



Verkeersonderzoek De Onlanderij

Oktober 2020



Welkom in De Onlanden



Natuurmonumenten



Inhoudsopgave



1. Inleiding	4
2. Werkwijze en proces	8
3. Huidige situatie	10
4. Doorontwikkeling De Onlanderij	19
5. Effecten doorontwikkeling	20
6. Verkeerskundige beoordeling	24
7. Aanbevelingen	26



1. Inleiding

Aanleiding

De Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland (hierna Natuurmonumenten) heeft het voornemen tot doorontwikkeling van de locatie 'De Onlanderij'. Reeds in de huidige situatie wordt De Onlanderij gebruikt als plek van waaruit de omliggende natuurgebieden beheerd worden en waar recreatie, natuurbeleving en andere activiteiten hand in hand gaan. Op de Onlanderij is in de huidige situatie al veel te doen en te ervaren. Zo is er bijvoorbeeld een natuurlijke speelplek, tuinterras, kleinschalige horeca, potstal, bijeenkomsten en vergaderruimte. Daarnaast wordt de locatie gebruikt als uitvalsbasis voor activiteiten en het betrekken van de omgeving bij het werk van Natuurmonumenten. De Onlanderij is een veel bezochte toegangspoort voor de Onlanden. Het ligt in een gebied waar veel organisaties gezamenlijk invulling geven aan de gebiedsvisie De Onlanden.

Voor de doorontwikkeling van de locatie heeft Natuurmonumenten een uitgewerkt plan opgesteld, welke volgens de procedure via een vooroverleg aan de gemeente is toegezonden. De doorontwikkeling heeft ondermeer betrekking op het vergroten van de natuurspeelplaats, het vergroten van de parkeercapaciteit en het aanpassen van de horecafaciliteiten. Al met al wordt een upgrade gegeven aan de Onlanderij. Om de verkeerskundige effecten van de doorontwikkeling inzichtelijk te maken is een verkeersonderzoek gevraagd. Natuurmonumenten heeft Roelofs Advies en Ontwerp B.V. opdracht gegeven dit verkeersonderzoek uit te voeren.



Figuur 1. Locatie met ontwikkelingen

Doelstelling en onderzoeksvragen

De primaire doelstelling van het verkeersonderzoek is het geven van een onderbouwd verkeerskundig oordeel over de ontsluiting van de locatie en over het parkeren. Om hier een goed oordeel over te geven dient een gefundeerd inzicht te worden gegeven in het huidige en toekomstige aantal bezoekers, alsmede in de manier waarop zij naar De Onlanderij gaan. Ook dient een beoordeling van de routes voor het autoverkeer, de voetgangers en de fietsers gegeven te worden. Door Natuurmonumenten zijn onderstaande onderzoeksvragen geformuleerd, die in het verkeersonderzoek beantwoord moeten worden.

1. Wat is een realistische inschatting van het huidige aantal bezoekers van de Onlanderij?
2. Wat is een realistische inschatting van het aantal bezoekers na realisatie van de ontwikkelplannen?
3. Wat is de (extra) verkeersbelasting die dit aantal bezoekers op zal leveren?
(voetganger/fiets/auto/tijdstippen/spreiding)
4. Zijn de aanrijd routes voor deze verkeersbelasting geschikt?
5. Indien niet, wat zijn dan aanbevelingen om het geschikt te maken?
6. Is het aantal parkeerplaatsen voldoende voor het toekomstig gebruik?

In aanvulling op bovenstaande zijn de onderstaande onderzoeksvragen geformuleerd, welke in het onderzoek beantwoord worden:

7. Wat zijn de routes en aandachtspunten met betrekking tot vracht- en landbouwverkeer?
8. Zijn er mogelijkheden voor het beperken van het autogebruik naar de locatie?
9. Welke optimalisaties qua verkeersstructuur zijn denkbaar?

Gehanteerde gegevens

Bij het uitvoeren van het verkeersonderzoek is gebruik gemaakt van de volgende informatie:

- A) Het principeverzoek aan gemeente waarin de gewenste ontwikkeling wordt toegelicht
- B) Mail Natuurmonumenten aan gemeente met aanvullende informatie op vragen over verkeer
- C) Situatietekening bestaande situatie (dwg-format)
- D) Situatietekening nieuwe situatie
- E) De brief met inhoudelijke reactie gemeente op principeverzoek
- F) Verkeersgegevens, tellingen gemeente Tynaarlo, gemeente Noordenveld en provincie Drenthe
- G) Gegevens Natuurmonumenten betreffende de doorontwikkeling / het programma, kentallen parkeren, verwachtingen huidige en toekomstige bezoekers De Onlanderij en andere locaties Natuurmonumenten in Nederland
- H) Enquête Natuurmonumenten met betrekking tot doorontwikkeling De Onlanderij
- I) Landelijke CROW¹ kentallen verkeersgeneratie en parkeren
- J) Ervaringscijfers vergelijkbare ontwikkelprojecten



1. CROW: oorspronkelijk afkorting voor Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek. Tegenwoordig Nederlands kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, werk en veiligheid.

Opbouw rapportage

De opbouw van deze rapportage is als volgt:

- H2: Werkwijze en proces
- H3: Huidige situatie
 - Ligging plangebied
 - Ontsluiting
 - Verkeersbeeld
 - Huidig gebruik en bezoekers De Onlanderij
- H4: Doorontwikkeling De Onlanderij
 - Beschrijving ontwikkeling
- H5: Effecten doorontwikkeling
 - Inschatting bezoekers
 - Gevolgen verkeersstromen en parkeren
- H6: Verkeerskundige beoordeling
- H7: Aanbevelingen



2. Werkwijze en proces

Werkwijze

In het schema op pagina 9 is de in het verkeersonderzoek gehanteerde werkwijze opgenomen. Het bevat de volgende 3 hoofdonderdelen:

- Inventarisatie
- Analyse
- Advies

De inventarisatie richt zich primair op het in beeld brengen van de huidige situatie qua bezoekers, verkeersstromen en ontsluiting. De analyse richt zich op het in beeld brengen van de verkeerskundige effecten van de doorontwikkeling De Onlanderij. Op basis daarvan worden in de derde stap de onderzoeksvragen beantwoord en verkeerskundig advies gegeven met betrekking tot de verkeersstructuur (de ontsluiting voor autoverkeer, fietsers en voetgangers) en de inrichting daarvan. Ook wordt hierbij ingegaan op het parkeren.

