

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  
Flight Forum 92-94  
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden  
F. HaverSchmidtwei 2  
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam  
De Ruyterkade 143  
1011 AC Amsterdam

## Tauw

# Bestemmingsplan uitbreiding Sombeek Denekamp

## Verkeer

Datum  
Kenmerk  
Eerste versie

5 september 2016  
TMA027/Vnj/0047.01

## 1 Inleiding

De gemeente Dinkelland werkt aan de uitbreiding van bedrijventerrein Sombeek in Denekamp. Het bestaande bedrijventerrein wordt afgerond met een beperkte uitbreiding aan de noordoostzijde van het terrein, met een netto oppervlak van circa 2,25 ha. De gemeente wordt voor de planvoorbereiding ondersteund door Tauw en Goudappel Coffeng BV.



*Figuur 1.1: Het plangebied Sombeek IV geprojecteerd op een luchtfoto*

Voor het plan bestaan varianten die zich toespitsen op de Nordhornestraat:

- wel of niet ontwikkelen van een bedrijfskavel aan de Nordhornestraat;
- in combinatie daarmee: wel of geen aansluiting op de Nordhornestraat.

## 2 Huidige situatie

Bedrijventerrein Sombeek ligt in de oksel van de Nordhornestraat en de Scandinavië-route. Aan de zuidzijde is het terrein begrenst door de Sombeekweg. De Sombeekweg vormt de ontsluiting en biedt een korte route naar het hoofdwegennet.

De inrichting van de wegen op Sombeek sluit aan op het feitelijke gebruik. De wegen op het bedrijventerrein zijn voldoende breed voor vrachtverkeer (6 m breed – 6,6 m inclusief de molgoten), de voorterreinen en de parkeervoorzieningen sluiten direct aan op de weg. Daarmee heeft vrachtverkeer de mogelijkheid om deels op de weg de manoeuvres uit te voeren. Voetpaden of fietsvoorzieningen zijn niet aanwezig. Dat hoeft ook niet, de verkeersintensiteiten zijn beperkt, er zijn weinig voetgangers en er is geen doorgaand fietsverkeer. Op Sombeek zijn de wegen gelijkwaardig, rechts heeft voorrang. Gezien de omvang van het bedrijventerrein zijn geen verkeersproblemen te verwachten, anders dan een kortstondige opstopping op het moment dat een vrachtauto een manoeuvre achteruit moet maken om een inrit (achteruit) in te rijden.



*Figuur 2.1: De Marconiweg op Sombeek*

In principe wordt geparkeerd op het terrein van de betreffende bedrijven. In het algemeen is voldoende parkeerruimte aanwezig. Op enkele plaatsen (bijvoorbeeld op de Voltaweg) lijkt er op eigen terrein onvoldoende ruimte, daar staan auto's op de straat. Dat leidt tot een rommelige situatie. Zeker als er tot op de hoeken wordt geparkeerd, kunnen er problemen ontstaan als vrachtauto's elkaar daar tegenkomen. Op de Faradayweg zijn de parkeerplaatsen direct aan de weg gelegen, waardoor het niet zichtbaar is of deze bij het naastliggende bedrijf horen of dat het openbare parkeerplaatsen zijn.



*Figuur 2.2: Parkeren langs de Voltaweg en de Faradayweg*

In maart 2016 is het verkeer geteld op een aantal omliggende wegen (voor de uitgebreide telresultaten zie Bijlage 1). Figuur 2.3 geeft een beeld van de verkeersdruk op het huidige moment.



*Figuur 2.3: Verkeerstelling 2016 (gemiddelde werkdag)*



De verkeersintensiteit op de Sombeekweg is zodanig laag dat verkeer van en naar Sombeek op de drie aansluitingen nauwelijks vertraging ondervindt. De wegbreedte is met 6,0 m voldoende, zeker omdat er langs de weg nauwelijks erfaansluitingen zijn. De aansluitingen zijn vormgegeven als voorrangskruisingen, waarbij de Sombeekweg voorrang heeft. Op alle aansluitingen is voor Sombeek specifieke bewegwijzering aanwezig.

