

Deventer
[redacted]
Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
[redacted]
Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
[redacted]-94
Den Haag
Eindhoven
Leeuwarden
[redacted]
Leeuwarden
Amsterdam

Ter Steege Onroerend Goed II [redacted]

[redacted] vragen verkeersonderzoek 'Ontwikkeling stations- gebied Rijssen'

Oplegnotitie

Datum
Kenmerk
Eerste versie

3 december 2014
TSA003/Hft/0010.01

1 Inleiding en vraagstelling

In 2011 sloten de gemeente Rijssen-Holten en Ter Steege een intentieovereenkomst met betrekking tot de herontwikkeling van het stationsgebied te Rijssen. Goudappel Coffeng BV heeft al eerder onderzoek gedaan naar de verkeerseffecten van de herontwikkeling, getiteld: 'Ontwikkeling stationsgebied Rijssen, Verkeersonderzoek actualisering, 17 maart 2014, kenmerk RSN141/Nbc/1617.01'.

Ter Steege heeft in samenspraak met de gemeente Rijssen-Holten enkele aanvullende vragen opgesteld¹. In deze oplegnotitie geeft Goudappel Coffeng een toelichting:

1. Gevolgen wijziging in uitgangspunten stedelijkheidsgraad/gebiedstype voor de verkeersintensiteiten en verkeersafwikkeling.
2. Toelichting locaties telpunten.
3. Verkeersafwikkeling en gevolgen voor oversteekbaarheid.

2 Gevolgen wijziging uitgangspunten

Om de verkeersgeneratie van de geplande ontwikkeling te bepalen, is het programma in tabel 2.1 als basis gebruikt. Dit betreft het maximaal toegestane programma uit het bestemmingsplan. Door enkele kleine wijzigingen in het bestemmingsplan zijn de metrages zeer licht aangepast ten opzichte van het programma in onze rapportage van maart 2014. Belangrijke aanvulling is dat naast de supermarkt (maximaal 2.150 m² bvo) de overige functies (kantoor, commerciële plint en appartementen) maximaal 3.050 m² bvo beslaan. Bij een volledige invulling van kantoren en commerciële plint bedraagt het aantal appartementen hooguit 11 (100 m² bvo per appartement).

¹ Mail van de gemeente Rijssen-Holten, 21 november 2014.

Aangezien bij appartementen de verkeersgeneratie lager is dan bij kantoren/commerciële plint, gaan wij in de analyse uit van maximaal 11 appartementen. Dit is het 'worst case'-scenario qua verkeersgeneratie. Immers, meer appartementen in plaats van kantoren/commerciële plint betekent een lagere verkeersgeneratie.

functie	programma maart 2014	programma november 2014
supermarkt (inclusief twee dagwinkels)	2.100 m ² bvo	2.150 m ² bvo
kantoor	1.500 m ² bvo	1.500 m ² bvo
appartementen	35 stuks	32 stuks*
commerciële plint (inclusief horeca)	500 m ² bvo	500 m ² bvo (horeca max. 200 m ² bvo)

* Het programma (kantoor, appartementen, commerciële plint) beslaat een maximaal metrage van 3.050 m² bvo. Aangezien bij een volledige invulling van de kantoren en commerciële plint slechts 1.050 m² bvo (3.050 m² bvo -/- 2.000 m² bvo) overblijft, zal het aantal appartementen dan hooguit 11 bedragen (circa 100 m² bvo per appartement).

Tabel 2.1: Programma maart 2014 en programma november 2014 op basis van het bestemmingsplan met maximale invulling

In tegenstelling tot het voorgaande rapport blijkt de gemeente Rijssen-Holten uit te gaan van de stedelijkheidsgraad 'matig stedelijk' (Goudappel Coffeng ging uit van 'sterk stedelijk') en van het gebiedstype 'centrum' (Goudappel Coffeng ging uit van 'schil centrum')². Dit betekent dat de kentallen (Kentallen verkeersgeneratie en parkeren CROW publicatie 317 - oktober 2012) licht wijzigen (zie tabel 2.2). Voor de supermarkt treedt een daling op, voor de kantoren een stijging. Voor de overige functies is de verandering nihil.