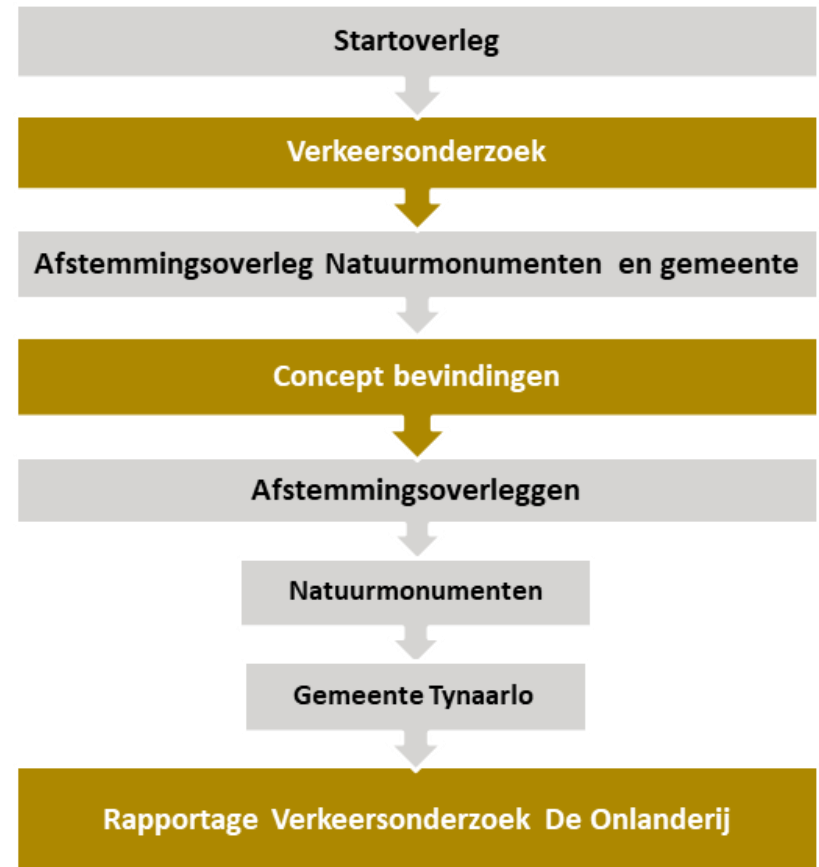
Proces

Op pagina 9 is tevens een schema opgenomen met daarin de processtappen van het verkeersonderzoek.





Figuur 2. Werkwijze Verkeersonderzoek De Onlanderij

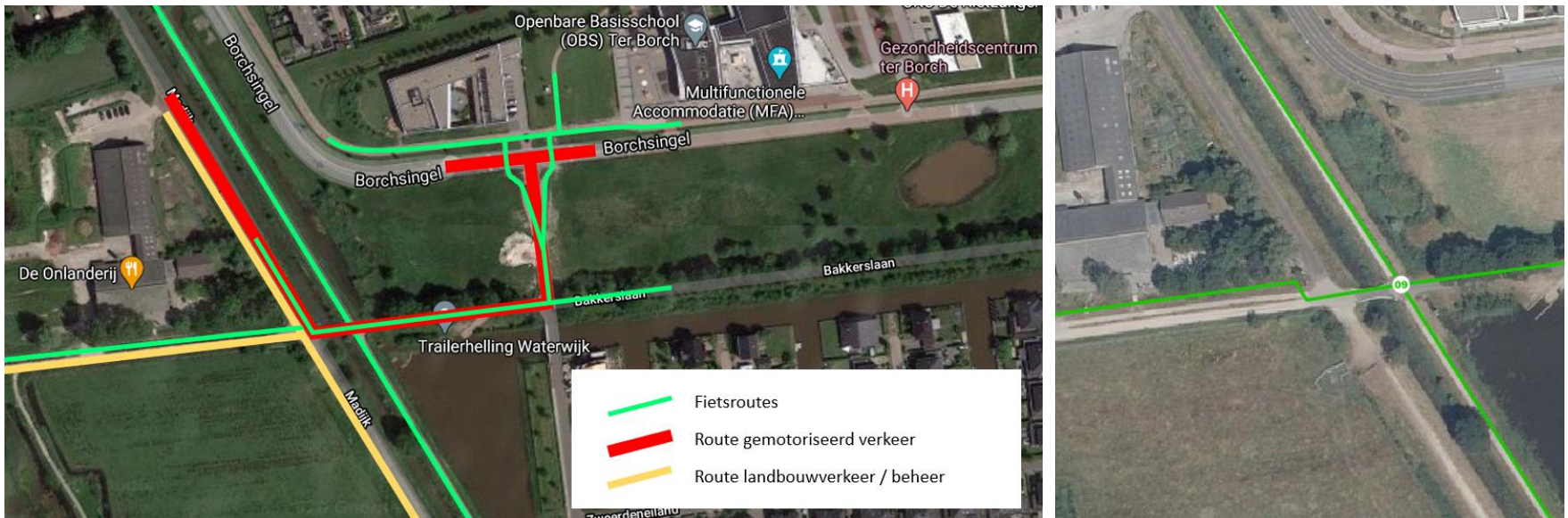


Figuur 3. Proces Verkeersonderzoek De Onlanderij

3. Huidige situatie

Ligging en ontsluiting

In figuur 4 is de ligging van de locatie en de ontsluiting van De Onlanderij voor het gemotoriseerde verkeer en fietsverkeer aangegeven. Het gemotoriseerde verkeer bereikt via de Borchsingel en Bakkerslaan De Onlanderij. Ook fietsers bereiken de locatie via de Bakkerslaan. Daarnaast kunnen fietsers ook vanaf het fietspad langs het Omgelegde Eelderdiep of vanuit westelijke richting via het fietspad vanaf de Zanddijk de Onlanderij bereiken. Beide voorgenoemde fietsroutes maken onderdeel uit van het fietsknooppunten netwerk. Het kruispunt van beide routes ter hoogte van de brug is fietsknooppunt 9. Voetgangers maken nabij de locatie overwegend gebruik van dezelfde routes als het fietsverkeer. Enkele wandelroutes nabij De Onlanderij zijn De Groene 4 mijl en Streekpad 6 Drenthepad. Het landbouwverkeer en verkeer voor beheer Natuurmonumenten maakt gebruik van de route langs de Madijk en van de Zanddijk.



Figuur 4. Ligging en ontsluiting De Onlanderij

Inrichting verkeersstructuur

In figuur 5 zijn een aantal foto's opgenomen die een beeld geven van de huidige inrichting van wegen en (fiets)paden, waarbij aandachtspunten aangeduid zijn.



Figuur 5. Inrichting wegen en paden rond De Onlanderij



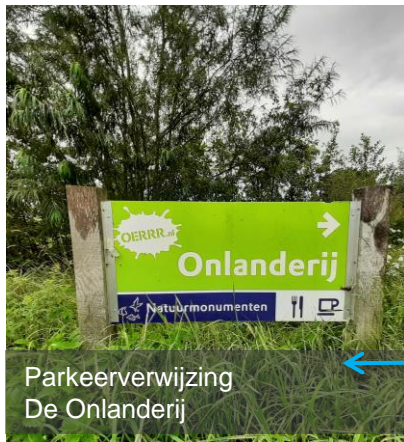
Toegangspad naar De Onlanderij: halfverharding



