Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Opdrachtgever	Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie
Datum	22 april 2021
Auteur	Martijn Ruijgers
Onderwerp	Toelichting verkeer
Kenmerk	007324.20210218.N1.04
Pagina	1/19

1. Inleiding

1.1 Algemeen

De gemeenteraad van Enschede heeft de afgelopen jaren de bestemmingsplannen vastgesteld waarmee invulling werd gegeven aan de gebiedsontwikkeling van de voormalige militaire vliegbasis Twenthe. De bestemmingsplannen voor het noordelijk deelgebied (Technology Base/luchthaven) en de woongebieden zijn inmiddels onherroepelijk. Het bestemmingsplan voor het middendeel is medio 2019 door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS) vernietigd. Dit was een direct gevolg van de uitspraak van de ABRvS van 29 mei 2019 inzake het Programma Aanpak Stikstof (PAS).

1.1.1 Nieuw bestemmingsplan

De gemeente Enschede bereidt voor plangebied Midden een nieuw bestemmingsplan voor. In de toelichting op het nieuwe bestemmingsplan Midden is meer informatie te vinden over de totstandkoming van de plannen voor de voormalige vliegbasis. Het nieuwe bestemmingsplan omvat de gronden van Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie (hierna: VTE), de bestaande MASS-radar van Defensie en het al ingerichte natuurgebied (hierna: NNN) ten zuiden van de start- en landingsbaan[1]. Voor De MASS-radar en de NNN voorziet het bestemmingsplan Midden alleen in een passende bestemming voor de bestaande situatie. Dat is anders voor het terrein van VTE.

VTE exploiteert circa 50 hectare van de voormalige vliegbasis Twenthe in Enschede. Sinds 2014 zijn en worden er op basis van omgevingsvergunningen (waaronder een projectafwijkingsbesluit voor Hangar 11) al verschillende activiteiten georganiseerd, vooruitlopend op het nieuwe bestemmingsplan. Het nieuwe bestemmingsplan maakt op hoofdlijnen de volgende activiteiten mogelijk op het terrein van VTE:

[1] In het bestemmingsplan Midden dat in 2019 is vernietigd was Deventerpoort (terrein rondom de oude terminal) ook als bedrijventerrein opgenomen. Deze locatie is inmiddels door de gemeente verkocht en maakt geen onderdeel uit van het terrein van VTE. Omdat de nieuwe invulling van Deventerpoort nog niet is uitgewerkt, wordt er in een later stadium voor dit deelgebied een afzonderlijk bestemmingsplan opgesteld.

- Leisure.
- Evenementen.
- Statische en tijdelijke opslag.

Omdat het bestemmingsplan alleen voorziet in nieuwe ontwikkelingen op het VTE-terrein, zijn de verschillende onderzoeken toegespitst op dit gebied.

1.1.2 Aanvraag vergunningen

Naast een nieuw bestemmingsplan heeft VTE onder andere ook een omgevingsvergunning voor milieu op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) nodig om gebruik te kunnen maken van de ruimte die het bestemmingsplan gaat bieden. De procedures voor de vaststelling van het bestemmingsplan, de omgevingsvergunning milieu en andere benodigde besluiten, zoals de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb), worden gecoördineerd behandeld.

1.1.3 Reikwijdte onderzoeken

De verschillende onderzoeken hebben betrekking op zowel het nieuwe bestemmingsplan als de benodigde vergunningen/ontheffingen. Aandachtspunt is dat de in het nieuwe bestemmingsplan opgenomen mogelijkheid voor nieuwbouw geen onderdeel uitmaakt van de vergunningaanvragen. Voor het overige sluiten de aangevraagde activiteiten aan bij hetgeen in het nieuwe bestemmingsplan wordt toegestaan. Wanneer in de toekomst sprake zal zijn van nieuwbouw, dan zullen daarvoor de benodigde vergunningenprocedures worden doorlopen. In de onderzoeken is uitgegaan van de maximale situatie (inclusief nieuwbouw) die het nieuwe bestemmingsplan mogelijk maakt. De activiteiten waarvoor een vergunning wordt aangevraagd passen binnen deze kaders. De onderzoeken kunnen om die reden ook ten grondslag worden gelegd aan de vergunningaanvragen.

1.2 Verkeer

Om inzage te krijgen in de effecten (o.a. lucht en geluid) van het bijbehorende verkeer, is aan de hand van een verkeersmodel onderzocht hoe het verkeer zich verdeeld over het netwerk en wat de verkeersintensiteiten worden.

Voor het onderzoek is gebruik gemaakt van het Regionaal Verkeersmodel Twente – Variant Enschede (d.d. 6 januari 2021). Deze notitie beschrijft de gevolgde aanpak, de uitgangspunten en de resultaten.

2. Toepassing verkeersmodel

2.1 Input

2.1.1 Verkeersgeneratie als invoer in het verkeersmodel

De hoeveelheid verkeer van A naar B in een verkeersmodel wordt normaliter bepaald op basis van inwoners en arbeidsplaatsen en een aantal reismotieven. Voor veruit de meeste bedrijven en woningen resulteert dit in een goede benadering van de werkelijkheid. Bij atypische activiteiten, zoals in dit geval hoge pieken bij grote evenementen in combinatie met een groot terrein (circa 50 hectare) zal een verkeersmodel met de standaard invoer tot een onbetrouwbare verkeersgeneratie leiden. Hiervoor wijkt het gebruik teveel af van reguliere bedrijvigheid. Deze laatste concentreert zich op werkdagen en in de spitstijden, terwijl grote evenementen veelal in het weekend plaatsvinden met wisselende eindtijden.

In dit project is de verkeersattractie voor VTE daarom niet bepaald door het verkeersmodel op basis van het aantal arbeidsplaatsen, maar is het aantal ritten van en naar VTE recht-streeks ingevoerd in de herkomst-bestemmingsmatrix van het verkeersmodel. Deze methode heeft geen invloed op de verdere werking/toepassing van het verkeersmodel.

De verkeersgeneratie van VTE is gebaseerd op het toegestane gebruik zoals verwoord in de 'Notitie vervoersmanagement omgevingsvergunning milieu VTE', van 21 februari 2021 (kenmerk L001-1321812LNO-V05-ygl-NL). Hierin is aan de hand van het toegestane gebruik en de ervaringen die de afgelopen jaren door VTE al zijn opgedaan, de achtergrond achterhet verkeer nader toegelicht (verschillende typen activiteiten, verdeling over de verschillende modaliteiten, bezettingsgraad per voertuig e.d.).

