

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
Casuariestraat 9a
2511 VB Den Haag

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Hein Heun B.V.

Verkeersonderzoek bestemmingsplan Schoolstraat

Schoolstraat 12, 13 en 14 in Vroomshoop

Datum
Kenmerk
Eerste versie

15 maart 2018
HNH001/Wtc/0003.02

1 Inleiding

Sinds 1997 is Hein Heun B.V. gevestigd op het terrein achter de Schoolstraat 12 in Vroomshoop. Hein Heun is een aannemingsbedrijf van sloop-, bouw- en infrawerken. Het naastgelegen perceel was tot 2013 in het bezit van For Farmers en is gekocht door Hein Heun B.V. Vervolgens is een dochteronderneming van de Hein Heun Groep (Van Hal Nieuwsleusen B.V.) gevestigd op deze locatie. Zowel Hein Heun B.V. als Van Hal Nieuwsleusen B.V. maken onderdeel uit van dezelfde holdingmaatschappij: Hein Heun Groep. De recente jaren is gebleken dat beide bedrijven elkaar goed aanvullen, dat bedrijfsmiddelen over en weer worden verhuurd en is de wens ontstaan voor een gezamenlijke inrichting op het bedrijfsterrein.

Dit is de aanleiding voor aanpassing van de omgevingsvergunning en het bestemmingsplan. Voor het nieuwe bestemmingsplan zijn diverse onderzoeken uitgevoerd (o.a. akoestiek en stikstofdepositie). Gedurende de planprocedure is gebleken dat er behoefte is aan een verkeerskundig onderzoek waarin de verkeerseffecten van het nieuwe bestemmingsplan in beeld worden gebracht. Hein Heun B.V. heeft Goudappel Coffeng opdracht gegeven dit onderzoek uit te voeren.

Werkwijze en leeswijzer

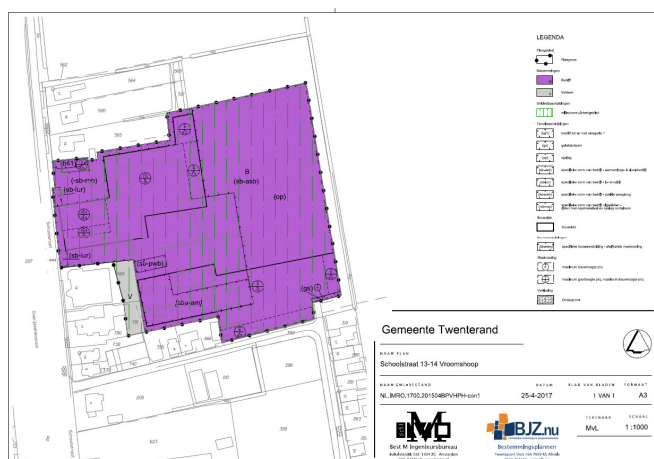
Het verkeerskundig onderzoek bestaat uit vier stappen. Allereerst wordt met behulp van kaartmateriaal een toelichting gegeven over de veranderende verkeerssituatie (hoofdstuk 2). Ten tweede (hoofdstuk 3) wordt gekeken naar het aantal ritten dat door Hein Heun B.V. & Van Hal Nieuwsleusen B.V. gezamenlijk wordt gegenereerd (op basis van data uit het stikstofonderzoek). Deze data wordt in dezelfde stap vergeleken met een berekende verkeersgeneratie conform de kengetallen van het CROW. In de derde stap (hoofdstuk 4) wordt de impact van dit verkeer op het wegennet van Vroomshoop belicht. De vierde stap (hoofdstuk 5) gaat in op de parkeerbehoefte: een check tussen de parkeervraag en het parkeeraanbod. Tot slot volgt in hoofdstuk 6 de conclusie.

