

Verkeersafwikkeling Crematorium Schipleidelaan te Oldenzaal

Eindrapport Open Planproces

projectnr. 170007

revisie 01

22 mei 2007

Opdrachtgever

Gemeente Oldenzaal
Ganzenmarkt 1
7571 CD Oldenzaal

datum vrijgave

22 mei 2007

beschrijving revisie 01

Definitief

goedkeuring

Van der Heijden

vrijgave

Windhouwer

	Inhoud	Blz.
1	Het open planproces	2
2	De context van het open planproces	3
2.1	Vestiging crematorium aan Schipleidelaan	3
2.2	Integrale visie Hulsbeek	3
2.3	Omgaan met de weerstand	4
3	Wijze van verkeersafwikkeling	6
3.1	Inventarisatie van zorgen	6
3.2	Verkeersprognose 2020	8
3.2.1	<i>Autonome groei van het wegverkeer</i>	8
3.2.2	<i>Crematorium</i>	8
3.2.3	<i>Hulsbeek</i>	10
3.2.4	<i>Verkeersprognose 2020</i>	10
3.3	Varianten voor de verkeersafwikkeling	11
3.4	Probleemoplossend vermogen van de varianten	14
3.4.1	<i>A: Oversteekbaarheid Schipleidelaan</i>	14
3.4.2	<i>B: Onoverzichtelijkheid kruispunt Schipleidelaan - Oude Almeloseweg</i>	15
3.4.3	<i>C: Onveilige oversteekbaarheid t.h.v. kruispunt Schipleidelaan - Oude Almeloseweg</i>	15
3.4.4	<i>D: Sluipverkeer</i>	15
3.4.5	<i>E: Parkeren in berm t.h.v. begraafplaats</i>	15
3.4.6	<i>F: Verkeersveiligheid fietsers langs Oude Almeloseweg</i>	15
3.4.7	<i>G: Geluidhinder Schipleidelaan en Oude Almeloseweg</i>	16
3.4.8	<i>H: Toename concentratie fijn stof langs Schipleidelaan</i>	17
3.4.9	<i>I-L: Noordzijde Hulsbeek</i>	17
3.4.10	<i>M: Ontsluiting woonwijk De Thij</i>	19
3.4.11	<i>Probleemoplossend vermogen varianten en keuze voorkeursvariant</i>	19
3.5	Voorkeursvariant en te nemen maatregelen	19
3.5.1	<i>Te nemen maatregelen in fase 1</i>	20
3.5.2	<i>Te nemen maatregelen in fase 2</i>	21
4	Conclusies en aanbevelingen	22

1 Het open planproces

In het kader van het opstellen van het nieuwe bestemmingsplan 'Begraafplaats en crematorium Schipleidelaan' is begin 2007 een open planproces gestart voor het nader uitwerken van oplossingen voor de verkeersafwikkeling ter plaatse. De reden hiervoor was de constatering dat een deel van de bewoners en ondernemers uit de omgeving van het plangebied bezwaren hebben tegen de voorgenomen vestiging van het crematorium achter de bestaande begraafplaats. Veel van die bezwaren richten zich op de wijze waarop de ontsluiting van het crematorium en begraafplaats was voorgesteld.

Het doel van dit open planproces is om verkeersoplossingen te benoemen die op een groot draagvlak bij de bewoners en ondernemers kunnen rekenen. Hierbij is de locatie aan de Schipleidelaan als uitgangspunt gehanteerd. De uiteindelijke beslissing over de te realiseren verkeersoplossing(en) ligt bij de politiek (de gemeenteraad).

In de periode maart-mei 2007 zijn vier bijeenkomsten met bewoners en ondernemers belegd. Via brieven en een advertentie in de lokale krant zijn de betrokkenen uitgenodigd. De bijeenkomsten zijn door Oranjewoud voorbereid en begeleid. Er is gesproken over de zorgen van betrokkenen en te verwachten knelpunten in het verkeer. Verder is langdurig stilgestaan bij het aantal te verwachten crematies met bijbehorende extra verkeersbewegingen in dit gebied. Tevens zijn diverse oplossingen en maatregelen op tafel gekomen en besproken.

Het open planproces heeft niet geleid tot eensgezind gedragen verkeersoplossingen van de deelnemende bewoners en ondernemers. De redenen hiervoor en ons advies hoe daarmee om te gaan hebben wij verwoord in hoofdstuk 2 van dit eindrapport. Het open planproces heeft wel geresulteerd in veel informatie die wij in hoofdstuk 3 tot een voorkeursvariant met bijbehorende verkeersoplossingen verwerkt hebben. In hoofdstuk 4 hebben wij ons advies aan het college samengevat.

Dit voorliggende rapport is dus een afgeleide van het open planproces en een advies van de procesbegeleiders en verkeerskundigen van Oranjewoud aan de gemeenteraad. De teksten, aannames, oplossingen etc. vertegenwoordigen dus niet de keuzes of meningen van alle deelnemers van het open planproces. Op enkele plekken is dit nog specifiek vermeld.

2 De context van het open planproces

In dit hoofdstuk is geschetst waarom ons inziens het bereiken van overeenstemming over gewenste verkeersoplossing(en) niet gelukt is en wat de gemeente aan deze weerstand zou kunnen doen (§ 2.3).

Gedurende het gehele open planproces domineerden twee aspecten het constructief discussiëren over de meest gewenste verkeersafwikkeling van het crematorium. Beide aspecten liggen buiten de context van dit open planproces. Het zijn het besluit om aan de Schipleidelaan nabij de bestaande begraafplaats het crematorium te vestigen (§ 2.1) en de ontkoppeling ten opzichte van de integrale visie Hulsbeek (§ 2.2).

2.1 Vestiging crematorium aan Schipleidelaan

Al in de vorige collegeperiode is het besluit genomen om nabij de bestaande begraafplaats aan de Schipleidelaan het crematorium te vestigen (zie figuur 1). Ondanks de wens van het huidige college om het crematorium op een andere plek te realiseren, is uit onderzoek gebleken dat dit geen haalbare optie is. Voor een groot deel van de bewoners en ondernemers in de directe omgeving een moeilijk te accepteren besluit.

Ondanks bij aanvang van het open planproces duidelijk is gemaakt dat de vestiging van het crematorium aan de Schipleidelaan een uitgangspunt is. Blevেন een aantal deelnemers het uitgangspunt ter discussie stellen, waardoor het zoeken naar de beste wijze om het verkeer af te wikkelen niet altijd voorop stond.