2.1.2 Een verkeersmodel gaat uit van werkdagen

Een verkeersmodel berekent intensiteiten op een gemiddelde werkdag. In het geval van VTE zal echter een aanzienlijk deel van het (bezoekers)verkeer in het weekend rijden. Hier kan een verkeersmodel niet mee overweg. Voor VTE is er daarom voor gekozen om onderscheid te maken tussen verkeer op een werkdag en verkeer in de weekenden. In eerdere versies van het Regionale Verkeersmodel Twente is 1/3 van het totaal aantal bezoekers als representatief voor doordeweekse dagen gehanteerd (overige 2/3 in de weekenden). Deze verdeling is ook nu weer toegepast.

In figuur 2.1 is de omrekening van de verschillende verkeersstromen van jaarcijfers naar werkdagcijfers weergegeven. De stromen met een licht oranje arcering in de bovenste tabel, zijn voor 1/3 opgenomen in het verkeersmodel (overeenkomstig het uitgangspunt uit oudere versies van het Regionaal Verkeersmodel Twente). De bussen worden ingezet voor grootschalige evenementen die in de weekenden plaats zullen vinden en zijn daarom niet voor een werkdag opgevoerd. Stromen met de blauwe arcering rijden volledig op werk-

dagen. Het gaat daarbij om personeel van VTE zelf en de verkeersbewegingen horende bij de opslag van goederen.

1/3, 2/3
volledig weekend
volldedig werkdag

VERKEERSGENERATIE VOLGENS VTE/ROB HARMSEN (per jaar)				PA	Middelzwaar	Zwaar	VRACHT	MVT
Evenementen/leisure	tgv bezoekers (auto)	jaar	33%	248.000			-	248.000
	tgv bezoekers (bus)	jaar	0%		5.800		5.800	5.800
	tgv overig (opbouw/toeleveranciers)	jaar	33%	3.000	820	1.180	2.000	5.000
Tijdelijke opslag		jaar	100%		1.230	1.770	3.000	3.000
Statische opslag	(bunkerstrip)	jaar	100%		110	110	220	220
VTE	tgv personeel	jaar	100%	7.300			-	7.300
Deveter Poort		jaar	100%	61.401	-	-	9.658	71.059
Totaal bewegingen VTE + Deventerpoort		**jaar**		**319.701**	**7.960**	**3.060**	**20.678**	**340.379**

260 werkdagen per jaar

Input verkeersmodel Vliegveld Midden (007324.20201208.X1.03).xlsx

VERKEERSGENERATIE VOLGENS VTE/ROB HARMSEN (per werkdag)			Zone	PA	Middelzwaar	Zwaar	VRACHT	MVT
Evenementen/leisure	tgv bezoekers (auto)	werkdag	278	318	-	-	-	318
	tgv bezoekers (bus)	werkdag	278	-	-	-	-	-
	tgv overig (opbouw/toeleveranciers)	werkdag	278	4	1	2	3	6
Tijdelijke opslag		werkdag	278	-	5	7	12	12
Statische opslag	(bunkerstrip)	werkdag	278	-	0	0	1	1
VTE	tgv personeel	werkdag	278	28	-	-	-	28
Deveter Poort		werkdag	273	236	-	-	37	273
Totaal bewegingen VTE + Deventerpoort		**werkdag**	**273 + 278**	**586**	**6**	**9**	**52**	**638**

Figuur 2.1: Verdeling verkeer per jaar naar verkeer per werkdag

2.2 Output

De resultaten uit een verkeersmodel kunnen niet voor alle doelen één-op-één gebruikt worden. Bij sommige omgevingsaspecten vindt er een omrekening plaats naar dagdelen (geluid), voor andere onderwerpen wordt bijvoorbeeld naar een jaartotaal gekeken (stikstof). In de volgende subparagrafen wordt dit kort toegelicht per thema.

2.2.1 Geluidberekeningen op (week)dagdelen

In het akoestisch onderzoek voor indirecte hinder is vanwege de specifieke bedrijfsvoering van VTE voor een afwijkende beoordelingsmethode gekozen. Uitgangspunt is niet een weekdaggemiddelde zoals bij wegverkeerslawaai, maar een reguliere werkdag. Bij een inrichting als VTE is een grote diversiteit aan evenementen en activiteiten mogelijk. Gezien deze grote diversiteit is het praktisch onmogelijk alle mogelijke situaties akoestisch in beeld te brengen.

Om deze reden is gekozen voor een opzet waarbij als eerste de 'normale' werkdagen zijn beschouwd, zijnde het verkeer van en naar VTE dat niet samenhangt met grote evenementen. Deze situatie is verder aangeduid met 'reguliere werkdag'. Vervolgens is voor de grote evenementen onderzocht bij welke aantallen bezoekers nog voldaan kan worden aan 65dB(A) op de gevels van woningen. Daarboven zal met een verkeers- en vervoersplan gewerkt moeten worden.

2.2.2 Stikstofdepositie op jaarbasis

Voor stikstofberekeningen dient uitgegaan te worden van het totale projecteffect op jaarbasis. Bij de meeste projecten rijdt verkeer vooral op werkdagen en wordt het effect op jaarbasis bepaald door de intensiteiten op werkdagen per wegvak om te rekenen (te verlagen) naar weekdagen. Deze worden vervolgens vermenigvuldigd met 365 tot jaarcijfers.

Omdat bij VTE het grootste deel van het verkeer in het weekend rijdt, is deze methode hier niet geschikt. Daarom wordt een andere methode gebruikt:

1. Eerst is bepaald hoeveel verkeer er op jaarbasis van/naar VTE rijdt. Dit is dus niet alleen het verkeer op werkdagen zoals in het verkeersmodel zit, maar al het verkeer.
2. Vervolgens is al dit verkeer verdeeld over het netwerk, met daarbij onderscheid tussen het verkeer op werkdagen en in de weekenden. De basis voor de verdeling is afkomstig uit een zogenaamde 'selected link'-analyse van het verkeersmodel. Deze toont de relatieve verdeling van het verkeer afkomstig van VTE over het netwerk. De op de afbeeldingen weergegeven relatieve verdeling in percentages betreffen het gemiddelde van beide rijrichtingen.

