Verkeerseffecten Oost-Westverbinding

Verkeersmodelonderzoek

Royal HaskoningDHV
22 November 2021
Project related

- Toelichting werkzaamheden
- Toelichting resultaten

Toelichting werkzaamheden



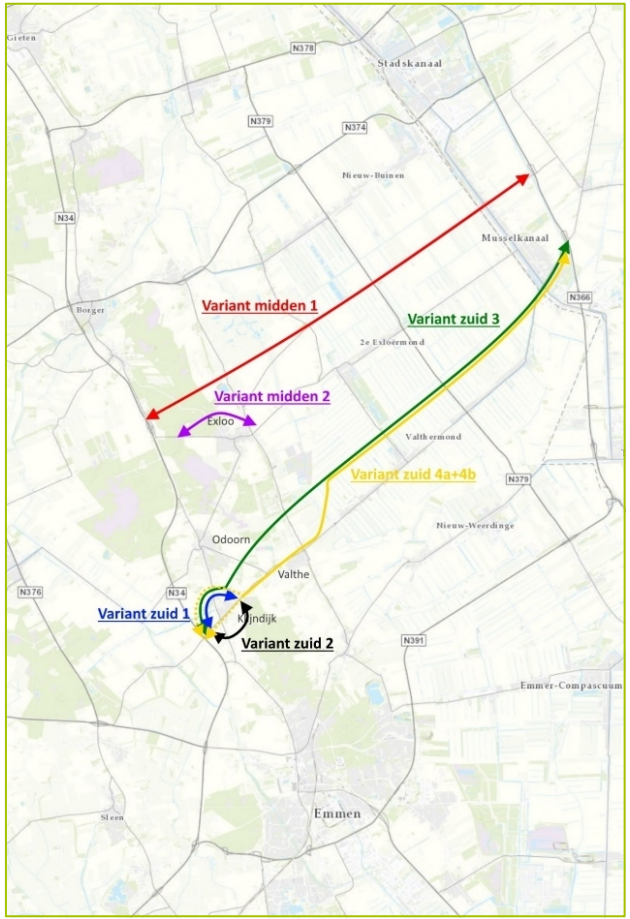
Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

Wat is onderzocht?

- Verkeerseffecten varianten Oost-Westverbinding
  - Wijziging verkeersintensiteiten
    - Waar wordt het drukker en rustiger?
    - Hoeveel verkeer maakt gebruik van de nieuwe verbinding?
  - Verschuiving van verkeersstromen
    - Welk verkeer maakt gebruik van de nieuwe verbinding?
    - Lokale en/of regionale effecten?

Welke varianten zijn onderzocht?

Variant	Toelichting
Midden 1	Doortrekken Volsholtsdijk vanaf 1e Exloërmond tot aansluiting Exloo/N34
Midden 2	Rondweg noordzijde Exloo
Zuid 1	Rondweg noordzijde Klijndijk
Zuid 2	Rondweg zuidzijde Klijndijk
Zuid 3	• Doortrekken Dreef vanaf Valtherblokken-Noord naar aansluiting Klijndijk/N34 • Combinatie met rondweg noordzijde Klijndijk
Zuid 4a	• Verbinding Dreef naar Hondsrugweg • Langs Valthe en door bebouwde kom Klijndijk
Zuid 4b	• Verbinding Dreef naar Hondsrugweg • Langs Valthe • Combinatie met rondweg noordzijde Klijndijk



Royal HaskoningDHV

Uitgangspunten vormgeving Oost-Westverbinding

- Weginrichting
  - Oost-Westverbinding wordt ingericht als gebiedsontsluitingsweg (2x1) voor nieuwe infrastructuur en opwaardering bestaande infrastructuur
    - 80 km/u buiten de bebouwde kom
    - 50 km/u binnen de bebouwde kom
- Overig
  - Bij varianten met een rondweg wordt huidige route via het dorp afgewaardeerd naar 30 km/u (Exloo en Klijndijk – afhankelijk van de variant)
  - Op enkele wegen in het buitengebied is de snelheid verlaagd naar 60 km/u door realisatie van de Oost-Westverbinding (t.b.v. heldere verkeersstructuur)

Hoe is dat onderzocht?