2 Ontwikkeling verkeerssituatie



Figuur 2.1: Luchtfoto's studiegebied met locaties in- en uitritten (Globespotter)

In 2012 (figuur 2.1) kende het bedrijfsterrein nog drie in- en uitritten en twee eigenaren: Hein Heun B.V. en For Farmers. Hein Heun B.V. gebruikte het achterste deel van het terrein voor op- en overslag van grondstoffen, bouw en sloofafval en stalling van voertuigen, machines, materieel en goederen. De drie in- en uitritten werden afwisselend gebruikt voor in- en uitrijdbewegingen van zware vrachtvoertuigen (vrachtwagens en tractoren). Naar aanleiding van klachten uit de omgeving over geluidsoverlast en de smalle wegbreedte, is besloten om het gebruik van de zuidelijke inrit te beperken (aangegeven met het kruis op figuur 2.1).



Figuur 2.2: Plankaart bestemmingsplan (aangeleverd door Bonekamp Advies)

Vergeleken met de situatie in 2012, zijn er veranderingen opgetreden in 2017 (figuur 2.1) Van Hal Nieuwsleusen B.V. vervangt For Farmes op Schoolstraat 13 en de bestaande weegbrug, die aan de noordzijde van het terrein is gevestigd, wordt in het nieuwe bestemmingsplan (figuur 2.2) verplaatst naar de zuidzijde. Het verplaatsen van deze weegbrug biedt ruimte voor (bijvoorbeeld) het creëren van parkeerplaatsen. Verder worden enkele bedrijfspanden op een andere locatie gesitueerd en wordt het kantoorpand naast de thans nog operationele weegbrug, gebruikt door derden. De hoofdentree van het terrein is in het nieuwe bestemmingsplan gelegen naast het kantoorpand aan de Schoolstraat 12. De tweede inrit (gelegen naast nummers 13/14) is hoofdzakelijk bedoeld voor de ontsluiting van de daar gelegen parkeerplaatsen en geeft geen toegang tot het achterterrein.

3 Verkeersgeneratie

3.1 Verkeersgeneratie volgens stikstofonderzoek

In het akoestisch onderzoek (Akoestisch Buro Tideman, 2017) en het stikstofonderzoek (Langelaar Milieuadvies, 2017) is de verkeersgeneratie van de beide ondernemingen bepaald. Het stikstofonderzoek bouwt voort op de berekeningen en metingen uit het akoestisch onderzoek en gaat uit van in totaal 233 voertuigbewegingen per etmaal (dit is het totaal van zowel de ritten heen als terug). Dit is onderverdeeld in 114 voertuigbewegingen voor lichte motorvoertuigen en 114 voertuigbewegingen voor zware motorvoertuigen. Dit betreft de verkeersgeneratie van een representatieve bedrijfssituatie, dat is de maximale verkeersgeneratie die kan optreden (12 uitzonderingsdagen daargelaten). Dit is dus een hogere verkeersgeneratie dan de voor een verkeersonderzoek gebruikelijke periode: een gemiddelde werkdag. Er wordt dus uitgegaan van een worstcasebenadering.

In hetzelfde stikstofonderzoek is onderzocht hoe dit verkeer zich verdeelt vanuit het plangebied over het wegennet van Vroomshoop. Dit is in tabel 3.1 opgenomen (de in de tabel genoemde wegvakken zijn op figuur 3.1 weergegeven).

nr.	omschrijving wegvak	% van totaal	aantal licht	aantal zwaar
W1	Schoolstraat naar Tonnendijk (bibeko)	70%	80	83
W2	Tonnendijk tot N750 ri. N36 (bibeko)	50%	57	60
W3	Tonnendijk, N750 ri. N36 (bibeko)	40%	46	48
W4	Tonnendijk, N750 ri. N36 (bubeko)	40%	46	48
W5	N750 ri. Vriezeveen (bibeko)	10%	11	12
W6	N750 ri. Vriezeveen (bubeko)	10%	11	12
W7	N341 ri. Den Ham (bibeko)	20%	23	24
W8	N341 ri. Den Ham (bubeko)	20%	23	24
W9	Schoolstraat / Noorderweg ri. N36 (bibeko)	30%	34	36
W10	Schoolstraat / Noorderweg ri. N36 (bubeko)	30%	34	36

Tabel 3.1: Verdeling verkeer over wegvakken (Bron: Langelaar Milieuadvies, 2017). bibeko staat voor binnen de bebouwde kom en bubeko voor buiten de bebouwde kom.