3. Uitkomsten modelberekeningen

3.1 Vergelijking drie alternatieven

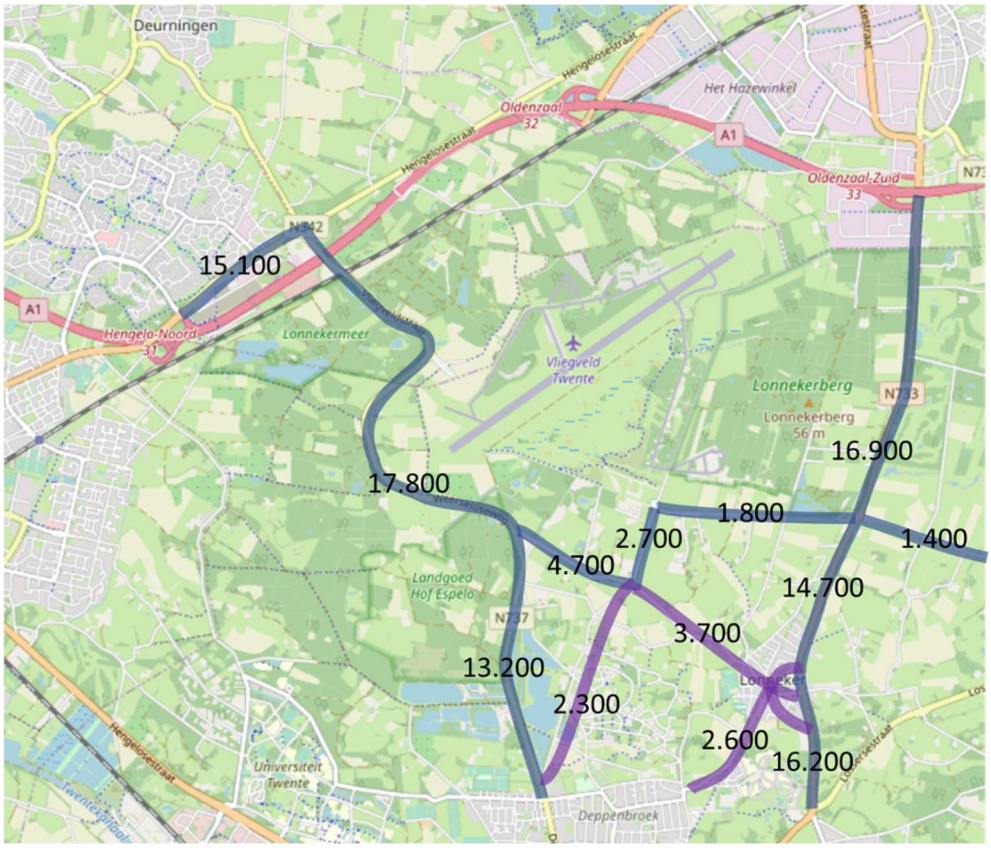
Met het verkeersmodel zijn de werkdagintensiteiten berekend voor drie alternatieven:

1. **VTE – zonder maatregelen**.
2. **VTE – met knip in de Vliegveldweg**: de Vliegveldweg wordt tussen de Oude Deventerweg en het kruispunt Snellenweg – Vliegveldweg - De Braakweg afgesloten voor gemotoriseerd verkeer.
3. **VTE – met middengeleider**: er komt een afslagverbod voor gemotoriseerd verkeer van de Vliegveldweg naar VTE vice versa in combinatie met een gewijzigde vormgeving van het kruispunt Vliegveldweg - Oude Deventerweg – ingang VTE, om te voorkomen dat het afslagverbod genegeerd wordt.

Alternatief 2 en 3 zijn gericht op het zoveel mogelijk beperken van VTE-verkeer langs het Natura-2000 gebied Lonnekermeer langs de N737. Bij deze alternatieven zal VTE bezoekers informeren over de gewenste route via de N733, om te voorkomen dat bestuurders op de heenweg toch via de N737 rijden en pas bij VTE merken dat ze daar het terrein niet op kunnen rijden. De informatie kan op verschillende manieren gedeeld worden, bijvoorbeeld in afspraken met toeleveranciers, routebeschrijvingen en tekstkarren langs de A1 bij grote evenementen.

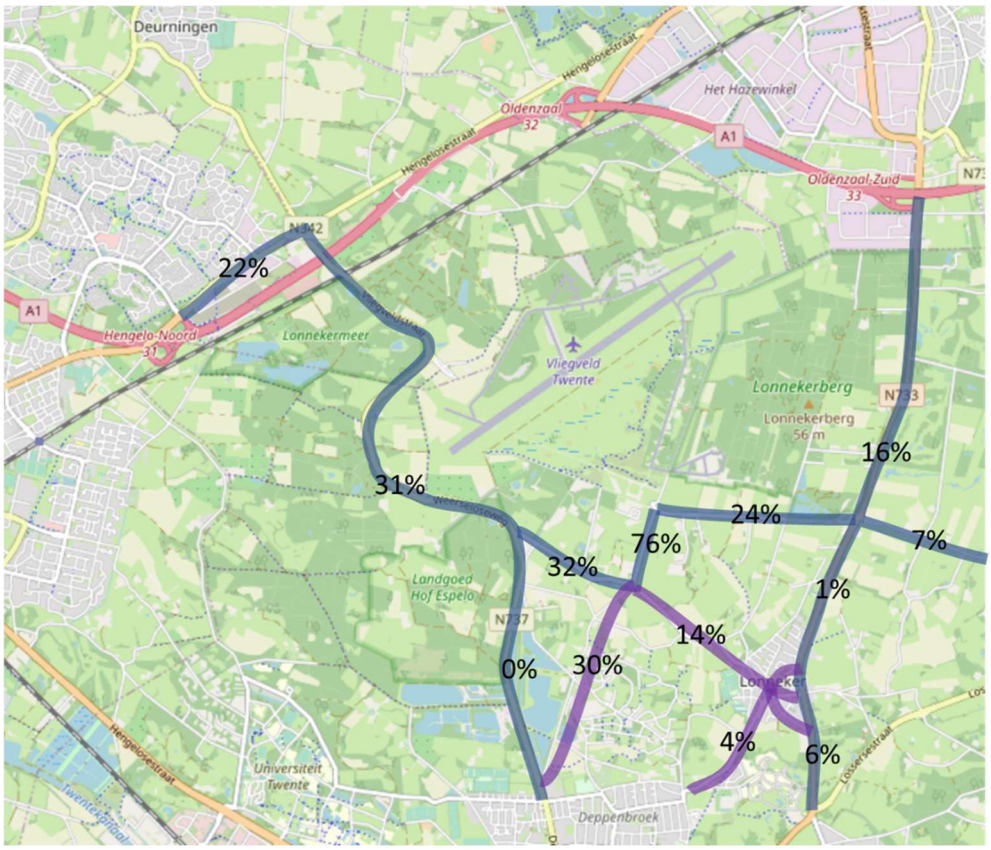
3.1.1 VTE – zonder maatregelen

Figuur 3.1 toont de intensiteiten op de wegen die in Aerius zijn opgenomen (blauw) en de overige wegen in de directe omgeving van VTE (paars). In dit scenario zit het verkeer dat op werkdagen van/naar VTE rijdt, zonder dat er gestuurd wordt op routekeuze.



Figuur 3.1: Werkdagetmaalintensiteiten 2030 (zonder maatregelen)

De verdeling van het VTE-verkeer over het netwerk is weergegeven in figuur 3.2.



