

## Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.  
Mobility & Infrastructure

Aan: Prolander  
Van: GN, SJ  
Datum: 20 december 2021  
Kopie: JT (Royal HaskoningDHV)  
Ons kenmerk: BE3120MINT210721  
Classificatie: Projectgerelateerd  
Goedgekeurd door: MST (Royal HaskoningDHV)

**Onderwerp: Verkeerseffecten Bargerveen Buffer Zuid**

## 1 Inleiding

De provincie Drenthe is voornemens om aan de zuidzijde van het Natura 2000-gebied Bargerveen een bufferzone in te richten om de waterhuishouding in het Bargerveen te herstellen. De bufferzone (Buffer Zuid genoemd) betreft een 500 meter brede en 4,5 kilometer lange strook tussen de Kerkenweg en de Duitse grens. De inrichting van de bufferzone betekent een functieverandering van circa 220 hectare landbouwgrond naar natuur. De ligging van Buffer Zuid is in figuur 1 weergegeven (bron: bestemmingsplan).



Figuur 1 Overzicht ligging Buffer Zuid (bufferzone Bargerveen, bron Royal HaskoningDHV). Links onderin (paarse vlak) is de ligging van het horecagebouw voorzien)

Binnen het bestemmingsplan zijn een aantal veranderingen voorzien die effect hebben op de verkeerssituatie in het gebied:

- De Dr. Ir. H.A. Stheemanstraat wordt verlegd zodat deze ten zuiden van de Buffer Zuid komt te liggen. Deze weg vormt nu de zuidelijke begrenzing van het Bargerveen;
- Er worden recreatieve elementen (ecolodges) gerealiseerd;
- Er wordt een horecagebouw van 500 vierkante meter bedrijfsvloeroppervlakte (met daarbij buitenruimte (terras en speelgelegenheid));
- In de Buffer Zuid worden verschillende recreatieve fiets- en voetgangersroutes toegevoegd.

In deze notitie is inzicht gegeven de verkeerskundige effecten van de ontwikkeling van Buffer Zuid, specifiek ten aanzien van het restaurant, de ecolodges en bezoekers van het natuurgebied. Daarbij is gekeken naar de effecten voor parkeren voor gemotoriseerde voertuigen en de verkeersintensiteiten gemotoriseerd verkeer. De parkeerbehoefte voor het aantal fietsparkeerplaatsen en effecten op de fietsintensiteiten zijn in dit onderzoek niet bepaald. Bij de verdere uitwerking van de invulling van het gebied Buffer Zuid dient nog wel aandacht te worden besteed aan fietsparkeerplaatsen.

## 2 Effect realisatie Buffer Zuid op parkeersituatie

De realisatie van het restaurant, de ecolodges en de komst van bezoekers aan de Buffer Zuid vraagt om de realisatie van voldoende parkeercapaciteit voor gemotoriseerde voertuigen en fietsverkeer.

De parkeerbehoefte voor gemotoriseerde voertuigen is bepaald met de kentallen uit de CROW-publicatie "Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie". Deze publicatie geeft parkeerkentallen voor het aantal parkeerplaatsen dat per functie benodigd is. De parkeerbehoefte is berekend aan de hand van de stedelijkheidsgraad van het gebied (niet stedelijk (de omgevingsadressendichtheid is <500 adressen per km<sup>2</sup>) en de ligging van de ontwikkeling (buitengebied).

### Parkeerbehoefte restaurant

Voor de berekenen van de parkeerbehoefte van het restaurant zijn de gemiddelde parkeerkentallen aangehouden. Het beoogde restaurant heeft een bruto vloeroppervlakte van 500 m<sup>2</sup>. Het CROW geeft geen parkeerkentallen voor een restaurant gelegen in het buitengebied. Daarom is het aanhouden van de parkeerkentallen voor de locatie "rest bebouwde kom" als uitgangspunt gehanteerd. Die parkeerkentallen zijn 14 tot 16 parkeerplaatsen per 100m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlakte,

Met deze parkeernorm bedraagt de parkeerbehoefte van het restaurant minimaal 70 en maximaal 80 parkeerplaatsen. De gemiddelde parkeerbehoefte bedraagt daarmee 75 parkeerplaatsen.

### Parkeerbehoefte ecolodges

Er zijn tien ecolodges voorzien in het bestemmingsplan, verspreid over Buffer Zuid. De ecolodges zijn bereikbaar met kano of via kleine wandelroutes of omliggende wegen.

Voor de ecolodges is als uitgangspunt gehanteerd dat per ecolodge één parkeerplaats wordt gerealiseerd. De parkeerbehoefte van de ecolodges bedraagt daarmee 10 parkeerplaatsen.

### Parkeerbehoefte bezoekers natuurgebied Buffer Zuid

Het CROW kent geen parkeerkentallen voor natuurgebieden. Voor een inschatting van de parkeerbehoefte is een vergelijking gemaakt met het Bargerveen (het gebied ten noorden van de Buffer Zuid). Het natuurgebied Bargerveen is circa 2.500 hectare groot (ruwweg tien keer groter dan Buffer Zuid). Bezoekers aan het Bargerveen kunnen op vijf locaties parkeren<sup>1</sup> en het gebied betreden. Op deze parkeervoorzieningen zijn in totaal circa 225 – 250 parkeerplaatsen beschikbaar. Hiervan zijn geen signalen bekend dat dit aantal te weinig is.