Figuur 3.1: Kaart met locaties wegvakken ten opzichte van studiegebied

3.2 Verkeersgeneratie volgens CROW-kengetallen

Ter controle is de verkeersgeneratie ook berekend op basis van kengetallen van het CROW (het CROW is een kennisinstituut voor verkeerskundige gegevens). Voor het berekenen van de verkeersgeneratie is gebruik gemaakt van CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Het te gebruiken kengetal voor de berekening wordt bepaald op basis van de functietype en de stedelijkheidskenmerken van een gebied. De stedelijkheidskenmerken voor deze locatie in Vroomshoop zijn 'rest bebouwde kom' en 'weinig stedelijk' (conform de Nota Parkeernormen van de Gemeente Twenterand). Het functietype is bepaald op basis van de bestemmingsplanregels en is 'bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)'.

object	aantal m ² bvo*	verkeersgeneratie per 100 m ² bvo*	verkeersgeneratie (mvt*/etmaal)
gebouwen bestemmingsplan	4.953	4,8	238
* bvo = bruto vloeroppervlak, mvt = motorvoertuigen. Kengetal verkeersgeneratie gemiddelde van CROW kengetallen minimaal en maximaal			

Tabel 3.2: Berekening verkeersgeneratie volgens CROW-kengetallen

In tabel 3.2 is het aantal m² bvo gebouwen conform het bestemmingsplan, de verkeersgeneratie per 100 m² bvo (het kengetal) en de op basis daarvan berekende verkeersgeneratie opgenomen. Op basis van kengetallen komt de verkeersgeneratie van de gebouwen binnen het bestemmingsplan uit op 238 mvt/etmaal. Deze verkeersgeneratie op basis van kengetallen is dus vergelijkbaar met de

verkeersgeneratie uit de eerdere onderzoeken (233 mvt/etmaal uit paragraaf 3.1). In voorliggend onderzoek wordt uitgegaan van het worstcase scenario. Dat is de verkeersgeneratie uit de eerdere onderzoeken, omdat deze en hoger aandeel vrachtverkeer heeft dan waarmee de gemiddelde kengetallen rekening houden. Deze verkeersgeneratie betreft dus alle motorvoertuigen, inclusief: medewerkers, bezoekers, vrachtwagens en laden en lossen.

4 Effect op omliggende wegen

Na het berekenen van de verkeersgeneratie, is onderzocht of dit verkeer veilig kan worden afgewikkeld op het wegennet van Vroomshoop. Hierbij is uitgegaan van de worstcasebenadering in paragraaf 3.1. Zoals te zien in tabel 3.2 verspreidt het verkeer zich over verschillende wegen. Doorgaans leidt een toename met zulke lage verkeersaantallen niet tot problemen op de hoofdwegen (zoals de Tonnendijk), maar kan dit op kleinere straten wel een impact hebben. Daarom is ervoor gekozen om deze analyse te richten op de Schoolstraat en de overige wegen globaal te belichten.