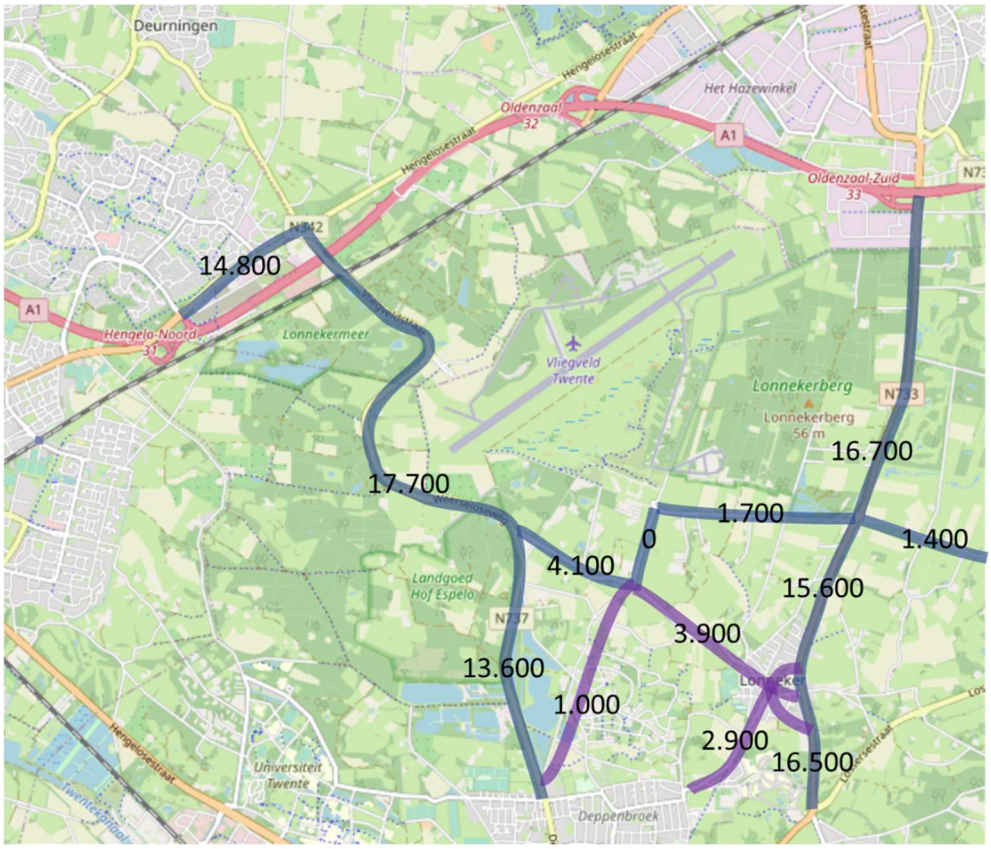
Figuur 3.2: Relatieve verdeling VTE-verkeer o.b.v. verkeersmodel (zonder maatregelen)

Een aanzienlijk deel van het verkeer rijdt via de N737. Deze provinciale weg loopt deels direct langs Natura2000-gebied Lonnekermeer. Om de effecten op dit natuurgebied te beperken, is gekeken naar mogelijkheden om het verkeer via andere routes te laten rijden.

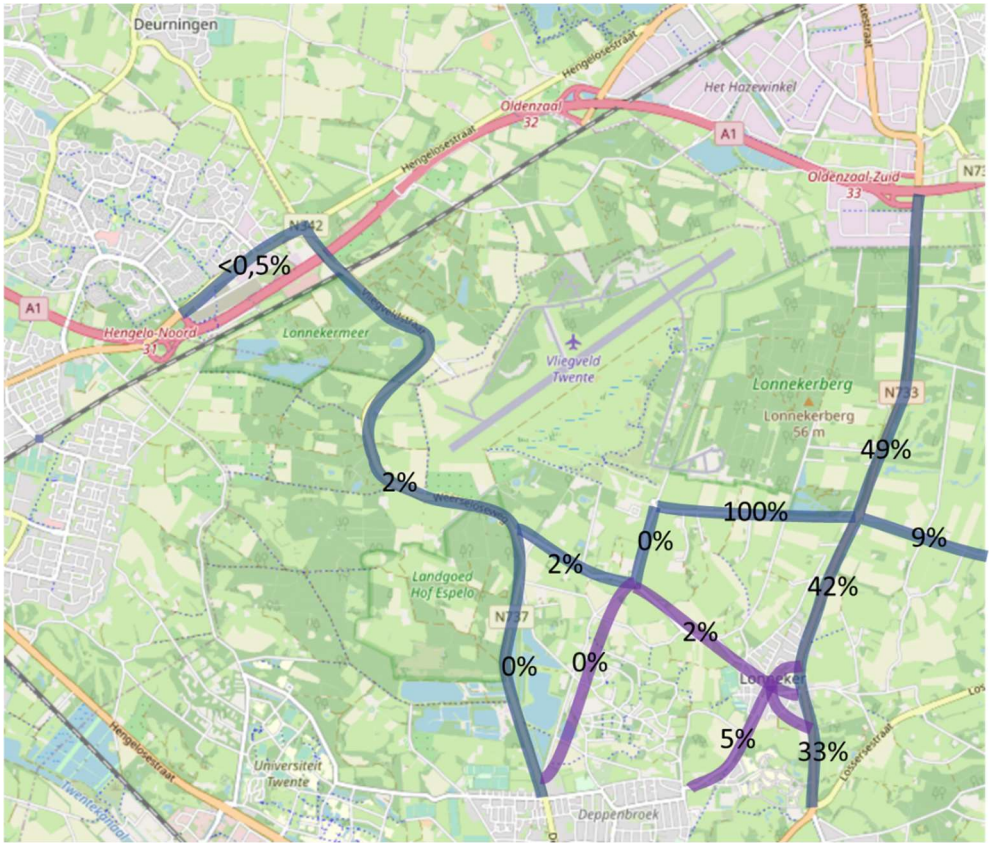
3.1.2 Alternatief 'knip Vliegveldweg'

Bij een fysieke knip van de Vliegveldweg kan men niet meer via de Vliegveldweg rijden, waardoor de route via de N737 veel minder aantrekkelijk wordt voor verkeer tussen VTE en de A1 (Hengelo en westelijker). De Vliegveldweg (i.c.m. de Oude Deventerweg) wordt echter ook gebruikt door lokaal verkeer en door verkeer tussen Oldenzaal en Enschede noordwest.

Figuur 3.3 toont de intensiteiten op de relevante wegvakken en figuur 3.4 laat de relatieve verdeling van het VTE-verkeer over deze wegvakken zien. Het percentage is het percentage van het totale VTE-verkeer op dat wegvak.

