

## Verkeerskundige analyse gevolgen MER Vloedbeltverbinding voor Almelo.

### Inleiding.

Om de consequenties van een Vloedbeltverbinding voor Almelo inzichtelijk te maken, zijn er een aantal extra werkzaamheden uitgevoerd. Enerzijds bestond de behoefte om via een 3-tal extra runs van het verkeersmodel extra inzicht te verkrijgen wat dit betekent voor de verkeersafwikkeling in Almelo e.o.. Anderzijds zijn er op kruispuntniveau berekeningen voor de Van Rechteren Limpurgsingel gemaakt, zodat beter inzichtelijk wordt wat de consequenties voor Almelo zijn.

In deze notitie worden de verkeerskundige gevolgen van de MER-rapportage en de aanvullende onderzoeken toegelicht.

### Verkeerskundige gevolgen Vloedbeltverbinding op basis van de MER Vloedbeltverbinding.

De eerste algemene conclusie die getrokken kan worden is, dat ongeacht welke variant er gekozen wordt, de Van Rechteren Limpurgsingel zwaarder belast gaat worden. De Bornsestraat (vanaf de Nijreessingel naar de gemeentegrens met Borne krijgt zelfs te maken met een zeer sterke groei van de hoeveelheid verkeer.

Een probleem is het inschatten van de hoeveelheid verkeer die erbij gaat komen. Het verkeersmodel dat gebruikt is, is in 2016 ontwikkeld met onze medewerking. Op dat moment gold dat de toegestane snelheid op de snelwegen 120/130 km/u was. In 2020 is de snelheid naar beneden bijgesteld naar 100 km/u (stikstofproblematiek). Niet veel later is de Corona-epidemie gekomen en deze heeft veel invloed gehad op de hoeveelheid verkeer. Normaliter zou er een nieuw verkeersmodel met 100 km/u op snelwegen als uitgangspunt zijn ontwikkeld. Maar daarvoor is het nodig dat er een betrouwbare telling van het wegennet over een periode van 1 jaar na invoering van 100 km/u bestaat. Met deze telgegevens kan dit model dan gefinetuned worden. Echter door de Corona is dit niet mogelijk. De berekeningen die er nu liggen, zijn eigenlijk dus de best mogelijke gegevens die geproduceerd kunnen worden. Een ding is zeker als we een model met 100 km/u op de snelweg zouden hebben, dan zouden er andere intensiteiten op het onderliggend wegennet uit komen. In de PlanMER is geconcludeerd dat dit kan betekenen dat in dat geval er extra verkeer tot max. 10 % op onderliggend wegennet komt. Voor de Van Rechteren Limpurgsingel zou dit betekenen + 10 %. De snelheid op de snelwegen gaat omlaag, waardoor het onderliggend wegennet interessanter wordt. Het is dan ook van belang dat zodra Corona voorbij is, en er een jaar betrouwbare tellingen zijn, om opnieuw een modeldoorrekening te laten maken.

De berekeningen in de MER laten ook zien dat er geen grote wijzigingen in intensiteiten optreden op de Nijreessingel en de H. Roland Holstlaan. De Nijreessingel wordt ca. 10 % minder druk (van 21.600 mvt/etmaal naar ca. 19600 mvt/etmaal). De H. Roland Holstlaan wordt ca. 5 % minder druk (van 44.900 mvt/etmaal naar 43.000 mvt/etmaal). Slechts als ook besloten wordt om op termijn de Vloedbeltverbinding rechtstreeks op knooppunt Azelo aan te sluiten, wordt een grotere afname voor de H. Roland Holstlaan bereikt. Deze bedraagt dan 7400 mvt/etmaal (ca. 16%). De kans dat aansluiten op Azelo binnen 10 á 20 jaar plaats gaat vinden is erg klein. Dit betekent dat de voorbereiding voor het oplossen van de knelpunten op de H. Roland Holstlaan (uitvoering 2022/2024) gewoon door gaan. Een kostenbesparing valt hier niet in te boeken.

De belasting van de wegen rondom Bornerbroek veranderen amper door de aanleg van de Vloedbeltverbinding. Op de noord-zuid relatie is een lichte daling van de intensiteiten te zien (ca. 2,5 %). Op de verbinding van Bornerbroek naar Borne is een lichte stijging te zien (van 3200 naar 3400 mvt/etmaal. Dit wordt waarschijnlijk veroorzaakt doordat deze verbinding door de Vloedbeltverbinding voor Bornerbroek zelf interessanter wordt. Het leidt niet tot meer Bornerbroekvreemd verkeer door Bornerbroek. Conclusie is in ieder geval dat deze intensiteiten voor het bestaande wegennet rondom Bornerbroek geen enkel probleem vormen.

