

**Van:** "[REDACTED] J"  
**Verzonden:** woensdag 7 mei 2025 13:39  
**Aan:** "[REDACTED] J@hardenberg.nl">  
**Onderwerp:** Memo combi-pfo Heemserpoort  
**Bijlage(n):** 07052025 Memo ontsluiting Heemserpoort.docx

Hoi [REDACTED] J,

Hierbij een eerste opzet voor de memo Heemserpoort. Graag aanvullen waar nodig. Wellicht ook nog wat aanvullen over de gesprekken met alle omwonenden en [REDACTED] J van het tuincentrum. Ook even goed kijken naar de geel gearceerde stukjes tekst.

Mocht je vragen hebben, dan hoor ik het graag.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED] J  
Verkeerskundig Adviseur  
Openbaar Gebied  
Infrastructuur, Gebouwen & Gronden

 06 – [REDACTED] J

 [REDACTED] J@hardenberg.nl

 [www.hardenberg.nl](http://www.hardenberg.nl)

 algemeen 14 0523



Gemeente  
Hardenberg

## Ontsluiting Heemserpoort

Voor: Wethouder Alwin te Rietstap

Doel: Informeren

Van: [Redacted]

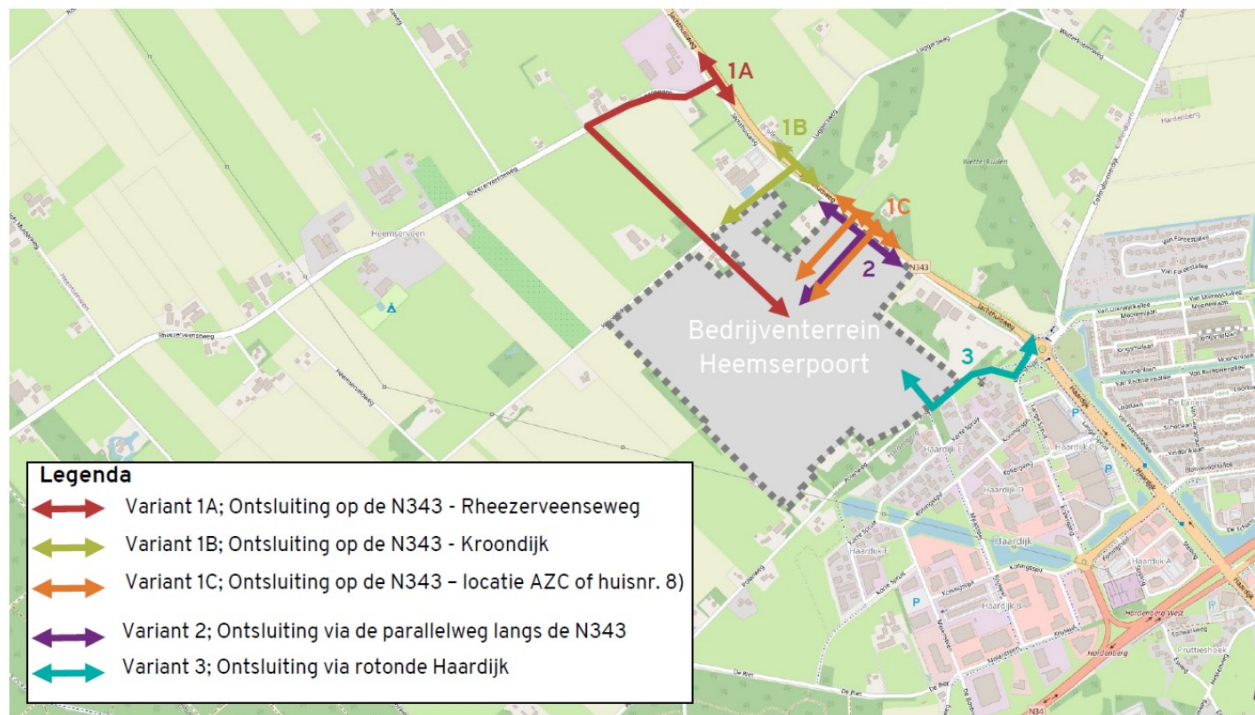
Datum: 07-05-2025

### Inleiding

Verkeerskundig bureau Bono Traffics heeft in het onderzoek naar de optimale ontsluiting voor bedrijventerrein Heemserpoort meerdere varianten onderzocht. Naar aanleiding van de verkeerskundige afwegingen, andere belangen, en gesprekken met omwonenden heeft dit geleid tot de keuze voor ontsluiten ter hoogte van de Kroondijk (optie 1B in onderstaande afbeelding). Hierbij zal de aansluiting Rheezeveenseweg worden afgesloten, als eis vanuit de provincie. De provincie wil namelijk geen extra aansluiting op de N343.