Kruispunt Bakkerslaan en fietsroutes ter plaatse van brug



Kruispunt Bakkerslaan - Borchsingel met fietsoversteken



Parkeerverwijzing De Onlanderij



Borchsingel met scholen en parkeren



Zanddijk met fietspad langs De Onlanderij



Brug Bakkerslaan: aslastbeperking en smal voor combinatie auto - fiets

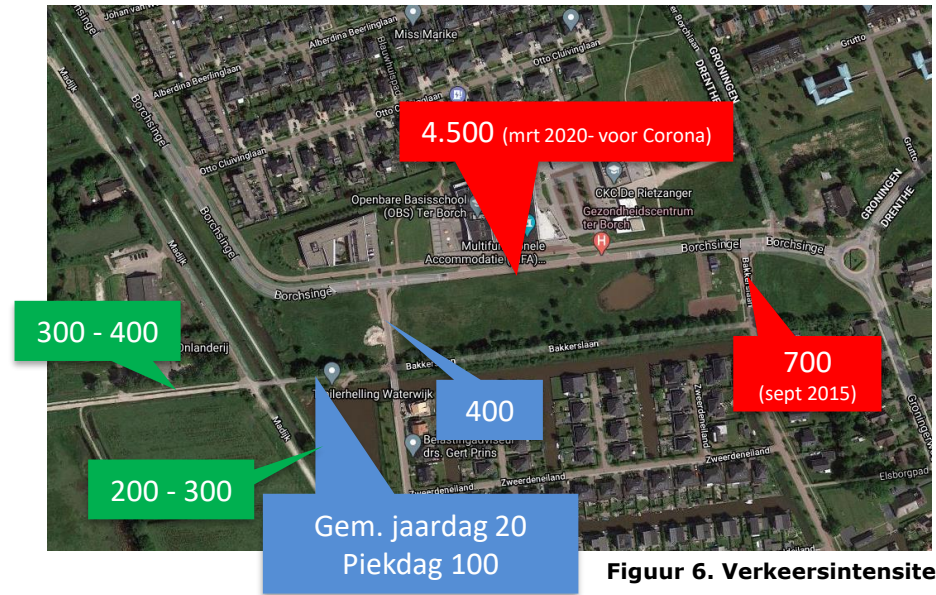


Bakkerslaan: smalle rijbaan voor gemotoriseerd verkeer in 2 richtingen

Huidig verkeersbeeld

In figuur 6 zijn de resultaten van verkeerstellingen in Ter Borch en omgeving weergegeven, waarbij het jaar en periode van uitvoering zijn aangegeven. Deze tellingen zijn rood gemarkeerd. Verkeerstellingen in de directe omgeving van De Onlanderij zijn niet beschikbaar. Wel zijn telgegevens ontvangen van de provincie Drenthe en de gemeente Noordenveld betreffende tellingen van fietsverkeer. Deze tellocaties lagen op grotere afstand. Op basis van de beschikbare tellingen is een indicatie opgesteld (met bandbreedte) van verkeersintensiteiten nabij De Onlanderij. De indicaties van autoverkeer zijn blauw weergegeven, die van fietsers groen.

Opgemerkt wordt dat het bezoek aan De Onlanderij sterk afhankelijk is van het weer en de periode van het jaar. Dat geldt in zijn algemeenheid ook voor fietsintensiteiten. De in figuur 6 weergegeven indicaties betreffen (tenzij anders aangegeven) een jaargemiddelde. Piekdagen in de weekenden bij mooi weer en tijdens evenementen kunnen sterk afwijken van deze waarden.



Figuur 6. Verkeersintensiteiten

Op grond van de huidige bezoekersaantallen en de verdeling over de vervoerwijzen is een inschatting gemaakt dat op een gemiddelde jaardag door de week circa 50 fietsers naar De Onlanderij gaan, verdeeld over de verschillende naderingsrichtingen. Dit aantal kan op een piekdag toenemen tot circa 200 in de huidige situatie. Tijdens de weekenden in het piekseizoen worden deze aantallen geschat op 100 tot 500. Bovenop voorgenoemde aantallen komen de 'doorgaande' fietsers op de fietspaden langs De Onlanderij.

Door Natuurmonumenten is in oktober 2020 een enquête uitgevoerd in het kader van de doorontwikkeling van De Onlanderij, waarin respondenten (234 in totaal) gevraagd is naar de manier waarop zij naar De Onlanderij reizen. De enquête is voor het overgrote deel ingevuld door mensen uit de nabije omgeving (< 5 km) van De Onlanderij. Uit de enquête blijkt dat:

- 44% te voet naar De Onlanderij gaat;
- 40% op de fiets naar De Onlanderij gaat;
- 16% met de auto naar De Onlanderij gaat.

Aangezien ten opzichte van het totale bezoekersaantal het aandeel respondenten dat in de omgeving van de Onlanderij woont oververtegenwoordigd is, wordt verwacht dat het totale aandeel dat met de auto naar De Onlanderij gaat hoger is dan de 16% die voort komt uit de enquête.

In de enquête is ook gevraagd naar oplossingsrichtingen die mensen zien voor het voorkomen of aanpakken van (parkeer)overlast bij De Onlanderij. Enkele genoemde suggesties en gegeven opmerkingen zijn:

- parkeren niet bij De Onlanderij, maar op afstand (bijvoorbeeld bij de scholen) of aan de Borchsingel;
- auto's, fietsers en voetgangers gaan niet samen over de brug: parkeren bij de school of toevoegen brug;
- gevaarlijke situaties bij de brug en kruispunten van Bakkerslaan met fietspaden;
- parkeermogelijkheid op andere plaatsen voor De Onlanden creëren;
- beperkt aantal parkeerplaatsen realiseren bij De Onlanderij (bestemd voor personeel en minder validen).



Aandachtspunten uit schouwen

Ten behoeve van het onderzoek zijn schouwen op locatie uitgevoerd, om een indruk te krijgen van de locatie en de ontsluiting van de locatie voor het gemotoriseerde verkeer en de fiets. Hierbij wordt opgemerkt dat de verkeerssituatie gezien het regenachtige weer en de periode van het jaar (sept – okt) geen representatief beeld geeft van de 'drukke dagen' rond De Onlanderij.

Uit de schouwen komen enkele aandachtspunten naar voren:

- verschillende inrichting van de toegangswegen;
- rijbaan van de Bakkerslaan is voor autoverkeer smal om elkaar te passeren;
- lichte bermschade langs Bakkerslaan;
- de vele fietsbewegingen en aanwezige fietspaden;
- de aanwezigheid van fietsknooppunt routes;
- de brug, welke te smal is voor auto's en fietsers om gelijktijdig te passeren;
- kruisende bewegingen aan weerszijden van de brug;
- de beperkte zichtbaarheid van het parkeerterrein;
- de verschillende maatregelen / aanduidingen om het parkeren in goede banen te leiden;
- de beperkte stallingscapaciteit voor fietsen.



Beantwoording onderzoeksvraag

1. Wat is een realistische inschatting van het huidige aantal bezoekers van De Onlanderij?

Een aantal informatiebronnen zijn beschikbaar op basis van registraties of schattingen:

- het aantal kassatransacties van de horeca;
- het aantal vergaderingen (i.c.m. natuurbezoek) op de locatie;
- het aantal excursies + deelname;
- de aanwezigheid en vervoerwijze vrijwilligers;
- de groene activiteiten + deelname;
- de evenementen (waarvoor bezoekers zich op moeten geven);
- het bezoek van de speelnatuur (waaronder) door scholen / bso;
- betreding van het natuurgebied (schatting).

