

Gebiedscoöperatie Buitenland van  
Rhoon UA

# Verkeersstudie Buitenland van Rhoon

*Omdat we ons verplaatsen*

adviseurs  
mobiliteit

**Goudappel  
Coffeng**

Gebiedscoöperatie Buitenland van Rhoon UA

# Verkeersstudie Buitenland van Rhoon

Datum 14 december 2020  
Kenmerk 007641.20200926.R1.02  
Eerste versie

## Documentatiepagina

Oprichtgever(s)	Gebiedscoöperatie Buijtenland van Rhoon UA
Titel rapport	Verkeersstudie Buijtenland van Rhoon
Kenmerk	007641.20200926.R1.02
Datum publicatie	14 december 2020





# 1

## Inleiding

### 1.1 Aanleiding

Het Buitenland van Rhoo is een uniek Nederlands polderlandschap, slechts enkele kilometers gelegen van Rotterdam. Het gebied wordt met name gekenmerkt door het agrarisch karakter, smalle dijkjes en grote kavels landbouwgronden. Het is een van de groene gebieden in de omgeving van Rotterdam en wordt voor de Rotterdamse bevolking gezien als potentiële locatie om te recreëren.

Het Buitenland van Rhoo is onderdeel van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR). Een van de speerpunten van PMR is het verbeteren van leefbaarheid in de regio. Voor de leefbaarheid speelt het Buitenland van Rhoo een belangrijke rol. Het gebied van in totaal 600 hectare is door de provincie Zuid-Holland aangewezen als belangrijke bestemming waar natuur, recreatie en landbouw in harmonie samengaan.

Om het Buitenland van Rhoo in te richten als bestemming voor natuur en recreatie is het gebied aan verandering onderhevig. Zo wordt meer groen toegevoegd aan het gebied, wordt aandacht gegeven aan het netwerk van fiets-voetpaden en worden recreatieve functies ontwikkeld. Door de ontwikkeling van het gebied verwacht de provincie Zuid-Holland een toename van de aantrekkelijkheid.

In juli 2018 heeft Goudappel Coffeng een rapport geschreven voor een eerste verkeersstudie in het Buitenland van Rhoo (kenmerk: ZHA339/Bkd). Het doel was om verkeersbewegingen, middels tellingen, in beeld te krijgen. Daarnaast werden er interviews gehouden met verschillende ondernemers in het gebied. Het eindrapport bood een overzicht van kansen en knelpunten van het gebied. Daarbij werd advies gegeven van te nemen maatregelen.

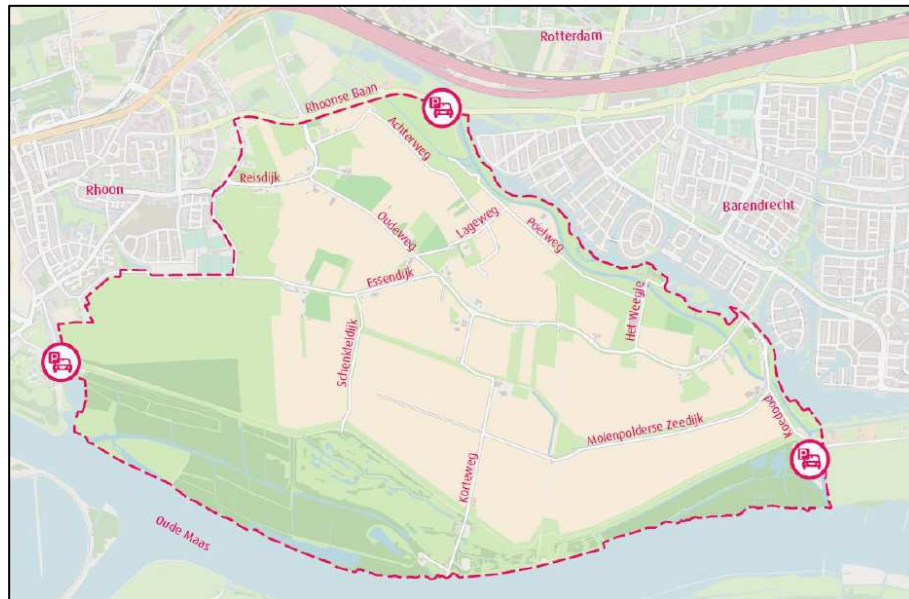
Het nieuwe rapport zal voor een deel voort borduren op het vorige en aansluiten bij de Recreatievisie 2030 voor het Buitenland van Rhoo (augustus 2020). De volgende punten zijn daarbij toegevoegd:

- actualisatie van verkeersbewegingen door middel van nieuwe telcijfers;
- nieuwe en meer gedetailleerde parkeerbalans waarbij parkeerplaatsen op grond van mogelijke recreatiebestemmingen wordt meegeteld;

- berekenen wat de verkeersgeneratie is van de openbare parkeerplaatsen en de recreatieve voorzieningen;
- bepalen wat de restcapaciteit is voor het aantal bezoekende motorvoertuigen per dag.

## 1.2 Plangebied

Het Buitenland van Rhoon ligt tussen Rhoon en Barendrecht in (figuur 1.1). In het noorden wordt het afgebakend door de Rhoonse Baan en de A15. In het zuiden wordt het gebied afgebakend door de Oude Maas. De belangrijkste ontsluitingswegen van het gebied zijn de Essendijk en de Rijsdijk. De Essendijk verbindt Rhoon met Barendrecht en de Rijsdijk verbindt het Buitenland met de N492 richting Rotterdam en de A15.



Figuur 1.1: Plangebied Buitenland van Rhoon

In de toekomst dient het Buitenland van Rhoon een belangrijke recreatielocatie te zijn voor met name inwoners uit Rotterdam en omgeving. Uit de Recreatievisie 2030 blijkt dat 85% van de bezoekers uit de direct aangrenzende gemeenten komt (10 – 15 km afstand). Hier gaat naar verwachting autoverkeer mee gemoeid.

In de Recreatievisie 2030 worden 200.000 tot 220.000 unieke bezoekers per jaar verwacht (totaal: 1,1 – 1,21 miljoen bezoekers per jaar). In deze rapportage is ook gerekend met een variant met 600.000 unieke bezoekers per jaar, wat neerkomt op totaal 3,3 miljoen bezoekers per jaar.

Aangezien in het Buitenland van Rhoon gerecreëerd wordt (wandelen, paardrijden en fietsen) zijn grote hoeveelheden autoverkeer niet wenselijk. Het gebied dient echter wel per auto bereikbaar te blijven.

Om toch genoeg bezoekers aan te trekken zijn drie locaties aangewezen waar reizigers hun auto kunnen parkeren, zoals weergegeven in figuur 1.1. Het betreft de parkeerlocaties: de Johannapolder (parkeren zuid), parkeerplaats Zevenmeet (parkeren noord) en de parkeerplaats langs de Koedood (parkeren oost). Verder huisvest het

gebied verschillende ondernemers die recreatieve activiteiten aanbieden en ook parkeergelegenheid hebben op eigen terrein.



# 2

## Buitenrecreatie in Rhoon

### 2.1 Plangebied Buitenland van Rhoon

Op 8 juni 2018 werd het rapport 'Streefbeeld Buitenland van Rhoon' gepresenteerd. Daarin is een beeld geschetst voor toekomstige recreatieve activiteiten en wandel- en fietsroutes. In augustus 2020 is de Recreatievisie 2030 voor het Buitenland van Rhoon opgesteld.

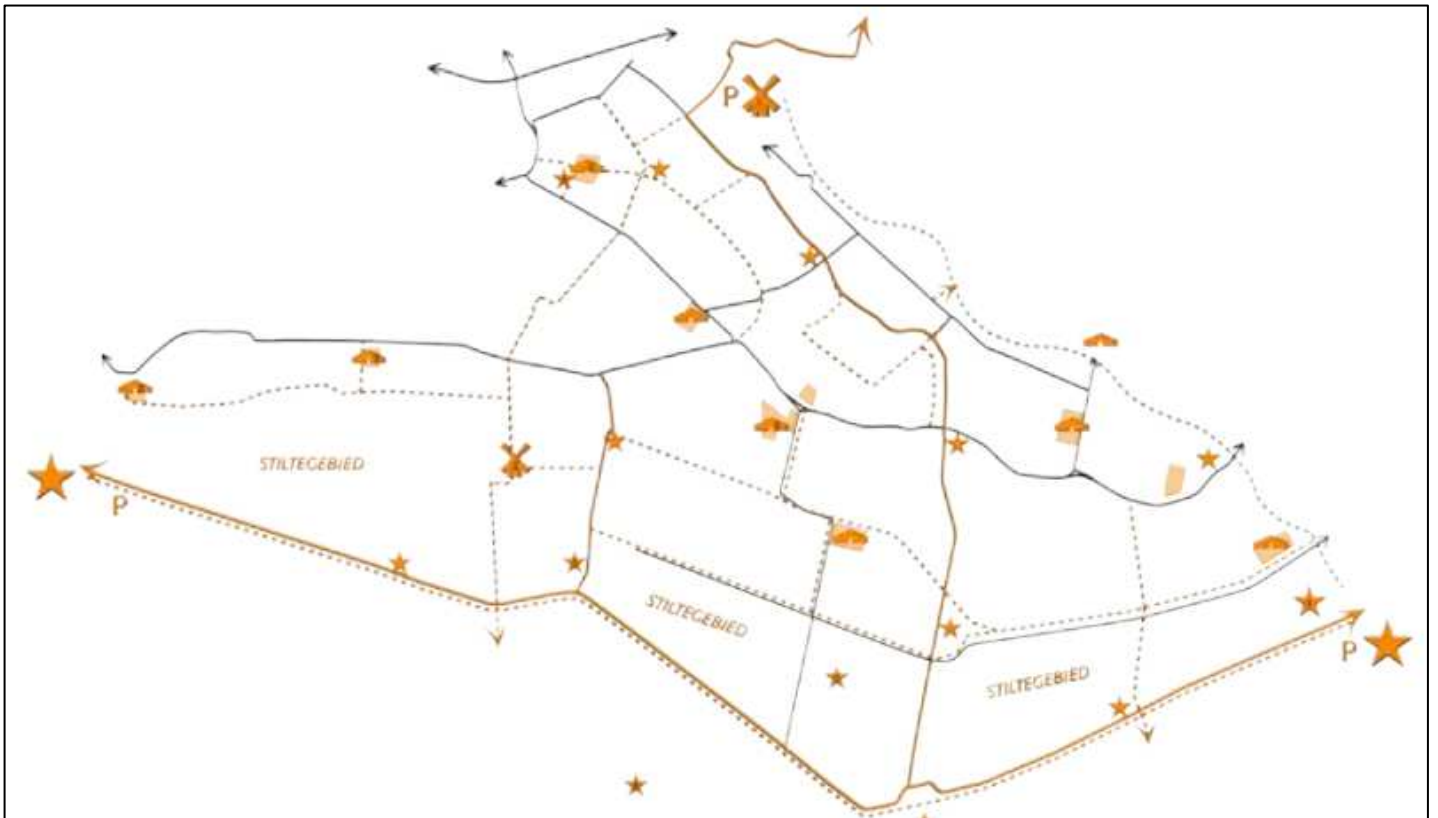
In de Recreatievisie 2030 (zie figuur 2.1) is onderscheid gemaakt:

- zone 1: grotere en dikkere recreatieve activiteiten;
- zone 2: dagrecreatie en kleinere verblijfsrecreatie;
- zone 3: kleinere dag- en verblijfsrecreatie;
- zone 4: stiltegebied en landbouw.

In de figuren 2.1 en 2.2 wordt getoond hoe de wandel- en fietsroutes vertakt zijn in het gebied. Uit figuur 2.2 blijkt tevens dat recreatieve activiteiten en belevingsplekken gelijkmatig zijn verspreid over het gebied.



*Figuur 2.1: Recreatieve zonering van het Buitenland van Rhoon (bron: Recreatievisie 2030)*



*Figuur 2.2: Schematische weergave Buitenland van Rhoon met daarop de fysieke infrastructuur*

Locatie	Activiteiten	Nummer
Rhoon Golfcenter	golf	1
Korenmolen	informatiepunt & verkoop streekproducten	2
Waterwipmolen	informatiepunt & horeca	3
Horeca Koedood (Graaf van Portland)	horeca	4
Boerderij Buytenhof	theeschenkerij, winkel, pluktuin	5
Boerderij Zegenhoeve	startpunt wandelroutes	6
Boerderij Vlakkenburg	informatiepunt & congrescentrum	7
Boerderij Vossenburg	verkoop streekproducten & manege	8

Tabel 2.1: Ondernemers in het Buitenland Rhoon die recreatieve activiteiten aanbieden

Op basis van informatie uit het Streefbeeld en de Recreatievisie 2030 is duidelijk dat de focus van recreatie komt te liggen op recreatieve wandelaars en fietsers, die al dan niet in combinatie met een bezoek aan een van de recreatieve voorzieningen, naar het gebied komen. Voor dit rapport is het vooral van belang hoeveel bezoekers jaarlijks naar het Buitenland van Rhoon komen, welke activiteiten ze gaan ondernemen en welk vervoersmiddel ze gebruiken.

Daarbij zijn de volgende uitgangspunten aangenomen:

- In de Recreatievisie 2030 is het uitgangspunt dat het gebied bezocht gaat worden door 220.000 unieke bezoekers (totaal 1,25 miljoen bezoekers per jaar).
- Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR), Provincie Zuid Holland en gebiedscorporatie Buitenland Rhoon verwachten maximaal 600.000 unieke bezoekers op jaarbasis (totaal 3,3 miljoen bezoekers per jaar). Dit aantal is ook als uitgangspunt aangenomen in dit rapport.
- Beide varianten (1,25 en 3,3 miljoen bezoekers, respectievelijk genoemd variant 1 en 2) worden onderzocht in dit rapport.
- De meeste toekomstige activiteiten vallen onder de noemer 'buitenrecreatie'. Er bestaan landelijke cijfers over hoeveel tijd Nederlanders aan de verschillende activiteiten gemiddeld besteden. Deze verhouding is aangehouden in dit rapport. De gebruikte cijfers zijn afkomstig uit: CBS Trendrapport toerisme, recreatie en vrije tijd (2016, 2017, 2018, 2019), NBTC kerncijfers vrije tijd (2019) CVTO, (2012, 2016), Nationale Wandelmonitor (2016), De golfbaan in beeld (2014) en GFK Group (2013).
- De verhoudingen in vrije tijdsbesteding zijn doorgerekend naar 600.000 bezoekers. Daaruit kan een schatting worden gemaakt welk deel bijvoorbeeld recreatief komt wandelen en welk deel komt fietsen.
- Van de buitenrecreanten (wandelaars en fietsers) zal naar schatting 19% gebruik maken van de agrarisch-culturele activiteiten die door plaatselijke ondernemers worden aangeboden.
- Het aantal bezoekers dat komt golfen is gebaseerd op gegevens uit interviews, verkeersintensiteit op de toegangsweg en kencijfers uit CROW publicatie 381: 'Toekomstbestendig parkeren'.
- In paragraaf 2.2 zijn cijfers opgenomen over de verwachte vervoerskeuze van bezoekers. Deze cijfers zijn gebaseerd op gegevens uit: CROW: ASVV (2012) CBS Trendrapport toerisme, recreatie en vrije tijd (2019), Wandelmonitor (2016) en GFK Group (2013).