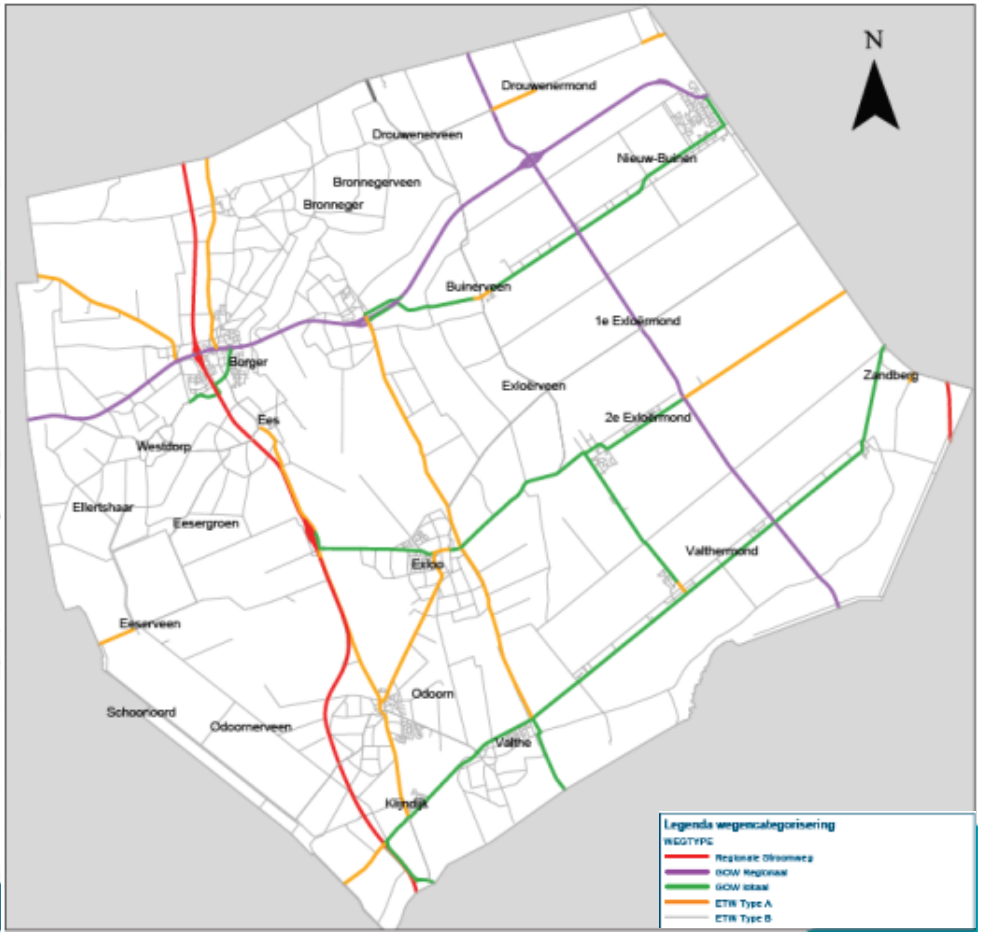
- Verkeersmodel Zuidoost Drenthe (2019)
- Verkeersnetwerk 2030 is de basis
  - Inclusief aangepaste wegencategorisering en toekomstige ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen in Borger-Odoorn en Drenthe
- Elke variant voor de Oost-Westverbinding is toegevoegd aan het gemeentelijke wegennet

Aangepaste wegencategorisering (GVVP 2019)

- In nieuwe wegencategorisering snelheidsverlaging op veel wegen in buitengebied van 80 km/u naar 60 km/u
  - Doel: verkeer zoveel mogelijk op het hoofdwegennet in de gemeente afwikkelen (gebiedsontsluitingswegen (80/50 km/u) en stroomwegen (100 km/u)
- Verkeerseffecten (berekend met verkeersmodel)
  - Intensiteit op wegen in buitengebied en in de dorpen neemt af
  - Verkeer N366/Stadskanaal <-> N34 maakt meer gebruik van N374 (Stadskanaal – Borger), N378 (Stadskanaal – Gasselte), N379 (Mondenweg) en de N366/N381 (Rondweg Emmen)



Verkeerseffecten wegencategorisering GVVP 2019



Royal HaskoningDHV

Toelichting resultaten



Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

Samenvatting

- Varianten met enkel een rondweg (Exloo/Klijndijk) leiden tot lokale verkeerseffecten
  - Grote afname in het dorp van de rondweg
- Varianten met een volledige Oost-Westverbinding leiden tot lokale en regionale verkeerseffecten
  - Lokale routeverschuivingen van bestaande Oost-Westverbindingen naar de nieuwe verbinding
  - Regionale routeverschuivingen op relatie N34 <-> N366
    - Deze effecten doen het verkeerseffect van de nieuwe wegencategorisering uit het GVVP deels teniet
    - Daarnaast sprake van extra toename verkeersintensiteit voor extern doorgaand verkeer door de gemeente
- Investeringskosten indicatief in beeld gebracht (+/- 40%)

