

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
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Ooststellingwerf

Cumulatie effecten Boerestreek-Bosberg en Appelscha Hoog

Datum
Kenmerk
Eerste versie

28 maart 2013
OSW005/Fdf/0029

1 Inleiding

Als aanvulling op de notities over de planvorming Appelscha Hoog en de bestemmingsplannen Boerestreek en Bosberg zijn in deze notitie de verkeersintensiteiten weergegeven als deze plannen volledig zijn gerealiseerd.

Er zijn geen cumulatieve effecten te verwachten voor het aspect parkeren. Beide plangebieden liggen op dusdanige afstand van elkaar dat er niet of nauwelijks sprake is van dubbelgebruik cq. uitwisseling van parkeerplaatsen. Wel is het mogelijk dat bezoekers aan het bos, Appelscha Hoog als uitvalsbasis kiezen. Elders in het bos wordt dan minder geparkeerd.

2 Uitgangspunten

2.1 Scenario's voor Appelscha Hoog

De weergegeven scenario's hebben betrekking op de bezoekersaantallen van Appelscha Hoog:

- scenario 1: 100.000 bezoekers ontwikkelingen, 50.000 bezoekers strand;
- scenario 2: 60.000 bezoekers ontwikkelingen, 40.000 bezoekers strand;
- scenario 3: 30.000 bezoekers ontwikkelingen, 30.000 bezoekers strand.

Zonder en met sturing heeft betrekking op de routing van het verkeer naar Appelscha Hoog. Vooralsnog zijn twee mogelijke varianten bekeken:

- Zonder verdere sturing/routing van het verkeer, zal het meeste autoverkeer via de Hildenberg naar Appelscha Hoog rijden. Naar verwachting zal dit zeker 75% van het verkeer zijn. Dit betekent dat de overige 25% via de Tilgruwsweg/Drentseweg rijdt.

- Met bebording et cetera is het mogelijk om meer sturing aan te geven aan het verkeer. De verwachting is dat met sturingsmiddelen nog circa 50% via de Hildenberg/Bosberg rijdt en de overige 50% via de Tilgrupsweg/Drentseweg.

2.2 Autonome groei

Er is geen onderscheid gemaakt tussen de verkeersintensiteiten in de huidige situatie en in de autonome situatie (zonder de effecten van de plannen). In Appelscha is namelijk nauwelijks sprake van autonome groei. Er zijn in Appelscha geen ontwikkelingen van betekenis anders dan deze plannen welke effect hebben op deze verkeersintensiteiten. Daarom is de autonome groei nihil en zijn de verkeersintensiteiten in de huidige situatie en in de autonome situatie gelijk aan elkaar.

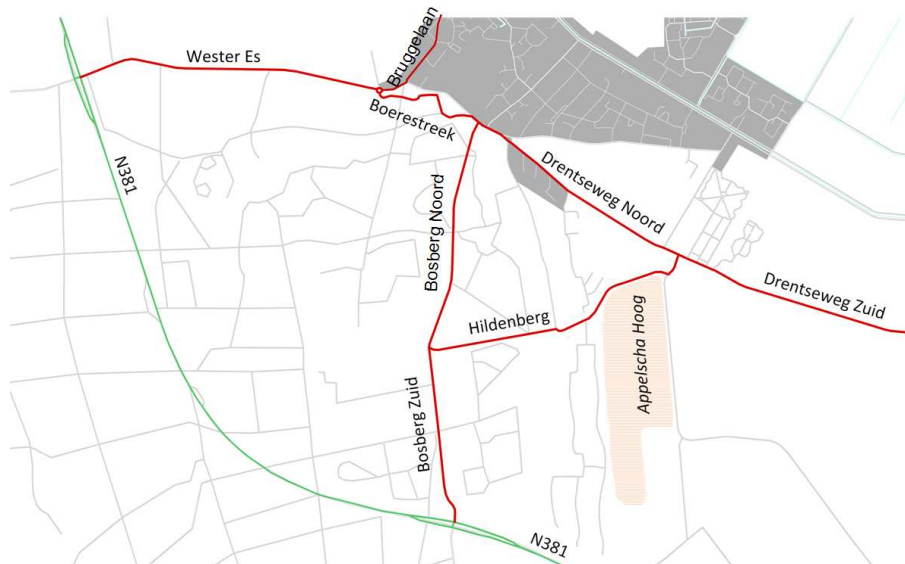
In de milieuberekeningen voor het MER Appelscha Hoog is wel sprake van een autonome situatie. In deze situatie wordt de realisatie van Boerestreek-Bosberg als een autonome ontwikkeling beschouwd. De plansituatie beschrijft de cumulatieve effecten van Boerestreek-Bosberg en Appelscha Hoog.

3 Cumulatie verkeersstromen

De plannen Boerestreek-Bosberg en Appelscha Hoog kunnen unieke bezoekers aantrekken. Dat wil zeggen dat er geen uitwisseling is van bezoekers en dus bezoekersverkeer, tussen beide gebieden. In een dergelijk scenario is sprake van een 'worst case'-situatie met de hoogste verkeersaantallen. In feite is er sprake van een optelling van de verkeersgeneratie van de bestemmingsplannen Boerestreek en Bosberg bij alle scenario's voor Appelscha Hoog.

