

MEMO

Aan : Werkgroep Buren van Heesch-West
Datum : 25 maart 2019
Onderwerp : Aangepaste beoordeling alternatieven voor ontsluiting bedrijventerrein Heesch-West

Beste heer, mevrouw,

Op 5 oktober jl. is door de werkgroep Buren van Heesch-West, hierna te noemen “buren”, een toelichting gegeven op een door hen aangedragen alternatief voor de ontsluiting van het toekomstige bedrijventerrein Heesch-West. Naar aanleiding van dit overleg is dit alternatieve voorstel (alternatief 1) alsmede een ter vergadering aangedragen aanvullend alternatief (alternatief 2) vanuit de gemeente 's-Hertogenbosch schematisch verder uitgewerkt inclusief beknopte beschrijving. De burens hebben bevestigd dat die uitwerking hun alternatieven goed weergeeft. Op 6 januari 2019 is door de burens een extra alternatief ingediend (alternatief 1a), een compactere variant ten opzichte van alternatief 1. Dit voorstel is ook meegenomen in de beoordeling.

Aanleiding

Door de ontwikkeling van bedrijventerrein Heesch-West en het extra verkeer dat als gevolg daarvan wordt gegenereerd, verwachten de burens in de toekomst een ongewenste toename van de verkeersdruk op het bestaande lokale wegennet in de omgeving van Heesch-West, met name rondom de aansluitingen op de Rijksweg A59 (52/Oss en 51/Nuland) en bij de dorpen Nuland, Vinkel en Heesch. Vanuit de projectorganisatie Heesch-West is een basisontwerp uitgewerkt voor de toekomstige ontsluiting van Heesch-West op basis van geprognosticeerde verkeerscijfers voor 2030. Deze verkeerscijfers zijn afkomstig uit het verkeersmodel waarin voorziene ontwikkelingen in regionaal verband (woningbouw, ontwikkeling bedrijventerreinen, aanpassingen wegennet etc.) zijn opgenomen (autonome ontwikkeling). Aan deze autonome ontwikkeling is de extra verkeersaantrekkende werking als gevolg van ontwikkeling Heesch West toegevoegd om tot de verkeerscijfers 2030 te komen. Hiermee maakt toekomstbestendigheid expliciet onderdeel uit van het basisontwerp en de onderzoeken die daaraan ten grondslag liggen. Mede vanuit de veronderstelling van de burens dat de toename van het verkeer, gezien het profiel van Heesch-West, een beperkt lokaal/regionaal karakter heeft, zijn door de burens alternatieven voor de ontsluiting van Heesch-West voorgesteld, waarbij Heesch-West direct op de A59 wordt ontsloten en niet (gedeeltelijk) via het lokale wegennet.