- In paragraaf 2.3 is de verwachte recreatie per dag en maand weergegeven. Deze cijfers zijn afkomstig uit: CBS Trendrapport toerisme, recreatie en vrije tijd (2019) en NBTC (2012, 2019).

In tabel 2.2 zijn de 1,25 en 3,3 miljoen bezoekers opgedeeld op basis van welke activiteiten ze in het gebied gaan ondernemen. Het aantal recreatieve wandelaars vormt daarbij de grootste groep met 487.500 tot 1.287.000 verwachte wandelaars op jaarbasis. Op plek twee en drie staan overige activiteiten van buitenrecreatie, als zonnen en picknicken, en recreatieve fietsers. Beide groepen vormen ongeveer 20% van het geheel. Van de groep wandelaars, buitenrecreanten en fietsers wordt tevens verwacht dat een deel ook gebruik maakt van de recreatieve functies die door ondernemers in het gebied worden aangeboden. Deze bezoekers maken onderdeel uit van de 1.250.000 – 3.300.000 bezoekers. Dit volgt ook uit de verwachting dat bezoekers van meerdere activiteiten gebruik kunnen maken op een dag.

Activiteit	Percentage	Variant 1	Variant 2
Recreatief wandelen	39%	487.500	1.287.000
Buitenrecreatie overig (zonnen, luieren, picknick, bbq)	19%	237.500	627.000
Recreatief fietsen	18%	225.000	594.000
Sportief wandelen	10%	48.750	330.000
Paardensport/manege	8%	100.000	264.000
Golf	6%	75.000	198.000
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>	<b>1.250.000</b>	<b>3.300.000</b>

Tabel 2.2: De verwachte activiteiten van toekomstige bezoekers

## 2.2 Recreatie naar vervoersmodaliteiten

Voor recreatieve activiteiten bestaan ook statistieken over de gekozen vervoerswijze naar de betreffende activiteit. Voor sommige activiteiten moet een marge in acht worden genomen. Het aantal mensen dat recreatief gaat wandelen en vanuit huis vertrekt bedraagt gemiddeld genomen 71%. Dit zijn echter voor een groot deel wandelaars, die in de eigen buurt of het stadscentrum gaan wandelen. Wandelaars die in agrarische gebieden of bosgebieden gaan wandelen gaan in de praktijk vaker met de auto. Zoals tabel 2.3 laat zien gaat slechts 21% lopend vanuit huis, terwijl 65%, al dan niet als rijder, met de auto komt. Van het aantal sportieve wandelaars (hardlopers) vertrekt wel een groot deel te voet vanuit huis.

Activiteit	Variant 1	Variant 2	Modaliteitskeuze	Aantal auto's per jaar (variant 1)	Aantal auto's per jaar (variant 2)
Recreatief wandelen	487.500	1.287.000	36% auto (bestuurder), 29% auto (bijrijder), 21% lopend, 11% fiets, 3% OV	175.500	463.320
Buitenrecreatie (zonnen, luieren, picknick, bbq)	237.500	627.000	36% auto, 33% carpool 27% fiets, 3% OV	85.500	225.720
Recreatief fietsen	225.000	594.00	100% fiets	0	0
Sportief wandelen (hardlopen)	48.750	330.000	82% lopend, 18% auto	8.775	59.400
Paardensport/manege	100.000	264.000	27% auto (bestuurder), 24% auto (bijrijder), 49% fiets	27.000	71.280
Golf	75.000	198.000	100% auto	75.000	198.000
<b>Totaal</b>	<b>1.250.000</b>	<b>3.300.000</b>		<b>371.775</b>	<b>1.017.720</b>

Tabel 2.3: Aantal auto's per jaar per variant

De uitkomsten uit tabel 2.3 kunnen gebruikt worden om een schatting te maken hoeveel auto's in de toekomst op jaarbasis naar het Buitenland van Rhooon gaan. Deze auto's zullen gebruik maken van de drie openbare parkeerplaatsen of de aangeboden parkeergelegenheid van de plaatselijke ondernemers (bij de parkeergelegenheden in het gebied).

## 2.3 Recreatie per periode

Recreatieve activiteiten zijn niet gelijkmatig verdeeld over het jaar. Uit statistieken blijkt dat op zaterdag en zondagen meer activiteiten worden ondernomen dan op de gemiddelde weekdag. Tevens is de maand van het jaar bepalend voor drukte. De lentemaanden april, mei en juni zijn populair voor buitenrecreatie. De bezoekerspiek neemt daarna langzaam af maar blijft nog wel hoog tot oktober. De maanden november, januari en februari zijn dal momenten voor buitenrecreatie. In tabel 2.4 zijn de verwachte bezoekerspercentages per maand verder gespecificeerd. Uitgaande van 1,25 – 3 miljoen bezoekers per jaar, telt april naar verwachting 118.750 tot 313.500 bezoekers.

maand	percentage recreatieve bezoekers	aantal recreatieve bezoekers variant 1	recreatief autoverkeer variant 1	aantal recreatieve bezoekers variant 2	recreatief autoverkeer variant 2
januari	7,1%	88.750	26.396	234.300	72.258
februari	7,2%	90.000	26.768	237.600	73.276
maart	7,8%	97.500	28.998	257.400	79.382
april	9,5%	118.750	35.319	313.500	96.683
mei	9,2%	115.000	34.203	303.600	93.630
juni	9,2%	115.000	34.203	303.600	93.630
juli	8,9%	111.250	33.088	293.700	90.577
augustus	8,6%	107.500	31.973	283.800	87.524
september	8,5%	106.250	31.601	280.500	86.506
oktober	8,4%	105.000	31.229	277.200	85.488
november	7,5%	93.750	27.883	247.500	76.329
december	8,1%	101.250	30.114	267.300	82.435
<b>totaal</b>	<b>100%</b>	<b>1.250.000</b>	<b>371.775</b>	<b>3.300.000</b>	<b>1.017.720</b>

Tabel 2.4: Percentage bezoekers per maand en verwachte bezoekersaantallen

In tabel 2.4 valt verder af te lezen het recreatieve autoverkeer in de maand april naar schatting 35.319 tot 96.683 voertuigen bedraagt. Omdat dit een piekmoment is zal met dit getal verder worden gerekend. April telt naar verwachting 118.750 tot 313.500 bezoekers, wat neer komt op 3.958 tot 10.450 bezoekers per dag of 27.708 tot 78.375 per week. In tabel 2.5 is het aantal verwachte recreatieve bezoekers per dag gespecificeerd. Zoals valt af te lezen zitten er grote verschillen tussen de bezoekerspercentages per dag van de week. Zo ligt op de zondag, tijdens de drukste maanden, het aantal verwachte bezoekers op 8.035 tot 22.729 gemiddeld, terwijl dat op werkdagen veel lager is. Het recreatieve autoverkeer bedraagt op een gemiddelde zondag in april 2.561 tot 7.010 voertuigen.

dag	percentage recreatieve bezoekers	aantal recreatieve bezoekers (variant 1)	recreatief autoverkeer (variant 1)	aantal recreatieve bezoekers (variant 2)	recreatief autoverkeer (variant 2)
maandag	10%	2.771	883	7.838	2.417
dinsdag	9%	2.494	795	7.054	2.175
woensdag	12%	3.325	1.060	9.405	2.901
donderdag	9%	2.494	795	7.054	2.175
vrijdag	11%	3.048	971	8.621	2.659
zaterdag	20%	5.542	1.766	15.675	4.834
zondag	29%	8.035	2.561	22.729	7.010
<b>totaal</b>	<b>100%</b>	<b>27.708</b>	<b>8.830</b>	<b>78.375</b>	<b>24.171</b>

Tabel 2.5: Percentage bezoekers per week en verwachte drukste bezoekersaantallen

## 2.4 Conclusie

De aantallen bezoekers en auto's naar het Buitenland van Rhooon zijn hieronder samengevat voor variant 1 (1,25 miljoen bezoekers per jaar) en variant 2 (3,3 miljoen bezoekers per jaar):

- Er worden 1,25 – 3,3 miljoen bezoekers per jaar verwacht. Dit komt overeen met 371.775 tot 1.017.720 auto's per jaar.
- In de drukste maand worden tot 35.319 tot 96.683 auto's verwacht.
- Op de drukste dag worden 2.561 tot 7.010 auto's verwacht.

# 3

## Verkeerstellingen

### 3.1 Inleiding

Door het Buitenland van Rhoo in te richten voor recreatie heeft de provincie Zuid-Holland de verwachting dat het aantal bezoekers naar het gebied zal stijgen. Dit heeft effect op het parkeren en de verkeerscirculatie in het gebied. Om de huidige verkeerscirculatie en intensiteiten op het wegennet in beeld te brengen zijn gedurende de volgende maanden verkeerstellingen uitgevoerd:

- maart 2018 (van 10 maart tot en met 23 maart);
- september en oktober 2019 (van 25 september tot en met 08 oktober).

De gemiddelde temperaturen in maart 2018 lagen tussen de -1,3 en 11,5 graden. Tijdens deze periode waren 5 droge dagen, 4 dagen met nauwelijks neerslag en 5 dagen met neerslag (meer dan 5 uur per dag). In de tweede periode lag de temperatuur tussen de 9,4 en 16,3 graden. Hierbij was een droge dag, 7 dagen met nauwelijks neerslag en 6 dagen met neerslag (meer dan 5 uur per dag).

Voor het uitvoeren van de verkeerstellingen is gekozen voor twee periodes. De resultaten uit beide periodes zijn met elkaar vergeleken en gebruikt om conclusies te formuleren. Door de data uit beide periodes te vergelijken is het mogelijk een algemeen beeld wat betreft de verkeersdruk en verkeerscirculatie te schetsen.

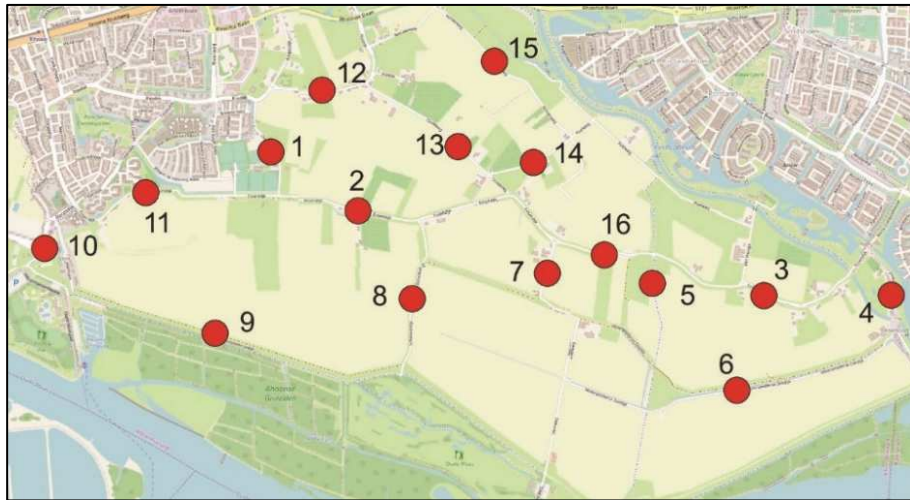
De verkeerstellingen zijn door middel van telsingangen uitgevoerd. De telsingangen zijn op een aantal locaties, weergegeven in figuur 3.1, in het Buitenland van Rhoo geplaatst gedurende de maanden maart 2018 en september en oktober 2019. Bij het meten is onderscheid gemaakt in de volgende modaliteiten:

- auto's (< 3.500 kg);
- zwaar verkeer (zware vracht, > 3.500 kg);
- tweewielers (fietsen, snor- en bromfietsen).

In totaal zijn er 16 tellingen verricht:

- Locatie 9 verschilt in locatie op de 2 meetmomenten;
- Locatie 10 verschilt in locatie op de 2 meetmomenten;
- Locatie 16 is uitsluitend uitgevoerd in de meest recente telling.





*Figuur 3.1: Locaties uitgevoerde slangtellingen*

De tellocaties, zoals weergegeven in figuur 3.1, zijn bepaald in samenspraak met de opdrachtgever. In totaal is gekozen voor 16 locaties om de verkeerstellingen uit te voeren. Hierin is gekozen voor een spreiding van het aantal tellocaties om een evenredig beeld te krijgen van het totale gebied. Op de volgende punten zijn tellingen uitgevoerd:

1. Omloopseweg
2. Essendijk
3. Essendijk
4. Koedood
5. Molenpolderpad
6. Molenpolderse Zeedijk
7. Korteweg
8. Schenkeldijk
9. Zegenpoldersedijk
10. Havendam
11. Essendijk
12. Rijsdijk
13. Oudeweg
14. Lageweg
15. Achterweg
16. Essendijk

## 3.2 Resultaten

In de maanden maart 2018 en oktober 2019 zijn verkeerstellingen uitgevoerd om de intensiteiten in het Buitenland van Rhoon te meten en inzicht te krijgen in de verkeerscirculatie. De resultaten uit de tellingen worden hieronder beschreven en weergegeven in de tabellen 3.1 (werkdagen) en 3.2 (zaterdag).

Uit de tellingen valt op dat met name de Essendijk, de Koedood, de Omloopseweg en de Rijsdijk de hoogste verkeersintensiteiten in het plangebied kennen. Vooral de Essendijk en de Koedood blijken twee belangrijke verbindingen in het Buitenland. Uit de tellingen

op de Essendijk valt vooral op dat het aantal voertuigen op de locaties in het oosten (R3 en R16) hoger is dan op de Essendijk in het westen (R2 en R11). Dit komt doordat bestuurders via de Omloopseweg of Oudeweg (R1 en R13) de Essendijk opgaan of verlaten.

De verkeersdrukke is toegenomen in het Buitenland. Tussen maart 2018 en oktober 2019 is op de drukke wegen een stijging van tussen de 1,7% en 15,2% motorvoertuigen per etmaal te noteren.

