

Memo

<i>Aan</i>	██████████	<i>Datum</i>	5 december 2014
<i>C.c.</i>		<i>Ons kenmerk</i>	M01-D01-41040143-01-den
<i>Van</i>	██████████		
<i>Onderwerp</i>	Verkeer centrum-noord Rijssen		

1. Inleiding

In het kader van de herontwikkeling van de stationsomgeving in Rijssen (vestiging Albert Heijn, appartementen en kantoorlocatie) zijn in september 2014 verkeerstellingen uitgevoerd. De tellingen zijn uitgevoerd om een beeld te krijgen bij de huidige verkeersintensiteiten en -stromen in de stationsomgeving. Tevens zijn er een aantal aanpassingen aan het verkeersmodel gedaan, zodat beter zicht ontstaat op eventuele ongewenste routes in de stationsomgeving als gevolg van de herontwikkeling van de stationsomgeving. In deze notitie zijn de resultaten van de verkeerstellingen en modelupgrade weergegeven.

2. Verkeerstellingen

2.1 Uitgangspunten

In september 2014 zijn op dertien locaties mechanische categoriemetingen uitgevoerd in de stationsomgeving (en daarbuiten). De metingen zijn uitgevoerd met slangtellers en hebben plaatsgevonden buiten de schoolvakanties. Er is in een aaneengesloten periode van een volledige week gemeten waarbij onderscheid is gemaakt naar rijrichting. Er is onderscheid gemaakt in de volgende voertuigcategorieën:

- lichte motorvoertuigen (< 3,7 meter);
- middelzware voertuigen (3,7-7,0 meter);
- zware voertuigen (> 7,0 meter).

2.2 Resultaten

In figuur 2.1 zijn de resultaten van de verkeerstellingen weergegeven. Het betreft de gemiddelde werkdag etmaalintensiteiten (afgerond op tientallen). De gemiddelde werkdag etmaalintensiteit is op alle gemeten punten hoger dan de gemiddelde weekdag en weekenddag etmaalintensiteit en daarmee maatgevend voor de verkeerssituatie in de stationsomgeving.

Het meeste gemotoriseerde verkeer rijdt - zoals verwacht - op de centrumring: Enterstraat, Wierdensestraat, Watermolen, Boomkamp en Molenstalweg. Het verkeersaanbod op het onderliggende wegennet (de woonstraten zoals Stationsdwarsweg, Izaäk Heijmanstraat, Grebbebergstraat e.a.) is relatief beperkt (< 1.000 motorvoertuigen per etmaal) en past bij het niveau van een woonstraat. Het aandeel vrachtverkeer op de centrumring is circa 10%. Dat is normaal voor een hoofdwegennet en verklaarbaar als gevolg van de bevoorrading van supermarkten (AH, Jumbo) en de winkels in het centrumgebied. Het aandeel vrachtverkeer op het onderliggende wegennet is beperkt (ca. 2-4%).

Memo



Figuur 2.1 Gemiddelde werkdag etmaalintensiteit stationsomgeving e.o. (afgerond op tientallen)

Telpunt	Weg	LV		MZ		ZW		Totaal	
		Abs.	Perc.	Abs.	Perc.	Abs.	Perc.	Abs.	Perc.
1	Stationsdwarsweg	986	96	27	3	15	1	1.028	100
2	Plein 1940-1945	232	97	6	3	0	0	238	100
3	Boomkamp	2.407	89	221	8	81	3	2.709	100
4	Molenstalweg	2.935	92	129	4	113	4	3.177	100
5	Dokter Stokkerstraat	422	97	9	2	4	1	435	100
6	Watermolen	4.602	91	297	6	182	4	5.081	100
7	Plein 1940-1945	409	98	8	2	0	0	417	100
8	Izaak Heijmanstraat	700	96	22	3	8	1	730	100
9	Wierdensestraat	4.483	91	289	6	170	3	4.942	100
10	Enterstraat	2.295	96	50	2	43	2	2.388	100
11	De Giezen	463	97	9	2	6	1	478	100
12	Stationsdwarsweg	799	96	25	3	9	1	833	100
13	Grebbebergstraat	130	98	3	2	0	0	133	100

