

**BUREAUSTUDIE FASE 1, BEDRIJVENTERREIN
STEPELERVELD
VERKEER**

GEMEENTE HAAKSBERGEN

juni 2009
110301.001599



Inhoud

1 Inleiding	2
1.1 Aanleiding	2
1.2 Ligging bedrijventerrein	2
2 Ontsluiting in de eerste fase van ontwikkeling	2
2.1 Verkeersproductie in fase 1	2
2.2 Belasting bestaande wegennet	2
3 Onderzoekspunten uiteindelijke situatie	2
3.1 De nieuwe N18 en de aansluitingslocaties	2
3.2 Informatiebehoefte 2e fase	2

HOOFDSTUK 1 Inleiding

1.1

AANLEIDING

De gemeente Haaksbergen is voornemens om een nieuw bedrijventerrein te ontwikkelen, te weten Stepelerveld.

Eén van de randvoorwaarden hiervoor is een acceptabele verkeersafwikkeling en acceptabele ontwikkeling van verkeersgerelateerde aspecten zoals verkeersveiligheid, lucht en geluid.

In deze rapportage wordt nader ingegaan op:

- de verkeersafwikkeling in de eerste fase van ontwikkeling met gebruikmaking van het bestaande wegennet;
- de te onderzoeken verkeersaspecten voor de uiteindelijke situatie.

1.2

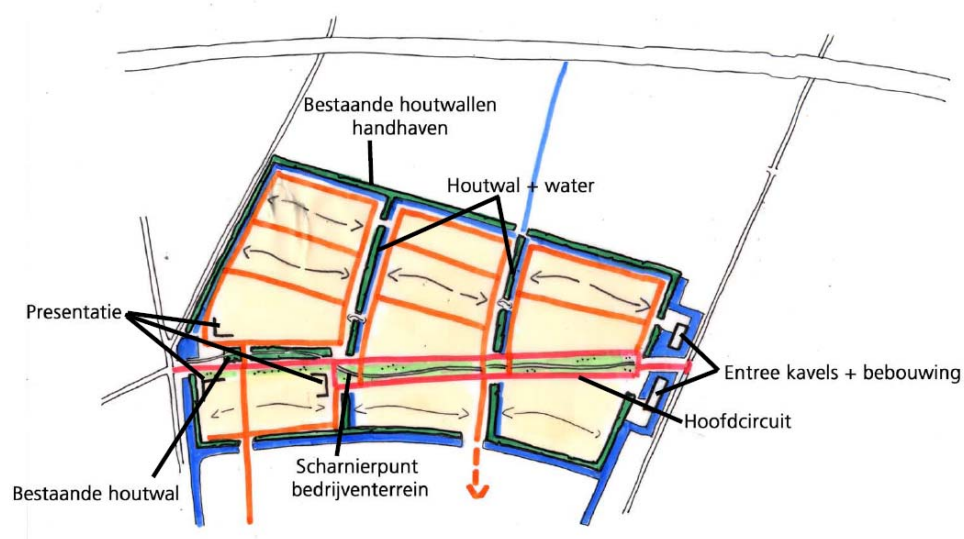
LIGGING BEDRIJVENTERREIN

Het nieuw te ontwikkelen bedrijfsterrein Stepelerveld ligt noordelijk van de bebouwde kom van Haaksbergen aan de Hengelosestraat (N739) naar Hengelo.

Stepelerveld wordt omsloten door de Hazenweg aan de noordzijde, de Hengelosestraat en Schaddenweg aan de westzijde, het bestaande industrieterrein aan de zuidzijde en de Kolenbranderweg aan de oostzijde. Geluidsgevoelige bestemmingen (woningen) bevinden zich op korte afstand van het bedrijventerrein. De indeling en de ligging van het bedrijventerrein zijn in de figuren 2.1 en 2.2. weergegeven.

