

Toelichting uitgangspunten verkeers(model)studie ontwikkeling Rutbeek

29 september 2023 – definitief

Inleiding

Van 30 mei 2019 tot en met 10 juli 2019 heeft het ontwerpbestemmingsplan 'Recreatiepark Rutbeek' ter inzage gelegen.¹ Vanwege de coronacrisis is de verdere behandeling en actualisering van onderzoeken gestagneerd. Beoogd wordt om het bestemmingsplan ambtelijk aan te bieden aan het college van B&W die kan besluiten het ter vaststelling aan de gemeenteraad aan te bieden.

De ontwikkeling van het recreatiepark Rutbeek zal leiden tot een wijziging in de (geprognosticeerde) verkeersstromen in, naar en rond het plangebied. Voor enkele onderzoeken die ten grondslag liggen aan het ontwerpbestemmingsplan zijn de verkeersstromen relevant. Dit betreft het geluidsonderzoek en het onderzoek naar de effecten van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden en het onderzoek naar de verkeersafwikkeling opgenomen in de plantoelichting. De onderzoeken die ten grondslag liggen aan het ontwerpbestemmingsplan zijn voor wat betreft de verkeersstromen gebaseerd op het verkeersrapport "*Ontsluiting Bungalowpark Het Rutbeek - Onderzoek naar de meest wenselijke route*", opgesteld door Royal Haskoning DHV (kenmerk: BC7526-109-100) van 14 augustus 2014.

Sinds dit onderzoek zijn er enkele ontwikkelingen geweest die aanleiding zijn tot het actualiseren van het verkeersrapport. Belangrijkste reden is het beschikbaar komen van een nieuwe versie van het regionale verkeersmodel Twente. Dat verkeersmodel is in 2019 aangepast en herzien, waarbij rekening is gehouden met nieuwe infrastructuur en nieuwe (toekomstige) ontwikkelingen. Op basis van dit model is het prognosejaar 2033 geïnterpreteerd.

In deze notitie wordt inzicht geboden in de verkeersstromen afkomstig van en naar het Recreatiepark Rutbeek.

De notitie is als volgt opgebouwd:

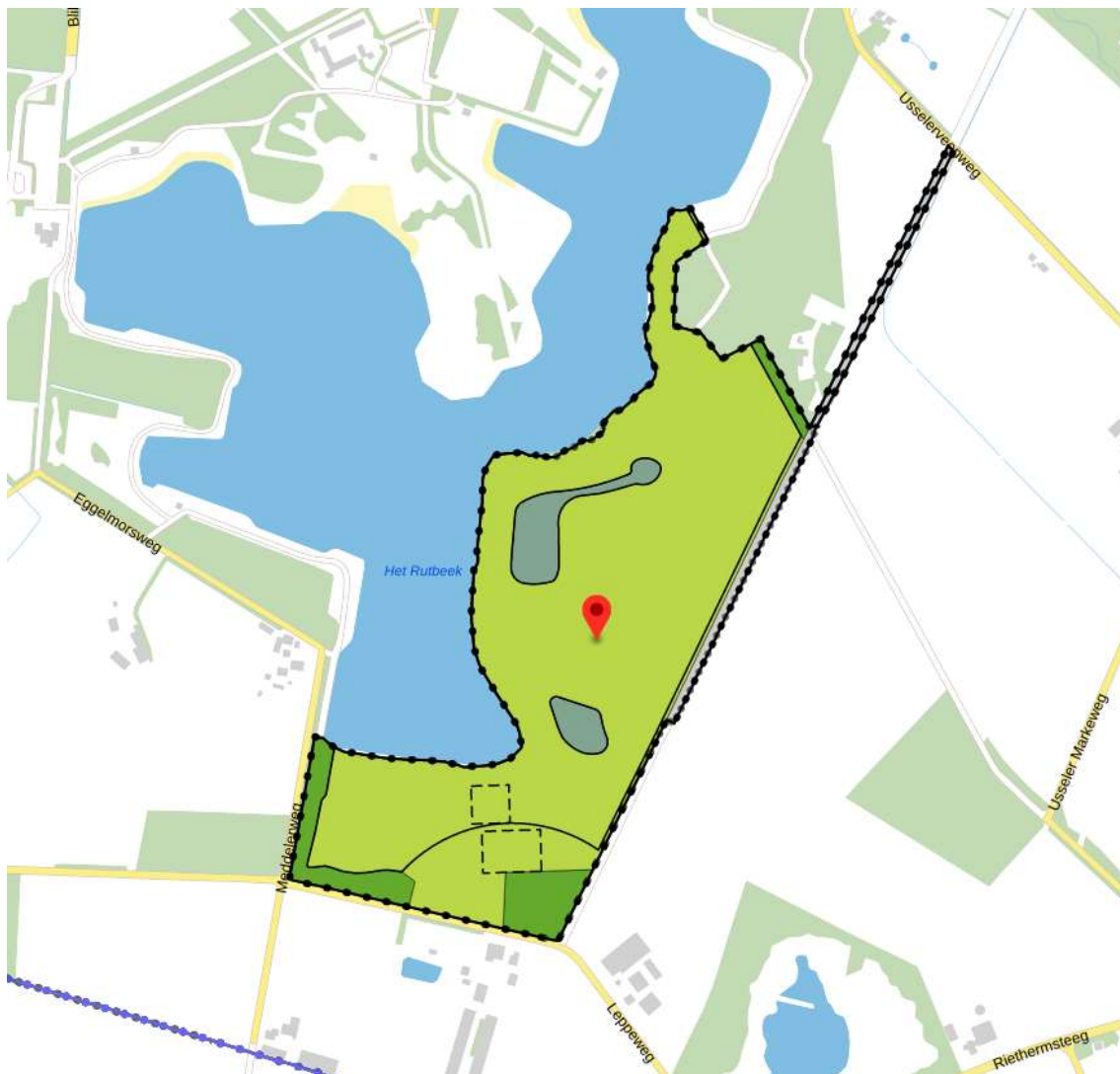
1. Voorgenomen bestemmingsplan 'Recreatiepark Rutbeek'
2. Actualisatie en concretisering verkeersmodel naar bestemmingsplan 'Recreatiepark Rutbeek', inclusief input verkeersgeneratie
3. Verkeersstromen Rutbeek
4. Analyse verkeersafwikkeling
5. Analyse gevolgen voor onderzoek geluid
6. Analyse gevolgen voor onderzoek ontsluiting
7. Analyse relevante verkeersstromen voor stikstofberekening

¹ Zie Gemeenteblad 2019, 150421. Het ontwerp-bestemmingsplan met de daarbij behorende stukken is beschikbaar gesteld op <http://www.ruimtelijkeplannen.nl/web-roo/?planidn=NL.IMRO.0153.BP00175-0002>.

1. Voorgenomen bestemmingsplan 'Recreatiepark Rutbeek'

Het bestemmingsplan 'Recreatiepark Rutbeek' voorziet in de realisatie van een recreatiepark met maximaal 250 recreatiewoningen met bijbehorende (centrale) voorzieningen waaronder een restaurant. Het park zal vanaf de Hegebeekweg in noordelijke richting ontsloten worden. De Hegebeekweg wordt daarvoor deels verhard en geschikt gemaakt voor tweezijdig verkeer. Deze wegbreedte voldoet voor een functie van een personenauto en twee fietsers, twee auto's of een landbouwvoertuig en een fietser. De Hegebeekweg wordt in zuidelijke richting afgesloten voor gemotoriseerd verkeer.

Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat het vigerende bestemmingsplan een recreatiepark met 290 woningen reeds mogelijk maakt. Evenwel past de gewenste maatvoering niet binnen de bouwregels uit het vigerende bestemmingsplan. Nu in de feitelijke situatie geen recreatieverblijven zijn gerealiseerd wordt in dit verkeersonderzoek uitgegaan van een zogenaamde 0-situatie. Dat betekent dat voor het nieuwe bestemmingsplan en de onderzoeken de verkeersbewegingen van het nieuwe park (de nieuwe bestemming) wordt bepaald.



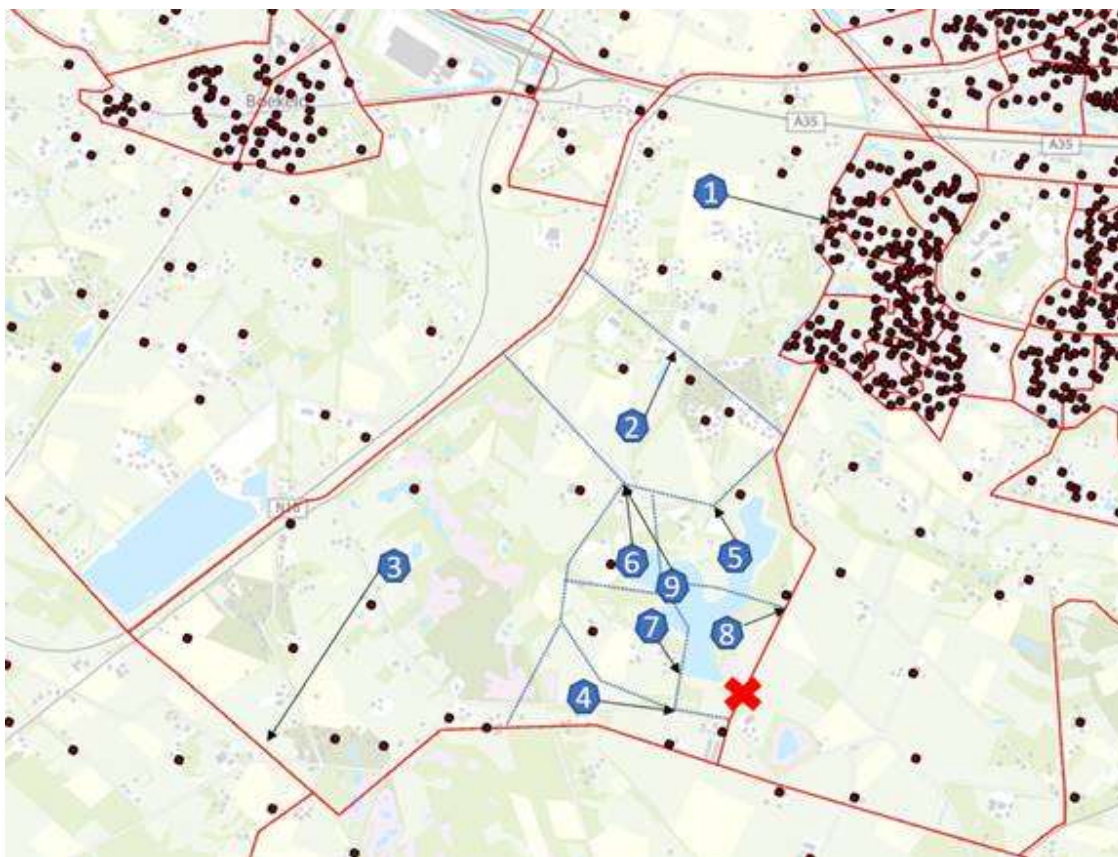
Afbeelding 1: Plangebied 'Recreatiepark Rutbeek'

2. Actualisatie en nadere detaillering verkeersmodel naar bestemmingsplan 'Recreatiepark Rutbeek'; input verkeersgeneratie

Detaillering Regionaal verkeersmodel Twente

Om een goed beeld te krijgen van de verkeersstromen van en naar het Rutbeek is gebruik gemaakt van het regionale verkeersmodel Twente. Dit verkeersmodel is in 2019 door RHDHV aangepast. Daarin is rekening gehouden met alle relevante ontwikkelingen, zoals de opengestelde N18 en de afwaardering van de oude N18 door Usselo. De opgenomen ontwikkelingen uit dit model zijn nog steeds actueel zodat een rechtlijnige interpolatie van die gegevens naar nu geoorloofd is.