Alternatief 1 – Parallelstructuur A59

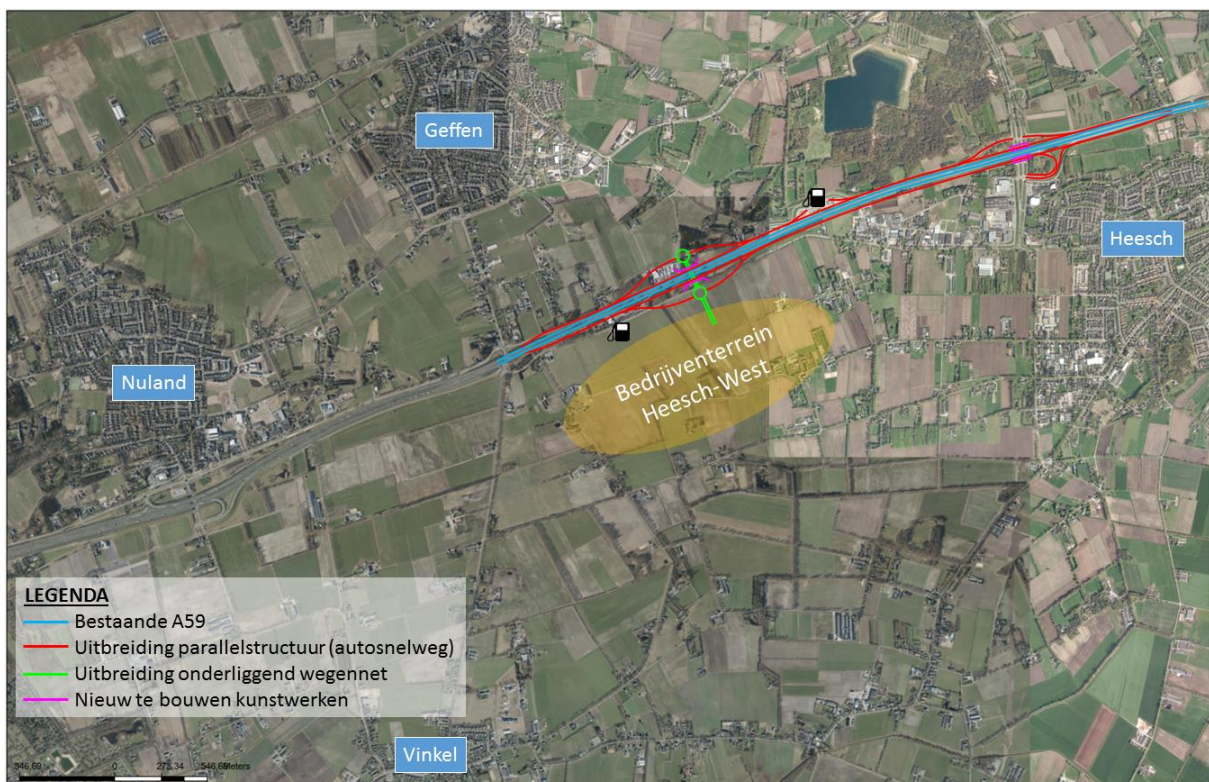
De alternatieve ontsluiting van de burens bestaat op hoofdlijnen uit een nieuw aan te leggen parallelbaan langs de A59 tussen Heesch/Dommelstraat en Geffen/Papendijk waarop zowel de bestaande toe- en afritten (52 Oss, Verzorgingsplaats De Lucht en De Geffense Barrière) worden aangesloten. Hierdoor komen er geen extra toe- en afritten op de A59 (hoofddrijbanen) als gevolg van de ontwikkeling van Heesch-West. Alle verkeer van en naar Heesch-West wordt dan via deze parallelstructuur ontsloten, waardoor het lokale wegennet niet wordt belast.

Belangrijkste uitgangspunten alternatief ‘de burens’:

1. Geen extra toe-/afrit op de A59;
2. Nieuw aan te leggen parallelstructuur (zie rode lijnen figuur 1). Afslaand en opgaand verkeer wordt gescheiden van doorgaand verkeer op de A59;

3. De nieuwe parallelstructuur sluit ter hoogte van Heesch (Dommelstraat) en Geffen (Papendijk) aan op de A59 (hoofdrijbanen);
4. Bestaande toe- en afritten (52/Oss, verzorgingsplaatsen Geffense Barrière en De Lucht) worden aangesloten op de nieuwe parallelstructuur;
5. Parallelstructuur heeft wegtype autosnelweg en daarmee een ongelijkvloerse kruising met de Cereslaan en de nieuwe onderliggende ontsluitingsstructuur Heesch-West;
6. Ontsluiting Heesch-West via toe- en afritten naar parallelstructuur, inclusief rotondes;
7. De ontsluitingsweg Heesch-West kruist ongelijkvloers met de A59 middels een onderdoorgang onder de A59;
8. De nieuwe ontsluiting is alleen te bereiken via de A59 parallelstructuur en niet toegankelijk voor lokaal verkeer.

In figuur 1 is het alternatief 1 weergegeven.



