

Van: "[REDACTED] J"
Verzonden: donderdag 2 mei 2024 14:42
Aan: "[REDACTED] J@hardenberg.nl">
Cc: "[REDACTED] J@hardenberg.nl">
Onderwerp: Voortgang bedrijventerrein Heemserpoort: Afspraak Alwin te Rietstap en Alwin Mussche
Bijlage(n): PFO notitie voortgang ontsluiting Heemserpoort.docx

Dag [REDACTED] J,

Wethouders Te Rietstap en Mussche hebben aangegeven dat zij graag bijgepraat willen worden over de stand van zaken rondom bedrijventerrein Heemserpoort (zie bijlage). Vooral het verkeerskundig vraagstuk is van belang, gezien de verschillende belangen van betrokken partijen zoals Plaatselijk Belang Rheezerveen-Heemserveen en de provincie. Ook andere zaken zijn van belang om te benoemen, zoals het AZC en de ontwikkelingen hiervan.

Het past niet in de agenda om dit in het PFO Mobiliteit te bespreken, en ook niet in het volgende combi-PFO bedrijventerreinen. Is het daarom mogelijk om een aparte afspraak in te plannen met beide wethouders en [REDACTED] J (Projectleider RD Heemserpoort)? Ik hoop dat er (op korte termijn) een moment is dat dit past.

Ik hoor graag van je.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED] J
Verkeerskundig Adviseur
Infrastructuur, Gebouwen & Gronden
Gemeente Hardenberg

**Gemeente
Hardenberg**

06 – [REDACTED] J

[REDACTED] J@hardenberg.nl

Bezoekadres: Stephanuspark 1, 7772 HZ Hardenberg

Postadres: Postbus 500, 7770 BA Hardenberg

www.hardenberg.nl

Openbaar Gebied | Infrastructuur, gebouwen en gronden

Portefeuillehouderoverleg wethouder Te Rietstap

Datum: 19-4-2024
Naam opsteller: [REDACTED] - [REDACTED]
Onderwerp: Ontsluiting bedrijventerrein Heemserpoort
Doel: informeren
Advies: standpunt bepalen voor overleg met Plaatselijk Belang

Inleiding

De komende jaren wordt het bedrijventerrein Heemserpoort ontwikkeld. Op dit moment wordt er door Bono Traffics een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd waarbij het doel is om de beste locatie voor een definitieve ontsluiting te bepalen. De locatie van de ontsluiting is een ingewikkeld vraagstuk, omdat meerdere factoren mogelijke plekken van ontsluiting in de weg zitten en doordat er met meerdere belanghebbenden rekening gehouden moet worden. Belangrijke stakeholders binnen dit vraagstuk zijn de Provincie, Plaatselijk Belang Rheezerveen-Heemserveen en omwonenden aan de Polenweg. Daarnaast moet er ook rekening gehouden worden met het AZC, die zeker tot maart 2026 aan de parallelweg gevestigd zal zijn, aan de rand van het plangebied.

Eind maart heeft Bono Traffics de tweede versie van het verkeerskundig onderzoek opgeleverd. Hierin worden verschillende varianten getoetst aan de hand van een Multi Criteria Analyse. De criteria die hierin zijn opgenomen zijn in overleg met de gemeente tot stand gekomen.

Ook het Plaatselijk Belang Rheezerveen/Heemserveen is op de hoogte van de ontwikkelingen rondom Heemserpoort. Zij maken zich ernstig zorgen wat betreft de ontsluiting van het bedrijventerrein en dit is dan ook aangekaart bij gebiedswethouder Alwin Mussche. De reden dat men bezorgd is, is omdat men bang is dat de bereikbaarheid van het achtergebied flink achteruit zal gaan wanneer een nieuwe aansluiting op de N343 gerealiseerd moet worden ten behoeve van het bedrijventerrein. Naar aanleiding van de eerste versie van de conceptrapportage van Bono Traffics hebben [REDACTED] (RD Projectleider Heemserpoort) en [REDACTED] (Verkeerskundig Adviseur) vanuit de gemeente een gesprek gevoerd met Plaatselijk Belang. Plaatselijk Belang kon zich niet vinden in de mogelijk ontsluitingsvarianten. Vanuit cluster Verkeer van de gemeente hadden wij ook behoorlijk wat aandachtspunten en kritiekpunten op de eerste versie van de conceptrapportage van Bono Traffics. Op basis van deze opmerkingen, en de zorgen van de Plaatselijk Belang, heeft Bono Traffics de rapportage herzien en aangepast waar nodig. De varianten uit deze rapportage zullen in deze notitie aan bod komen.