Voor de studie naar de verkeersgevolgen van het bestemmingsplan 'Recreatiepark Rutbeek' is het prognosemodel nader gedetailleerd ten opzichte van het prognosemodel en het 'oude' verkeersmodel waar in de eerdere onderzoeken gebruik van is gemaakt. Om een zo realistisch mogelijk beeld van de te verwachten verkeersstromen te krijgen zijn de "voedingspunten" vanuit de omgeving naar het Recreatiepark Rutbeek aangepast op de toekomstige beoogde situatie. Daarmee wordt een duidelijker en meer gedetailleerd beeld verkregen van de verkeersstromen naar de verschillende functies rond het Rutbeek (zie afbeelding 2). Zodat de verkeersstromen van de ontwikkeling Recreatiepark Rutbeek zo gedetailleerd mogelijk kunnen worden geprognosticeerd en een zo reëel mogelijk beeld geven van de te verwachten werkelijkheid. Er wordt van uit gegaan dat alle verkeer ten gevolge van het plan in voedingspunt 8 (Hegebeekweg) is opgenomen voor de ontwikkeling van het recreatiepark en dat de Hegebeekweg in zuidelijke richting is afgesloten voor gemotoriseerd verkeer.



Afbeelding 2: detaillering; opdeling in verschillende zones

Input verkeersgeneratie bestemmingsplan Recreatiepark Rutbeek

Het verkeersmodel deelt de verkeersbewegingen van het Recreatiepark Rutbeek toe aan het wegennet. De verkeersgeneratie van de (nieuwe) ontwikkelingen uit het voorgenomen bestemmingsplan is berekend op basis van de meest actuele versie van de CROW richtlijnen m.b.t. parkeren en verkeersgeneratie (Publicatie 381, ASVV online). Daarmee is een reële en aannemelijke verkeersproductie van het Recreatiepark Rutbeek bepaald.

De belangrijkste bronnen met betrekking tot de verkeersgeneratie als gevolg van de ontwikkelingen uit het bestemmingsplan Recreatiepark Rutbeek zijn:

- De 250 recreatiewoningen genereren 766 voertuigen (licht verkeer) en 16 vrachtvoertuigbewegingen per **werkdagemaal**;
- Het restaurant genereert 180 voertuigen (licht verkeer) en 4 vrachtvoertuigbewegingen per **werkdagemaal**;

Een belangrijke wijziging ten opzichte van de eerdere verkeersstudie die ten grondslag ligt aan het ontwerpbestemmingsplan is de volgende. In de eerdere verkeersstudie zijn geen motorvoertuigbewegingen toegekend aan het restaurant. Reden was dat het restaurant in hoofdzaak gebruikt zal worden door gasten van het recreatiepark, waar het restaurant zich ook bevindt. Het betreft een aan het park verbonden restaurant (geen zelfstandige horeca bestemming), onderdeel uitmakend van de centrale voorzieningen van het park. Desondanks kan niet uit worden uitgesloten dat anderen dan gasten van het recreatiepark gebruik zullen maken van het restaurant. Zo kunnen recreanten die reeds op het Rutbeek zijn gebruik maken van het restaurant. Maar niet kan worden uitgesloten dat het restaurant bezoekers ontvangt van elders. Om die reden is in de actualisatie van het prognosemodel aan het restaurant zekerheidshalve een verkeersproductie gekoppeld. Worst case is daarbij ervan uitgegaan dat 20% van de gasten van het restaurant bezoekers van elders zijn (geen recreanten en geen gasten van het park).² (NB: Definitie 'Recreatie-Verblijfsrecreatie' in het ontwerp bestemmingsplan: *Het restaurant behoort bij de centrale voorzieningen van het complex van recreatiewoningen en staat in principe, maar niet uitsluitend, ten dienste van de gasten van het complex en mag ook worden gebruikt ten behoeve dagrecreanten van Het Rutbeek.*) Daarmee is in ieder geval de verkeersproductie niet onderschat.