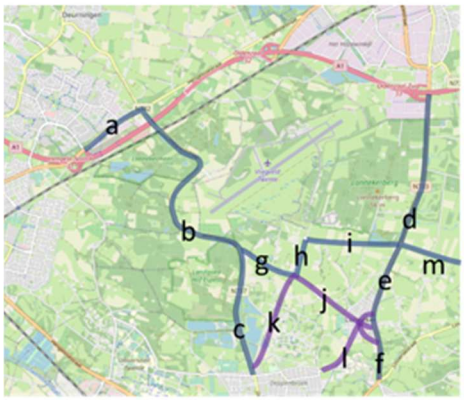


Figuur 3.3: Werkdagetmaalintensiteiten 2030 (knip Vliegveldweg)



Figuur 3.4: Relatieve verdeling VTE-verkeer o.b.v. verkeersmodel (knip Vliegveldweg)

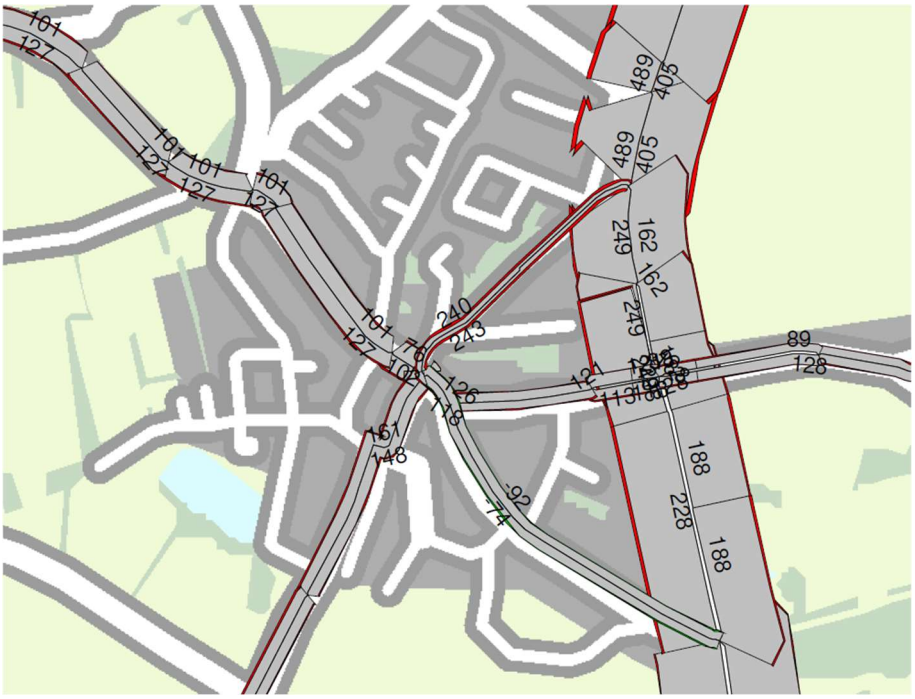
De belangrijkste effecten van de knip op de intensiteiten zijn samengevat in figuur 3.5.



	VTE - zonder maatregelen	VTE - Knip	Verschil
a	15.100	14.800	-300
b	17.800	17.700	-100
c	13.200	13.600	400
d	16.900	16.700	-200
e	14.700	15.600	900
f	16.200	16.500	300
g	4.700	4.100	-600
h	2.700	-	-2.700
i	1.800	1.700	-100
j	3.700	3.900	200
k	2.300	1.000	-1.300
l	2.600	2.900	300
m	1.400	1.400	-

Figuur 3.5: Effect knip Vliegveldweg op werkdagetmaalintensiteiten

- Algemeen:
  - Er rijdt (uiteraard) geen gemotoriseerd verkeer meer op de Vliegveldweg (tussen de Oude Deventerweg en het kruispunt Snellenweg – Vliegveldweg - De Braakweg).
  - Ook op de Vergertweg, Snellenweg en De Braakweg neemt het verkeer af.
  - In Lonneker nemen de intensiteiten toe. (Zie onderstaand detail van het verkeers-model, 127 betekent 127 motorvoertuigen per werkdagetmaal meer dan in de situatie zonder verkeersmaatregel.):



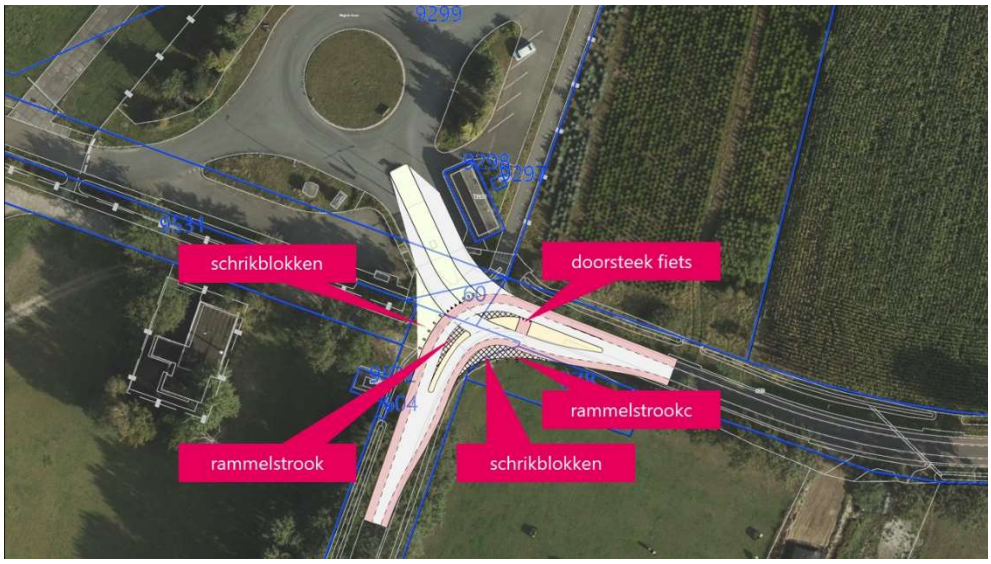
Figuur 3.6: Verschilplot Lonneker (werkdagetmaal)

  - Op de Oldenzaalsestraat (N733) tussen Enschede en Lonneker wordt het drukker.
  - Op de N737 wordt het ten zuiden van de Vergertweg drukker, ten noorden van de Vergertweg is er een verwaarloosbare verschuiving in richting waarneembaar (+50 richting noord, - 50 richting zuid), op doorsnedeniveau veranderen de intensiteiten niet.
- Routekeuze VTE-verkeer:
  - VTE-verkeer kan alleen nog maar via de Oude Deventerweg rijden.
  - 2% van het VTE-verkeer rijdt via Lonneker alsnog naar de N737 (10 motorvoertuigen per werkdagetmaal). Dit betreft grotendeels verkeer richting de noordzijde van het Vliegveld. Minder dan 0,5% van het verkeer rijdt verder noordwaarts via de N737 (3 motorvoertuigen per werkdagetmaal).