De intentie van beide plannen is dat er wel sprake is van uitwisseling. Een deel van de bezoekers zullen beide locaties aandoen en vervolgens weer terugkeren naar de plek waar ze hun reis naar Appelscha zijn gestart. In deze situatie is er sprake van een ketenverplaatsing, waarbij in plaats van 4 ritten (van en naar de Boerestreek-Bosberg en van en naar Appelscha Hoog) 3 ritten worden gemaakt (van vertreklocatie naar Appelscha Hoog, van Appelscha Hoog naar Boerestreek-Bosberg, van Boerestreek-Bosberg naar oorspronkelijke vertreklocatie). Welk deel van de bezoekers dit zal gaan doen, is op voorhand niet te kwantificeren.

Voor de milieuberekeningen is het verstandig om uit te gaan van de 'worst case'-situatie. In de tabel 3.1 en 3.2 zijn de cumulatieve verkeersaantallen opgenomen. De getallen in de tabel zijn afgerond op honderdtallen, omdat onafgeronde getallen leiden tot schijn-nauwkeurigheid. Hierdoor kan het zijn dat de verkeersintensiteiten in de tabellen hetzelfde zijn, ondanks dat deze betrekking hebben op verschillende scenario's.



Figuur 3.1: Regionale ontsluiting Appelscha

scenario	Hildenberg	Bosberg (zuid)	Bosberg (noord)	Bruggelaan	Drentseweg (zuid)	Drentseweg (noord)	Boerestreek	Wester Es
huidige situatie	300	1.300	1.200	2.800	700	800	2.100	3.000
inclusief Boerestreek-Bosberg	300	1.700	1.500	3.000	700	800	2.800	3.500
inclusief Boerestreek-Bosberg en Appelscha Hoog (per scenario)								
1. zonder sturing	500	1.900	1.500	3.000	700	900	2.800	3.600
met sturing	400	1.800	1.500	3.000	700	900	2.900	3.600
2. zonder sturing	400	1.800	1.500	3.000	700	900	2.800	3.600
met sturing	400	1.700	1.500	3.000	700	900	2.900	3.600
3. zonder sturing	400	1.700	1.500	3.000	700	800	2.800	3.500
met sturing	300	1.700	1.500	3.000	700	900	2.900	3.600

Tabel 3.1: Verkeersstromen **jaargemiddelde**: huidige situatie en scenario's Appelscha Hoog inclusief groei als gevolg van plannen Boerestreek-Bosberg (gemiddelde weekdag, afgerond op 100-tallen, mvt)

scenario	Hildenberg	Bosberg (zuid)	Bosberg (noord)	Bruggelaan	Drentseweg (zuid)	Drentseweg (noord)	Boerestreek	Wester Es
huidige situatie	400	1.900	1.500	3.500	900	1.100	2.600	3.800
inclusief Boerestreek-Bosberg	400	2.300	1.900	3.700	1.000	1.200	3.500	4.500
inclusief Boerestreek-Bosberg en Appelscha Hoog (per scenario)								
1. Zonder sturing	900	2.900	1.900	3.700	1.100	1.300	3.600	4.500
Met sturing	800	2.700	1.900	3.700	1.100	1.500	3.800	4.700
2. Zonder sturing	800	2.700	1.900	3.700	1.100	1.300	3.600	4.500
Met sturing	700	2.600	1.900	3.700	1.100	1.400	3.700	4.600
3. Zonder sturing	700	2.600	1.900	3.700	1.000	1.200	3.600	4.500
Met sturing	600	2.500	1.900	3.700	1.000	1.300	3.700	4.500

Tabel 3.2: Verkeersstromen in het **hoogseizoen**: huidige situatie en scenario's Appelscha Hoog inclusief groei als gevolg van plannen Boerestreek-Bosberg (gemiddelde weekdag, afgerond op 100-tallen, mvt)

4 Toets op Duurzaam veilig

De verkeersstromen zoals beschreven in de voorgaande paragraaf, passen bij de verkeersfunctie van de genoemde wegen. Gebruik (de verkeersstromen) en functie zijn in overeenstemming met elkaar. Alle wegen in en rondom Appelscha hebben de functie van erftoegangsweg¹. De daarbij passende maximumsnelheid is binnen de kom 30 km/h bedraagt en buiten de kom 60 km/h. Dit is het beleid van het GVVP (dat binnenkort wordt vastgesteld). Op sommige wegen is dit nog niet ingevoerd, dat gaat op termijn plaatsvinden. In principe zijn erftoegangswegen niet voorzien van vrijliggende fietsvoorzieningen, tenzij er sprake is van een aanmerkelijk gebruik van (recreatieve) fietsers. Dit geldt bijvoorbeeld voor de Wester Es en de Bosberg.