² Dit blijkt uit de Nota Parkeernormen gemeente Rijssen-Holten. De stedelijkheidsgraad is 'matig stedelijk' (zie bijlage 2 Nota Parkeernormen). Deze indeling is gebaseerd op een analyse van omgevingsadressendichtheid in alle wijken van Rijssen (bron: CBS). Het overgrote deel van Rijssen is matig stedelijk, waardoor deze stedelijkheidsgraad voor de hele kern toegepast dient te worden. Overigens zijn er nauwelijks verschillen in kentallen tussen 'matig stedelijk' en 'sterk stedelijk'.
In de Nota Parkeernormen is de Contourenkaart bestemmingsplannen opgenomen. Het plangebied valt in het gebiedstype 'centrum'. In de Nota Parkeernormen (Bijlage 2) is toegelicht dat de zone 'schil/overloopgebied' in Rijssen niet wordt toegepast aangezien in Rijssen tussen het centrum en de rest van de bebouwde kom (de woongebieden) geen sprake van een duidelijk 'schil/ overloopgebied' is.

functie	functie CROW	kencijfer oud (aantal mvt per weekdag/werkdagemaal)	kencijfer nieuw (aantal mvt per weekdag/werkdagemaal)
supermarkt	fullservice supermarkt middelhoog/hog	82,7 per 100 m ² bvo	73,8 per 100 m ² bvo
kantoor	kantoor met baliefunctie	8,7 per 100 m ² bvo	9,6 per 100 m ² bvo
appartementen	koop, etage, duur	6,8 per appartement	6,8 per appartement
commerciële plint incl. horeca	binnenstad of hoofdwinkel(stad)centrum 20.000-30.000 inwoners	30,6 per 100 m ² bvo	30,7 per 100 m ² bvo

Tabel 2.2: Kencijfers voor de verschillende functies op basis van oude stedelijkheidsgraad/gebiedstype en nieuwe stedelijkheidsgraad/gebiedstype

De wijzigingen in programma en kentallen worden vertaald naar de verkeersgeneratie (tabel 2.5 oorspronkelijke rapport). De uitgangspunten met betrekking tot de omrekenfactoren om tot de avondspits- en zaterdagmiddagperiode te komen, wijzigen niet. In tabel 2.3 is voor de oude en nieuwe kentallen weergegeven wat de verkeersgeneratie per etmaal en avondspits is. Uit deze berekeningen blijkt dat op etmaalniveau de intensiteit met 300 motorvoertuigen (mvt) afneemt. Tijdens een werkdagavondspitsperiode bedraagt de afname circa 30 motorvoertuigen. Kortom, op basis van de juiste en meest recente uitgangspunten neemt de verkeersgeneratie af ten opzichte van de oorspronkelijke rapportage.

functie	werkdag etmaal oud	werkdag avondspitsuur oud	werkdag etmaal nieuw	werkdag avondspitsuur nieuw
supermarkt	1.737 mvt	196 mvt	1.587 mvt	179 mvt
kantoor	131 mvt	12 mvt	144 mvt	13 mvt
Appartementen*	238 mvt	24 mvt	75 mvt	7 mvt
commerciële plint incl. horeca	153 mvt	16 mvt	153 mvt	16 mvt
totaal	2.259 mvt	248 mvt	1.959 mvt	215 mvt
totaal afgerond in 50-tallen	2.250 mvt	250 mvt	1.950 mvt	200 mvt

* Zoals toegelicht in tabel 2.1 gaan wij uit van 11 appartementen. Dit betekent het maximale aantal verkeersgeneratie dat op basis van het bestemmingsplan mogelijk is.

Tabel 2.3: Werkdagemaal en avondspits verkeersgeneratie op basis van oude en nieuwe uitgangspunten

Door de lichte afname in verkeersgeneratie verbeteren de effecten op het gebied van verkeersafwikkeling ten opzichte van de oorspronkelijke rapportage.

Discount supermarkt

In het verkeersonderzoek is tot dusverre uitgegaan van een fullservice supermarkt in het segment midden/hog. De mogelijkheid bestaat dat de supermarkt een invulling krijgt als een discount supermarkt. De kentallen van een discount supermarkt zijn echter lager: 58,5 mvt per weekdag/werkdagemaal in plaats van 73,8 per weekdag/werkdagemaal. Dit betekent dat de situatie met een fullservice supermarkt in het segment midden/hog qua verkeersgeneratie het 'worst case'-scenario aangeeft.