Door de aanleg van de Vloedbeltverbinding wordt de Grote Bavenkelsweg/Tusveld sterk ontlast. In de autonome situatie zat er ca. 2700 mvt/etmaal op deze weg. Dit daalt bij bundeling A1/A35 tot 400 mvt/etmaal. Bij variant bundeling spoor daalt dit tot 1100 mvt/etmaal. In deze variant is de intensiteit hoger, omdat de tijdwinst via tracé bundeling Spoor minder groot is dan bij tracé bundeling A1/A35.

#### Gevolgen Vloedbeltverbinding voor de wegen buiten Almelo.

Voor het studiegebied geldt dat de variant bundeling Spoor gunstiger is voor de verkeersbelasting in Zenderen en in Borne. Het is echter niet aan gemeente Almelo om hier een oordeel over te vormen. De exacte daling van de intensiteiten in Zenderen zijn mede afhankelijk van de wijze waarop de weg in Zenderen en de N743 tussen Zenderen en Borne wordt ingericht (afgewaardeerd). De Vloedbeltverbinding (bundeling A1/A35) zorgt wel voor extra aandacht voor de uitwerking van de kruising bij de Kluft in Borne (aansluiting op Borne West). De intensiteiten zijn dusdanig hoog dat een zorgvuldige uitwerking gewenst is.

#### Nader onderzoek verkeersgevolgen Vloedbeltverbinding.

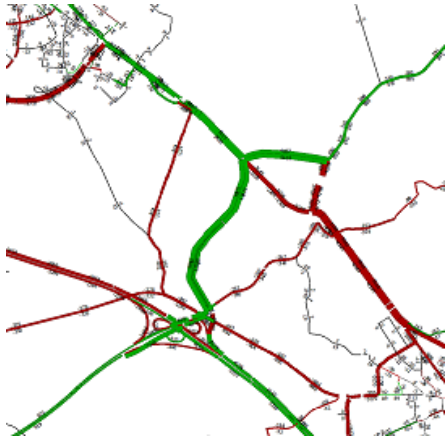
De gemeente Almelo heeft er continue op gehamerd dat in de MER alle varianten bekeken worden. Toen bij het eerste concept MER duidelijk werd dat de voorkeursvariant over Almeloos grondgebied zou lopen en dat de natuurwaarden daar in het geding komen, is voorgesteld om nog te kijken naar een Vloedbeltverbinding die kort om Zenderen zou lopen. Deze weg zou vervolgens van de bestaande weg tussen Zenderen en Borne gebruik maken en vervolgens via het tracé van de Verbindingsweg (oude voorkeur van Borne om een rondweg om Borne langs te leggen). De verkeerskundige gevolgen van deze weg wijken echter niet af van de gegevens uit variant bundeling Spoor.

Na afloop van de MER heeft de gemeente Almelo een drietal extra varianten door laten rekenen. Deze varianten zijn :

- Geen Vloedbeltverbinding, maar er wel voor zorgen dat de rijkswegen A35 en N36 qua capaciteit geen knelpunt meer zijn (een zogenaamde free flow run).
- De Vloedbeltverbinding alleen aanleggen tussen Vloedbelt Elhorst en Azelo, zonder dat de Bornerbroeksestraat op deze weg aansluit.



- De bundeling Spoor doortrekken naar een nieuwe aansluiting op de A1/A35 tussen Borne West en Azelo. In deze variant wordt Borne West opgeheven.



De resultaten van deze doorrekeningen zijn als volgt.

**1. Free flow A1/A35 en N36.**

Deze doorrekening laat zien dat t.o.v. autonome groei de hoeveelheid verkeer op de van Rechteren Limpurgsingel afneemt. Afhankelijk van het wegvak dat bekeken wordt is de daling tussen 1000 en 1500 mvt/etmaal. Dus, i.p.v. een toename door Vloedbeltverbinding, treedt er een daling op tot max.1500 mvt/etmaal. Dit is een zeer positieve ontwikkeling voor Almelo. Deze daling kan ook gevolgen hebben voor de nemen doorstromingsmaatregelen op de Van Rechteren Limpurgsingel (investeringsimpuls Fysiek gemeente Almelo). Wel laat deze doorrekening zien dat de H. Roland Holstlaan nog drukker wordt. Deze gaat van 44.900 naar 47.000 mvt/etmaal. Deze stijging is ook goed verklaarbaar, want de snelweg wordt aantrekkelijker, doordat er geen files meer staan. De stijging kan meegenomen worden in de uitwerking van de verkeersmaatregelen die gepland zijn voor de H. Roland Holstlaan (ook uit investeringsimpuls Fysiek).