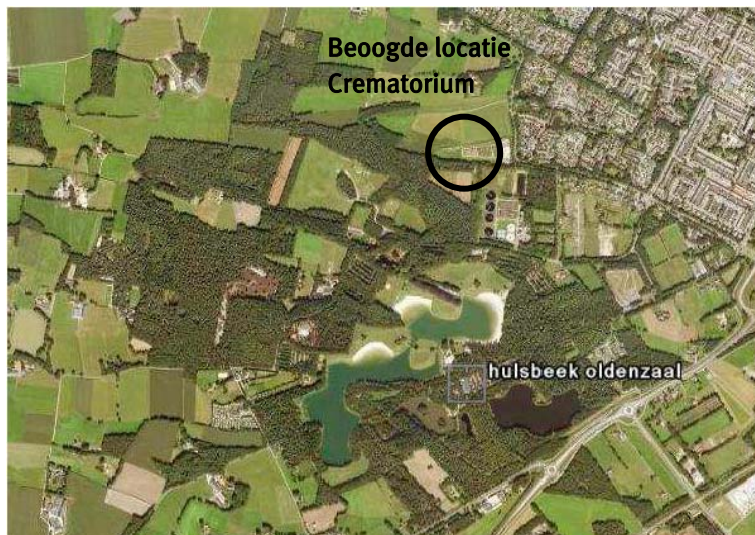
2.2 Integrale visie Hulsbeek

Momenteel loopt er een onderzoek naar de toekomstige ontwikkeling van het Hulsbeek. Doel van dit onderzoek is het opstellen van een integrale visie voor het Hulsbeek en omgeving. In deze visie wordt gekeken naar de locatie van diverse recreatieve ontwikkelingen en hoe de functie van het uitloopegebied van met name de bewoners van de aangrenzende woonwijk De Thij het beste kan worden vormgegeven.

Alhoewel het crematorium nabij de plangrenzen van het Hulsbeek is gelegen, zijn de vestiging en de verkeersafwikkeling van het crematorium geen onderdeel van het open planproces Hulsbeek. De reden hiervoor is dat er afspraken zijn gemaakt over de realisatie van het crematorium en dat er geen tijd is om te wachten op het gereed komen van de integrale visie van het Hulsbeek. Vandaar dat er nu twee planprocessen lopen, waarbij het proces 'crematorium' op korte termijn klaar moet zijn en proces 'Hulsbeek' een langere termijn heeft.

Doordat pas op termijn alle toekomstige ontwikkelingen in het Hulsbeek bekend zijn is het op dit moment onmogelijk om een realistisch inschatting te maken van de totale verkeersbewegingen in het gebied. Dit is een belangrijk bezwaar van de deelnemers: men heeft geen duidelijk en betrouwbaar beeld van de toekomstige situatie en kan derhalve de gevolgen van een groter aantal verkeersbewegingen niet overzien.

Degene die zekerheid willen over het totale aantal toekomstige verkeersbewegingen in dit gebied zijn niet bereid (of in staat) om op basis van de beschikbare verkeersprognose mee te praten over verkeersoplossingen die (alleen al) voor het crematorium nodig zijn.



Figuur 1: Hulsbeek en locatie crematorium (bron: Arcadis)

2.3 Omgaan met de weerstand

Tegemoet komen binnen de context van verkeersoplossingen

De deelnemers aan het open planproces zijn grofweg in drie groepen te verdelen:

- Aanwonenden van de Schipleidelaan en bewoners woonwijk De Thij
- Ondernemers Hulsbeek
- Overige belanghebbenden

De ingenomen posities van deze groepen zijn min of meer gelijk: we zijn heel veel of een beetje tegen het crematorium. Wanneer we nauwer inzoomen op deze drie groepen dan valt op dat de belangen van deze groepen wel duidelijk van elkaar verschillen. Zo maken de aanwonenden van de Schipleidelaan en bewoners woonwijk De Thij zich vooral zorgen over de barrièrewerking en de leefbaarheid van de Schipleidelaan. Vinden de ondernemers in het Hulsbeek dat rouw- en recreatieverkeer niet samen gaan en dat dit de toekomst van de ondernemingen op het spel zet. De overige belanghebbenden vinden bijvoorbeeld dat de noordkant van het Hulsbeek beschermd moet worden tegen elke ongewenste ontwikkeling.

In deze verscheidenheid van belangen ligt wellicht de oplossing, maar dat vraagt van de deelnemers om hun posities te verlaten en te denken vanuit hun belangen. Aangezien de gemeente Oldenzaal haar positie in de locatiekeuze niet wil verlaten, vanwege de afspraken met de ondernemer, zal de gemeente moeten overwegen aan de belangen van deze deelnemers tegemoet te komen.

Ons inziens kan de gemeente de aanwonenden van de Schipleidelaan, de bewoners van de woonwijk De Thij en de ondernemers Hulsbeek tegemoet moeten komen op vier belangrijke aspecten:

- het wegnemen van zorgen in de bestaande situatie
- het behouden van de uitlopmogelijkheden van bewoners van woonwijk De Thij door te voorkomen dat de Schipleidelaan als een barrière ervaren wordt;

- het zoveel mogelijk scheiden van recreatie en rouwverkeer;
- het verbeteren van de leefbaarheid en verkeersveiligheid van de Schipleidelaan.

Tegemoet komen buiten de context van verkeersoplossingen

Overigens zal het niet betekenen dat wanneer er een verkeersoplossing gevonden wordt die zoveel mogelijk recht doet aan bovenstaande aspecten niemand meer tegen het crematorium is. Daarvoor zal de gemeente de beide aspecten buiten het kader van het onderhavige planproces (§ 2.1 locatiekeuze en § 2.2 Hulsbeek) aandacht moeten geven.

Verder ligt op het niveau van de integrale visie van het Hulsbeek een belangrijke sleutel. Wij verwachten dat men pas bereid is om de ingenomen posities inzake het crematorium te verlaten, zodra er een totaal ontwikkelingsbeeld van het Hulsbeek is, er duidelijk is wat de gevolgen zijn en hoe deze gecompenseerd kunnen worden.

3 Wijze van verkeersafwikkeling

In dit hoofdstuk wordt de verkeersproblematiek geanalyseerd en worden oplossingen voor de verkeersafwikkeling van het crematorium voorgesteld.

Om te komen tot oplossingen voor de verkeersproblematiek zijn de volgende stappen gezet:

1. inventariseren van zorgen
2. opstellen verkeersprognose 2020 (scenario's)
3. opstellen varianten voor de verkeersafwikkeling
4. bepalen probleemoplossend vermogen van de varianten en keuze voorkeursvariant
5. bepalen maatregelen per knelpunt in de voorkeursvariant

3.1 Inventarisatie van zorgen

Belangrijk vertrekpunt voor het vinden van een adequate verkeersafwikkeling is het creëren van een zo volledig mogelijk beeld van de zorgen die leven onder de deelnemers van het open planproces. Dit is namelijk het referentiebeeld om later de verschillende varianten aan te toetsen als het gaat om het probleemoplossend vermogen. Om een goed beeld van de zorgen te krijgen hebben de deelnemers op tekeningen hun zorgen aangegeven. Dit heeft het volgende beeld opgeleverd:

Verkeersgerelateerde zorgen:

- A. Oversteekbaarheid Schipleidelaan voor langzaam verkeer
- B. Onoverzichtelijkheid kruispunt Schipleidelaan - Oude Almeloseweg - C. Elderinklaan
- C. Onveilige oversteekbaarheid Schipleidelaan voor langzaam verkeer t.h.v. het kruispunt Schipleidelaan - Oude Almeloseweg - C. Elderinklaan
- D. Sluipverkeer op Schipleidelaan en Oude Almeloseweg
- E. Parkeren in berm t.h.v. begraafplaats
- F. Verkeersveiligheid fietsers langs Oude Almeloseweg



