

**UITBREIDING BEDRIJVENTERREIN
'VLETGAARSMATEN'**

verkeerskundige consequenties

GEMEENTE RIJSSEN

**UITBREIDING BEDRIJVENTERREIN
'VLETGAARSMATEN'**

verkeerskundige consequenties

GEMEENTE RIJSSEN

projectnummer: rsn-031

1.	INLEIDING	1
2.	VLETGAARSMATEN	2
2.1.	Huidige situatie	2
2.2.	Uitbreiding	2
3.	WERKWIJZE	3
3.1.	Inleiding	3
3.2.	Verkeersmodel	3
3.3.	Verkeersstructuurplan (VSP)	3
3.4.	Uitbreiding bedrijventerrein	4
4.	VERKEERSKUNDIGE CONSEQUENTIES	5
4.1.	Modelvarianten	5
4.2.	Beoordeling gebruik hoofdwegennet	5
4.3.	Verkeersafwikkeling rotonde	6
5.	CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN	8
5.1.	Conclusies	8
5.2.	Aanbevelingen	8
5.3.	Oplossingsrichtingen	8

Afbeeldingen:

1. Verkeersafwikkeling rotonde situatie 1
2. Verkeersafwikkeling rotonde situatie 2

Bijlagen:

1. Wegvakbelastingen VSP-variant
 2. Wegvakbelastingen Vletgaarsmaten 47 hectare (situatie 1)
 3. Wegvakbelastingen Vletgaarsmaten 64 hectare (situatie 2)
-

1. INLEIDING

De gemeente Rijssen is voornemens het bedrijventerrein 'Vletgaarsmaten' in Holten de komende jaren uit te breiden. Het uitbreiden van dit bedrijventerrein heeft tot gevolg dat er meer verkeersbewegingen ontstaan van en naar het bedrijventerrein 'Vletgaarsmaten'. De gemeente heeft behoefte om meer inzicht te krijgen in de verkeerskundige consequenties van de voorgenomen uitbreiding. Het gaat hierbij dan met name om de toename van de intensiteiten op het hoofdwegennet in en rond Holten.

In deze rapportage worden de verkeerskundige consequenties aangegeven van de uitbreiding van het bedrijventerrein 'Vletgaarsmaten'. De opbouw van dit rapport is als volgt. In hoofdstuk 2 wordt een beschrijving gegeven van het huidige bedrijventerrein 'Vletgaarsmaten' en de voorgenomen uitbreiding hiervan. In hoofdstuk 3 wordt aangegeven op welke wijze de verkeerskundige consequenties van de uitbreiding van het bedrijventerrein 'Vletgaarsmaten' in beeld zullen worden gebracht. Vervolgens worden in hoofdstuk 4 de verkeerskundige consequenties aangegeven van de uitbreiding van het bedrijventerrein 'Vletgaarsmaten'. Tot slot worden in hoofdstuk 5 de conclusies en aanbevelingen aangegeven.

2. VLETGAARSMATEN

2.1. Huidige situatie

Het huidige bedrijventerrein 'Vletgaarsmaten' is gelegen aan de westzijde van de kern Holten en heeft een grootte van ongeveer 13 hectare. Het bedrijventerrein wordt ontsloten op de rotonde N332 - Keizersweg.

2.2. Uitbreiding

De gemeente is voornemens het bedrijventerrein 'Vletgaarsmaten' gefaseerd uit te breiden. In eerste instantie gaat het om een uitbreiding van zo'n 34 hectare bedrijventerrein. Dit betekent dat het bedrijventerrein een omvang krijgt van ongeveer 47 hectare.

In de laatste fase is er nog een mogelijkheid het bedrijventerrein 'Vletgaarsmaten' nogmaals uit te breiden met 17 hectare. Het bedrijventerrein 'Vletgaarsmaten' zal dan een totale omvang hebben van 64 hectare.

3. WERKWIJZE

3.1. Inleiding

Voor het in beeld brengen van de verkeerskundige consequenties van de uitbreiding van het bedrijventerrein 'Vletgaarsmaten' wordt gebruik gemaakt van het verkeersmodel Holten. Het verkeersstructuurplan (VSP) en de Verkeersmilieu-kaart van de voormalige gemeente Holten (december 2000) gelden hierbij als uitgangspunt. In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van het verkeers-model, het VSP, op welke wijze de uitbreiding van het bedrijventerrein in het verkeersmodel is ingebracht en hoe de verkeerskundige consequenties in beeld zullen worden gebracht.