Deze notitie zal eerst kort uitleg geven over de stand van zaken rondom het AZC. Hierna wordt uitgelegd waarom een ontsluiting via de Korte Spruit niet meegenomen is binnen het onderzoek van Bono Traffics. Aansluitend worden de varianten besproken welke door Bono Traffics onderzocht zijn in de rapportage. Aan de hand van deze informatie zal het standpunt van Plaatselijk Belang Rheezerveen-Heemserveen uitgelegd worden.

Inhoud

AZC

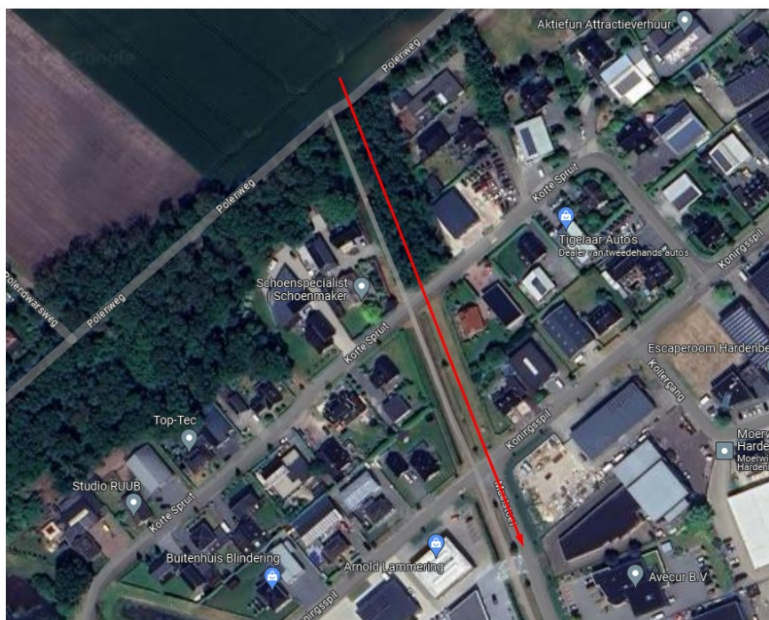
Bij de ontwikkeling van het AZC werd de ontsluiting van dit terrein al zodanig ingericht dat deze ontsluiting – na het opheffen van het AZC - ook gebruikt kan worden als hoofdontsluiting van het bedrijventerrein Heemserpoort. Echter, er is op dit moment veel onduidelijk over de toekomst van het AZC. In principe loopt de tijdelijke omgevingsvergunning tot maart 2026. Op dit moment wordt onderzocht wat er met het AZC na maart 2026 gebeurt en welke locatie daarvoor geschikt is. Wel is in een gesprek met de projectleider Vluchtelingen [REDACTED] duidelijk geworden dat het AZC minder groot hoeft te worden in verband met de Spreidingswet. Op dit moment worden rond de 700 mensen opgevangen in het AZC. Dit aantal kan vanwege de Spreidingswet mogelijk teruggebracht worden tot circa 350 - 400 mensen. Ook is het de bedoeling dat de huidige gebouwen van het AZC verwijderd worden en dat er duurzame huisvesting voor terugkomt. Meerdere locaties zijn in beeld voor het AZC. Deze worden op dit moment onderzocht op haalbaarheid.. De huidige locatie is onderdeel van het onderzoek.

(Tijdelijke) ontsluiting Korte Spruit

In verband met de tijdsdruk om het bedrijventerrein te ontwikkelen, hebben we ook nagedacht over het realiseren van een tijdelijke ontsluiting voor fase 1 van Heemserpoort. Met deze tijdelijke ontsluiting zou ervoor gezorgd worden dat het verkeer van fase 1 via een doorsteek richting de Korte Spruit / Maalstoel (Bestaand bedrijventerrein Haardijk) ontsloten wordt (zie plaatjes). Qua bestemmingsplan is dit inpasbaar hoewel het nooit de bedoeling is geweest hier een ontsluiting/aansluiting op Heemserpoort te maken. Het is voor nu feitelijk een doodlopende weg uitgezonderd voor fietsers en voetgangers.