Uitgaande van het feit dat de oppervlakte van Buffer Zuid circa 10 keer kleiner is dan die van het Bargerveen, bedraagt de parkeerbehoefte van Buffer Zuid 23 – 25 parkeerplaatsen. Opgemerkt wordt

---

<sup>1</sup> Zie <https://www.staatsbosbeheer.nl/Natuurgebieden/veenland/Toegankelijkheid>

dat Buffer Zuid ook te bereiken is via de reeds bestaande parkeerterreinen, met name die bij Weiteveen. Andersom kunnen bezoekers die parkeren in Buffer Zuid ook de rest van het Bargerveen bezoeken.

### **Bevindingen effect realisatie Buffer Zuid op parkeerbehoefte**

In het bestemmingsplan Buffer Zuid zijn 99 parkeerplaatsen voorzien, verdeeld over de volgende parkeervoorzieningen:

- 75 parkeerplaatsen in de zuidwestelijke hoek voor bezoekers van het restaurant (dit kunnen bezoekers voor enkel het restaurant zijn, maar ook bezoekers die naast het restaurant ook het natuurgebied bezoeken);
- Drie parkeerkofters van elk acht parkeerplaatsen verspreid langs de (verlegde) Stheemanstraat voor bezoekers aan het natuurgebied.

Uit voorgaande berekening blijkt dat de beoogde 75 parkeerplaatsen voor het restaurant precies voldoende zijn gezien de parkeerbehoefte voor het restaurant. De parkeerplaatsen in de parkeerkofters zijn enkel bedoeld voor bezoekers aan het natuurgebied. Dit aantal (24) sluit aan bij de parkeerbehoefte voor bezoek aan het natuurgebied.

Voor de parkeerbehoefte van de ecolodges is in het bestemmingsplan niet voorzien in parkeervoorzieningen. Het uitgangspunt is dat de gemeente Emmen buiten het plangebied voor het bestemmingsplan een nieuwe parkeervoorziening realiseert om te voorzien in de parkeerbehoefte van de ecolodges. De uiteindelijke locatie van de parkeervoorziening wordt door de gemeente bepaald in overleg met de initiatiefnemer voor de realisatie van de ecolodges.

### **Bevindingen effect realisatie Buffer Zuid op parkeersituatie**

Op basis van bovenstaande wordt geconcludeerd dat in het plangebied voldoende parkeercapaciteit wordt gerealiseerd, mits voor de bezoekers van de ecolodges wordt voorzien in een concrete parkeervoorziening buiten het plangebied voor het bestemmingsplan.

## **3 Effect realisatie Buffer Zuid op verkeerssituatie**

Er zijn een aantal ontwikkelingen in het gebied die effect hebben op de verkeerssituatie. Deze zijn hieronder weergegeven.

### **Verleggen Dr. Ir. H.A. Stheemanstraat**

Het verleggen van de Dr. Ir. H.A. Stheemanstraat leidt ertoe dat verkeer (mogelijk) anders gaat rijden. Op dit moment rijden er volgens het verkeersmodel Zuidoost-Drenthe circa 200 motorvoertuigen per etmaal over de Stheemanstraat, zie bijlage 1. Dit aantal groeit naar zo'n 300 motorvoertuigen per etmaal in 2030, zie bijlage 2. De verwachting is dat een soortgelijk aantal motorvoertuigen per etmaal over de verlegde Stheemanstraat blijft rijden. De verkeerseffecten van het verleggen van de Stheemanstraat zijn niet in beeld gebracht met het verkeersmodel.

### **Fiets- en voetgangersroutes**

Bij het inrichten van het buffergebied worden ook een aantal extra fiets- en voetgangersroutes gerealiseerd die het buffergebied aansluiten op de bestaande fiets- en voetgangersinfrastructuur. De nieuw aan te leggen routes binnen het gebied zijn solitaire fiets- en wandelpaden. Ook de routes zoals vormgegeven in het bestemmingsplan richting Europaweg zijn solitaire fiets- en wandelpaden, waarna ze aansluiten op de bestaande wegenstructuur.

Op de locaties van de aansluiting van de solitaire fietspaden op de bestaande infrastructuur moet aandacht worden gegeven aan veilige oversteken en aansluitingen. Daarnaast gaan fietsers (en voetgangers in mindere mate, die gaan over het algemeen naar de parkeerplaatsen) de Stheemanstraat gebruiken. Hierbij is het van belang dat op de verlegde Stheemanstraat een fietssuggestiestrook wordt aangebracht, net als in de huidige Stheemanstraat.

#### **Bevindingen effect realisatie Buffer Zuid op verkeerssituatie**

Meest ingrijpende wijziging als gevolg van de realisatie van Buffer Zuid is het verleggen van de Stheemanstraat. Deze verlegging heeft echter weinig impact op de verkeerssituatie in en direct buiten het plangebied voor Buffer Zuid. De Stheemanstraat is in het verkeersnetwerk geen belangrijke lokale of regionale schakel. Daarmee is de verwachting dat het verleggen van de Stheemanstraat niet leidt tot een wijziging van de verkeerssituatie en/of verkeersintensiteiten in en direct buiten het plangebied.