Figuur 2: Oversteek langzaam verkeer t.h.v. Binnenweg

Leefomgeving

- G. Toename geluidhinder langs Schipleidelaan en Oude Almelseweg
- H. Toename concentratie fijn stof langs Schipleidelaan
- I. Toezeggingen aan paardensport indien camping verplaatst
- J. Doorsnijding recreatieve routes (ATB, wandelen, paarden) parallel aan begraafplaats
- K. Aantasting natuur en landschap noordzijde Hulsbeek
- L. Mengen recreatie- en crematieverkeer
- M. Ontsluiting van woonwijk De Thij in het geval van calamiteiten

Beoogde locatie nieuwe
parkeerplaats begraafplaats

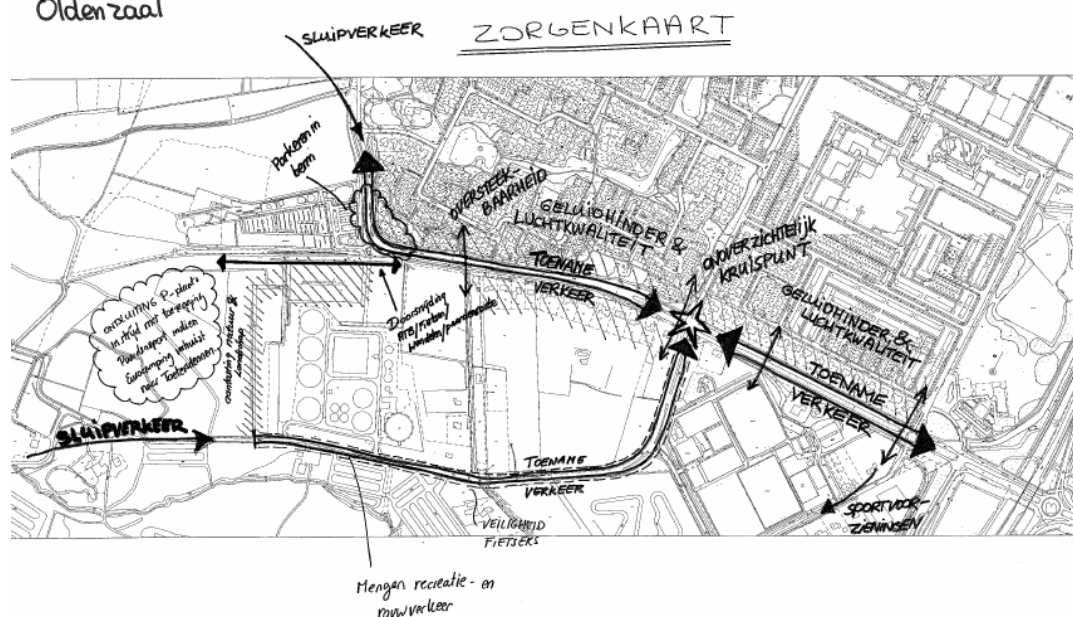


Beoogde locatie inrit
Parkeerplaats begraafplaats

Figuur 3: Recreatieve routes t.h.v. begraafplaats

De bovengenoemde zorgen sluiten aan bij de belangen van de partijen en passen binnen de vier aspecten waarop de gemeente de inwoners en anderen tegemoet zal moeten komen. In figuur 4 hebben wij de zorgen gevisualiseerd.

Open Planproces
Schipleidelaan
Oldenzaal



Figuur 4: Visualisatie van de zorgen ten aanzien van verkeer en leefomgeving

3.2 Verkeersprognose 2020

Tot de verkeersafwikkeling rond het crematorium Schipleidelaan beschouwen we drie wegvakken, zoals benoemd in tabel 1

De verkeersprognose voor 2020 bestaat uit drie onderdelen:

1. autonome groei van het wegverkeer
2. crematorium
3. Hulsbeek

3.2.1 *Autonome groei van het wegverkeer*

Bij het bepalen van de autonome groei van het wegverkeer zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Autonome groei van wegverkeer met 2% per jaar. Dit percentage ligt in lijn met de groei van economie door de jaren heen.
- Verkeerstellingen 2006

Dit leidt tot de volgende verkeerscijfers:

Wegvak	2006	2020
Schipleidelaan tussen Gammelkerstraat en Oude Almeloseweg	3.000	4.038
Schipleidelaan tussen Oude Almeloseweg en Vondellaan	7.500	10.094
Oude Almeloseweg	1.800	2.423

Tabel 1: Verkeersprognose autonome groei

3.2.2 *Crematorium*

Om een inschatting te kunnen maken van de toename van het verkeer op de Schipleidelaan als gevolg van de vestiging van een crematorium, moet een aantal aannames worden gedaan:

- aantal crematies per dag;
- aantal bezoekers per crematie;
- aantal bezoekers per auto;
- overige activiteiten.

Aantal crematies per dag

Dit is lastig in te schatten omdat het sterk afhangt van de herverdeling tussen de bestaande crematoria in Enschede en Almelo en het gebied dat het crematorium bedient. Met name het aantal crematies vanuit Enschede is hierin bepalend. Wanneer uitgegaan wordt van dat het crematorium alleen Noordoost Twente bedient dan zijn 2 crematieplechtigheden per dag het maximum. Wanneer vanuit een groter gebied van het crematorium gebruik wordt gemaakt, Enschede en Duistland, dan moeten we uitgaan van 4 crematieplechtigheden per dag. Daar komt nog bij dat het lastig is in te schatten hoe de verhouding crematies - begrafenissen zich gaat verhouden. Wij adviseren uit te gaan van 2 tot 4 crematieplechtigheden per dag.

Aantal bezoekers per crematie

Uit materiaal beschikbaar gesteld door de heer De Lange van Crematoria Twente blijkt de volgende opbouw in aantal bezoekers per gelegenheid:

Bezoekers aantallen	Aantal	%
0	166	6.4
1 t/m 25	647	24.8
25 tot en met 49	458	17.6
50 tot en met 74	416	16
75 tot en met 149	621	23.8
150 tot en met 249	212	8.1
250 tot en met 399	73	2.8
400 en meer	14	0.5
Totaal	2607	100

Tabel 2: klasse verdeling bezoekers

Uit de tabel blijkt dat er in Usselo gemiddeld 76 personen per plechtigheid aanwezig zijn. Dit is hoger dan volgens de website www.crematorium.nl. Zij gaan uit van gemiddeld 50 bezoekers per crematie. Daarnaast komt de klasse 75 – 149 bezoekers het vaakst voor. In overleg met de deelnemers van het open planproces is besloten uit te gaan gemiddeld 76 bezoekers en maximaal 150 bezoekers per plechtigheid.

Aantal bezoekers per auto

In overleg met de deelnemers van het open planproces is besloten uit te gaan 2 bezoekers per auto.

Overige activiteiten

Naast de crematie trekken ook andere activiteiten verkeer aan. Andere activiteiten zijn onder andere bezoeken aan het crematorium voorafgaand aan en na de crematieplechtigheid zelf. In overleg met de deelnemers van het open planproces is besloten dat deze verkeersstromen vallen binnen de aannames zoals hierboven vermeld.

Verkeersprognose crematorium

Wanneer we deze aannames doorreken dan verwachten we de volgende verkeersstromen in 2020 in twee richtingen samen:

	76 bezoekers per crematie	150 bezoekers per crematie
2 crematies per dag	183 auto's/dag	360 auto's/dag
4 crematies per dag	365 auto's/dag	720 auto's/dag

Tabel 3: Verkeersprognose van/naar crematorium

De toename van het aantal verkeersbewegingen als het gevolg van het crematorium is hiermee gesteld op een minimum van 183 en een maximum van 720 auto's/dag.