De intensiteiten op de A1/A35 gaan tussen Azelo en Buren omhoog met ca. 3400 mvt/etmaal. Daarnaast is er m.n. een opvallende stijging van de hoeveelheid verkeer op de N36. Op het laatste gedeelte van Almelo West tot A35 is de stijging zelfs 9000 mvt/etmaal. Deze maatregel heeft dus positieve effecten voor de westkant van Almelo, maar ook voor onze buurgemeenten Wierden en Twenterand. Wel moet geconcludeerd worden dat de verkeersbelasting in Zenderen en Borne weliswaar iets afnemen (ca. 1200 mvt/etmaal minder), maar er blijft hier een duidelijk verkeersprobleem bestaan. Niet bekend is wat het betekent als het rijkswegennet aangepast is én tevens de Vloedbeltverbinding gerealiseerd is.

**2. Vloedbeltverbinding doortrekken naar Azelo.**

In deze variant krijgt Almelo in feite via de N743 en de Vloedbeltverbinding een extra aansluiting op de A1/A35. De verkeersdruk vanuit Almelo wordt hierdoor beter gespreid en het is beter mogelijk om in geval van calamiteiten Almelo goed te ontsluiten. Op de Van Rechteren Limpurgsingel zijn de intensiteiten in deze variant zelfs nog iets hoger dan bij het voorkeurstracé Bundeling A1/A35. Dit betekent dat deze oplossing de verkeersproblemen op de Van Rechteren Limpurgsingel nog verder versterken. Ook de Bornestraat ten zuiden van de Nijreessingel wordt in deze variant fors drukker, zelfs nog 2600 mvt/etmaal meer dan bij bundeling A1/A35. De intensiteit op de H. Roland Holstlaan daalt wel met 6700 mvt/etmaal. Dit is een daling met ca. 15 %. Dit is wel interessant voor Almelo. De intensiteiten op de A1/A35 Azelo – Buren stijgen met 7.500 mvt/etmaal. Deze aansluiting betekent dus dat deze route veel gebruikt zal gaan worden om vanuit Almelo Noord/Oost verder te rijden richting Enschede. Doordat er geen aansluiting van de Bornerbroeksestraat op de aansluiting Azelo wordt gemaakt, daalt de intensiteit op de weg Bornerbroek – Borne met 25 % naar 2400 mvt/etmaal. Echter de eindconclusie is dat deze variant vanwege de problemen op de Van Rechteren Limpurgsingel en de Bornestraat niet interessant is.

**3. Bundeling spoor aansluiten op A1/A35.**

De variant bundeling Spoor kent voor Almelo voordelen t.a.v. het doorsnijden van het landschap. Deze biedt echter niet de mogelijkheid om aan te sluiten op Azelo. Een variant is om de aansluiting Borne West op te schuiven in noordelijke richting, zodat de aansluiting op A1/A35 wel gerealiseerd kan worden. Er kan zelfs een volledige aansluiting gemaakt worden, wat bij Borne West nu niet mogelijk is (nu geen aansluiting richting A1 Oldenzaal). In deze variant wordt de Van Rechteren Limpurgsingel zwaarder belast dan in de Bundeling A1/A35. Hetzelfde geldt voor de Bornsestraat. Op de H. Roland Holstlaan wordt een kleine reductie met ca. 1500 tot 2000 mvt/etmaal bereikt. Deze variant is wel heel gunstig voor Zenderen. Eindconclusie is dat deze variant voor de verkeersbelasting in Almelo geen oplossing biedt.

#### Nadere studie naar verkeersbelasting op Van Rechteren Limpurgsingel.

Sweco heeft op basis van de berekeningen van de MER en gecorrigeerd met de bestaande verkeerstellingen van Almelo (die hoger zijn in het basisjaar dan in het model staan) een doorrekening van de 4 kruispunten op deze weg gemaakt. Deze vier kruispunten zijn:

- Van Rechteren Limpurgsingel – Nijreessingel – Bornsestraat;
- Van Rechteren Limpurgsingel – Berkelstraat – Kieftsbeeklaan;
- Van Rechteren Limpurgsingel – Hofstraat
- Van Rechteren Limpurgsingel – Sluitersveldssingel.