3.2. Verkeersmodel

Het verkeersmodel Holten is in het jaar 2000 geactualiseerd en is opgebouwd middels twee sporen. Enerzijds heeft het bestaande verkeersmodel Holten van 1995 en 2005 als invoer gediend. Anderzijds heeft het Nieuw Regionaal Model (NRM) van Overijssel gediend voor de bepaling van de situatie buiten de kern Holten. De belangrijkste reden voor de opbouw van het verkeersmodel via deze twee sporen is dat zowel de aansluiting op de regionale verkeersstromen middels het Nieuw Regionaal Model is verzekerd alsmede de gedetailleerde lokale stromen voor de kern Holten goed in beeld worden gebracht.

In het VSP en de Verkeersmilieukaart van de voormalige gemeente Holten (december 2000) is het verkeersmodel nader uitgewerkt.

3.3. Verkeersstructuurplan (VSP)

In december 2000 is door de voormalige gemeente Holten het VSP vastgesteld. Het VSP is een integraal plan waarin alle relevante verkeerszaken in hoofdlijnen zijn opgenomen. Onderdelen van het VSP zijn onder andere de categorisering van het wegennet, het mogelijke toekomstige hoofdwegennet en de verkeersmilieu-kaart. In de verkeersmilieukaart zijn voor het jaar 2010 diverse varianten door-gerekend met

het verkeersmodel. De gemeente heeft inmiddels haar voorkeur uitgesproken voor variant 3 van het VSP. Hieronder wordt deze variant beschreven.

Variant 3 2010

- circulatiemaatregelen 'De Boschkamp';
- afsluiting in de Dorpsstraat;
- aanleg oostelijke Slinger ('De Knik');
- aanleg 'Zilverzandtracé';
- afsluiting spoorwegovergang Dikkesteenweg - Reebokkenweg;
- structuurmaatregelen Duurzaam Veilig.

Deze variant zal als basis gebruikt worden voor het in beeld brengen van de verkeerskundige consequenties van de uitbreiding van het bedrijventerrein 'Vletgaarsmaten'.

3.4. Uitbreiding bedrijventerrein

De uitbreiding van het bedrijventerrein 'Vletgaarsmaten' wordt in een tweetal situaties in het verkeersmodel doorgerekend.

Situatie 1

De eerste situatie bevat een uitbreiding van het bedrijventerrein van 34 hectare. De totale grootte van het bedrijventerrein 'Vletgaarsmaten' bedraagt 47 hectare. Deze situatie gaat ook uit van het jaar 2010.

Situatie 2

In de tweede situatie wordt nog een toename van 17 hectare van het bedrijven-terrein ingebracht. De totale grootte van het bedrijventerrein 'Vletgaarsmaten' bedraagt 63 hectare. Deze situatie gaat ook uit van het jaar 2010.

Voor het doorrekenen van deze situaties in het verkeersmodel zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- 32 arbeidsplaatsen per hectare bedrijventerrein;

- 0,5 ritten per arbeidsplaats in het avondspitsuur.

Opgemerkt wordt dat het huidige niveau van bedrijvigheid op bedrijventerrein 'De Kol' in het verkeersmodel is gehandhaafd voor de situatie in 2010. Er is dus geen rekening gehouden met een verplaatsing van bedrijvigheid van De Kol naar Vletgaarsmaten.

4. VERKEERSKUNDIGE CONSEQUENTIES

4.1. Modelvarianten

De twee situaties voor de uitbreiding van het bedrijventerrein 'Vletgaarsmaten' is doorgerekend met het verkeersmodel Holten. Zoals reeds aangegeven is de VSP-variant 2010 als basis hiervoor gebruikt. In de bijlagen 1 tot en met 3 zijn de modelplots opgenomen van de VSP-variant en beide situaties:

- bijlage 1: modelplot VSP-variant 2010;
- bijlage 2: modelplot situatie 1 2010;
- bijlage 3: modelplot situatie 2 2010.