Een belangrijke vraag gedurende het open planproces is de verdeling van deze aantallen auto's over de dag. Volgens de heer De Lange van Crematoria Twente blijkt in de praktijk dat in 50% van de gevallen er sprake is van een rouwstoet. In alle andere gevallen komt men gelijkmatig aan. Het vertrek is altijd druppelsgewijs. Uitgaande van 2 tot 4 crematieplechtigheden dan zullen er naar verwachting 1 á 2 rouwstoeten per dag passeren. Uitgaande van 40 - 80 auto's per stoet en een gemiddelde rijsnelheid van 30 km/h dan duurt het passeren van een rouwstoet gemiddeld 30 - 60 seconden. Bij de beoordeling van de zorgen nemen we dit aspect mee.

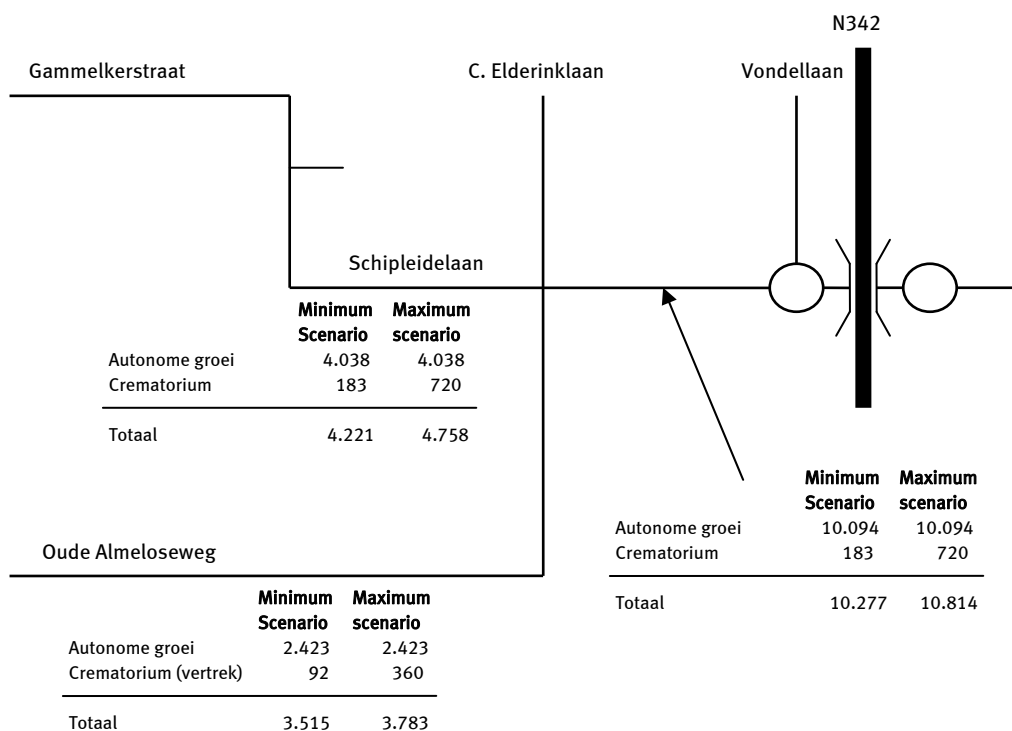
3.2.3 Hulsbeek

Zoals al eerder vermeld vindt momenteel onderzoek plaats naar de toekomstige invulling van het Hulsbeek. Dit maakt het lastig om een realistische uitspraak te kunnen doen over de te verwachten verkeersstromen. Op basis van informatie van de gemeente Oldenzaal blijkt dat er vele ideeën zijn, maar dat deze allemaal nog erg onzeker zijn. Alleen het verplaatsen van de Eurocamping naar Toetserdennen is relatief zeker. Wij stellen dan ook voor om voor dit planproces géén inschatting te maken van de te verwachten verkeersstromen uit het Hulsbeek.

3.2.4 Verkeersprognose 2020

Het is op dit moment lastig om een betrouwbare en realistische uitspraak te doen over de hoeveelheid verkeer in de toekomst met name door het ontbreken van gegevens van het Hulsbeek. Voorgesteld wordt om te werken met een bandbreedte van 2 à 4 crematies per dag en dit te gebruiken om te bepalen wat de effecten zijn op leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid. In figuur 5 is de verkeersprognose voor de vier wegvakken en voor de scenario's 'autonoom', 'crematorium-minimum' en 'crematorium-maximum'anschouwelijk gemaakt.

Een aantal deelnemers van het open planproces heeft aangegeven het niet eens te zijn met de opgestelde verkeersprognose 2020. De bezwaren hebben betrekking op het feit dat er nog geen beeld is van de te verwachten verkeersstromen vanuit het Hulsbeek en dat men verwacht dat er in de toekomst meer dan 4 crematies per dag zullen plaats vinden.



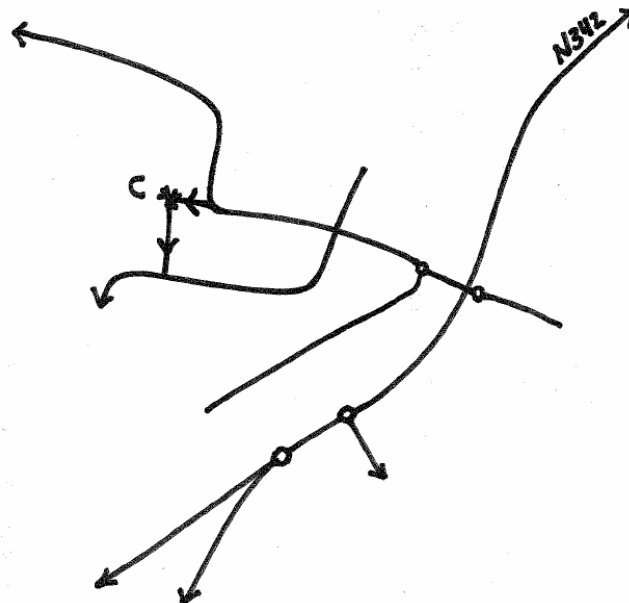
Figuur 5: Verkeersprognose 2020

3.3 Varianten voor de verkeersafwikkeling

Nu de verkeersprognose en de zorgen bekend zijn kunnen we een slag maken naar het bedenken van oplossingen. We doen dit aan de hand van drie varianten. Het verschil in de varianten zit in de routing van het verkeer naar en van het crematorium en in de ligging van de parkeerplaats bij het crematorium.

Variant 1: Gemeentelijke referentievariant

In de gemeentelijke referentievariant komt al het rouwverkeer aan via de Schipleidelaan of de Gammelkerstraat. Na afloop van de plechtigheid vertrekt het verkeer via een nieuw aan te leggen weg naar de Oude Almelseweg. De parkeerplaats van het crematorium komt aan de zuidzijde.



