

BIJLAGE
AANVULLING PLANMER LOG HALLE HEIDE

GEMEENTE BRONCKHORST

30 juni 2010
B02023/CE0/0C9/200024/dt

3.5

VERKEER, LUCHT EN GELUID

3.5.1

VERKEER

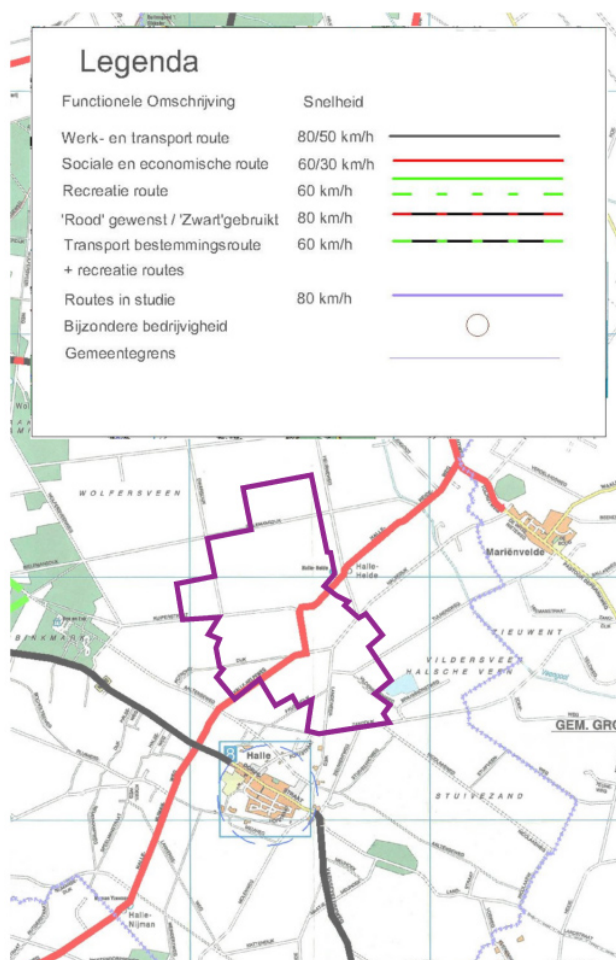
Referentiesituatie en alternatieven

In november 2007 heeft de gemeente Bronckhorst een kentekenonderzoek laten uitvoeren in het gebied rond Halle om de intensiteit op de verschillende wegen te achterhalen. Hieruit blijkt dat er geen sprake is van hoge verkeersintensiteiten op de wegen in het buitengebied rond Halle. Op geen enkele weg wordt de etmaalintensiteit van 1.000 motorvoertuigen benaderd. Plattelandswegen hebben een capaciteit van 3000 tot 6000 motorvoertuigen per etmaal.

Afbeelding 3.25 geeft de wegstructuur in de referentiesituatie weer.

Afbeelding 3.25

Infrastructuur in en om het
LOG Halle Heide (bron:
wegennetvisie gemeente
Bronckhorst)



In de huidige situatie zijn er geen capaciteitsproblemen op de wegen in en naar het LOG. De belangrijkste verkeersafwikkeling in het LOG vindt plaats via de Halle-Heide weg. Deze wordt in het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan aangeduid als sociale en economische route. Deze weg heeft hoofdzakelijk een verbindende functie.

Daarnaast is er in het LOG een aantal locale (deels verharde) wegen aanwezig evenals enkele wandel- en fietsroutes die hiermee samenhangen. Het gaat hierbij om o.a. de Heurneweg, de Landeweeweg, de Halsedijk, de Bielemansdijk en de Kuiperstraat. De Halsedijk en de Dwarsdijk maken onderdeel uit van het lokale fietsnetwerk.

INGREEP

De ingreep bij de verschillende alternatieven bestaat uit de aanwijzing van bouwblokken of zones voor her- en nieuwvestiging van IV-bedrijven. Als gevolg daarvan verandert het aantal verkeersbewegingen van en naar het LOG.

Een toekomstgericht gesloten varkensbedrijf met 500 zeugen vormt het uitgangspunt voor de berekening. Een gesloten varkensbedrijf produceert vier vrachtwagenbewegingen en drie personenautoverplaatsingen per werkdag en per bedrijf. De aanvoer van voer, de afvoer van mest, aan- en afvoer van dieren en afvoer van kadavers is hierbij verspreid over de week en tevens verspreid over het jaar. De veronderstelde vrachtwagenbewegingen zijn gebaseerd op:

- Voer: 5500 ton > 1 vracht is 32 ton, dus 170 vrachten per jaar.
- Mest: 8000 m³ > 1 vracht is 37 m³, dus 215 vrachten per jaar.
- Dieren: zeugenaanvoer 15 x per jaar, zeugenafvoer 28 x per jaar, slachtrijpe varkens 43 x per jaar, circa 130 vrachten per jaar.
- Destructie: 260x per jaar.