Op 18 juli 2023 heeft er een gesprek plaatsgevonden tussen de bewoners rondom deze mogelijke tijdelijke ontsluiting, de projectleider [REDACTED] en verkeerskundigen [REDACTED] en [REDACTED]. De insteek van dit gesprek was om te polsen hoe men rondom deze locatie zou denken over de tijdelijke ontsluiting. De mening van de omwonenden was zeer helder. Men is absoluut tegen een tijdelijke ontsluiting op deze locatie omdat veel (vracht)verkeer dicht langs de woningen zal rijden en dit zal het woongenot en de verkeersveiligheid ten nadele komen. Inmiddels weten we ook dat bij realisatie van Heemserpoort fase 1, de verkeersintensiteit op 1.300 mvt per etmaal is berekend. Verder werd ook aangegeven dat wanneer de gemeente dit idee voort zal zetten, men bezwaar zal gaan maken tot aan de Raad van State. Dit zal een langdurig proces worden en is gezien de tijdsdruk niet wenselijk.

Naar aanleiding van dit gesprek hebben wij (ook bestuurlijk) geconcludeerd dat dit geen optie is om verder te onderzoeken gezien het standpunt van de omwonenden. Na overleg is dan ook besloten om deze optie te laten vervallen, en niet mee te nemen in het verkeerskundig onderzoek van Bono Traffics. Dit is door middel van een brief teruggekoppeld richting de omwonenden waarmee wij het gesprek hebben gevoerd.