4.2. Beoordeling gebruik hoofdwegennet

Om de intensiteiten op het hoofdwegennet van de VSP-variant en de twee situaties te beoordelen worden deze getoetst aan de voorkeurswaarden conform de categorisering. In tabel 1 zijn de resultaten voor het hoofdwegennet buiten de bebouwde kom aangegeven. In deze tabel zijn per wegvak de avondspitsuur-intensiteiten in aantal motorvoertuigen aangegeven. Voor de aangegeven weg-vakken geldt dat ze allemaal de functie gebiedsontsluitingsweg hebben. De hierbij behorende maximale voorkeurswaarde van de avondspitsuurintensiteit bedraagt 2.500 motorvoertuigen.

Tabel 1: *Toetsing gebruik hoofdwegennet buiten de bebouwde kom (2010)*

weg	avondspitsuur-intensiteit VSP-variant	avondspitsuur-intensiteit situatie 1	avondspitsuur-intensiteit situatie 2
N344 (Holten - Deventer)	500	650	750
N332 (Holten - Raalte)	750	850	900
N332 (Holten - A1)	1.050	1.250	1.350

N350 (Holten - Rijssen)	1.250	1.300	1.300
N350 (Holten - Markelo)	750	750	850

Uit tabel 1 kan geconcludeerd worden dat de voorkeurswaarden op het hoofdwegennet buiten de bebouwde kom door de uitbreiding van het bedrijventerrein 'Vletgaarsmaten' niet overschreden worden.

Om ook het hoofdwegennet binnen de bebouwde kom te toetsen aan de voorkeurswaarden conform de categorisering zijn in tabel 2 de resultaten binnen de bebouwde kom aangegeven. In deze tabel zijn de avondspitsuurintensiteiten in aantal motorvoertuigen aangegeven per wegvak. Voor de aangegeven wegvakken geldt dat ze allemaal de functie erftoegangsweg A hebben. De hierbij behorende maximale voorkeurswaarde van de avondspitsuurintensiteit bedraagt 500 à 600 motorvoertuigen.

Tabel 2: *Toetsing gebruik hoofdwegennet binnen de bebouwde kom (2010)*

weg	avondspitsuur-intensiteit VSP-variant	avondspitsuur-intensiteit situatie 1	avondspitsuur-intensiteit situatie 2
Dorpsstraat	950	1.000	1.050
Drostenstraat	500	550	600
Oranjestraat	350	375	375
Lareneweg	450	500	500
Keizersweg	450	500	600

Uit tabel 2 kan geconcludeerd worden dat de uitbreiding van het bedrijventerrein 'Vletgaarsmaten' ten opzichte van de VSP-variant slechts een kleine stijging van de intensiteit op het hoofdwegennet binnen de bebouwde kom tot gevolg heeft.

De voorkeurswaarde op het hoofdwegennet binnen de bebouwde kom wordt alleen op de Dorpsstraat overschreden. Deze overschrijding vindt niet alleen plaats bij uitbreiding van het bedrijventerrein 'Vletgaarsmaten' (situaties 1 en 2), maar ook al bij de VSP-variant. Op de overige hoofdwegen binnen de bebouwde kom vindt er geen overschrijding plaats van de voorkeurswaarden conform de categorisering. Wat betreft de hoogte van de intensiteit op de Dorpsstraat kan gesteld worden dat dergelijke intensiteiten in principe niet passen bij een weg met een verblijfsfunctie. Echter door een juiste inrichting van de Dorpsstraat als erftoegangsweg A kan wel een passende snelheid afgedwongen worden van het gemotoriseerde verkeer.

4.3. Verkeersafwikkeling rotonde

Om de verkeersafwikkeling van de rotonde Keizersweg - N332 te beoordelen na uitbreiding van het bedrijventerrein 'Vletgaarsmaten' wordt gebruik gemaakt van een verkeerskundig softwarepakket 'Capacito' ontwikkeld door Trenso. Trenso is een onderneming die zich bezighoudt met het ontwikkelen van verkeerskundige software. Met behulp van Capacito wordt op basis van het rotondemodel Brilon/Stuwe onder andere de gemiddelde wachttijd per tak van de rotonde aangegeven.