De aansluiting van de Sombeekweg op de Scandinavië-route is vormgegeven als voorrangskruispunt met een linksafvak richting Sombeek voor verkeer uit het zuiden.

*Figuur 2.4: Sombeekweg met wegwijzer*

## 3 Nieuw verkeer

### 3.1 Verkeersmodel

Het Regionaal Verkeersmodel Twente geeft een beeld van de wijziging van de verkeersintensiteiten in de toekomst. Het verkeersmodel laat zien dat de totale verkeersdruk in de toekomst op een vergelijkbaar niveau blijft, er is geen wezenlijke toename te zien. Er treedt vooral een verschuiving op van verkeer vanaf de Nordhornsestraat richting Scandinaviëroute.

### 3.2 Verkeersgeneratie Sombeek IV

Het bedrijventerrein Sombeek laat zich kenmerken als een gemend terrein, een terrein bestemd voor reguliere bedrijvigheid en niet behorend tot de categorieën 'hoogwaardig bedrijvenpark' of 'distributiepark'. Gemengde terreinen kennen een gevarieerd aanbod aan bedrijvigheid, voornamelijk bestaande uit licht moderne industrie en overige ('modale') industrie. De uitbreiding is netto circa 2,25 ha groot.

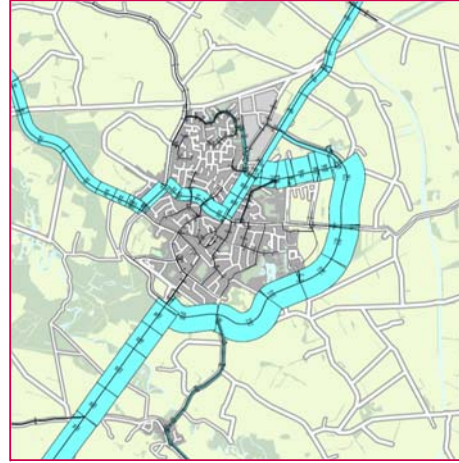
Het CROW<sup>1</sup> geeft voor dit type bedrijventerrein 128 personenauto's per hectare per gemiddelde weekdag en 30 vrachtauto's per hectare, waarvan 41% licht en 59% zwaar. Om tot de intensiteiten op de gemiddelde werkdag te komen moeten deze getallen vermenigvuldigd worden met 1,33.

	personenauto	vracht licht	vracht zwaar	totaal
gemiddelde weekdag	288	28	40	356
gemiddelde werkdag	383	37	53	473

*Tabel 3.1: Extra verkeersgeneratie per etmaal Sombeek IV*

<sup>1</sup> ASVV 2012, §6.3.2.2 Verkeersgeneratie werkgebieden.

De uitbreiding van Sombeek betekent ongeveer 470 extra auto's per etmaal op de Sombeekweg, een toename van ongeveer 50 auto's in het spitsuur. Uit het verkeersmodel weten we de verdeling van het aan Sombeek gerelateerde verkeer over het wegennet. Het verkeer is in belangrijke mate gericht op het zuiden, de stroom richting het westen en het noorden is duidelijk kleiner. Het verkeer richting het zuiden rijdt via de Scandinavië-Route. In westelijke richting kiest het verkeer een route door de kern van Denekamp.



*Figuur 3.1: Verdeling van het Sombeek-verkeer over het wegennet*

## 4 Ontsluiting

### *Ontsluiting via bestaande wegen*

Sombeek IV sluit via de Dieselweg aan op de wegenstructuur van Sombeek. De Dieselweg en Marconistraat worden drukker, maar feitelijk is en blijft de verkeersintensiteit op de straten in Sombeek laag. De huidige inrichting van de straten (voldoende breed profiel voor vrachtverkeer om elkaar te passeren, geen specifieke voorzieningen voor voetgangers of fietsers, rechts heeft voorrang) voldoet in de toekomstige situatie nog steeds.

