

Gemeente Meppel

Verkeersonderzoek bestemmingsplan en m.e.r.-beoordeling Noordpoort

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Gemeente Meppel

Verkeersonderzoek bestemmingsplan en m.e.r.-beoordeling Noordpoort

Datum	21 maart 2019
Kenmerk	002400.20180912.R1.03
Eerste versie	12 september 2018

Documentatiepagina

Oprachtgever(s)	Gemeente Meppel
Titel rapport	Verkeersonderzoek bestemmingsplan en m.e.r.-beoordeling Noordpoort
Kenmerk	002400.20180912.R1.03
Datum publicatie	21 maart 2019
Projectteam Goudappel Coffeng	Harry Kingma, Jacob Keizer

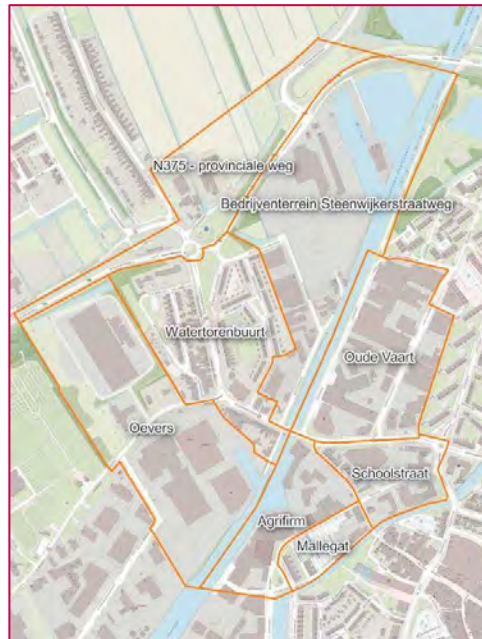
	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
2	Huidige situatie	3
3	Beleid	9
4	Autonome ontwikkeling	11
5	Effectbeschrijving alternatieven	16
5.1	Ontwikkeling transformatiegebied	16
5.2	Ontwikkeling transformatiegebied met realisatie Stadsentree	18
6	Conclusies effectbeschrijving	21
	Bijlage 1 Toelichting op de verkeerscijfers	1
	Huidige situatie	1
	Wegvak 1: N375, tussen Handelsweg en Steenwijkerstraatweg	3
	Wegvak 2: N375, tussen Steenwijkerstraatweg en N371	4
	Wegvak 3: N375, tussen N371 en Drentsche Hoofdvaart	5
	Wegvak 4: Steenwijkerstraatweg, tussen N375 en Zomerdijk	6
	Autonome situatie	7
	Planvarianten	7
	Bijlage 2 Verkeersintensiteiten etmaal, ochtendspits en avondspits	
	Bijlage 3 Verkeersafwikkeling ochtendspits en avondspits	

1

Inleiding

De gemeente Meppel stelt een aanmeldingsnotitie (ten behoeve van een m.e.r.-beoordelingsprocedure) op in het kader van de realisatie van nieuwbouw in Noordpoort. Hiernaast is het plangebied en zijn directe omgeving weergegeven. De nieuwe ontwikkelingen liggen binnen het bestaand stedelijk gebied.

In de m.e.r.-beoordeling dient onder andere ingegaan te worden op de verkeerskundige aspecten. De gemeente Meppel heeft Goudappel Coffeng BV gevraagd hieraan een invulling te geven. Het voorliggende document is een achtergronddocument bij de m.e.r.-beoordeling Noordpoort. Dit document beschrijft het onderzoek naar de verschillende verkeerskundige aspecten voor de ontwikkeling van transformatiegebied Noordpoort.



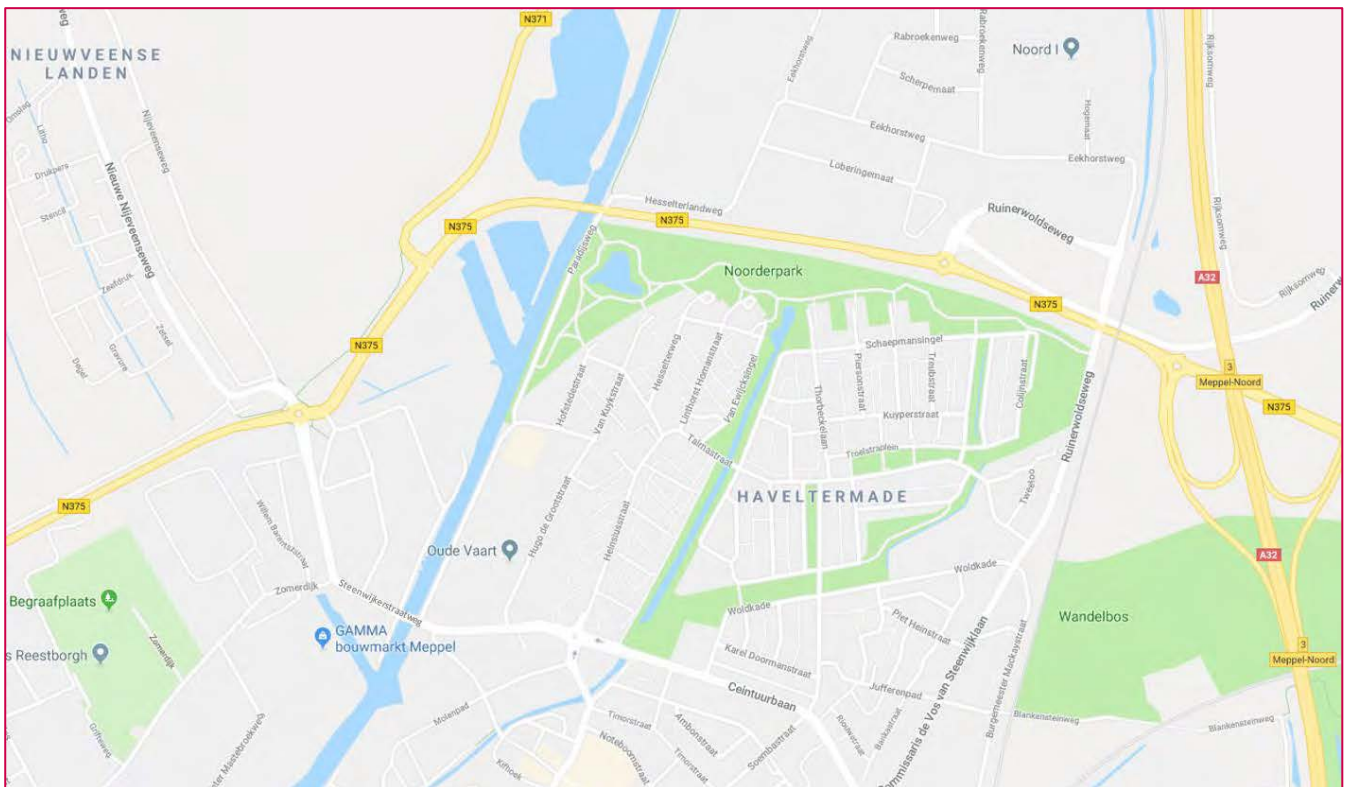
Figuur 1.1: Transformatiegebied Noordpoort