Variant Midden 1

Lokale verkeerseffecten

- Uitgezonderd 1e Exloërmond afname in veel dorpen
- Wijziging routekeuze vanuit dorpen ten noorden en zuiden van Oost-Westverbinding

Regionale verkeerseffecten

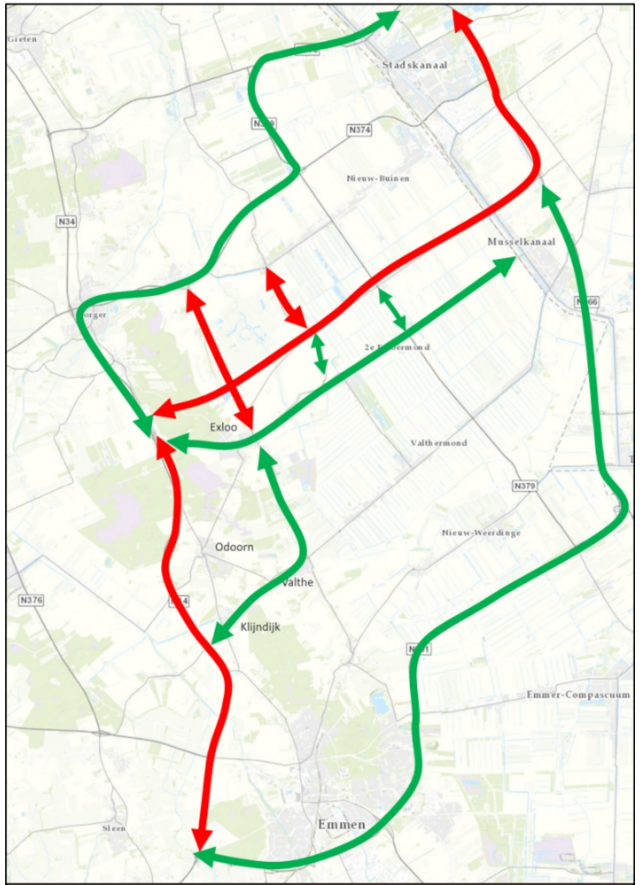
- Verkeer op relatie N366 – N34 kiest voor route via Oost-Westverbinding i.p.v. N378/N379/N374 en N391

Verkeersintensiteit op Oost-Westverbinding

- 2.000 (zijde Stadskanaal) tot 4.500 (zijde N34/Exloo) motorvoertuigen per etmaal

Indicatie kostenraming

- 18 miljoen



Verkeerseffecten Variant Midden 1

Royal HaskoningDHV

Variant Midden 2

Lokale verkeerseffecten

- Afname in Exloo (4.000 → 2.000 mvt/etmaal)
- Wijziging routekeuze vanuit 2e Exloërmond naar N34 Noord (via Oost-Westverbinding i.p.v. N374)

Regionale verkeerseffecten

- Geen

Verkeersintensiteit op Oost-Westverbinding

- 2.000 tot 3.000 mvt/etmaal

Indicatie kostenraming

- 8,5 miljoen



Verkeerseffecten Variant Midden 2

Royal HaskoningDHV

Variant Zuid 1

Lokale verkeerseffecten

- Afname in Klijndijk (3.500 → 800 mvt/etmaal)
- Wijziging routekeuze vanuit Emmen-Noord naar Valthe en omgeving