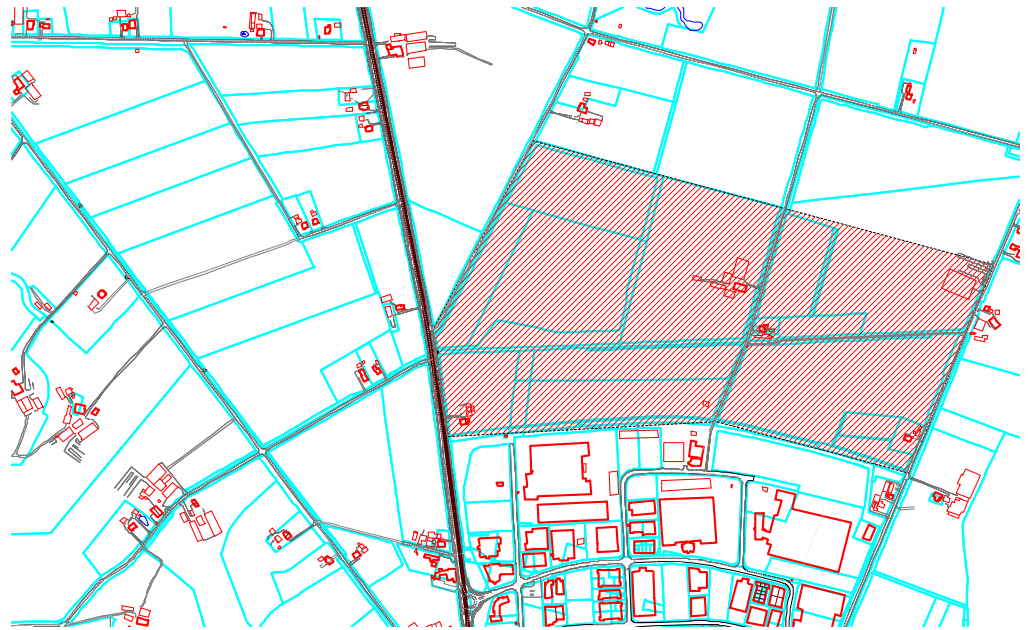
Figuur 1.1

Stepelerveld indeling



Figuur 1.2

Stepelerveld, ligging



HOOFDSTUK

2 Ontsluiting in de eerste fase van ontwikkeling

In dit hoofdstuk wordt nagegaan of de ontsluiting via de bouwstraat en het bestaande wegennet in de eerste fase voldoende is.

Voor fase 1 (circa 12 ha bruto) is een ontsluiting via het bestaande bedrijventerrein Stepelo gaan, dat net ten zuiden van het nieuwe bedrijventerrein ligt.

De ontsluiting in de eerste fase wordt gerealiseerd vanaf de rotonde van de Hengelsestraat via de Metaalstraat en de Elektrostraat. De bouwstraat voor de eerste fase van Stepelerveld (lopend over tracé Stepelerveldweg) wordt aangesloten op de Elektrostraat.

Voor de ontsluiting in fase 1 is dus de bestaande vormgeving van het wegennet op bedrijventerrein Stepelo het uitgangspunt. Gegeven het ontwikkelingstempo van ca. 3 ha per jaar en een start van de bedrijvigheid in 2011 wordt aangenomen dat ontsluiting via de bouwstraat en het bestaande wegennet tot 2015 zal moeten kunnen functioneren.

Eerst volgt een raming van wat de verkeersproductie zal zijn in fase 1. Daarna wordt nagegaan of het bestaande wegennet dat aankan.

2.1

VERKEERSPRODUCTIE IN FASE 1

Wat is de verkeersproductie in de eerste fase van Stepelo?

Het gaat om een gemengd bedrijventerrein van categorie 3 en 4.

Ten behoeve van de verkeersgeneratieberekening is gewerkt met de methodiek, zoals ontworpen door Goudappel en het CROW [bron:www.verkeersgeneratie.nl].

De verkeersgeneratietool van Goudappel is een hulpmiddel om verkeers- en vervoeraspecten op een eenvoudige wijze inzichtelijk te maken in een proces van ruimtelijke ontwikkeling. Daartoe maakt de tool gebruik van de kengetallen uit de CROW-publicatie 256 'Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden' en CROW-publicatie 272 'Verkeersgeneratie voorzieningen'.

Op basis van variabelen met betrekking tot de verwachte ontwikkeling van het plangebied (wonen, werken, voorzieningen), kenmerken van de omgeving (verstedelijkingsgraad, autobezit, nabijheid openbaar vervoer en snelwegaansluiting) genereert de tool de verwachte verkeersintensiteiten in motorvoertuigbewegingen/etmaal.

Hantering van de tool levert op dat een gemengd bedrijven terrein van 12 ha op een matig stedelijke locatie ca. 2.000 motorvoertuigen per werkdag genereert.

Totale verkeersproductie bedrijventerrein

Vanwege het gebruik van het bestaande wegennet van Stepelo is ook van belang wat de verkeersproductie van dit bedrijventerrein is.

Aangezien dit ca. twee keer zo groot is als de eerste fase van Stepelerveld (en (aanname) twee keer zoveel verkeer genereert), is het totale verkeer dat op de rotonde van en naar het bedrijventerrein gaat ca. 6.000 per etmaal.

2.2**BELASTING BESTAANDE WEGENNET**

De wegen op Stepelo zijn behoorlijk breed. Er zijn geen gescheiden voorzieningen voor langzaam verkeer.

Deze wegen kunnen de bovengenoemde intensiteiten goed aan. Het drukst zal het zijn op de Metaalstraat bij de rotonde Hengelosestraat.

Op de Hengelosestraat rijden in 2015 ca. 13.000 voertuigen per etmaal. Daar zitten de verkeersbewegingen van Stepelo al bij in.

Voegen we daar de extra 2.000 mvt/etmaal van Stepelerveld bij, dan is het totaal ca. 15.000 mvt/etmaal.

Voor de Hengelosestraat zelf is dit geen probleem.

