

# Recreatiepark d'Olde Kamp Ansen

Advies oversteek en uitrit Dwingelerweg

projectnr. 169666  
revisie 04  
20 december 2010



## Opdrachtgever

d'Olde Kamp  
Familie van Zanten  
Dwingelerweg 26  
7964 KK Ansen

datum vrijgave

beschrijving revisie 04

goedkeuring

vrijgave

definitief

S. Hammink

H. Deelstra

	<b>Inhoud</b>	<b>Blz.</b>
<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Huidige situatie en toekomstige ontwikkeling</b>	<b>3</b>
2.1	Gebiedsbeschrijving	3
2.2	Voorgenomen ontwikkeling	4
2.3	Effecten op verkeer	4
<b>3</b>	<b>Oplossingsrichtingen</b>	<b>9</b>
3.1	Beschouwde oplossingsrichtingen	9
3.1.1	<i>Verleggen van de Dwingelerweg</i>	9
3.1.2	<i>Ongelijkvloerse oversteeek</i>	9
3.1.3	<i>Rotonde</i>	10
3.1.4	<i>Snelheidsverlaging</i>	10
3.2	Voorkeursoplossing	11
<b>4</b>	<b>Conclusies en aanbevelingen</b>	<b>14</b>

## 1 Inleiding

d'Olde Kamp is een recreatieterrein dat is gelegen aan de rand van het Nationaal Park Dwingelderveld. Het terrein ligt aan de Dwingelerweg even ten noorden van het plaatsje Ansen in de provincie Drenthe. Het park bestaat nu uit ongeveer 40 kampeerplaatsen, een



zestal vierpersoons onderkomens en een groepsaccommodatie.

De eigenaren van d'Olde Kamp zijn voornemens het recreatieterrein uit te breiden met circa 125 recreatiewoningen. Deze uitbreiding is voorzien aan de westzijde van de Dwingelerweg.

In de toekomstige situatie ligt de Dwingelerweg tussen de twee delen van het recreatieterrein. Aangezien de

recreatiewoningen, kampeerplaatsen en voorzieningen aan beide zijden van de weg komen te liggen, zullen veel voetgangers en fietsers de Dwingelerweg moeten oversteeken. Deze oversteeksituatie moet een zodanige vormgeving krijgen dat de verkeersonveilige situaties worden voorkomen. Bovendien moet de oversteeksituatie voorkomen dat de Dwingelerweg een barrière tussen de twee delen van het terrein wordt.

De eigenaar van d'Olde Kamp heeft Oranjewoud gevraagd een advies te geven over de vormgeving van de in- en uitgang van het toekomstige recreatiepark en de oversteeksituatie op de Dwingelerweg nabij deze in- en uitgang.

### *Leeswijzer*

In hoofdstuk 2 worden een gebiedsbeschrijving en een beschrijving van de voorgenomen ontwikkelingen gegeven. Ook worden de effecten van deze toekomstige ontwikkelingen op de lokale verkeerssituatie beschreven. In hoofdstuk 3 worden de beschouwde oplossingsrichtingen beschreven en wordt de voorkeursoplossing benoemd. In hoofdstuk 4 worden de conclusies verwoord en wordt een advies gegeven voor de vormgeving van de aansluiting van het recreatiepark op de Dwingelerweg.

## 2 Huidige situatie en toekomstige ontwikkeling

### 2.1 Gebiedsbeschrijving

Recreatieterrein d'Olde Kamp vanuit de richting Meppel, Hoogeveen en Assen bereikbaar via de provinciale weg N375, Ruinen en Ansen. De Dwingelerweg verbindt Ansen met het noordelijker gelegen Dwingeloo. De weg heeft een functie voor het lokale verkeer. Doorgaand verkeer wordt afgewikkeld via de provinciale wegen N371 en N375.



De Dwingelerweg is verhard met asfalt. De weg is ter hoogte van d'Olde Kamp circa 5 meter breed en is voorzien van asmarkering. Even ten noorden van d'Olde Kamp eindigt de asmarkering en wordt kantmarkering toegepast.

De Dwingelerweg heeft voornamelijk een functie voor het lokale verkeer. De weg heeft slechts een beperkte verbindende

functie. Momenteel bedraagt de maximumsnelheid 80 km/h. Dit is een maximumsnelheid die vanuit Duurzaam Veilig niet aansluit bij de functie van de weg. Een maximumsnelheid van 60 km/h ligt hier meer voor de hand. Het is niet duidelijk of de gemeente De Wolden voornemens is om de maximumsnelheid te verlagen.

Fietsers maken gebruik van de rijbaan voor het autoverkeer. De gemeente De Wolden heeft plannen een fietspad langs de Dwingelerweg aan te leggen. Het is echter niet duidelijk of het gaat om een vrijliggend fietspad of om fietsstroken op de rijbaan. Bij een verlaging van de maximumsnelheid naar 60 km/h ligt het mengen van verkeerssoorten, dus fietsers op de rijbaan meer voor de hand. Aan de andere kant kan het uit oogpunt van het bieden van een aantrekkelijke en comfortabele (recreatieve) fietsroute gewenst zijn om ondanks een maximumsnelheid van 60 km/h een vrijliggend fietspad langs de weg aan te leggen.