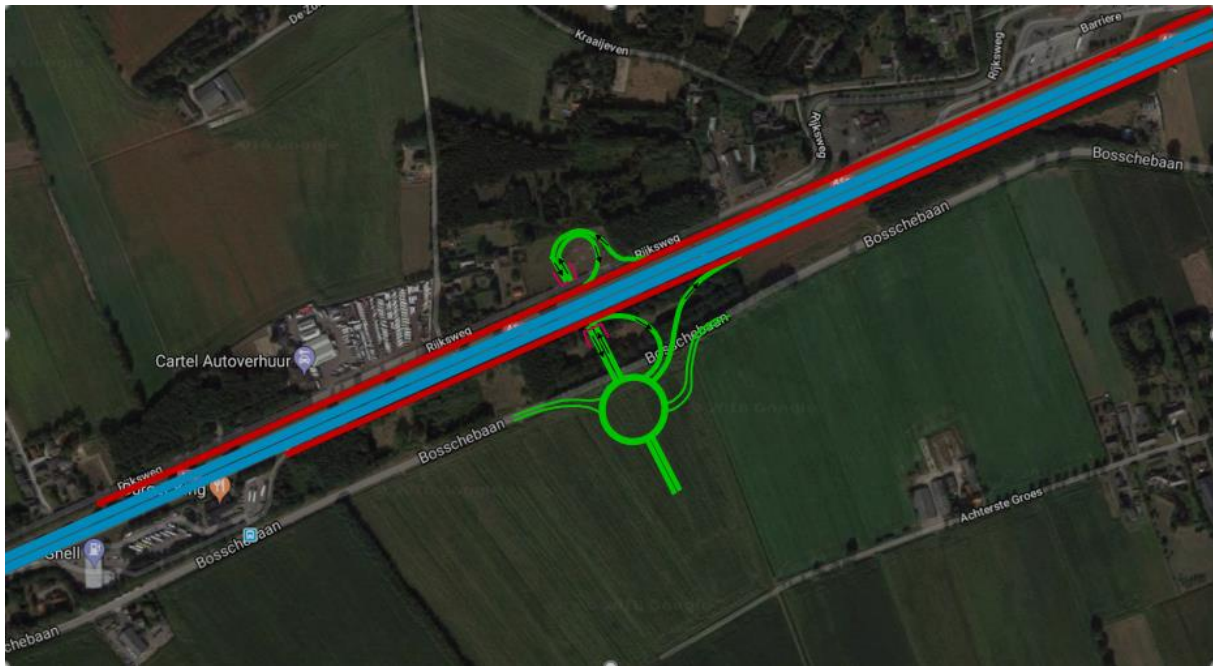
Figuur 1: Alternatief 1 – Parallelstructuur A59

Alternatief 1a – Compacte ontsluitingsweg

Alternatief 1a is voor een groot gedeelte gelijk aan alternatief 1, parallelstructuur met aparte aansluiting voor Heesch-West. De aanpassing is ter hoogte van de aansluiting Heesch-West en de in-/uitvoegers op de nieuwe parallelstructuur. Er is één rotonde gesitueerd aan de zuidzijde waarop zowel de in-/uitvoegers van en naar de parallelstructuur aan de noord- en zuidzijde als het onderliggend wegennet (Bosschebaan) aansluiten. Dit resulteert in een ander ruimtebeslag en ook de bereikbaarheid als gevolg van conflicterende verkeersstromen op één rotonde wijzigt. Door de

compacte variant ontstaat de mogelijkheid om met name de noordelijke aantakking naar de parallelstructuur met grondwallen te omsluiten zodat geluidsinvloed op de omgeving wordt beperkt. De overige uitgangspunten zijn gelijk aan alternatief 1.

In figuur 2 is alternatief 1a weergegeven.



Figuur 2: Alternatief 1a – Compacte ontsluitingsweg (uitsnede t.h.v. toekomstige locatie Heesch-West)

Alternatief 2: Doortrekking ontsluitingsweg zuid

In aanvulling op de voorgaande alternatieven voor de ontsluiting van Heesch-West is door de burens ook een aanvullend voorstel gedaan voor het doortrekken van de zuidelijke ontsluitingsweg tot aan aansluiting 50/Kruisstraat op de A59. Hierdoor worden de bestaande rotondes nabij Nuland minder zwaar belast. Deze doortrekking kan zowel aangevuld worden op het basisontwerp als op alternatief 1 of 1a van de burens.