3 Toelichting locaties telpunten

In het verkeersonderzoek hebben tellingen plaatsgevonden op vier telpunten als basis voor de analyse van verkeerskundige effecten (zie figuur 3.1). Deze vier locaties zijn gekozen in overleg met de gemeente Rijssen-Holten. Het betreft alle realistische in- en uitgaande wegen richting de ontwikkellocatie. De locaties aan de Stationsdwarsweg (R01 en R02) zijn de directe toegangsroutes. De locaties aan de Molenstalweg (R03) en Boomkamp (R04) betreffen de vervolgroutes vanaf de Stationsdwarsweg aan de westzijde. Dit zijn de wegen waarop een groei in verkeersintensiteiten als gevolg van de ontwikkeling te verwachten is.

De telpunten vormen een zeer bewuste afweging, omdat deze een goed beeld geven van de verkeersintensiteit in de huidige situatie rondom de ontwikkellocatie.



Figuur 3.1: Locaties van de slangtellingen en ontwikkellocatie (bron ondergrond: Google Maps)

4 Oversteekbaarheid

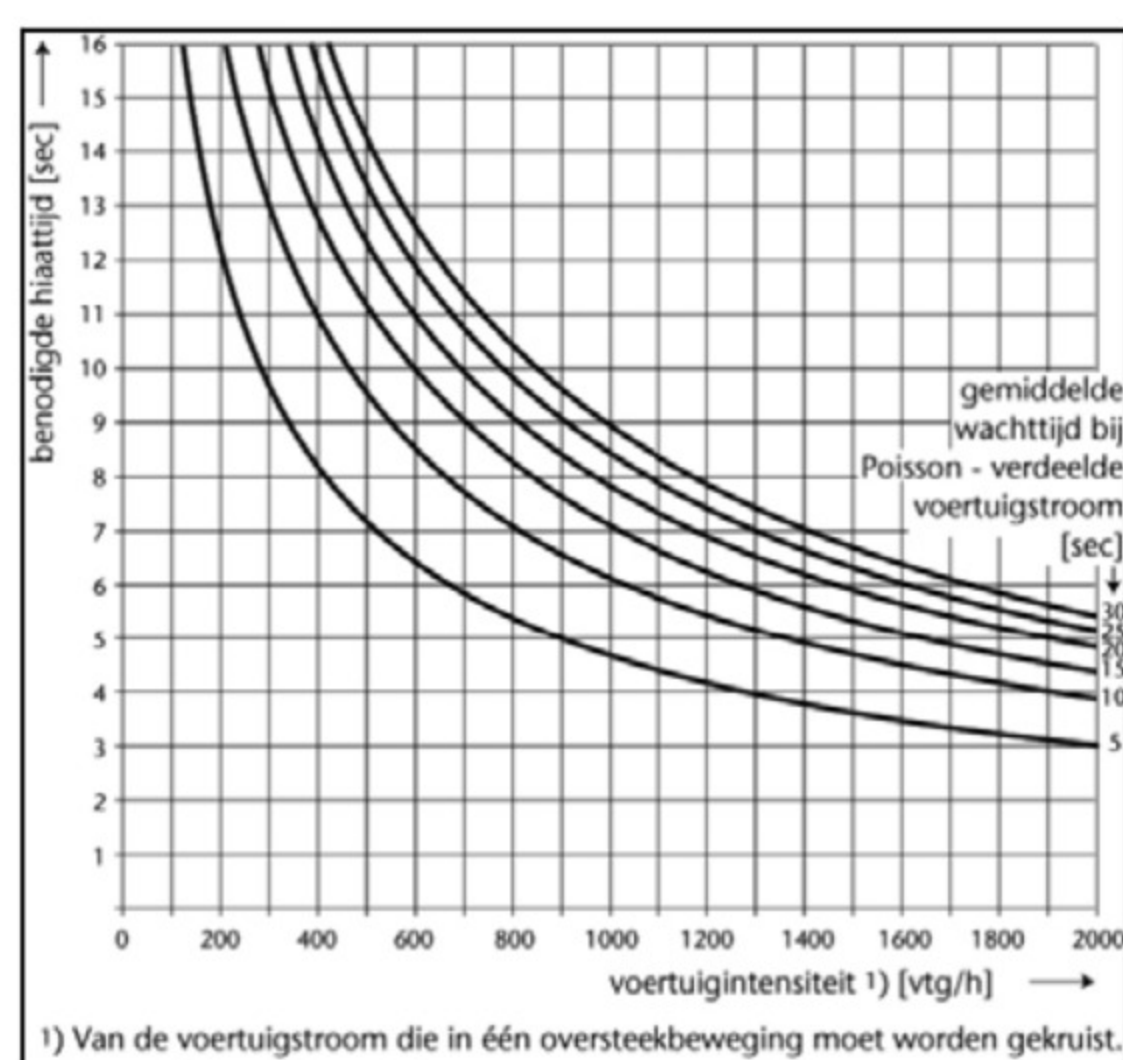
In het verkeersonderzoek worden op basis van de te verwachten verkeersintensiteiten uitspraken gedaan over de kwaliteit van de oversteekbaarheid. De kwaliteit van een oversteek voor fietsverkeer en voetgangers is echter van vele factoren afhankelijk.