Op basis van bovenstaande is door Natuurmonumenten een huidig bezoekersaantal van 45.000 per jaar aangegeven. Op grond van voorgaande is een doorrekening gemaakt van het te verwachten aantal verkeersbewegingen. Hierbij is op basis van informatie vanuit Natuurmonumenten en expert judgement per functie op De Onlanderij een verwachting qua vervoerwijze bepaald. Deze verkeersbewegingen zijn vergeleken met de geschatte verkeersbewegingen rond de locatie en de vervoerwijze verdeling uit de enquête. Geconcludeerd wordt dat uit voorgaande vergelijking blijkt dat de resultaten met elkaar in lijn zijn. Derhalve wordt een huidig bezoekersaantal van 45.000 per jaar als realistische inschatting beoordeeld. In bijlage 1 is voorgenoemde berekening opgenomen. In de tabellen op pagina 16 zijn de belangrijkste resultaten uit de berekeningen van de huidige situatie opgenomen, waarbij het aantal verkeersbewegingen is bepaald, alsmede de onderverdeling auto – fiets en voetganger.

Methode modaliteit (auto/fiets/voetganger)			
functie	Programma huidig	Bezoekers	bezoekers/modaliteit huidig
Horeca (restaurant)	40 plaatsen binnen 80 plaatsen terras	20.000	auto: 20% 4.000 fiets: 60% 12.000 voetganger: 20% 4.000
Vergaderen	20 plaatsen	1.800	auto: 60% 1.080 fiets: 40% 720 voetganger: 0% 0
Kantoor NM	10 werkplekken + 2 flexwerkplekken <nu locatie Vennebroek>		auto: 0% 0 fiets: 0% 0 voetganger: 0% 0
Excursies NM	25 excursies per jaar met max 20 personen	625	auto: 50% 313 fiets: 40% 250 voetganger: 10% 63
Vrijwilligers NM	1x/week 5 personen	225	auto: 30% 68 fiets: 60% 135 voetganger: 10% 23
Groene activiteiten	groene activiteiten	12.200	auto: 30% 3.660 fiets: 50% 6.100 voetganger: 20% 2.440
	12x evenement met gem. 350 pers. 100-600 personen = 350 gemiddeld	4200	verkeer op afstand
Speelnatuur	0,5 hectare speelnatuur	3.600	auto: 25% 900 fiets: 50% 1.800 voetganger: 25% 900
betreding natuurgebied	natuurgebied	6.500	auto: 25% 1.625 fiets: 45% 2.925 voetganger: 30% 1.950
totaal		44.950	

input NM
aanname o.b.v. input NM
aanname o.b.v. expert judgement

Verkeersgeneratie autoverkeer huidig

functie	ma t/m vr	za/zo	
per jaar	4.906	2.260	
per gem. jaardag	19	22	
per gem. openingsdag (45 wk)	22	25	* = 45 voertuigen
per openingsdag (piekseizoen)	82	94	* = 50 voertuigen
per openingsdag (piekseizoen) + 10%	90	104	* = 60 voertuigen
per openingsdag (piekseizoen) + 25%	102	118	* = 70 voertuigen
per openingsdag (piekseizoen) + 50%	123	141	

auto:	11.645	26%
fiets:	23.930	53%
voetganger:	9.375	21%
totaal	44.950	

Tabel 1: Bezoekers en verkeersgeneratie huidige situatie

Aandachtspunten, knelpunten en wensen

De aandachtspunten, knelpunten en wensen met betrekking tot de huidige situatie zijn in beeld gebracht op basis van:

- de uitgevoerde schouwen op locatie;
- de informatie uit het startoverleg met Natuurmonumenten en gemeente Tynaarlo: reacties die de gemeente en Natuurmonumenten hebben ontvangen met betrekking tot de huidige verkeerssituatie;
- de door natuurmonumenten uitgevoerde enquête in het kader van de doorontwikkeling;
- de (inschatting van) de huidige verkeersstromen;
- de ontsluitingsstructuur voor auto en fietsverkeer.

Schouwen

- de rijbaan van de Bakkerslaan is voor autoverkeer smal om elkaar te passeren, combinatie met fietsers en voetgangers;
- de vele fietsbewegingen en aanwezige fietspaden / fietsknooppunt routes;
- de brug, welke te smal is voor auto's en fietsers om gelijktijdig te passeren;
- kruisende bewegingen auto – fiets aan weerszijden van de brug.

Natuurmonumenten en gemeente Tynaarlo

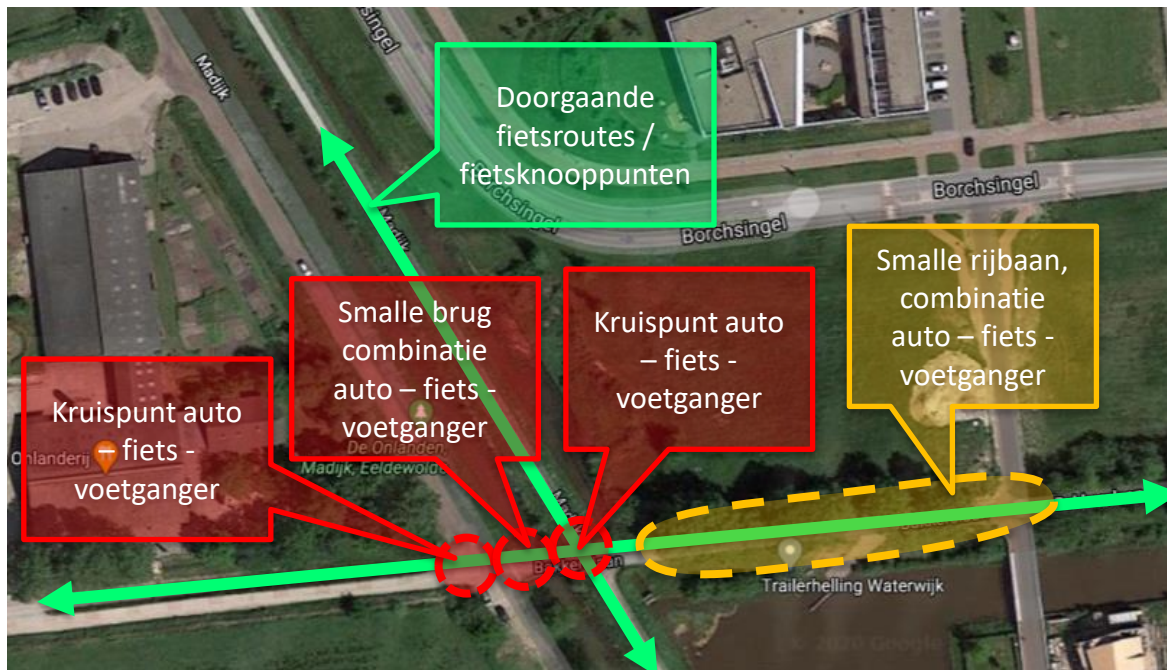
Meldingen die door partijen wel eens ontvangen worden:

- fout parkeren langs Bakkerslaan;
- fout parkeren aan 'overzijde' van de brug, zijde Onlanden. Betreft bezoekers die niet gerelateerd zijn aan De Onlanderij;
- combinatie fietsers – autoverkeer op de brug. Wordt door fietsers niet 'gewaardeerd' wanneer zij op de brug een auto tegenkomen.