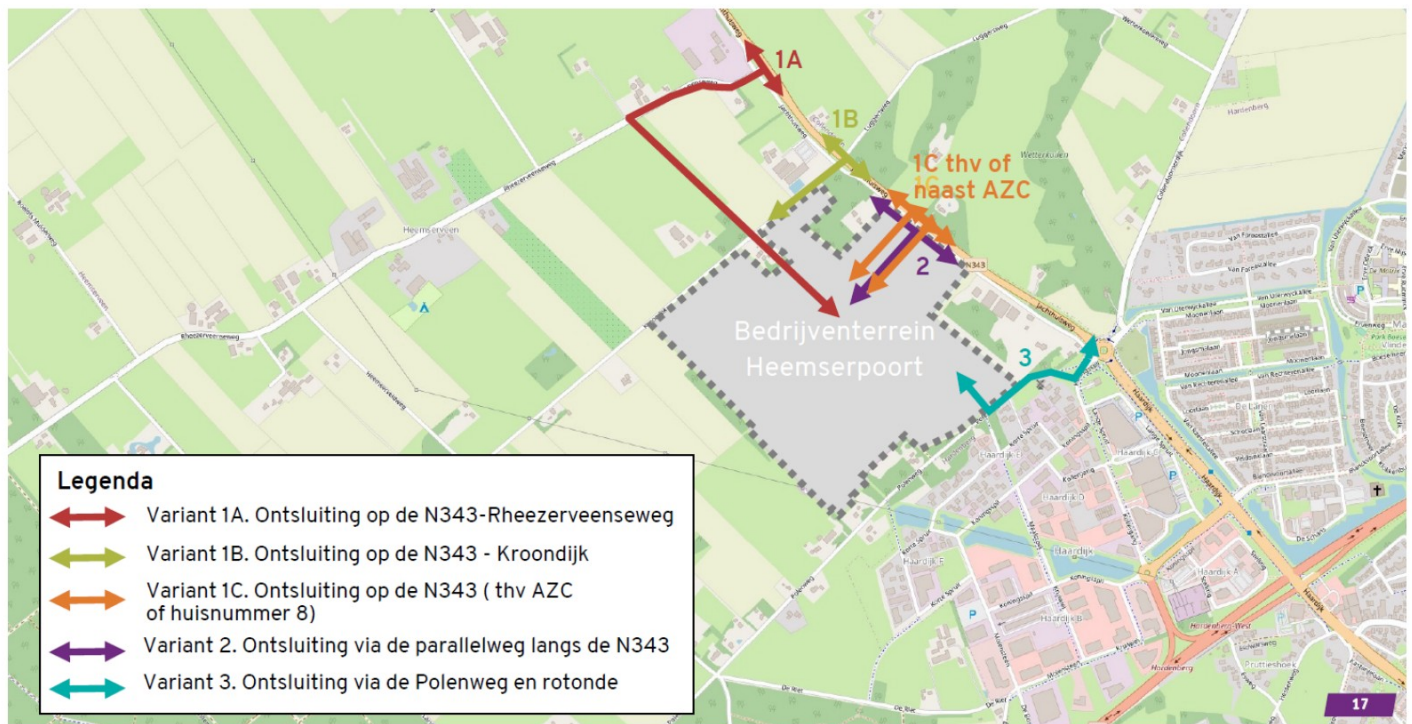


Varianten verkeerskundig onderzoek Bono Traffics

Bono Traffics is zoals eerder benoemd bezig met het uitvoeren van een verkeerskundig onderzoek in opdracht van de gemeente. Het doel van dit onderzoek is om te komen tot een robuuste ontsluiting voor het bedrijventerrein Heemserpoort, waarbij rekening wordt gehouden met de functies van de N343 en de parallelweg zodat alle modaliteiten veilig en vlot afgewikkeld kunnen worden. Daarnaast wordt in het onderzoek rekening gehouden met verwacht draagvlak en ruimtelijke inpassing. Met name het verwacht draagvlak is een belangrijk onderdeel, mede door de zorgen van Plaatselijk Belang Rheezerveen/Heemserveen.

Binnen het onderzoek heeft Bono Traffics verschillende scenario's verkent om Heemserpoort te ontsluiten op het bestaande wegennet. De volgende drie scenario's zijn hierin opgenomen:

1. Rechtstreekse ontsluiting op de N343 (4 varianten): Deze varianten bevatten verschillende benaderingen voor een directe aansluiting op de N343.
2. Ontsluiting via de parallelweg langs de N343: Deze variant richt zich op ontsluiting via de parallelweg langs de N343.
3. Ontsluiting via de Polenweg en de rotonde N343 - Koningsspil - Van Uterwyckallee: Deze variant maakt gebruik van de Polenweg en de rotonde voor de ontsluiting.








Elk scenario is getoetst op bereikbaarheid, doorstroming/robuustheid, (fiets)verkeersveiligheid, en de impact op de provinciale weg. Deze toetsingscriteria zijn tot stand gekomen na overleg tussen Bono Traffics en de gemeente. Daarnaast heeft er een verkennend overleg plaatsgevonden met de provincie. Zij hebben in dit overleg aangegeven dat zij niet mee willen werken aan een nieuwe/extra aansluiting op de N343. Dit gaat ten koste van de doorstroming en daarom zijn zij van mening dat een bestaande aansluiting afgesloten moet worden wanneer een nieuwe aansluiting gerealiseerd moet worden ten behoeve van de ontsluiting van het bedrijventerrein.

De bereikbaarheid wordt beoordeeld op basis van de locatie van de ontsluiting ten opzichte van het plangebied en de directheid van de ontsluiting op het hoofdwegennet (gebiedsontsluitingsweg). De doorstroming wordt getoetst aan de hand van de vraag of het omliggende wegennet de toename van het verkeer aankan met de realisatie van het bedrijventerrein. (Fiets)verkeersveiligheid wordt beoordeeld op de mogelijkheid tot scheiden van gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer en op het aantal punten waarom gemotoriseerd verkeer het fietsverkeer kruist. De impact op de provinciale weg wordt getoetst aan de hand van Duurzaam Veilig waarbij ervanuit wordt gegaan dat verkeer op een gebiedsontsluitingsweg stroomt en het verkeer kan uitwisselen bij kruispunten.

Voorkeursvariant

Onderstaande tabel geeft weer hoe elke variant scoort per beoordelingscriteria. Op basis van het geven van plusjes en minnetjes is te zien hoe elke variant scoort. Echter, vanuit Verkeer hebben wij nog wel een aantal kritiepunten op de wijze van beoordeling en het toepassen van het plus/min beoordelingsstelsel. Met name variant 3 vinden wij ondergewaardeerd. In combinatie met het opwaarderen van de rotonde Van Uterwyckallee - N343 zien wij goede mogelijkheden om via de Polenweg te ontsluiten. Verkeer zou eventueel gescheiden kunnen worden door het aanleggen van een parallelweg als ontsluiting voor het bedrijventerrein, waarmee de huidige Polenweg zijn functie behoudt. De kritiepunten en opmerkingen moeten nog teruggekoppeld worden naar Bono Traffics. Zoals te zien is, scoort variant 1B: *Ontsluiting op de N343-Kroondijk* verkeerskundig gezien het beste. Wel zal dan de aansluiting ter hoogte van de Rheezerveenseweg opgeheven moeten worden bij uitvoering van deze variant. De wens om de aansluiting Rheezerveenseweg-N343 te laten vervallen om het aantal aansluiting op de N343 te beperken lijkt moeilijk haalbaar. Dit zou betekenen dat het bedrijf BVB en het achterliggende gebied van de Rheezerveenseweg, het dorp Rheezerveen, voortaan via het

bedrijventerrein moet worden aangereden. Dit zal tot zeer veel weerstand leiden bij Plaatselijk Belang Rheezeveen-Heemerveen. Het opheffen van de aansluiting Rheezeerveenseweg heeft wel positief effect op het draagvlak voor deze variant bij de provincie. Daarnaast zijn de verschillen per variant relatief klein, en kan dus nog gediscussieerd worden over de voorkeursvariant. Vanuit Verkeer zijn wij van mening dat meerdere varianten een goede optie kunnen zijn, behalve variant 2.