Uit gegevens van de gemeente De Wolden blijkt dat de verkeersintensiteit op de Dwingelerweg op werkdagen ongeveer 1.000 motorvoertuigen per etmaal bedraagt en op weekenddagen ongeveer 1.600 motorvoertuigen per etmaal.

De Dwingelerweg maakt ter hoogte van de toegang naar d'Olde Kamp een bocht. Het uitzicht vanaf de uitrit op het verkeer op de Dwingelerweg is goed, ook omdat de uitrit zich in de buitenbocht bevindt.

Door de eigenaren van d'Olde Kamp is aangegeven dat er hard gereden wordt, vooral door mensen die bekend zijn in de omgeving. Ook is door de eigenaren aangegeven dat er ongevallen hebben plaatsgevonden, waarbij de toedracht terug was te voeren op snelheid.

Dit laatste beeld wordt echter niet ondersteund door de ongevallencijfers. Uit gegevens van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat blijkt dat er in de periode 2004-2007 geen ongevallen op de Dwingelerweg zijn geregistreerd. Dat wil overigens niet zeggen dat er helemaal geen ongevallen hebben plaatsgevonden. Bij ongevallen met uitsluitend materiële schade wordt vaak geen politie ingezet. De betrokken partijen regelen de

afhandeling van de schade in die gevallen zelf. Ongevallen waar geen politie bij is geweest, worden niet geregistreerd en daarmee ook niet opgenomen in de ongevalsstatistieken.

## 2.2 Voorgenomen ontwikkeling

De eigenaren van d'Olde Kamp zijn voornemens het bestaande recreatieterrein uit te breiden met ongeveer 125 recreatiewoningen. Deze uitbreiding wordt gerealiseerd aan de westzijde van de Dwingelerweg. In de toekomstvisie van d'Olde Kamp<sup>1</sup> is aangegeven op welke wijze de uitbreiding van het park het beste vorm kan krijgen.



*Schets uitbreiding recreatiepark d'Olde Kamp*

## 2.3 Effecten op verkeer

### *Aantal autoverplaatsingen*

Op het recreatiepark worden circa 125 recreatiewoningen gerealiseerd. Hierdoor ontstaat autoverkeer van en naar het park. Het gaat dan om autoverkeer op aankomst- en vertrekdagen en om autoverkeer dat ontstaat tijdens het verblijf op het recreatiepark. Om een beeld te kunnen geven van de hoeveelheid autoverkeer die wordt gegenereerd door de 125 recreatiewoningen, is gebruik gemaakt van bezettingscijfers van Landal Greenparks uit 2007. Voorts zijn de volgende aannames gedaan:

- er worden 80 vierpersoons woningen, 30 zespersoons woningen en 15 achtpersoons woningen gerealiseerd;
- alle gasten komen per auto naar het recreatiepark;
- de recreatiewoningen worden verhuurd voor een weekend (vrijdag t/m maandag) en voor een midweek (maandag t/m vrijdag). Dat betekent dat er twee aankomst- en vertrekdagen in het weekend zijn;
- op aankomst- en vertrekdagen zijn er alleen autoverplaatsingen ten behoeve van de eerste aankomst en het laatste vertrek van huurders van de recreatiewoningen;

---

<sup>1</sup> d'Olde Kamp vernieuwt, Toekomstvisie recreatieterrein d'Olde Kamp in Ansen, Oranjewoud, 19 mei 2008

- tijdens de verblijfsperiode zijn er gemiddeld 4 aankomsten en 4 vertrekken van auto's per recreatiewoning (bijvoorbeeld voor boodschappen doen, dagtochtjes en dergelijke).

Op basis van de bezettingscijfers van Landal Greenparks en bovenstaande aannames is de verkeersproductie van de uitbreiding van d'Olde Kamp bepaald. Dit is weergegeven in tabel 2.1. De getallen die in deze tabel worden genoemd, moeten worden gezien als indicatief, dus met een zekere bandbreedte. In bijlage 1 is de berekening van de verkeersproductie weergegeven.

maand	verkeersproductie op aankomst- en vertrekdagen (op weekbasis)	verkeersproductie tijdens verblijfsperiode (op weekbasis)	totaal (op weekbasis)
januari	210	420	630
februari	290	590	880
maart	350	700	1.050
april	420	850	1.270
mei	500	1.000	1.500
juni	440	880	1.320
juli	510	1.020	1.530
augustus	580	1.150	1.730
september	540	1.080	1.620
oktober	440	890	1.330
november	280	560	840
december	250	490	740

*Tabel 2.1: Verkeersproductie uitbreiding recreatiepark d'Olde Kamp in motorvoertuigen per week, afgerond op tientallen.*

De verkeersproductie is uitgedrukt in motorvoertuigen per week, exclusief verplaatsingen van motorvoertuigen als gevolg van bevoorrading, werkgelegenheid en dergelijke. Gelet op het aantal te verhuren bungalows en de omvang van de aanvullende voorzieningen mag worden verwacht dat het aantal autoverplaatsingen als gevolg van werkgelegenheid, bevoorrading en bewoners van de gemeente geen substantiële invloed heeft op de totale verkeersproductie van het park. Het aantal autoverplaatsingen ten behoeve van werkgelegenheid en bevoorrading valt weg tegen het aantal autoverplaatsingen dat door bezoekers van het park wordt veroorzaakt.