LV = lichte voertuigen (< 3,7 meter)

MZ = middelzware voertuigen (3,7 - 7,0 meter)

ZW = zware voertuigen (> 7,0 meter)

Tabel 2.1 Gemiddelde werkdag etmaalintensiteit stationsomgeving e.o. naar voertuigcategorie

Memo

De gemeten verkeersintensiteiten zijn vergeleken met eerder uitgevoerde verkeerstellingen in het centrumgebied, o.a. in het kader van de Update LTVV (juni 2013) en de bestemmingsplanprocedure herontwikkeling stationsomgeving (april/mei 2012). Zie tabel 2.2. Alleen op de Watermolen is een duidelijk verschil waarneembaar in de verkeersintensiteit (-1.000 motorvoertuigen per etmaal 2014 t.o.v. 2013). Een logische verklaring voor deze afname is vooralsnog niet te geven. Op de overige wegen (Stationsdwarsweg, Boomkamp, Molenstalweg) zijn slechts kleine verschillen waarneembaar is de gemeten verkeersintensiteiten; het verkeersaanbod op deze wegen is stabiel.

Weg	2012 (mvt/etm)	2013 (mvt/etm)	2014 (mvt/etm)
Stationsdwarsweg-Oost	870	*	830
Stationsdwarsweg-West	1.120	*	1.030
Boomkamp	2.700	*	2.710
	.050	*	3.140
Watermolen	*	6.100	5.080

* niet gemeten in dat jaar

Tabel 2.2 Vergelijking verkeersintensiteiten periode 2012-2014 stationsomgeving e.o.

3. Modelupgrade

3.1 Modelaanpassingen

De volgende aanpassingen zijn gedaan in het verkeersmodel:

- lagere modelsnelheid op het parkeerterrein De Giezen en de Dokter Stokkerstraat;
- het verkeersmodel is gekalibreerd op basis van de verkeerstellingen op de Izaäk Heijmanstraat;
- exacte ontsluiting van de nieuwe Albert Heijn op de Stationsdwarsweg is toegevoegd;
- een nieuwe ontsluiting van de Jumbo op de Watermolen en Stationsdwarsweg is toegevoegd.

3.2 Resultaten

Met deze aanpassingen is de voorkeursvariant uit de Update LTVV opnieuw doorgerekend. De verschillen tussen de modelintensiteiten (2020) van de oude en de nieuwe voorkeursvariant zijn weergegeven in tabel 3.1.

Weg	Voorkeursvariant 1a oud (mvt/etm)	Voorkeursvariant 1a nieuw (mvt/etm)	Vershil (mvt/etm)
Watermolen	3.500	4.500	+1.000
Boomkamp*	2.200	1.500	-700
Boomkamp**	3.100	2.000	-1.100
Molenstalweg-Oost	3.500	4.000	+500
Stationsdwarsweg-Oost	1.900	1.800	-100
Stationsdwarsweg-West	3.000	3.200	+200
		1.400	+1.200
De Giezen	2.900	900	-2.000
		200	-500

*Boomkamp t.h.v. appartementencomplex Stationzicht
**Boomkamp t.h.v. Rabobank

Tabel 3.1 Effecten modelaanpassingen op voorkeursvariant Update LTVV

Parkeerterrein De Giezen zit nu als parkeerterrein in het verkeersmodel en niet meer als doorgaande route. De modelintensiteit op de Giezen bedraagt nu 900 mvt/etm. Dit is meer conform de werkelijkheid en betekent een afname van 2.000 mvt/etm ten opzichte van de voorkeursvariant. Het verkeer van De Giezen is verplaatst naar de Watermolen (+1.000 mvt/etm) en de Izaäk Heijmanstraat (+1.200 mvt/etm). De Izaäk Heijmanstraat wordt bij vestiging van de Albert Heijn aan de Stationsdwarsweg dus extra belast met verkeer. In de praktijk zal de toename niet zo groot zijn als modelmatig berekend, omdat de huidige verkeersintensiteit op de Izaäk Heijmanstraat (ca. 730 mvt/etm) hoger is dan waar in de oude voorkeursvariant van uit werd gegaan (200 mvt/etm).