Criteria		Variant 1A Ontsluiting op de N343- Rheezeerveense weg	Variant 1B Ontsluiting op de N343 - Kroondijk		Variant 1C Ontsluiting op de N343 (AZC)		Variant 2 Ontsluiting via de parallelweg langs de N343	Variant 3 Ontsluiting via de Polenweg en rotonde
Schematische weergave								
				X		X		
Bereikbaarheid		-	+	+	++	++	--	-
Doorstroming / robuustheid		+	+	+	-	-	--	--
(Fiets) Verkeers- veiligheid	Scheiden	++	+	++	-	++	--	-
	Kruisen	+	-	++	-	+	-	-
Impact provinciale weg		+	-	++	-	+	+	+

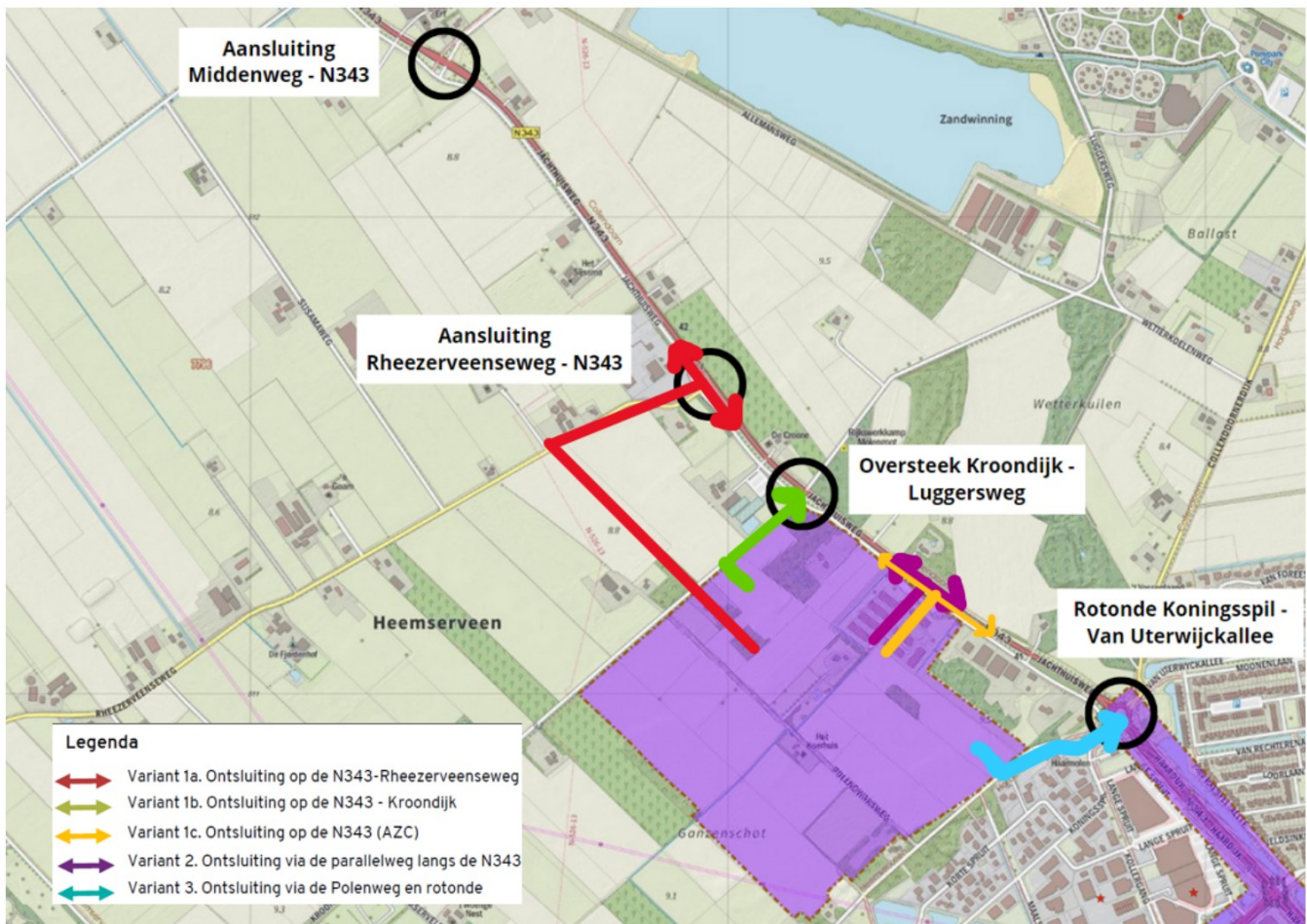
Op basis van te verwachten draagvlak is de verwachting dat vanuit de omgeving het meeste draagvlak zal zijn voor variant 1C zonder opheffing van de aansluiting Rheezeerveenseweg-N343. In de buurt van deze locatie zijn de minste woningen en bedrijven aanwezig en de aansluiting direct vanaf de N343 zorgt niet voor extra verkeersbewegingen op de parallelweg. Ook is de ruimtelijke impact beperkt. Zeker wanneer de ontsluiting kan worden gerealiseerd op de huidige aansluiting van het AZC, al zal dit ingewikkeld worden zoals eerder is benoemd.

