verbindingsweg. In onderstaande afbeelding is het effect van de nieuwe verbindingsweg met een steriele oversteek van de Sevenumseweg weergegeven.

Afbeelding 8 Effect van de nieuwe verbindingsweg met een steriele oversteek



Beoordeling kruispunten:

Nr	Kruispunt	Kruispuntvorm	Verzadigingsgraad
1	Toe-/afrit A67 zuid	VRI	0,78
2	Toe-/afrit A67 noord	VRI	0,76
3	Sevenumseweg (N556) – Vasco da Gamaweg	Rotonde	0,76
4	Venloseweg (N556) – Greenportlane (N295)	(turbo-)rotonde	0,49
5	Ovonde West (Klaver 5+6)	Rotonde (2-strooks)	0,27
6	Ovonde Midden (Klaver 3+4)	Rotonde (2-strooks)	0,27
7	Ovonde Oost (Klaver 1+2)	Rotonde (2-strooks)	0,34
8	Heierkerkweg – Greenportlane (N295)	VRI	0,31
9	Toe-/afrit A73 west	VRI	0,43
10	Toe-/afrit A73 oost	VRI	0,38
11	Venrayseweg - Horsterweg	VRI	0,66

Per saldo verandert er in deze variant niet veel voor het buurtschap Californië. De totale hoeveelheid verkeer door het buurtschap blijft ongeveer gelijk. De Horsterweg wordt iets drukker en de Venrayseweg wordt iets rustiger. Ook in deze variant kunnen, om verkeer te stimuleren de nieuwe route via Klaver 1 nog meer te gebruiken, in plaats van de route via het buurtschap Californië, een aantal flankerende maatregelen genomen worden, zoals het invoeren van een snelheidsverlaging op de Horsterweg van 80 km/u naar 60 km/u of zelfs 50 km/u of 30 km/u (in combinatie met het invoeren van een bebouwde kom).

5 Conclusies en aanbevelingen

In de huidige situatie is er op en rondom het plangebied van Greenport geen sprake van verkeersknelpunten. Ook voor de toekomstige situatie (2030), zowel in de autonome situatie als in de worstcase situatie, worden er geen echte knelpunten verwacht. Wel is de restcapaciteit op de Eindhovenseweg ter plaatse van de rotonde Vasco da Gamaweg en de aansluitingen op de A67 in de worstcase situatie beperkt. Hier zouden op momenten relatief lange wachtrijen kunnen ontstaan, maar dit is met relatief eenvoudige maatregelen, zoals het aanleggen van een extra opstelstrook, te verhelpen.

De aanleg van een nieuwe verbindingsweg tussen Klaver 1 en de Horsterweg leidt ertoe dat verkeer vanuit Grubbenvorst en Horst (zuid) meer via de nieuwe verbindingsweg (over Klaver 1) en de route Greenportlane-Eindhovenseweg van en naar de A67 zal gaan rijden, in plaats van via de A73. Een belangrijk aandachtspunt bij deze route is de perceelaansluitingen op Klaver 1. Wanneer er vertraging optreedt bij het oprijden van de percelen (niet ongebruikelijk bij logistieke percelen) heeft dit direct gevolgen voor de doorstroming. Gezien de korte afstand van de eerste perceelaansluiting tot de ovonde is de kans groot dat er terugslag ontstaat tot op de ovonde en ook de doorstroming op de Greenportlane gehinderd wordt. De infrastructuur op Klaver 1 zal dus aangepast moeten worden, wanneer deze route gaat fungeren als nieuwe verbindingsweg.

Als er gekozen wordt voor een steriele oversteek van de nieuwe verbindingsweg met de Sevenumseweg, wordt de nieuwe verbindingsweg beduidend minder gebruikt. In beide gevallen zijn de effecten voor het buurtschap Californië beperkt. Per saldo verandert de hoeveelheid doorgaand verkeer niet veel, maar verschuift het verkeer alleen vanaf de Venrayseweg naar de Sevenumseweg en (in het geval van een steriele aansluiting) naar de Horsterweg.

Om verkeer te stimuleren de nieuwe route via Klaver 1 nog meer te gebruiken, in plaats van de route via het buurtschap Californië, kunnen een aantal flankerende maatregelen genomen worden, zoals het invoeren van een snelheidsverlaging op de Horsterweg van 80 km/u naar 60 km/u of zelfs 50 km/u of 30 km/u (in combinatie met het invoeren van een bebouwde kom).