Memo

Op de Izaäk Heijmanstraat, Plein 1940-1945 en Grebbebergstraat is sprake van een verkeersstename als gevolg van de vestiging van de Albert Heijn (+500 à 700 mvt/etm). Dit is echter een niet gewenste route van en naar de Albert Heijn i.v.m. het rustige woonklimaat van deze straten. Meer verkeer betekent in dit geval een achteruitgang in verkeersveiligheid en leefbaarheid (m.n. geluid). Verkeer van en naar de Albert Heijn rijdt bij voorkeur via de centrumring (Watermolen-Boomkamp) en niet via onderliggende woonstraten als de Izaäk Heijmanstraat, Plein 1940-1945 en Grebbebergstraat. Verkeersmaatregelen zijn nodig om het extra verkeersaanbod op deze onderliggende wegen tegen te gaan.

Door de modelsnelheid op de Dokter Stokkerstraat te verlagen is het verkeeraanbod daar afgenomen met ca. 500 mvt/etm. Dit verkeer is verplaatst naar de hoofdroute Boomkamp-Molenstalweg (+500 mvt/etm). Het geeft echter wel aan dat de Dokter Stokkerstraat gevoelig is voor sluipverkeer. Na herontwikkeling stationsomgeving en centrumring kunnen aanvullende verkeersmaatregelen nodig zijn om extra verkeersaanbod op de Dokter Stokkerstraat te voorkomen.

Op de Boomkamp is er (per saldo) sprake van een verkeersafname: -1.100 mvt/etm ter hoogte van de Rabobank en -700 mvt/etm ter hoogte van het appartementencomplex Stationzicht. Dit is primair het effect van de sluiproute Izaäk Heijmanstraat en van de gewijzigde parkeerontsluiting van de Jumbo via de Stationsdwarsweg (nabij het busstation) en de Watermolen. Voor de inrichting van de Boomkamp als langzaam verkeersas is deze verkeersafname gunstig. Het versterkt de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid van de Boomkamp voor fietsers en voetgangers.

3.3 Effect verkeersmaatregelen Izaäk Heijmanstraat

Om het effect van verkeersmaatregelen op de Izaäk Heijmanstraat te beoordelen is een aangepaste (nieuwe) voorkeursvariant doorgerekend.

De Izaäk Heijmanstraat is in deze variant ter hoogte van de aansluiting op Plein 1940-1945 'geknipt'. Dit betekent dat doorgaand verkeer tussen de Wierdensestraat en de Stationsdwarsweg geen gebruik meer kan maken van de routes via de Izaäk Heijmanstraat, Plein 1940-1945 en de Grebbebergstraat.

In deze aangepaste variant is de huidige aansluiting van de Jumbo op de Boomkamp gehandhaafd. Dit is gedaan om het effect van de verkeersintensiteit op de Boomkamp (en de kruisingen met de Watermolen-Huttenwal en Molenstalweg-Stationsdwarsweg) in een maximale situatie te beoordelen.

De verschillen tussen de modelintensiteiten (2020) van de nieuwe voorkeursvariant en de aangepaste (nieuwe) voorkeursvariant zijn weergegeven in tabel 3.2.

Weg	Voorkeursvariant 1a (mvt/etm)	Voorkeursvariant 1a knip Heijmanstraat (mvt/etm)	Vershil (mvt/etm)
Watermolen	4.500	5.300	+800
Boomkamp*	1.500	1.700	+200
Boomkamp**	2.000	3.100	+1.100
Molenstalweg-Oost	4.000	3.900	-100
Stationsdwarsweg-Oost	1.800	2.100	+300
Stationsdwarsweg-West	3.200	2.800	-400
	1.400	100	-1.300
De Giezen	900	900	0
		200	0
*Boomkamp t.h.v. appartementencomplex Stationzicht			
**Boomkamp t.h.v. Rabobank			

Tabel 3.2 Effecten verkeersmaatregelen Izaäk Heijmanstraat voorkeursvariant Update LTVV

Het effect van een knip in de Izaäk Heijmanstraat is dat op de route Izaäk Heijmanstraat, Plein 1940-1945 en de Grebbebergstraat enkel bestemmingsverkeer blijft rijden. Het verkeer van en naar de Albert Heijn wordt nu afgewikkeld op de gewenste route via de centrumring (toename Watermolen +800 mvt/etm, Boomkamp +1.100 mvt/etm). Een klein deel rijdt echter ook via de oostelijke Stationsdwarsweg (+300 mvt/etm).