Bevoorrading vindt wel plaats met motorvoertuigen, maar het aantal autoverplaatsingen van en naar het park dat hierdoor wordt veroorzaakt is zeer beperkt. Eventuele autoverplaatsingen van werknemers en autoverplaatsingen vanwege bevoorrading vinden bovendien in de regel plaats buiten de piekmomenten van het bezoekersverkeer (in- en uitcheckmomenten).

Uit tabel 2.1 blijkt dat het recreatiepark in de drukste maand per week ongeveer 1.730 verplaatsingen van motorvoertuigen genereert. Ongeveer tweederde van deze verplaatsingen vindt plaats tijdens het verblijf van de gasten van het park. Van deze autoverplaatsingen mag worden verwacht dat deze gespreid in de tijd plaatsvinden en dat er nauwelijks tot geen pieken zijn.

Ongeveer een derde van de autoverplaatsingen van en naar d'Olde Kamp vindt plaats op de wisseldagen. Op deze dagen is enige concentratie van aankomsten en vertrekken van motorvoertuigen te verwachten. Op wisseldagen vertrekken de meeste gasten tussen

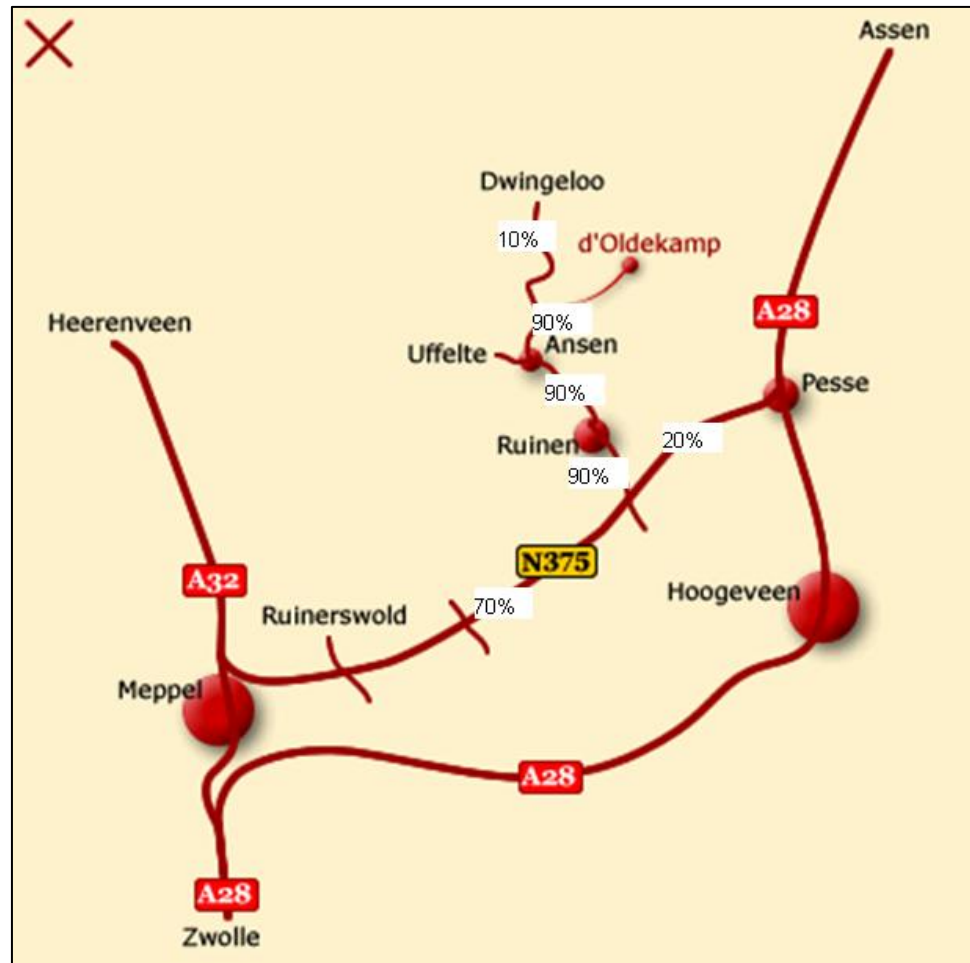
10.00 uur en 12.00 uur. Tussen 14.00 uur en 19.00 uur worden de meeste aankomsten van gasten verwacht.

In de huidige situatie is de maandag eveneens een wisseldag, wat betekent dat gasten op maandagmorgen kunnen vertrekken. In de praktijk blijkt dat een aantal gasten al op zondagavond het recreatiepark verlaat. In welke mate dit plaatsvindt is echter niet bekend. Verwacht mag worden dat ook in de toekomstige situatie een deel van de gasten al op de avond voor de wisseldag vertrekt. De uitgaande stroom zal in de praktijk dan ook wat meer gespreid zijn dan is berekend. Voor de wisseldag zelf betekent dit in de praktijk een kleinere uitgaande verkeersstroom.