Wel is het advies om de fietssuggestiestroken die op de huidige Stheemanstraat aanwezig zijn, ook aan te brengen in de nieuwe situatie. Dit ten behoeve van de veiligheid van het (recreatieve) fietsverkeer.

De realisatie van de fiets- en voetgangersroutes heeft enkel impact op de beschikbare verbindingen voor recreatief verkeer. Ook hiervoor geldt dat deze niet leiden tot een significante wijziging van de verkeerssituatie.

## **4 Effect realisatie Buffer Zuid op verkeersintensiteiten**

Door de herinrichting van het gebied tot buffergebied met bezoekmogelijkheden, trekt het gebied verkeer aan. Zoals in hoofdstuk 2 aangegeven, worden in Buffer Zuid 99 parkeerplaatsen aangelegd (75 voor het restaurant en 24 voor bezoekers aan het natuurgebied).

De verkeer genererende voorzieningen betreffen het restaurant, de ecolodges en het natuurgebied. Het CROW geeft geen kentallen voor de verkeersgeneratie van een restaurant en een natuurgebied. Voor de ecolodges zijn de gemiddelde kentallen voor een kampeerterrein gehanteerd (0,4 verkeersbewegingen per standplaats). De verkeersgeneratie van de ecolodges betreft daarmee 4 verkeersbewegingen per etmaal.

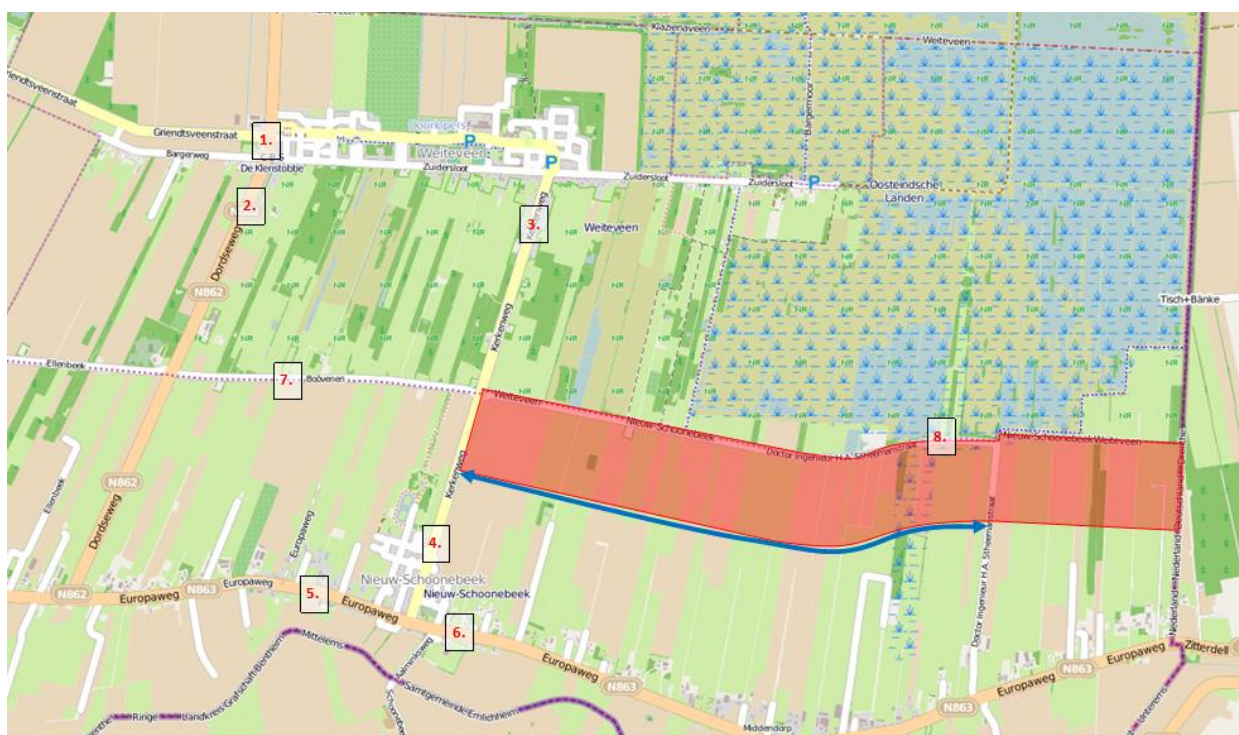
Aan de hand van het aantal parkeerplaatsen voor het restaurant en het natuurgebied en (een aanname over) het gebruik van deze parkeerplaatsen, is de verkeersgeneratie voor deze functies berekend. Aangenomen is dat de volledige parkeercapaciteit voor deze functies op één dag twee keer volledig bezet is. Per parkeerplaats komt dit neer op vier verkeersbewegingen per parkeerplaats per dag (twee gebruikers die elk een keer aankomen en vertrekken). Gerekend met 99 parkeerplaatsen komt dit neer op 396 verkeersbewegingen per etmaal. Hierbij is geen rekening gehouden met seizoensinvloeden, maar dit betreft een aanname van de gemiddelde verkeersgeneratie gedurende een jaar.