Regionale verkeerseffecten

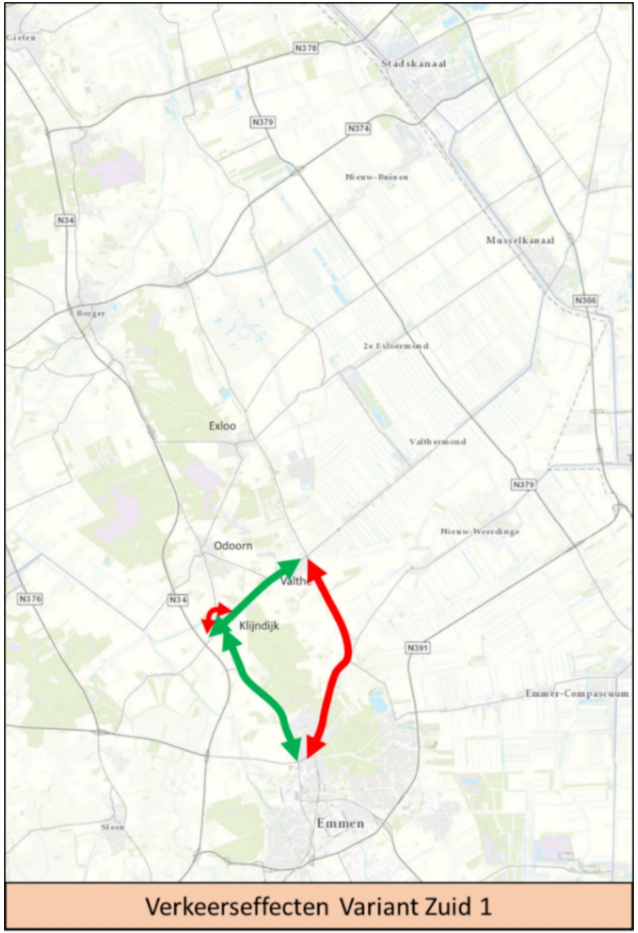
- Geen

Verkeersintensiteit op Oost-Westverbinding

- 3.000 tot 5.000 mvt/etmaal

Indicatie kostenraming

- 5,5 miljoen



Verkeerseffecten Variant Zuid 1

Royal HaskoningDHV

Variant Zuid 2

Lokale verkeerseffecten

- Afname in Klijndijk (3.500 → 800 mvt/etmaal)
- Wijziging routekeuze vanuit Emmen-Noord naar Valthe en omgeving

Regionale verkeerseffecten

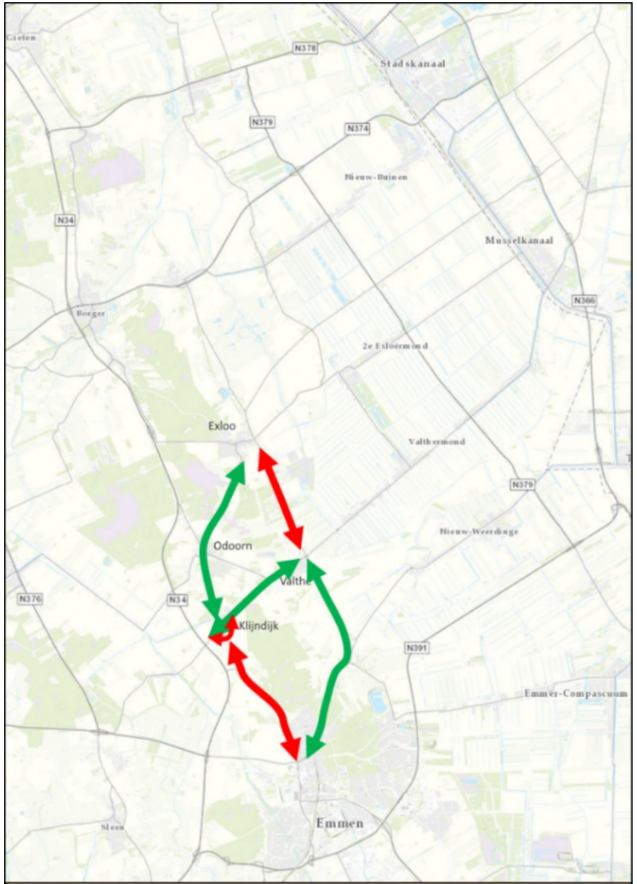
- Geen

Verkeersintensiteit op Oost-Westverbinding

- 3.000 tot 4.000 mvt/etmaal

Indicatie kostenraming

- 7,5 miljoen



Verkeerseffecten Variant Zuid 2

Royal HaskoningDHV

Variant Zuid 3

Lokale verkeerseffecten

- Afname in Klijndijk, Valthe en Valthermond
- Wijziging routekeuze vanuit Emmen-Noord naar Valthe en omgeving