Het onderzoek geeft inzicht in de verkeerssituatie en verkeersgevolgen voor de volgende situaties:

- Huidige situatie;
- Autonome situatie: Dit betreft de situatie inclusief ontwikkeling woonwijk Nieuweense Landen;
- Ontwikkeling transformatiegebied;
- Ontwikkeling transformatiegebied met realisatie stadsentree.

Voor meer algemene informatie en de onderbouwing van de planalternatieven, wordt verwezen naar andere documenten.

Het studiegebied (het gebied waar verkeerseffecten kunnen optreden) bestaat naast de wegen in het plangebied, ook de toeleidende wegen N375, N371, Ceintuurbaan en Zomerdijk (figuur 1.2). Voor de beschrijving van de effecten is gebruik gemaakt van het Verkeersmodel Meppel. Dit model heeft als basisjaar 2010 en als zichtjaren 2018, 2020 en 2030. In de m.e.r.-beoordeling zijn de zichtjaren 2018 (huidige situatie) en 2030 (autonome situatie en planalternatieven) gehanteerd. Wij achten de verkeersprognoses voor 2030 representatief voor het bestemmingsplanjaar (zie bijlage 1 voor een uitgebreide toelichting op de verkeerscijfers).



Figuur 1.2: Wegen rond plangebied (Kaart Google Maps)

2

Huidige situatie

Meppel in de regio

Meppel is een bedrijvige Drentse gemeente gelegen aan de verknoping van de A32 en de A28. Het verzorgingsgebied van Meppel strekt zich uit over zuidwest Drenthe en Noordwest-Overijssel. Bijzonder is dat de haven van Meppel de status van zeehaven heeft. Via het Meppelerdiep, een vaarweg van klasse Va, voorziet onder andere de containerterminal de aan- en afvoer van goederen.

Provinciehoofdsteden als Assen en Zwolle liggen maar enkele tientallen kilometers verwijderd en zijn goed bereikbaar, zowel per spoor als over de weg. Op korte afstand van de gemeentegrenzen vindt men het natuurschoon van de Wieden.

Het wegennet en het gebruik ervan

Ten oosten van de stad Meppel is de A32 (weg met een stroomfunctie) gelegen. Aan de zuidkant van Meppel verknoot de A32 met de A28 bij knooppunt Lankhorst. Meppel sluit officieel met drie aansluitingen aan op de A32: Meppel-Noord [3], Meppel [2] en Meppel-Zuid [1]. In de praktijk wordt ook de aansluiting Havelte [4] gebruikt door verkeer met bestemming Meppel. Dwars door Meppel loopt de provinciale weg N375, welke bij Meppel-Noord een volledige aansluiting op de A32 heeft. De N375 is tevens de toegangsweg tot de havengeoriënteerde bedrijvigheid, waaronder de containerterminal. Vanaf aansluiting Havelte vormt de N371 een kortsluitende verbinding richting Meppel en de N375.

In en rondom het plangebied Noordpoort liggen een aantal belangrijke verkeeraders. Aan de noordzijde is dat de eerdergenoemde N375 met een dagelijks gebruik van ruim 16.000 motorvoertuigen. Vanaf de N375 is de Steenwijkerstraatweg de belangrijkste invalsweg aan de noordzijde van Meppel met ruim 11.000 motorvoertuigen. Onderstaande figuur geeft een impressie van de verkeersaantallen op een gemiddelde werkdag. In bijlage 1 is een uitgebreid overzicht opgenomen van verkeersintensiteiten in de ochtendspits van 7:00 tot 9:00, de avondspits van 16:00 tot 18:00 en de etmaalperiode.



Figuur 2.1: Etmaalintensiteiten huidige situatie

Verkeersafwikkeling

De kwaliteit van verkeersafwikkeling op het wegennet wordt weergegeven in de zogenaamde I/C-verhouding. Dit is de verhouding tussen de verkeersintensiteit (I) en de wegcapaciteit (C). Nergens komt de I/C-verhouding op wegvakken in de ochtend- en avondspits boven de 80% uit (zie bijlage 2). Als vuistregel wordt vaak gehanteerd dat zich grote problemen voordoen indien deze waarde wordt overschreden. De kans op congestievorming op wegvakken is dus beperkt.