	Tellocatie	Totaal aantal voertuigen Werkdag (maart 2018)	Totaal aantal voertuigen Werkdag (oktober 2019)	Vershil	%
R1	Omloopseweg	823	837	14	1,7
R2	Essendijk	1.100	1.143	43	3,9
R3	Essendijk	1.467	1.690	223	15,2
R4	Koedood	1.367	1.484	117	8,6
R5	Molenpolderpad	6	11	5	83,3
R6	Molenpolderse Zeedijk	51	56	5	9,8
R7	Korteweg	456	468	12	2,6
R8	Schenkeldijk	40	52	12	30,0
R9	Zegenpoldersedijk				
R10	Havendam		44		
R11	Essendijk	912	964	52	5,7
R12	Rijsdijk	902	928	26	2,9
R13	Oudeweg	571	631	60	10,5
R14	Lageweg	33	37	4	12,1
R15	Achterweg	28	30	2	7,1
R16	Essendijk		1.648		

Tabel: 3.1: Aantal motorvoertuigen per etmaal (werkdag) op verschillende tellocaties

In tabel 3.2 is het aantal motorvoertuigen op een zaterdag weergegeven. Met name het aantal motorvoertuigen op de Omloopseweg is fors hoger. Dit kan verklaard worden doordat er sportvelden naast de Omloopseweg liggen. Op wedstrijddagen is er daardoor meer verkeersdrukke. De tellingen aan de Oostzijde van het gebied op de Essendijk en Koedood (R3 en R4), maar ook op de Oudeweg (R13) zijn lager op een zaterdag dan op een werkdag. De tellingen aan de westzijde van het gebied op de Essendijk en Rijsdijk (R2, R11 en R12) zijn hoger op een zaterdag dan op een werkdag.

Voor zaterdagen geldt ook dat de huidige verkeersdrukke is toegenomen ten opzichte van maart 2018. Doorgaans wordt er gemiddeld verkeersstijgingspercentage van 1% op jaarbasis gehanteerd. Tijdens deze tellingen is de stijging binnen anderhalf jaar een stuk hoger gebleken. Een verklaarbare reden kan zijn dat het aantal buiten-recreatieve activiteiten in oktober iets hoger ligt dan in maart, zoals ook blijkt uit cijfers van maandelijkse buitenrecreatie van het CBS en NBTC (tabel 2.4). Verder kan het gaan om verkeer dat op werkdagen via de Essendijk 'sluip' en deze route uit ervaring op zaterdagen ook gaat gebruiken.

	Tellocatie	Totaal aantal voertuigen zaterdag (maart 2018)	Totaal aantal voertuigen zaterdag (oktober 2019)	Vershil	%
R1	Omloopseweg	1.495	1.751	256	+ 17,1
R2	Essendijk	1.181	1.238	57	+ 4,8
R3	Essendijk	1.593	1.719	126	+ 7,9
R4	Koedood	1.296	1.300	4	+ 0,3
R5	Molenpolderpad	11	12	1	+ 9,1
R6	Molenpolderse Zeedijk	54	55	1	+ 1,9
R7	Korteweg	501	511	10	+ 2,0
R8	Schenkeldijk	39	74	35	+ 89,7
R9	Zegenpoldersedijk				
R10	Havendam		41		
R11	Essendijk	1.037	1.102	65	+ 6,3
R12	Rijsdijk	892	1.141	249	+ 27,9
R13	Oudeweg	526	615	89	+ 16,9
R14	Lageweg	38	42	4	+ 10,5
R15	Achterweg	45	27	-18	- 40,0
R16	Essendijk		1.709		

*Tabel 3.2: Aantal motorvoertuigen per etmaal (zaterdag) op verschillende tellocaties*

In de tabellen 3.3 en 3.4 is een overzicht gegeven van het aantal gemeten tweewielers wat een telsing passeerde. Dit zijn zowel fietsers als bromfietsen en motoren. De exacte verdeling tussen deze groepen is niet bekend. Uitgaande van een gemiddelde verdeling op basis van CBS cijfers zal zeker 90% een fietser zijn. Er zijn grote verschillen te noteren tussen de cijfers van maart 2018 en oktober 2019. Op de grote wegen zijn doorgaans stijgingen te noteren. Opvallend is dat de Essendijk op de locatie R3 een daling heeft. Ook zijn de tellingen op R3 en R16 lager uitgevallen dan de tellingen aan de Westzijde van het gebied.

	Tellocatie	Totaal aantal fietsers/brommers/ motoren werkdag (maart 2018)	Totaal aantal fietsers/brommers/ motoren werkdag (oktober 2019)	Vershil	%
R1	Omloopseweg	107	145	38	+ 35,5
R2	Essendijk	100	216	116	+ 116
R3	Essendijk	195	153	-42	- 21,5
R4	Koedood	121	194	73	+ 60,3
R5	Molenpolderpad	41	5	-36	- 87,8
R6	Molenpolderse Zeedijk	13	12	-1	- 7,7
R7	Korteweg	26	33	7	+ 26,9
R8	Schenkeldijk	20	90	70	+ 350
R9	Zegenpoldersedijk		928		
R10	Havendam	29	172	143	+ 493,1
R11	Essendijk	91	208	117	+ 128,6
R12	Rijsdijk	204	263	59	+ 28,9
R13	Oudeweg	76	122	46	+ 60,5
R14	Lageweg	56	78	22	+ 39,3
R15	Achterweg	30	35	5	+ 16,7
R16	Essendijk		153		

Tabel 3.3: Aantal tweewielers per etmaal (werkdag) op verschillende tellocaties

In tabel 3.4 is een overzicht gegeven van het aantal tweewielers op een zaterdag. Op bijna elke tellocatie is een stijging in het aantal tweewielers waargenomen. Ook op zaterdagen geldt dat de tellingen op de Essendijk aan de oostkant (R3 en R16) van het gebied lager zijn dan aan de westkant (R2 en R11). Verder is er ook een groot verschil te zien tussen zaterdagen en gemiddelde werkdagen. Op de Essendijk, Rijsdijk en Omloopseweg is op sommige tellocaties een verdubbeling zichtbaar. In hoofdstuk 2 werd het aantal toekomstige fietsers op 225.000 (variant 1) tot 594.000 (variant 2) per jaar geschat. Dat zijn er gemiddeld 616 tot 1.627 per dag wat op kan lopen tot 1.881 fietsers per dag op de meest drukke dagen.

De verkeersintensiteiten op de Zegenpoldersedijk zijn op werkdagen hoger dan op zaterdag. Dat geeft aan dat er sprake is van een belangrijke woon-werk/school-relatie.

	Tellocatie	Totaal aantal fietsers/brommers/ motoren zaterdag (maart 2018)	Totaal aantal fietsers/brommers/ motoren zaterdag (oktober 2019)	Vershil	%
R1	Omloopseweg	265	482	217	+ 81,9
R2	Essendijk	190	479	289	+ 152,1
R3	Essendijk	195	249	54	+ 27,7
R4	Koedood	202	320	118	+ 58,4
R5	Molenpolderpad	66	2	-64	- 97
R6	Molenpolderse Zeedijk	21	41	20	+ 95,2
R7	Korteweg	30	54	24	+ 80
R8	Schenkeldijk	39	245	206	+ 528,2
R9	Zegenpoldersedijk		846		
R10	Havendam	184	223	39	+ 21,2
R11	Essendijk	183	466	283	+ 154,6
R12	Rijsdijk	220	410	190	+ 86,4
R13	Oudeweg	85	152	67	+ 78,9
R14	Lageweg	46	107	61	+ 132,6
R15	Achterweg	59	97	38	+ 64,4
R16	Essendijk		265		

Tabel 3.4: Aantal tweewielers per etmaal (zaterdag) op verschillende tellocaties

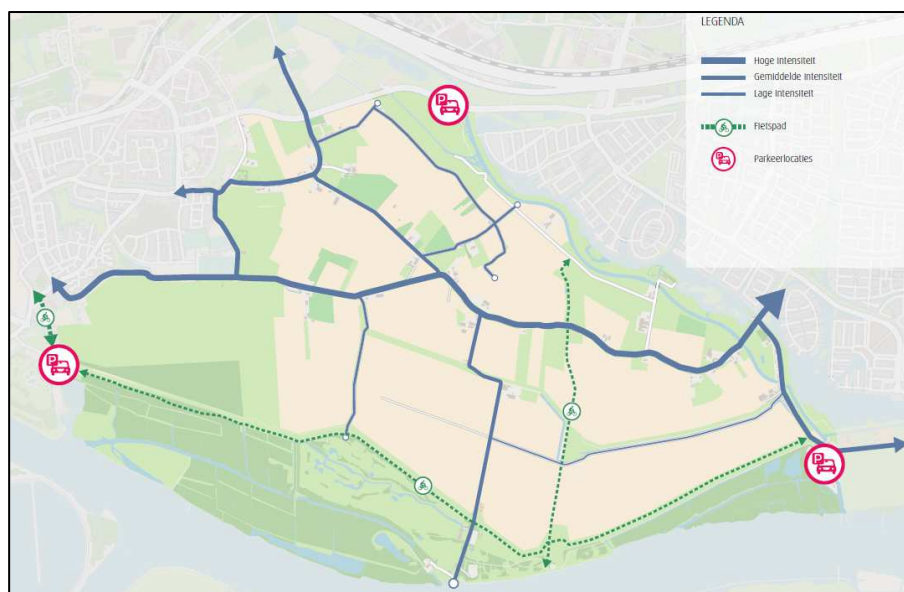
Tenslotte is in tabel 3.5 een overzicht gegeven over het vracht- en landbouwverkeer in het gebied. Net als bij het personenautoverkeer is er een stijging te zien in het aantal passerende vrachtvoertuigen. Daarnaast is er ook een verandering in patroon zichtbaar. In maart 2018 waren de drukste punten de Koedood en de Rijsdijk (R4 en R12). Beide punten liggen aan de rand van het gebied. De Essendijk werd vergeleken met deze twee tellocaties minder zwaar belast. In de recente tellingen wordt de Essendijk een stuk zwaarder belast (R3 en R16), terwijl ook de Koedood een stijging kent.

	Tellocatie	Totaal aantal vracht (maart 2018)	Totaal aantal vracht (oktober 2019)	Vershil	%
R1	Omloopseweg	23	23	0	0
R2	Essendijk	20	32	12	+60
R3	Essendijk	20	58	38	+190
R4	Koedood	32	50	18	+56,3
R5	Molenpolderpad	3	3	0	0
R6	Molenpolderse Zeedijk	2	7	5	+250
R7	Korteweg	15	17	2	+13,3
R8	Schenkeldijk	2	3	1	+50
R9	Zegenspoldersedijk				
R10	Havendam		6		
R11	Essendijk	18	28	10	+55,6
R12	Rijsdijk	38	35	-3	-7,9
R13	Oudeweg	22	20	-2	-9,1
R14	Lageweg	2	2	0	0
R15	Achterweg	3	2	-1	-33,3
R16	Essendijk		56		

Tabel 3.5: Aantal vrachtvoertuigen per etmaal (werkdag) op verschillende tellocaties

### 3.3 Conclusie

De resultaten uit de tellingen zijn naast elkaar gelegd en schematisch weergegeven in een visualisatie. In figuur 3.2 is onderscheidt gemaakt in wegen met hoge intensiteit (1.000 – 2.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal), gemiddelde intensiteit (100 tot 1.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal) en lage intensiteit (tot 100 motorvoertuigbewegingen per etmaal). In het volgende hoofdstuk is een toets weergegeven op basis van de wegkenmerken.



Figuur 3.2: Schematische weergaven van de verkeersstellingen en de hoofdstructuur

# 4

## Analyse infrastructuur

### 4.1 Inleiding

Onderdeel van de verkeersstudie is een analyse van de huidige infrastructuur. Door de verkeersintensiteiten uit de tellingen te vergelijken met de huidige infrastructuur is bepaald of er sprake is van te hoge verkeersdruk in het gebied. Ook worden de gemeten snelheden vergeleken met de wettelijke snelheden en de daarbij horende breedtes van de verschillende wegen. Om een eerste beeld te schetsen wordt de huidige infrastructuur eerst geanalyseerd op algemene cijfers uit het 'CROW Handboek Verkeersveiligheid'. Tevens is een toets uitgevoerd aan de hand van de door Goudappel Coffeng uitgevoerde Wegenscan. Hierin zijn alle relevante ontwerpcriteria van CROW opgenomen. Hiermee wordt bepaald hoeveel verkeer de huidige infrastructuur daadwerkelijk op een verkeersveilige wijze kan verwerken.

### 4.2 CROW-handboek Verkeersveiligheid

Het Waterschap heeft haar wegennet ingedeeld in erftoegangs- en gebiedsontsluitingswegen (bron: Categorisering uit het Wegenbeheerprogramma van het waterschap). Gebiedsontsluitingswegen hebben een maximumsnelheid van 80 km/h en hebben vooral een verbindende (verkeers-) functie tussen gebieden. Erftoegangswegen hebben een maximumsnelheid van 60 km/h. Voor deze wegen is de verblijfsfunctie van voetgangers, ruiters en fietsers van belang. Gemotoriseerd verkeer is er te gast.

De wegen in het Buitenland van Rhoon worden gezien als een erftoegangsweg. Onderscheid wordt gemaakt in een erftoegangsweg I en erftoegangsweg II. De wegen in het Buitenland van Rhoon zijn een erftoegangsweg II, met uitzondering van de Rhoonse Baan (gebiedsontsluitingsweg).

Met gegevens uit het CROW Handboek Verkeersveiligheid is de huidige infrastructuur geanalyseerd. Conform de regelgeving uit het Handboek en het feit dat het volledige plangebied buiten de bebouwde komt valt blijkt dat alle wegen, op de Rhoonse Baan na, erftoegangswegen zijn met een maximumsnelheid van 60 km/h. Bij een erftoegangsweg

60 km/h wordt een minimale breedte van 3 meter gehanteerd. Uit tabel 4.1 blijkt dat alle wegen binnen deze marges vallen, op de Lageweg na met een breedte van 2,75 meter.

Kenmerk tellocatie		Breedte	V85 km/h maart 2018	V85 km/h oktober 2019
R1	Omloopseweg	4,00 m	53	49
R2	Essendijk	4,10 m	63	50
R3	Essendijk	4,45 m	61	57
R4	Koedood	4,50 m	65	60
R5	Molenpolderpad	3,15 m	31	33
R6	Molenpolderse Zeedijk	3,45 m	45	74
R7	Korteweg	3,45 m	56	55
R8	Schenkeldijk	3,45 m	44	53
R9	Zegenpoldersedijk	3,00 m	33	
R10	Havendam	3,00 m		33
R11	Essendijk	3,90 m	66	56
R12	Rijsdijk	4,94 m	54	55
R13	Oudeweg	4,35 m	67	66
R14	Lageweg	2,75 m	36	44
R15	Achterweg	3,10 m	46	59
R16	Essendijk	4,80 m		62

Tabel 4.1: Breedtes en gemeten snelheden

Tijdens de tellingen zijn de gemiddelde snelheden op de wegen gemeten. In dit geval is voor een V85 benadering gekozen. Dit geeft aan dat 85% van het verkeer niet harder rijdt dan de betreffende snelheid.