Ook is het zo dat de verkeersgeneratie (en daarmee het verkeersmodel) zekerheidshalve gebaseerd is op 100% aanwezigheid door het jaar heen. De recreatiewoningen zijn echter met name in de zomermaanden bezet en in de wintermaanden veel minder.

Hieronder in tabel 1 is het volledige overzicht van de verkeersproductie opgenomen waar rekening mee is gehouden in het geactualiseerde verkeersmodel.

² Er is dan ook uitgegaan van een verkeersproductie van het restaurant dat gelijk staat aan 20% van het verkeer van een regulier restaurant (gelet op de CROW).

Factoren					
extern verkeer restaurant	20%				
Weekdagfactor	1.11				
Restdagfactor auto	12.19				
Restdagfactor vracht	10.53				
Vrachtpercentage	2%				
Duur spitsen in uren	2				
	Aantal	Aantal ritten per etmaal per woning	Aantal ritten per weekdag- etmaal	Aantal ritten per werkdag- etmaal	
Recreatiewoningen	250	2.7	675	749	
Dienstwoningen	2	7.4	15	16	
Totaal			690	766	
	Aantal m2	Parkeer- plekken per 100m2	Turnover	Aantal ritten per weekdag- etmaal	Aantal ritten per werkdag- etmaal
Restaurant laag	900	14	3	151	168
Restaurant hoog	900	16	3	173	192
Gemiddeld				162	180

Tabel 1: verkeersgeneratie Recreatiepark Rutbeek

3. Verkeersstromen Rutbeek (selected zone-analyse)

In dit onderzoek is gebruikt gemaakt van de van het regionaal verkeersmodel 2019 van RHDHV. Het Recreatiepark Rutbeek is hierbij in het prognosejaar 2030 opgenomen en dit is lineair geïnterpoleerd naar 2033 met een gebruikelijke groei van 1% per jaar. Door middel van de verschilplot is in kaart gebracht hoeveel verkeer er van en naar het Recreatiepark Rutbeek rijdt in 2033. Op basis van de verschilplot en 'selected zone' analyse is vervolgens inzichtelijk gemaakt hoe het verkeer wordt verdeeld over het netwerk volgens het verkeersmodel. De verkeersaantallen zijn weergegeven in aantallen motorvoertuigen per etmaal op een werkdag.

Weekdag/werkdag

De verkeersproductie van het Recreatiepark Rutbeek ligt op een gemiddelde werkdag gemiddeld 11% hoger dan op een gemiddelde weekdag: omrekenfactor weekdag naar werkdag is 1.11.³

In kaart 1 staan de verwachte wegvak intensiteiten voor 2033, wanneer het project niet zou zijn uitgevoerd. Onderstaande data is belangrijk om naast de verwachte intensiteit te leggen die ontstaat door de projectontwikkeling, om de stikstof- en geluidsberekeningen te doen.

³ CROW-publicatie 381, december 2018.