In de drukste maand zijn er 580 autoverplaatsingen per week. Er zijn twee wisseldagen per week. Uitgaande van een gelijke spreiding van de aankomsten en vertrekken over deze twee dagen, zijn er op een wisseldag in totaal 290 autoverplaatsingen van en naar het recreatiepark, te weten 145 aankomsten en 145 vertrekken. De vertrekbewegingen zijn het meest geconcentreerd, namelijk over twee uur. Uitgaande van een gelijke spreiding over de vertrekperiode zou de verkeersintensiteit op de Dwingelerweg in de directe nabijheid van het park op een vertrekdag toenemen met circa 70 tot 75 motorvoertuigen per uur. Dit is gemiddeld iets meer dan één motorvoertuig per minuut tijdens de piekperiode.

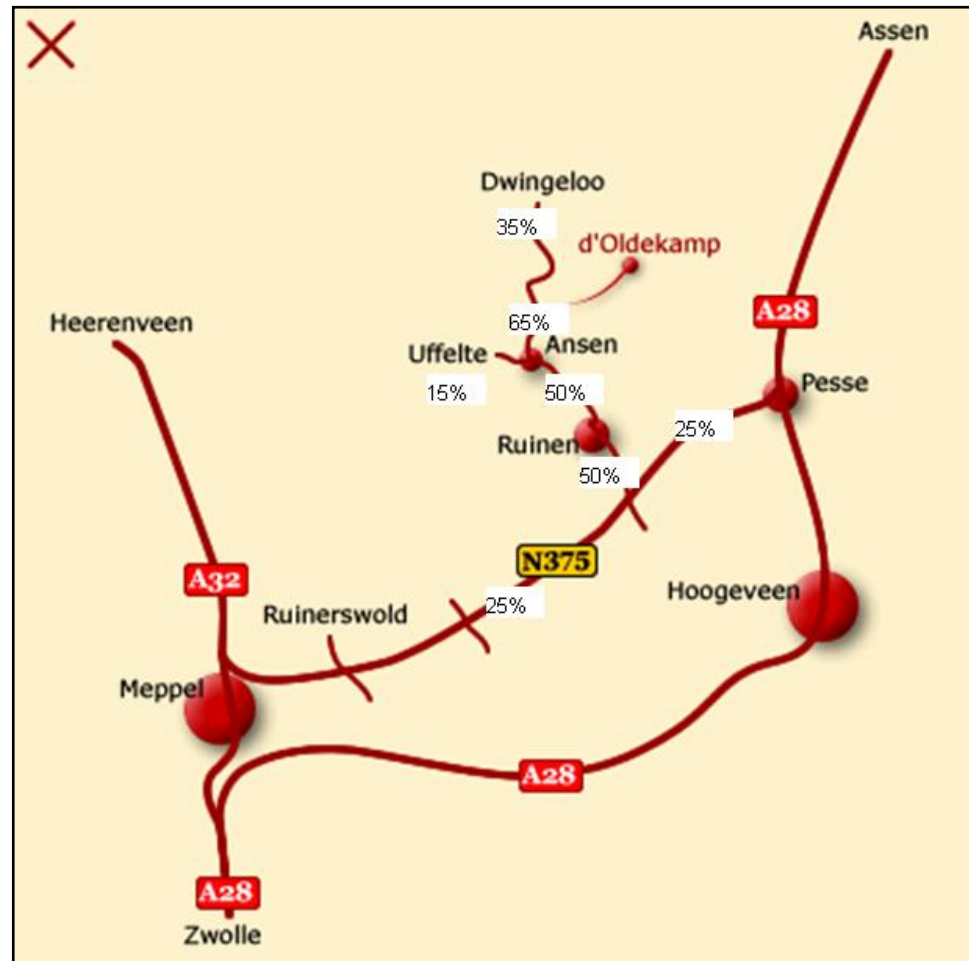
#### *Routes autoverkeer*

Onderstaande afbeeldingen tonen het routekaartje naar d'Olde Kamp dat is weergegeven van de website van d'Olde Kamp ([www.plaggenhut.nl](http://www.plaggenhut.nl)). Vervolgens is op deze afbeeldingen aangegeven hoe het verkeer van en naar het recreatiepark zich verdeelt over de verschillende wegen in de directe omgeving. Deze percentages zijn aannames op basis van geografische spreiding van de herkomst van potentiële bezoekers.



*Verdeling van het door de uitbreiding van d'Olde Kamp gegenereerde verkeer over het wegennet op aankomst- en vertrekdagen.*





*Verdeling van het door de uitbreiding van d'Olde Kamp gegenereerde verkeer over het wegennet tijdens de verblijfsperiode van bezoekers.*

Het merendeel van de motorvoertuigen van en naar d'Olde Kamp zal zijn weg zoeken door de kernen Ansen en Ruinen. In de drukste maand van het hoogseizoen moet dan in Ansen rekening worden gehouden met een toename van ongeveer 750 motorvoertuigen per week (65% van 1.150 motorvoertuigen per week in de drukste maand). Gemiddeld per etmaal gaat het dan om een toename van ruim 100 motorvoertuigen. Op werkdagen in de drukste maand van het hoogseizoen zou er dan sprake zijn van een toename van de verkeersintensiteit van ongeveer 10% als gevolg van de uitbreiding van d'Olde Kamp. Op weekenddagen zou de verkeersintensiteit dan met ongeveer 6% toenemen.

De verkeersintensiteit die dan ontstaat, is nog altijd in overeenstemming met de functie van de wegen in de directe omgeving van het recreatiepark en is vanuit verkeerskundig perspectief dan ook acceptabel.