Figuur 6: Schematische weergave variant 1

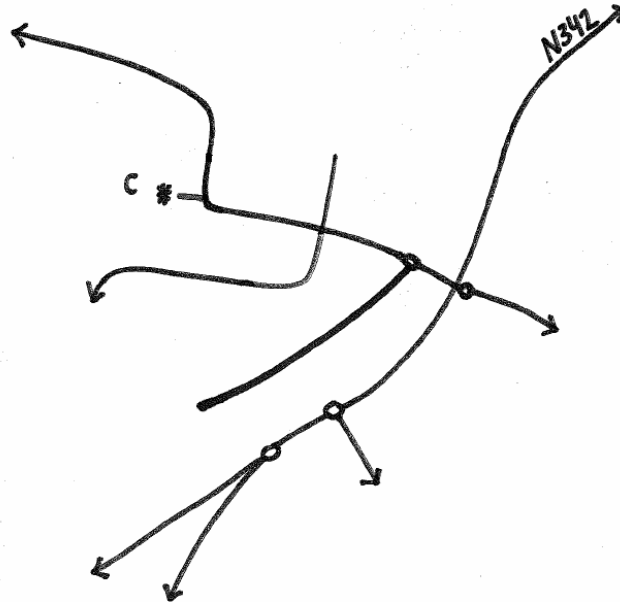
In alle varianten gaan we ervan uit dat de parkeerplaats is gelegen aan de zuidkant van de bestaande begraafplaats



Figuur 7: Beoogde locatie begraafplaats

Variant 2: Schipleidelaan

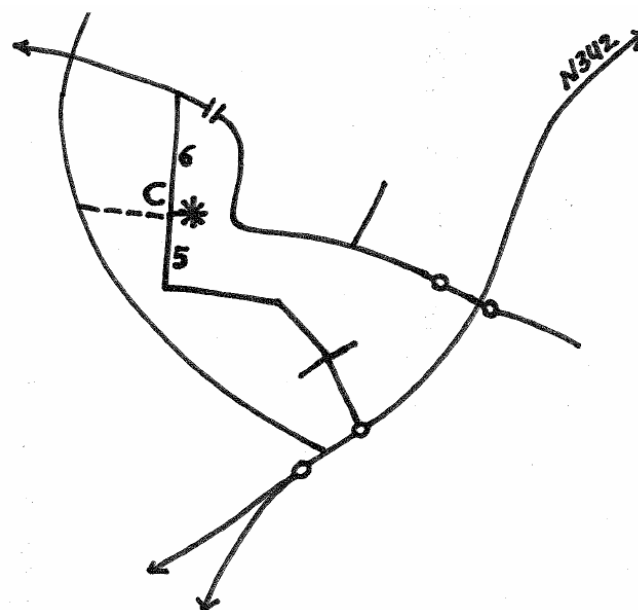
In variant 2 komt al rouwverkeer aan via de Schipleidelaan en de Gammelkerstraat en vertrekt ook via deze wegen. Er wordt geen weg aangelegd naar de Oude Almeloseweg. De parkeerplaats van het crematorium komt aan de zuidzijde.



Figuur 8: Schematische weergave variant 2

Variant 3: Buitenom

Dit is de meest vergaande variant en bestaat uit verschillende sub-varianten. Kern van deze variant dat al het verkeer vanuit het noordoosten van Twente aan de noordzijde van het Hulsbeek wordt opgevangen en naar de N342 wordt afgewikkeld. Volgens de deelnemers van het open planproces is dit de enige toekomst vaste oplossing. Hiermee wordt namelijk de verkeersdruk op de Schipleidelaan beduidend minder en is er ook minder verkeer door het centrum van Oldenzaal.



Figuur 9: Schematische weergave variant 3

Variant Noordoost Twente

Gedurende het proces is door de heer Kallenberg van het IVN een alternatief ingebracht. Kern van deze variant is het beperken van het aantal crematies per dag, de parkeerplaats aan de noordzijde van de begraafplaats. Hieronder hebben wij de letterlijke tekst van het voorstel van de heer Kallenberg overgenomen:

Variant Noordoost Twente

Uitgangspunt:

crematorium voor Noordoost Twente (Oldenzaal, Losser, Dinkelland en Tubbergen);
geen komende en gaande bezoekers tegelijk.

Gegevens:

Aantal crematies gemiddeld per dag van Oldenzaal, Losser, Dinkelland en Tubbergen (alle voor 100% meegerekend): 1.5 (2006), 1.8 (2020).

Aantal begrafenissen Oldenzaal: gemiddeld per dag: 0.6.

Aantal auto's per crematie: gemiddeld 38, maximaal 75.

Voorstel:

Variant a:

- maximaal 2 crematies per dag (contractueel vastgelegd)
- parkeerterrein ten noorden van de begraafplaats voor 100 auto's

Variant b:

- maximaal 3 gebeurtenissen (crematie/begrafenis) per dag (contractueel vastgelegd)
- parkeerterrein ten noorden van de begraafplaats voor 100 auto's

Opmerkingen:

- vermindering verkeer door beperking tot doelgroep (Noordoost Twente)
- vermijding gelijktijdig gaand en komend verkeer
- ingang Hulsbeek (wandelpad, ruiterroutes, mountainbike route, houtwal etc.) gespaard
- geen ontsluitingsweg door het Hulsbeek naar Oude Almelseweg
- bij 3 gebeurtenissen (crematie/begrafenis) per dag bijv. 9.30 u, 12.30 u, 15.30 u of 10 u, 13 u, 16 u
- bij 4 gebeurtenissen (crematie/begrafenis) per dag lukt het niet meer komend en gaand verkeer gescheiden te houden
- zelfs bij maximaal geraamd aantal auto's (75) is slechts $\frac{3}{4}$ van het parkeerterrein bezet
- bron gegevens: aantal crematies Noordoost Twente 2006: spreadsheet René Windhouwer; toename tot 2020 gebaseerd op CBS-gegevens; aantal begrafenissen: gelijk aan aantal crematies
- de hoeveelheid verkeer veroorzaakt door nieuwe plannen op en rond het Hulsbeek is nog onvoorspelbaar; gezamenlijk overleg met de werkgroep verkeer ontwikkelingsvisie Hulsbeek is noodzakelijk
- uit de cijfers blijkt dat 2 crematies per dag royaal voldoende is (in hoogst uitzonderlijke noodgevallen kan uitgeweken worden naar Usselo, waar voldoende capaciteit is en blijft)
- met variant b (maximaal 3 gebeurtenissen per dag) blijft bijna elke dag nog een tijdstip over
- uitgaan van 4 crematies per dag betekent dat meer dan de helft blijkbaar van buiten de doelgroep komt (Enschede, Hengelo, Duitsland); het kan niet de bedoeling zijn dat deze de hoofdmoot gaan vormen.

Bron: email van de heer Kallenberg d.d. 7 mei 2007

3.4 Probleemoplossend vermogen van de varianten

In deze paragraaf gaan we voor de zorgen A t/m M uit § 3.1 na in welke mate de zorgen in de varianten 1 t/m 3 een knelpunt vormen en of ze opgelost kunnen worden. Dit stelt ons uiteindelijk in staat om de varianten ten opzichte van elkaar te vergelijken en te bepalen welke variant het meest geschikt is.