Op basis van bovenstaande berekening bedraagt de verkeersgeneratie van Buffer Zuid 400 verkeersbewegingen per etmaal (396 voor restaurant/natuurgebied en 4 voor ecolodges).

### Effect verkeersgeneratie Buffer Zuid op omliggend wegen

Het verkeer van en naar de parkeerplaatsen van het aan te leggen buffergebied wordt afgewikkeld op de omliggende wegen. Belangrijke verbindingswegen in de omgeving zijn de Dordseweg (N862) richting Klazienaveen en Emmen, en de Europaweg (N863) richting Schoonebeek en Coevorden in het westen en Duitsland in het oosten. Daarnaast zijn er een aantal wegen richting deze N-wegen, zoals de Kerkenweg en de Boövenen.

Voor deze wegen zijn de huidige en toekomstige verkeersintensiteiten in beeld gebracht met het verkeersmodel Zuidoost Drenthe, zie tabel 1 (en bijlage 1 en 2). De verkeersintensiteiten zijn getoond voor het basisjaar 2018 en het prognosejaar 2030.



Figuur 2: Locaties etmaalintensiteiten met buffergebied (rood) en verlegde Steemanstraat (blauw)

Tabel 1: Etmaalintensiteiten werkdag bij locaties in figuur (aantallen motorvoertuigen, afgerond op 50-tallen)

Wegvak	Straatnaam	Categorisering en maximumsnelheid <sup>2</sup>	Basisjaar 2018	Prognosejaar 2030
1	Dordseweg (N862)	Gebiedsontsluitingsweg (80/50 km/u)	1.800	2.000
2	Dordseweg (n862)	Gebiedsontsluitingsweg (80/50 km/u)	1.850	2.100
3	Kerkenweg	Erftoegangsweg (60/30 km/u)	550	800
4	Kerkenweg	Erftoegangsweg (60/30 km/u)	500	900
5	Europaweg (N863)	Gebiedsontsluitingsweg (80/50 km/u)	2.800	2.350
6	Europaweg (N863)	Gebiedsontsluitingsweg (80/50 km/u)	1.600	1.500
7	Boôvenen	Erftoegangsweg (60/30 km/u)	750	1150
8	Stheemanstraat	Erftoegangsweg (60/30 km/u)	200	300

In overleg met de gemeente Emmen en provincie Drenthe zijn aannames gedaan over de herkomst van het verkeer (regionaal (omgeving Emmen/Coevorden (en verder) en Duitsland) en lokaal (omliggende dorpen) en de routes van dit verkeer. De resultaten hiervan zijn opgenomen in bijlage 3.

In tabel 2 zijn de verkeersintensiteiten voor het prognosejaar 2030 aangevuld met de verkeersgeneratie van de Buffer Zuid (op basis van de informatie uit bijlage 3). Dit geeft weer in welke mate de verkeersintensiteit op de weergegeven wegen toeneemt (absoluut en relatief) als gevolg van de realisatie van Buffer Zuid.

<sup>2</sup> De als eerst getoonde maximumsnelheid bedraagt de maximumsnelheid buiten de bebouwde kom. De als tweede getoonde snelheid betreft de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom.

Tabel 2: Etmaalintensiteiten werkdag bij locaties in figuur (aantallen motorvoertuigen, toename a.g.v. Buffer Zuid afgerond op 25-tallen)