## 3 Oplossingsrichtingen

Als gevolg van de voorgenomen uitbreiding van d'Olde Kamp zal de Dwingelerweg het recreatiepark doorsnijden. Er dient dan ook ruime aandacht te worden besteed aan enerzijds de ontsluiting van beide delen van het park op de Dwingelerweg en anderzijds aan het bieden van een veilige en comfortabele oversteekvoorziening voor voetgangers en fietsers.

### 3.1 Beschouwde oplossingsrichtingen

#### 3.1.1 *Verleggen van de Dwingelerweg*

Een mogelijkheid om te voorkomen dat het recreatiepark doorsneden wordt door de Dwingelerweg is het verleggen van deze weg. Daarbij kan worden gedacht aan een tracé aan de oostzijde van d'Olde Kamp, waarbij deels het tracé van de Oude Dwingelerdijk kan worden gevolgd.

Het voordeel van een dergelijke wegomlegging is dat er geen doorgaand verkeer tussen het bestaande en het nieuwe deel van d'Olde Kamp meer is. Het recreatiepark kan zo één geheel vormen. Een oversteekvoorziening binnen het park is dan ook niet meer nodig.

Een groot nadeel van een wegomlegging is een inbreuk op de directe omgeving van d'Olde Kamp. De omgelegde weg zou bovendien op zeer korte afstand van het natuurgebied Dwingelderveld komen te liggen.

Het oversteekprobleem wordt met een omgelegde Dwingelerweg overigens niet opgelost. Veel bezoekers zullen immers te voet of per fiets het Dwingelderveld willen bezoeken en zullen dan het nieuwe tracé van de weg moeten oversteken. Hier zal dan alsnog een voorziening moeten worden gecreëerd.

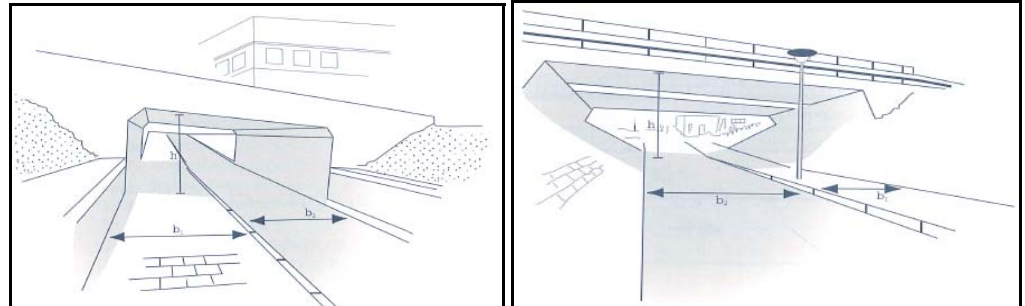
Gelet op de huidige verkeersintensiteit op de Dwingelerweg en de te verwachten verkeersproductie van de uitbreiding van d'Olde Kamp worden niet zodanige knelpunten verwacht dat een omlegging van de Dwingelerweg noodzakelijk zou zijn. Geconcludeerd kan worden dat deze oplossing te zwaar is in vergelijking met het probleem dat ermee zou moeten worden opgelost. Het verleggen van de Dwingelerweg is dan ook niet verder aan de orde.

#### 3.1.2 *Ongelijkvloerse oversteek*

Gelet op de conclusie uit de voorgaande paragraaf moet een oplossing worden gevonden binnen het huidige tracé van de Dwingelerweg. Een mogelijkheid om fietsers en voetgangers een verkeersveilige oversteek te bieden is het creëren van een ongelijkvloerse oversteek over of onder de Dwingelerweg. Bij de toepassing van een brug moet een groter hoogteverschil worden overwonnen dan bij de toepassing van een tunnel. Een brug moet immers hoog genoeg zijn voor landbouwvoertuigen en vrachtwagens. Bij het bepalen van de hoogte van een tunnel hoeft slechts rekening te worden gehouden met voldoende hoogte voor fietsers en voetgangers.

Een ongelijkvloerse oversteek moet zodanig worden vormgegeven dat deze voor fietsers en voetgangers aantrekkelijk is om te gebruiken. Dit stelt eisen aan onder andere het comfort, uitstraling en (sociale) veiligheid van een dergelijke oversteek. Als niet in

voldoende mate aan deze eisen wordt voldaan, zullen voetgangers en fietsers deze voorziening mijden en via sluipteggetjes toch gelijkvloers gaan oversteken. In onderstaande afbeeldingen zijn enkele voorbeelden van fiets- en voetgangerstunnels oversteken weergegeven.



*Voorbeelden fiets- en voetgangerstunnel*

Gelet op de huidige verkeersintensiteit en de te verwachten verkeersproductie van de uitbreiding van d'Olde Kamp worden geen zodanige knelpunten verwacht dat een ongelijkvloerse oplossing noodzakelijk is. Ook hier geldt dat deze oplossing te zwaar is voor het probleem dat moet worden opgelost. Een ongelijkvloerse oplossing blijft dan ook verder buiten beschouwing.

### **3.1.3 Rotonde**

Door middel van de toepassing van een rotonde wordt bereikt dat de naderingssnelheid van het gemotoriseerde verkeer laag is. Fietsers en voetgangers kunnen nabij de rotonde oversteken. Doordat op de toeleidende wegen van rotondes vaak middengeleiders worden toegepast, is het voor fietsers en voetgangers mogelijk om de weg in twee etappes over te steken.