Voor de situaties 1 en 2 zijn de verkeersbewegingen tijdens het avondspitsuur op de rotonde Keizersweg - N332 achterhaald uit het verkeersmodel. Deze gegevens zijn ingevoerd in het programma 'Capacito'. Opgemerkt wordt dat de intensiteiten in het programma 'Capacito' worden uitgedrukt in personenauto-equivalenten (pae). Eén vrachtwagen is gelijk aan 2,5 pae. Op basis van provinciale tellingen van de N332 is het percentage vrachtverkeer bepaald. Het aandeel vrachtverkeer bedraagt voor alle vier takken 15%.

De resultaten van het programma 'Capacito' zijn voor situatie 1 weergegeven op afbeelding 1. Hieruit blijkt dat de wachttijden in de spitsperiode op de rotonde Keizersweg - N332 op alle vier takken als acceptabel wordt beschouwd. De gemiddelde wachttijd vanaf het bedrijventerrein 'Vletgaarsmaten' is het hoogst en bedraagt 18 seconden in de spits.

De resultaten van het programma 'Capacito' zijn voor situatie 2 weergegeven op afbeelding 2. Hieruit blijkt dat de gemiddelde wachttijd in de spits vanaf het bedrijventerrein 'Vletgaarsmaten' onacceptabel hoog is. Deze bedraagt namelijk 267 seconden. Op de overige aansluitingen zijn de wachttijden beperkt en worden als acceptabel beschouwd.

5. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

5.1. Conclusies

Het uitbreiden van het bedrijventerrein 'Vletgaarsmaten' met 34 hectare levert verkeerskundig gezien geen problemen op. De intensiteiten op het hoofdwegen-net zijn na deze uitbreiding acceptabel. Ook de verkeersafwikkeling op de rotonde Keizersweg - N332 is in situatie 1 toereikend.

De tweede uitbreiding van het bedrijventerrein 'Vletgaarsmaten' met nogmaals 17 hectare leidt op de rotonde Keizersweg - N332 tot overbelasting. Dit geldt alleen op de aansluiting van het bedrijventerrein 'Vletgaarsmaten'. Op de overige aansluitingen van de rotonde is de verkeersafwikkeling wel voldoende. De wachttijd op de aansluiting van het bedrijventerrein 'Vletgaarsmaten' is echter onacceptabel hoog.

5.2. Aanbevelingen

In de eerste fase (situatie 1) van de uitbreiding van het bedrijventerrein 'Vletgaarsmaten' worden verkeerskundig geen problemen verwacht. Op basis hiervan kan gesteld worden dat verkeerskundig gezien deze uitbreiding kan worden voortgezet. Aangezien de uitbreiding in de tweede fase (situatie 2) problemen geeft op de aansluiting van het bedrijventerrein 'Vletgaarsmaten' op de rotonde Keizersweg - N332 wordt geadviseerd gedurende en na de eerste fase nader verkeerskundig onderzoek te verrichten. Door het type bedrijvigheid dat zich gaat vestigen op het bedrijventerrein 'Vletgaarsmaten' kan het aantal arbeidsplaatsen en het aantal ritten afwijken van de aannames die in dit onderzoek zijn toegepast. Belangrijk is dan ook regelmatig tellingen te verrichten op de aansluiting van het bedrijventerrein 'Vletgaarsmaten' op de rotonde Keizersweg - N332.

5.3. Oplossingsrichtingen

Om de overbelasting (in situatie 2) op de aansluiting van het bedrijventerrein 'Vletgaarsmaten' op de rotonde Keizersweg - N332 te voorkomen zijn twee