Belangrijkste uitgangspunten 'doortrekking ontsluitingsweg zuid':

1. Opwaarderen bestaande route over Coppensdijk – Rijksweg-Zuid – Graafsebaan;
2. Toepassen maximumsnelheid 80 km/uur.

In figuur 3 is alternatief 2 weergegeven.



Figuur 3: Alternatief 2 – Doortrekking ontsluitingsweg zuid (zie plattegrond ---)

Beoordeling alternatieven

De alternatieven van de burens en de doortrekking ontsluitingsweg zuid zijn separaat beoordeeld op oplossend vermogen en uitvoerbaarheid. Hierbij zijn verkeersspecialisten vanuit gemeente 's-Hertogenbosch en Rijkswaterstaat betrokken. De volgende aspecten zijn in de beoordeling meegenomen:

1. Verkeersafwikkeling hoofdwegennet (HWN)
2. Verkeersafwikkeling onderliggend wegennet (OWN)
3. (Verkeers)veiligheid
4. Bereikbaarheid hulpdiensten
5. Ruimtebeslag
6. Ecologie / milieu
7. Haalbaarheid (juridisch, procesmatig, technisch)
8. Kostenindicatie

Alle voorstellen zijn per beoordelingsaspect kwalitatief beoordeeld. De resultaten hiervan zijn opgenomen in de tabellen 1 t/m 3. Deze beoordeling heeft met name betrekking op het verkeersaspect van de alternatieven. Aspecten als ecologie en milieu maken geen expliciet onderdeel uit van deze beoordeling.

Tabel 1: beoordeling alternatief 1

Nr.	Beoordelingsaspect	Beoordeling
1.	Verkeersafwikkeling HWN	<p>Er komt geen extra aansluiting op de A59. Wel wordt de bestaande aansluiting 52 Oss uit elkaar getrokken waardoor de toe- en afritten verder uit elkaar komen te liggen. Het effect op de verkeersafwikkeling op het HWN (A59) is naar verwachting beperkt.</p> <p>De weefbeweging tussen toerit 52 Oss en afrit verzorgingsplaats Geffense Barrière vindt niet meer plaats op de hoofdrijbaan maar deze verschuift naar de parallelbaan. Dit levert een verbetering op voor het doorgaand verkeer op de A59. Ook het aantal in-/uitvoegpunten op de doorgaande A59 verminderd als gevolg van het combineren van aansluiting 52 Oss en verzorgingsplaats Geffense Barrière op de parallelbaan. Daarentegen worden de uit- en invoegpunten van de parallelbaan op de hoofdrijbaan zwaarder belast ten opzichte van de bestaande situatie wat weer ten koste gaat van doorstroming op de hoofdrijbaan.</p> <p>Het doorgaand verkeer op de A59 dat gebruik wil maken van de verzorgingsplaatsen (Geffense Barrière of De Lucht) dient ook gebruik te maken van de parallelstructuur en kan niet rechtstreeks in-/uitvoegen vanaf de A59. Dit zorgt voor extra verkeersdruk op de parallelstructuur, die in beginsel niet bedoeld is voor doorgaand verkeer.</p> <p>Doordat Heesch-West alleen ontsloten is via de A59 (en niet direct via het OWN) dient ook al het lokale/regionale verkeer met een bestemming Heesch-West (werknemers, toeleveranciers, klanten etc.) gebruik te maken van het HWN i.p.v. alleen OWN. Hierdoor neemt de druk op de A59 extra toe.</p>
2.	Verkeersafwikkeling OWN	<p>Doordat Heesch-West alleen ontsloten is via de A59 (en niet direct via het OWN) dient ook al het lokale/regionale verkeer met een bestemming Heesch-West (werknemers, toeleveranciers, klanten etc.) gebruik te maken van het HWN en de toe-/afritten. Dit betekent een toevoeging van dat verkeer op de relatief meest kwetsbare plekken in de infrastructuur, namelijk de toe-/afritten, in plaats van een directe lokale route naar het bedrijventerrein.</p> <p>De burens stellen aanvullend op de ontsluiting van Heesch-West via de A59 parallelrijbaan, meer bedoeld voor zwaar transport, dat het overige verkeer (werknemers, toeleveranciers, klanten, hulpdiensten etc.) ook via de Bosschebaan Heesch-West kan bereiken. Daarmee wordt er binnen het plangebied Heesch-West een 'kortsluiting' gecreëerd tussen hoofdwegennet en onderliggend wegennet, niet passend binnen het beleid van Rijkswaterstaat. Het basisontwerp voorziet in vrijliggende fietspaden langs de Bosschebaan. Daarnaast worden de agrarische</p>