Een rotonde als oplossing voor het vraagstuk van de ontsluiting van d'Olde Kamp en het oversteken tussen beide delen van het recreatiepark wordt hier echter niet aanbevolen. Een rotonde wordt in principe toegepast op kruispunten van wegen met een verbindende functie (gebiedsontsluitingswegen) of als overgang van een gebiedsontsluitingsweg naar een erftoegangsweg. Een rotonde wordt niet toegepast op een kruispunt van twee erftoegangswegen en bij uitritten van percelen.

Ook hier kan worden gesteld dat een rotonde een relatief zwaar middel is voor het probleem dat ermee moet worden opgelost, dan wel voorkomen. Bovendien moeten de aansluitingen van de delen van het recreatiepark op de Dwingelerweg worden gezien als uitritten en niet als wegen die gelijkwaardig zijn aan de Dwingelerweg.

### **3.1.4 Snelheidsverlaging**

Het te verwachten probleem dat moet worden opgelost ligt in de sfeer van snelheid en conflictsituaties tussen verkeersstromen. Hoe lager de naderingssnelheid, hoe vlotter en veiliger de afwikkeling van het verkeer verloopt. Een lagere snelheid kan worden afgedwongen door middel van een poortconstructie in combinatie met een verlaging van de maximumsnelheid. Deze poortconstructie wordt bij voorkeur op enige afstand van de overstek en de uitritten van het park aangebracht. Onderstaande foto toont een voorbeeld.



*Voorbeeld poortconstructie met verlaging maximumsnelheid*

De poortwerking kan nog verder worden versterkt door het plaatsen van verticale elementen, zoals een haag of een hekwerk aan beide zijden van de weg. Aan een hekwerk zou bijvoorbeeld nog een bord kunnen worden bevestigd met de naam van het recreatiepark. Deze verticale elementen veroorzaken een visuele versmalling, waardoor de snelheid wordt beperkt.

Tussen de twee poortconstructies wordt bij voorkeur een ander type of kleur verharding toegepast. Hiermee wordt geaccentueerd dat de weggebruiker een gebied met een ander karakter en snelheidsregime is binnengereeden. Om het kruisingsvlak en/of de overstek te accentueren kan deze eveneens in een andere kleur of een ander type verharding worden uitgevoerd. Om een verdere verlaging van de snelheid te verkrijgen, kan nabij de overstek en het kruisingsvlak nog een snelheidsremmer worden toegepast.



*Voorbeeld afwijkende verharding en snelheidsremmer bij uitrit en overstek.*

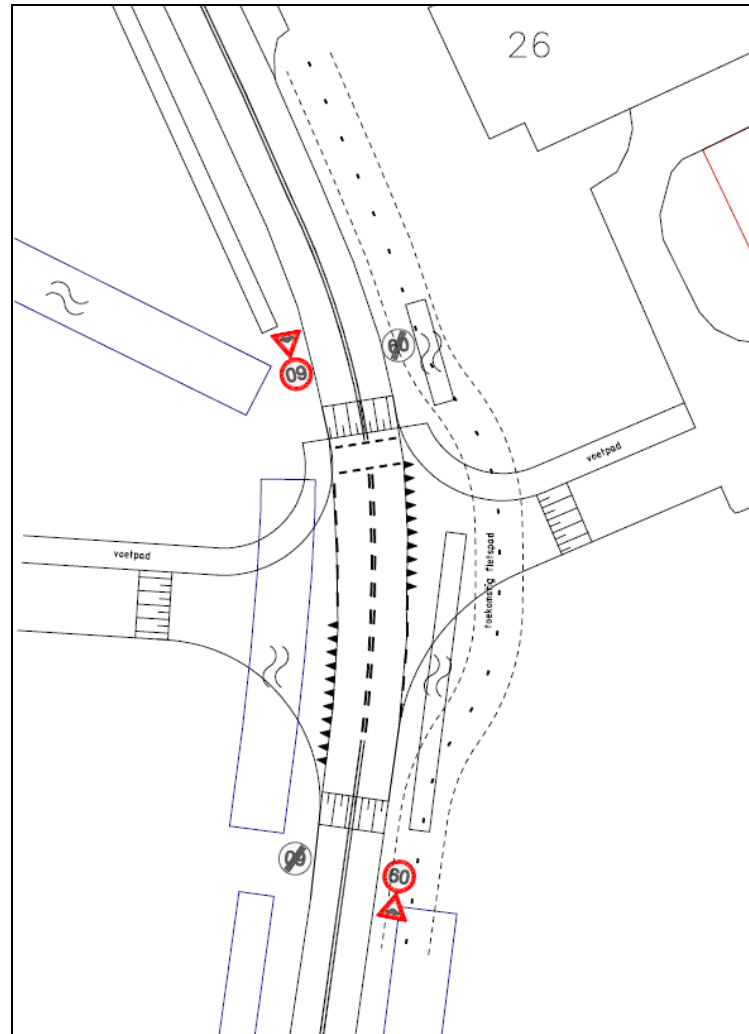
Gelet op de verkeersintensiteit op de Dwingelerweg en de te verwachten verkeersproductie van de uitbreiding van d'Olde Kamp verdient en gelet op de hiervoor genoemde oplossingsrichtingen verdient het aanbeveling de oplossing te zoeken in visuele en snelheidsremmende maatregelen ter plaatse van de uitritten en de overstek.