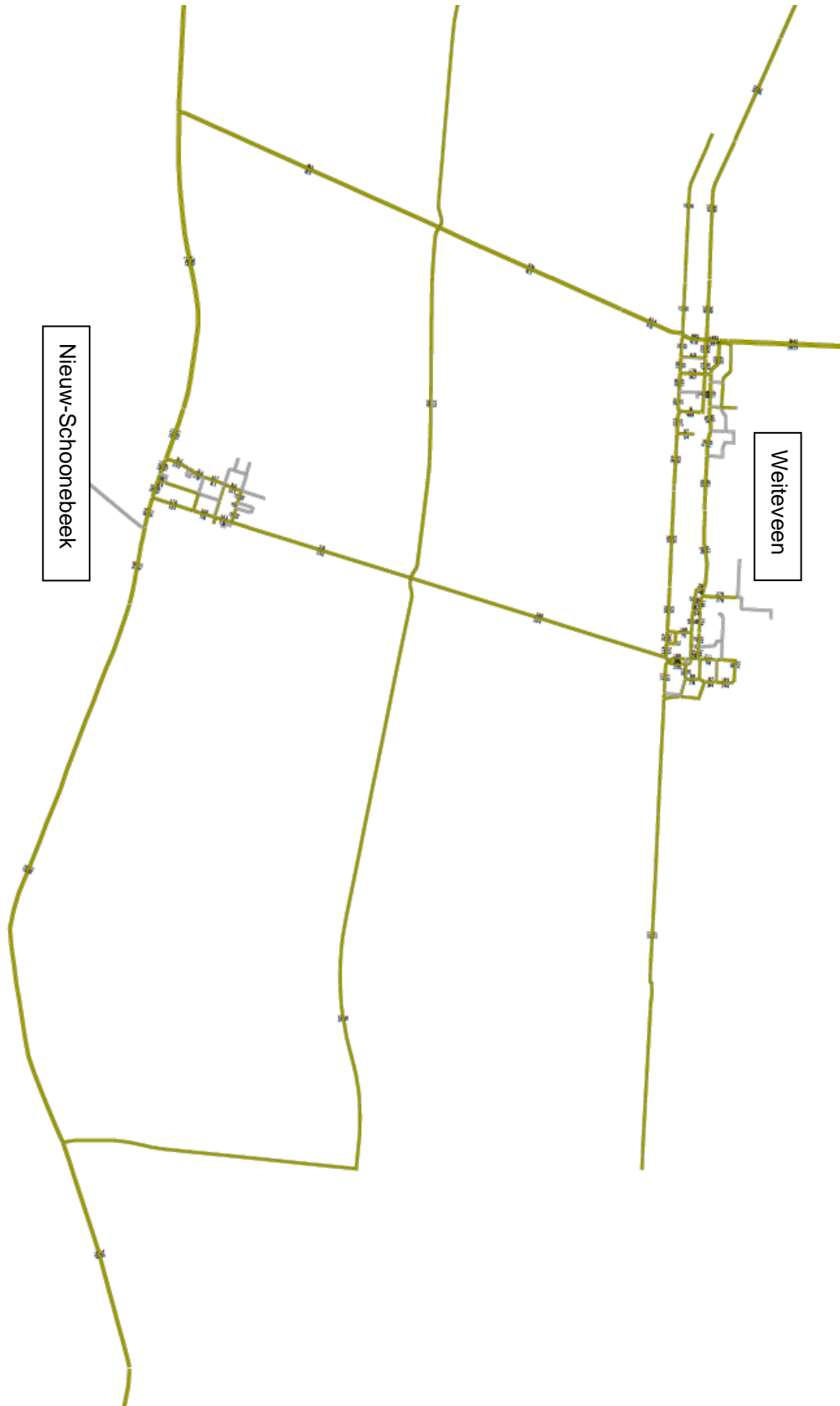
Wegvak	Straatnaam	Intensiteiten prognosejaar 2030	Toename a.g.v. Buffer Zuid	Intensiteit prognosejaar + Buffer Zuid	Relatieve toename intensiteit
1	Dordseweg (N862)	2.000	100	2.100	5%
2	Dordseweg (N862)	2.100	125	2.225	6%
3	Kerkenweg vanaf Boôvenen richting Weiteveen	800	25	825	3%
4A	Kerkenweg richting Nieuw-Schoonebeek	900	100	1.000	11%
4B	Kerkenweg richting kruispunt Boôvenen	900	150	1.050	17%
5	Europaweg (N863)	2.350	100	2.450	4%
6	Europaweg (N863)	1.500	0	1.500	0%
7	Boôvenen	1150	125	1.275	11%
8	Stheemanstraat	300	150	450	50%

Voor erftoegangswegen wordt een grenswaarde gehanteerd van maximaal 5.000-6.000 motorvoertuigen per etmaal. Geen van de etmaalintensiteiten op de wegen komt met de verkeersgeneratie van Buffer Zuid uit boven deze grenswaarde. Dit geldt zo voor de huidige situatie (basisjaar 2018) en voor het prognosejaar 2030 (inclusief Buffer Zuid). Hierdoor zijn op het gebied van weginrichting geen aanvullende maatregelen nodig om de verkeersafwikkeling te borgen. Voor gebiedsontsluitingswegen ligt de grenswaarde voor de verkeersintensiteit hoger (10.000 – 15.000 motorvoertuigen per etmaal). Ook voor deze wegen worden geen knelpunten met de verkeersafwikkeling verwacht.