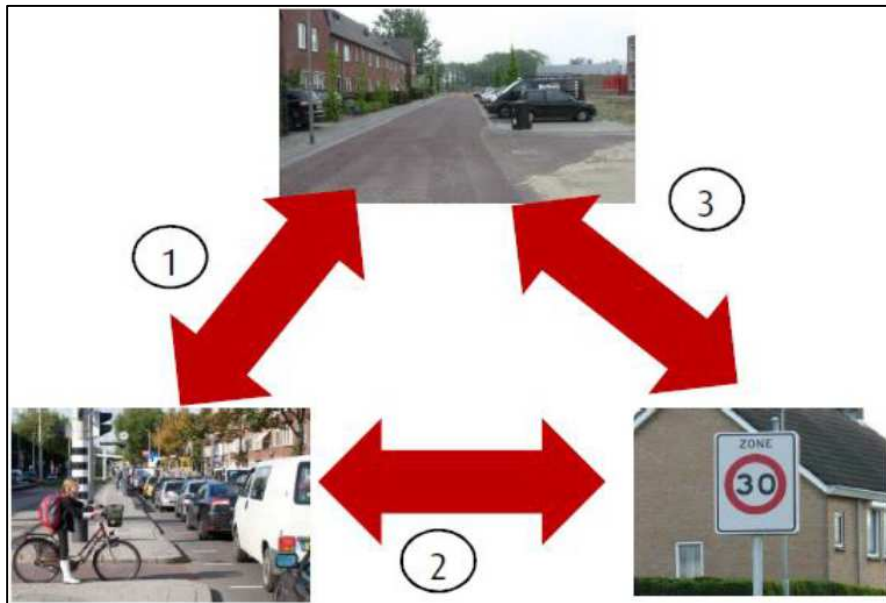
Tijdens de metingen van zowel maart 2018, als oktober 2019, wordt op een aantal plekken gemiddeld harder gereden dan toegestaan. Het is opvallend dat de locaties waar te hard wordt gereden in maart niet overeen komen met de locaties in oktober. Alleen op de Oudeweg ligt de snelheid een stuk hoger dan is toegestaan. Op de meeste locaties op de Essendijk is de snelheid afgenomen, wat verklaard kan worden door de toegenomen verkeersdruk. De Molenpolderse Zeedijk springt eruit met een hoge meting (74 km/h). Het gemiddeld aantal geteld motorvoertuigen per etmaal op deze locatie lag tussen de 54 en 56 km/h.

In het 'CROW Handboek Verkeersveiligheid' staat beschreven dat een erftoegangsweg 60 km/h buiten de bebouwde kom 4.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal aankan. Uit de tellingen blijkt dat de Essendijk de hoogste intensiteiten kent. De Essendijk telde op het drukste moment 1.484 motorvoertuigen per etmaal. Hiermee valt de Essendijk, en daarmee ook de overige wegen in het plangebied, onder de marge genoemd in het 'CROW Handboek Verkeersveiligheid'.

### 4.3 Wegenscan

De huidige situatie is getoetst aan de hand van de Wegenscan. De Wegenscan bevat hulpmiddelen voor het beoordelen van de relatie vorm-functie-gebruik van de weg (zie figuur 4.1). Deze relatie is het kenmerk van een duurzaam veilig ingericht wegennet. 'Duurzaam Veilig' is het verkeersveiligheidsbeleid van de Nederlandse overheden.





Figuur 4.1: Relatie vorm-functie-gebruik (werking Wegenscan)

De volgende aspecten zijn beoordeeld:

1. Gebruik van de weg –vormgeving van de weg: intensiteitsgrenzen
2. Vormgeving van de weg –functie: basiskennmerken
3. Functie van de weg –vormgeving (en omgeving): verkenning wegfunctie

#### *Intensiteitsgrenzen*

De vormgeving van de weg stelt grenzen aan de maximaal wenselijke intensiteit. Soms wordt deze maximaal wenselijke intensiteit bepaald door de capaciteit van wegvakken en kruispunten. Kan het verkeersaanbod worden verwerkt of ontstaan er wachtrijen? Op wegen in een landelijke omgeving en wegen die (ook) een functie hebben voor voetgangers, fietsers en ruiters, is een toets aan de capaciteit van de weg onvoldoende. Daar is de vraag hoeveel (gemotoriseerd) verkeer op een verkeersveilige wijze afgewikkeld kan worden, zonder de belangen van andere verkeersdeelnemers in gevaar te brengen. Kan nog worden overgestoken? Kan er veilig worden gefietst? En is de weg voldoende breed?

De Wegenscan toetst aan al deze aspecten. De laagste intensiteit – de zwakste schakel – is maatgevend voor de acceptabele intensiteit op een bepaald weggedeelte.

De resultaten van de Wegenscan zijn weergegeven in tabel 4.2. Het gepresenteerde maximaal gewenste aantal motorvoertuigen per etmaal betreft de uitkomst van de Wegenscan en is bepaald aan de hand van de volgende criteria:

- de functie van de weg (overal: erftoegangsweg buiten de bebouwde kom);
- de breedte van de weg;
- de positief van de voetganger, ruiter en fietser.

Het gewenste aantal motorvoertuigen per etmaal is per definitie lager dan de technische capaciteit. Over een rijstrook kunnen wel 1.800 motorvoertuigen per uur rijden, maar vanwege de functie van de weg, de breedte van de weg en de positie van de voetganger, ruiter en fietser is een veel lager verkeersaanbod wenselijk.

tellocatie	Breedte (in meters)	Maximaal gewenst motorvoertuigen per etmaal	Alle motorvoertuigen 24h werkdag maart 2018	Alle motorvoertuigen 24h werkdag oktober 2019
R1 Omloopseweg	4,00 m	600	846	860
R2 Essendijk	4,10 m	900	1.120	1.175
R3 Essendijk	4,45 m	1.200	1.487	1.748
R4 Koedood	4,50 m	1.300	1.399	1.534
R5 Molenpolderpad	3,15 m	0	9	14
R6 Molenpolderse Zeedijk	3,45 m	300	53	63
R7 Korteweg	3,45 m	500	471	485
R8 Schenkeldijk	3,45 m	300	42	55
R9 Zegenpoldersedijk	3,00 m	0		
R10 Fietspad Havendam	3,00 m	0		50
R11 Essendijk	3,90 m	800	930	992
R12 Rijsdijk	4,94 m	1.500	940	963
R13 Oudeweg	4,35 m	700	593	651
R14 Lageweg	2,75 m	100	35	39
R15 Achterweg	3,10 m	300	31	32
R16 Essendijk	4,40 m	1.300		1.704

Tabel 4.2: Resultaten Wegenscan

Uit tabel 4.2 kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- De huidige verkeersintensiteiten op de Essendijk, Omloopseweg en Koedood liggen hoger dan de maximale verkeersveilige wegvakcapaciteit. Dat heeft te maken met de beperkte wegvakbreedte.
- De overige wegen in het plangebied hebben een acceptabele verkeersdruk in relatie tot de vormgeving van de weg.
- De Oudeweg en Rijsdijk tonen aan nog over voldoende restcapaciteit te beschikken.
- De wegbreedte zorgt in de meeste gevallen voor een beperkte voertuigcapaciteit. Wanneer voertuigen elkaar passeren, bestaat er de mogelijkheid dat minimaal een van de twee voertuigen met twee wielen over de zij berm rijdt. Dit kan resulteren in bermschade of verzakkingen. Door middel van verharde bermen is hier in de praktijk al rekening mee gehouden.

De eerste wegenscan, die is uitgevoerd, gaf voor een aantal wegen aan dat de maximale verkeerscapaciteit op etmaal basis werd overschreden. Dit komt omdat er op veel locaties bermschade op kan treden. Echter geldt voor de meeste wegen dat de bermen zijn verhard, waardoor een voertuig gedeeltelijk kan uitwijken in de berm tijdens een passeeractie. Wanneer de potentiële bermschade niet meer relevant is, is de breedte van de weg in meters maatgevend voor de maximale verkeerscapaciteit. De wegenscan is nu nogmaals uitgevoerd, waarbij bermschade wordt genegeerd voor de wegen die verstevigde bermen hebben. De resultaten zijn te zien in tabel 4.3.

Kenmerk	tellocatie	Breedte (in meters)	Verstevigde bermen	Maximaal gewenst motorvoertuigen per etmaal	Alle motorvoertuigen 24h werkdag oktober 2019	Rest capaciteit ja/nee
R1	Omloopseweg	4,00 m	gedeeltelijk	500	860	nee
R2	Essendijk	4,10 m	ja	1.000	1.175	nee
R3	Essendijk	4,45 m	ja	2.200	1.748	ja
R4	Koedood	4,50 m	ja	2.400	1.534	ja
R5	Molenpolderpad	3,15 m	nee	300	14	ja
R6	Molenpolderse Zeedijk	3,45 m	nee	300	63	ja
R7	Korteweg	3,45 m	ja	500	485	nee
R8	Schenkeldijk	3,45 m	nee	300	55	ja
R9	Zegenpoldersedijk	3,00 m	nee	300		n.v.t.
R10	Fietspad Havendam	3,00 m	gedeeltelijk	500	50	n.v.t.
R11	Essendijk	3,90 m	ja	1.000	992	nee
R12	Rijsdijk	4,94 m	gedeeltelijk	1.100	963	ja
R13	Oudeweg	4,35 m	nee	700	651	nee
R14	Lageweg	2,75 m	nee	300	39	ja
R15	Achterweg	3,10 m	nee, wel passeerhavens	300	32	ja
R16	Essendijk	4,50 m	ja	2.400	1.704	ja

Tabel 4.3: Resultaten Wegenscan, waarbij berm schade niet wordt meegerekend bij wegen met verharde bermen

Uit tabel 4.3 valt af te lezen dat de Essendijk deels wel en deels niet over voldoende restcapaciteit beschikt. Het smalste deel van de Essendijk is 3,90 meter breed. Dit deel heeft geen restcapaciteit. Voor de Omloopseweg en Essendijk (R2) geldt dat de weg overbelast is. De Omloopseweg heeft op een aantal delen geen verharde bermen. Voor de Rijsdijk en de Oudeweg geldt dat de wegen een zeer beperkte restcapaciteit hebben.

#### 4.4 Conclusie

Een groot deel van de wegen in het Buitenland van Rhooen heeft geen of beperkte restcapaciteit op basis van de huidige vormgeving. De wegvakken zijn weergegeven in tabel 4.4 en figuur 4.2.

Met verstevigde bermen op de Omloopseweg kan de verkeersveilige capaciteit verhoogd worden van 500 naar 1.000 motorvoertuigen per etmaal. Daarmee kan het huidige knelpunt opgelost worden.

Met verstevigde bermen op de Oudeweg kan de verkeersveilige capaciteit verhoogd worden van 700 naar 1.800 motorvoertuigen per etmaal. Daarmee kan de restcapaciteit vergroot worden.

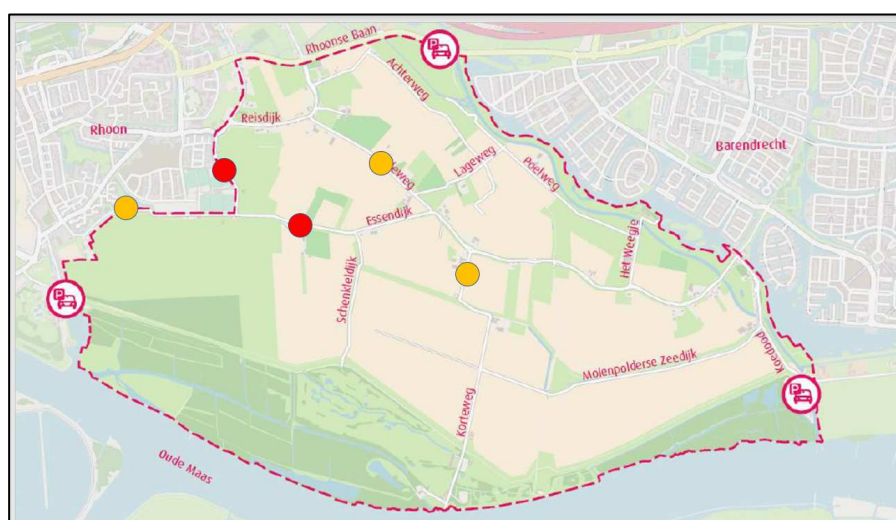
Bij de overige wegvakken is alleen een wegvakverbreding mogelijk om de restcapaciteit te vergroten. Dit is echter zeer lastig te realiseren.

De algemene conclusie is dus:

- het is onwenselijk omwille van de verkeersveiligheid van voetgangers en fietsers en de leefbaarheid van bewoners in het Buitenland van Rhoon, dat het gebied nog meer gemotoriseerd verkeer moet verwerken.

Kenmerk	tellocatie	Breedte (in meters)	Verstevigde bermen	Maximaal gewenst motorvoertuigen per etmaal	Alle motorvoertuigen 24h werkdag oktober 2019	Rest capaciteit ja/nee
R1	Omloopseweg	4,00 m	gedeeltelijk	500	860	nee
R2	Essendijk	4,10 m	ja	1.000	1.175	nee
R7	Korteweg	3,45 m	ja	500	485	nee
R11	Essendijk	3,90 m	ja	1.000	992	nee
R13	Oudeweg	4,35 m	nee	700	651	nee

Tabel 4.4: Wegvakken zonder of met weinig restcapaciteit



Figuur 4.2: Wegvakken zonder of met weinig restcapaciteit

# 5

## Toekomstige verkeersdruk

### 5.1 Inleiding

De provincie Zuid-Holland heeft het streven om gedurende een jaar 1,25 tot 3,3 miljoen bezoekers aan te trekken naar het Buitenland van Rhoon. Om het gebied toch bereikbaar en leefbaar te houden heeft de provincie Zuid-Holland in totaal drie locaties aangewezen waar bezoekers hun auto dienen te parkeren. Dit zijn de volgende locaties:

1. de Johannapolder;
2. parkeerterrein Zevenmeet;
3. parkeerterrein langs de Koedood.

Om te bepalen of het gebied genoeg parkeergelegenheid bezit om 1,25 tot 3,3 miljoen bezoekers per jaar aan te kunnen zijn de drie parkeerlocaties geanalyseerd. Ten eerste is het huidige parkeeraanbod op de drie locaties in beeld gebracht. Door het in kaart brengen van de huidige parkeervraag is met behulp van schouwen op locaties bepaald wat de parkeerlocaties zijn met een parkeeroverschot of -tekort. Uiteindelijk is berekend wat de parkeervraag zal zijn in de toekomst. Met deze informatie kan de conclusie getrokken worden of meer parkeergelegenheid benodigd is en wat de locatie is waar het parkeeraanbod uitgebreid dient te worden. In tabel 5.1 en figuur 5.1 is een overzicht gegeven van alle parkeerterreinen in het Buitenland van Rhoon.