### **3.2 Voorkeursoplossing**

Gelet op de verkeersintensiteit op de Dwingelerweg en de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer die door het beoogde recreatiepark wordt gegenereerd én gelet op het kostenaspect is gezocht naar een sobere en doelmatige inrichting van de aansluiting van

d'Olde Kamp op de Dwingelerweg. Deze paragraaf geeft een beschrijving van de voorkeursoplossing.

Voorgesteld wordt om een kruispuntplateau aan te leggen, waarbij het verkeer vanaf d'Olde Kamp voorrang moet verlenen aan verkeer op de Dwingelerweg. Onderstaande afbeelding toont een schets van deze oplossing.



*Ontwerpschets inrichting uitritten d'Olde Kamp op Dwingelerweg*

Op de Dwingelerweg geldt een maximumsnelheid van 80 km/h. Voorgesteld wordt om aan beide zijden van de uitritten over enige afstand de maximumsnelheid te verlagen tot 60 km/h. Door middel van een kruispuntplateau wordt de naderingssnelheid van het gemotoriseerde verkeer geremd. Door middel van bebording wordt voor dit plateau gewaarschuwd.

De gemeente De Wolden overweegt om de maximumsnelheid op de Dwingelerweg in de toekomst te verlagen van 80 km/h naar 60 km/h. Deze maximumsnelheid past goed bij de functie van de weg en de verkeersintensiteit op de weg, ook na realisatie van de uitbreiding van d'Olde Kamp.

In de huidige situatie wordt de huidige toegangsweg vrijwel uitsluitend gebruikt door gemotoriseerd verkeer van en naar de huidige faciliteiten van d'Olde Kamp. In de

toekomstige situatie zal er ook uitwisseling tussen beide delen van het recreatiepark door voetgangers gaan plaatsvinden. Om deze voetgangers een eigen plek te geven én om een geconcentreerde oversteekvoorziening over de Dwingelerweg te creëren, is ervoor gekozen aan de noordzijde van de toegangsweg een voetpad te realiseren.

De toegangen van d'Olde Kamp zijn voldoende breed om vlot in en uit te kunnen rijden. Een bredere toegang of een toegang met ruimere boogstralen leidt al snel tot snelheidsverhoging bij het in- en uitrijden van het recreatiepark.

In het ontwerp is rekening gehouden met een toekomstig fietspad dat in twee richtingen wordt bereden. Dit fietspad is door de gemeente De Wolden aan de oostzijde van de Dwingelerweg gepland. Het fietspad is opgenomen en begroot in het Fietsplan van de gemeente De Wolden.

Met deze oplossing wordt op relatief eenvoudige wijze een vlotte en veilige verkeersafwikkeling rond recreatiepark d'Olde Kamp bereikt.

## 4 Conclusies en aanbevelingen

Recreatieterrein d'Olde Kamp is voornemens uit te breiden. Deze uitbreiding vindt plaats aan de overzijde van de Dwingelerweg, waardoor deze weg in de toekomstige situatie het park doorsnijdt. Dit vraagt om een verkeersveilige vormgeving van de aansluiting van beide delen van het park op de Dwingelerweg en de oversteekvoorziening voor fietsers en voetgangers.

De Dwingelerweg kent momenteel een intensiteit van ongeveer 1.000 motorvoertuigen per etmaal op werkdagen en 1.600 motorvoertuigen per etmaal op weekenddagen. Als gevolg van de uitbreiding van het park wordt verwacht dat in het hoogseizoen (zomervakantie) de verkeersintensiteit op werkdagen met ongeveer 10% toeneemt. Op weekenddagen is de toename ongeveer 6%. De verkeersintensiteit die dan ontstaat, is verkeerskundig gezien acceptabel, gelet op de functie van de Dwingelerweg en de wegen in de directe omgeving.

Er zijn diverse oplossingsrichtingen voor de vormgeving van de verkeerssituatie rond d'Olde Kamp bekeken. Geconcludeerd kan worden dat wegomlegging, ongelijkvloerse oplossingen en een rotonde te zware middelen zijn voor het probleem dat moet worden opgelost. Bovendien speelt het kostenaspect hierin een belangrijke rol.

Aanbevolen wordt de aansluiting van de uitritten van d'Olde Kamp uit te voeren als een kruispuntplateau, waarbij het verkeer vanuit d'Olde Kamp voorrang moet verlenen aan het verkeer op de Dwingelerweg.