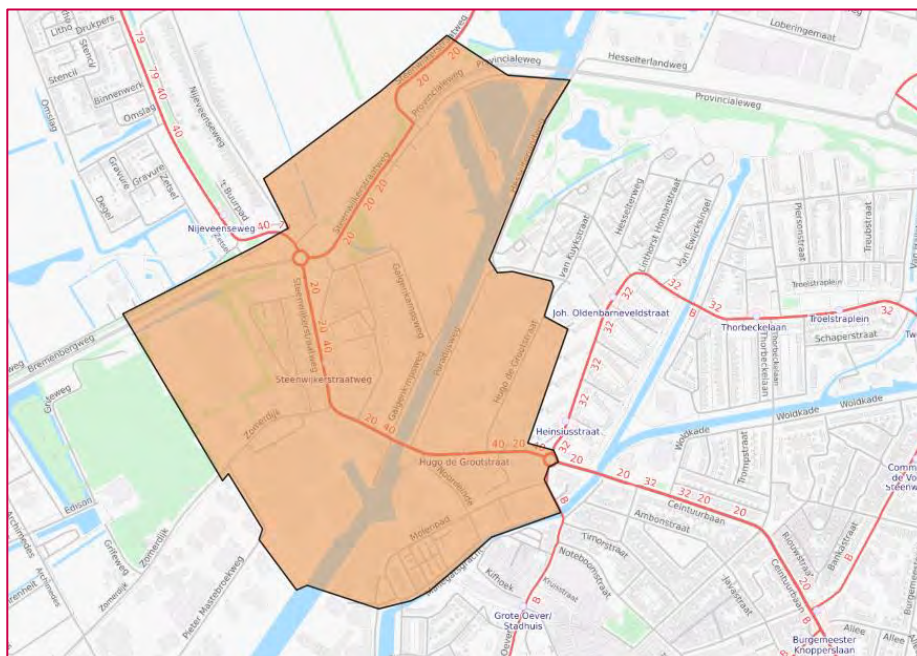
Op kruispunten is wel sprake van een verminderde verkeersafwikkeling. Met name bij de rotonde Watertoren ondervinden weggebruikers hinder. De hoeveelheid oprijdend verkeer en de aanwezigheid van overstekende fietsers, zorgen in de spitsperiodes voor filevorming. Op de volgende pagina is een impressie van de typische verkeersafwikkeling weergegeven in de avondspits op een gemiddelde werkdag (figuur 2.2). Wachtrijen voor de rotonde kunnen terugslaan tot voorbij het kruispunt van de Steenwijkerstraatweg en de Zomerdijk.



Figuur 2.2: Verkeersafwikkeling avondspits Steenwijkerstraatweg (bron: Google Maps)

Openbaar vervoer

Langs het plangebied loopt de spoorlijn Zwolle-Leeuwarden. Deze lijn kent een station in Meppel en heeft een frequentie van 4x per uur per richting. Tussen Meppel en Assen/Dwingeloo loopt een busverbinding (buslijn 20) deze rijdt 1x per uur richting Meppel en 1x per uur richting Dwingeloo en verder. Tussen Meppel en Nijeveen (e.v.) lopen twee busverbindingen (buslijn 40 en 79 (enkel spits)) deze rijdt 1x per uur richting Meppel en 1x per uur richting Nijeveen en verder. De bussen halteren op de Hugo de Grootstraat en de Steenwijkerstraatweg. Tevens rijdt aan de zuidkant van het plangebied de buslijn 32 en de stadsbus van Meppel. Er zijn geen telcijfers bekend over het aantal reizigers in het studiegebied. Een volledig overzicht van haltes in en om het plangebied is weergegeven in figuur 2.3.



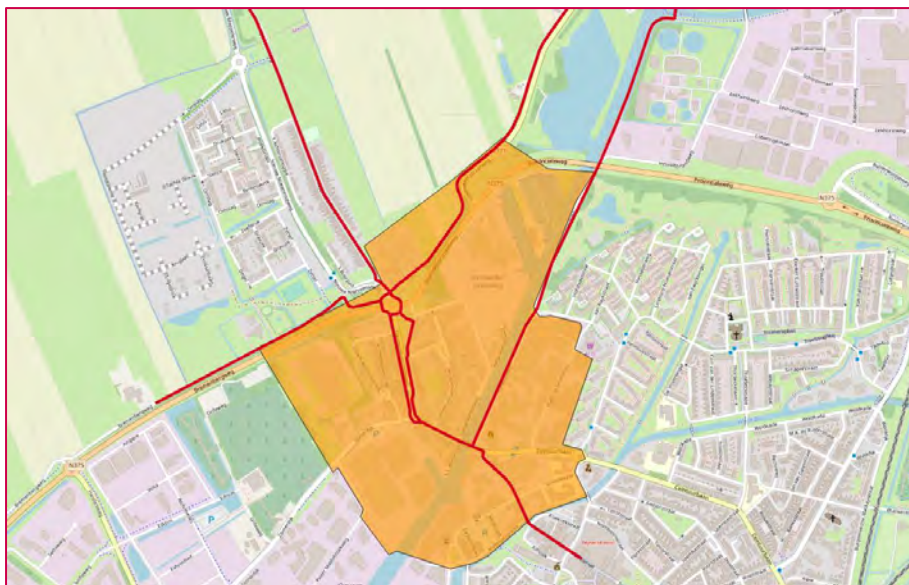
Lijnnummer	Omschrijving	Frequentie	Haltes
20	Meppel-Assen	1x per uur	Steenwijkerstraatweg, Hugo de Grootstraat
32	Meppel-Hoogeveen	1x per uur	Heinsiusstraat, Johan van Oldenbarneveltstraat
40	Meppel-Nijeveen	1x per uur	Nijeveensestraat Steenwijkerstraatweg, Hugo de Grootstraat
79	Zwolle-Steenwijk	1x per spitsuur	Steenwijkerstraatweg, Hugo de Grootstraat
Stadsbus Meppel	Route Centrum	1 of 2x per uur	Grote Oever Stadhuis, Heinsiusstraat, Johan van Oldenbarneveltstraat

Figuur 2.3: Buslijnen met frequenties en relevante haltes.

Langzaam verkeer

Meppel bevindt zich op een beperkt grondgebied en is daarom compact gebouwd. Dat betekent dat de afstand van elke willekeurige wijk tot het centrum hooguit 3,5 kilometer is. De fiets is hierdoor een populair vervoermiddel in Meppel voor de stadsrijtes.

In het plangebied liggen een drietal hoofdfietsroutes. Vanaf Nijeveen loopt de route via de rotonde Watertoren en de Steenwijkerstraatweg naar het centrum van Meppel. Deze route wordt 'gevoed' door een hoofdfietsroute die ten noorden van de Drentsche Hoofdvaart loopt, langs de N371 en vervolgens aantakt bij de rotonde Watertoren. Ten zuiden van de Drentsche Hoofdvaart ligt een hoofdfietsroute die via het Jaagpad en de Paradijsweg, aantakt op de Steenwijkerstraatweg.



Figuur 2.4: Hoofdfietsroutes in en rondom het plangebied

Op de Steenwijkerstraatweg (tussen de N375 en de Zomerdijk) rijden er op een gemiddelde werkdag ruim 2.400 fietsers¹. Ook op zaterdag (2.000 fietsers) en zondag (1.700 fietsers) wordt de route intensief gebruikt.