Voor zowel de ochtend- als de avondspits is er per 5 minuten bekeken wat de consequenties zijn. Daarbij is gekeken naar de feitelijke snelheid, de gemiddelde wachttijd bij de verkeerslichten en de maximale wachtrij bij de verkeerslichten.

Uit de snelheidsanalyse komt naar voren dat de problemen het grootst zijn tussen de Hofstraat en de Berkelstraat (van noord naar zuid) en tussen de Berkelstraat en de Nijreessingel (van noord naar zuid). Problemen komen voor in zowel ochtend- als avondspits. De gemiddelde wachttijden bij de vri's vallen eigenlijk nog wel mee, maar als gekeken wordt naar de maximale lengte van de wachtrij dan ontstaan er toch problemen bij de pieken.

De belangrijkste problemen zijn :

- **Kruispunt Van Rechteren Limpurgsingel – Nijreessingel – Bornsestraat**  
Het voorsorteervak vanaf Borne linksaf naar de Nijreessingel is te kort en moet verlengd worden.  
Het voorsorteervak vanaf het noorden op de Van Rechteren Limpurgsingel naar de Nijreessingel is te kort en moet verlengd worden.  
De lengte van de 2<sup>e</sup> (afvallende) rijstrook vanaf dit kruispunt naar het noorden is te kort. Deze moet verlengd worden.
- **Kruispunt Van Rechteren Limpurgsingel – Berkelstraat.**  
De lengte van de afvallende rijstrook naar het zuiden is te kort en moet verlengd worden.  
De lengte van de afvallende rijstrook naar het noorden is te kort en moet ook verlengd worden.  
De wachtrijen van noord naar zuid is erg lang (> 500 meter) en zorgt voor veel vertraging in de piekmomenten.  
De wachtrij vanuit Kollenveld wordt nog langer. Dit zal leiden tot nog meer irritatie bij de bewoners van Kollenveld en het bezoek van Preston Palace.  
Conclusie is, dat dit kruispunt vraagt om grotere ingrepen dan het verlengen van een rijstrook o.i.d..
- **Kruispunt Van Rechteren Limpurgsingel – Hofstraat**  
Dit kruispunt kan de belasting goed aan. Alleen in de ochtendspits ontstaat er een grote wachtrij aan de zuidkant. Dit leidt tot tijdelijk blokkeren van de linksaffer naar het centrum en de rechtsaffer naar het kanaal. Tevens ontstaan er dan langere wachttijden.
- **Kruispunt Van Rechteren Limpurgsingel – Sluitersveldssingel.**

De lengte van de opstelruimte op de westkant is te kort. Dit betekent dat de file die hier komt te staan ook de verkeerslichten op kruispunt Vriezenveenseweg – Kolthofsingel verstoren.

Alle rijrichtingen kennen forse wachtrijen en lange wachttijden. De zuidkant krijgt een wachtrij die dusdanig lang is dat de voorsorteervakken naar linksaf (richting Kolthofsingel) en rechtsaf (naar Sluitersveldssingel) niet bereikbaar zijn.

De wachttijden zijn voor de linksaffer vanuit zuiden naar Kolthofsingel en de linksaffer vanaf noorden naar Sluitersveldssingel erg lang. Gevaar van stilstaan buiten voorsorteervak op hoofdrijbaan voor zuidkant (direct na helling!) dreigt. Zeer gevaarlijk. Het samenvoegen van het verkeer dat vanaf Sluitersveldssingel linksaf slaat naar de Van Rechteren Limpurgsingel komt in de knel, zodat dit terugslaat naar de kruising, waardoor hier stilstaand verkeer komt te staan. Dit verslechtert de verkeersafwikkeling van de verkeerslichten fors.