Figuur 4.1: Inrichting Schoolstraat ter plaatse van het plangebied

Schoolstraat

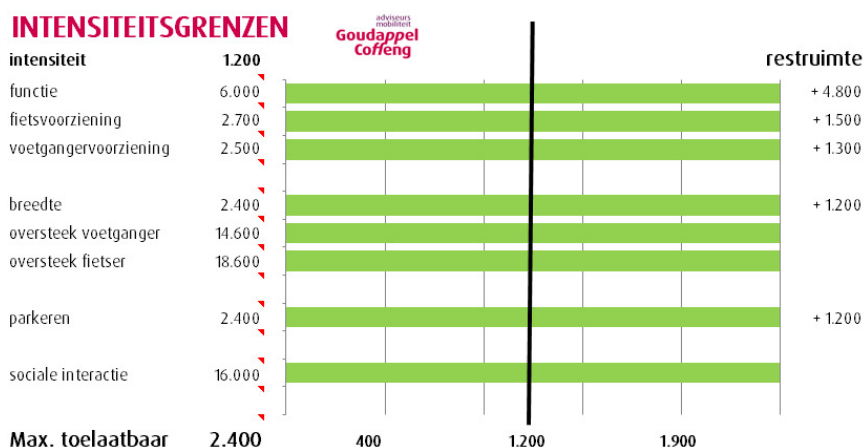
De Schoolstraat is een 50 km/uur weg met een breedte van vijf meter (figuur 4.1). Voor deze straat zijn geen verkeerstellingen bij de gemeente Vroomshoop bekend en deze weg is ook niet opgenomen in het gemeentelijk verkeersmodel. Dit betekent dat de straat verkeerskundig gezien geen groot belang heeft. Door het ontbreken van verkeerstellingen, is voor dit onderzoek een aanname gedaan van het aantal motorvoertuigen: 1.000 mvt/etmaal. Dit aantal is gebaseerd op het beperkt aantal adressen dat aan dit deel van de Schoolstraat gelegen is en dat dit deel van de Schoolstraat geen doorgaande functie heeft. Daarnaast weten we uit de praktijk dat over de straat aanzienlijk minder verkeer rijdt dan over de parallel (aan de overzijde van het

kanaal) gelegen Noorderweg met wel een doorgaande verkeersfunctie en een verkeersintensiteit van 3.500 mvt/etmaal uit het verkeersmodel.

Vervolgens is de verkeersintensiteit van 1.000 mvt/etmaal verhoogd met de verkeersgeneratie van het plangebied. Ook dit is een worstcase benadering, omdat het merendeel van het verkeer gegenereerd door het plangebied in de huidige situatie ook aanwezig is. De verkeersgeneratie van het plangebied is 233 mvt/etmaal (met een groot aandeel vrachtverkeer). Van het verkeer van en naar het plangebied rijdt al het vrachtverkeer en het merendeel van het overige verkeer van en naar de Tonnendijk via het deel van de Schoolstraat ten zuiden van het plangebied. Het effect op het deel van de Schoolstraat ten noorden van het plangebied is hierdoor veel kleiner en dus niet maatgevend. De verkeersintensiteit op dit zuidelijke deel van de Schoolstraat inclusief het verkeer van en naar het plangebied komt daarmee uit op 1.200 mvt/etmaal.

Wegenscan

Met de Wegenscan is getoetst of deze verkeersintensiteit veilig kan worden afgewikkeld op de Schoolstraat. Deze door Goudappel Coffeng ontwikkelde rekentool is gebaseerd op de ontwerpprincipes van Duurzaam Veilig. De Wegenscan bevat hulpmiddelen voor het beoordelen van de relatie functie-gebruik-vormgeving van de weg. Er wordt een maximaal wenselijke intensiteit voor de weg berekend op basis van wegkenmerken zoals de breedte van de weg, het type fiets- en voetgangersvoorziening en bijvoorbeeld de wijze waarop parkeren in de straat is geregeld. De maximaal wenselijke verkeersintensiteit is vervolgens vergeleken met de toekomstige verkeersintensiteit voor dit wegvak.



Figuur 4.2: Uitvoer wegenscan Schoolstraat

Uit de Wegenscan (figuur 4.2) komen geen aandachtspunten voor de Schoolstraat naar voren. Op alle onderdelen scoort de Schoolstraat groen in figuur 4.2. De weg kan in principe circa 2.400 motorvoertuigen op etmaalbasis verkeersveilig afwikkelen en de toekomstige aantallen van 1.200 mvt/etmaal zijn dan ook geen belemmering. Daarbij is overigens rekening gehouden met het hogere aandeel vrachtverkeer dan gemiddeld.