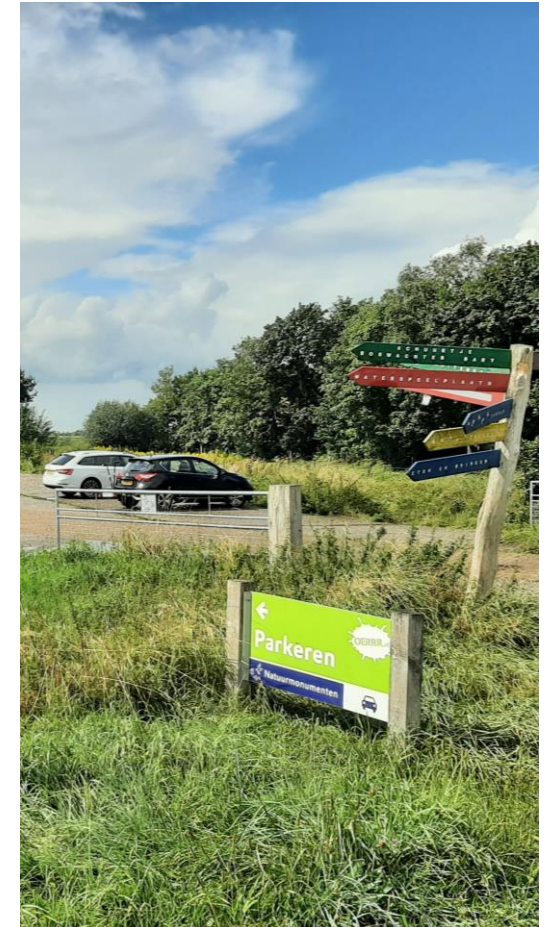
Enquête

- parkeren niet bij De Onlanderij, maar op afstand (bijvoorbeeld bij de scholen) of aan de Borchsingel;
- auto's, fietsers en voetgangers gaan niet samen over de brug: parkeren bij de school of toevoegen brug;
- gevaarlijke situaties bij de brug en kruispunten van Bakkerslaan met fietspaden.

In figuur 7 op pagina 18 zijn de aandachtspunten in de huidige situatie op kaart aangegeven.



Figuur 7. Belangrijkste aandachtspunten huidige situatie



4. Doorontwikkeling De Onlanderij



Plannen doorontwikkeling

De doorontwikkeling heeft qua programma betrekking op de volgende onderdelen:

- Horeca: toename zitplaatsen binnen en buiten, toevoegen diner
- Toename vergaderruimte (2x15 plaatsen ipv 1x20)
- Kantoor NM: 20 werkplekken (nu op Vennebroek)
- Inzet op stijging excursies
- Toename aanwezigheid vrijwilligers
- Lichte toename evenementen
- Toename omvang speelnatuur van 0,5 ha naar 3,5 ha, gebruik door kinderen uit de buurt maar ook in meerdere mate door kinderen van verder (bv. schoolreisjes)

In tabel 2 is het huidige en toekomstige programma opgenomen, wat een basis is bij het bepalen van de toekomstige verkeersgeneratie en parkeerbehoefte.

In de plannen is voorzien in het handhaven van de huidige ontsluiting. Het parkeren wordt uitgebreid tot 80 plaatsen op de huidige locatie. Voor fietsers (en voetgangers) komt er een nieuwe centrale entree ter hoogte van de bestaande woning, die gesloopt wordt. Bij de entree is voorzien in een ruime fietsenstalling.



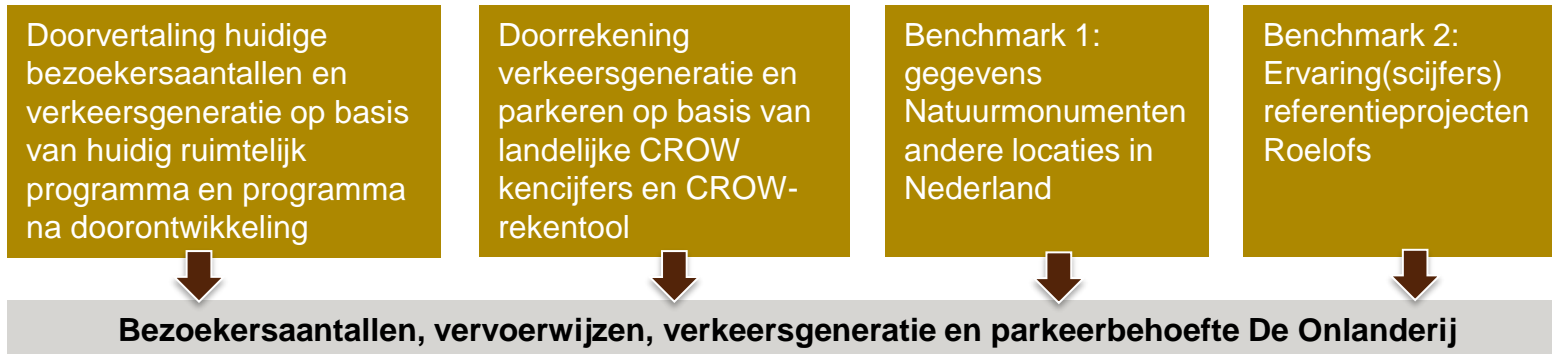
Doorontwikkeling De Onlanderij		
Functie	Programma huidig	Programma toekomst
Horeca (restaurant)	40 plaatsen binnen 80 plaatsen terras	65 plaatsen binnen 100 plaatsen terras 200 m2 bvo
Vergaderen	20 plaatsen	30 plaatsen
Kantoor NM		20 werkplekken
Excursies NM	25 excursies per jaar met max 20 personen	57 excursies per jaar met 25 personen
Vrijwilligers NM	1x/week 5 personen	3x/week 8 personen
Groene activiteiten	groene activiteiten 12x evenement met gem. 350 pers. 100-600 personen = 350 gemiddeld	groene activiteiten 15x evenement met gem. 350 pers. 100-600 personen = 350 gemiddeld
Speelnatuur	0,5 hectare speelnatuur	3,5 hectare speelnatuur
betreding natuurgebied	natuurgebied	natuurgebied

Tabel 2: Huidig en toekomstig programma

5. Effecten doorontwikkeling

Bezoekers, verkeersbewegingen en parkeren

In figuur 8 is de werkwijze voor het beschouwen van verwachte bezoekersaantallen, vervoerwijzen, verkeersgeneratie en parkeerbehoefte opgenomen. De gehanteerde methodiek bevat 4 geijkte manieren voor het benaderen en berekenen van bezoekersaantallen, verkeersgeneratie en parkeren. De resultaten van deze 4 sporen worden vergeleken en samengebracht, op basis waarvan een gefundeerde beantwoording van onderzoeksvragen tot stand komt.