De verkeersintensiteit is een van deze factoren, net als onder andere:

- de rijsnelheid;
- de oversteeklengte;
- de snelheid van de overstekende voetganger/fietser;
- het benodigde uitzicht van de voetganger/fietser;
- het benodigde zicht op de fietser/voetganger;
- hiaatverdeling/acceptatie³.

De kwaliteit wordt vervolgens uitgedrukt in de wachttijd voor de voetganger/fietser. Uit oogpunt van comfort en veiligheid moeten lange wachttijden worden vermeden. Door de berekende gemiddelde wachttijd te vergelijken met een zekere norm, kan worden vastgesteld of de wachttijd aanvaardbaar is.

In het ASVV (Algemene bepalingen Stedelijke Verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom; 2012) zijn figuur 4.1 en tabel 4.1 opgenomen.



gemiddelde wachttijd [sec.]	bij Poisson-verdeelde voertuigstroom is voor 95% van de voetgangers de gemiddelde wachttijd kleiner dan: [sec.]	kwalificatie
0-5	0-20	goed
5-10	20-35	redelijk
10-15	35-50	matig
15-30	50-90	slecht
≥ 30	≥ 90	zeer slecht

Figuur 4.1 en tabel 4.1: Kwaliteit van een oversteek afhankelijk van de gemiddelde wachttijd

³ De hiaatverdeling zegt iets over het aankomstpatroon van het verkeer. Een hiaat (gat) in de verkeersstroom kan bijvoorbeeld ontstaan door de aanwezigheid van een verkeerslichtenregeling. Het kan ook zijn dat de verkeersstroom vrij continu is. De hiaatacceptatie hangt bijvoorbeeld af van de vitaliteit van de overstekende voetganger/fietsers. Een persoon van middelbare leeftijd zal bij een bepaald hiaat in de verkeersstroom eerder oversteken dan een bejaarde.

Op basis van de huidige weginrichting, oversteeklengte en de wettelijke snelheid is onderzocht of bij een bepaalde verkeersintensiteit een wegvak nog goed oversteekbaar is. De wenselijke maximale verkeersintensiteit bedraagt voor een wegvak zonder voorzieningen circa 400 mvt/h. Dit is, zoals in figuur 3.1 te zien is, geen harde bovengrens. Bij bijvoorbeeld een korte oversteeklengte kan de verkeersintensiteit hoger zijn, zonder dat dit ten koste gaat van de kwaliteit van de oversteek.

In het verkeersonderzoek wordt de hoogste verkeersintensiteit na de planontwikkeling verwacht op het wegvak van de Boomkamp (zie tabel 2.14 in het oorspronkelijke rapport). In het verkeersonderzoek is op zaterdagmiddag na realisatie een verkeersintensiteit van 606 mvt per drukste uur⁴ berekend. Op basis van de nieuwe berekening zoals weergegeven in hoofdstuk 1 van deze notitie, zal deze intensiteit (iets) lager zijn.