De Sombeekweg wordt door de toename drukker, ter hoogte van de Scandinaviëroute neemt de verkeersintensiteit toe van ongeveer 1.600 voertuigen per etmaal tot ongeveer 2.000, in het drukste spitsuur ongeveer 200 auto's. Met deze toename blijft de Sombeekweg ook in de toekomst een rustige straat. Verkeer uit de zijstraten heeft korte wachttijden.

### *Ontsluiting bedrijven direct op de Nordhornsestraat*

De meest westelijke kavels van de uitbreiding van Sombeek liggen direct aan de Nordhornsestraat. Aan die zijde van de weg is nu verspreide bebouwing aanwezig in de vorm van een kantoor en woningen (huisnummers 118 en 126/128). Aan de overzijde van de weg zijn bedrijven aanwezig (huisnummer 97 t/m 101). Al deze kavels sluiten met een uitrit aan op de Nordhornsestraat. Het is goed mogelijk dat de bedrijfskavels die grenzen aan de Nordhornsestraat ook een rechtstreekse aansluiting krijgen op de Nordhornsestraat. Dit is bij de huidige verkeersintensiteit van ongeveer 3.400 voertuigen per etmaal veilig mogelijk en past bij het verwachtingspatroon van de weggebruikers op dit deel van de weg.



### *Tweede ontsluiting*

In de concept-plantekening is de mogelijkheid van een doorkoppeling van het bedrijventerrein naar de Nordhornsestraat te realiseren. Gezien de hoeveelheid extra verkeer is er geen aanleiding voor deze doorkoppeling. Daarbij kent deze doorkoppeling een aantal nadelen. Er ontstaat een route over het bedrijventerrein, die aantrekkelijk kan zijn voor fietsers en automobilisten die geen bestemming op het bedrijventerrein hebben. Dat is ongewenst, de wegen op Sombeek zijn niet geschikt voor doorgaand verkeer. Dat geldt extra voor de fiets: doorgaand fietsverkeer verhoudt zich uit oogpunt van veiligheid bijzonder slecht het verkeer op een bedrijventerrein, waar manoeuvrerend vrachtverkeer regelmatig voorkomt. Een doorkoppeling naar de Nordhornsestraat is voor de bereikbaarheid niet nodig en uit oogpunt van veiligheid ongewenst.

## **4.2 Verkeersafwikkeling**

### *Sombeek en Sombeekweg*

De uitbreiding met Sombeek IV leidt tot een toename van het verkeer met ongeveer 470 voertuigen per dag, waarvan circa 10% te verwachten is in het drukste spitsuur. Het gaat daarbij om een toename tijdens het spitsuur van zo'n 50 voertuigen (in en uit samen). Deze toename van het verkeer op het bedrijventerrein is beperkt en heeft geen gevolgen voor de verkeersafwikkeling op het bedrijventerrein zelf. De aansluitingen op de Sombeekweg kunnen het verkeer goed verwerken, ook op de aansluiting van de Marconiweg (deze aansluiting krijgt door Sombeek IV meer verkeer te verwerken) is geen oponthoud te verwachten.

### *Sombeekweg – Scandinavië-Route*

De aansluiting van de Sombeekweg op de Scandinavië-Route hebben we doorgerekend met het kruispuntanalyseprogramma OMNI-X. Uitgaande van de prognosecijfers en een ophoging van het verkeer van en naar de Sombeekweg is de toekomstige verkeersafwikkeling op dit punt goed, ook in de spitsen. De wachttijden voor alle verkeer zijn beperkt, wachtrijen zijn niet te verwachten. Een samenvatting van de afwikkelingsanalyse is opgenomen in Bijlage 3.

### *Rotonde Scandinavië-Route – Nordhornsestraat*

De verkeersafwikkeling op de rotonde in de Nordhornsestraat hebben we geanalyseerd om te onderzoeken of wachtrijen voor de rotonde een beperking betekenen voor een aansluiting van Sombeek op de Nordhornsestraat. Voor 2020 zijn we uitgegaan van een rotonde waar voetgangers en fietsers op de rotonde voorrang hebben. De rotonde is ook met voorrang voor het langzaam verkeer relatief licht belast, in de spits blijven de wachttijden beperkt, de wachtrijen zijn 3 à 4 auto's lang. Een samenvatting van de afwikkelingsanalyse is opgenomen in Bijlage 3.