De recreatieve ontwikkelingen in de plannen zijn qua verkeersintensiteiten met name in het hoogseizoen manifest. Dat is ook het seizoen waarin veel fietsers van het wegennet van Appelscha en omstreken gebruik maken. De verwachting is dat op relatief smalle wegen en onoverzichtelijke kruispunten het fietsverkeer hinder ondervindt van het autoverkeer van en naar met name Appelscha Hoog en het autoverkeer onderling van elkaar (passeren van rijdende en geparkeerde voertuigen). Vormgeving en gebruik zijn in dergelijke omstandigheden niet op elkaar afgestemd, waardoor er sprake is van een inherent onveilige situaties.

Gebruik en vormgeving van een aantal wegen zijn niet in overeenstemming met elkaar. De verwachting is dat deze situaties zich voordoen om de volgende locaties:

- De Hildenberg, het gehele wegvak van Bosberg tot Tilgrupsweg. Dit wegvak is te smal om zowel fietsers als autoverkeer in twee richtingen af te wikkelen. Ook de (foutief)

¹ Concept Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 2013-2018, maart 2013.

geparkeerde auto's ter hoogte van de camping en het zwembad, bemoeilijken een veilige verkeersafwikkeling.

- Het kruispunt van de Hildenberg met de Bosberg. Dit kruispunt is nu al onoverzichtelijk.
- Het kruispunt van de Hildenberg met de Tilgrupsweg. Dit kruispunt is te krap gedimensioneerd voor hogere verkeersaantallen.
- De Tilgrupsweg, tussen de Hildenberg en de Drentseweg. Dit wegvak is te smal om zowel fietsers als autoverkeer in twee richtingen af te wikkelen.
- Het kruispunt van de Tilgrupsweg met de Drentseweg. Dit kruispunt is nu al onoverzichtelijk.

De verkeersintensiteiten van de Boerestreek, Wester Es en de Bosberg nemen toe. Echter deze wegen kunnen de toekomstige intensiteiten goed verkeersveilig verwerken.

- De nieuwe Boerestreek krijgt gemiddeld per weekdag 3.200 motorvoertuigen te verwerken. Bij een dergelijke verkeersintensiteit past de 'shared space'-inrichting waarvan nu wordt gedacht. In het hoogseizoen liggen de pieken hoger. Pieken geven reuring, maar kunnen ook voor een onrustig verkeersbeeld zorgen. Zeker gezien het feit dat in dezelfde periode veel fietsers en landbouwverkeer van de Boerestreek gebruik gaan maken, is een vorm van geleiding (d.m.v. materialisering) gewenst.
- De Wester Es en de Bosberg zijn voorzien van vrijliggende fietsvoorzieningen, omdat er sprake is van een aanmerkelijk gebruik van (recreatieve) fietsers. Hierdoor is de vormgeving nog goed in overeenstemming met het toegenomen gebruik.

4.1 Mogelijke maatregelen

Bij een succesvolle ontwikkeling van de plannen hoort een verkeersveilige afwikkeling van het bezoekersverkeer. Om aan de genoemde verkeersproblemen tegemoet te komen, is een aantal maatregelen mogelijk:

- Een nieuwe solitaire fietsvoorziening parallel aan de Hildenberg.
- Verbreding van wegen die nu te smal zijn, bijvoorbeeld de Hildenberg en een deel van de Tilgrupsweg.
- Herinrichting van de kruispunten Hildenberg - Bosberg, Hildenberg - Tilgrupsweg en Tilgrupsweg - Drenste weg door meer overzicht te creëren, en de snelheid ter plekke te beperken (bijvoorbeeld door middel van een plateau).
- Een nieuwe rechtstreekse verbinding vanaf de toegang tot Appelscha Hoog naar de Drentseweg.
- Parkeerruimte op camping de Roggenberg uitbreiden, opdat de doorstroming en het overzicht op de Bosberg verbeterd.
- Upgraden en uitbreiden van de parkeerplaatsen bij het zwembad, opdat de doorstroming en het overzicht op de Hildenberg verbeterd.

4.2 Conclusie

De verkeersintensiteiten zijn berekend voor twee scenario's: met en zonder sturing van het verkeer van en naar Appelscha Noord. Is sturing van het verkeer van en naar Appelscha Noord nu noodzakelijk? Sturing is alleen noodzakelijk als er geen maatregelen worden genomen op de Hilderberg. In dat geval moet namelijk zoveel mogelijk worden voorkomen dat de route via de Hilderberg extra wordt belast.

Het heeft echter de voorkeur in alle gevallen de voorgestelde maatregelen te nemen en ook in alle gevallen het verkeer te sturen. De maatregelen zorgen voor een verkeersveilige afwikkeling van het bezoekersverkeer. Sturing van het verkeer zorgt voor meer verkeer via de Boerestreek en langs de functies die daar gevestigd zijn. Dit vergroot de kans op extra bestedingen van de bezoekers in Appelscha en dit is vanuit economisch perspectief wenselijk.