

Van: "[REDACTED]"
Verzonden: donderdag 10 augustus 2023 14:33
Aan: "[REDACTED]" <[REDACTED]@hardenberg.nl>; "[REDACTED]" <[REDACTED]@hardenberg.nl>
Onderwerp: FW: notitie tijdelijke ontsluiting Heemsepoort fase 1
Bijlage(n): N01-D01-12-31066223-sws2 Tijdelijke ontsluiting Heemsepoort.pdf

Dag [REDACTED], [REDACTED],

Hierbij de eerste conclusie(s) van Roelofs met betrekking tot de capaciteitsberekening rotonde N343/Haardijk i.r.t. ontsluiting fase 1 Heemsepoort.

De conclusies zijn niet rooskleurig...

Moet er nog even goed induiken, maar ontsluiting via de rotonde lijkt niet te kunnen. We hebben dus een uitdaging.

Hoe verder zal ik z.s.m. met collega's bespreken. Een notitie aan de verantwoordelijke wethouders lijkt mij heel verstandig. Daarin ook de ontwikkeling Marslanden meenemen (en welke maatregel(en) er in het GVVP genoemd worden voor de (rotonde) Haardijk.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
vakspecialist A verkeersveiligheid
Infrastructuur, Gebouwen & Gronden
Tel. [REDACTED]
[REDACTED]@hardenberg.nl

Bezoekadres:
Stephanuspark 1, 7772 HZ Hardenberg
Tel. 14 0523
Postadres:
Postbus 500
7770 BA Hardenberg
www.hardenberg.nl



Van: [REDACTED]@roelofsgroep.nl>
Verzonden: donderdag 10 augustus 2023 13:14
Aan: [REDACTED]@hardenberg.nl>
Onderwerp: notitie tijdelijke ontsluiting Heemsepoort fase 1

Hallo [REDACTED],

In de bijlage tref je de notitie met resultaten van de capaciteitsberekeningen voor de tijdelijke ontsluiting van Heemsepoort fase 1 via de rotonde Koningsspil – Haardijk.

Conclusie is dat de rotonde het huidige verkeersaanbod (net) aan kan, maar dat er onvoldoende restcapaciteit is om ook Heemsepoort fase 1 te ontsluiten. Hierbij is de autonome groei van het verkeer en de ontwikkeling van Marslanden vooralsnog zelfs buiten beschouwing gelaten. Het leek mij verstandiger om eerst deze conclusies met je te delen, voordat ik berekeningen ga uitvoeren voor toekomstjaren, waarbij het probleem alleen maar groter wordt en de conclusie hetzelfde blijft.

Ik voorzie zelfs dat Heemsepoort op geen enkele wijze (tijdelijk) ontsloten kan worden zonder aanvullende maatregelen op de rotonde. Maar dit is wellicht meer onderdeel van de ontsluitingsstudie van Bonotraffics.

Misschien handig om morgen even contact te hebben? Vanmiddag ben ik niet beschikbaar. Het uitwerken van een ontwerp is wellicht ook niet zo zinvol.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
senior adviseur mobiliteit





Postbus 12, 7683 ZG Den Ham | T: 0546 67 88 88 | M: +31 6 [redacted] | www.roelofsgroep.nl

Bezoekadres: Kroezenhoek 8 7683 PM Den Ham

Verkeersadviesdiensten Hardenberg

UITWERKING TIJDELIJKE ONTSLUITING HEEMSEPOORT

Documentnr.: NO01-D01-12-31066223-SWS2
Projectnummer: 31066223
Status: definitief/01
Datum: 10 augustus 2023

Opdrachtgever:
Gemeente Hardenberg

BIJLAGEN

I. Kruispuntstromen doorgerekende scenario's

1. INLEIDING

De gemeente Hardenberg werkt aan de ontwikkeling van het bedrijventerrein Heemsepoort (circa 16,4 hectare). Vanwege de huisvesting van de COA locatie kan de beoogde ontsluiting op de Jachthuisweg vooralsnog niet gebruikt worden.

Om fase 1 van Heemsepoort (circa 7,1 hectare) toch te kunnen ontwikkelen is het voornemen om het bedrijventerrein middels een tijdelijke ontsluiting via de Polenweg en Koningsspil te ontsluiten op de rotonde met de Jachthuishuis en Haardijk. Om te beoordelen in hoeverre deze tijdelijke ontsluiting haalbaar is heeft Roelofs Advies en Ontwerp capaciteitsberekeningen voor de rotonde uitgevoerd.