Naam parkeerplaats	Aantal parkeerplaatsen	Opmerkingen
De Johannapolder	384	openbaar
Parkeerplaats Zevenmeet	84	openbaar
Parkeerplaats Koedood	46	openbaar
Golfcenter Rhooon	150	openbaar
Buytenhof	55 (+ eventueel 50)	bestemmingsverkeer
Vossenburg	60 (+ eventueel 40)	bestemmingsverkeer
Horeca Koedood (Graaf van Portland)	32	bestemmingsverkeer
<b>Totaal openbaar</b>	<b>664</b>	
<b>Totaal bestemmingsverkeer</b>	<b>147 (+ eventueel 90)</b>	
<b>Totaal</b>	<b>901</b>	

Tabel 5.1: Overzicht parkeerterreinen Buitenland Rhooon



Figuur 5.1: Overzicht parkeerterreinen Buitenland Rhooon

## 5.2 Plannen

### 5.2.1 Buytenhof (70.000 bezoekers per jaar)

Boerderij de Buytenhof gaat meer recreatieve activiteiten aanbieden in de toekomst en verwacht op jaarbasis 70.000 bezoekers. Op basis van berekende piekdagen is het uitgangspunt dat er 151 bezoekers per dag met de auto komen. De bezoekerspiek kan in de praktijk misschien nog hoger liggen, omdat de ondernemer zelf een piek van 1.000 bezoekers per dag verwacht. De ontstane verkeersgeneratie komt daarmee op 302 motorvoertuigbewegingen per etmaal. De locatie ligt dichtbij Rhooon. Het uitgangspunt hierbij is dat bezoekers de kortste route naar de gebiedsontsluitingswegen nemen. 70% van de bezoekers zal via de Rijsdijk naar de Buytenhof gaan. De overige 30% van de bezoekers zal via de Oudeweg naar de Essendijk gaan. De Rijsdijk heeft een wegcapaciteit van 1.500 motorvoertuigen per etmaal. Tijdens de huidige tellingen lag het piekmoment op 1.141 personenauto's. Deze weg heeft voldoende restcapaciteit om de toekomstige verkeersstroom van de Buytenhof te verwerken. De Oudeweg heeft een maximumcapaciteit van 700 motorvoertuigen per etmaal. Op het piekmoment werden hier 651 personenauto's geteld. De Oudeweg heeft een restcapaciteit over, maar die is

zeer bescheiden. Met de toekomstige verwachte verkeerstoename wordt de maximumcapaciteit licht overschreden. De weg is slechts 3,5 meter breed. Daarbij bestaat de kans dat bij inhaalmomenten van tegenliggend verkeer, voertuigen moeten uitwijken in de zachte berm. Deze berm zal verstevigingen nodig hebben om de toekomstige verkeersdrukte aan te kunnen. Een andere optie is de het toevoegen van enkele uitwijkhavens waardoor tegenliggend verkeer makkelijker kan passeren. De verkeersafwikkeling vanaf deze parkeerplaats is zichtbaar gemaakt in figuur 5.2.



Figuur 5.2: Verkeersgeneratie en afwikkeling vanuit de Buytenhof

### 5.2.2 Horeca Graaf van Portland (1.200 bezoekers extra op een zondag)

Nabij de openbare parkeerplaats Koedood wordt een horecavoorziening ontwikkeld in de toekomst. De voorlopige projectnaam van deze voorziening is de 'Graaf van Portland'. De ondernemer verwacht 200 bezoekers per dag te trekken op gemiddelde werkdagen. Op zondag worden tijdens het hoogseizoen worden 1.200 bezoekers verwacht. Tijdens deze drukke weekenden komen naar schatting 160 personen per weekenddag als bestuurder van een personenauto naar deze locatie. De extra verkeersgeneratie per etmaal is daarmee 320 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Op basis van verblijfsduur en aanwezigheidspercentages resulteert dat in een maximale parkeervraag van 32 parkeerplaatsen. De verwachte verdeling van de extra verkeersdruk is weergegeven in figuur 5.3.





*Figuur 5.3: Verkeersgeneratie en afwikkeling vanuit de Graaf van Portland*

### 5.2.3 Bezoekers Buytenland van Rhoon (1,25 – 3,3 miljoen bezoekers per jaar)

Bij het berekenen van de parkeervraag wordt uitgegaan van het piekmoment. In hoofdstuk 2 is verwachte bezoekersaantal verdeeld over de maanden en dagen. Tevens is een onderscheid gemaakt naar de verwachte vervoerskeuze. De verwachte piekmomenten liggen op een zondag in april. In hoofdstuk 2 is berekend dat het aantal personenauto's, wat naar het Buitenland van Rhoon komt, met als bestemming recreatie, op **2.561 tot 7.010** per etmaal ligt (respectievelijk variant 1 en variant 2). Uitgaande van een aankomende- en vertrekkende beweging ligt de verkeersgeneratie op een piekmoment op **5.122 tot 14.020** motorvoertuigbewegingen per etmaal.

Bij de toedeling van personenauto's aan de parkeerplaatsen is als uitgangspunt de verwachte activiteiten per bezoeker uit tabel 2.2 genomen. Bezoekers die buiten recreëren of recreatief komen wandelen maken daarbij gebruik van de openbare parkeerplaatsen. Het aantal personenauto's is gelijkmatig verdeeld over de openbare parkeerplaatsen op basis van hun capaciteit.

In de tabel 5.2 is de verwachte parkeerdruk berekend en vergeleken met het aantal parkeerplaatsen. De verwachte parkeerdruk is voor elke locatie hoger dan het aantal beschikbare plaatsen. Dit is een ongewogen parkeervraag per dag. In de praktijk worden parkeerplaatsen gedurende een etmaal door meerdere bezoekers gebruikt. In de parkeerkencijfers van het CROW zijn geen aanwezigheidspercentages opgenomen voor recreatieve activiteiten. Op basis van CBS cijfers blijkt dat 68% van de bevolking maximaal 2 uur bezig is met een recreatieve activiteit. Wanneer dat als uitgangspunt wordt genomen zal per 2 uur zeker 68% van de parkeerplaatsen wisselen van gebruiker. Wanneer bezoekers verspreid over een dag het Buitenland bezoeken is het huidige aantal parkeerplaatsen in variant 1 waarschijnlijk voldoende om aan de parkeervraag te voldoen. In variant 2 zijn echter meer parkeerplaatsen nodig. In de meest recente Recreatievisie wordt een aantal van 3,3 miljoen bezoekers per jaar echter niet waarschijnlijk geacht.



Locatie	Aantal parkeerplaatsen	Percentage	Parkeervraag variant 1 per dag	Parkeervraag variant 2 per dag	Verkeersgeneratie variant 1	Verkeersgeneratie variant 2
Golfcenter Rhoon	150	22,6%	579	1.585	1.158	3.169
Parkeerplaats Johannapolder	384	57,8%	1.481	2.026	2.961	8.104
Parkeerplaats Zevenmeet	84	12,7%	325	891	650	1.781
Parkeerplaats Koedood	46	6,9%	177	484	353	967
<b>Totaal</b>	<b>664</b>	<b>100%</b>	<b>2.562</b>	<b>4.986</b>	<b>5.122</b>	<b>14.020</b>

Tabel 5.2: Verwachte parkeerdruk en verkeersgeneratie

Aangezien het parkeerterrein bij de golfbaan openbaar is, kan deze ook voor de toekomstige bezoekers aan het Buytenland van Rhoon gebruikt worden. Hierdoor kan de verkeersdruk toenemen met 1.158 tot 3.169 motorvoertuigbewegingen per etmaal. In figuur 5.4 is de verdeling van de verkeersbewegingen weergegeven.

Dit aantal extra verkeersbewegingen via de Korteweg en Essendijk is ongewenst, zowel in de variant met 1,25 als 3,3 miljoen bezoekers per jaar. Het zuidelijke deel is volgens de Recreatievisie 2030 een stiltegebied, bestemd voor natuur en landbouw. Gemotoriseerd recreatief verkeer hoort daar niet bij. Daarnaast bleek uit het vorige hoofdstuk dat de Korteweg een beperkte breedte heeft en weinig restcapaciteit heeft. Hetzelfde geldt ook voor de Essendijk.

Aanbevolen wordt om het parkeerterrein bij de golfbaan uitsluitend te laten gebruiken door bezoekers aan het golfcenter Rhoon.



Figuur 5.4: Verkeersgeneratie en afwikkeling vanuit Golfcenter

### 5.3 Verwachte verkeersdruk

De totale extra verkeersgeneratie is weergegeven in figuur 5.5.



Figuur 5.5: Extra verkeersgeneratie per wegvak

In tabel 5.3 is de toekomstige verkeersdruk per wegvak weergegeven. Tevens is de toets opgenomen.

Kenmerk	tellocatie	Breedte	Verstevigde bermen	Maximaal gewenst motorvoertuigen per etmaal	Alle plantoename motorvoertuigen 24h werkdag oktober 2019	Totaal	
R1	Omloopseweg	4,00 m	gedeeltelijk	500	860	792	1.652
R2	Essendijk	4,10 m	ja	1.000	1.175	792	1.967
R3	Essendijk	4,45 m	ja	2.200	1.748	1.736	3.484
R4	Koedood	4,50 m	ja	2.400	1.534	484	2.018
R5	Molenpolderpad	3,15 m	nee	300	14	0	14
R6	Molenpolderse Zeedijk	3,45 m	nee	300	63	0	63
R7	Korteweg	3,45 m	ja	500	485	3.169	3.654
R8	Schenkeldijk	3,45 m	nee	300	55	0	55
R9	Zegenpoldersedijk	3,00 m	nee	300			
R10	Fietspad Havendam	3,00 m	gedeeltelijk	500	50	0	50
R11	Essendijk	3,90 m	ja	1.000	992	0	992
R12	Rijsdijk	4,94 m	gedeeltelijk	1.100	963	944	1.907
R13	Oudeweg	4,35 m	nee	700	651	944	1.595
R14	Lageweg	2,75 m	nee	300	39	0	39
R15	Achterweg	3,10 m	nee, wel passeerhavens	300	32	0	32
R16	Essendijk	4,50 m	ja	2.400	1.704	1.736	3.440

Tabel 5.3: Toekomstige verkeersdruk

## 5.4 Conclusie

In figuur 5.6 is weergegeven waar, zonder maatregelen, problemen ontstaan in het Buitenland van Rhoon.

Ten opzichte van de huidige situatie neemt de problematiek toe op de Essendijk, Korteweg en Oudeweg. Dit is een onwenselijke situatie, omdat voetgangers en fietsers gebruik maken van dezelfde wegen als het gemotoriseerde verkeer. Het is daarom nodig om maatregelen te treffen om het gemotoriseerd verkeer in het Buitenland van Rhoon te beperken.



Figuur 5.6: Wegvakken zonder of met weinig restcapaciteit (plansituatie)

## 5.5 Mobiliteitsvisie op het gebied

De samenwerkende wegbeheerders/overheden hebben duurzaamheid hoog in het vaandel staan. Onderdeel daarvan is de ontwikkeling van een duurzaam mobiliteitsconcept voor het Buitenland van Rhoon.

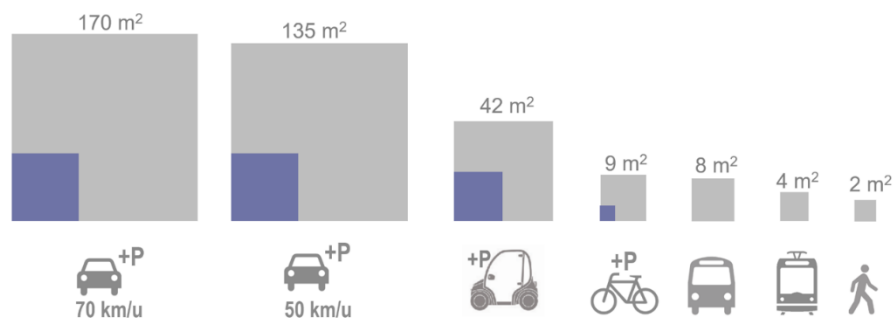
De mobiliteitsstrategie bedient de volgende doelen:

- de mens centraal: bevorderen van sociale contacten en gezondheid;
- realiseren van een aantrekkelijke openbare ruimte/verblijfsgebied;
- bevorderen van duurzame mobiliteit;
- aanbieden van goede verbindingen als voorwaarde voor een gezonde economie;
- maakbaar en toekomstbestendig.



*Figuur 5.7: Mobiliteitsstrategie*

Verdichting van het stedelijk ruimtelijk netwerk levert extra verkeersbewegingen op de bestaande infrastructuur op. Vanuit bereikbaarheids-, leefbaarheids- en gezondheidsdoelstellingen is het wenselijk de automobilititeit in stedelijk gebied zoveel mogelijk te beperken. Uitlaatgassen en geluid zetten de leefbaarheid onder druk. Ook vanuit de kwaliteit van de openbare ruimte is het gewenst kritisch te kijken naar autobezit en -gebruik: auto's hebben namelijk veel meer ruimte nodig dan openbaar vervoer, fietsers en voetgangers (zie figuur 5.8). Juist in hoogstedelijk gebied is er behoefte aan openbaar groen en een prettig vormgegeven openbare ruimte. Daarom is het van belang kritisch te kijken naar autobezit en -gebruik.

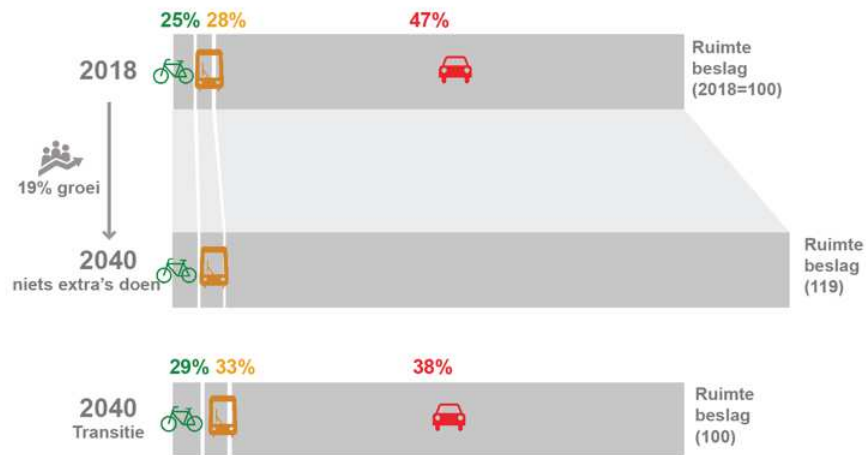


*Figuur 5.8: Ruimtegebruik mobiliteit per persoon*

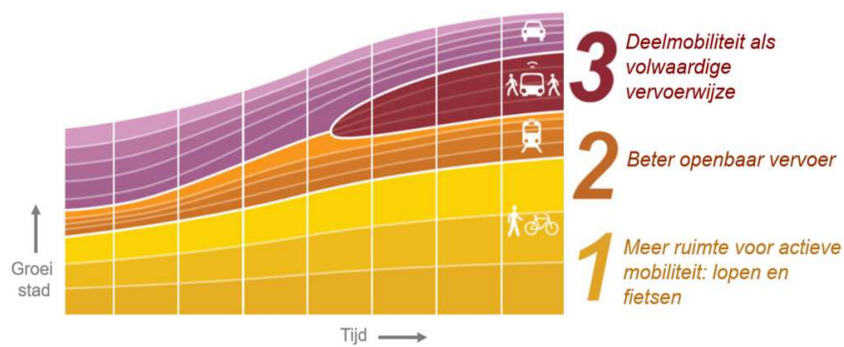
Zonder investeringen in duurzame mobiliteit ontstaat een steeds grotere vraag naar ruimte voor auto-infrastructuur in de toekomst (zie figuur 5.9) als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen. Aangezien de ruimte schaars is, zeker in de Randstad, wordt het steeds lastiger om daar invulling aan te geven. Ook daarom is het nodig om alternatieve mobiliteit te stimuleren (zie figuur 5.10). Voor het Buitenland van Rhoon wordt hier actief op ingezet.