Bovenstaande bevindingen betekenen dat er fors geïnvesteerd zal moeten worden op de Van Rechteren Limpurgsingel. Veel van de problemen ontstaan ook zonder de Vloedbeltverbinding. De Vloedbeltverbinding zorgt ervoor dat de knelpunten groter worden (langere rijen, langere wachttijden), maar ook dat de problemen sneller komen dan bij autonome groei. Voor het kruispunt met de Nijreessingel ligt dit anders. De Vloedbeltverbinding is hier zonder meer de reden dat de verkeersafwikkeling in de knel komt te zitten. Deze verkeersmaatregelen zullen ook door de provincie in het project Vloedbeltverbinding meegenomen worden. Ook voor het kruispunt Bornsestraat (N743) – Drienemansweg zullen aanvullende maatregelen genomen moeten worden. Ook deze maatregelen behoren tot project Vloedbeltverbinding. Dit geldt ook voor eventuelen maatregelen om de bestaande fietsoversteek bij de Bolkshoeksweg te verbeteren.

### Andere verkeerskundige zaken die in afweging van te nemen maatregelen een rol spelen.

#### A Positie langzaam verkeer op de Van Rechteren Limpurgsingel.

Naast bovenstaande analyse speelt de vraag of het nog acceptabel is om langzaam verkeer een dergelijk drukke weg als de Van Rechteren Limpurgsingel over te laten steken. Op dit moment vindt dit nog plaats op de kruispunten met de Hofstraat, de Berkelstraat en de Stins. Volgens de normen van het CROW is het kruisen van dit soort drukke wegen in een verkeerslichtenregeling niet acceptabel. Ongelijkvloers wordt aanbevolen.

Er is ook gekeken wat er gebeurt als er een tunnel in de Van Rechteren Limpurgsingel wordt gerealiseerd bij de kruising met de Berkelstraat – Kieftsbeeklaan. Deze tunnel zorgt ervoor dat het verkeer op de Van Rechteren Limpurgsingel in 2 richtingen rechtdoor onder de kruising door kan rijden. De verkeerslichten regelen dan het verkeer op alle andere richtingen. Voor langzaam verkeer ontstaat er dan een veilige en goede oversteek. De effecten van een tunnel op de nabijgelegen kruispunten met de Hofstraat en de Nijreessingel zijn minimaal. Het lijkt er zelfs op dat deze licht positief werken voor de verkeersafwikkeling op het kruispunt met de Hofstraat. Dit komt waarschijnlijk doordat het verkeer niet meer in peletons aan komt rijden, maar meer verspreid zich meldt. Een tunnel is ruimtelijk gezien mogelijk, maar de kosten zullen hoog zijn. Deze zijn niet bekend. Een eerste inschatting is dat een dergelijke tunnel zeker 10 á 15 miljoen euro zal kosten.

Voor de Hofstraat zijn de problemen voor het langzaam verkeer nog niet bekeken. De vraag is of hier een fietstunnel mogelijk is. Nader onderzoek zal dit moeten uitwijzen. De fietstunnel zal in ieder geval aan de oostkant het grafelijk gebied aantasten. De kosten zijn niet bekend, maar gezien de lengte van de tunnel zullen deze ca. 3 miljoen euro bedragen.

Ook dient nog bekeken te worden of het nog langer acceptabel is dat de 2 ongeregelde oversteeken voor langzaam verkeer tussen de Nijreessingel en de gemeentegrens nog acceptabel zijn. Het betreft hier de Drienemanweg en de Bolkshoekweg. Juist op dit wegvak

stijgen de intensiteiten door aanleg van de Vloedbeltverbinding het meest. Ook dient bekeken te worden of het noodzakelijk is een vri te plaatsen op het kruispunt Van Rechteren Limpurgsingel – Drienemansweg. Op dit kruispunt is veel afslaand en oprijdend vrachtverkeer. M.n. het oprijden van een vrachtwagen vanaf de Drienemansweg lijkt een groot probleem te worden. Ook de oprichting van de mestvergister op Vloedbelt Elhorst zal tot extra vrachtverkeer door Almelo Zuid leiden. De consequenties hiervan moeten ook bekeken worden.