Per jaar en per bedrijf zijn dit circa 775 vrachten. Per werkdag is dit bijna twee vrachtauto's per bedrijf met vier vrachtwagenbewegingen per werkdag per bedrijf. Er is geen onderscheid gemaakt in nieuwvestiging en/of hervestiging. In onderstaande tabel (3.17) is het aantal vrachtwagen- en personenautobewegingen per dag weergegeven op basis van het aantal bedrijven.

Tabel 3.17

Effectparameters en scores verkeersbewegingen

Aantal bedrijven en vrachtwagen- en personenautobewegingen per dag			
	Basis Alternatief	Minimaal Alternatief	Maximaal Alternatief
Aantal bedrijven	6 bedrijven	4 bedrijven	12 bedrijven
Aantal vrachtwagenbewegingen per dag (2 richtingen)	24 vrachtwagens	16 vrachtwagens	48 vrachtwagens
Aantal personenautobeweging per dag (2 richtingen)	18 auto's	12 auto's	36 auto's
Totaalscore	42 mvt/etmaal	28 mvt/etmaal	84 mvt/etmaal

Effecten van de alternatieven

In de onderstaande tabel zijn de effectscores voor verkeer weergegeven, die daarna worden toegelicht.

Tabel 3.18

Effectscores verkeer

	Referentie	Basis Alternatief	Minimaal Alternatief	Maximaal Alternatief
Verkeersafwikkeling	0	-	0	--
Verkeersveiligheid	0	-	0	--
Totaalscore	0	-	0	--

Verkeersafwikkeling

De toename van het aantal verkeersbewegingen (vrachtwagens en personenwagens), t.o.v. de referentiesituatie, veroorzaakt geen extra problemen op de lokale wegen in het LOG in termen van verkeersafwikkeling en doorstroming. Het betreft immers relatief een geringe toename van het aantal verkeersbewegingen (maximaal 84 motorvoertuigen per etmaal). De meeste wegen in het plangebied hebben een relatief smal profiel (plattelandswegen) maar kunnen de verkeerstoename verwerken. De toename van het verkeer vindt plaats op de wegen waar bedrijven met intensieve veehouderij zijn gepland (verspreid door het gebied), zoals de Halsedijk, de Dwarsdijk, de Landeweerweg, de Potronsdijk, de Bielemansdijk en de Kuiperstraat. Het aantal bedrijven in de minimale variant is het minst (vier bedrijven) en daarmee ook de toename van het verkeer. Deze variant scoort gelijk aan de referentie (0) omdat de verkeerstoename nihil is. In de basisvariant is sprake van 6 bedrijven die zorgen voor een toename van het verkeer. Deze variant scoort negatief (-). In de maximale variant worden 12 bedrijven gerealiseerd. In deze variant is de toename van verkeer het hoogst. Deze variant is daarom het meest negatief beoordeeld (--).

Verkeersveiligheid

De toename van het verkeer als gevolg van nieuwe bedrijven en uitbreiding van bestaande bedrijven heeft ook invloed op de verkeersveiligheid in het gebied. De wegen in het gebied zijn relatief smal. Dit betekent dat er weinig ruimte is om elkaar met twee auto's goed te passeren en op de meeste wegen ontbreken fietsvoorzieningen. Om de verkeersveiligheid niet af te laten nemen, is het wenselijk om op vooral wegen met veel fietsers geen toename van gemotoriseerd verkeer te hebben. De wegen in het plangebied maken geen onderdeel uit van het bovenlokale fietsnetwerk. Er zijn wel twee wegen in het gebied die onderdeel uitmaken van het lokale fietsnetwerk: de Dwarsdijk en de Halsedijk.

In de minimale variant zijn geen bedrijven langs deze beide wegen gepland. Deze variant scoort dan ook gelijk aan de referentie (0). In de basisvariant liggen twee bedrijven aan de Halsedijk en één bedrijf aan de Dwarsdijk. Deze variant scoort negatief (-). In de maximale variant zijn drie bedrijven aan de Halsedijk en één bedrijf aan de Dwarsdijk gepland. Deze variant scoort het meest negatief op de verkeersveiligheid (--) als gevolg van de toename van verkeer op diverse wegen in het plangebied in combinatie met fietsroutes.

Mitigerende en compenserende maatregelen

Voor de Potronsdijk, als enige onverharde weg in het LOG, is verharding noodzakelijk. Daarnaast kunnen verhardingsmaatregelen langs te smalle wegen voorkomen dat de berm kapot wordt gereden. Tenslotte geldt als onderdeel van de beoordeling van verzoeken om planologische medewerking, dat aandacht wordt besteed aan de infrastructuur, de ontsluiting en verkeersveiligheid. Planologische voorwaarden zijn afhankelijk van de plaats van her- of nieuwvestiging.

Leemten in kennis en informatie

Er zijn geen leemten geconstateerd die van invloed zijn op de oordeels- en besluitvorming. De effectscores zijn bepaald op basis van een inschatting van het aantal verkeersbewegingen per bedrijf evenals een beeld van de bestaande wegen in het gebied.