Figuur 8. Methodiek bezoekersaantallen – verkeersgeneratie - parkeren

In bijlage 1 zijn de resultaten van bovengenoemde methodiek opgenomen. De basis voor de bepaling van de verkeerskundige effecten wordt gevormd door het ruimtelijk programma. Op basis daarvan is een doorvertaling gemaakt naar verkeersgeneratie en parkeren. De ervaring leert dat bij functies zoals De Onlanderij sprake is van een bezoekers- en verkeersprofiel dat sterk afhankelijk is van de invulling en de (ligging van) de locatie. Doordat in de gehanteerde methodiek sprake is van 4 invalshoeken, komt na vergelijking en samenvoeging een 'gemiddeld' en gewogen totaaloordeel tot stand. Uit de vergelijking van bovengenoemde 4 invalshoeken komt naar voren naar de uitkomsten met elkaar in lijn zijn. In tabel 2 op pagina 21 zijn de belangrijkste uitkomsten samengevat.

Verkeersgeneratie

verkeersgeneratie (toekomst)

functie	ma t/m vr	za/zo	
per jaar	7.769	4.682	
per gem. jaardag	30	45	
per gem. openingsdag (45 wk)	35	52	
per openingsdag (piekseizoen)	129	195	* = 100 voertuigen
per openingsdag (piekseizoen) + 10%	142	215	* = 110 voertuigen
per openingsdag (piekseizoen) + 25%	162	244	* = 120 voertuigen
per openingsdag (piekseizoen) + 50%	194	293	* = 150 voertuigen

* 1/3 komt in drukste seizoen = 13 weken => 4 weken piek

* globaal zijn de activiteiten tussen 10.00 en 16.00, dus 6 uur/dag

verkeersgeneratie (huidig)

functie	ma t/m vr	za/zo	
per jaar	4.906	2.260	
per gem. jaardag	19	22	
per gem. openingsdag (45 wk)	22	25	
per openingsdag (piekseizoen)	82	94	* = 45 voertuigen
per openingsdag (piekseizoen) + 10%	90	104	* = 50 voertuigen
per openingsdag (piekseizoen) + 25%	102	118	* = 60 voertuigen
per openingsdag (piekseizoen) + 50%	123	141	* = 70 voertuigen

verkeersgeneratie (verschil/toename)

functie	ma t/m vr	za/zo
per jaar	2.864	2.422
per gem. jaardag	11	23
per gem. openingsdag (45 wk)	13	27
per openingsdag (piekseizoen)	48	101
per openingsdag (piekseizoen) + 10%	52	111
per openingsdag (piekseizoen) + 25%	60	126
per openingsdag (piekseizoen) + 50%	72	151

Parkeren

netto parkeerbehoefte toekomst

functie	bruto	drukke zondag	piekzondag	werkdag	woensdagmiddag
Horeca (restaurant)	13,0	11,7	13,0	6,5	9,8
Vergaderen	11,0	0,0	0,0	11,0	8,2
Kantoor NM	7,2	0,0	0,0	7,2	7,2
Excursies NM	7,4	6,3	7,4	0,0	3,7
Vrijwilligers NM	4,3	0,0	0,0	4,3	0,0
Groene activiteiten basis	8,6	7,8	8,6	1,7	6,5
Groene activiteiten event	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Speelnatuur	17,6	15,9	17,6	4,4	17,6
Natuurgebied	11,0	9,9	11,0	1,7	3,9
totaal netto	80,2	51,6	57,7	36,8	56,9

netto parkeerbehoefte huidig

functie	bruto	drukke zondag	piekzondag	werkdag	woensdagmiddag
Horeca (restaurant)	8,4	7,6	8,4	4,2	6,3
Vergaderen	8,6	0,0	0,0	8,6	6,4
Kantoor NM	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Excursies NM	5,8	4,9	5,8	0,0	2,9
Vrijwilligers NM	1,4	0,0	0,0	1,4	0,0
Groene activiteiten basis	8,3	7,5	8,3	1,7	6,2
Groene activiteiten event	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Speelnatuur	2,1	1,9	2,1	0,5	2,1
Natuurgebied	3,4	3,1	3,4	0,5	1,2
totaal netto	38,0	24,9	28,0	16,9	25,2

Verdeling vervoerwijzen

bezoekers/modaliteit huidig		bezoekers/modaliteit toekomst		verschil	
auto:	11.645	26%	auto: 25.127	31%	13.482
fiets:	23.930	53%	fiets: 37.928	47%	13.998
voetganger:	9.375	21%	voetganger: 16.901	21%	7.526
	44.950		79.955		35.005

5. Effecten doorontwikkeling



Gevolgen verkeersstromen en parkeren

In tabel 2 zijn de gevolgen voor de verkeersstromen en het parkeren opgenomen. Belangrijke constatering zijn:

- globaal een verdubbeling van het aantal autobewegingen in de weekenden;
- circa 60% stijging van het aantal autobewegingen door de week (woensdagmiddag drukker), manifesteert zich in sterkste mate in de weekenden;
- globaal een verdubbeling van de parkeerbehoefte ten opzichte van de huidige situatie. Drukste dagen zijn in de weekenden en op woensdagmiddag;
- circa 60% stijging van het aantal fietsbewegingen;
- circa 80% stijging van het aantal voetgangers;
- verdere ontwikkeling Ter Borch e.o. leidt in combinatie met algemene tendens tot stijging aantal fietsbewegingen op de fietsknooppunt routes;
- Sterke toename aantal (potentiële) conflictsituaties auto – fiets – voetgangers (factor 4 - 6)

Beantwoording onderzoeksvragen

2. Wat is een realistische inschatting van het aantal bezoekers na realisatie van de ontwikkelplannen?
 - De uitkomsten van de methoden 2 tot en met 4 zijn leveren uitkomsten binnen vergelijkbare bandbreedte als methode 1, waarbij de parkeerbehoefte en verkeersgeneratie in samenhang gezien moeten worden met het aantal bezoekers. Een inschatting van 80.000 bezoekers in de nieuwe situatie is derhalve plausibel.
3. Wat is de (extra) verkeersbelasting die dit aantal bezoekers op zal leveren? (voetganger/fiets/auto/tijdstippen/spreiding)
 - Hierboven zijn de verwachte toenames beschreven. De toenames manifesteren zich met name in de weekenden (tussen 10.00 – 16.00) en op de woensdagmiddag.

6. Verkeerskundige beoordeling



Ontsluitingsstructuur gemotoriseerd verkeer

De ontsluiting van de locatie vindt plaats via ondergeschikte wegen. Oorspronkelijk betrof het een ontsluiting van een boerderij en naastgelegen woning, derhalve op te vatten als 'erfontsluiting'. Met de functieverandering die De Onlanderij (heeft) door(ge)maakt is meer verkeer van de ontsluiting gebruik gaan maken. De locatie wordt door autoverkeer bereikt vanaf de hoofdstructuur Borchsingel. Vanaf dat punt maakt het gemotoriseerde verkeer op een smal profiel samen met het langzaam verkeer gebruik van de route. De ontsluiting voor het autoverkeer is te definiëren als indirect vanaf de hoofdstructuur.