De calamiteitenontsluiting komt te liggen op de huidige inrit van het AZC. Deze inrit wordt afgewaardeerd naar fietsdoorsteek. Mocht een calamiteit zich voordoen op het bedrijventerrein, dan kan deze doorsteek opengesteld worden voor al het verkeer door de hulpdiensten.

Een ontsluiting aan de zijde van de Polenweg is geen optie. Vanuit de omgeving is veel bezwaar, en daarnaast is altijd het uitgangspunt geweest dat de Polenweg en een groene zone een natuurlijke barriere vormt tussen bestaand bedrijventerrein Haardijk en toekomstig bedrijventerrein Heemserpoort.



### Ontsluiting Rheezeveen/Heemserveen

Aangezien de aansluiting van de Rheezeerveenseweg op de N343 zal verdwijnen, zijn er grote zorgen voor de bereikbaarheid van Rheezeerveen-Heemserveen onder de bewoners. In meerdere gesprekken hebben we aangegeven dat wij de zorgen begrijpen en dat wij dan ook een goed alternatief voor hen willen realiseren. Uit onderzoek is gebleken dat dit op 2 manier mogelijk is:

1. *Het opwaarderen van de parallelweg van de N343 tussen de Rheezeerveenseweg en Kroondijk.*
2. *Een nieuwe verbinding tussen de Rheezeerveenseweg en Kroondijk.*

Optie 1 houdt in dat fietsers op de parallelweg tussen de Rheezeerveenseweg en Kroondijk van de rijbaan afgehaald worden, en hier dus een vrijliggend fietspad gerealiseerd moet worden. Op deze manier behoudt het achterliggende gebied Rheezeerveen - Heemserveen een goede ontsluitingsmogelijkheid via de nieuwe aansluiting Kroondijk, waarbij het ook de fietsverkeersveiligheid ook ten goede zal komen.

Een groot nadeel van deze optie is dat minimaal 18 bomen verwijderd moeten worden om daadwerkelijk een fietspad aan te kunnen leggen, zoals te zien is op onderstaande afbeelding.



Optie 2 is om achter het bestaande tuincentrum (Tuin & Kado) een nieuwe verbinding aan te leggen zodat Rheezeerveen-Heemserveen goed te ontsluiten blijft via de Rheezeerveenseweg en de Kroondijk. De gronden waar deze verbinding zou moeten komen, zijn in eigendom van **van dhr. Tuin & Kado** en hij is welwillend om mee te denken en werken aan de opties. Zie onderstaande afbeelding voor een impressie van de nieuwe verbinding. De exacte uitwerking moet nog plaatsvinden.



### Kruispuntvorm aansluiting Kroondijk

Bono Traffics heeft een eerste verkenning uitgevoerd voor de mogelijkheden wat betreft de ontsluitingsvorm ter hoogte van de Kroondijk. De varianten uit het verkenningsonderzoek zijn:

1. Voorrangskruispunt
2. Rotonde
  - a. Enkelstrooks
  - b. Turborotonde
3. Verkeersregelinstantiatie (verkeerslichten)

Uit onderzoek van Bono Traffics is gebleken dat een voorrangskruispunt geen optie is omdat dit het verkeer niet op de juiste manier kan afwikkelen. De wachttijd wordt onacceptabel hoog, wat ten koste gaat van de doorstroming en dit komt de verkeersveiligheid niet ten goede. Een enkelstrooksrotonde voldoet ook niet aangezien de I/C verhouding boven de kritieke waarde van 0,8 komt te liggen. Dit houdt in dat ook met deze oplossing het verkeer niet goed kan doorstromen wat wederom de verkeersveiligheid niet ten goede komt. Een turborotonde kan de hoeveelheid verkeer wel goed afwikkelen. Echter zitten er andere nadelen aan deze kruispuntvorm. Fietsverkeer kan namelijk niet op een verkeersveilige manier de turborotonde oversteken. Dit is onwenselijk, aangezien de route Luggersweg-Kroondijk onderdeel is van de recreatieve hoofd fietsroutes binnen de gemeente.

Uit dit onderzoek is te concluderen dat een VRI (verkeersregelinstantiatie) de enige gangbare optie is om zowel het verkeer goed af te wikkelen, als de veiligheid van de fietsers te waarborgen. De exacte ruimtelijke inpassing van de VRI in combinatie met de parallelweg van de N343 wordt nader uitgewerkt.