

## Notitie

Aan : Johan Lingbeek en Emiel Hakvoort  
Van : Peter Traas  
Datum : 15 mei 2017  
Kopie : -  
Onze referentie : BF2315-112-100/N001F3/PT/Gron

**Betreft** : Effecten op verkeersstromen door Onderdendam als gevolg van de realisatie van de Oostelijke Ontsluiting Bedum

---

### Inleiding

De effecten van de oostelijke ontsluiting van Bedum voor Onderdendam zijn in de studie<sup>1</sup> uit 2014 naar de oostelijke Ontsluiting zijdelings beschouwd. De zorg die er op dit moment bij inwoners van Onderdendam leeft, is dat er door de oostelijke ontsluiting meer (vracht)auto's door Onderdendam gaan rijden. Daarom wordt in deze notitie meer in detail ingegaan op de te verwachten effecten op de verkeersstromen in Onderdendam als gevolg van de realisatie van de oostelijke ontsluiting bij Bedum. Daarbij worden ook de volgende maatregelen beschouwd:

- Realisatie korstsluiting Winsum-noord.
- De toezegging dat de N995 Onderdendam – Bedum wordt afgewaardeerd van 80 km/u naar 60 km/u.
- Het idee om ter hoogte van de bebouwde komgrenzen van Onderdendam wegversmallingen toe te passen.

### Huidige situatie, zonder oostelijke ontsluiting

Op basis van verkeersstellingen uit 2015<sup>2</sup> blijken de volgende etmaalintensiteiten op de wegen van/naar Onderdendam:

- N996 Onderdendam – Winsum vv: 3.150 motorvoertuigen.
- N996 Onderdendam – Middelstum vv: 3.200 motorvoertuigen.
- N995 Onderdendam – Bedum vv: 3.950 motorvoertuigen.

### Toekomstige situatie, met oostelijke ontsluiting

#### *Berekende netwerkeffecten door de oostelijke ontsluiting*

In de genoemde studie zijn de te verwachten verschuivingen in de (regionale) verkeersstromen door de aanleg van de nieuwe weg onderzocht. Dat is gedaan met behulp van het verkeersmodel NRM-2013, GE-groeiscenario. De effecten zijn onderzocht voor het jaar 2020 met de oostelijke ontsluiting, maar zonder uitbreiding van FCD.

Met het verkeersmodel werd één regionale routeverschuiving geconstateerd. Deze verschuiving is ook relevant voor Onderdendam. Verkeer in de relatie tussen (het gebied rondom) Winsum en het (gebied rondom) Ten Boer rijdt niet meer door Bedum, maar via de oostelijke ontsluiting. Die route is korter en sneller dan de huidige route door Bedum. Het huidige verkeer op die relatie volgt dus de nieuwe route. Het bleek ook dat er extra verkeer op die relatie gaat rijden door de

---

<sup>1</sup> Tracéalternatieven voor de oostelijke ontsluiting Bedum, definitief rapport, 8 september 2014  
<sup>2</sup> Bron: Verkeersmonitor

oostelijke ontsluiting. Per etmaal blijken dat circa 50 tot 100 motorvoertuigen te zijn op de relatie tussen (het gebied rondom) Winsum en het (gebied rondom) Ten Boer (zie bijlage 1). Dit betekent dus ook 50 tot 100 motorvoertuigen per etmaal extra door Onderdendam (Winsumerweg en Bedumerweg). Uitgaande van 100 motorvoertuigen per etmaal betekent dit een toename van circa 3% op deze wegen.

#### *Effecten kortsluitende wegverbinding Winsum noord*

Er is besloten tot de realisatie van de kortsluiting Winsum-Noord, een nieuwe weg tussen de N361 bij Ranum en de Onderdendamsterweg. De realisatie van deze weg is voorzien vanaf eind 2018. Deze weg heeft tot doel de kern Winsum te ontlasten van het doorgaande verkeer tussen Onderdendam en de N361.