Project: Recreatiepark d'Olde Kamp Ansen  
 Voertuigbewegingen toekomstige situatie  
 Datum: 17-09-2009

Omschrijving	aantal woningen	aantal auto	Gemiddeld aantal auto's in relatie tot bezetting park (bezettingsgraad park gebaseerd op Landal Esonstad 2007)												1202												
			januari	febr.	maart	april	mei	juni	juli	augustus	september	oktober	november	december													
2 persoons woning	1		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
4 persoons woning	80	1	80	37	42	51	67	74	62	61	76	76	76	75	63	38	28	21	11	0	0	0	0				
6 persoons woning	30	1,5	45	12	23	28	21	31	34	42	43	43	41	32	24	21	11	0	0	0	0	0	0				
8 persoons woning	15	2	30	3	8	7	17	20	14	24	26	26	20	16	8	11	0	0	0	0	0	0	0				
10 persoons woning		3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
12 persoons woning		4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
<b>Totaal</b>	<b>125</b>		<b>155</b>	<b>53</b>	<b>73</b>	<b>87</b>	<b>106</b>	<b>125</b>	<b>110</b>	<b>127</b>	<b>144</b>	<b>135</b>	<b>111</b>	<b>70</b>	<b>61</b>												
<b>Gereguleerde verkeersstroom van en naar d'Olde Kamp</b>																											
Wisseldag 1 (maandag) in-uitgaand			105 /etmaal	147 /etmaal	174 /etmaal	211 /etmaal	250 /etmaal	220 /etmaal	254 /etmaal	288 /etmaal	271 /etmaal	222 /etmaal	140 /etmaal	123 /etmaal													
Wisseldag 2 (vrijdag) in-uitgaand			105 /etmaal	147 /etmaal	174 /etmaal	211 /etmaal	250 /etmaal	220 /etmaal	254 /etmaal	288 /etmaal	271 /etmaal	222 /etmaal	140 /etmaal	123 /etmaal													
			210 /week	293 /week	347 /week	423 /week	501 /week	439 /week	508 /week	577 /week	542 /week	443 /week	279 /week	245 /week	4808												
			905 /mnd	1.261 /mnd	1.494 /mnd	1.819 /mnd	2.153 /mnd	1.888 /mnd	2.184 /mnd	2.481 /mnd	2.330 /mnd	1.907 /mnd	1.200 /mnd	1.054 /mnd	<b>20.675</b>	verkeersproductie op wisseldagen per jaar											
<i>Richting Ansen/Ruinen (90%)</i>																											
Wisseldag 1 (maandag) in-uitgaand			95 /etmaal	132 /etmaal	156 /etmaal	190 /etmaal	225 /etmaal	198 /etmaal	229 /etmaal	260 /etmaal	244 /etmaal	200 /etmaal	126 /etmaal	110 /etmaal													
Wisseldag 2 (vrijdag) in-uitgaand			95 /etmaal	132 /etmaal	156 /etmaal	190 /etmaal	225 /etmaal	198 /etmaal	229 /etmaal	260 /etmaal	244 /etmaal	200 /etmaal	126 /etmaal	110 /etmaal													
			189 /week	264 /week	313 /week	381 /week	451 /week	395 /week	457 /week	519 /week	488 /week	399 /week	251 /week	221 /week													
			814 /mnd	1.135 /mnd	1.344 /mnd	1.637 /mnd	1.937 /mnd	1.699 /mnd	1.965 /mnd	2.233 /mnd	2.097 /mnd	1.716 /mnd	1.080 /mnd	949 /mnd	<b>18.607</b>	verkeersproductie op wisseldagen per jaar, richting Ansen/Ruinen											
<b>Ongereguleerde verkeersstroom</b>																											
Verkeersproductie tijdens verblijf op park (autoverplaatsingen per week)			421 per week	587 per week	695 per week	846 per week	1.001 per week	878 per week	1.016 per week	1.154 per week	1.084 per week	887 per week	558 per week	490 per week													
waarvan ca. 65% route vanuit of in richting van Ansen/Ruinen			273 per week	381 per week	452 per week	550 per week	651 per week	571 per week	660 per week	750 per week	704 per week	577 per week	363 per week	319 per week													
Verkeersproductie tijdens verblijf op park (per maand)			1.809 per maand	2.523 per maand	2.988 per maand	3.637 per maand	4.305 per maand	3.776 per maand	4.367 per maand	4.962 per maand	4.660 per maand	3.814 per maand	2.400 per maand	2.109 per maand	<b>41.349</b>	tussentijdse verplaatsingen per jaar											
waarvan ca. 65% route vanuit of in richting van Ansen/Ruinen			1.176 per maand	1.640 per maand	1.942 per maand	2.364 per maand	2.798 per maand	2.454 per maand	2.839 per maand	3.225 per maand	3.029 per maand	2.479 per maand	1.560 per maand	1.371 per maand	26.877												

**Opmerkingen**  
 Gemiddeld 4 aankomsten en 4 vertrekken van auto's per woning per verblijfsduur (bijv. dagtochtjes, boodschappen, bezoek)  
 Op wisseldagen alleen eerste aankomst en eerste vertrek bij woningen. Dus geen tussentijdse autoverplaatsingen.  
 In de praktijk blijkt dat gasten ook op zondagavond vertrekken. De uitgaande stroom zal in de praktijk dan ook meer gespreid zijn over zondagavond en maandagochtend, zodat de uitgaande stroom op maandag in de praktijk wat lager zal zijn dan hier is berekend.  
**Aannames**  
 Op wisseldagen gaat 90% van het verkeer van en naar d'Olde Kamp via Ansen en Ruinen naar de N375 (conform routebeschrijving)  
 Tijdens het verblijf gaat 65% van het verkeer van en naar d'Olde Kamp via Ansen en 35% in noordelijke richting (Dwingeloo)

totale verkeersproductie recreatiewoningen **62.024** per jaar  
 170 gemiddeld per etmaal  
 125 gemiddeld aantal mvt/etm richting Ansen