Het Buitenland van Rhoon ligt binnen hoogstedelijk gebied en dat is gunstig voor de toekomstige bewoners: veel bestemmingen liggen namelijk op fietsafstand van het plangebied en dat biedt alleen daarom al mogelijkheden voor het bevorderen van een

actieve mobiliteit. Dat is gezond en goed voor de leefbaarheid van bestaande en nieuwe inwoners.

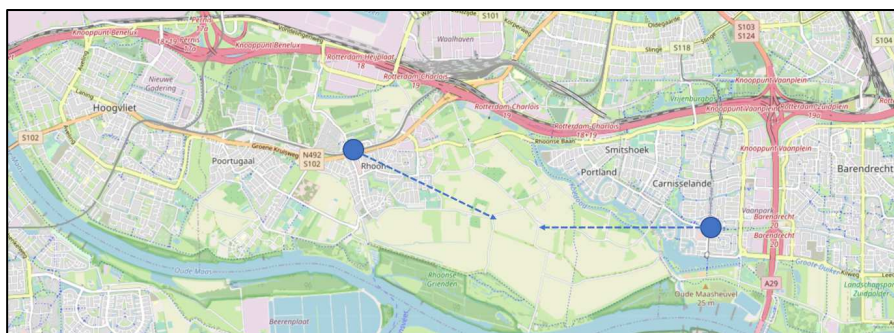


*Figuur 5.9: Prioriteit voor ruimte-efficiënte en duurzame mobiliteit*



*Figuur 5.10: Mobiliteitstransitie nodig om bereikbaarheids-, leefbaarheids- en gezondheidsdoelen te bereiken*

Daarnaast is er sprake van een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer: de tramhalte Carnisselande en het metrostation Rhooon liggen op loop- en fietsafstand van het recreatiegebied (zie figuur 5.11).



*Figuur 5.11: Kansen voor bezoek van het Buitenland van Rhooon per openbaar vervoer*



Uit onderzoek blijkt mensen railverbindingen aantrekkelijker vinden dan een busverbinding. Met de nabijheid van de metro- en tramlijn is een reële kans dat bewoners en bezoekers de auto laten staan en het openbaar vervoer kiezen. Dit moet wel onder de aandacht gebracht worden bij de bezoeker van het Buitenland van Rhoon. Bovendien is het nodig om vanuit de wegbeheerder bewegwijzerde wandel- en fietsroutes vanuit de knooppunten van openbaar vervoer aan te wijzen.

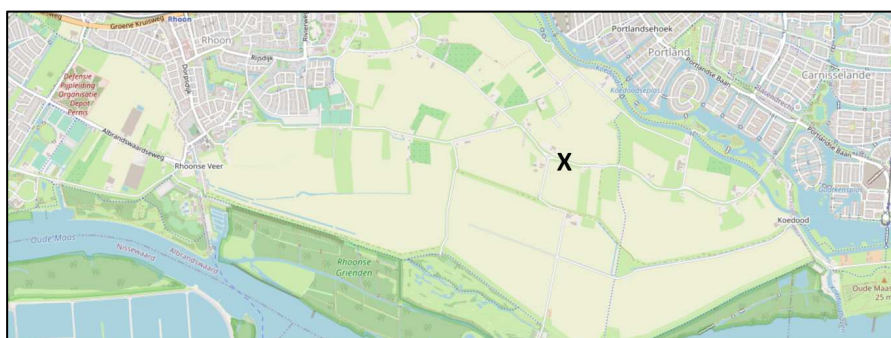
Er zijn volop duurzame mobiliteitskansen voor het Buitenland van Rhoon:

- De tramhalte in Carnisselande en het metrostation Rhoon liggen op loop- en fietsafstand, zodat de combinatie lopen en openbaar vervoer erg krachtig kan werken.
- Woonwijken van Rhoon, Rotterdam en Barendrecht liggen op fietsafstand.
- Auto's worden geparkeerd in geconcentreerde parkeervoorzieningen aan de rand van het gebied (toeristische overstappunten). Hiermee worden bewoners gestimuleerd om (vervolgens) alternatieve vervoerwijzen te gebruiken. Bij de toeristische overstappunten kan overgestapt worden op deelfietsen.
- Laadpalen voor elektrisch opladen worden gesitueerd op de meest gunstige parkeerplaatsen.
- Tot slot worden in het gebied maatregelen getroffen: een verkeerskundige knip op de Essendijk moet ervoor zorgen dat doorgaand verkeer voorkomen wordt.

## 5.6 Uitwerking maatregelen

### 5.6.1 Knip op de Essendijk

Op dit moment wordt het Buitenland van Rhoon ook gebruikt door toerverkeer. Op werkdagen is er sprake van sluipverkeer. Omdat er weinig fysieke ruimte is voor voetgangers en fietsers, is het wenselijk het gemotoriseerd verkeer in het Buitenland van Rhoon zoveel mogelijk te beperken, zodat recreanten de schoonheid van het gebied beter kunnen ervaren. Met het weghalen van dit doorgaand verkeer kan de verkeersdruk in het gebied verminderd worden. Dit kan door het realiseren van een verkeerskundige knip op de Essendijk (zie figuur 5.12). De knip geldt voor doorgaand en gebiedsvreemd verkeer. Omwonenden kunnen in aanmerkingen komen voor een ontheffing.



Figuur 5.12: Locatie van de knip

### 5.6.2 Parkeervoorzieningen

Een algemene aanbeveling is om de recreant via bebording en overige (online) bezoekersinformatie duidelijk te maken, dat zij parkeren bij de drie parkeerlocaties aan de randen van het gebied en vervolgens te voet, met de step of met de fiets het gebied

in trekken. Dit past ook in de vastgestelde Recreatievisie 2030 voor het Buitenland van Rhooon (augustus 2020).

Aanbevolen wordt om het parkeerterrein bij het golfcenter niet te laten gebruiken door de nieuwe recreanten. Dit leidt tot ongewenste verkeersbewegingen op de Essendijk en Kortweg, dwars door het Buitenland van Rhooon. Dit staat haaks op het voornemen om het gebied aantrekkelijk te laten zijn voor wandelaars, ruiters en fietsers.

### **5.6.3 Slim bestemmen**

Aanbevolen wordt nieuwe verkeersaantrekkende voorzieningen (gemotoriseerd verkeer) alleen mogelijk te maken in het gebied rondom het toeristisch overstappunt bij de Rhoonse Baan.

### **5.6.4 Bermverstevingen**

Met verstevede bermen op de Omloopseweg kan de verkeersveilige capaciteit verhoogd worden van 500 naar 1.000 motorvoertuigen per etmaal. Daarmee kan het huidige knelpunt opgelost en het toekomstige knelpunt sterk verminderd worden. Er is een kans de Omloopseweg te verbreden bij de herontwikkeling van de voetbalvelden. Aanbevolen wordt om dit mee te nemen in het project.

Met verstevede bermen op de Oudeweg kan de verkeersveilige capaciteit verhoogd worden van 700 naar 1.800 motorvoertuigen per etmaal. Daarmee kan de restcapaciteit vergroot worden en kan de toekomstige verkeersdruk op een veilige wijze opgelost worden.

### **5.6.5 Bevorderen openbaar vervoer gebruik**

Aanbevolen wordt ook de recreant te wijzen op de nabije ligging van metrostation Rhooon en de tramhalte in Carnisselande. De combinatie 'openbaar vervoer + (deel-) fiets' kan een interessant alternatief zijn voor de auto. Het verdient ook aanbeveling wandel- en fietsroutes door het Buitenland van Rhooon te laten starten en eindigen bij het metrostation en de tramhalte.

# 6

## Conclusies en aanbevelingen

### 6.1 Conclusies

Dit rapport is verkeersstudie van het Buitenland van Rhoon en een aanvulling op het rapport: Verkeersstudie Buitenland van Rhoon (kenmerk: ZHA339/Bkd). Daarbij zijn de volgende punten toegevoegd:

- actualisatie van verkeersbewegingen door middel van nieuwe telcijfers;
- nieuwe en meer gedetailleerde parkeerbalans waarbij parkeerplaatsen op grond van mogelijke recreatiebestemmingen wordt meegeteld;
- berekenen wat de verkeersgeneratie is van de openbare parkeerplaatsen en de recreatieve voorzieningen;
- bepalen wat de restcapaciteit is voor het aantal bezoekende motorvoertuigen per dag.

Het doel van dit rapport is een inzage te krijgen in de huidige verkeersbewegingen in het Buitenland van Rhoon en berekenen wat de verwachte verkeersintensiteiten worden in de toekomst wanneer het gebied 1,25 tot 3,3 miljoen bezoekers op jaarbasis mag verwachten. Ondernemers die in de toekomst recreatieve voorzieningen willen aanbieden kunnen middels dit rapport gebruik maken voor een verkeerskundige onderbouwing.

#### **Verwachte bezoekersaantallen**

Het Buitenland van Rhoon verwacht in de toekomst 1,25 tot 3,3 miljoen bezoekers op jaarbasis. Op de drukste zondagen wordt een bezoekersaantal van 8.035 tot 22.729 verwacht. Van dit aantal zijn 2.561 tot 7.010 personen bestuurder van een personenauto. Dat levert een minimale verkeersgeneratie van 5.122 tot 14.020 motorvoertuigbewegingen op.

#### **Parkeren**

Sommige recreatieve voorzieningen bieden parkeergelegenheid aan op eigen grond. Uit de opgemaakte parkeerbalans wordt geconcludeerd dat Golfcenter Rhoon, de Graaf van Poortland, de Buytenhof en de Vossenburg genoeg parkeerplaatsen bevatten om aan de parkeervraag te voldoen op drukke dagen in variant 1 (1,25 miljoen bezoekers per jaar). Voor variant 2 (3,3 miljoen bezoekers per jaar) is de uitbreiding van parkeerplaatsen nodig.



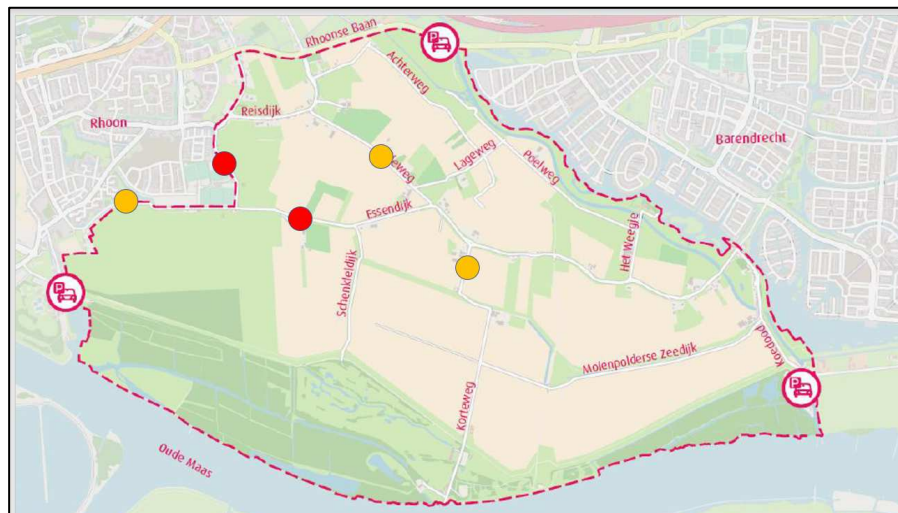
Daarbij is wel als uitgangspunt aangenomen dat alle parkeerplaatsen worden gebruikt. In de praktijk hebben de parkeerplaatsen aan de Johannapolder een hogere bezettingsgraad dan op de Zevenmeet. Dit kan wellicht voor problemen zorgen in de toekomst. De recreatieve voorzieningen en belevingspunten worden wel gelijkmatig over het gebied verspreid. Dat kan er voor zorgen dat de Zevenmeet in de toekomst meer aantrekkingskracht krijgt. Duidelijke routeaanduiding en bewegwijzering zijn noodzakelijk om de Zevenmeet bekender te maken bij het bezoekende publiek.

Tenslotte zijn de openbare parkeerplaatsen allemaal aan de randen van het gebied gevestigd waardoor ze nauwelijks verkeersgeneratie zullen opleveren in het Buitenland van Rhoon. De nieuwe recreatieve voorzieningen zullen meer verkeersgeneratie opleveren. De Essendijk biedt als hoofdweg door het gebied onvoldoende restcapaciteit om dit verkeer in goede banen te leiden.

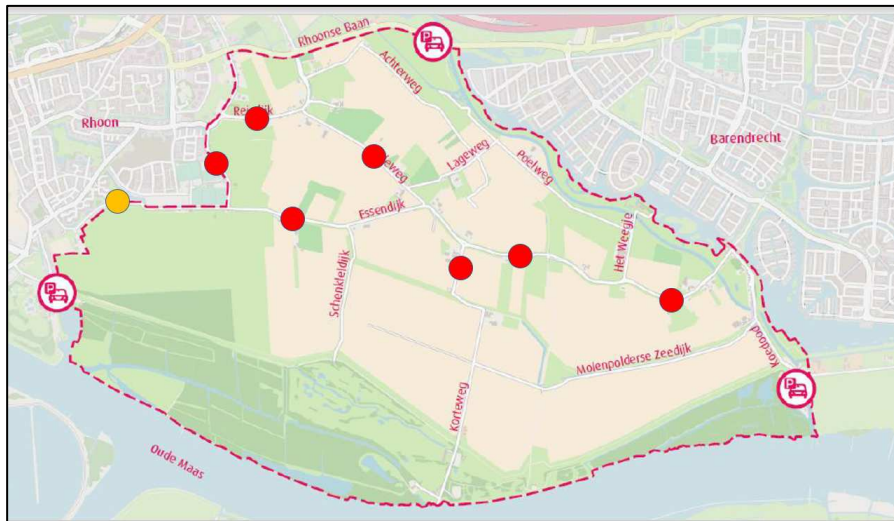
Het is wenselijk het parkeerterrein bij het golfcenter uitsluitend te gebruiken door de bezoekers van de golfbaan. Het is niet wenselijk om grote stromen bezoekers van het Buitenland van Rhoon dwars door het gebied te laten rijden. Dit is ongewenst, omdat het wegennet dat niet kan verwerken.