Standpunt Plaatselijk Belang Rheezerveen-Heemserveen

Op 5 februari 2024 hebben [REDACTED] en [REDACTED] een gesprek gehad met Plaatselijk Belang Rheezerveen-Heemserveen over ontwikkeling bedrijventerrein Heemserpoort. Met name de scenario's rondom ontsluiting van het bedrijventerrein is in dit overleg besproken. Onderstaand plaatje is tijdens het overleg getoond en ook zijn de varianten uitgelegd.

Plaatselijk Belang is van mening dat de impact van alle ontwikkelingen rondom dit gebied veel verder gaat dan enkel voor leden van PB Rheezerveen-Heemserveen. Geciteerd: *“Bij nader inzien gaat de impact van de scenario's en de gevolgen daarvan gaan veel verder dan enkel de leden van PB Rheezerveen-Heemserveen. In het gebied Rheezerveen-Heemserveen spelen meerdere ingrijpende zaken op ruimtelijk gebied. De integrale gebiedsbenadering wordt niet toegepast wat een completer beeld zou geven, te denken aan de opdracht die de raad m.b.t. tot het AZC heeft gegeven, de NAM boringen. Het leefgebied Rheezerveen-Heemserveen wordt onevenredig zwaar belast.”*

Plaatselijk Belang is daarnaast van mening dat geen enkel scenario een passende oplossing zal bieden voor iedereen in de omgeving. Zij maken zich met name zorgen om het afsluiten van de parallelweg voor landbouwverkeer, wat wordt benoemd in het onderzoek van Bono, en daarnaast het mogelijk afsluiten van de aansluiting Rheezerveenseweg-N343. Een ander belangrijk punt wat Plaatselijk Belang aandraagt, is dat de ontsluiting via de Haardijk niet verder onderzocht wordt naar aanleiding van een gesprek met de vertegenwoordiging Haardijk. Zie de paragraaf over (tijdelijke) ontsluiting via Korte Spruit.



Advies

Vanuit het project bedrijventerrein Heemserpoort is ruimtelijk gezien, 1c (ten noorden van het AZC) de voorkeursvariant. Een variant via het huidige AZC terrein is een gelijkwaardig alternatief maar deze kent als groot nadeel dat deze tot en met maart 2026 niet uitvoerbaar is. Variant 1c sluit (grotendeels) aan bij de verbeelding van de structuurvisie Heemserpoort uit 2010. Verkeerskundig gezien heeft variant 1B (Kroondijk) de voorkeur, echter zijn de andere varianten niet per definitie verkeerskundig onwenselijk (behalve variant 2). Wij adviseren om met elkaar in gesprek te gaan en daarmee in goed overleg tot een voorkeursvariant te komen waarbij alle aspecten meegenomen zijn.

Proces

- PFO Overleg met wethouders Alwin Mussche en Alwin te Rietstap om voorkeursvariant te bepalen.
- (Bestuurlijk) overleg met PB.
(Bestuurlijk) overleg met de provincie.
- Ontsluitingsvariant uitwerken als onderdeel van het omgevingsplan Heemserpoort, stedenbouwkundig plan en inrichtingsplan