2. CAPACITEITSBEREKENINGEN

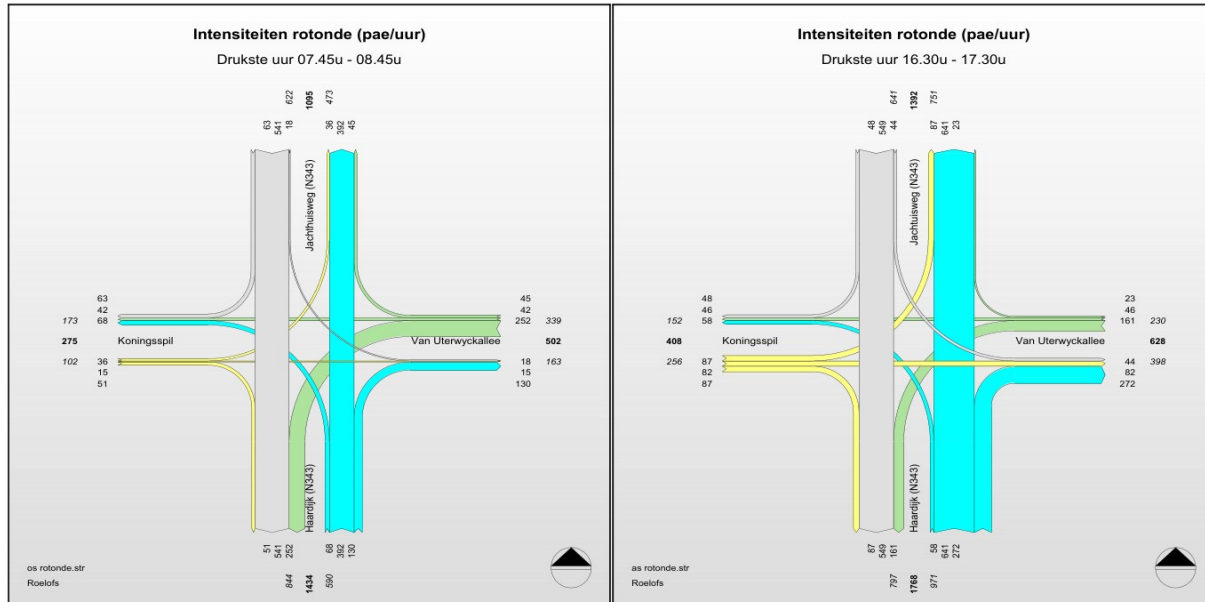
2.1 UITGANGSPUNTEN

Om te kunnen beoordelen in hoeverre de rotonde Haardijk/N343 – Jachthuisweg/N343 – Koningsspil – Van Uterwyckallee het extra verkeer van Heemsepoort fase 1 kan afwikkelen zijn capaciteitsberekeningen uitgevoerd met behulp van de Meerstrooksrotondeverkenner.

De capaciteitsberekeningen zijn uitgevoerd voor het drukste ochtend- en avondspitsuur in de huidige situatie (2023) en de situatie (2023), waarbij Heemsepoort fase 1 ook ontsluit via de rotonde. Dit is dus exclusief autonome groei en de ontwikkeling van Marslanden.

Bij de berekeningen zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Basisintensiteiten afslagniveau o.b.v. telling 2022 (zie figuur 2.1);
- Autonome groei 1,0% per jaar;
- Voor het peiljaar 2023 is de ontwikkeling van Marslanden in de periode 2022-2023 buiten beschouwing gelaten. Het betreft hier de afronding van Marshoogte, waarbij de aanname is gedaan dat het bouwverkeer is verdisconteert met de extra opgeleverde woningen;
- Verkeersgeneratie Heemsepoort fase 1: 1.400 mvt/werkdag (opgave gemeente);
 - o Is 1.700 pae/werkdagemaal (vuistregel circa 20% vrachtverkeer);
- Spitsaandeel verkeer Heemsepoort (o.b.v. FCD & verkeersmodel bedrijventerrein Haardijk);
 - o Ochtendspits: 15% van etmaal (70% ingaand & 30% uitgaand);
 - o Avondspits: 20% van etmaal (70% uitgaand & 30% ingaand);
- Toedeling verkeer Heemsepoort (o.b.v. Floating Car Data bedrijventerrein Haardijk);
 - o Ochtendspits:
 - 40% richting Jachthuisweg;
 - 30% richting Haardijk;
 - 20% richting Van Uterwyckallee;
 - 10% richting Kollergang;
 - o Avondspits:
 - 30% richting Jachthuisweg;
 - 35% richting Haardijk;
 - 20% richting Van Uterwyckallee;
 - 15% richting Kollergang;



Figuur 2.1 Kruispuntstromen 2022 drukste uur ochtendspits (links) en avondspits (rechts)

2.2 HUIDIGE SITUATIE 2023

Tabel 2.1 toont de resultaten van de capaciteitsberekeningen voor de rotonde voor de huidige situatie 2023. De bestaande enkelstrooksrotonde heeft in de ochtendspits een verzadigingsgraad van 0,54 en in de avondspits van 0,79. Daarmee is de verzadigingsgraad acceptabel (namelijk lager dan 0,8), maar gaat het wel richting de kritische grens. Dit komt overeen met de videobeelden vanuit de lucht, waaruit wachtrijen te zien zijn, maar geen structurele wachtrijen die niet oplossen.