Nr.	Beoordelingsaspect	Beoordeling
		percelen niet rechtstreeks ontsloten op de Bosschebaan t.h.v. toekomstige locatie Heesch-West.
3.	(Verkeers)veiligheid	<p>Het aantal discontinuïteiten (in-/uitvoeringen) op de A59 (hoofdrijbanen) neemt af door de komst van de parallelstructuur (alleen splitsing en samenvoeging hoofdrijbaan-parallelrijbaan). Al het verkeer van en naar de A59 (hoofdrijbaan) vanuit aansluiting 52/Oss en de verzorgingsplaatsen wordt gebundeld op de parallelbanen die daardoor drukker worden. Het in-/uitvoegen ter hoogte van het splitsings- en samenvoegingspunt op de A59 (hoofdrijbanen) wordt hierdoor bemoeilijkt.</p> <p>Het (extra) verkeer t.h.v. de aansluiting 52/Oss wordt afgewikkeld met de aanwezige verkeersregelininstallatie (VRI). Hierdoor is de verwachting dat dit een marginaal effect heeft op de verkeersveiligheid.</p> <p>De enorme verbreding van de kunstwerken bij passage Cereslaan maken ook dat de barrièrewerking van de snelweg sterk wordt vergroot. Dit resulteert in nadelige effecten voor kwaliteit / sociale veiligheid van met name het langzaam verkeer.</p>
4.	Bereikbaarheid hulpdiensten	<p>Heesch-West en toeleidende wegen zijn enkel aangesloten op de A59, niet op de bestaande Boschebaan. De bereikbaarheid van Heesch-West voor hulpdiensten wordt hierdoor bemoeilijkt. Dit heeft negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid van hulpdiensten ten tijde van calamiteiten (bijvoorbeeld brandweervoertuig vanuit brandweerpost Heesch).</p> <p>Door een extra verbinding tussen Bosschebaan en ontsluiting Heesch-West (parallelbaan) te creëren om de bereikbaarheid voor hulpdiensten te waarborgen, ontstaat tevens een extra 'kortsluiting' tussen onderliggend wegennet en hoofdwegennet. Dat past niet binnen het beleid van Rijkswaterstaat.</p>
5.	Ruimtebeslag	<p>Vanuit Rijkswaterstaat is het uitgangspunt voor het ontwerp van nieuwe infrastructuur de ROA (Richtlijn Ontwerp Autosnelwegen), zo ook voor de nieuwe parallelstructuur. Hierdoor is een flink ruimtebeslag nodig in het dwarsprofiel van ca.20 meter zowel aan de noord- als aan de zuidzijde van de A59. Dit heeft gevolgen voor onder meer de bestaande aansluiting Cereslaan en verzorgingsplaatsen Geffense Barrière en De Lucht. Bij de Cereslaan zullen de huidige toe- en afritten verder van de A59 af gelegd moeten worden. De toe- en afritten naar de verzorgingsplaatsen moeten opschuiven. Zeker bij De Lucht is daar nauwelijks tot geen ruimte voor.</p> <p>Bij een eventuele verdere uitwerking van dit alternatief zal nader</p>

