

Deventer  
Snipperlingsdijk 4  
7417 BJ Deventer  
T +31 (0)570 666 222  
F +31 (0)570 666 888  
Postbus 161  
7400 AD Deventer

Den Haag  
Verheeskade 197  
2521 DD Den Haag

Eindhoven  
Flight Forum 92-94  
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden  
F. HaverSchmidtwei 2  
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam  
De Ruyterkade 143  
1011 AC Amsterdam

## Gemeente Hellendoorn

### Verkeersgegevens akoestisch onderzoek noord-zuidverbinding

Datum 13 december 2013  
Kenmerk HLD109/Twj/0554  
Eerste versie 6 december 2013

#### *Aanleiding*

De gemeente Hellendoorn is bezig met het bestemmingsplan van de noord-zuidverbinding. In het kader van de bestemmingsplanprocedure is conform de Wet geluidhinder een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Onlangs is besloten de realisatie van een deel van het plan met 5 jaar uit te stellen. In het onderzoek is voor de toekomstige situatie uitgegaan van het jaar 2026 (10 jaar na openstelling van de noord-zuidverbinding). Vanwege het later realiseren van een deel van het tracé heeft de gemeente aan Goudappel Coffeng BV gevraagd of de gehanteerde verkeersgegevens voor 2026 ook representatief zijn voor het jaar 2031.

#### *Aanpak*

Verkeerscijfers voor het jaar 2031 zijn niet zondermeer beschikbaar binnen het regionale verkeersmodel Twente (RVMT). Dit model hanteert als prognosejaar 2020. Om een groeipercentage per jaar te bepalen tot 2031 kijken we naar:

- gebruik scenario's en groei tussen 2020 en 2030 in het nieuw regionaal model Oost-Nederland (NRM-ON);
- omgevingsfactoren die van invloed kunnen zijn op de groei van verkeer:
  - recente tellingen op de N347 bij Hellendoorn (tussen Hellendoorn en Sanatoriumlaan),
  - de verwachte ontwikkeling van woningen in de gemeente Hellendoorn.

Voor de volledigheid vergelijken we de groeicijfers met de gebruikte groeicijfers voor het akoestisch onderzoek uit 2012.

### Scenario's

In de studie Welvaart en Leefomgeving (WLO, 2006) verkennen CPB en PBL de ontwikkeling van de fysieke omgeving voor de periode 2002-2040. De onzekerheid die met een dergelijk lange termijn gepaard gaat, wordt in de WLO weergegeven via vier scenario's. Deze scenario's worden ook gebruikt om bandbreedtes aan te geven binnen verkeersmodellen. Het regionaal model Twente heeft het jaar 2020 als prognosejaar en twee groeiscenario's tot haar beschikking: het Global Economy (GE) scenario en het Transatlantic Market (TM) scenario. In de figuur hiernaast is de verhouding (in verkeersprestatie na 2020) tussen de verschillende scenario's weergegeven. Hieruit blijkt dat GE-scenario de hoogste groei laat zien en het Regional Communities (RC) scenario de laagste groei. Het TM-scenario zit hier tussen in.



In het recent beschikbaar gekomen Nieuw Regionaal Model Oost-Nederland (NRM-ON), dat door het rijk wordt gebruikt bij planstudies, zijn de verkeersintensiteiten geprognosticeerd voor 2020 en 2030. Dit model hanteert twee scenario's, het RC-scenario (meest behoudende) en het GE-scenario (meest ambitieuze). De verkeersgroei in het NRM-ON tussen GE 2020 en GE 2030 is gemiddeld 9%. Binnen het RC-scenario is nauwelijks sprake van groei van verkeer na 2020.

Op het moment van schrijven liggen de verkeersintensiteiten op het hoofdwegennet circa 3% onder het RC-scenario en daarmee ook ver (circa 14%) onder het niveau van het GE-scenario (bron: Mobiliteitsbalans 2013, KIM/RWS).

### Omgevingsfactoren

Dit beeld wordt onderschreven als wordt gekeken naar provinciale tellingen op de N347 nabij Hellendoorn, ofwel de beoogde noord-zuidverbinding. Op deze weg is de afgelopen jaren zelfs een beperkte afname van verkeer gerealiseerd (zie tabel hieronder). Tussen Hellendoorn en de Sanatoriumlaan komt dit neer op een afname van 2 tot 3% per jaar in de periode van 2008 tot 2012. Alleen in het laatste jaar van 2011 tot 2012 is een beperkte groei waargenomen van 1%. Ook andere delen van de N347 laten een vergelijkbaar beeld zien.