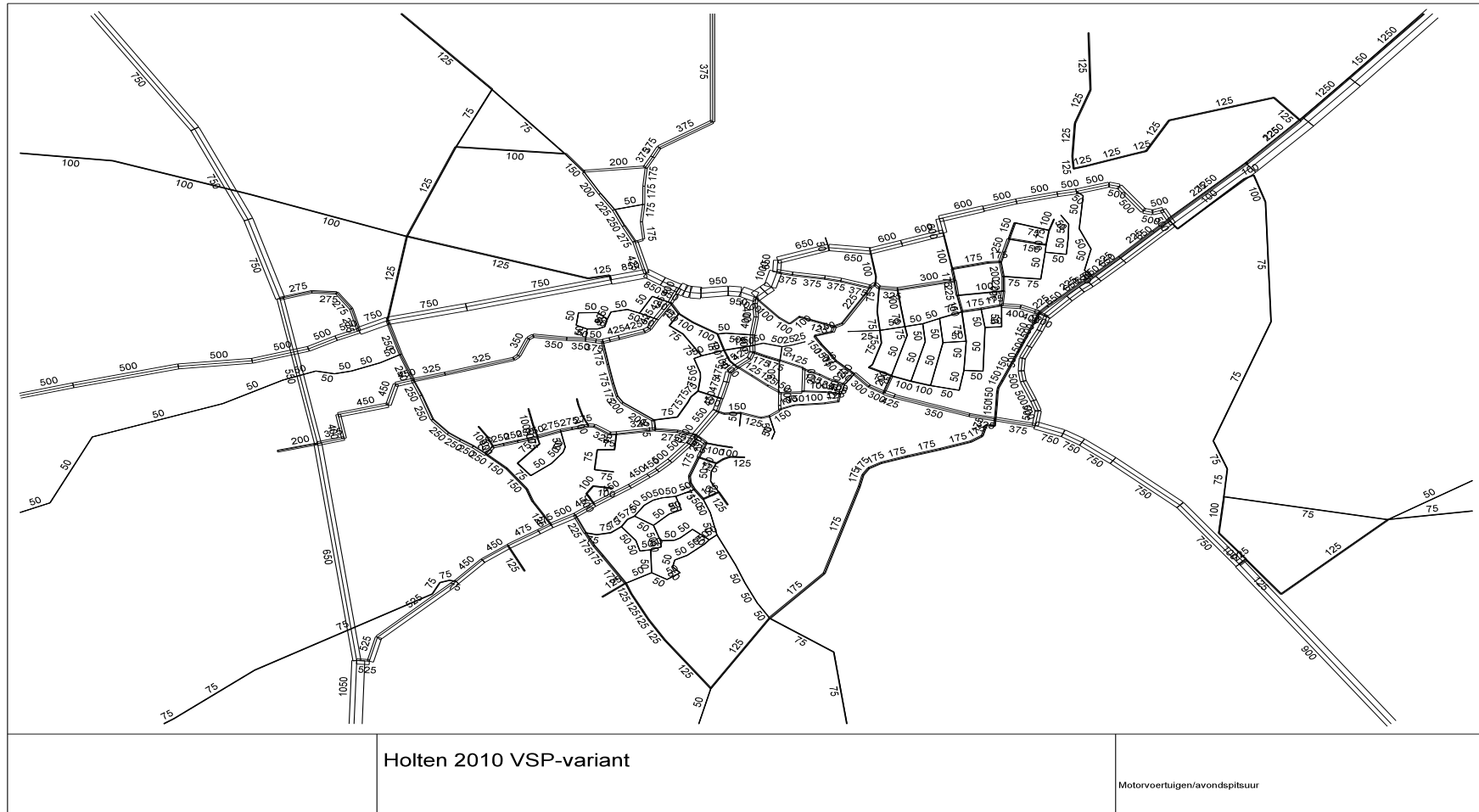
oplossingsrichtingen denkbaar:

1. Aanbrengen van een bypass op de relatie bedrijventerrein 'Vletgaarsmaten' richting A1;
2. Realiseren van een tweede aansluiting op de N332.