Het meest kritische punt zal de rotonde bij de Metaalstraat¹ zijn vanwege de grote stroom doorgaand verkeer op de Hengelosestraat. De enkelstrooksrotonde heeft een diameter van ca. 35 meter. Een dergelijke rotonde heeft een capaciteit van ca. 20.000 mvt/etmaal.

In principe moet de rotonde het verkeer aankunnen temeer daar het een drietaksrotonde is met relatief weinig conflictbewegingen².

Een inzooming op de spitsen geeft het volgende beeld.

De dominante stroom in de ochtendspits is zuid-noord. In de avondspits is dat omgekeerd (noord-zuid).

In de ochtendspits zal een conflict tussen verkeer uit het noorden, dat naar het bedrijventerrein toe wil, en het zuid-noord verkeer voor wachtrijen kunnen zorgen.

Desnoods zal bij gebleken problemen de rotonde voor de spitsen kunnen worden uitgerust met verkeerslichten.

De richting noord-zuid kent weinig conflicten omdat de aantakking Metaalstraat aan de oostkant zit. In de avondspits zal het verkeer daarom weinig problemen kennen.

Conclusie: het bestaande wegennet zal het extra verkeer van de eerste fase van Stepelerveld goed kunnen verwerken.

¹ Er is aangenomen dat de iets zuidelijker gelegen rotonde Hengelosestraat-Noorsingel niet specifiek door de ontwikkeling van Stepelerveld een toekomstig knelpunt zal worden.

² Een aandachtspunt is wel het fietsverkeer dat voorrang heeft aangezien de rotonde in het stedelijke gebied ligt.

HOOFDSTUK 3

Onderzoekspunten uiteindelijke situatie

Uiteindelijk zal het bedrijventerrein bruto 42 ha beslaan en netto 34 ha. Voordat met fase 2 wordt gestart zal de toekomstige ontsluiting aan de oostzijde, goed georiënteerd op de verwachte aansluiting op de nieuwe N18, worden gerealiseerd. Daarvoor moet een aantal (verkeers)zaken worden onderzocht.

3.1

DE NIEUWE N18 EN DE AANSLUITINGSLOCATIES

Er zijn plannen om de N18, de stroomweg in het gebied, op te graden dan wel voor een deel of voor de gehele N18 een nieuw tracé aan te leggen.

Aangenomen is dat er in dit gebied een nieuw tracé voor de N18 komt. Een upgrading van het huidige tracé ter plaatse van Haaksbergen levert veel hinder op. Bij Haaksbergen gaat het nieuwe deel van de N18 westelijk van de kom lopen.

Er zijn bij de diverse varianten van de nieuwe N18 twee alternatieve locaties voor een aansluiting van het onderliggende wegennet op de N18:

- één aansluiting op de N347 ;
- één aansluiting op de Stepelerveldweg/Kolenbranderweg.

Die laatste mogelijkheid zal waarschijnlijk worden gekozen.

3.2

INFORMATIEBEHOEFTE 2E FASE

Wat is de informatiebehoefte voor verkeer in de 2e fase?

Bij bestemmingsplannen moet de uitvoerbaarheid op langere termijn aangetoond worden. Voor nieuwe bestemmingen met duidelijke verkeerseffecten moet op basis daarvan worden beschreven

- wat de huidige situatie is tav verkeer
- wat de autonome ontwikkeling voor verkeer wordt (10 jaar na de procedure). Hierbij is o.a de invloed van de nieuwe N18 en andere ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen mee te nemen.
- wat de verkeersontwikkeling met de nieuwe bestemming wordt (10 jaar na de procedure)
- of de capaciteit van het aanpalende verkeersnetwerk dan (nog) voldoende is

Daarnaast zijn er ook andere beoordelingsaspecten, die door verkeerseffecten worden beïnvloed.

Voorwaarden vanuit die verkeersgerelateerde aspecten zijn:

- de verkeersveiligheid mag niet verslechteren
- voor externe veiligheid zijn risiconormen gesteld (ook de verkeerseffecten hebben invloed op externe veiligheid).
- de effecten op lucht en geluid mogen bepaalde normen niet overschrijden.

Voor de beoordeling of aan deze voorwaarden wordt voldaan zijn onder andere verkeersgegevens van belang: intensiteiten verdeeld naar personen, middelzwaar en zwaar verkeer (met de verdeling over de dag (voor geluid))

Deze gegevens zullen het beste met het verkeersmodel van de gemeente Haaksbergen bepaald kunnen worden vanwege het grotere detailniveau dan het verkeersmodel (NRM) dat Rijkswaterstaat gebruikt.

Met een uitbreiding van het bedrijventerrein is ook een aanpassing van het onderliggende wegennet tussen bedrijventerrein en N18 nodig. De denkrichting daarbij is in de vorm van verbreding met fietssuggestiestroken aan weerszijden.

Naast wegvakken zijn ook de kruispunten van belang. Op dit kleinere schaalniveau zijn daarom kruispuntberekeningen van belang.