De zorg die bij inwoners van Onderdendam bestaat, is dat er door de combinatie van de oostelijke ontsluiting Bedum met de korstsluiting Winsum-noord meer verkeer door Onderdendam gaat rijden. De oostelijke ontsluiting Bedum zorgt voor een berekende toename met 50 tot 100 motorvoertuigen per etmaal. De combinatie van beide nieuwe wegen is niet met het verkeersmodel onderzocht. Er zijn dan ook geen cijfers over te verwachten effecten berekend. Wel is een beargumenteerde aanname te doen over wel of geen nieuw/extra verkeer door Onderdendam als gevolg van de kortsluiting Winsum-noord (in combinatie met de oostelijke ontsluiting Bedum):

- Feit is dat het met de kortsluiting Winsum-noord makkelijker wordt om van/naar de N361 van/naar Onderdendam (en verder naar Middelstum of Bedum) te rijden. Het bestaande verkeer dat nu nog door Winsum rijdt, zal via deze nieuwe weg gaan rijden. Dit is geen nieuw/extra verkeer in Onderdendam.
- Voor de overige verkeersrelaties geldt:
  - Het merendeel van het verkeer op de N361 is georiënteerd op kernen langs de N361 en Groningen (of verder). Ook met een kortsluiting Winsum-noord en de oostelijke ontsluiting Bedum zal dit verkeer via de N361 blijven rijden omdat dat de snelste route is. Dit leidt niet tot extra verkeer in Onderdendam en heeft niks te maken met de oostelijke ontsluiting Bedum.
  - De kortsluiting Winsum-noord maakt de route via Onderdendam naar/via Middelstum naar/via de N46 naar/via Loppersum aantrekkelijker. De oostelijke ontsluiting Bedum is hierop niet van invloed. Er is wel kans op extra verkeer in Onderdendam, maar dat is niet het gevolg van de oostelijke ontsluiting Bedum.
  - De kortsluiting Winsum-noord maakt de route via Onderdendam van/naar Bedum aantrekkelijker. De oostelijke ontsluiting is hierop niet van invloed. Er is dan ook geen kans op extra verkeer in Onderdendam als gevolg van de oostelijke ontsluiting.
  - De kortsluiting Winsum-noord maakt de route via Onderdendam via de oostelijke ontsluiting Bedum van/naar Ten Boer aantrekkelijker. Beide nieuwe wegen leiden apart en zeker samen tot een aantrekkelijker route dan in de huidige situatie. Dit kan leiden tot extra verkeer en dus ook in Onderdendam. Echter, de vraag of dit meer is dan de 50 tot 100 motorvoertuigen die voor alleen de oostelijke ontsluiting Bedum zijn berekend, kan zonder modelberekening niet worden gekwantificeerd. Het is, gezien de verkeersrelaties in dit deel van de provincie niet voor de hand liggend dat de toename substantieel groter zal zijn dan de berekende 50 tot 100 motorvoertuigen. @elke aanname hier op basis van expert judgement kan ter discussie worden gesteld en is daarom weggelaten.

*Afwaardering maximumsnelheid van 80 naar 60 km/uur tussen Onderdendam en Bedum* Dit betekent theoretisch dat de rijtijd op dat wegdeel langer wordt en daarmee de route minder aantrekkelijk. De lengte waarover 60 km/uur mag worden gereden is echter dusdanig kort dat het in rijtijd nauwelijks iets uitmaakt ten opzichte van 80 km/uur. Het afdwingen van 60 km/uur op wegen in het buitengebied blijkt in de praktijk lastig. Zeker als het vooral lokaal bekende weggebruikers zijn die hier meerdere keren per week langs rijden. Het effect op de rijtijd zal dan naar verwachting beperkt zijn. Als gevolg van deze maatregel is het niet aannemelijk dat de route minder aantrekkelijk wordt. Het is dan ook de verwachting dat deze maatregel geen effect heeft op de berekende toename van 50 tot 100 motorvoertuigen per dag tussen Onderdendam en Bedum en daarmee in Onderdendam.

*Wegversmallingen bij de bebouwde kommen van Onderdendam*

Dit zal vooral effect hebben op de snelheid waarmee verkeer de bebouwde kom binnenrijdt. De verkeersintensiteiten op de wegen van/naar en door Onderdendam zijn niet dusdanig groot dat wegversmallingen tot structurele stagnatie in de verkeersafwikkeling bij de bebouwde kommen zal leiden. Daarmee zullen deze dan ook geen effect op de routekeuze van weggebruikers hebben. Als gevolg van deze maatregel zal er naar verwachting niet meer of minder verkeer door Onderdendam rijden als gevolg van de oostelijke ontsluiting.

**Bijlage 1: Netwerkverschuivingen als gevolg van realisatie oostelijke ontsluiting**