Indien verkeer van en naar Sombeek via de toegang Nordhornsestraat kan rijden, is de verwachting dat dit alleen verkeer vanuit het noorden zal zijn. Voor verkeer vanuit het zuiden is de Scandinavië-Route ook in die situatie de meest aantrekkelijke route. Over de dag gaat het om een routeverlegging van enige honderden voertuigen, enige tientallen in de ochtend- en avondspits. De verkeersafwikkeling wordt daardoor beperkt beïnvloed, het effect op de lengte van de wachtrijen is te verwaarlozen.

## 5 Fietsverkeer

De straten op Sombeek zijn niet geschikt als fietsverbinding. Maar het is wel wenselijk dat werknemers en bezoekers via een korte route met de fiets bij de verschillende bedrijven kunnen komen. Dat is in de huidige situatie prima mogelijk.

Uit oogpunt van verkeersveiligheid is het zaak om doorgaand fietsverkeer over het bedrijventerrein te voorkomen. Een doorkoppeling of doorsteekje richting de Nordhornsestraat kan voor sommige werknemers een kortere route betekenen. Maar er ontstaat in dat geval voor fietsers ook een doorkoppeling die niet gewenst is: een korte route vanaf de Nordhornsestraat over het bedrijventerrein richting de Diekmanweg. Doorgaand fietsverkeer over Sombeek is uit het oogpunt van verkeersveiligheid ongewenst.

## 6 Parkeren

Het parkeerbeleid van de gemeente Dinkelland is vastgelegd in de Beleidsnotitie Bouwen & Parkeren 2014. Voor bedrijventerreinen geldt deze notitie niet: 'Het beleid heeft uitsluitend toepassing op gebouwen en ontwikkelingen binnen de bebouwde kommen van Dinkelland en Tubbergen, met uitzondering van bedrijventerreinen.'

Voor Sombeek IV gaan we ervan uit dat -in de geest van de notitie Bouwen en Parkeren en conform de situatie elders op Sombeek- het uitgangspunt is dat het parkeren op eigen terrein wordt opgelost. Dit geldt nadrukkelijk ook voor het parkeren van vrachtauto's en aanhangers.

Voor bedrijfsterreinen zijn geen specifieke parkeernormen of -kencijfers te geven. De benodigde hoeveelheid parkeerplaatsen is afhankelijk van het aantal werknemers en het te verwachten aantal bezoekers. Per te ontwikkelen kavel dient de ontwikkelaar zelf te zorgen voor voldoende oppervlak op eigen terrein om het parkeren van werknemers op te vangen. Evenzo dient telkens op eigen terrein voldoende ruimte te zijn om laden en lossen op te vangen.

## 7 Verdere uitbreiding Sombeek

Voor de verdere toekomst is het mogelijk dat de bedrijvigheid op Sombeek verder toeneemt. De nu uitgevoerde analyses van de verkeersafwikkeling laten zien dat de omringende wegen nog voldoende capaciteit hebben om een eventuele verdere groei op te vangen.

## 8 Conclusie

De ontwikkeling van Sombeek IV leidt tot een toename van het verkeer van en naar het bedrijventerrein en ook op het bedrijventerrein. De wegen op het bedrijventerrein en de omliggende wegen kunnen deze toename goed verwerken. Er is geen aanleiding voor maatregelen op Sombeek of op de direct aansluitende wegen.

Een doorkoppeling van Sombeek direct naar de Nordhornestraat is uit oogpunt van de verkeersafwikkeling niet nodig en uit oogpunt van verkeersveiligheid ongewenst. Het risico op doorgaand fiets- of autoverkeer via het bedrijventerrein is te groot, past niet bij de inrichting van het bedrijventerrein en leidt tot potentieel gevaarlijke situaties.