	OMSCHRIJVING MEETVAK	MEET- MEETVAK				W E R K D A G					
		CODE	PUNT	GIN	EIND	LEN	2008	2009	2010	2011	2012
N347	Enterstraat - N350	GS125	19.0	18.34	21.63	3.29	15600	13400	13000	13100	12700
	Rijsen - Nijverdal	GR002	22.1	21.69	23.80	2.11	14100	13400	12800	12200	11600
	Hellendoorn - Sanatoriumlaan	FR101	23.9	23.85	24.70	0.85	5900	5900	5600	5200	5300
	Sanatoriumlaan - Hellendoornsew eg	FR002	25.5	24.70	29.68	4.98	5900	5900	4600	4200	4300
	Hellendoornsew eg - Lemelerw eg	FP101	30.1	29.68	31.98	2.30	2900	2700	2600	2800	2400
	Lemelerw eg - N341	FO105	33.9	31.98	35.42	3.44	3700	3800	3500	3200	3200
	N341 - Ommen	FO007	35.7	35.42	35.90	0.48	9300	8700	8800	8500	8200

Tabel: etmaalintensiteiten op de N347 (bron: Provincie Overijssel)

Gezien de huidige economische omstandigheden verwacht de gemeente Hellendoorn dat de te realiseren aantallen woningen in Hellendoorn Noord en Kruidenwijk Zuid van res-

pectievelijk 330 en 450 woningen (mogelijk conform beide bestemmingsplannen) niet gerealiseerd zijn in het jaar 2030.

Het moge duidelijk zijn, de toekomstige verkeersgroei is onzeker. Uitgaande van het binnen de regio gebruikelijk TM-scenario mag een groei verwacht worden tussen het GE en RC-scenario. Een groeipercentage van iets minder dan 1% per jaar tussen het jaar 2020 en 2031 ligt daarmee voor de hand.

#### *Het akoestisch onderzoek uit 2012*

Bij het akoestisch onderzoek uit 2012 dat door de gemeente Hellendoorn uitgevoerd is, zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Het plan ging uit van realisering in 2016, daarom heeft de gemeente de verkeersintensiteiten inzichtelijk gemaakt voor het jaar 2026 (10 jaar na openstelling).
- Basis voor de verkeersintensiteiten is het regionaal verkeersmodel Twente (RVMT). Dit model kent als prognosejaar het jaar 2020.
- Het basisscenario voor verkeersstudies binnen de gemeente Hellendoorn en de regio Twente is TM-scenario, dit scenario bevindt zich qua groei tussen het GE- en het RC-scenario. Voor het akoestisch onderzoek is van het TM-scenario uitgegaan.
- In het RVMT is voor het jaar 2020 uitgegaan van de realisatie van 330 woningen in Hellendoorn Noord en 450 woningen in Kruidenwijk Zuid.
- Om tot de verkeersintensiteiten voor het jaar 2026 te komen, zijn de intensiteiten uit het verkeersmodel van 2020 met 1,5 % per jaar opgehoogd. Dit komt neer op een totale groei van 9% na 2020.

#### *Conclusie*

De groei van verkeer naar de toekomst toe is onzeker. Om met deze onzekerheden te werken zijn er scenario's. Het hoogste groeiscenario gaat in de periode na 2020 uit van circa 9% groei van het verkeer over 10 jaar. Het laagste groeiscenario kent bijna geen groei meer na 2020. Uitgaande van het binnen de regio gebruikelijk TM-scenario mag een groei verwacht worden tussen het GE en RC-scenario. Een groeipercentage van iets minder dan 1% tussen het jaar 2020 en 2031 ligt daarmee voor de hand. De verkeersprognoses zoals door de gemeente heeft gehanteerd in het akoestisch onderzoek uit 2012 zijn volgens de meest recente inzichten erg hoog voor het jaar 2026. Gezien het feit dat (1) de afgelopen jaren zich meer conform het laagste WLO groeiscenario (RC) hebben ontwikkeld, (2) er op de N347 de afgelopen jaren ook sprake was van een afname van verkeer en (3) de gemeente Hellendoorn haar woningbouwplannen niet voor 2030 verwacht te realiseren, is het aannemelijk dat zelfs bij een aantrekkende groei conform het hoogste WLO-groeiscenario de intensiteiten tussen 2020 en 2031 niet met meer toenemen dan de 9% groei waar de gemeente destijds van uit is gegaan als groei tot 2026. Het door de gemeente uitgevoerde akoestisch onderzoek uit 2012 is gezien de meest recente inzichten daarom representatief te achten voor het jaar 2031.