Op plekken waar in de Boomkamp en Molenstalweg de fietsers geen voorrang hebben, en er voor de voetgangers geen voorzieningen zijn, is de oversteekbaarheid matig in het drukste uur op zaterdagmiddag. Ter hoogte van het kruispunt tussen de Boomkamp - Molenstalweg - Stationsdwarsweg heeft het fietsverkeer voorrang, waardoor de oversteekbaarheid goed is. Voor voetgangers zijn de oversteeklengten op de Molenstalweg en Stationsdwarsweg beperkt, waardoor deze goed oversteekbaar zijn. De oversteek op het wegvak van de Boomkamp ter hoogte van het kruispunt met de Stationsdwarsweg is voor voetgangers op zaterdagmiddag, in het drukste uur, matig. Het betreft slechts een korte periode in een week, waarbij incidenteel de kwaliteit van de oversteekbaarheid matig is in het 'worst case'-scenario. Gedurende de werkdagen is de kwaliteit van de oversteekbaarheid goed. Het is daarom niet wenselijk fysieke maatregelen te treffen.

Momenteel kennen de wegen in de omgeving van het plangebied een snelheid van 30 km/h, uitgezonderd de Boomkamp waar 50 km/h is toegestaan. In figuur 4.2 is een kaartje met de huidige maximumsnelheden weergegeven.

⁴ Volgens de slangtellingen is de huidige intensiteit op de Boomkamp 352 mvt, de toename betreft maximaal 254 mvt.



Figuur 4.2: Begin en einde 30 km/h-wegvakken in de bestaande situatie

In de nabije toekomst wordt het gehele gebied rondom het station 30 km/h. De snelheid is tevens een factor die een rol speelt bij de bepaling van de kwaliteit van een overstek. Een maximumsnelheid van 30 km/h is niet vereist voor een aanvaardbare verkeerssituatie ter plaatse. Wel is een lagere snelheid, in de huidige situatie is een deel nog 50 km/h, positief voor de kwaliteit van een overstek. Door een lagere snelheid duurt het langer voordat een voertuig de overstekplaats heeft bereikt ten opzichte van de huidige situatie. Deze extra tijd komt ten goede aan overstekende voetgangers en fietsers.

5 Conclusie

Verkeersintensiteiten

De wijzigingen in stedelijkheidsgraad, locatiebepaling (centrum) en lichte wijzigingen in metrages volgens het bestemmingsplan leiden tot een afname in de verwachte verkeersintensiteiten ten opzichte van ons oorspronkelijke rapport. Bij een eventuele discountsupermarkt ligt de intensiteit nog lager. Dit betekent dat de verkeersafwikkeling verbetert in vergelijking met het oorspronkelijke rapport.

De telpunten vormen een zeer bewuste afweging, omdat deze een goed beeld geven van de verkeersintensiteit in de huidige situatie rondom de ontwikkellocatie.

Oversteekbaarheid

De verkeersintensiteit is een van de factoren die een rol speelt bij de kwaliteit van een oversteek. Op een wegvak zonder voorzieningen bedraagt de maximaal wenselijke verkeersintensiteit circa 400 mvt/etm. Dit is echter geen harde bovengrens.

In het verkeersonderzoek is op de Boomkamp een verkeersintensiteit van 606 voertuigen op zaterdagmiddag in het drukste uur berekend. Op dat moment is de kwaliteit van de oversteek op de Boomkamp zonder voorzieningen matig. Op het kruispunt tussen de Boomkamp - Molenstalweg - Stationsdwarsweg heeft het fietsverkeer voorrang, waardoor de oversteekbaarheid goed is. Op de Molenstalweg en Stationsdwarsweg is de oversteeklengte voor voetgangers beperkt, waardoor de kwaliteit van de oversteek redelijk is op zaterdagmiddag in het drukste uur. Op de Boomkamp is de oversteekbaarheid nabij het kruispunt voor voetgangers, op zaterdagmiddag in het drukste uur, matig. Dit betreft echter een incidenteel moment in de week. Het is daarom niet wenselijk fysieke maatregelen te nemen.

Een maximumsnelheid van 30 km/h is niet vereist voor een aanvaardbare verkeerssituatie ter plaatse.