## Bijlage 1 Verkeerstellingen



## Bijlage 2 Uitsneden verkeersmodel Regio Twente



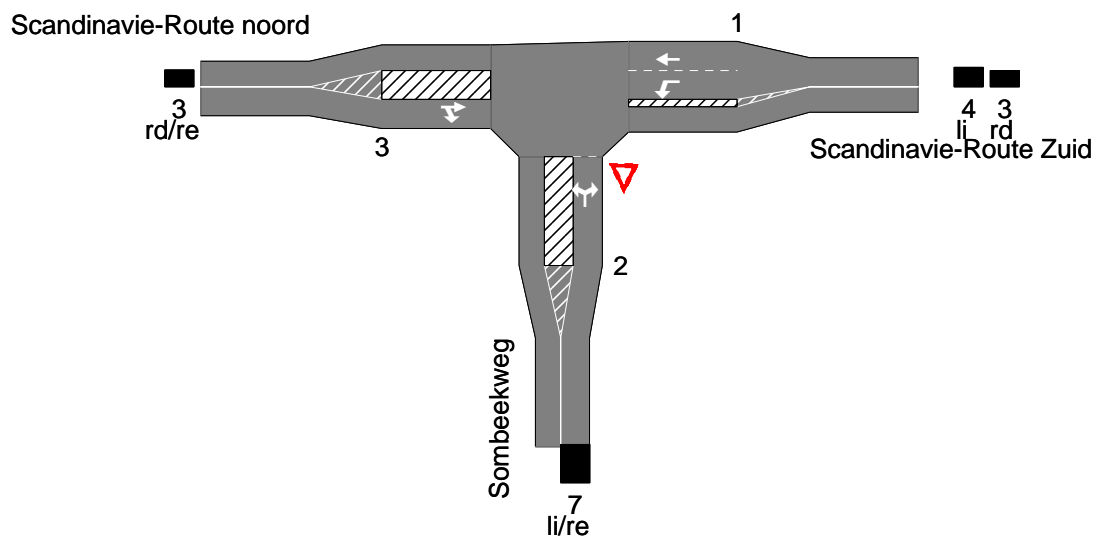
Intensiteiten 2012, etmaal, motorvoertuigen



Intensiteiten 2020, etmaal, motorvoertuigen

## **Bijlage 3    Analyse verkeersafwikkeling**

Aansluiting Sombeekweg – Scandinavië-Route  
Ronde Nordhornestraat - Scandinavië-Route



Resultaten per periode: alle stroken



## Uitbreiding Sombeek Verkeersafwikkeling

Aansluiting Sombeekweg-Scandinavie-Route  
Intensiteiten avondspits 2020  
23-05-2016 Goudappel Coffeng