Nr.	Beoordelingsaspect	Beoordeling
		<p>geanalyseerd worden hoe het definitieve wegprofiel eruit moet zien op basis van onder meer doorstromings- of verkeersveiligheidsbelangen. In de voorliggende beoordeling is uitgegaan van het minimale profiel. Uit deze analyse kan mogelijk volgen dat de parallelstructuur als meerstrooksweg (en dus nog breder) uitgevoerd moet worden.</p> <p>Door de parallelbaan om De Lucht heen te leggen is deze beter inpasbaar. De Lucht blijft dan bereikbaar vanaf de hoofdrijbaan. Tegelijkertijd wordt door de Lucht rechtstreeks op de hoofdrijbaan te ontsluiten (zoals nu het geval is) het aantal in-/uitvoegmomenten niet gereduceerd waarmee de verbetering voor de doorstroming op de hoofdrijbaan niet wordt gerealiseerd. De parallelrijbaan zal dan nog steeds een aparte uitvoeger moeten krijgen. Verder is niet duidelijk hoe de bereikbaarheid dan is geborgd vanaf het onderliggend wegennet (Bosschebaan) naar de Lucht. Deze is nu te voet bereikbaar vanaf de Bosschebaan. Door de parallelrijbaan achter de verzorgingsplaats langs (ten zuiden) te leggen, is de Lucht niet meer bereikbaar vanaf de Bosschebaan.</p>
6.	Ecologie / milieu	<p>Vanwege de nieuwe parallelstructuur is een flink ruimtebeslag nodig, zie punt 5. Het basisontwerp met de ontsluiting ten zuiden van de A59 is compact en wordt gerealiseerd in terrein met relatief weinig natuurwaarden. Hiervoor zijn reeds uitgebreide natuur- en milieuonderzoeken afgerond. Alternatief 1 heeft als gevolg van het grotere ruimtebeslag ook een grotere impact op ecologie en milieu.</p>
7.	Haalbaarheid	<p>De afstand tussen bestaande toe-/afrit 51/Nuland en splitsingspunt nieuwe parallelstructuur resulteert er mogelijk in dat er een weefstrook moet komen (vanaf 500 m). De realisatie van een dergelijke extra rijstrook is MER / Tracéwet plichtig en daarmee tijdrovend (enkele jaren). De gevolgen zijn breder dan alleen de bereikbaarheid. Denk hierbij aan effecten op geluid, flora & fauna enz.</p> <p>Een dergelijk voorstel moet voorgelegd worden aan het Ministerie van Verkeer & Waterstaat. Op voorhand valt te zeggen dat het niet voldoet aan het huidige aansluitingenbeleid: geen halve aansluitingen gewenst. De (verkeerskundige) onderbouwing moet de noodzaak van een dergelijke parallelstructuur aantonen. Uit het verkeerskundige onderzoek blijkt dat de huidige aansluitingen, met beperkte aanpassingen (verdubbelen opstelstroken, aanpassing VRI-regeling), het extra verkeer als gevolg van Heesch-West kunnen afwikkelen.</p>
8.	Kostenindicatie	<p>De financiële consequenties van de twee alternatieve ontsluitingen (alternatief 1 en 1a) zijn globaal in beeld gebracht en vergeleken met de hoofdvariant van de projectorganisatie Heesch-West. Afhankelijk van de gekozen alternatieve ontsluiting zijn de meerkosten begroot op</p>

Nr.	Beoordelingsaspect	Beoordeling
		<p>een bedrag van € 15 tot € 20 mln.</p> <p>De realisatie van een parallelstructuur met bijkomend ruimtebeslag vanwege benodigde infrastructuur inclusief civieltechnische kunstwerken (viaducten, onderdoorgangen) en aanpassing bewegwijzering brengt een fors kostenplaatje met zich mee. Vanuit Rijkswaterstaat / Ministerie van Verkeer & Waterstaat is geen enkele verkeerskundige aanleiding voor deze aanpassingen. Deze meerkosten dienen in dat geval vanuit de gemeenten / het project bekostigd te worden.</p>