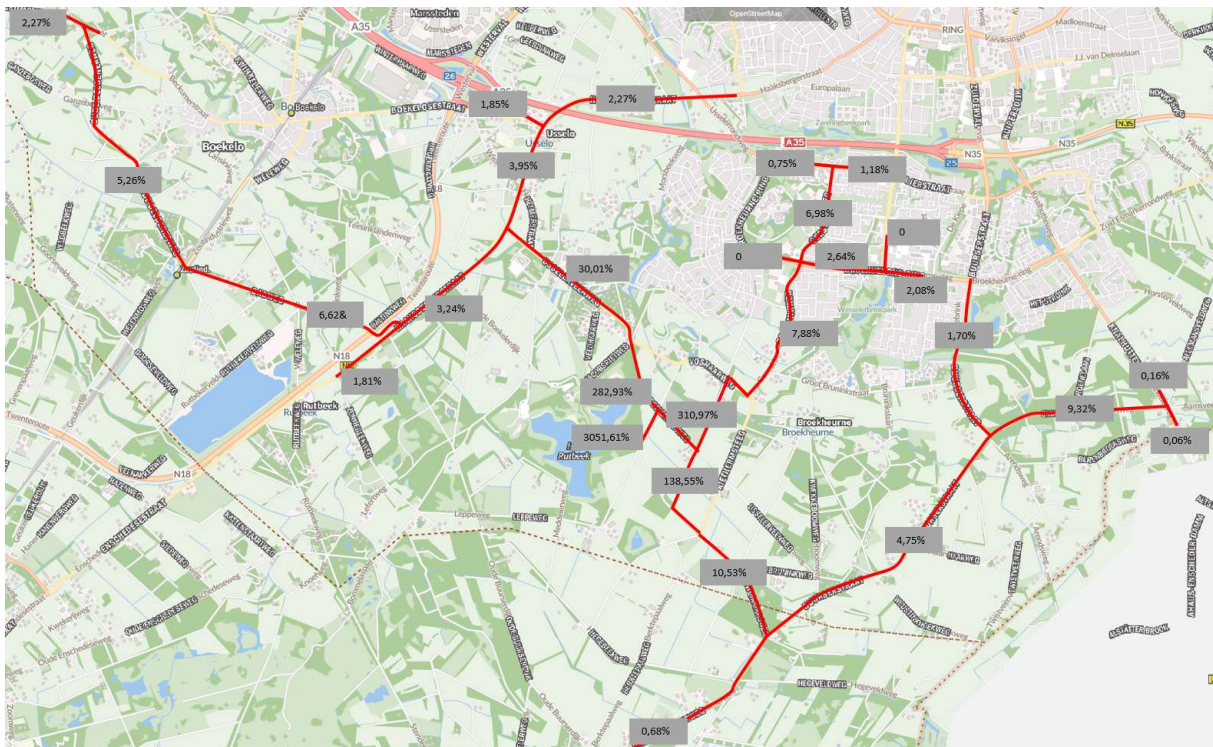
Kaart 1 Verkeersbewegingen 2033 per richting zonder projectontwikkeling

Op kaart 2 wordt de - op basis van CROW cijfers - berekende verkeersgeneratie en de verdeling over het netwerk weergegeven.



Kaart 2 verkeersgeneratie en afwijking bij realisatie van het project

Kaart 3 laat per wegvak de percentuele toename zien wanneer het project is gerealiseerd.



Kaart 3 percentuele toename verkeersbewegingen

4. Analyse verkeersafwikkeling

De wegen waarop volgens de selected link analyse een toename in verkeersbewegingen ontstaat door het project, beschikken over ruim voldoende restcapaciteit om die toename veilig en soepel af te wikkelen.

5. Analyse gevolgen voor onderzoek geluid

Aan de hand van de resultaten wordt er verstandig aan gedaan om het kwantitatieve onderzoek naar geluid zekerheidshalve met een oplegnotitie te actualiseren.