¹ Telling aantal fietsers Steenwijkerstraatweg tussen Nova Zemblastraat -Zomerdijk van 16 mei tot 1 juni 2017

Verkeersveiligheid

Verkeersongevallen worden niet altijd (landelijk) geregistreerd. Daarom is de verkeersveiligheid is niet altijd te staven is met objectieve ongevals cijfers. Het accent van de gemeente Meppel ligt daarom voor de korte termijn meer op het verbeteren van de subjectieve (gevoelsmatige) in plaats van objectieve (feitelijke) verkeersveiligheid. Natuurlijk blijft de gemeente ook vasthouden aan de landelijke geldende principes van het inrichten van wegen op basis van de wegencategorisering. Een impressie van het ongevalbeeld in de afgelopen 4 jaar is weergegeven in onderstaande figuur (bron: ViaStat).



Figuur 2.5: Geregistreeerde verkeersongevallen (blauw met letsel, groen zonder letsel) in en rondom het plangebied, periode 2014 t/m 2017

Opvallend in dit beeld is de concentratie verkeersongevallen op de Steenwijkerstraatweg. In de beschouwde periode gaat dit om 6 ongevallen, waarvan 1 met letsel. Dit is zowel voor gemotoriseerd verkeer als voor fietsverkeer een belangrijke invalsweg van Meppel. Vooral op het traject tussen Zomerdijk en Ceintuurbaan is sprake van een onrustig verkeersbeeld door afslagbewegingen van en naar zijwegen, overstekende fietsers, een smal wegprofiel en de beweegbare brug over de Drentsche hoofdvaart.

3

Beleid

Rijk

In het rijksbeleid is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgelegd hoe Nederland zich tot 2040 ruimtelijk, verkeerskundig en op milieugebied moet ontwikkelen. Kerndoelstellingen daarbij zijn een gezond en veilig leefmilieu en daarnaast concurrentiekracht en bereikbaarheid. Een belangrijke milieudoelstelling van rijk (en provincies) is het terugdringen van de omvang van het vrachtverkeer over de weg ten gunste van de binnenvaart en het spoor. Het aandeel wegverkeer wordt de komende jaren verder teruggebracht (van 47% in 2005 naar 35% in 2033) door onder meer de ontwikkeling en/of uitbreiding van containertransferia in het achterland en het verbeteren van de vaarweg IJsselmeer - Meppel. Ook de uitbreiding van de containeroverslag in Meppel past in deze doelstelling.

Provincie

De provincie Drenthe heeft haar beleid vastgelegd in het Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan (PVVP). Hierin is onder andere aangegeven dat in Drenthe de auto de primaire vervoerswijze is. Maar daarnaast vindt de provincie het belangrijk dat de kansen van het openbaar vervoer en de fiets worden benut. Uitsluitend inzetten op het verbeteren van de autobereikbaarheid in stedelijke netwerken verlicht de verkeersopstopping alleen tijdelijk en zet de leefbaarheid van stedelijke gebieden verder onder druk. Bovendien leidt een eenzijdige oriëntatie op autobereikbaarheid tot afbreuk van kwaliteit in het openbaar vervoer dus tot minder reizigers.

De provincie legt ook meer nadruk op ketenmobiliteit. De auto, het openbaar vervoer en de fiets worden meer en meer in combinatie gebruikt voor de verplaatsing van deur-tot-deur. De uitdaging is dit zo te organiseren dat mensen de verschillende manieren van vervoer nog beter gaan combineren, waardoor ze elkaar maximaal versterken.

Om ook in de toekomst tot het topklassement te behoren heeft het Drentse fietsnetwerk behoefte aan een kwaliteitsimpuls. Een impuls die moet leiden tot meer - en bij voorkeur - nieuwe kansen voor ondernemers, meer fiets-gerelateerde bestedingen en dus: meer werkgelegenheid. Hiertoe richt Drenthe zich op vier pijlers: Optimale fietsbeleving, Meer mensen op de fiets (toeristen én eigen inwoners), Innovatieve fietsproducten en Marketing en Promotie.

Gemeente

Het gemeentelijk verkeers-en vervoersplan GVVP is in 2017 vastgesteld. De uitgangspunten voor het beleid zijn samengevat in drie speerpunten, waarvan de doorwerking in het plangebied hieronder zijn beschreven:

- Verbeteren van de externe bereikbaarheid: Meppel kiest voor een toekomstbestendige infrastructuur. Hiertoe moeten onder meer enkele verkeersknelpunten aangepakt worden. Daarom is in het bestemmingsplan voor het transformatiegebied een planologische reservering opgenomen voor de nieuwe stadsentree. Deze reservering loopt door het transformatiegebied, over het water en heeft een directe aansluiting op de (binnen)ring van de stad.
- Verbeteren van de interne bereikbaarheid, met accent op fietsen en een goede bereikbaarheid van geconcentreerde parkeervoorzieningen: De omvang van Meppel is relatief klein. Dit maakt de fiets een goed alternatief voor de auto. Een goede fietsbereikbaarheid van de binnenstad van Meppel is een must.
- Verbeteren van de leefbaarheid en verkeersveiligheid: Inrichten van wegen op basis van de wegcategorisering en aanpakken van locaties die als onveilig worden ervaren. Zoals beschreven in hoofdstuk 2 is de Steenwijkerstraatweg qua verkeersveiligheid een aandachtspunt. De aanleg van de stadsentree zal de Steenwijkerstraatweg ontlasten. Dit komt de verkeersveiligheid en leefbaarheid ten goede. Er ontstaat ruimte voor een betere vormgeving van het kruispunt Steenwijkerstraatweg-Zomerdijk.

Het beleid van de gemeente Meppel is erop gericht dat de functie, vormgeving en gebruik van wegen op elkaar worden afgestemd. Nieuwe wegen worden ook als zodanig ingericht. Indien er door de nieuwe ontwikkelingen verkeersveiligheidsproblemen ontstaan op het bestaande wegennet, wordt hiervoor gezocht naar een structurele oplossing.