Ook bij een hogere basisaannee van de verkeersintensiteiten, bijvoorbeeld 2.000 in plaats van 1.000 mvt/etmaal, levert de verkeerstoename geen problemen op. De verkeerssituatie en het wegprofiel is ook ter plaatse onderzocht. Ook daaruit komen geen belemmeringen naar voren.

Overige wegen

De 200 mvt/etmaal in zuidelijke richting verdelen zich bij de kruising Schoolstraat – Tonnendijk – Oranjestraat – Hammerstraat over het wegennet van Vroomshoop. De Tonnendijk heeft momenteel 6.500 mvt/etmaal (gemeentelijk verkeersmodel) en krijgt een toename van circa 140 mvt/etmaal. De Tonnendijk is een gebiedsontsluitingsweg met fietsvoorzieningen en kan een dergelijke verkeersintensiteit goed verkeersveilig verwerken, bovendien is de toename niet substantieel. De Hammerstraat verwerkt momenteel 8.000 mvt/etmaal (gemeentelijk verkeersmodel) en krijgt een toename van circa 60 mvt/etmaal. Ook de toename voor de Hammerstraat is verkeerskundig niet substantieel. Uit de praktijk blijkt dat de huidige verkeersintensiteit op deze weg hoger is dan wenselijk. In de Verkeersvisie van Vroomshoop is opgenomen dat de weg nog geoptimaliseerd dient te worden. De in dit onderzoek berekende toename (van minder dan 1%) is niet van invloed op deze optimalisatieslag.

5 Parkeerbehoefte

In de vierde stap wordt ingegaan op de parkeerbehoefte. Er wordt een vergelijking gemaakt tussen de parkeervraag (de behoefte aan parkeerplaatsen) en het parkeeraanbod (de huidige- en toekomstige parkeermogelijkheden). Voor de studie is het relevant te vermelden dat de parkeervraag exclusief vrachtwagenparkeren is. Voor het parkeeraanbod is onderscheid gemaakt in bestaande parkeerplaatsen en de ruimte die bestaat om nieuwe parkeerplaatsen te realiseren (optionele parkeerplaatsen).

Voor de berekening van de parkeervraag is gebruik gemaakt van dezelfde aantallen vierkante meters bruto vloeroppervlak die eerder bij de verkeersgeneratie werden gebruikt. Daarbij is de parkeervraag voor het kantoorpand op de Schoolstraat 12 ook berekend. Dit is gedaan omdat het pand weliswaar geen onderdeel uitmaakt van het nieuw vast te stellen bestemmingsplan, maar de parkeervoorzieningen van dit pand deels binnen het plangebied zijn gelegen.

5.1 Parkeervraag

De parkeernormen van de gemeente Twenterand zijn opgenomen in de Nota Parkeernormen. Daarin is ook opgenomen: “Bij inbreidingsplannen parkeerkencijfers conform de CROW-richtlijnen als referentiekader hanteren”. Op basis van de CROW kengetallen zijn voor de bedrijfspanden 52 parkeerplekken nodig en voor het kantoorpand 29 parkeerplaatsen (tabel 5.1). Voor deze berekening is, conform de Nota Parkeernormen en de berekening van de verkeersgeneratie, uitgegaan van ‘rest bebouwde kom’ en ‘weinig stedelijk’.

object	aantal m ² bvo*	parkeerplaatsen per 100 m ² bvo*	parkeerplaatsen
gebouwen bestemmingsplan	4.953	1,05	52
naastgelegen kantoorpand	1.130	2,55	29
totaal			81
* = bruto vloeroppervlak. Kengetal verkeersgeneratie gemiddelde van CROW kengetallen minimaal en maximaal			

Tabel 5.1: Berekende parkeerbehoefte conform CROW kengetallen

CROW kengetallen zijn opgesteld voor nieuwe situaties. In dit geval is geen sprake van een nieuwe situatie, maar van een bestaande situatie, waarvan het historisch gebruik tot nog toe niet tot parkeerproblemen heeft geleid. Zoals in de gemeentelijk Nota Parkeernormen opgenomen moeten de CROW kengetallen voor inbreidingsplannen dan ook alleen als referentiekader worden gebruikt. Het referentiekader is dan ook getoetst aan het werkelijke gebruik.