Belangrijk uitgangspunt bij de beoordeling van de zorgen is dat we hier uit gaan van het maximum scenario:

- Autonome groei wegverkeer
- 4 crematies per dag met 149 bezoekers

3.4.1 A: Oversteekbaarheid Schipleidelaan

De oversteekbaarheid van de Schipleidelaan voor langzaam verkeer is voor de inwoners van woonwijk De Thij een belangrijke zorg. Bij de beoordeling van de kwaliteit van de oversteekbaarheid maken we onderscheid tussen het wegvak ten westen van het kruispunt met de Oude Almloseweg en ten oosten ervan.

Voor het westelijk deel geldt dat volgens CROW publicatie 191 "Langzaam rijden gaat sneller" dat de oversteekbaarheid verslechtert als de intensiteiten in beide richtingen samen hoger is dan 700 mvt/h. Voor minder validen ligt deze grens op 300 mvt/h. In de praktijk hanteert men 400 mvt/h als intensiteitsgrens voor de oversteekbaarheid zodat minder validen ook nog goed kunnen oversteken. Bij intensiteiten daarboven moeten maatregelen worden genomen, bijvoorbeeld door een oversteek in etappes aan te bieden.

Variant	Intensiteit/uur per richting	Mate van oversteekbaarheid	Maatregel
Autonome groei (2020)	404	Redelijk (= 400)	-
1: Gemeentelijke referentievariant	434	Slecht (> 400)	Middeneiland
2: Schipleidelaan	476	Slecht (>400)	Middeneiland
3: Buitenom	404	Redelijk (= 400)	-

Tabel 4: Kwaliteit van oversteekbaarheid westelijk deel Schipleidelaan

Voor het oostelijke deel geldt eveneens de CROW publicatie 191 "Langzaam rijden gaat sneller". Dit deel van de Schipleidelaan bestaat uit twee gescheiden rijbanen. Volgens de richtlijn verslechtert in dit geval de oversteekbaarheid bij intensiteiten hoger dan 2000 mvt/uur op één rijstrook. Voor minder validen ligt deze grens op 700 mvt/h. In de praktijk is de oversteekbaarheid van minder validen maatgevend en hanteert men 700 mvt/h als intensiteitsgrens voor de oversteekbaarheid. Bij intensiteiten daarboven moeten maatregelen worden genomen.

Variant	Intensiteit/uur per richting	Mate van oversteekbaarheid	Maatregel
Autonome groei (2020)	505	Goed (<700)	-
1: Gemeentelijke referentievariant	523	Goed (<700)	-
2: Schipleidelaan	541	Goed (<700)	-
3: Buitenom	505	Goed (<700)	-

Tabel 5: kwaliteit van oversteekbaarheid oostelijk deel Schipleidelaan

Conclusie: Op het oostelijk deel van de Schipleidelaan is de oversteekbaarheid goed en is het niet nodig om maatregelen te nemen. Op het westelijk deel geldt dat in het geval van variant 1 en 2 er maatregelen moeten worden genomen. In de toekomst en bij variant 3 is de kwaliteit van oversteekbaarheid op de grenswaarden.

3.4.2 B: Onoverzichtelijkheid kruispunt Schipleidelaan - Oude Almeloseweg

Uit capaciteitsberekeningen (methode Harders) blijkt dat in 2020 dit kruispunt aangepakt zal moeten worden. Met name de wachttijden voor het verkeer uit woonwijk De Thij zijn te lang (>20 sec.). Als oplossingrichting kan gekozen worden voor een rotonde of een verkeersregelinstallatie. Welke oplossing het beste is kan pas bepaald worden nadat duidelijk is of de Oude Almeloseweg/Oostelijke deel Schipleidelaan een ontsluitende functie krijgt voor het Hulsbeek.

3.4.3 C: Onveilige oversteekbaarheid t.h.v. kruispunt Schipleidelaan - Oude Almeloseweg

Hiervoor geldt net als voor de oversteekbaarheid van het westelijk deel van de Schipleidelaan dat dit redelijk tot slecht is. Wij adviseren om dit mee te nemen bij de reconstructie van het kruispunt.

3.4.4 D: Sluipverkeer

De inwoners langs de Schipleidelaan ervaren dit als een groot probleem. Helaas ontbreekt het aan cijfers om na te gaan of er daadwerkelijke sprake is van sluipverkeer.

3.4.5 E: Parkeren in berm t.h.v. begraafplaats

In de praktijk blijkt het nogal eens voor te komen dat er in de berm t.h.v. het crematorium of zelfs in de woonwijk geparkeerd wordt, ondanks er op het huidige parkeerplaats nog plaatsen over zijn. De reden hiervan is dat links van de inrit een parkeerplaats is voor werknemers van de begraafplaats. Deze plaatsen zijn regelmatig bezet. Bezoekers aan een begrafenis denken dan dat de parkeerplaats vol is en gaan dus elders parkeren.

Hier zal een oplossing voor moeten worden gevonden op de bestaande parkeerplaats, zelfs wanneer er geen crematorium wordt aangelegd.

3.4.6 F: Verkeersveiligheid fietsers langs Oude Almeloseweg

Dit punt speelt vooral in variant 1 en variant 3. Op dit moment zijn er langs de Oude Almeloseweg fietssuggestie stroken aanwezig. Dit is een goede maatregel die ook goed past bij het karakter en categorisering van de Oude Almeloseweg.

Wij achten aanvullende maatregelen niet noodzakelijk.

3.4.7 **G: Geluidhinder Schipleidelaan en Oude Almeloseweg**

Voor het bepalen van de toename van de geluidhinder is een quick scan uitgevoerd voor de Schipleidelaan en de Oude Almeloseweg. Bij een aanname dat de voertuigverdeling niet wijzigt (hetgeen aannemelijk is) kan de toename van de geluidbelasting eenvoudig worden bepaald op basis van de toename van de verkeersintensiteit volgende de volgende formule: $\text{Toename geluid} = 10 \times \log(\text{Innieuw/loud})$

In de onderstaande wegvakken zijn de toenames in geluid in dB weergegeven op basis van de verkeersprognose 2020:

	Autonome groei (2020)	Variant 1: Gemeentelijke referentievariant	Variant 2: Schipleidelaan	Variant 3: Buitenom
Westelijk deel Schipleidelaan	1,29	1,66	2,00	1,29
Oostelijk deel Schipleidelaan	1,29	1,44	1,59	1,29
Oude Almeloseweg	1,29	1,89	1,29	2,42

Tabel 6: toename geluidhinder

Uit de resultaten blijkt dat de autonome groei en de verkeersafwikkeling volgens variant 1 op alle wegvakken leiden tot een toename kleiner dan 2 dB. In variant 2 neemt de geluidhinder met 2 dB toe op het oostelijk deel van de Schipleidelaan. Indien al het rouwverkeer via de Oude Almeloseweg aankomt en vertrekt, neemt het geluid daar met meer dan 2 dB toe.

Toetsing Wet geluidhinder

In het kader van de Wet geluidhinder dient getoetst te worden of een wijziging op of aan een aanwezige weg leidt tot een toename van 2 dB of meer, dit is de zogenaamde "reconstructie toets". Indien dit het geval is, dan dient de veroorzaker hiervan maatregelen die deze toename kunnen wegnemen te onderzoeken. Belangrijk hierbij is dat het moet gaan om een fysieke wijziging op of aan een aanwezige weg.