4

Autonome ontwikkeling

Het wegennet en het gebruik ervan

In de autonome situatie wordt uitgegaan van een groei van inwoners en arbeidsplaatsen in Meppel. In de autonome situatie is de ontwikkeling van Nieuwveense Landen opgenomen. Voor deze woningbouwlocatie wordt uitgegaan van 1.960 nieuwe woningen². Ook op de nabijgelegen bedrijventerreinen Oevers en Noord wordt rekening gehouden met een uitbreiding van de activiteiten.

Om deze ontwikkelingen mogelijk te maken, is er sprake van een aantal infrastructurele aanpassingen. Deze hebben met name betrekking op de directe ontsluiting van de gebieden en de aantakkingen op de provinciale weg N375. Zo wordt rekening gehouden met de reconstructie van rotonde Watertoren tot een drietaks-rotonde met bypasses en een fietstunnel en de reconstructie en verplaatsing van de aansluiting N371-N375 tot een meerstrooksrotonde. Met deze reconstructies vervallen de aansluitingen van de Nieuwe Nijeveenseweg en de Jan Huygen van Linschotenstraat op de N375. De toegang tot de scheepswerf en de jachthaven wordt verplaatst naar het nieuwe kruispunt van de N371 met de N375.

Niet alleen door de groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen zullen er meer verplaatsingen gemaakt worden, maar er is ook een autonome groei van de mobiliteit te verwachten. Steeds meer mensen zullen zich vaker en over grotere afstand verplaatsen. Ook dit zorgt voor een groei van de auto-intensiteiten. De autonome groei is meegenomen conform het scenario Regional Communities.

² Zoals opgenomen in stedenbouwkundig plan Nieuwveense Landen.



Figuur 4.1: Etmaalintensiteiten autonome situatie

In tabel 4.1 staan de verkeersintensiteiten voor de autonome situatie naast die van de huidige situatie. De autonome situatie omvat dus de autonome groei, alsmede de realisatie van woningbouwlocatie Nieuwveense Landen en de infrastructurele aanpassingen aan de provinciale weg N375.

wegvak	huidig	autonoom	toe-/afname
N375, tussen Handelsweg en Steenwijkerstraatweg	13.800	11.900	-13%
N375, tussen Steenwijkerstraatweg en N371	16.300	15.700	-4%
N375, tussen N371 en Drentsche Hoofdvaart	11.000	11.200	+2%
N371, nabij aansluiting met de N375	5.600	13.600	+144%
Nieuwe Nijeveenseweg	7.000	n.v.t.	n.v.t.
Steenwijkerstraatweg, tussen N375 en Zomerdijk	11.600	11.500	-1%
Steenwijkerstraatweg, tussen Zomerdijk en Drentsche Hoofdvaart	11.700	11.800	+1%
Ceintuurbaan, tussen Drentsche Hoofdvaart en rotonde Schoolstraat	11.300	11.400	+1%
Zomerdijk, nabij aansluiting Steenwijkerstraatweg	3.900	3.600	-6%
Paradijsweg, nabij aansluiting Ceintuurbaan	900	800	-8%

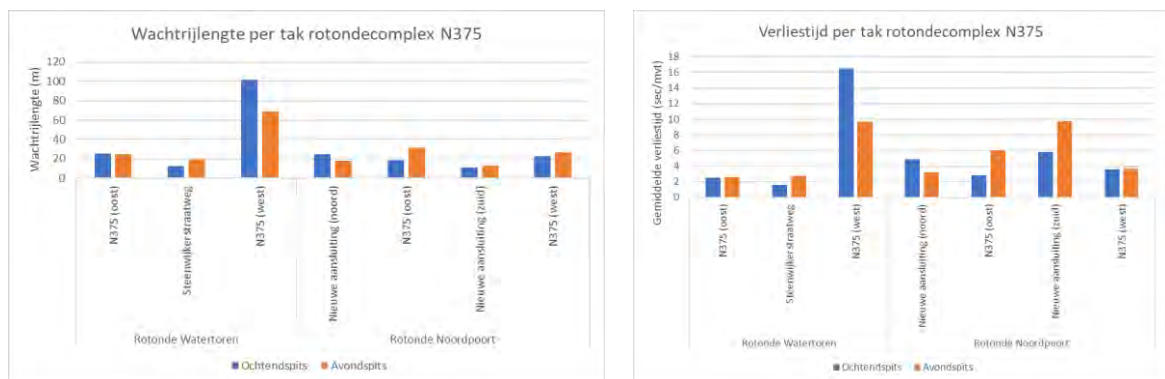
Tabel 4.1: Het gebruik van de wegen in de autonome situatie, afgerond op 100-tallen (bron: Verkeersmodel Meppel)

Verkeersafwikkeling

De grootste veranderingen zijn het gevolg van de realisatie van woonwijk Nieuwveense Landen, waarbij de Nieuwe Nijeveenseweg komt te vervallen en een deel van het verkeer via de N371 wordt afgewikkeld. Het vervallen van de Nieuwe Nijeveenseweg voor doorgaand verkeer is gepland voor het jaar 2021. Het verkeer kan gebruik maken van een nieuwe verkeersstructuur rond het plangebied. Deze nieuwe structuur sluit aan de westzijde van het plangebied aan op de N371, waardoor sprake is van een toename van verkeer op het betreffende wegdeel. Op de N371, nabij de aansluiting op de N375 is dan ook een toename van verkeer zien in de autonome situatie ten opzichte van de huidige situatie.

De kwaliteit van verkeersafwikkeling op het wegennet komt in de ochtend- en avondspits nergens boven de 80% uit (zie bijlage 2). De kans op congestievorming op wegvakken is dus beperkt. De viertaks-rotonde Watertoren is in de autonome situatie gereconstrueerd tot een drietaks-rotonde met bypasses, waardoor het gemotoriseerd verkeer vlot en veilig kan doorstromen. De T-aansluiting van de N371 op de N375 is in de autonome situatie gereconstrueerd tot een meerstrooksrotonde, waardoor het gemotoriseerd verkeer vanuit alle richtingen vlot en veilig kan doorstromen.

Zoals beschreven in hoofdstuk 2 is in de huidige situatie in de avondspits sprake van wachtrijvorming op de Steenwijkerstraatweg. Met de beoogde plannen zal de wachtrij naar verwachting sterk worden beperkt (kleiner dan 20 meter). Als gevolg van de ontwikkelingen wordt dit aandachtspunt ten aanzien van verkeersafwikkeling daarmee opgelost.