#### B. Positie landbouwverkeer op van Rechteren Limpurgsingel.

Op dit moment is het toegestaan om met landbouwverkeer op de Van Rechteren Limpurgsingel te rijden tussen de Berkelstraat en de Sluitersveldssingel. Landbouwverkeer heeft m.n. in de spitsen grote invloed op de verkeersafwikkeling op de Van Rechteren Limpurgsingel. Doordat de intensiteiten groeien, kan de vraag gesteld worden of het nog wel wenselijk is hier landbouwverkeer toe te laten. Als het verboden wordt, ontstaat er wel een probleem. Er moet een vervangende route aangewezen worden en dat gaat problemen opleveren. De vervangende route is om vanaf kruispunt Bornsestraat – Violierstraat – Berkelstraat landbouwverkeer in noordelijke richting verder te laten rijden via Bornsestraat – Schipbeekstraat – Hofkampstraat – Hanzelaan – Hofstraat. Vervolgens moet men de Van Rechteren Limpurgsingel oversteken en haar route vervolgen via oostelijke parallelweg – Sluiskade ZZ – Ootmarsumsestraat – Vriezenveensweg om naar de Sluitersveldssingel te rijden. Al deze wegen hebben geen vrijliggende fietspaden. Dit leidt tot gevaarlijke situaties. Stuk voor stuk wegen waar eigenlijk in huidige situatie al vrijliggende fietspaden of zeer brede fietssuggestiestroken gewenst zijn, maar waarvoor de ruimte ontbreekt. Kortom het landbouwverkeer levert in de toekomst grote problemen op.

#### C. Gevolgen voor overige wegennet rondom Van Rechteren Limpurgsingel.

Doordat de vertragingen op de Van Rechteren Limpurgsingel gaan toenemen, ontstaat het gevaar dat verkeer een andere route gaat kiezen. Dit aspect zal ook nader bekeken moeten worden. Wegen die waarschijnlijk meer verkeer zullen krijgen, zijn :

- Ootmarsumsestraat door het Sluitersveld v.v.. De Sluitersveldssingel wordt drukker en door het toenemen van de wachttijden bij de vri Sluitersveldssingel met Van Rechteren Limpurgsingel, zal verkeer wellicht uitwijken naar Ootmarsumsestraat om naar het centrum te rijden.
- Hanzelaan /Schipbeekstraat v.v.. Als de Van Rechteren Limpurgsingel tussen Hofstraat en Berkelstraat vol staat, wordt de route via de Hanzelaan en Schipbeekstraat interessanter vanwege de tijdwinst die behaald kan worden. Dit kan verkeer zijn dat bestemming zuidkant binnenstad heeft, maar zelfs verkeer dat haar route vervolgt via Violierstraat – Schoolstraat – H. Roland Holstlaan naar Almelo Zuid/A35. Ook sluipverkeer via Rietstraat – F. van Eedenstraat behoort tot de mogelijkheden.
- Bornesestraat – Briljantstraat. Bij het vollopen van de Van Rechteren Limpurgsingel tussen Berkelstraat en Nijreessingel ontstaat het gevaar dat men via Bornsestraat – Briljantstraat deze route gaat mijden.
- File op Van Rechteren Limpurgsingel ten zuiden van Nijreessingel, maar ook in het vervolg richting Berkelstraat kan ervoor zorgen dat verkeer vanaf Borne met bestemming Kollenveld/Paradijs de oostelijke parallelweg (Bornsestraat v.v.) neemt.
- Vriezenveensweg – Ootmarsumsestraat – Sluiskade ZZ – oprit Van Rechteren Limpurgsingel v.v.. Deze route kan interessant zijn om de files bij kruispunt Van Rechteren Limpurgsingel – Sluitersveldssingel te ontlopen.
- Planthofsweg – Drienemansweg v.v.. Bij vollopen linksaffer richting Nijreessingel bestaat een kleine kans dat men via bedrijfsterrein gaat rijden.
- Sluiproute door oostelijke groene long. In het verleden reed hier verkeer dat de route via Sluitersveldssingel – Van Rechteren Limpurgsingel wilde vermijden. De druk op dit gebied wordt door de toenemende verkeersdrukke weer groter en kan tot overlast on veilige situaties leiden.

Veel van deze wegen zijn hier niet op berekend. M.n. langzaam verkeer zal hier veel last van hebben en de verwachting is ook dat de verkeersonveiligheid op deze wegen vergroot wordt.

Probleemeigenaar: gemeente en/of provincie?.

Veel van bovengenoemde problemen moeten nader geanalyseerd worden. Sommige problemen zijn nu al aanwezig. Sommige zullen ontstaan door de autonome groei van het verkeer, maar ook een aantal problemen zijn het gevolg van de aanleg van de Vloedbeltverbinding.