3.1.3 Alternatief middengeleider

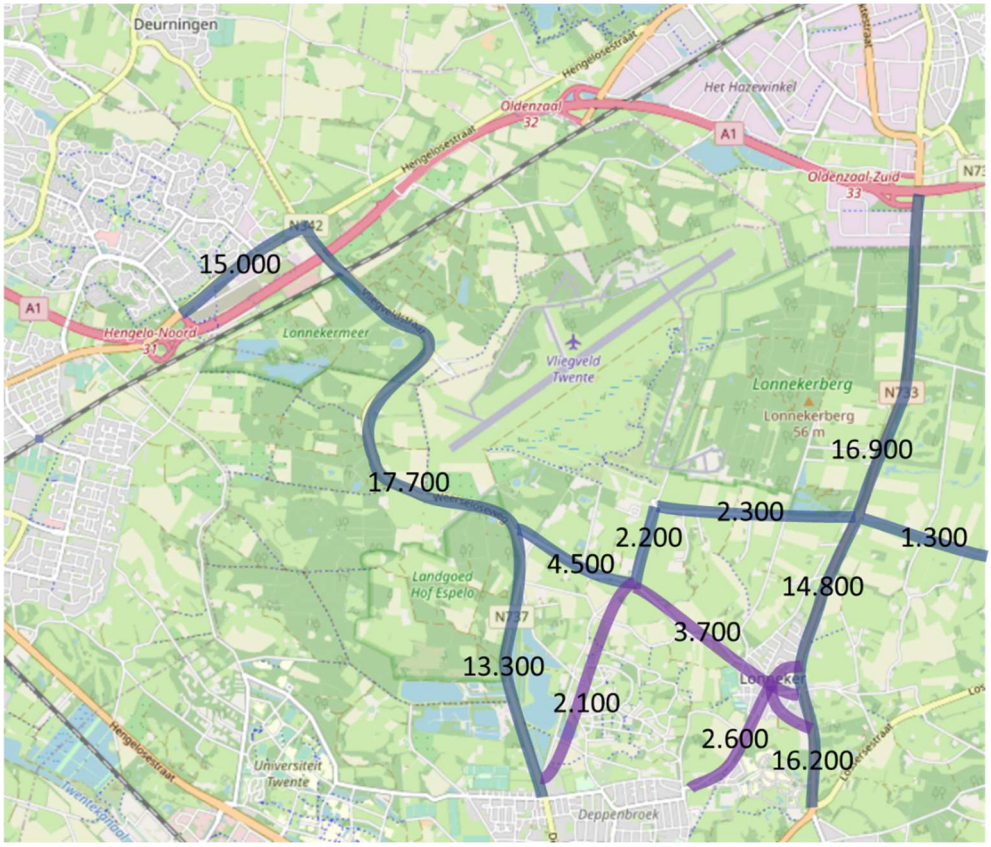
In deze variant wordt het VTE-verkeer op de N737 beperkt door een afslagverbod van VTE naar de Vliegveldweg vice versa ondersteund met een aangepaste vormgeving van het kruispunt bij de ingang van het VTE-terrein.

Figuur 3.7 toont de principeschets in de bocht van de Vliegveldweg en de Oude Deventerweg. Smalle rijstroken geleiden de voertuigen in de gewenste richting. Door toepassing van schrikblokken en verhoogde bermen wordt voorkomen dat VTE-bezoekers het afslagverbod negeren en toch via de Vliegveldweg rijden.

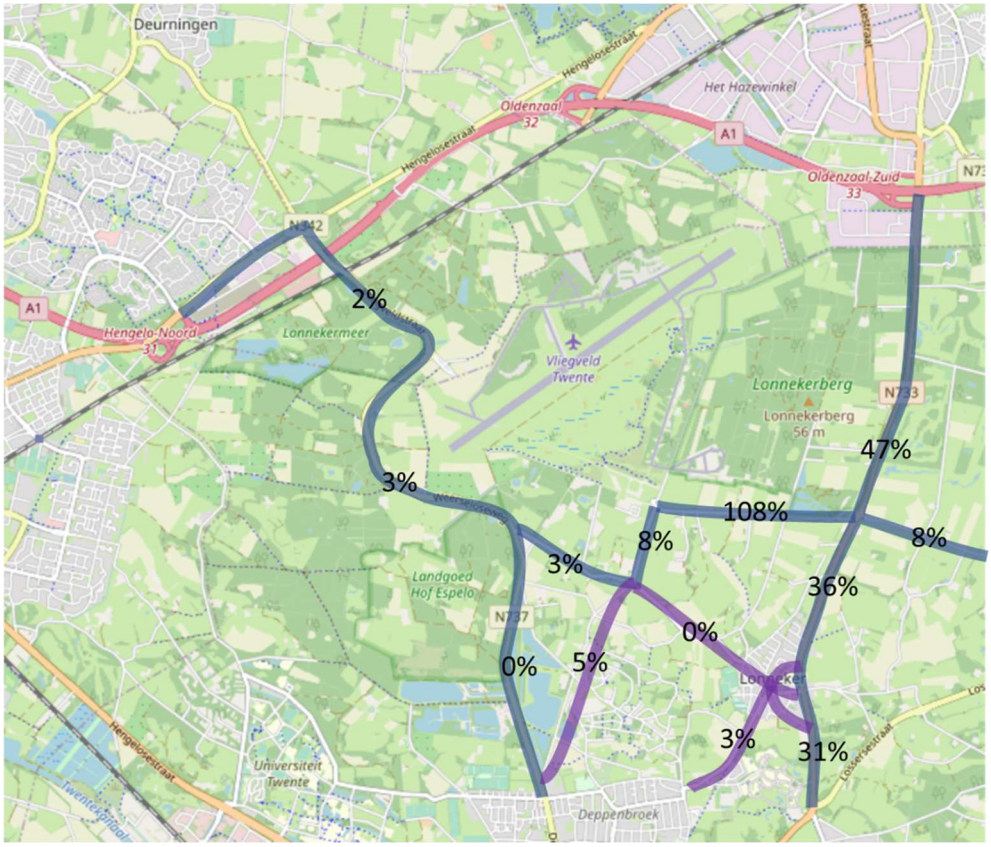


Figuur 3.7: Schetsontwerp aanpassing kruispunt

Figuur 3.8 toont de intensiteiten op de relevante wegvakken en figuur 3.9 laat de relatieve verdeling van het VTE-verkeer over deze wegvakken zien.

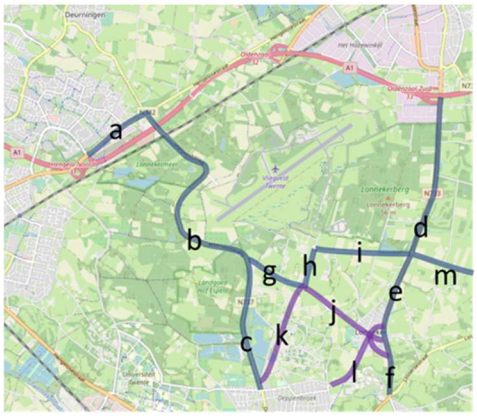


Figuur 3.8: Werkdagetmaalintensiteiten 2030 (met afslagverbod en aangepast kruispunt)



Figuur 3.9: Relatieve verdeling VTE-verkeer o.b.v. verkeersmodel (afslagverbod en aangepast kruispunt)

De belangrijkste effecten van het afslagverbod in combinatie met de aangepaste kruispunt-vormgeving op de intensiteiten zijn samengevat in figuur 3.10.