Figuur 4.2: Kwaliteit verkeersafwikkeling rotondecomplex N375

Op de westelijke tak van de rotonde Watertoren zijn verhoudingsgewijs in de autonome situatie de langste wachtrijen te zien. Dat wordt veroorzaakt doordat er maar 1 rijstrook is op deze tak aanwezig (zie ook figuur 4.3). Deze wachtrijen zijn zeer acceptabel. Ook de verliestijd blijft op alle takken op de rotonde onder de grenswaarde van 25 seconden. Dit betekent dat de verkeersafwikkeling goed is.

Verkeersveiligheid

De reconstructie van de kruispunten Watertoren en N371 met de N375 (figuur 4.3), zorgt ervoor dat de verkeersveiligheid op die locaties wordt verbeterd. De kruispuntvormgeving voldoet aan de landelijk geldende verkeersveiligheidsrichtlijnen.



Figuur 4.3: Voorlopig ontwerp rotonde Watertoren en meerstrooksrotonde N371-N375

Het onrustige verkeersbeeld op de Steenwijkerstraatweg, rond de brug over de Drentsche hoofdvaart, blijft ook voor de toekomstige situatie een aandachtspunt ten aanzien van verkeersveiligheid.

Openbaar vervoer

Het treinverkeer is in de toekomst aan verandering onderhevig. Met de recente reconstructie van het spoor bij Zwolle, worden meer mogelijkheden gecreëerd voor het aantal treinbewegingen richting de noordelijke provincies. In ieder geval wordt de dienstregeling tussen Leeuwarden en Zwolle uitgebreid naar vier treinen per uur.

Met nieuwe infrastructuur in het studiegebied kunnen buslijnen en halteplaatsen wijzigen. In ieder geval zal de route van lijn 40 Meppel-Nijeveen worden verlegd zodra de Nieuwe Nijeveenseweg wordt losgekoppeld van de N375. Onduidelijk is nog welke route de bus in die situatie gaat volgen. Deze wijziging is daarom niet nader beschouwd in voorliggende analyse.

Langzaam verkeer

De huidige plannen voorzien niet in grootschalige wijzigingen wat betreft de hoofdfietsstructuur, maar wel in een kwaliteitsverbetering. Zo wordt de kruising met de N375 ter hoogte van de Watertoren met een fietstunnel ongelijkvloers gemaakt. Hiermee verbetert de verkeerssituatie voor langzaam verkeer. Verwacht mag worden dat door de groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen ook het aantal fietsverplaatsingen in Meppel zal toenemen. Op de Steenwijkerstraatweg ten zuiden van de N375 zal het aantal fietsers

naar verwachting minimaal verdubbelen.

Status plannen Stadsentree Meppel

In het plangebied Noordpoort is een strategische reservering gemaakt voor de nieuwe Stadsentree van Meppel. Naast een betere externe bereikbaarheid, wordt hiermee een verbetering van de verkeersveiligheid beoogd. Deze ambitie maakt geen onderdeel uit van de autonome situatie, maar is opgenomen in één van de planalternatieven.

5

Effectbeschrijving alternatieven

5.1 Ontwikkeling transformatiegebied

Het plangebied Noordpoort is aangewezen als transformatiegebied. Dat betekent dat de bestaande invulling van de bedrijventerreinen kan 'transformeren' naar andere (verkeersaantrekkelijke) functies. Momenteel is er op verschillende plekken sprake van braakliggend terrein of leegstand.

In dit planalternatief transformeert het gebied door de invulling met nieuwe verkeersaantrekkelijke functies. Op het bedrijventerrein Steenwijkerstraatweg wordt rekening gehouden met nieuwe woonfuncties en nieuwe hoogwaardige bedrijven. Op het bedrijventerrein Oude Vaart wordt rekening gehouden met woningen, de realisatie van een hotel en gemengde bedrijvigheid. Bij alle ontwikkelingen wordt rekening gehouden met parkeervoorzieningen binnen het gebied. Er zijn dus geen verkeersstromen naar parkeerterreinen buiten het plangebied. Tabel 5.1 geeft een overzicht van de ontwikkelingen.

Gebied	Ontwikkelingen	aantal
Transformatiegebied Scheepswerf e.o.	140 woningen, 2,45 per woning	343 inwoners
	arbeidsplaatsen categorie overig	90 arbeidsplaatsen
Transformatiegebied Oude Vaart	80 woningen, 2,45 per woning	196 inwoners
	arbeidsplaatsen categorie overig	240 arbeidsplaatsen
	Hotel 100 kamers	190 ritten/werkdag

Tabel 5.1: Ontwikkelingen Transformatiegebieden

Ook in dit planalternatief met een nieuwe planologische invulling, wordt voor de ontsluiting gebruik gemaakt van de bestaande infrastructuur. Voor het gebied Steenwijkerstraatweg zijn dat wederom de meerstrooksrotonde met de N375 en de Galgenkampsweg. Het gebied Oude Vaart blijft ontsloten via de Paradijsweg.

Verkeersstromen en verkeersafwikkeling

In tabel 5.2 zijn voor een aantal wegen de verkeersintensiteiten gegeven alsmede hoe groot de toename bedraagt in vergelijking met de autonome situatie. Uit de tabel blijkt, dat het benutten van de planologische ruimte, slechts in beperkte mate tot een toename van verkeer leidt. Dit betekent ook dat de kwaliteit van de verkeersafwikkeling vergelijkbaar is met de autonome situatie. Daarmee is sprake van een acceptabele verkeersafwikkeling.

wegvak	autonoom	transformatie	toe-/afname
N375, tussen Handelsweg en Steenwijkerstraatweg	11.900	12.100	+2%
N375, tussen Steenwijkerstraatweg en N371	15.700	16.200	+3%
N375, tussen N371 en Drentsche Hoofdvaart	11.200	11.700	+5%
N371, nabij aansluiting met de N375	13.600	14.100	+4%
Nieuwe Nijeveenseweg	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Steenwijkerstraatweg, tussen N375 en Zomerdijk	11.500	12.000	+4%
Steenwijkerstraatweg, tussen Zomerdijk en Drentsche Hoofdvaart	11.800	12.800	+9%
Ceintuurbaan, tussen Drentsche Hoofdvaart en rotonde Schoolstraat	11.400	12.200	+7%
Zomerdijk, nabij aansluiting Steenwijkerstraatweg	3.600	3.800	+4%
Paradijsweg, nabij aansluiting Ceintuurbaan	800	1.600	+95%