Regionale verkeerseffecten

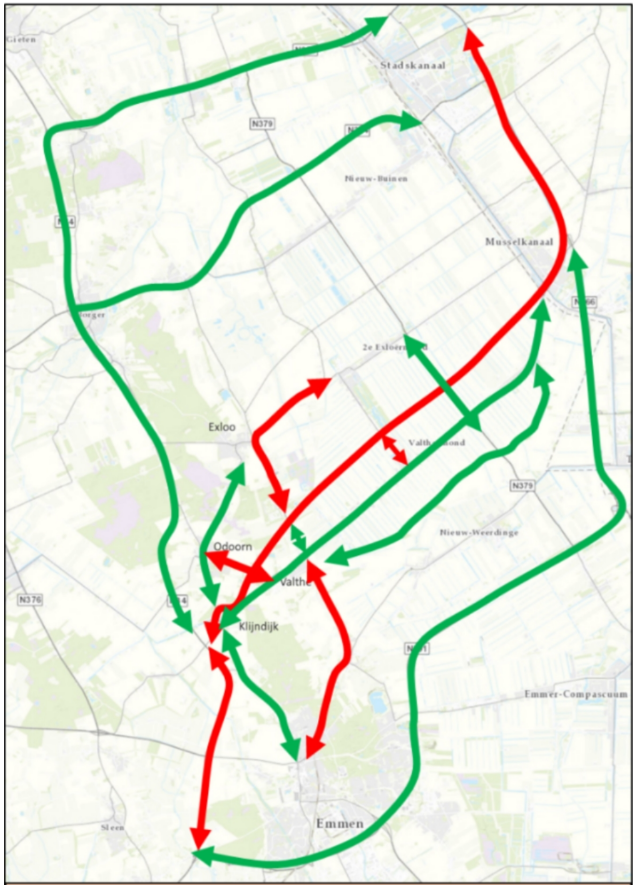
- Verkeer op relatie N366 – N34 kiest voor route via Oost-Westverbinding i.p.v. N378, N374 en N391

Verkeersintensiteit op Oost-Westverbinding

- 2.000 (zijde Musselkanaal) en de 6.500 (zijde N34/Klijndijk) mvt/etmaal

Indicatie kostenraming

- 17 miljoen



Verkeerseffecten Variant Zuid 3

Royal HaskoningDHV

Variant Zuid 4a

Lokale verkeerseffecten

- Afname in Valthermond
- Toename in Valthe (3.600 → 5.200 mvt/etmaal)
- Toename in Klijndijk (4.300 → 5.800 mvt/etmaal)

Regionale verkeerseffecten

- Verkeer op relatie N366 – N34 kiest voor route via Oost-Westverbinding i.p.v. N378, N374 en N391

Verkeersintensiteit op Oost-Westverbinding

- 2.000 (zijde Musselkanaal) en de 6.500 (zijde N34/Klijndijk) mvt/etmaal

Indicatie kostenraming

- 15 miljoen



Verkeerseffecten Variant Zuid 4a

Royal HaskoningDHV

Variant Zuid 4b

Lokale verkeerseffecten

- Afname in Valthermond
- Toename in Valthe (4.700 → 5.900 mvt/etmaal)
- Afname in Klijndijk (4.800 → 900 mvt/etmaal)

Regionale verkeerseffecten

- Verkeer op relatie N366 – N34 kiest voor route via Oost-Westverbinding i.p.v. N378, N374 en N391

Verkeersintensiteit op Oost-Westverbinding

- 2.400 (zijde Musselkanaal) en de 6.200 (zijde Klijndijk/N34) mvt/etmaal

Indicatie kostenraming

- 18,5 miljoen



Verkeerseffecten Variant Zuid 4b

Royal HaskoningDHV

Toelichting gebruik verkeersmodel



Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

Waarom onderzoek met een verkeersmodel?

- Inzicht in verkeerseffecten varianten Oost-Westverbinding nodig

- Rekening houden met ontwikkelingen
  - Aangepaste wegencategorisering (GVVP Borger-Odoorn 2019)
  - Aanpassingen rondweg Emmen en N34
  - Ruimtelijke ontwikkelingen Borger-Odoorn en Drenthe

- Verkeersmodel Zuidoost Drenthe opgeleverd in 2019
  - Prognosejaar 2030
  - Meest betrouwbare instrument om verkeerseffecten mee in beeld te brengen

Wat is en doet een verkeersmodel?

Een verkeersmodel:

- Is een instrument dat inzicht geeft in het gebruik van het huidige en toekomstige verkeers- en vervoersnetwerk
- Brengt trends en effecten van infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen en veranderingen in beeld