De Van Rechteren Limpurgsingel vormt nu in de spitsen al een probleem. De doorstroming is slecht tot matig. Deze weg staat niet voor niets al op de investeringsimpuls Fysiek van gemeente Almelo. Ook staat deze weg al op de knelpuntenlijst onderliggend wegennet van de INO (Integrale netwerkvisie Overijssel). De provinciale route N349 gaat ook over deze weg. De huidige, maar ook de toekomstige problemen zijn daarmee een gedeelde verantwoordelijkheid van provincie en gemeente Almelo geworden. Het lastige is dat modelmatig niet goed ingeschat kan worden wat de exacte toename op de Van Rechteren Limpurgsingel door de aanleg van de Vloedbeltverbinding gaat worden. Dus naast de reguliere weg (UVP) kan de provincie ook benaderd worden voor financiering van doorstroommaatregelen omdat de N349 gebruik maakt van de Van Rechteren Limpurgsingel.

Extra drukte op van Rechteren Limpurgsingel is dat autonome groei of wordt het veroorzaakt door Vloedbeltverbinding.

Om hier een goed antwoord op te kunnen geven, zijn in onderstaande tabel de intensiteiten op de van Rechteren Limpurgsingel in basisjaar 2016 en 2030 (autonome groei) aangegeven. Tevens is aangegeven wat de stijging in 2030 t.g.v Vloedbeltverbinding is. Daarbij is onderscheid gemaakt in een minimum en maximum groei. De minimumgroei is hetgeen in de PlanMer is aangegeven. Dit zijn de modelberekeningen met een toegestane snelheid van 120 resp. 130 km/u op A1/A35. De maximumgroei is de berekende intensiteiten met een toegestane snelheid van 100 km/u (huidige situatie) op A1 en A35. Van deze laatste is bekend dat deze inschatting waarschijnlijk te hoog is.

Tabel met intensiteiten Van Rechteren Limpurgsingel

Wegvak	Basisjaar 2016	Autonoom 2030	Vloedbeltverbinding	
			minimum	maximum
Bleskolksingel – Sluitersv.singel	15000	18400	18700	21800
Sluitersv. – Hofstraat	23300	26300	26700	29300
Hofstraat – Berkelstraat	25200	28600	29400	32000
Berkelstraat – Nijreessingel	22200	25400	26900	29500
Nijreessingel – gem. grens Borne	11000	13100	19100	24000

Als deze tabel vertaald wordt naar een situatie waarin 2016 op 100 gezet wordt, dan kan een betere indruk gegeven worden van de ontwikkelingen die er op Almelo af komen.

Tabel met intensiteiten Van Rechteren Limpurgsingel (2016 = 100)

Wegvak	Basisjaar 2016	Autonoom 2030	Vloedbeltverbinding	
			minimum	maximum
Bleskolksingel – Sluitersv.singel	100	123	125	145
Sluitersv. – Hofstraat	100	113	115	126
Hofstraat – Berkelstraat	100	113	117	127
Berkelstraat – Nijreessingel	100	114	121	133
Nijreessingel – gem. grens Borne	100	119	174	218

Tussen 2016 en 2030 zitten 14 jaar. Als de planvorming van Vloedbeltverbinding tot aan raad van State gaat dan is uitvoering op z'n vroegst in 2025 reëel. Als dit als uitgangspunt gehanteerd wordt, dan is de intensiteit in 2025 de intensiteit van 2016 verhoogd met de groei van het verkeer tussen 2016 en 2025 (10 jaar). In onderstaande tabel is deze groei vertaald in een autonome groei van het verkeer in 2025. Vervolgens staat aangegeven wat dan vervolgens de extra groei door Vloedbeltverbinding is.

Tabel met intensiteiten Van Rechteren Limpurgsingel in 2025 (autooom) en extra verkeer door Vloedbeltverbinding

Wegvak	Basisjaar 2016	Autonoom 2025	Vloedbeltverbinding	
			minimum	maximum
Bleskolksingel – Sluitersv.singel	15000	17400	17700	20800
Sluitersv. – Hofstraat	23300	25500	25900	28500
Hofstraat – Berkelstraat	25200	27600	28400	31000
Berkelstraat – Nijreessingel	22200	24500	26000	28600
Nijreessingel – gem. grens Borne	11000	12500	18500	23400

Ook voor deze tabel is gekeken naar situatie waarbij 2016 op 100 gezet is.