Tabel 5.2: Het gebruik van de wegen bij nieuwe planologische invulling, afgerond op 100-tallen (bron: Verkeersmodel Meppel)

Verkeersveiligheid

De verkeersaantallen en de groei op de Paradijsweg is in absolute aantallen gezien dermate laag, dat er geen sprake is van een verslechterde verkeerssituatie. Het kruispunt van de Paradijsweg met de Ceintuurbaan wordt wel een (verkeersveiligheids-)knelpunt. Eerder is al geconstateerd dat de ligging nabij de brug, de oversteek van fietsers vanuit de richting Noordeinde en de vaste route van de brandweer niet ideaal is. In dit planalternatief komt daar het veranderende type bestemmingsverkeer nog bij. Hotelbezoekers komen vooral van buiten Meppel en zijn onbekend met de verkeerssituatie. Bij de kruising van de Paradijsweg en de Ceintuurbaan kan de onbekendheid van deze groep weggebruikers leiden tot conflictsituaties met de reguliere weggebruikers.

Voor het gebied rond de Paradijsweg (Oude Vaart) wordt nagedacht over een nieuwe buurtontsluitingsweg. Hiermee ontstaan mogelijkheden voor een veilige ontsluiting van het gebied Oude Vaart op de Steenwijkerstraatweg/Ceintuurbaan. Ook de Hugo de Grootstraat kan die rol gaan vervullen. Het bestaande kruispunt met de Ceintuurbaan kan zonder fysieke reconstructie het extra verkeer van de route Paradijsweg verwerken.

Langzaam verkeer en openbaar vervoer

In dit planalternatief zijn geen specifieke ontwikkelingen opgenomen ten aanzien van langzaam verkeer of openbaar vervoer. Er is geen sprake van grote wijzigingen van de verkeersstructuur voor deze modaliteiten. Indien in het gebied Oude Vaart een nieuwe buurtontsluiting wordt gerealiseerd, zal mogelijk de positie van bushaltes en de vormgeving van fietspaden en oversteekmogelijkheden aangepast moeten worden.

5.2 Ontwikkeling transformatiegebied met realisatie Stadsentree

In het plangebied Noordpoort is een strategische reservering gemaakt voor de nieuwe Stadsentree van Meppel. Naast een betere externe bereikbaarheid, wordt hiermee een verbetering van de verkeersveiligheid beoogd. Deze ambitie is vertaald in onderstaand schetsontwerp.

Verkeersveiligheid

De nieuwe Stadsentree is heel direct en zorgt voor een logische verbinding tussen de stad en de N375. De vormgeving is positief voor de verkeersveiligheid, door goed zicht en overzichtelijke kruispunten en aansluitingen.

Langzaam verkeer

De nieuwe Stadsentree heeft enkel aansluitingen met de Galgenkampsweg (aan de noordzijde van het transformatiegebied) en de Hugo de Grootstraat. Parallelwegen zorgen voor de perceelontsluiting aan weerszijden. Er zijn fietsoversteken ter hoogte van de scheepswerf en aan weerszijden van de Drentse Hoofdvaart (mits de brug hoog genoeg gemaakt wordt c.q. voldoende doorrijhoogte biedt). De doorgaande hoofdfietsroute via de Paradijsweg wordt in dat geval ongelijkvloers uitgevoerd. Op de aansluiting van de Stadsentree en de Ceintuurbaan zorgen middeneilanden er voor dat fietsers en voetgangers buiten de voorrang in twee fases veilig kunnen oversteken.



Figuur 5.1: Voorkeursvariant Stadsentree

De rotonde Watertoren komt te vervallen. Op de Steenwijkerstraatweg wordt dan de prioriteit aan het langzaam verkeer gegeven, bijvoorbeeld door de vormgeving als fietsstraat. Naar een mogelijke invulling van de aanpassing van het kruispunt Steenwijkerstraatweg-Zomerdijk wordt nog gezocht. Op dit kruispunt kan prioriteit worden gegeven

aan de route van fietsers van stad naar Nieuwveense Landen of voor het autoverkeer van de Steenwijkerstraatweg naar de Zomerdijk. Onderstaand is als voorbeeld de keuze voor prioriteit aan fietsers uitgewerkt tot een mogelijke invulling.



Figuur 5.2: Mogelijke invulling aansluiting Zomerdijk, bij prioriteit fietsers

Verkeersstromen en verkeersafwikkeling

De nieuwe Stadsentree en het ontkoppelen van de bestaande Steenwijkerstraatweg bij de rotonde Watertoren, leidt tot een forse verschuiving van de verkeersstromen. In tabel 5.3 zijn voor een aantal wegen de verkeersintensiteiten gegeven alsmede hoe groot de toename bedraagt in vergelijking met de autonome situatie.

wegvak	autonoom	transformatie + Stadsentree	toe-/afname
N375, tussen Handelsweg en Steenwijkerstraatweg	11.900	11.400	-4%
N375, tussen Steenwijkerstraatweg en N371	15.700	11.400	-27%
N375, tussen N371 en Drentsche Hoofdvaart	11.200	12.600	+12%
N371, nabij aansluiting met de N375	13.600	14.700	+9%
Nieuwe Nijeveenseweg	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Steenwijkerstraatweg, tussen N375 en Zomerdijk	11.500	700	-94%
Steenwijkerstraatweg, tussen Zomerdijk en Drentsche Hoofdvaart	11.800	4.300	-63%
Ceintuurbaan, tussen Drentsche Hoofdvaart en rotonde Schoolstraat	11.400	4.600	-60%
Zomerdijk, nabij aansluiting Steenwijkerstraatweg	3.600	3.800	+5%
Paradijsweg, nabij aansluiting Ceintuurbaan	800	n.v.t.	-100%
Nieuwe Stadsentree	n.v.t.	13.500	+100%

Tabel 5.3: Het gebruik van de wegen bij nieuwe planologische invulling en nieuwe Stadsentree, afgerond op 100-tallen (bron: Verkeersmodel Meppel)

Uit de tabel blijkt dat de Stadsentree meer verkeer trekt dan de Steenwijkerstraatweg in de autonome situatie. Deels komt dit vanwege de nieuwe ontwikkelingen die in Noordpoort worden gerealiseerd en deels komt dit door de directheid en kwaliteit van de verbinding. Verkeer vanuit Nijeveen, Nieuwveense Landen en vanuit de richting A32, krijgen een kortere route naar het centrum van Meppel.