Aandachtspunt bij bovenstaande is dat het bestemmingsplan mogelijk maakt dat in de zone ten zuiden van de Borchsingel circa 80 appartementen gerealiseerd kunnen worden. De ontsluiting daarvan zal naar verwachting niet rechtstreeks op de Borchsingel plaatsvinden, maar op het deel van de Bakkerslaan dat aansluit op de Borchsingel. Hoe deze 80 appartementen over de zone ten zuiden van de Borchsingel verdeeld worden is nog niet bekend. Per saldo zal het aantal verkeersbewegingen per etmaal als gevolg van de appartementen circa 400 bedragen, waarvan circa 10% tijdens zowel de ochtend en avondspits. Deze bewegingen conflicteren niet met de bewegingen op het Zuidelijk deel van de Bakkerslaan (het deel met de grootste verkeerskundige aandachtspunten zoals aangegeven in figuur 7 op pagina 18), maar vallen op het eerste deel vanaf de Borchsingel deels wel samen met het verkeer richting De Onlanderij. Hierbij wordt opgemerkt dat de verdeling van het verkeer van appartementen en De Onlanderij verschilt over de dag. Voor de appartementen geldt dat (afhankelijk van de doelgroep) het meeste verkeer in ochtend- en avondspits wordt afgewikkeld. Voor De Onlanderij liggen de pieken in het weekend en op woensdagmiddag.

Bijkomend aandachtspunt is de op de brug over het Omgelegde Eelderdiep een aslastbeperking van 10 ton is ingesteld. Dit houdt in dat een geladen trekker met oplegger (in de meeste gevallen) geen gebruik kan maken van de brug. Sommige vrachtwagens met twee of drie assen kunnen (afhankelijk van de belading) gebruik maken van de brug, volgens de aangegeven aslastbeperking. Over de feitelijke toestand (en draagkracht) van de brug in de huidige situatie zijn op dit moment geen gegevens beschikbaar.

6. Verkeerskundige beoordeling

Bereikbaarheid fiets en voetganger

De locatie is voor fietsers via de knooppuntenroutes bereikbaar. Verwacht wordt dat het grootste deel van de fietsers vanaf de Borchsingel en Bakkerslaan (naderingsrichtingen Ter Borch en Groningen) richting de locatie rijdt. Vanaf de Borchsingel en Bakkerslaan maken de fietsers samen met het autoverkeer gebruik van de rijbaan. De locatie is vanuit de verschillende richtingen goed per fiets bereikbaar, maar de combinatie met het autoverkeer, de smalle brug en de kruisende bewegingen bij de brug maken dat de ontsluiting te wensen over laat. Voor de voetgangers geldt dat zij gebruik maken van dezelfde wegen en paden als het overige verkeer, zoals hiervoor omschreven. Aparte voetgangersvoorzieningen zijn niet aanwezig.

In de huidige situatie wordt de huidige ontsluiting van de locatie met het gemengde gebruik van auto – fiets en voetganger gezien als 'ongelukkig'. Met de toename van het verkeer en de toename van de (potentiële) conflictsituaties wordt de huidige structuur gezien als onwenselijk.



Beantwoording onderzoeksvragen

4. Zijn de aanrijd routes voor de verkeersbelasting geschikt?
 - De aanrijd routes worden in de huidige vorm niet geschikt geacht voor de verkeersbelasting. De bottleneck zit met in de toename van het aantal autobewegingen en de afwikkeling hiervan op smalle wegen (en brug) in combinatie met (toenemende) fiets- en voetgangersbewegingen.
5. Indien niet, wat zijn dan aanbevelingen om het geschikt te maken?
 - Zie ook hoofdstuk 7. De belangrijkste probleem oplossende elementen zijn niet de inrichting van de bestaande wegen, maar het zoeken naar optimalisaties in de verkeersstructuur en het beperken van autoverkeer tussen de Borchsingel en De Onlanderij. Wanneer invulling wordt gegeven aan voorgaande elementen, is verdere optimalisatie aan de inrichting mogelijk. Dit is beschreven in hoofdstuk 7.
6. Is het aantal parkeerplaatsen voldoende voor het toekomstig gebruik?
 - Het benodigde aantal parkeerplaatsen, rekening houdend met dubbelgebruik is bepaald op 60. De voorziene 80 parkeerplaatsen zijn derhalve toereikend.
7. Wat zijn de routes en aandachtspunten met betrekking tot vracht- en landbouwverkeer?
 - Deze zijn beschreven in hoofdstuk 5. Bijkomend aandachtspunt is de bevoorrading van De Onlanderij en het bouwverkeer ten gevolge van de doorontwikkeling. Slechts lichte vrachtwagens kunnen gebruik maken van de bestaande brug.
8. Zijn er mogelijkheden voor het beperken van het autogebruik naar de locatie?
 - Deze worden beschreven in hoofdstuk 7.
9. Welke optimalisaties qua verkeersstructuur zijn denkbaar?
 - Deze worden beschreven in hoofdstuk 7.

7. Aanbevelingen

Structuur en inrichting

De huidige structuur met combinatie van autoverkeer, fietsverkeer en fietsverkeer op de Bakkerslaan en toegangsweg naar De Onlanderij wordt met de toekomstige verkeersstromen als ongewenst gezien. Met name de situatie rond de smalle brug en het knooppunt met fietsroutes vraagt om verbeteringen. Bij het nadenken over verbeteringen gaan structuurmaatregelen voor inrichtingsmaatregelen. Alleen inrichtingsmaatregelen volstaan niet voor het realiseren van een goede en robuuste verkeerssituatie die berekend is op de toename van het auto-, fiets- en voetgangersverkeer. Het belangrijkste verbeterpunt betreft de situatie rond de brug en de kruisende bewegingen met fietsers. Aanbevolen wordt oplossingen te zoeken in het 'uit elkaar halen' van de auto- en fietsbewegingen door het realiseren van (een) nieuwe verbinding(en) en / of het beperken van het autoverkeer op de Bakkerslaan.

Parkeren

Uit de bepaling van de parkeerbehoefte in hoofdstuk 5 is gebleken dat het voorziene aantal van 80 parkeerplaatsen op de locatie toereikend is. Het is, uitgaande van de huidige verkeersstructuur echter de vraag of het wenselijk is in dergelijke mate te voorzien in parkeren op de locatie, in de wetenschap dat de toegangswegen in de huidige vormgeving niet geschikt geacht worden voor het afwikkelen van de toekomstige verkeersstromen. Hier ligt een verband met de hiervoor beschreven structuurmaatregelen. In plaats van het treffen van of in combinatie met (ingrijpende) structuurmaatregelen kan ook het parkeren op afstand, bijvoorbeeld in de zone Borchsingel, een denkrichting zijn. Het is daarbij wel de vraag of de bestaande parkeercapaciteit daarvoor toereikend is. Mogelijk is de realisatie van meer parkeerruimte in dat scenario noodzakelijk, waarbij in beide gevallen aanbevolen wordt om de looproute tussen het parkeren en de locatie dan te optimaliseren om het parkeren op afstand ook zo aantrekkelijk mogelijk te maken.