Type rotonde	Huidig ochtendspits 2023				Huidig avondspits 2023				VG ≤ 0,8
	VG	Ri.	Tgem	Ri.	VG	Ri.	Tgem	Ri.	Tgem ≤ 50
Enkelstrooksrotonde	0,54	N	6,7	N	0,79	Z	14,0	Z	OK

Tabel 2.1 Resultaten capaciteitsberekeningen huidige situatie 2023

2.3 PLANSITUATIE 2023, INCLUSIEF HEEMSEPOORT FASE I

Tabel 2.2 toont de resultaten van de capaciteitsberekeningen voor de rotonde voor de situatie 2023, inclusief ontsluiting van Heemsepoort fase 1. De bestaande enkelstrooksrotonde heeft in de ochtendspits een verzadigingsgraad van 0,64 en in de avondspits van 0,90. Daarmee is de verzadigingsgraad niet meer acceptabel (namelijk hoger dan 0,8). De gemiddelde wachttijd ligt met 34 seconden nog wel onder de grenswaarde van 50 seconden.

Type rotonde	Plansituatie ochtendspits 2023				Plansituatie avondspits 2023				VG ≤ 0,8
	VG	Ri.	Tgem	Ri.	VG	Ri.	Tgem	Ri.	Tgem ≤ 50
Enkelstrooksrotonde	0,64	N	9,4	N	0,90	Z	33,6	Z	NIET OK

Tabel 2.2 Resultaten capaciteitsberekeningen plansituatie 2023

3. CONCLUSIE

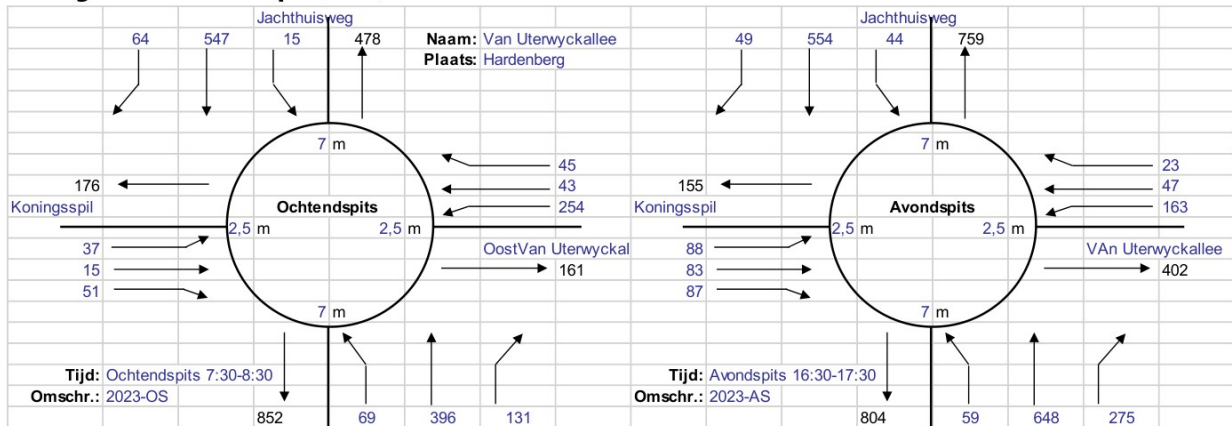
Op basis van de uitgevoerde capaciteitsberekeningen volgt dat de verkeersafwikkeling op de rotonde Haardijk/N343 – Jachthuisweg/N343 – Koningsspil – Van Uterwyckallee in de huidige situatie (nog net) acceptabel is.

Wanneer de verkeersgeneratie van Heemsepoort fase 1 wordt toegevoegd aan de huidige intensiteiten voor 2023 ontstaat er al een situatie waarbij de verkeersafwikkeling op de rotonde niet meer acceptabel is. De verzadigingsgraad tijdens de avondspits ligt met 0,90 beduidend hoger dan de acceptabele grenswaarde van 0,80. Vanuit robuustheid wordt het capaciteitsprobleem richting toekomst alleen maar groter, op basis van de autonome groei van het verkeer en de ontwikkeling van Marslanden.

Zonder aanvullende maatregelen op de rotonde kan Heemsepoort fase 1 niet ontsloten worden met een (tijdelijke) ontsluiting via de Polenweg/Koningsspil.

I. KRUIPUNTSTROMEN DOORGEREKENDE SCENARIO'S

Huidig situatie 2023 (pae/uur)



Plansituatie 2023, inclusief Heemsepoort fase 1 (pae/uur)