Tabel 2: beoordeling alternatief 1a

Nr.	Beoordelingsaspect	Beoordeling
1.	Verkeersafwikkeling HWN	<p>Kortere parallelstructuur dan bij alternatief 1. Tevens is Heesch-West nu direct ontsloten op het OWN, waardoor lokaal en regionaal verkeer (werknemers, toeleveranciers, klanten etc.) niet via de parallelstructuur hoeft te rijden.</p> <p>De aansluiting Heesch-West op de nieuwe parallelstructuur is vormgegeven met één enkele rotonde aan de zuidzijde van de A59. Op deze rotonde sluiten zowel de in-/uitvoegers op de nieuwe parallelweg aan (noord- en zuidzijde) als het OWN (Bosschebaan). Dat geeft een forse verkeersdruk op deze rotonde. Door al deze verkeersstromen af te wikkelen middels één rotonde is er een grote kans op het ontstaan van een wachtrij voor de rotonde waardoor zowel de doorstroming op het OWN als het HWN (parallelstructuur) stagneert.</p> <p>Door deze oplossing ontstaat er ook een extra aansluiting tussen OWN (Bosschebaan) en HWN (parallelstructuur). Vanuit Rijkswaterstaat is dat niet wenselijk in het kader van doorstroming en veiligheid op het HWN. Met deze extra aansluiting is de verwachting dat op het OWN de verkeersdruk op omgeving Weerscheut/Papendijk groter wordt als gevolg van herverdeling van bestaand verkeer dat nu wordt afgewikkeld via aansluitingen 51/Nuland en 52/Oss (waaronder mogelijk in spits ook sluipverkeer).</p>
2.	Verkeersafwikkeling OWN	Zie bovenstaande toelichting bij beoordelingsaspect 1.
3.	(Verkeers)veiligheid	Het aantal discontinuïteiten (in-/uitvoegingen) op de A59 neemt af door de komst van de parallelstructuur. Op de resterende toe-/afritten wordt het verkeer van de huidige aansluitingen en verzorgingsplaatsen gebundeld die daardoor drukker worden en het in-/uitvoegen wordt bemoeilijkt.

Nr.	Beoordelingsaspect	Beoordeling
		<p>De lengte van de toe-/afritten, met name aan de noordzijde, voldoet qua lengte en boogstralen geheel niet aan geldende ontwerprichtlijnen. Deze kunnen eenvoudigweg niet zo compact worden uitgevoerd.</p> <p>Het te verwachten (extra) verkeer ter hoogte van aansluiting 52/Oss wordt afgewikkeld met de reeds aanwezige verkeersregelininstallatie (VRI). Hierdoor is de verwachting dat dit een marginaal effect heeft op de verkeersveiligheid.</p> <p>De nieuwe rotonde voor de ontsluiting van Heesch-West aan de zuidzijde van de A59 ontsluit zowel de parallelstructuur als het OWN (Bosschebaan). Hierdoor is dit een rotonde met vijf takken. Voor de weggebruiker is een dergelijke rotonde niet logisch en vraagt om extra verduidelijking met bewegwijzering, markering etc. Het heeft de sterke voorkeur dergelijke onlogische situaties in het wegontwerp te voorkomen.</p>
4.	Bereikbaarheid hulpdiensten	Door de direct aansluiting van Heesch-West op het OWN (Bosschebaan) is de bereikbaarheid voor hulpdiensten beter ten opzichte van alternatief 1.
5.	Ruimtebeslag	Verkorte parallelstructuur ten opzichte van alternatief 1. Ter hoogte van de nieuwe aansluiting Heesch-West op de parallelstructuur is het beslag op de huidige openbare ruimte minder groot dan bij alternatief 1.
6.	Ecologie / milieu	Idem alternatief 1.
7.	Haalbaarheid	Idem alternatief 1.
8.	Kostenindicatie	Idem alternatief 1. Vanwege een kleiner ruimtebeslag zal alternatief 1a circa 10% goedkoper uitvallen. Al met al blijft dit alternatief fors duurder ten opzichte van de oplossing in het huidige stedenbouwkundig plan.

Tabel 3: beoordeling alternatief 2

Nr.	Beoordelingsaspect	Beoordeling
1.	Verkeersafwikkeling HWN	Nu niet onderzocht. Mogelijk herverdeling van lokaal verkeer met invloed op andere aansluitingen op de A59.
2.	Verkeersafwikkeling OWN	De aanleg van de ontsluitingsweg is tegenstrijdig met het uitgangspunt om verkeer van en naar het bedrijventerrein zo snel als mogelijk op de A59 te krijgen. Met de verlengde ontsluitingsroute wordt het OWN extra belast. Dit betreft wegen met directe perceelontsluitingen en meerijsend fietsverkeer (fietsuggestiestroken).