# Omni-X (afwikkeling per periode)

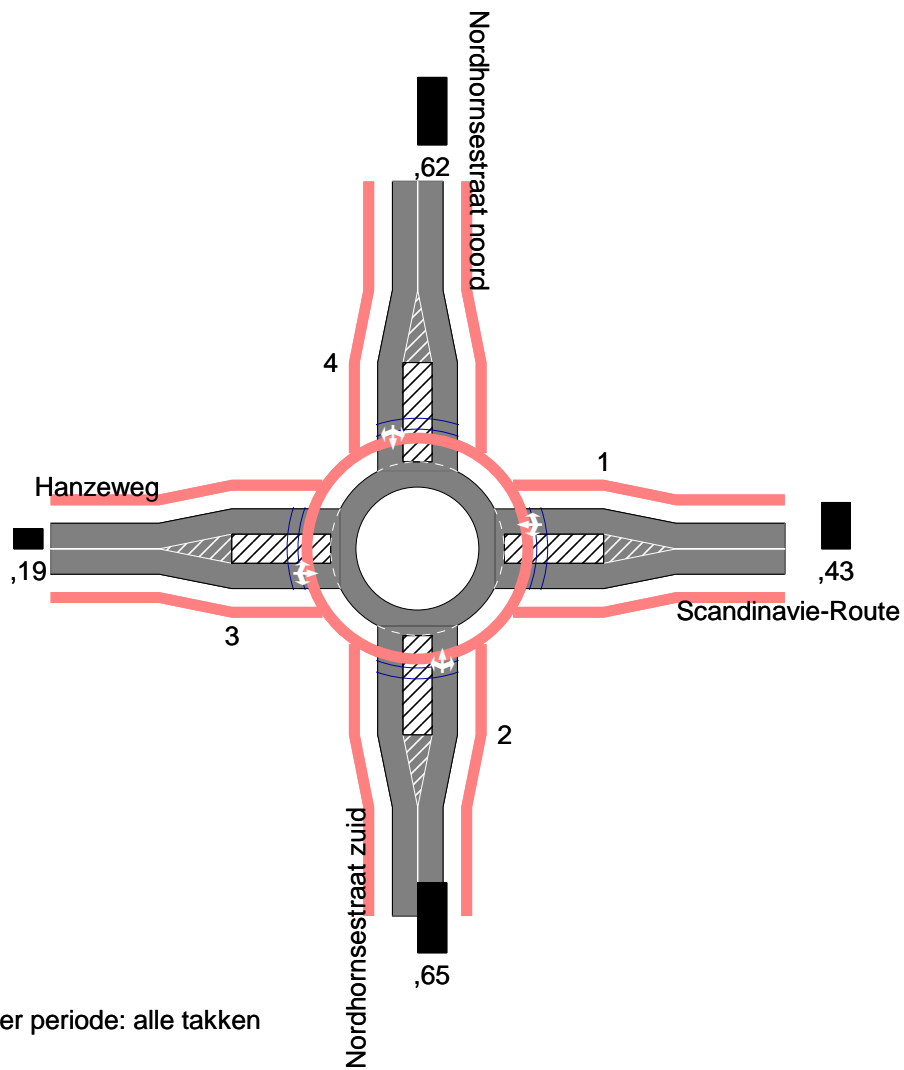
Project: Sombeek

Kruispunt: Extra aansluiting Sombeek - Sombeekweg Daan Groenou Route



Goudappel Coffeng

Strook	Intensiteit [pae/h]	Capaciteit [pae/h]	I/C ratio toerit	Reserve- capaciteit [pae/h]	Gem. wachtrij [pae]	Max. wachtrij [pae]	Overst. pae's [%]	Gem. wachtijd [s]
<b>Periode: 17:00 - 18:00 uur</b>								
tak 1/strook 1 li	95	1093	0,09	998	0	0	0,1	4
tak 1/strook 2 rd	303	1500	0,20	1197	0	0	0,1	3
tak 2/strook 1 li/re	108	612	0,18	504	0	0	0,2	7
tak 3/strook 1 rd/re	347	1500	0,23	1153	0	0	0,1	3
Totaal gem.	213	1342	0,20	1069	0	0	0,1	4



Resultaten per periode: alle takken



# Omni-X (afwikkeling per periode)

Project: Sombeek

Rotonde: Extra aansluiting Sombeek - Ronde

Datum: 3-5-2016



Goudappel Coffeng

Tak	Intensiteit [pae/h]	Capaciteit [pae/h]	I/C ratio toerit	Reserve- capaciteit [pae/h]	Gem. wachtrij [pae]	Max. wachtrij 95% [pae]	Overst. pae's [%]	Gem. wachttijd [s]	I/C ratio afrit
<b>Periode: 17:00 - 18:00 uur</b>									
Scandinavie-Route	315	737	0,43	422	1	3	0,2	8	0,22
Nordhornsestraat zuid	622	964	0,65	342	2	4	0,3	10	0,31
Hanzeweg	132	711	0,19	579	0	2	0,2	6	0,10
Nordhornsestraat noord	724	1166	0,62	442	2	4	0,2	8	0,52
Totaal gem.	448	987	0,56	414	1	3	0,2	9	0,29