### Verkeersintensiteiten en restcapaciteiten

Op basis van nieuwe verkeerstellingen in oktober 2019 is een nieuwe wegenscan opgemaakt. Een aantal wegen in het gebied zit al tegen de maximumcapaciteit aan. Met de toename van verkeer naar de openbare parkeerplaatsen neemt dit toe. In onderstaande figuren zijn de wegvakken in de huidige en toekomstige situatie weergegeven, waar een beperkte of geen restcapaciteit beschikbaar is. Ten opzichte van de huidige situatie neemt de problematiek toe op de Essendijk, Korteweg en Oudeweg. Dat is een onwenselijke situatie. Ingezet wordt op het beperken van gemotoriseerd verkeer door het Buitenland van Rhoon: middels een knip op de Essendijk wordt doorgaand recreatief verkeer en sluijverkeer beperkt.



Figuur 6.1: Wegvakken zonder of met weinig restcapaciteit (huidige situatie)

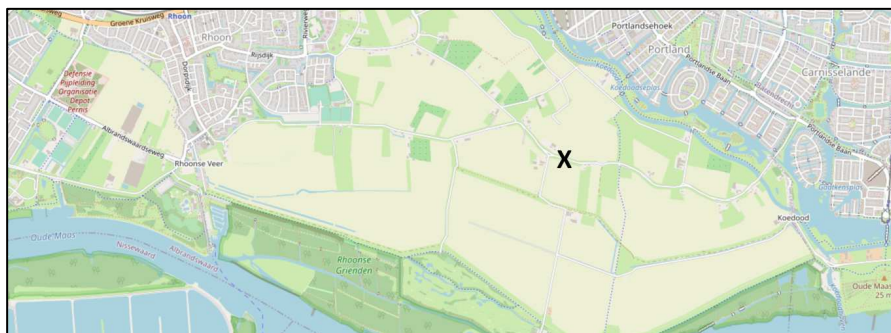


Figuur 6.2: Wegvakken zonder of met weinig restcapaciteit (plansituatie)

## 6.2 Aanbevelingen

### 6.2.1 Knip op de Essendijk

Op dit moment wordt het Buitenland van Rhoon ook gebruikt door toerverkeer. Op werkdagen is er sprake van sluipverkeer. Omdat er weinig fysieke ruimte is voor voetgangers en fietsers, is het wenselijk het gemotoriseerd verkeer in het Buitenland van Rhoon zoveel mogelijk te beperken, zodat recreanten de schoonheid van het gebied beter kunnen ervaren. Met het weghalen van dit doorgaand verkeer kan de verkeersdruk in het gebied verminderd worden. Dit kan door het realiseren van een verkeerskundige knip op de Essendijk (zie figuur 6.3). De knip geldt voor doorgaand en gebiedsvreemd verkeer. Omwonenden kunnen in aanmerkingen komen voor een ontheffing.



Figuur 6.3: Locatie van de knip

### 6.2.2 Parkeervoorzieningen

Een algemene aanbeveling is om de recreant via bebording en overige (online) bezoekersinformatie duidelijk te maken, dat zij parkeren bij de drie parkeerlocaties aan de randen van het gebied en vervolgens te voet, met de step of met de fiets het gebied in trekken. Dit past ook in de vastgestelde Recreatievisie 2030 voor het Buitenland van Rhoon (augustus 2020).

Aanbevolen wordt om het parkeerterrein bij het golfcenter niet te laten gebruiken door de nieuwe recreanten. Dit leidt tot ongewenste verkeersbewegingen op de Essendijk en Kortweg, dwars door het Buitenland van Rhoon. Dit staat haaks op het voornemen om het gebied aantrekkelijk te laten zijn voor wandelaars, ruiters en fietsers.

### **6.2.3 Slim bestemmen**

Aanbevolen wordt nieuwe verkeersaantrekkende voorzieningen (gemotoriseerd verkeer) alleen mogelijk te maken in het gebied rondom het toeristisch overstappunt bij de Rhoonse Baan.

### **6.2.4 Bermverstevingen**

Met versteigde bermen op de Omloopseweg kan de verkeersveilige capaciteit verhoogd worden van 500 naar 1.000 motorvoertuigen per etmaal. Daarmee kan het huidige knelpunt opgelost en het toekomstige knelpunt sterk verminderd worden. Er is een kans de Omloopseweg te verbreden bij de herontwikkeling van de voetbalvelden. Aanbevolen wordt om dit mee te nemen in het project.

Met versteigde bermen op de Oudeweg kan de verkeersveilige capaciteit verhoogd worden van 700 naar 1.800 motorvoertuigen per etmaal. Daarmee kan de restcapaciteit vergroot worden en kan de toekomstige verkeersdruk op een veilige wijze opgelost worden.

### **6.2.5 Bevorderen openbaar vervoer gebruik**

Aanbevolen wordt ook de recreant te wijzen op de nabije ligging van metrostation Rhoon en de tramhalte in Carnisselande. De combinatie 'openbaar vervoer + (deel-) fiets' kan een interessant alternatief zijn voor de auto. Het verdient ook aanbeveling wandel- en fietsroutes door het Buitenland van Rhoon te laten starten en eindigen bij het metrostation en de tramhalte.

# 7

## Interviews

Interview uit juni 2018

### *Aandachtspunten*

- Onderzoek naar de infrastructuur voor paarden/ruiters in het plangebied. In de huidige situatie is er wettelijk weinig tot geen ruimte voor paarden en ruiters, vanwege het gebruik van de verkeerde verkeersborden.
  - Inventarisatie van verkeersborden in Buitenland van Rhoon
  - Fietspaden eventueel combineren met ruiterspaden.
  - Blinde weg is een verkeersvrij gebied, maar geen paarden/ruiters toegestaan.
- De Vossenburg dient ook in de toekomst altijd bereikbaar te kunnen blijven. De meeste bezoekers zijn in de avond, en dan staan er 60 voertuigen op het erf. De bezoekers moeten met de auto komen, aangezien ze uit de gehele regio Rijnmond komen (Schiedam, Vlaardingen, Maassluis).
- De auto is de meest gebruikte modaliteit in het gebied, hier rekening mee houden.
- Voor de bevoorrading van De Vossenberg is zwaar vrachtverkeer nodig die ook het gebied in moeten kunnen. Daarnaast moeten boeren hun werk blijven doen, en moet het gebied ook toegankelijk blijven voor landbouwvoertuigen.
- Er is ooit een knip in de Essendijk voorgesteld, maar dit is uitgesloten! Ondernemers moeten bereikbaar blijven.
- Essendijk is een belangrijke verkeersader door de polder. Door het vele verkeer, ook landbouwvoertuigen en zwaar vrachtverkeer, is het lastig voor fietsers. Als het drukker wordt in het gebied zal het alleen maar lastiger worden voor fietsers.
  - Optioneel: fietspaden de polder in of onder langs de dijk. Deze fietspaden kunnen in combinatie met een ruiterspad.
  - Ook een variant om fietsstraten op de dijken te realiseren door het materiaalgebruik aan te passen.
- Steeds meer sprake van schooleducatie voor Rotterdamse kinderen in het gebied. Ze ervaren hoe het op het platteland van Nederland is en kijken mee met de boer. De groepen kinderen worden ook voornamelijk met auto's en bussen het gebied in gebracht.

- Geen sprake van openbaar vervoer in het gebied. De dichtstbijzijnde bushalte is 20 minuten lopen – Bushalte Portland.
- Verkeersdruk in het gebied:
  - Door de realisatie van de Rhoonse Baan/Portlandse Baan is er geen sprake meer van sluipverkeer. Alleen met een zwaar verkeersinfarct op de snelweg kan het ook druk worden in de polder.
  - Bij een evenement kan sprake zijn van een hoge verkeersdruk, vooral een evenement van de Golfbaan of bij zorgboerderij Buijtenhof. Overige dagen is de verkeersdruk constant.
  - Bij recreatief verkeer hangt het natuurlijk van het weer af. Met mooi weer zijn er veel voetgangers en fietsers. Met name het Vossenpad en de Schenkeldijk zijn dan druk met voetgangers.
- Verbeterpunten huidige infrastructuur:
  - Kruising Koedood-Essendijk, verkeer van rechts (vanuit de Koedood) is slecht zichtbaar en kon weleens een confrontatie opleveren.
  - Wegmarkeringen en aanduidingen op de weg kunnen wel verbeterd.
- Eventuele nieuwe ontwikkelingen:
  - Een monumentale boerderij aan de Veenweg (in de richting van de golfbaan) komt leeg te staan, en krijgt naar alle waarschijnlijkheid een nieuwe functie gericht op recreatie.

Blauwe verbinding, een nieuwe verbinding (over water) met het gebied.



Interview uit juni 2018

#### *Aandachtspunten*

- Zorgboerderij de Buijtenhof faciliteert op eigen terrein plaats voor 55 auto's, waarvan 40 terecht kunnen op een parkeerterrein. In de zomer en het najaar zijn dit echter ruim onvoldoende parkeerplaatsen voor bezoekers. De pieken liggen vooral rond de plukdagen en rond evenementen, en dan op deze dagen rond 10:00-17:00.
  - Verwachting is dat de Buijtenhof in totaal 100 parkeerplaatsen nodig heeft om de druk op de Oudeweg rond deze dagen te doen verminderen. Deze ruimte is op een leegstaand terrein op de Oudeweg.
  - Veruit de meeste bezoekers komen met de auto, aangezien het gebied autoafhankelijk is. Er is wel een parkeerplaats bij de Rhoonse baan, maar dit is veel te ver lopen voor bezoekers van de Buijtenhof.
  - Per dag komen 6 a 7 werknemers met de auto en 4 a 5 vrijwilligers. De rest komt uit de omgeving en dus met de fiets.
- De zorgboerderij telt in totaal 18 hectare grond. Van de 18 hectare wordt 1,5 hectare gebruikt voor de zorgboerderij
- Veel bezoekers van de Buijtenhof komen uit Rotterdam, en dan vooral wijken in Rotterdam-Noord. Er komen rond de zelfplukdagen en evenementen zelfs mensen uit Den Haag. De Buijtenhof heeft dus een groot verzorgingsgebied.
- In de lente en de zomer veel fietsverkeer in het gebied, met name op de dijken. Door het vele fietsverkeer realiseert Buijtenhof een fietsenstalling op eigen terrein.
  - Het vele fietsverkeer komt niet door de realisatie van de netkous. Verwachting is dat deze vrijwel niet gebruikt wordt door fietsers.
- Problemen huidige infrastructuur:
  - Oudeweg is te smal, maar wordt wel gebruikt door veel verkeer.
  - Nieuweweg is ook te smal, maar wel veel rustiger dan de Oudeweg.
  - Omloopseweg is ook een drukke weg

- Toevoegen van wandel- en fietspaden, aangezien op sommige wegen nu nog een confrontatie tussen langzaam en autoverkeer kan ontstaan.
- Veel fietsverkeer op Carnische Griendijk
- Lijdingsstraatwegen kunnen goed gebruikt worden voor fietsers.
- Essendijk en Oudeweg de drukste wegen in het gebied
- Er is vraag naar een buslijn door het gebied. De vraag komt van mensen zonder auto, aangezien het gebied alleen te bereiken is met de auto. De vraag komt vooral van mensen uit Rotterdam die graag de mogelijkheid hebben om met het openbaar vervoer te komen.
- Nieuwe ontwikkelingen:
  - Op het leegstaande terrein langs de Oudeweg wordt gesproken over een nieuwe manege met 35 a 40 paarden. Als de manege gerealiseerd wordt kan gesproken worden over dubbelgebruik, zodat op piekmomenten bezoekers van de Buijtenhof op dat terrein kunnen parkeren.
  - Op de Buijtenhof is een nieuw gebouw gerealiseerd voor feestjes en vergaderingen. Is ruimte voor veertig man om te vergaderen en voor feestjes. De parkeervraag hiervan is nog onduidelijk.
  - Bij Abel en de Carnische Griem wordt mogelijk ontwikkelt. Bestemmingsplan heeft witte vlekken gereserveerd voor recreatiedoeleinde, ook aan de Oudeweg. Er is dus nog genoeg ruimte voor ontwikkelingen.
  - Blauwe verbinding. Hierin was zelfs een aftakking naar de Buijtenhof ingetekend om bereikbaar te zijn voor het verkeer over water. Dit is ook ontworpen door Peter Verkade.
  - Parachutisten (Sky Dive Rotterdam) zijn heel erg actief in het gebied. Op de locatie waar de Sky Divers landen moet ook een parkeerplaats komen. Nu veel overlast van auto's geparkeerd op of langs de weg, met name in het weekend.



Interview uit juni 2018

#### *Aandachtspunten*

- Voor de realisatie van de Rhoonse baan/Portlandse baan was het drukker in het Buijtenland van Rhooon met autoverkeer. Dit was vooral sluipverkeer vanaf de A15. In de huidige situatie is vooral sprake van bestemmingsverkeer richting de Vinex wijken.
- Eventuele knip in de Essendijk is geen optie: als bezoeker lastig om in het gebied te komen, en het gebied moet ook bereikbaar blijven voor de ondernemers. Het gebied is vooral gericht op autobereikbaarheid waardoor een knip in de Essendijk geen optie is. Ondernemers moeten producten toegeleverd krijgen en klanten moeten naar de locatie kunnen komen. Er is bij veel ondernemers sprake van lokale afzet van producten, en hierdoor ook veel bewegingen in de omgeving.
- Rond de winter zijn er per dag ongeveer 20 voertuigbewegingen per boer. In het seizoen zijn dat ongeveer 6 voertuigbewegingen met zwaar vrachtverkeer per boer in de week. Dit zijn veel landbouwvoertuigen en vrachtwagens die over de wegen van het Buijtenland rijden. Houd hier rekening mee bij de analyse van de verkeersdruktellingen.
  - Waar ook rekening mee gehouden dient te worden bij de analyse van de verkeersdruktellingen: het percentage recreatiefverkeer (fietsers, motoren).
- Essendijk is de drukste verbinding in het Buijtenland van Rhooon. In het verleden zijn hier drempels gerealiseerd om de snelheid eruit te halen. Deze maatregel heeft geholpen, aangezien er minder hard wordt gereden op de dijk en het aantal ernstige ongelukken flink is afgenomen.