Nr.	Beoordelingsaspect	Beoordeling
		Vanuit het verkeersonderzoek blijkt geen noodzaak om de ontsluitingsroute zuid door te trekken. De huidige rotondes ter hoogte van Nuland kunnen de toekomstige hoeveelheid verkeer (zowel autonome groei als toename door ontwikkeling van Heesch-West) blijven verwerken.
3.	(Verkeers)veiligheid	<p>Het huidige wegprofiel is niet ingericht op de ontsluiting van een bedrijventerrein (grote hoeveelheid tegengesteld vrachtverkeer) met fietssuggestiestroken. Een aantal bedrijven / bewoners heeft een directe erftoegang vanaf deze wegen. Deze situaties lenen zich niet om aansluiting te krijgen op een zwaarder belaste ontsluitingsweg. Met dit alternatief 2 worden onnodig partijen betrokken of in belang geraakt.</p> <p>In het beschikbare profiel tussen A59 en aanpalende percelen is onvoldoende ruimte beschikbaar om deze route de benodigde profieluitbreiding (minimaal vrijliggend fietspad) te bieden. Verhogen van de maximumsnelheid naar 80 km/u lijkt derhalve ook niet haalbaar.</p>
4.	Bereikbaarheid hulpdiensten	De bereikbaarheid voor hulpdiensten wordt niet of nauwelijks beïnvloed door dit alternatief 2.
5.	Ruimtebeslag	Aanpassing/verbreding van het huidige wegprofiel inclusief realisatie van vrijliggende fietspaden is niet mogelijk vanwege de inklemming tussen A59 en bestaande gebouwen/percelen.
6.	Ecologie / milieu	Alternatief 2 is aanvullend op basisontwerp en brengt daarmee extra ruimtebeslag met zich mee. Hierdoor is er ook een grotere impact op ecologie en milieu.
7.	Haalbaarheid	<p>De (verkeerkundige) onderbouwing moet de noodzaak van het doortrekken van de ontsluitingsweg aantonen. Uit het verkeerskundige onderzoek blijkt dat de huidige aansluitingen, met beperkte aanpassingen (verdubbelen opstelstroken, aanpassing VRI-regeling), het extra verkeer als gevolg van Heesch-West kunnen afwikkelen.</p> <p>Benodigde aanpassingen van het huidige wegprofiel vragen een groter ruimtebeslag. Vanwege de inklemming van de bestaande weg tussen A59 en bestaande gebouwen/percelen zal dit alternatief 2 stuiten op juridische bezwaren.</p>
8.	Kostenindicatie	Er is geen verkeerskundige noodzaak de ontsluitingsweg aan de zuidzijde door te trekken. Gezien ook de juridische belemmeringen is geen kostenindicatie uitgewerkt.

Conclusie

De beoordeling van de alternatieven van de burens heeft inzicht gegeven in het oplossend vermogen en uitvoerbaarheid. De realisatie van een parallelstructuur met bijkomend ruimtebeslag vanwege benodigde infrastructuur inclusief civieltechnische kunstwerken (viaducten, onderdoorgangen) gaat gepaard met ingrijpende ontwerpvoorwaarden en kosten. Uitvoerbaarheid is kwalitatief en financieel niet haalbaar. Effecten van de alternatieven zullen in een groter gebied belangen (bewoners, bedrijven, ecologische waarden) raken met ruimtelijke en milieueffecten (onder meer geluid). Alleen al de directe infrastructurele kosten zijn zeer hoog. Rijkswaterstaat zal hierin geen dekking verschaffen, er is vanuit HWN geen belang.

Uit het eerder uitgevoerde verkeerskundige onderzoek blijkt dat de huidige aansluitingen, met beperkte aanpassingen, het extra verkeer als gevolg van Heesch-West kunnen afwikkelen, ook in de toekomst. Ook zijn de aspecten verkeersveiligheid en bereikbaarheid in het basisontwerp geborgd.

Samenvattend zijn er vanuit de gemeenschappelijke regeling Heesch-West en de betrokken wegbeheerders geen (verkeerskundige) argumenten voor het nader overwegen van de alternatieven van de burens.