Wanneer er slechts sprake is van een verkeersgroei (zoals bij de autonome ontwikkeling) treedt de Wet geluidhinder, ondanks de toename van geluidhinder, niet in werking. Wanneer het crematorium niet doorgaat of al het rouwverkeer niet via de Schipleidelaan vertrekt of aankomt is er vanuit de Wet geluidhinder geen reden om iets aan het geluidhinder te doen. Dit betekent dat er geen aanleiding om het probleem van de aanwonenden van de Schipleidelaan op te lossen.

Geconcludeerd kan worden dat:

- bij autonome groei geen onderzoek en maatregelen nodig zijn;
- Voor variant 1 geen onderzoek en maatregelen nodig zijn;
- Voor variant 2 onderzoek op het westelijk deel van de Schipleidelaan nodig is indien er maatregelen aan de weg worden genomen;
- Voor variant 3 onderzoek op de Oude Almeloseweg nodig is indien er maatregelen aan de weg worden genomen.

Maatregelen

Maatregelen om de toename van geluidhinder te compenseren kunnen bestaan uit maatregelen aan de bron, het gebied tussen de bron en ontvanger en de ontvanger. Aan de bron kan worden gedacht aan het toepassen van stillere wegdekken. In het gebied tussen bron en ontvanger kan gedacht worden aan geluidschermen en wallen. Bij de ontvanger (woningen) kan gedacht worden aan isolatie. Gelet op de geringe toename wordt geadviseerd om in dit geval stiller asfalt toe te passen. Een afname van 2 tot 3 dB is hiermee haalbaar.

3.4.8 H: Toename concentratie fijn stof langs Schipleidelaan

Op basis van de verkeersprognose 2020 zijn een aantal Car-berekeningen uitgevoerd en getoetst aan het besluit Luchtkwaliteit 2005. Voor het berekenen van de concentratie PM10 geldt in de gemeente Oldenzaal een zeezoutcorrectie van $3 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Ook mag het aantal overschrijding van het 24-uursgemiddelde met 6 dagen verminderd worden.

Dit leidt tot de volgende conclusies:

- Voor alle varianten geldt dat er voor NO₂ geen overschrijdingen zijn;
- Voor alle varianten geldt dat voor PM 10 ruimschoots wordt voldaan aan de norm en dat het aantal overschrijdingen van het 24-uurs gemiddelde niet boven de grenswaarde uitkomt.

Er mag dus geconcludeerd worden dat er geen sprake is van een zodanige toename van fijn stof dat er maatregelen nodig zijn.

3.4.9 I-L: Noordzijde Hulsbeek

Een viertal zorgen hebben betrekking op de noordzijde van het Hulsbeek. Wanneer we de varianten onderling vergelijken dan ontstaat het volgende beeld:

Zorgen	Variant 1: Gemeentelijke referentievariant	Variant 2: Schipleidelaan	Variant 3: Buitenom
I: Toezegging aan de paardensport indien de Eurocamping verplaatst naar Toetersdennen	-	+	-
J: Doorsnijding van recreatieve routes aan zuidzijde van begraafplaats	-	-	-
K: Aantasting natuur en landschap noordzijde Hulsbeek	-	-	-
L: Mengen recreatie- en rouwverkeer	-	+	-

Tabel 7: Oplossend vermogen / mate van aantasting noordzijde Hulsbeek

Uit bovenstaande tabel blijkt dus dat de gevolgen voor de noordzijde van het hulsbeek negatief uitpakken. Alhoewel variant 2 beter scoort dan de anderen, worden een tweetal zeer zwaar wegende zorgen en bezwaren tegen de vestiging van het crematorium niet weggenomen.

Hier willen wij een alternatief introduceren, namelijk het verplaatsen van de parkeerplaats naar de noordzijde van de begraafplaats (zie onderstaand figuur 10).



Figuur 10: locatie parkeerplaats noordzijde begraafplaats

Uit onderstaande tabel blijkt dat het alternatief beduidend beter scoort op de zorgen doorsnijding van de recreatieve routes en aantasting natuur en landschap noordzijde Hulsbeek dan variant 2 met de parkeerplaats aan de zuidzijde.

	Variant 1: Gemeentelijke referentievariant	Variant 2: Schipleidelaan + parkeerplaats noordzijde	Variant 3: Buitenom
Toezegging aan de paardensport indien de Eurocamping verplaatst naar Toetersdennen	-	+	-
Doorsnijding van recreatieve routes aan zuidzijde van begraafplaats	-	+	-
Aantasting natuur en landschap noordzijde Hulsbeek	-	+	-
Mengen recreatie- en rouwverkeer	-	+	-

Tabel 8: vergelijking varianten op mate van aantasting Hulsbeek aan noordzijde



Figuur 11: Alternatieve locatie begraafplaats ten noorden van begraafplaats

3.4.10 M: Ontsluiting woonwijk De Thij

Wij hebben van de gemeente begrepen dat er momenteel plannen worden ontwikkeld in samenwerking met de provincie Overijssel om een tweede ontsluiting te creëren. Dit is niet invloed op de keuze tussen de varianten.

3.4.11 Probleemoplossend vermogen varianten en keuze voorkeursvariant

In de onderstaande tabel is samengevat of een zorg A t/m M een knelpunt is en zo ja, of het oplosbaar is of niet:

	Oversteekbaarheid Schipleidelaan voor langzaam verkeer	Onoverzichtelijkheid kruispunt Schipleidelaan - Oude Almloseweg - C. Elderinklaan	Onveilige oversteek langzaam verkeer kruispunt	Sluipverkeer	Parkeren in de berm t.h.v. begraafplaats	Verkeersveiligheid fietsers langs Oude Almloseweg	Toename geluidhinder langs Schipleidelaan en Oude Almloseweg	Toename concentratie fijn stof langs Schipleidelaan	Toeleggingen aan paardensport indien Eurocamping naar Toetersdennen gaat	Doorsnijding recreatieve routes (ATB, wandelen, paarden) parallel aan begraafplaats	Aantasting natuur en landschap noordzijde Hulsbeek	Mengen recreatie en crematieverkeer op Oude Almloseweg	Ontsluiting woonwijk De Thij in het geval van calamiteiten
Autonome groei (2020)													
Variant 1: Gemeentelijke referentievariant													
Variant 2: Schipleidelaan													
Variant 3: Buitenom													
Variant 2: Schipleidelaan + parkeerplaats noordzijde													

Figuur 9: Overzicht van knelpunten

Legenda:

- wit= geen knelpunt
- rood = knelpunt niet oplosbaar
- groen = knelpunt en oplosbaar)

Wanneer we kijken welke variant het beste in staat is om de knelpunten op te lossen, dan is dit variant 2 met de parkeerplaats aan de noordzijde van de begraafplaats. Op het tegengaan van het sluipverkeer na, kunnen alle knelpunten worden opgelost. Dit is wat ons betreft ook de voorkeursvariant.

Vergelijking voorkeursvariant met de variant Noordoost Twente

Variant 2 met de parkeerplaats aan de noordzijde van de begraafplaats komt nagenoeg overeen met het alternatief van de heer Kallenberg. Alleen ten aanzien van het aantal crematieplechtigheden per dag wijkt variant 2 af. De heer Kallenberg gaat namelijk uit van 2 in plaats van 4.