Memo

De oostelijke Stationsdwarsweg (tussen de Wierdensestraat en de Grebbebergstraat) heeft een ander karakter en inrichting¹ dan de Izaäk Heijmanstraat, Plein 1940-1945 en de Grebbebergstraat. In de verkeersstructuur is de oostelijke Stationsdwarsweg ondergeschikt aan de centrumring (Wierdensestraat-Watermolen-Boomkamp).

Het beperken van extra verkeersaanbod op de oostelijke Stationsdwarsweg kan door:

- De huidige functie en inrichting van de Wierdensestraat en Watermolen (centrumring fase 4) als gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur te handhaven, waardoor deze route sneller en aantrekkelijker is dan de oostelijke Stationsdwarsweg. Dit betekent echter wel een afwijking van de voorkeursvariant Update LTVV, waarin de Wierdensestraat en Watermolen zijn aangemerkt als erftoegangswegen met een snelheidsregime van 30 km/uur.
- Het treffen van aanvullende verkeersmaatregelen op de oostelijke Stationsdwarsweg, waardoor de routekeuze van het verkeer via de Wierdensestraat en Watermolen fysiek wordt afgedwongen.

De verkeersafname op de westelijke Stationsdwarsweg (-400 mvt/etm) is het gevolg van het verleggen van de Jumbo-aansluitingen naar de Boomkamp. De aansluitingen van de Jumbo worden echter bij voorkeur verplaatst naar de Watermolen en de Stationsdwarsweg-West, zodat de Boomkamp kan worden ingericht en kan functioneren als een langzaam verkeersas tussen station en centrumgebied (met het primaat bij fietsers en voetgangers).

4. Conclusies en advies

In de huidige situatie functioneert het verkeerssysteem in de stationsomgeving/centrum-noord naar behoren. Het meeste verkeer wordt afgewikkeld op de centrumring, via de route Wierdensestraat-Watermolen-Boomkamp-Molenstalweg. De verkeersintensiteit in de woonstraten is relatief laag (< 1.000 mvt/etm), passend bij het niveau van een rustige woonstraat.

De modelberekeningen laten zien dat er als gevolg van de herontwikkeling van de stationsomgeving en de herinrichting centrumring drie specifieke aandachtroutes zijn. Dit betreft:

- de route Izaäk Heijmanstraat, Plein 1940-1945 en de Grebbebergstraat;
- de oostelijke Stationsdwarsweg tussen de aansluitingen Grebbebergstraat en Wierdensestraat
- de Dokter Stokkerstraat.

Dit zijn nu rustige woonstraten, maar bij realisatie van de geplande ontwikkelingen zal er extra verkeer op deze wegen gaan rijden. In het kader van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid is dat niet wenselijk.

Aanvullende verkeersmaatregelen op de Izaäk Heijmanstraat zijn noodzakelijk om te voorkomen dat dit een sluiproute wordt van en naar de Albert Heijn. De aard en de locatie van de te treffen maatregelen kunnen worden afgestemd met omwonenden.

Op basis van monitoring van de verkeersontwikkeling op m.n. de oostelijke Stationsdwarsweg (na vestiging van de Albert Heijn) een besluit nemen over de functie en de inrichting van de Wierdensestraat en de Watermolen (centrumring fase 4). De keuze betreft dan het handhaven van een functie en inrichting als gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur of als erftoegangsweg 30 km/uur. In dit kader kan ook worden afgewogen of (extra) aanvullende verkeersmaatregelen op de oostelijke Stationsdwarsweg en de Dokter Stokkerstraat noodzakelijk zijn.

¹ Op de oostelijke Stationsdwarsweg zijn reeds snelheidsremmende maatregelen getroffen in de vorm van plateaus.