Geschikt maken routes

Met in achtneming van de aanbevelingen ten aanzien van de verkeersstructuur, wordt een niveau lager geadviseerd de bestaande inrichting van de toegangswegen te optimaliseren. Voor de Bakkerslaan heeft dit betrekking op het geschikt maken van de weg voor autoverkeer om elkaar in twee richtingen te passeren, mogelijk aangevuld met het treffen van maatregelen die parkeren in de berm tegen gaan. Ook wordt geadviseerd de kruispunten met de fietsroutes te verbeteren, bijvoorbeeld door het meer accentueren van de fietsroutes. Tenslotte wordt voor de toegangsweg tussen Zanddijk en parkeerplaats geadviseerd om deze een volwaardiger karakter te geven door het toepassen van een andere verharding, hetgeen het comfort en de toegankelijkheid voor fietsers verbeterd en waarmee een robuuste inrichting en beheersituatie gerealiseerd wordt. Verwacht wordt dat de huidige verhardingsconstructie met het toenemende aantal verkeersbewegingen tot de noodzaak van frequent onderhoud met een negatieve uitwerking op de kwaliteit en uitstraling van de toegangsweg. In het ergste geval kan dit leiden tot een toename van foutparkeren.

Evenementen / groepen

Aanbevolen wordt de huidige werkwijze met betrekking tot het parkeren bij evenementen te handhaven. Ook wordt aanbevolen het parkeren door groepen op afstand te laten plaatsvinden (bijvoorbeeld bij schoolreisjes, zeker wanneer dit met bussen wordt uitgevoerd). Aanbevolen wordt om voor alle bezoeken aan de locatie, waarvoor geldt dat men zich moet aanmelden, te communiceren dat men op afstand kan parkeren. Door het verduidelijken van de informatie op de website kunnen ook individuele bezoekers gestimuleerd worden te parkeren op afstand. Hetzij in de zone Borchsingel, of wellicht ook bij de P+R Hoogkerk.


Bezoekersinformatie



Bereikbaarheid 

De Onlanderij

 [Madijk 1, 9766 TZ Felderwolde \(DR\)](#)

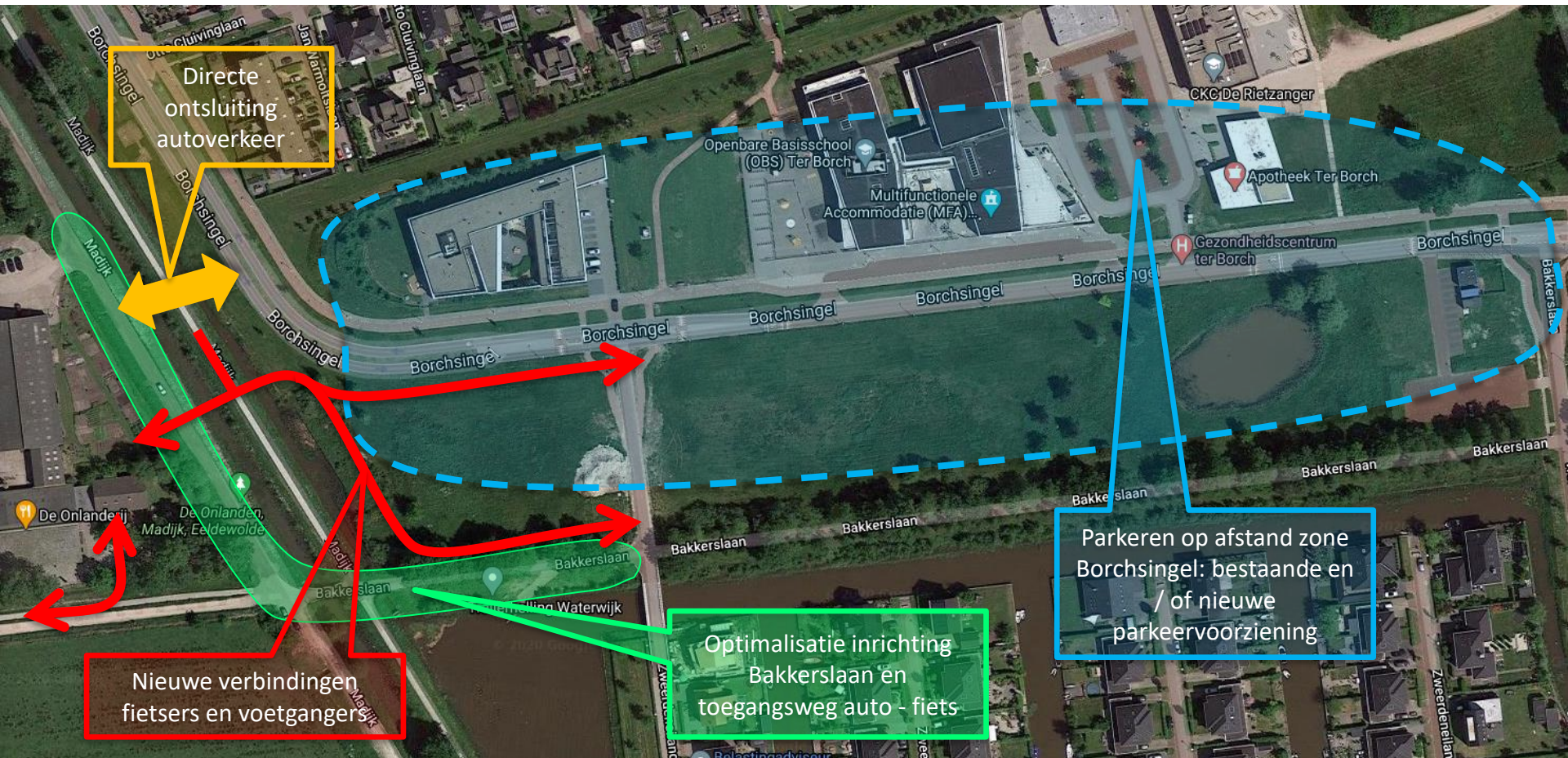
 [050 206 9028](tel:0502069028)

 info@deonlanderij.nl

 Met de auto 

Tom-Tom: Borchsingel Eelderwolde. Vanaf de Borchsingel wijzen borden je de weg naar De Onlanderij aan de Madijk. Parkeren kan bij het Borchkwartier. Als deze parkeerplaats vol is dan kun je parkeren bij de Hoornse Plas. De parkeerplaats bij De Onlanderij is alleen toegankelijk voor gebruikers met een fysieke beperking.

Optimalisaties - denkrichtingen



Projectgegevens

Naam: Verkeersonderzoek De Onlanderij
Nummer: 11085203
Documentnummer: R01-C01-11085203-rve1
Status: Concept/01

Datum: 14 oktober 2020
Auteurs: Ing. R.R. van der Velde & Ing. S. Wennemers

Opdrachtgever

Natuurmonumenten
Contactpersoon: E. de Kroon

Autorisatie

Naam: Ing. C.T. Adema
Functie: Hoofd Kenniscluster Mobiliteit
Handtekening:

Datum: 14 oktober 2020





Roelofs Advies en Ontwerp B.V.