3.5 Voorkeursvariant en te nemen maatregelen

De laatste stap is het bepalen van de maatregel om knelpunten op te lossen. Hierbij moeten we ons rekenschap geven van het feit dat de verkeersprognose geen rekening houdt met de ontwikkelingen in het Hulsbeek. Pas als ook de verkeersprognose en oplossingsrichtingen vanuit de integrale visie van het Huls beek bekend zijn, kan een

totaal beeld worden gevormd. Vandaar dat wij voorstellen om het pakket van maatregelen en de uitvoering ervan in twee fasen uit te voeren.

- Fase 1: te nemen maatregelen op het moment van aanleg van het crematorium
- Fase 2: te nemen maatregelen gedurende de ontwikkeling van het Hulsbeek

3.5.1 ***Te nemen maatregelen in fase 1***

De onderstaande maatregelen moeten worden genomen op het moment dat het crematorium gerealiseerd wordt.

Knelpunt	Maatregel
A: Oversteekbaarheid Schipleidelaan	Middeneiland t.h.v. Binnenweg
D: Sluipverkeer	Uitvoeren kentekenonderzoek en eventueel treffen van maatregelen om sluipverkeer te weren. Bijvoorbeeld door het knippen van de Schipleidelaan t.h.v. de Gammelkerstraat
G: Geluidhinder Schipleidelaan en Oude Almeloseweg	Uitvoeren geluidsonderzoek en eventueel toepassen geluidsreducerend asfalt of een geluidswal
I-L: Noordzijde Hulsbeek	Parkeerplaats aan noordzijde van begraafplaats (120 parkeerplaatsen) en voldoende opstelruimte op het parkeerterrein voor een rouwstoet van 40 auto's. Te allen tijde moet voorkomen worden dat langs de Schipleidelaan geparkeerd gaat worden. De inrit van de parkeerplaats moet eveneens ten noorden van de parkeerplaats liggen, zodat er een deugdelijke linksaf opstelstrook op de Schipleidelaan gerealiseerd kan worden. De bestaan inrit moet worden gesloten
M: Ontsluiting woonwijk De Thij	Ten aanzien van een tweede ontsluiting van woonwijk De Thij loopt momenteel al een onderzoek. Wij stellen voor om dit knelpunt buiten het project Verkeersafwikkeling Crematorium te houden
	Naast de technische maatregelen stellen wij ook voor om het aantal crematieplechtigheden per dag te begrenzen. De deelnemers in de het open planproces vinden dat 2 plechtigheden per dag voldoende. Omdat bij meer dan 2 het crematorium niet alleen functie heeft voor Noordoost Twente maar ook ver daarbuiten (Duitsland en Enschede). Wij zijn van mening dat de bovengrens gesteld moet worden op 4 omdat er ruimte moet zijn voor de ondernemer om een goede bedrijfsvoering op te zetten. Daarnaast is de extra toename van verkeer a.g.v. 4 crematies niet zodanig groot dat dit tot onoplosbare problemen leidt. In bijlage 2 is het voorstel van de heer W. Kallenberg opgenomen

Tabel 10: Relatie tussen knelpunten en maatregelen in fase 1

3.5.2 *Te nemen maatregelen in fase 2*

Nadat de integrale visie van het Hulsbeek bekend is dan adviseren wij om een integraal verkeersplan op te stellen en te bepalen in welke mate bestaande knelpunten zich ontwikkelen en of er nieuwe knelpunten ontstaan. In ieder geval dienen bij het realiseren van onze voorkeursvariant (Schipleidelaan) de volgende maatregelen of acties worden ondernomen:

Knelpunt	Maatregelen
B: onoverzichtelijkheid kruispunt Schipleidelaan - Oude Almeloseweg	Verbeteren van het kruispunt Schipleidelaan - Oude Almeloseweg bijvoorbeeld door aanleg van een rotonde of een verkeersregelinstallatie
B: onveilige oversteekbaarheid t.h.v. kruispunt Schipleidelaan - Oude Almeloseweg	Vermijden van recreatieverkeer over Gammelkerstraat en westelijk deel van de Schipleidelaan
G: Geluidhinder Schipleidelaan en Oude Almeloseweg	Tweede geluidsonderzoek om te bepalen of geluidhinder toeneemt en aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn
H: toename concentratie fijn stof langs Schipleidelaan	Uitvoeren van luchtkwaliteitonderzoek om te bepalen of er sprake is van een knelpunt

Tabel 11: Relatie tussen knelpunten en maatregelen in fase 2

4 Conclusies en aanbevelingen

In dit open planproces hebben wij veel gehoord en concluderen we dat de bezwaren tegen de komst van het crematorium niet alleen in de verkeersafwikkeling liggen. De deelnemers hebben vooral moeite met de locatie zelf; de beleving van een crematorium in een woonwijk en de wijze waarop de locatiekeuze gemaakt is. Daarnaast hebben de deelnemers zorgen over de afstemming met de ontwikkeling in het totale gebied Hulsbeek; wat wordt het totaal aan verkeersbewegingen in dit gebied en passen die verschillende activiteiten wel bij elkaar.

Indien we alleen inzoomen op de verkeersafwikkeling van het crematorium zien we een dertiental zorgen: zorgen die direct ingaan op verkeersproblemen (oversteekbaarheid, veiligheid, parkeren) en zorgen over de effecten van het verkeer op de leefomgeving (geluid, luchtkwaliteit, ruimtelijke functies).

In onze beschouwing van de huidige en toekomstige verkeerssituatie hebben we berekend dat de komst van een crematorium een toename in de verkeersbeweging geeft van 183 à 720 auto's per dag. Uiteindelijk hebben we drie varianten (1-3) onderscheiden in de routing van het verkeer naar en van het crematorium en in de ligging van de parkeerplaats bij het crematorium.

Voor het afwikkelen van het crematieverkeer adviseren wij om te kiezen voor variant 2 met de parkeerplaats aan de noordzijde van de begraafplaats. Deze variant komt namelijk het meest tegemoet aan de zorgen doordat voor alle knelpunten, met uitzondering van het sluipverkeer, oplossingen beschikbaar zijn.

Gelet op de noodzakelijk afstemming met de ontwikkeling in het Hulsbeek vinden wij het nodig om de verkeersoplossingen voor variant 2 in twee fasen op te pakken. We kunnen namelijk onderscheid maken in maatregelen die alleen te maken hebben met de verkeersafwikkeling van het crematorium (fase 1) en in maatregelen die ook te maken hebben met de (toekomstige) verkeersafwikkeling van het Hulsbeek (fase 2).

Fase 1: Verkeersafwikkeling Crematorium:

- Ontsluiting crematorium via Schipleidelaan
- Verbeter oversteekbaarheid Schipleidelaan
- Parkeerplaats noordelijk van begraafplaats (120)
- Verbeter ontsluiting woonwijk De Thij
- Bestuurlijke afspraken maken over aantal crematieplechtigheden per dag (4)
- Onderzoek naar sluipverkeer over Schipleidelaan

Fase 2: Verkeersafwikkeling Crematorium én Hulsbeek:

- Stel z.s.m. integraal verkeersplan Hulsbeek op
- Vermijd recreatief verkeer over Schipleidelaan
- Verbeter kruispunt Schipleidelaan - Oude Almelose weg:
 - o oversteekbaarheid
 - o verkeersveiligheid
- Controleer geluidhinder en luchtkwaliteit