Tabel met intensiteiten Van Rechteren Limpurgsingel in 2025 (autooom) en extra verkeer door Vloedbeltverbinding (2016 = 100)

Wegvak	Basisjaar 2016	Autonoom 2025	Vloedbeltverbinding	
			minimum	maximum
Bleskolksingel – Sluitersv.singel	100	116	118	139
Sluitersv. – Hofstraat	100	109	111	122
Hofstraat – Berkelstraat	100	110	113	123
Berkelstraat – Nijreessingel	100	110	117	129
Nijreessingel – gem. grens Borne	100	114	168	213

In onderstaande tabel is vervolgens aangegeven wat het aandeel van autonome groei en wat aandeel van Vloedbeltverbinding op intensiteitsontwikkeling is.



Tabel met intensiteiten Van Rechteren Limpurgsingel in 2025 (autonoom) en extra verkeer door Vloedbeltverbinding (2016 = 100)

Wegvak	Basisjaar 2016	Autonoom 2025 <-> minimum	Autonoom 2025 <-> miximum
Bleskolksingel – Sluitersv.singel	100	89% <-> 11%	59% <-> 41%
Sluitersv. – Hofstraat	100	82% <-> 18%	41% <-> 59%
Hofstraat – Berkelstraat	100	77% <-> 23%	43% <-> 57%
Berkelstraat – Nijreessingel	100	59% <-> 41%	34% <-> 66%
Nijreessingel – gem. grens Borne	100	21% <-> 79%	12% <-> 88%

Op dit moment is het dus lastig te stellen wie de veroorzaker is van de problemen. Uitgangspunt is dat de huidige verkeersafwikkeling op een deel van de Van Rechteren Limpurgsingel al dusdanig slecht is dat deze weg al op de knelpuntenlijst van de INO (integrale netwerkvisie provincie Overijssel) staat. Dit betreft het gedeelte tussen Nijreessingel en Berkelstraat.

Voor een rijstrook geldt dat deze in de spits maximaal 1600 mvt/uur per richting kan verwerken. Echter als er een kruispunt dat door verkeerslichten wordt geregeld in de route ligt, dan daalt deze (afhankelijk van grootte van kruispunt) naar 900 tot 1200 mvt/uur. De kruising van Rechteren Limpurgsingel – Sluitersveldssingel en van Rechteren Limpurgsingel – Berkelstraat zullen in de buurt van 900 mvt/uur uitkomen. Dit betekent dat als op de aanliggende wegen de intensiteiten boven 1800 (10 % van etmaalintensiteit) er files gaan ontstaan. In huidige situatie is dit al aanwezig tussen Berkelstraat en Nijreessingel. In de toekomst zal dit dus ook gaan ontstaan tussen Sluitersveldssingel en Berkelstraat.

Naarmate het weggedeelte zuidelijker ligt, is de invloed van de Vloedbeltverbinding groter. In tabel 4 staat ook nog eens aangegeven welke ontwikkeling de veroorzaker is van de problemen. Als het negatieve scenario werkelijkheid wordt, dan is de Vloedbeltverbinding voor meer dan 50 % veroorzaker van het probleem. Als dit niet het geval is, dan is de autonome groei de belangrijkste veroorzaker, behalve voor het wegvak Nijreessingel – gemeentegrens. Op het wegvak Berkelstraat – Nijreessingel is de autonome groei wel de belangrijkste oorzaak, maar het aandeel door Vloedbeltverbinding is ook groot (44 %).

Eigenlijk kunnen er pas goede conclusies getrokken worden als de situatie rondom Corona is gestabiliseerd. Vervolgens moeten er een jaar lang tellingen gehouden worden en dan kan het verkeersmodel aangepast worden. Pas dan (2023) kan een goed beeld verkregen worden van de gevolgen van de Vloedbeltverbinding voor de Van Rechteren Limpurgsingel.

Uit de free flowberekening bleek dat de intensiteit op de van Rechteren Limpurgsingel met 1500 mvt/etmaal daalt. Dit is dus sowieso voor Almelo een ontwikkeling die zeer interessant is. Het vergroten van de capaciteit van de N36 is dus van groot belang voor de doorstroming op de Van Rechteren Limpurgsingel. De gemeente zou bij instemmen met Vloedbeltverbinding hier eisen aan moeten verbinden. Als 1500 mvt/etmaal van de Van Rechteren Limpurgsingel afgehaald wordt, dan zijn de effecten van de Vloedbeltverbinding voor de Van Rechteren Limpurgsingel tussen Sluitersveldssingel en de Nijreessingel nihil. Althans in de minimumvariant. Echter ook bij de maximumvariant lost dit een groot deel van de problemen op (of eigenlijk zorgt dit voor fors minder groei). Problemen zijn er dan nog steeds.