#### **Bevindingen effect realisatie Buffer Zuid op verkeersintensiteiten**

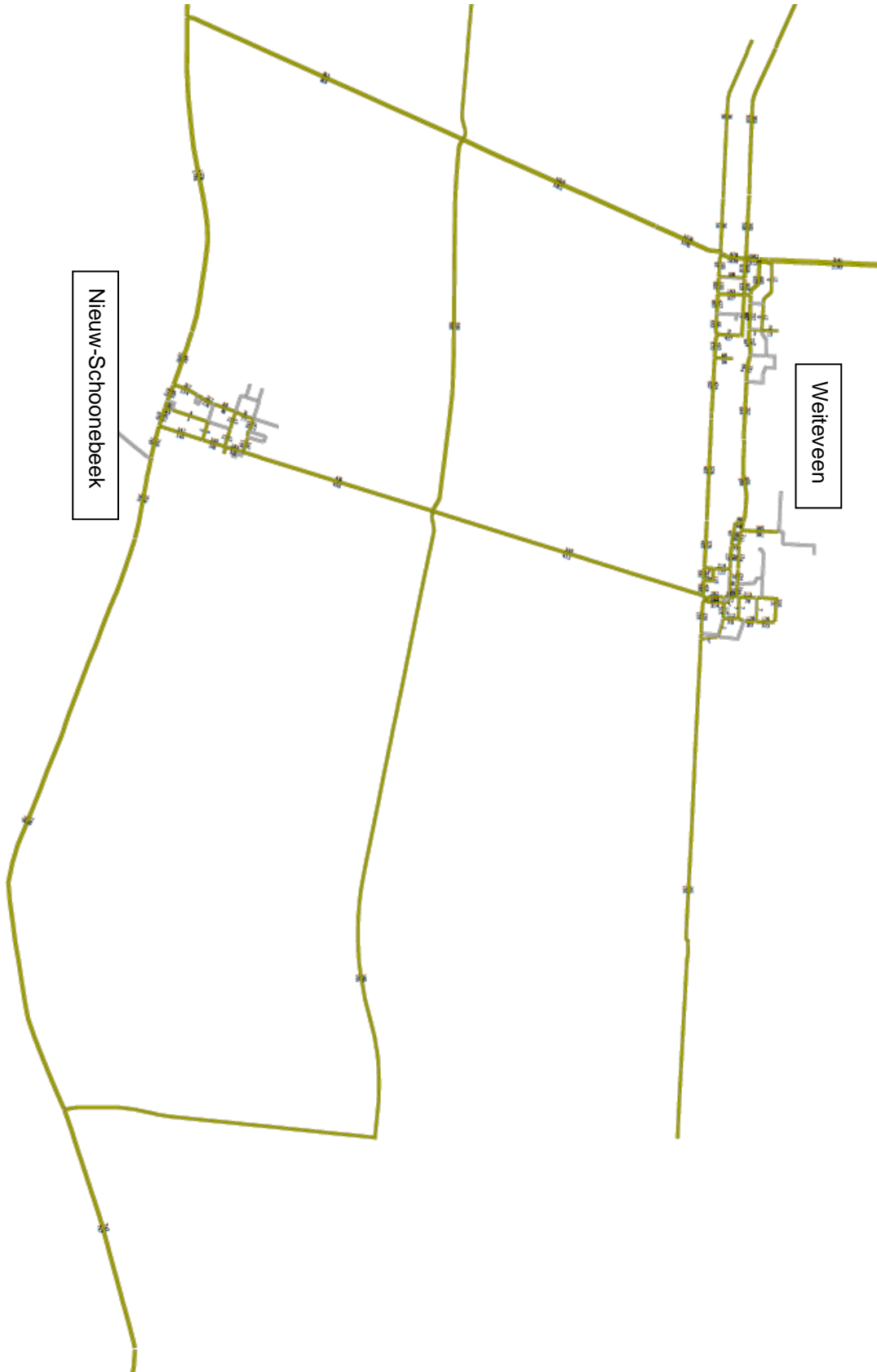
Op basis van voorgaande informatie blijkt dat de realisatie van Buffer Zuid leidt tot een verkeerstoename op diverse wegen buiten het plangebied. Gekeken naar de maximale capaciteit van de onderzochte wegen, wordt echter gesteld dat deze verkeerstoenames niet leiden tot knelpunten met de verkeersafwikkeling. Inclusief de toenames door de realisatie van Buffer Zuid blijven de verkeersintensiteiten op de verschillende wegen ruim onder de grenswaarden voor de maximale capaciteit.

## Bijlage 1: Verkeersmodel Zuidoost-Drenthe Etmaalintensiteit 2018





## **Bijlage 2: Verkeersmodel Zuidoost-Drenthe Etmaalintensiteit 2030**



### Bijlage 3: Verdeling verkeersgeneratie Buffer Zuid

Voor de verdeling van de verkeersgeneratie over de omliggende wegen zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Verdeling verkeer over lokale en regionale herkomsten
  - 1/3<sup>e</sup> van het verkeer heeft een lokale herkomst
    - 1/3<sup>e</sup> hiervan heeft een herkomst in de direct omliggende dorpen (Weiteveen, Nieuw-Schoonbeek en Middendorp);  
Dit verkeer verdeelt zich gelijkwaardig over deze dorpen. Richting Weiteveen en Nieuw-Schoonbeek gebruikt verkeer de Kerkenweg en richting Middendorp de verlegde Stheemanstraat.
    - 2/3<sup>e</sup> hiervan heeft een herkomst in de overige omliggende dorpen (Schoonbeek, Amsterdamscheveld en Klazienaveen).  
Dit verkeer verdeelt zich gelijkwaardig over deze dorpen. Richting Schoonbeek gebruikt verkeer de Kerkenweg en de N862. Richting Amsterdamscheveld en Klazienaveen gebruikt verkeer de Kerkenweg, Boôvenen en de N862.
  - 1/3<sup>e</sup> van het verkeer heeft een regionale herkomst in Nederland (Emmen (en verder) en Coevorden (en verder))
    - 50% hiervan heeft een herkomst in de omgeving Emmen (en verder);  
Dit verkeer gebruikt de Kerkenweg, Boôvenen en de N862 (Dordseweg)
    - 50% hiervan heeft een herkomst in de omgeving Coevorden (en verder).  
Dit verkeer gebruikt de Kerkenweg en de N863 (Europaweg)
  - 1/3<sup>e</sup> van het verkeer heeft een regionale herkomst in Duitsland
    - Dit verkeer gebruikt de verlegde Stheemanstraat en de N863 (Europaweg)