- Af en toe vinden er nog kleine ongelukken plaats, maar dit zijn vooral stuurfouten.
- Op de Essendijk, en ook op andere locaties in het Buitenland, zijn wel plekken nodig waar grote voertuigen (landbouw & vracht) elkaar eenvoudiger kunnen passeren.
- Een andere mogelijkheid om de snelheid eruit te halen, maar het passeren gemakkelijker te laten verlopen, is de chicanes eruit te halen en verkeersdrempels toe te passen die de volledige wegbreedte bestrijken.
- Plan voor benedendijkse voet- en fietspaden. Deze zijn uitvoerbaar door mogelijke stukken grond en inritten van bewoners die vaak benedendijks liggen. Ook zal hierdoor het aantal confrontaties met langzaam verkeer gaan toenemen.
  - Fietsers moet je op de dijk houden. Op deze manier kan je de omgeving ervaren als fietser. Anders is de kans dat fietsers andere recreatieve routes gaan gebruiken.
  - Huidige fietsverbindingen leiden naar de Vinexwijken, en maar weinig naar het Buitenland van Rhooen. Op drie of vier locaties overdwars fietsverbindingen realiseren voor een goede bereikbaarheid via de fiets.
  - Ook meer doorsteken voor voetgangers realiseren. Er is nu ook een ronde voor voetgangers in het gebied, maar deze is te groot om te belopen.
  - Eventuele plannen voor fietsstraten zijn geen optie, zeker niet de Essendijk. Fietsstraten horen ook thuis in stedelijke gebieden of in de centra van dorpen, niet in een polderlandschap. Enige opties voor eventuele fietsstraten zijn de weg achter de Poel en de Blindenweg.
- Eventuele busverbinding in het gebied: levert vooral overlast op en zal naar alle waarschijnlijkheid grootste gedeelte van de dag toch niet gebruikt worden.
  - Openbaar Vervoer bij toegangspunten in het gebied kunnen wel interessant zijn. Vanuit de toegangspunten kunnen bezoekers op andere manieren bijvoorbeeld (deel)fiets of te voet het gebied in.
- Verbeteringen huidige infrastructuur:
  - Toepassen van verkeersdrempels in plaats van chicanes om de snelheid eruit te halen, maar om het passeren te vergemakkelijken.
  - Wegmarkeringen aanpassen. Nu vrij onduidelijk waar ruimte is voor de fietser, ruimte voor de auto is en waar voorrang gegeven dient te worden.
  - Buitendijks langs de Oude Maas mooie locatie voor een nieuw fietspad.
  - Aanleggen van nieuwe fietspaden in combinatie met ruiterspaden in het gebied.
  - Blindenweg: wordt vooral als weg gebruikt door de bezoekers van de golfbaan om af te snijden. Het is alleen een weg waar geen autoverkeer over mag. Het is namelijk bedoeld als ontsluiting van landbouwgrond en mag gebruikt worden voor fietsers en ruiters, niet door autoverkeer.
- Nieuwe ontwikkelingen:
  - Aan de rand van het Buitenland wordt gesproken over een nieuw restaurant. Dit levert naar alle waarschijnlijkheid meer verkeer op in het gebied.
  - Mogelijkheid dat de golfbaan naar de overkant van de Maas wordt verplaatst. Alleen de vraag of dit mogelijk is, aangezien de andere kant van de dijk Natura 2000 gebied is.



Interview uit juni 2018

#### *Aandachtspunten*

- Motorrijders over de Essendijk. Houden zich niet aan de snelheidslimiet en zorgen voor geluidsoverlast. Optie is toepassen van borden verboden voor motorvoertuigen.

- In de huidige situatie absoluut geen last meer van sluipverkeer. Sluipverkeer is verdwenen sinds de komst van de Rhoonse Baan. Op dit moment met name bestemmingsverkeer over de Essendijk.
- Kruising Essendijk en Koedood is ook een aandachtspunt door verkeer van rechts. Vaak slecht zichtbaar. Een stopstreep en stopbord zal al helpen. Meest ideale situatie is voorsorteer vak/voorsorteerstrook op de Koedood met een stopbord.
- Een knip op de Essendijk is geen optie. Ondernemers in het gebied moeten bereikbaar blijven voor klanten en voor de bevoorrading en transport van goederen.
- Soms sprake van ruiters op de Essendijk. Deze leveren weleens confrontaties op met autoverkeer. Optie is eventueel nieuwe ruiterspaden, misschien wel ruiterspaden benedendijks.
- In het onderzoek en de verkeerstellingen wordt de Johannapolder ook meegenomen, dit is echter geen onderdeel van het Buitenland van Rhon.



Interview uit juni 2018

#### *Aandachtspunten*

- Locatie bij Abel, de Johannapolder, kent in de huidige situatie al veel parkeeroverlast. Met name in het weekend, rond de lunch en vooral met zonnige dagen staat de parkeerplaats bij de jachthaven volledig vol en staan ook auto's illegaal geparkeerd.
- Johannapolder staat aangewezen als belangrijke parkeerknop voor het Buitenland van Rhoon. Wanneer meer bezoekers worden aangetrokken moeten er echter meer parkeerplaatsen bij in de Johannapolder. De Johannapolder kennen nu al grote faciliteiten die veel verkeer aantrekken. Bij het aantrekken van meer bezoekers zal deze parkeerdruk alleen maar groter worden.
- Bezoekers van alle functies in de Johannapolder komen nauwelijks met de fiets. In de omgeving zijn mensen gericht op de auto en weinig andere mogelijkheden.
- Faciliteiten in de Johannapolder:
  - Abel Restaurant met daarbij Pitch & Put en Footgolf. Aantal zitplaatsen bij Abel: max 600 à 700 man.
  - Abel Tasman en het Klimbos. Aantal zitplaatsen maximaal 250.
  - Jachthaven
  - Zwembad
  - Sportschool met daarbij Aap klimmen voor kinderen.
- Bij Abel Tasman is een grote parkeerplaats. Parkeerplaats bij Jachthaven en Abel restaurant (kleinere parkeerplaats) wordt echter veel intensiever gebruikt. Dichter bij de voorzieningen en het fietspad naar de Grienden.
- Waarschijnlijk weinig plaats voor uitbreiding parkeergelegenheid vanwege bestemmingsplan. Eventueel wat ruimte bij Abel Tasman en parkeerplaats voor de Grienden. Bij Grienden zit er echter geen bestemming parkeren op wat dan resulteert in bestemmingswijziging. Dit is wel lastig aangezien het een Natura2000 gebied betreft.
- Alle voorzieningen zijn ontwikkeld in samenspraak met de gemeente en Staatsbosbeheer. In die tijd om de provincie heen gegaan.

Interview uit juni 2018

#### *Algemene informatie*

- Het golfcentrum heeft geen concrete toekomstplannen. Het heeft echter wel een aantal wensen:
  - Verblijf en overblijf faciliteiten in oude boerderij naast het golfterrein;
  - Het updaten van de oefenfaciliteiten;
  - Zorgt allemaal niet voor een toenemende aantrekkingskracht en toename van de parkeervraag;
  - Concentreren zich met name op eigen terrein.
- Het huidige parkeerterrein van het Golfcentrum telt ongeveer 150 parkeerplekken. Eind van de straat is ook nog een openbaar parkeerterrein voor extra parkeergelegenheid.
- Met goed weer en tijdens grote toernooien staan zeker 100 tot 150 auto's geparkeerd op het parkeerterrein. De grootste toernooien vinden in mei & september plaats en het seizoen is van maart tot september. Wat betreft de parkeerdruk merk je geen verschillen tussen een doordeweekse dag en een weekenddag.
- De gemiddelde begintijd voor bezoekers is tussen 10 en 12 uur. De gemiddelde eindtijd is tussen de 20.00 en 22.00 uur.
- Bezoekers van het Golfcentrum komen allemaal met de auto. Ze zijn autogericht en moeten een grote golftas meenemen. Dit is heel erg onhandig in het openbaar vervoer of op de fiets. Ook wordt er niet gekozen om te carpoolen. Alle bezoekers komen met hun eigen auto.
- Oude plannen voor Golfcentrum:
  - Johannahoeven als vertrekpunt Golfbaan en golfbaan naar het noorden "verleggen". Dit was het eerste plan voor het golfcentrum.
  - Ook het plan om de Johannapolder (bij Jachthaven) te hanteren als vertrekpunt naar de Golfbaan, de golfbaan te verleggen richting het westen en een boulevard aan te leggen voor voetgangers en fietsers.
  - Golfcentrum zelf heeft plannen gehad om elektrisch vervoer te stimuleren om de herrie en uitstoot te verminderen.
- Voor de aanvoer van producten door middel van vrachtverkeer dient het golfcentrum een specifieke aanvraag in te dienen.
- Voor nieuwe bezoekers van het Golfcentrum is het vaak zoeken naar het terrein. Het Buitenland van Rhoon kent een onduidelijke structuur en een slechte bereikbaarheid.

#### *Aandachtspunten*

- Het is apart om een drukke autoverbinding (de Essendijk) dwars door een recreatiegebied te laten lopen. Het is aan te raden om de intensiteiten op de Essendijk te verminderen. De bezoekers van de Golfbaan kan je van de Essendijk halen door de Korteweg af te sluiten en het verkeer te sturen via de Koedood en Molenpolderse Zeedijk. Op dit moment is de Molenpolderse Zeedijk afgesloten voor verkeer.
- Toepassen van extra bewegwijzering, aangezien bezoekers vaak moeten zoeken en er een tekort aan bewegwijzering is in het Buitenland van Rhoon.

## Gemeente Albrandswaard & BAR-organisatie

Interview uit juni 2018

### *Aanwezige:*

- Nick Vrijbloed (Goudappel Coffeng)
- Peter Wunderink (gemeente Albrandswaard)
- Ab Schelling (verkeer BAR-organisatie)

### *Besproken punten:*

- De visie van de provincie Zuid-Holland om het Buitenland van Rhoon meer in te richten voor recreatie, en de hierbij horende extra bezoekers. Hoe kan dit opgelost worden qua verkeer?
- Contactpersoon bij Waterschap die veel weet van het project. Interessant om eventueel te spreken: Mark van Galen. Peter Wunderink mailen voor zijn contactgegevens als wij een gesprek willen aangaan.
- Eventuele initiatieven/projecten vanuit de gemeente of de BAR-organisatie waar wij binnen ons onderzoek rekening mee moeten houden.
- Resultaten van ons onderzoek tot nog toe besproken.

### *Aandachtspunten:*

- Boeren in het gebied zijn belangrijk voor het karakter van het Buitenland van Rhoon. Deze boeren blijven akkernatuur maken en dienen bereikbaar te blijven voor hun ondernemingen;
- Was ooit het plan om aan de oostrand van het gebied een volledig nieuwe weg aan te leggen, die dan in verbinding kwam te staan met de Rhoonse Baan. Echter van dit plan afgestapt omdat het een te duur project was. Dit had echter wel een mogelijkheid geweest om de Golfbaan te ontsluiten en verkeer van de Essendijk af te halen;
- Andere mogelijkheid om verkeer van de Essendijk af te halen: Molenpolderse Zeedijk (nu enkel voor landbouwvoertuigen en fietsers) ook inrichten voor autoverkeer. Deze weg kan groot deel van het verkeer richting de Golfbaan van de Essendijk halen. Zal echter gevoelig liggen bij de boeren in het gebied;
- Optie is ook om rigoureuze maatregelen door te voeren, zoals een volledig autoluw plan en werken met ontheffingen. Dit zorgt voor een rustig gebied om te recreëren. Je wilt niet te veel verkeer door een natuur en recreatiegebied.
- Op termijn wordt aan de Noordkant (bij noordelijke parkeerterrein) een bezoekerscentrum gerealiseerd. Naast het bezoekerscentrum is het zaak om nog meer voorzieningen, zoals een fietsverhuur en restaurant, hier te realiseren om mensen naar die parkeerlocatie te trekken. Van hieruit kunnen mensen dan het gebied in fietsen of lopen;
- Er loopt een initiatief om bij het Oostelijke parkeerterrein horeca te realiseren. Het is echter niet zeker, aangezien er gebouwd dient te worden in de polder. Een ontwikkeling bij dit parkeerterrein zorgt echter wel meer voor een aantrekkelijke werking, wat je juist wilt realiseren zodat bezoekers het parkeerterrein gaan gebruiken;
- Langs de Rhoonse Baan is de BAR-organisatie nu bezig met een snelfietsroute die in verbinding komt met Rotterdam. Vanuit Rotterdam wordt het dan wel aantrekkelijker om per fiets naar het Buitenland van Rhoon te komen;
- Op de parkeerterreinen moet je bezoekers meer mogelijkheden geven, niet alleen fietsverhuur. Optie is om ook meer te richten op Smart Mobility oplossingen, zoals een parkshuttle. Hiermee kan je ook gaan pionieren en het gebied promoten;
- Mogelijkheid is om het gebied bereikbaar te maken door middel van openbaar vervoer: de Rhoonse buurtbus in het weekend door Rhoon laten rijden en in verbinding brengen met de metrohalte Rhoon;

- Op dit moment is het voor veel bezoekers nog zoeken waar geparkeerd kan worden en waar bepaalde voorzieningen zijn. Zorg voor betere bewegwijzering naar en in het gebied, zodat het voor bezoekers duidelijker wordt;
- Optie is nog om de OV-fiets meer te promoten bij metrohalte Rhoon, zodat meer bezoekers met metro en fiets naar het Buitenland van Rhoon komen.

*Eventuele vervolgstappen:*

- Kan verstandig zijn om een modelstudie uit te voeren om het precieze verkeerskundige effect te bepalen. Dit zal echter pas nodig zijn bij verdere inrichting van het gebied.
- Nu is het onderzoek op een hoog schaalniveau en wordt met name gericht op oplossingsrichtingen en visiebeschrijving. Volgende stap zou zijn om het onderzoek concreter te maken en ook daadwerkelijk gaan tekenen en oplossingen uitwerken.



Interview uit juli 2019

*Algemene informatie – Graaf van Portland*

- Als gevolg van de toekomstige ontwikkeling, de 'Graaf van Portland', zal de toekomstige parkeerdruk rond de 'Koedood' toenemen.
- Zowel de gemeente als de coöperatie zijn het er over eens dat de parkeerproblematiek alleen in een breder verband kan worden opgelost.
- Rond de 'Koedood' liggen diverse recreatiegebieden die steeds meer bezoekers zullen trekken door toenemende functies en trekpleisters. Naast het Buitenland zijn er ook de Carnisse Grienden, Koedoodhaven en Gaatkensbult.
- Onderlinge afstemming parkeerregime is belangrijk.
- Goede onderlinge verbinding van parkeervelden voor fietsers en voetgangers is belangrijk.
- Extra buffercapaciteit inbouwen voor piekmomenten tijdens het hoogseizoen.
- Graaf van Portland mikt op 30.000 bezoekers op jaarbasis. 2/3 zal naar verwachting gebruik maken van de horeca en 1/3 parkeert in de omgeving en gebruikt de Graaf van Portland als uitvalsbasis.
- De verwachting is dat het bezoekersaantal van de Graaf van Portland in de loop der jaren zal groeien naar 60.000. Gemiddeld zo'n 200 bezoekers per dag.
- Tijdens de piekmomenten worden zelfs 2.100 bezoekers per weekend verwacht, waarvan 900 op zaterdag en 1.200 op zondag.
- Naar verwachting komt 40% van de bezoekers met de auto en is de verblijfsduur gemiddeld 2 uur. Omdat meerdere personen gebruik maken van dezelfde auto worden er 160 auto's verwacht op piekmomenten.



Vestiging Den Haag  
New Babylon Center Offices  
Anna van Buerenplein 46  
2595 DA Den Haag  
T (070) 305 30 53  
F (070) 389 66 32

[www.goudappel.nl](http://www.goudappel.nl)  
[goudappel@goudappel.nl](mailto:goudappel@goudappel.nl)

adviseurs  
mobiliteit  
**Goudappel  
Coffeng**