De Hein Heun Groep heeft in correspondentie aangegeven dat de werkelijke parkeerbehoefte beperkt is tot 15 werkplekken in het kantoor en een beperkt aantal plekken voor andere medewerkers en bezoekers. Ook is bekend dat er op dit moment geen tekort is aan parkeerplaatsen. Het bouwblok opgenomen in het bestemmingsplan is kleiner dan het oude bouwblok. Op basis van de bouwblokomvang is dus een afname van de parkeervraag te verwachten. De grote gebouwen zijn nodig vanwege de grote machines die bij Hein Heun worden onderhouden en gerepareerd en niet omdat er veel mensen werken (in de werkplaats en op het terrein). Er is maar een gering aantal mensen werkzaam, waarvan ook nog een deel op de fiets komt en een deel de bedrijfsauto 's avonds mee naar huis neemt. Het werkelijke gebruik geeft dus geen aanleiding om het aantal parkeerplaatsen ten opzichte van de huidige situatie te wijzigen. De CROW kengetallen zijn dus niet representatief voor dit specifieke bedrijf inclusief het naast gelegen kantoorpand. Een parkeervraag van in totaal circa 20 tot 30 parkeerplaatsen voor medewerkers en bezoekers wordt als passend gezien blijkt uit de praktijk.

5.2 Parkeeraanbod

In de huidige situatie zijn circa 15 parkeerplaatsen op het terrein aanwezig via de zuidelijke entree en is er ruimte voor circa 15 parkeerplaatsen nabij de noordelijke entree. Dit totaal van circa 30 parkeerplaatsen blijkt in de praktijk voldoende te zijn voor de medewerkers van Hein Heun Groep (inclusief het kantoor Schoolstraat 12). In het plan voor de toekomstige situatie zijn enkele wijzigingen op het terrein voorzien. Figuur 5.1 laat zien dat er in het plan voldoende ruimte is voor 55 parkeerplaatsen. Daarbij biedt het achterterrein voldoende ruimte voor aanvullende parkeerplaatsen als dat in de praktijk nodig blijkt te zijn.



Figuur 5.1: Parkeermogelijkheden (bron: NK Bouwbegeleiding BV i.o.v. Hein Heun B.V.)

5.3 Vrachtwagenparkeren

Voor het parkeren voor vrachtwagens is voldoende ruimte op eigen terrein (op het achterterrein). Hein Heun B.V. geeft aan dat er zeker plek is voor 15 vrachtwagens. Dit aantal sluit aan bij de behoefte: 12 vrachtwagens. Uit de praktijk blijkt dat een aantal vrachtwagenchauffeurs de vrachtauto 's avonds mee naar huis neemt.

6 Conclusies

Hein Heun B.V. heeft Goudappel Coffeng gevraagd om een verkeerskundig onderzoek uit te voeren in het kader van de bestemmingsplanprocedure voor een nieuwe inrichting van het terrein te Vroomshoop. Uit het onderzoek is gebleken dat:

- Uitgaande van een worst-case scenario zijn de in het stikstofonderzoek berekende 233 motorvoertuigen op etmaalbasis een reële afspiegeling van de verkeersgeneratie.
- De verkeersgeneratie van het nieuwe bestemmingsplan leidt niet tot problemen op het omliggende wegennet van Vroomshoop.
- De verwachte parkeervraag op basis van de Nota Parkeernormen overstijgt het parkeeraanbod. Echter de Nota Parkeernormen geeft aan dat dit alleen als referentiekader te gebruiken is. Voor het verwachte werkelijke gebruik zijn voldoende parkeerplaatsen beschikbaar (voor auto's van medewerkers en bezoekers en voor vrachtwagens) en is er, indien dat noodzakelijk blijkt te zijn, voldoende ruimte om extra auto's te parkeren op het achterterrein.