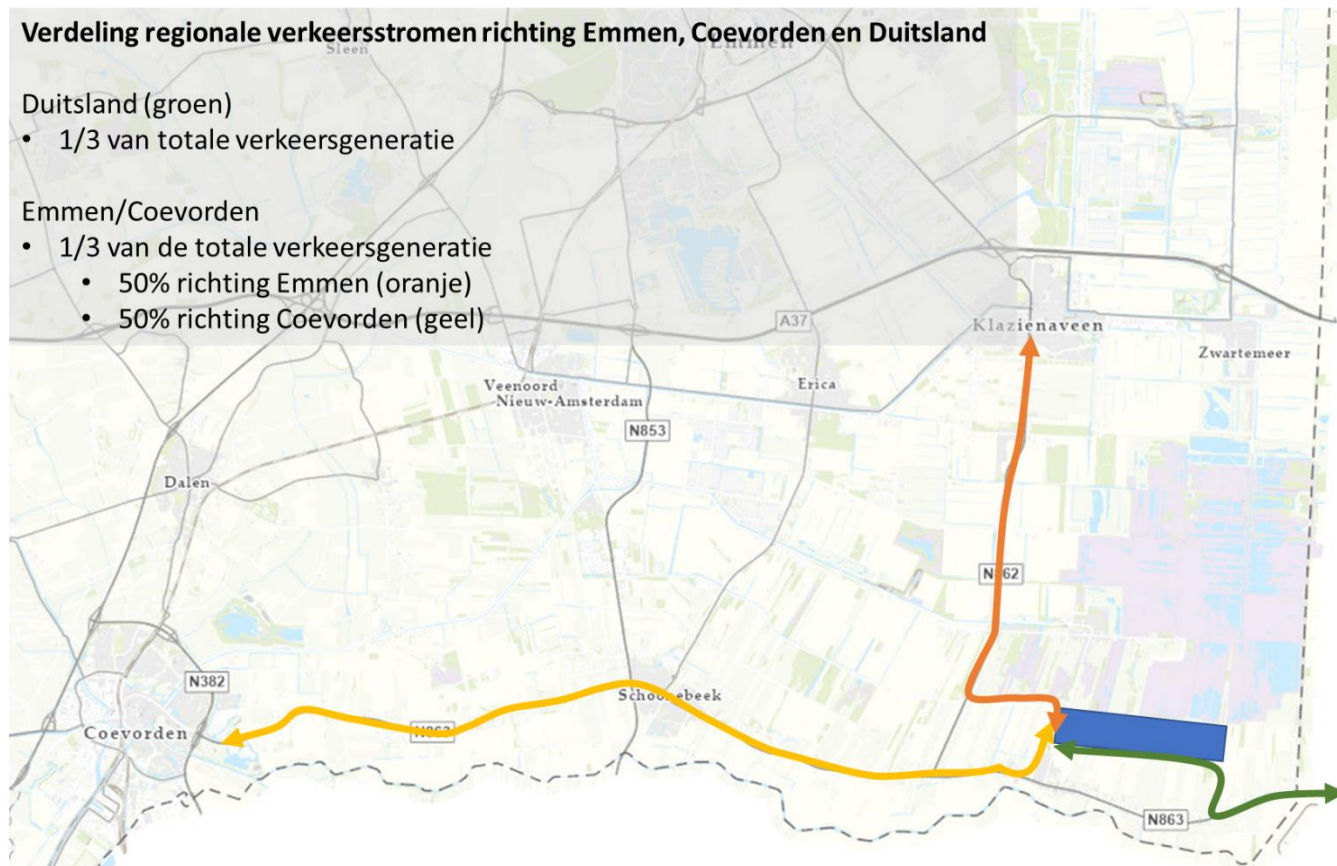
### Verdeling regionale verkeersstromen richting Emmen, Coevorden en Duitsland

Duitsland (groen)