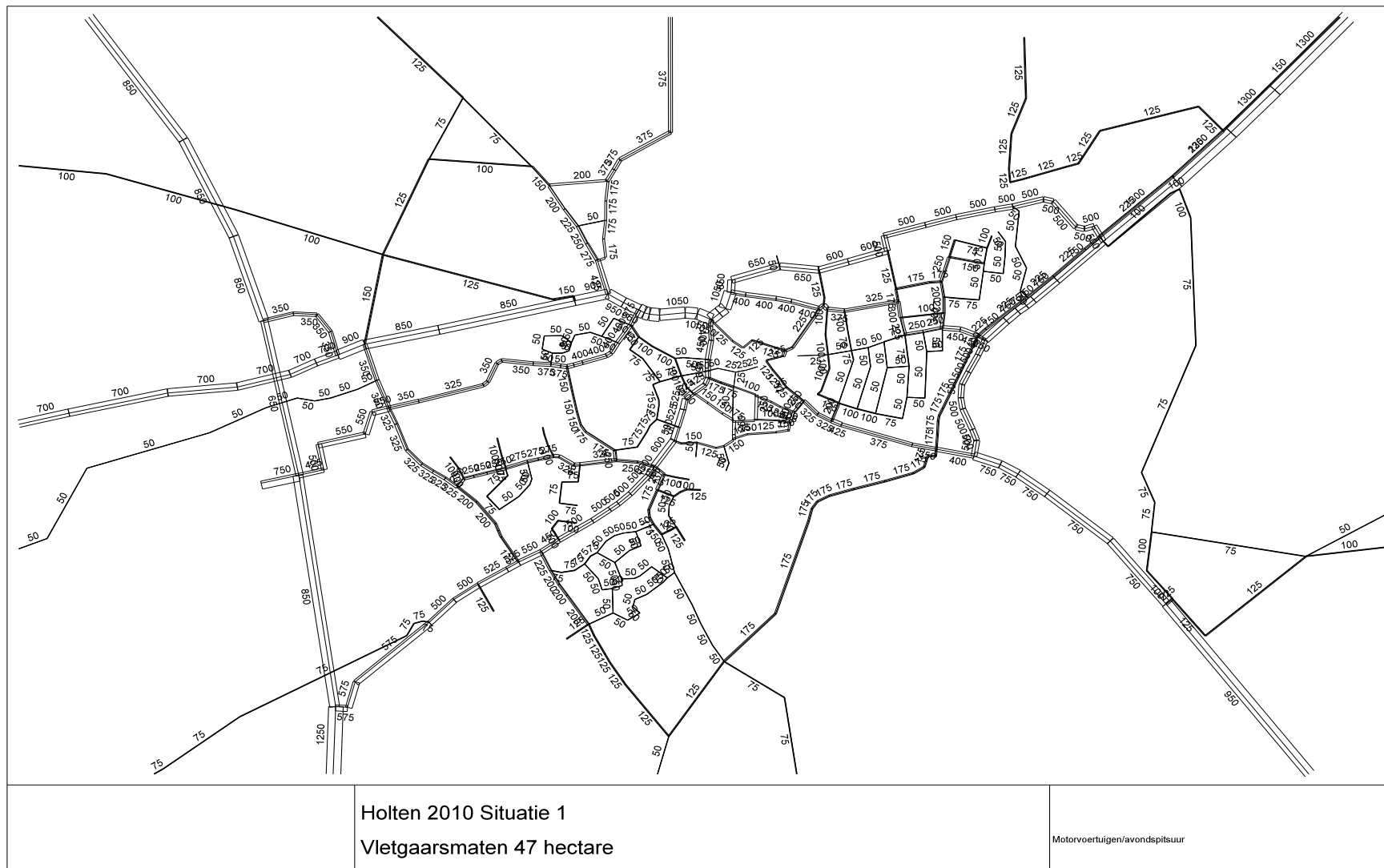
De eerste optie is waarschijnlijk ruimtelijk wel inpasbaar. Om de tweede optie mogelijk te houden wordt geadviseerd een tweede aansluiting op de N332 in het bestemmingsplan in ieder geval open te houden.

Ook uit het oogpunt van calamiteiten kan het gewenst zijn een tweede ontsluiting te maken voor het bedrijventerrein 'Vletgaarsmaten'. In dit kader is het niet noodzakelijk een tweede aansluiting te realiseren op de N332, maar bijvoorbeeld een voor hulpdiensten toegankelijke aansluiting op de Broekweg. De mogelijkheden hiervoor dienen nader onderzocht te worden.

Bijlage 1: *Wegvakbelastingen VSP-variant*



Bijlage 2: *Wegvakbelastingen Vletgaarsmaten 47 hectare (situatie 1)*



Bijlage 3: *Wegvakbelastingen Vletgaarsmaten 64 hectare (situatie 2)*