	VTE - zonder maatregelen	VTE - Middengeleider	Verschil
a	15.100	15.000	-100
b	17.800	17.700	-100
c	13.200	13.300	100
d	16.900	16.900	-
e	14.700	14.800	100
f	16.200	16.200	-
g	4.700	4.500	-200
h	2.700	2.200	-500
i	1.800	2.300	500
j	3.700	3.700	-
k	2.300	2.100	-200
l	2.600	2.600	-
m	1.400	1.300	-100

Figuur 3.10: Effect afslagverbod en aanpassing kruispunt op werkdagetmaalintensiteiten

- Algemeen:
  - De Vliegveldweg (tussen de Oude Deventerweg en het kruispunt Snellenweg – Vliegveldweg - De Braakweg) wordt rustiger (-500 motorvoertuigen per werkdag-etmaal), de Oude Deventerweg wordt drukker (500 motorvoertuigen per werkdag-etmaal).

- In Lonneker zijn de verschillen met situatie zonder verkeersmaatregel verwaarloosbaar klein (zie onderstaand detail van het verkeersmodel, 43 betekent 43 motorvoertuigen per werkdagetmaal meer dan in de situatie zonder verkeersmaatregel):

Figuur 3.11: Verschilplot Lonneker (werkdagetmaal)

- Routekeuze VTE-verkeer
  - Op de Oude Deventerweg rijdt 108% van het VTE-verkeer. Dat kan als volgt verklaard worden. Voor 8% van het verkeer van en naar VTE (53 ritten per werkdagetmaal) is de Vliegveldweg nog steeds de meest aantrekkelijke route, zelfs als ze daarvoor heen en weer over de Oude Deventerweg moeten rijden (via de rotonde met de N733).
  - Het gaat om:
    - 3% via de Vergertweg/Snellenweg/N737:
      - 1% van/naar Technology Base (Oude Vliegveldweg);
      - 2% van/naar N737 ten noorden van de Oude Vliegveldweg;
    - 5% via De Braakweg.

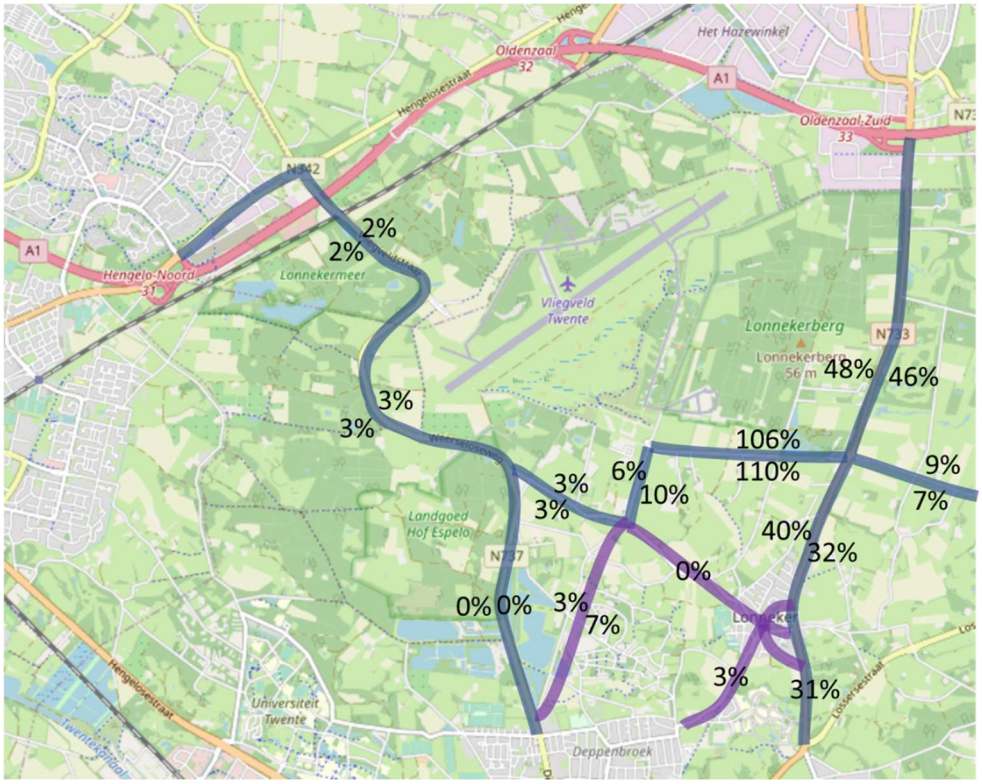
4. Conclusie

4.1 Keuze voorkeursalternatief

Op basis van de hiervoor beschreven verkeerseffecten is het alternatief met afslagverbod en aangepaste vormgeving van het kruispunt bij VTE als voorkeursalternatief gekozen. In dit alternatief rijdt er nog amper VTE-verkeer via de N737, het heeft een verwaarloosbaar effect op het verkeer in Lonneker en verkeer van Oldenzaal richting noordwest Enschede kan de gebruikelijke route via de Oude Deventerweg, Vliegveldweg en De Braakweg blijven rijden.

4.2 Verdeling VTE-verkeer Aerius en indirecte hinder

De verdeling van het verkeersmodel is als basis gebruikt voor de verdeling van het verkeer in Aerius en het onderzoek naar indirecte hinder. Bij die berekening is uitgegaan van de percentages per rijrichting zoals opgenomen in onderstaande afbeelding (afbeelding 3.9 toont de percentages als gemiddelde van beide rijrichtingen).