- 1/3 van totale verkeersgeneratie

Emmen/Coevorden

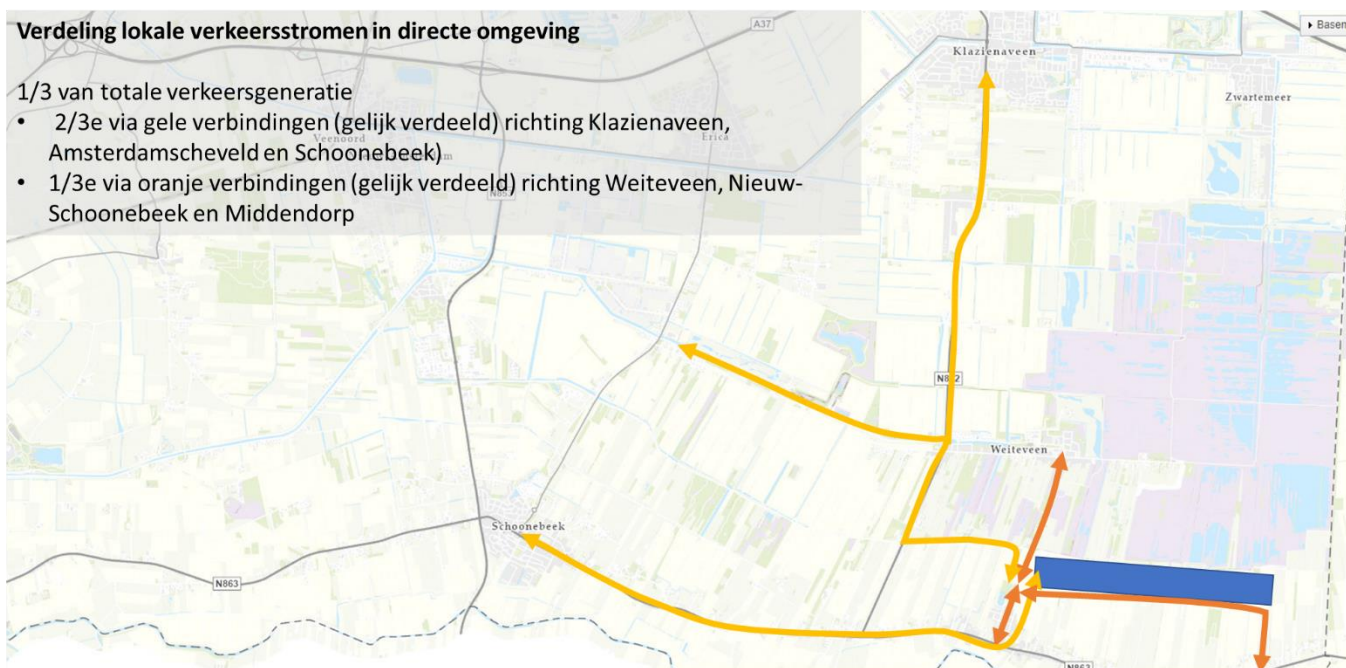
- 1/3 van de totale verkeersgeneratie
  - 50% richting Emmen (oranje)
  - 50% richting Coevorden (geel)



### Verdeling lokale verkeersstromen in directe omgeving

1/3 van totale verkeersgeneratie

- 2/3e via gele verbindingen (gelijk verdeeld) richting Klazienaveen, Amsterdamscheveld en Schoonebeek)
- 1/3e via oranje verbindingen (gelijk verdeeld) richting Weiteveen, Nieuw-Schoonebeek en Middendorp



### Berekening toename verkeersintensiteiten op wegvakken door realisatie Buffer Zuid

Op basis van de verdeling van het verkeer van en naar Buffer Zuid over de verschillende herkomsten en routes is de toename van de verkeersintensiteit op verschillende wegvakken berekend. In onderstaande tabel is voor de verschillende wegvakken uit de notitie weergegeven hoeveel de totale toename van de verkeersintensiteit bedraagt. Daarnaast is toegelicht hoe deze toename tot stand is gekomen.

Wegvak	Straatnaam	Totale toename verkeersintensiteit (mvt/etmaal) a.g.v. Buffer Zuid	Toelichting toename verkeersintensiteit (afgerond op 25-tallen)
1	Dordseweg (N862)	100	<i>Regionale verkeersstromen</i> - Verkeer met herkomst Emmen (75 verkeersbewegingen) <i>Lokale verkeersstromen</i> - Verkeer met herkomst Klazienaveen (25 verkeersbewegingen)
2	Dordseweg (N862)	125	<i>Regionale verkeersstromen</i> - Verkeer met herkomst Emmen (75 verkeersbewegingen) <i>Lokale verkeersstromen</i> - Verkeer met herkomst Klazienaveen (25 verkeersbewegingen) - Verkeer met herkomst Amsterdamscheveld (25 verkeersbewegingen)
3	Kerkenweg vanaf Boövenen richting Weiteveen	25	<i>Regionale verkeersstromen</i> - Geen <i>Lokale verkeersstromen</i> - Verkeer met herkomst Weiteveen (25 verkeersbewegingen)
4A	Kerkenweg richting Nieuw-Schoonebeek	100	<i>Regionale verkeersstromen</i> - Verkeer met herkomst Coevorden (75 verkeersbewegingen) <i>Lokale verkeersstromen</i> - Verkeer met herkomst Nieuw-Schoonebeek (25 verkeersbewegingen)
4B	Kerkenweg richting kruispunt Boövenen	150	<i>Regionale verkeersstromen</i> - Verkeer met herkomst Emmen (75 verkeersbewegingen) <i>Lokale verkeersstromen</i> - Verkeer met herkomst Klazienaveen (25 verkeersbewegingen) - Verkeer met herkomst Amsterdamscheveld (25 verkeersbewegingen) - Verkeer met herkomst Weiteveen (25 verkeersbewegingen)
5	Europaweg (N863)	100	<i>Regionale verkeersstromen</i> Verkeer met herkomst Coevorden (75 verkeersbewegingen) <i>Lokale verkeersstromen</i> - Verkeer met herkomst Schoonebeek (25 verkeersbewegingen)
6	Europaweg (N863)	0	Geen
7	Boövenen	125	<i>Regionale verkeersstromen</i> - Verkeer met herkomst Emmen (75 verkeersbewegingen) <i>Lokale verkeersstromen</i> - Verkeer met herkomst Klazienaveen (25 verkeersbewegingen) - Verkeer met herkomst Amsterdamscheveld (25 verkeersbewegingen)
8	Stheemanstraat	150	<i>Regionale verkeersstromen</i> - Verkeer met herkomst Duitsland (125 verkeersbewegingen) <i>Lokale verkeersstromen</i> - Verkeer met herkomst Middendorp (25 verkeersbewegingen)