6. Analyse gevolgen voor onderzoek ontsluiting

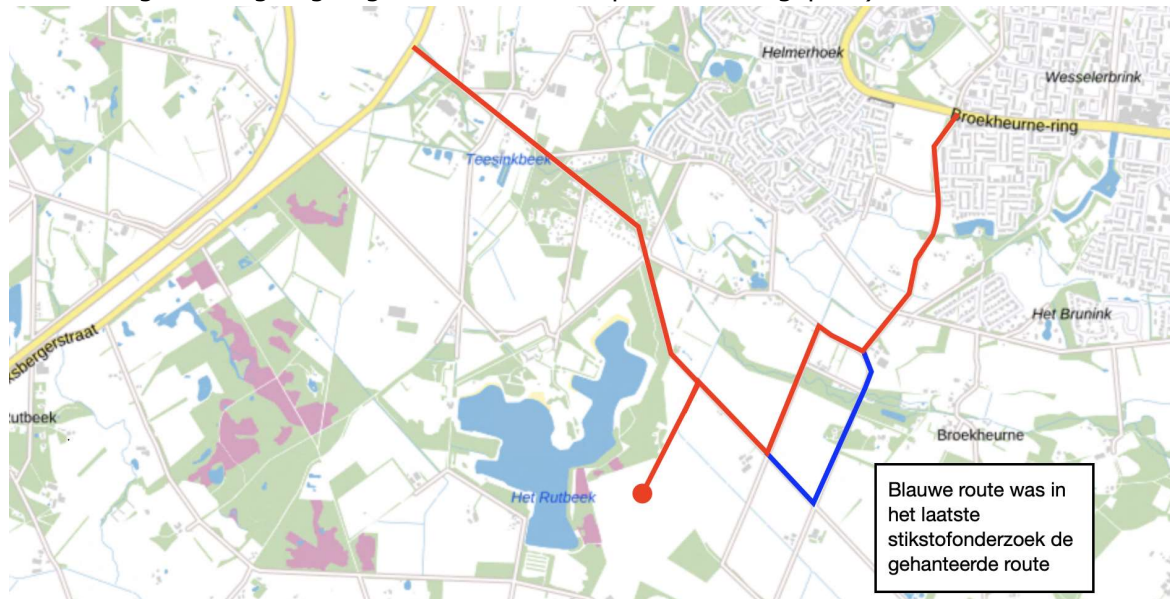
Gelet op de geringe wijzigingen in de verkeersstromen rondom het Recreatiepark Rutbeek is het niet nodig om het (deels op een kwalitatieve afweging gebaseerde) onderzoek naar de ontsluitingsmogelijkheden te actualiseren. De verkeerskundige afwegingen en conclusies uit dat rapport zoals ten grondslag gelegd aan het ontwerpbestemmingsplan (bijlage 16) blijven gelijk gelet op de actuele verkeersprognoses.

7. Analyse relevante verkeersstromen voor stikstofberekening

De analyse is relevant voor de benodigde actualisering van de stikstofberekening. Voor de stikstofberekening met AERIUS is het relevant dat verkeersstromen moeten worden meegenomen totdat deze opgaan in het heersende verkeersbeeld. Wanneer het verkeer

zich dermate verdund heeft ten opzichte van het reeds aanwezige verkeer, is het verkeer opgegaan in het heersende verkeersbeeld.⁴

Kaart 4 geeft de relevante verkeersstromen (ook ten opzichte van het stikstofonderzoek zoals ten grondslag is gelegd aan het ontwerpbestemmingsplan):



Kaart 4: rijroutes stikstofonderzoek

In tabel 2 staan de toenames van de intensiteit van de meest relevante wegen opgenomen.

Wegvak	Tussen	Intensiteit Werkdag	intensiteit Weekdag
Hegebeekweg	Usselerveenweg – Lepperweg	946	842
Usselerveenweg	Jacobsrietweg – Hegebeekweg	464	418
Usselerveenweg	Hegebeekweg – Usselermarkeweg	482	434
Haaksbergerstraat	Helmerstraat – Usselerveenweg	255	230
Haaksbergerstraat	Usselerveenweg – Snuversdijk	209	188
Geessinkweg	Voshaarweg – Groot Bruninkstraat	366	330

Tabel 2: Toename intensiteit op hoofdwegen op werk- en weekdagen

⁴ ABRS 19 mei 2021, ECLI:NL:RVS:2021:1054 en bijvoorbeeld ABRS 1 september 2021, ECLI:NL:RVS:2021:1969.