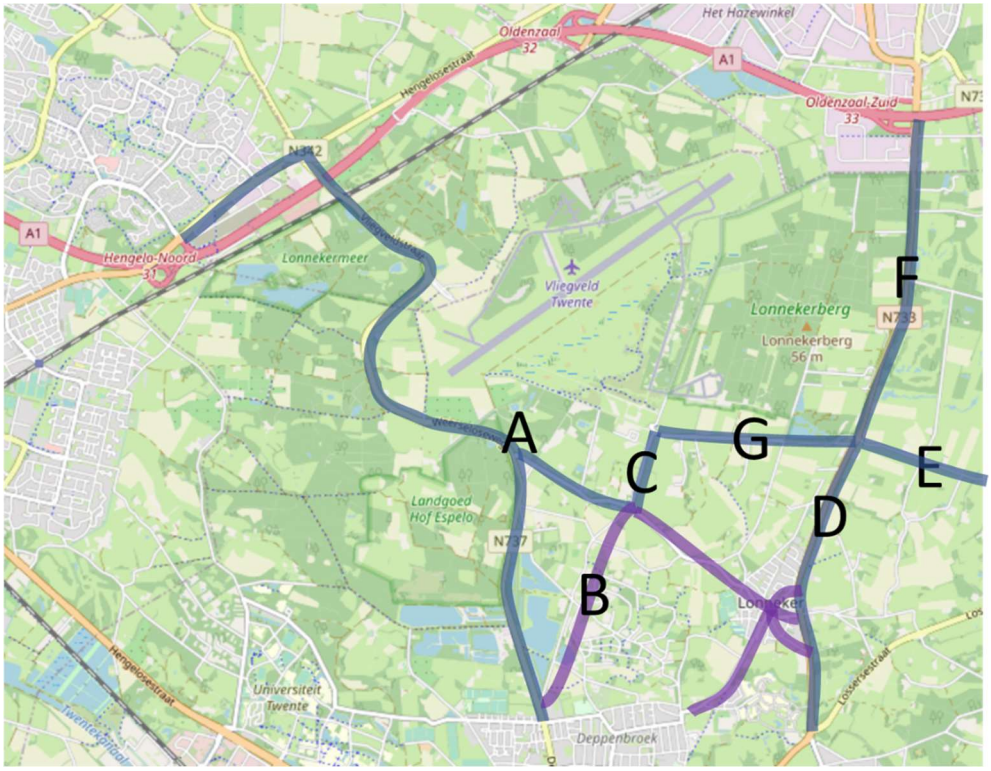


Figuur 4.1: Relatieve verdeling VTE-verkeer o.b.v. verkeersmodel (afslagverbod en aangepast kruispunt) per rijrichting)

Op aangeven van de initiatiefnemer zijn een aantal kleine wijzigingen doorgevoerd, die recht doen aan het daadwerkelijke gedrag van het VTE-verkeer. Het betreft de volgende correcties:

- Aangenomen is dat het VTE-personeel zelf en het verkeer voor de statische en tijdelijke opslag niet via het Lonnekermeer rijdt, omdat deze bekend zijn met de situatie. De initiatiefnemer heeft hier rechtstreeks invloed op en zal dit met afspraken borgen.
- Dat een klein deel van het verkeer vanaf de A1 en uit Hengelo ondanks routeinformatie toch via het Lonnekermeer naar VTE probeert te rijden is aannemelijk. Het is onlogisch dat vertrekkend verkeer eerst naar de rotonde op de N733 rijdt, daar volledig omdraait om via de bocht bij de ingang van het VTE-terrein alsnog richting de N737 langs het Lonnekermeer te rijden. Navigatiesystemen zullen bij nadering van de rotonde de route via de N733 richting Oldenzaal als snelste rijroute aangeven voor de A1 richting het westen. De reistijden via beide routes liggen dermate dicht bij elkaar, dat als een bestuurder eenmaal richting de N733 rijdt (door het afslagverbod en de aangepaste vormgeving van het kruispunt bij VTE), het onwaarschijnlijk is dat hij dan bij de rotonde om zal keren om alsnog via de N737 te rijden.
- Busverkeer wordt ingezet bij grootschalige evenementen voor bezoekers die niet uit de regio komen. Voor het busverkeer is daarom aangenomen dat al het busverkeer via de A1 en de N737 of N733 rijdt. De verdeling over beide wegen is voor de inkomende bussen overgenomen uit het verkeersmodel (3% via de N737), wat een conservatieve aanname is, aangezien het georganiseerd busvervoer goed stuurbaar (via de N733) zal zijn.
- Bij de grote evenementen zal verhoudingsgewijs meer verkeer een niet lokale herkomst hebben en dus via de A1 rijden, dan waar het verkeersmodel van uit gaat. Op basis van ervaringen van VTE is de verwachting dat circa 1 op de 4 voertuigen vanaf de kant van Enschede komt of daar naartoe rijdt. Dit betreft verkeer uit Enschede zelf, maar ook voor bijvoorbeeld Haaksbergen is dit de snelste route). Bij deze grote evenementen zal via verkeersregelaars worden voorkomen dat vertrekkend verkeer via de rotonde op de N733 weer terug rijdt via de Oude Deventerweg naar de N737 (anders ontstaan verkeersonveilige situaties omdat dit verkeer dan gaat kruisen met het vertrekkend verkeer vanaf het VTE-terrein).

Op basis van bovenstaande verfijning worden voor de verdere onderzoeken (Aerius en indirecte hinder) de volgende verdelingen als basisuitgangspunt gebruikt.



Figuur 4.2: Relevante wegvakken Aerius en indirecte hinder

	A		B		C		D		E		F		G	
A=aankomend, V=vertrekkend	A	V	A	V	A	V	A	V	A	V	A	V	A	V
personeel VTE	0%	0%	0%	0%	0%	0%	39 %	43 %	9%	7%	52 %	50 %	100 %	100%
bezoekers (lichte motorvoertuigen)	3%	0%	7%	3%	10 %	3%	32 %	40 %	9%	7%	49 %	50 %	110 %	103%
Overig personeel	3%	0%	7%	3%	10 %	3%	32 %	40 %	9%	7%	49 %	50 %	110 %	103%
Vrachtbewegingen toeleveranciers	3%	0%	7%	3%	10 %	3%	32 %	40 %	9%	7%	49 %	50 %	110 %	103%
Vrachtbewegingen tijdelijke opslag	0%	0%	7%	3%	7%	3%	32 %	40 %	9%	7%	52 %	50 %	107 %	103%
Vrachtbewegingen statische opslag	0%	0%	7%	3%	7%	3%	32 %	40 %	9%	7%	52 %	50 %	107 %	103%

Tabel 4.1: Relatieve verdeling VTE-verkeer o.b.v. input VTE (afslagverbod en aangepast kruispunt) per rijrichting voor een reguliere werkdag (1/3 van het totaal)

	A		B		C		D		E		F		G	
A=aankomend, V=vertrekkend	A	V	A	V	A	V	A	V	A	V	A	V	A	V
bezoekers (lichte motorvoertuigen)	3%	0%	3%	0%	6%	0%	22%	25%	9%	7%	63%	68%	106%	100%
bezoekers (bussen)	3%	0%	0%	0%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	97%	100%	103%	100%
Overig personeel	3%	0%	3%	0%	6%	0%	22%	25%	9%	7%	63%	68%	106%	100%
Vrachtbewegingen toeleveranciers	3%	0%	3%	0%	6%	0%	22%	25%	9%	7%	63%	68%	106%	100%

Tabel 4.2: Relatieve verdeling VTE-verkeer o.b.v. input VTE (afslagverbod en aangepast kruispunt) per rijrichting voor de grote activiteiten (2/3e van het totaal)