Het (doorgaande) verkeer op de N375 krijgt een betere verkeersafwikkeling, doordat er één aansluiting komt te vervallen. Vooral voor het vrachtverkeer vanaf de bedrijventerreinen en de containerterminal is dit gunstig; er is minder sprake van afremmen en optrekken. De Paradijsweg wordt drukker vanwege de nieuwe ontwikkelingen in het gebied Oude Vaart. Op het kruispunt met de Ceintuurbaan zal dit niet tot problemen leiden, aangezien de verkeersdruk op dit deel van de Ceintuurbaan fors afneemt ten gevolge van de Stadsentree. Mogelijk wordt de ontwikkelingen ook ontsloten via een parallelroute langs de Stadsentree (zie figuur 5.1). De verkeersaantallen verdelen zich dan over twee verbindingen.

Openbaar vervoer

Naar verwachting verschuift de busroute van de Steenwijkerstraatweg naar de nieuwe Stadsentree. De halteplaatsen langs de Steenwijkerstraatweg komen daarmee te vervallen. Dit geldt ook voor de haltes Hugo de Grootstraat (langs de Ceintuurbaan). Nieuwe halteplaatsen zijn nog niet gedefinieerd.

6

Conclusies effectbeschrijving

Voor de aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling Noordpoort zijn twee alternatieven onderzocht. Deze alternatieven zijn vergeleken met de autonome situatie en kwalitatief beoordeeld op de aspecten verkeerskundig functioneren, verkeersafwikkelingen verkeersveiligheid.

Verkeerskundig functioneren

In alle alternatieven blijven de netwerken voor auto, openbaar vervoer en fiets intact. De kwaliteit van de schakels in de netwerken verschillen niet veel van elkaar, behalve in het alternatief met de nieuwe Stadsentree. Het autoverkeer profiteert van de directe verbinding met het centrum van Meppel. Voor het openbaar vervoer is de route via de nieuwe Stadsentree ook sneller (exploitatievoordeel), maar is nog onzeker of de halteringsmogelijkheden voldoende zijn voor het gehele plangebied. Dit onderdeel behoeft nadere uitwerking bij de realisatie van de Stadsentree.

Voor het fietsverkeer biedt de afname van de hoeveelheden autoverkeer behalve in het alternatief met de nieuwe Stadsentree, een kwaliteitsverbetering op de hoofdroutes Steenwijkerstraatweg en Paradijsweg.

Verkeersafwikkeling

De verkeersafwikkeling op de majeure kruispunten met de N375, is adequaat in alle beschouwde situaties. Het alternatief met de nieuwe Stadsentree heeft één kruispunt minder en zorgt daarmee voor minder vertraging voor het (doorgaande) verkeer (positief effect). Zonder de nieuwe Stadsentree, leidt de transformatie van het gebied Noordpoort mogelijk tot één aandachtspunt in de verkeersafwikkeling. Dit betreft het kruispunt Paradijsweg-Ceintuurbaan. Via de Hugo de Grootstraat of de mogelijke realisatie van een nieuwe buurtontsluitingsweg, kan het gebied beter ontsloten worden op de route Steenwijkerstraatweg-Ceintuurbaan. Het gebruik van één van deze alternatieven moet dan wel worden afgedwongen door aanvullende maatregelen op het kruispunt Paradijsweg-Ceintuurbaan (bijvoorbeeld beperking van bestemmingen of het instellen van éénrichtingsverkeer).

Verkeersveiligheid

Op het aspect verkeersveiligheid is er duidelijk onderscheid tussen de alternatieven. De bestaande ontsluiting via de Steenwijkerstraatweg wordt iets zwaarder belast. Er kunnen daardoor meer conflicten ontstaan tussen (afslaande) weggebruikers. Met name bij het kruispunt Paradijsweg-Ceintuurbaan wordt dit manifest bij een transformatie van het gebied Oude Vaart. Met de mogelijke realisatie van een nieuwe buurtontsluitingsweg in het gebied Oude Vaart of via de Hugo de Grootstraat, kan het gebied veilig ontsloten worden op de route Steenwijkerstraatweg - Ceintuurbaan.

De nieuwe Stadsentree biedt veel kansen om knelpunten op de bestaande route Steenwijkerstraatweg structureel op te lossen:

- de aansluiting op de N375 komt te vervallen;
- het kruispunt Zomerdijk - Steenwijkerstraatweg kan veiliger dan de huidige situatie worden vorm gegeven;
- er rijdt minder gemotoriseerd verkeer op de Steenwijkerstraatweg en de Ceintuurbaan waardoor er meer ruimte is voor een veilige afwikkeling van het fietsverkeer;
- de vormgeving van de nieuwe aansluiting Ceintuurbaan-Stadsentree zorgen middeneilanden er voor dat fietsers en voetgangers in twee fases veilig kunnen oversteken.

Bijlage 1

Toelichting op de verkeerscijfers

De in voorliggende studie gehanteerde verkeerscijfers zijn ontleend aan het verkeersmodel gemeente Meppel met basisjaar 2010 en zichtjaren 2018 en 2030. Dit model is nader beschreven in de rapportage 'Verkeersmodel gemeente Meppel, Technische rapportage' met kenmerk MPL075/Hdj/0724 d.d. 27 februari 2013.

Huidige situatie

Aangezien het basisjaar altijd in het verleden ligt, is het van belang om bij het uitvoeren van verkeersberekeningen de verkeerscijfers te vergelijken met de huidige situatie ("valideren"). Op deze manier wordt gevalideerd of de voorspellingen zich op een logische manier verhouden tot de ontwikkeling tussen 2010 en de huidige situatie in 2018. Is er sprake van een logische trend en ligt de huidige waarde binnen de 'bandbreedte' van de modelwaardes?

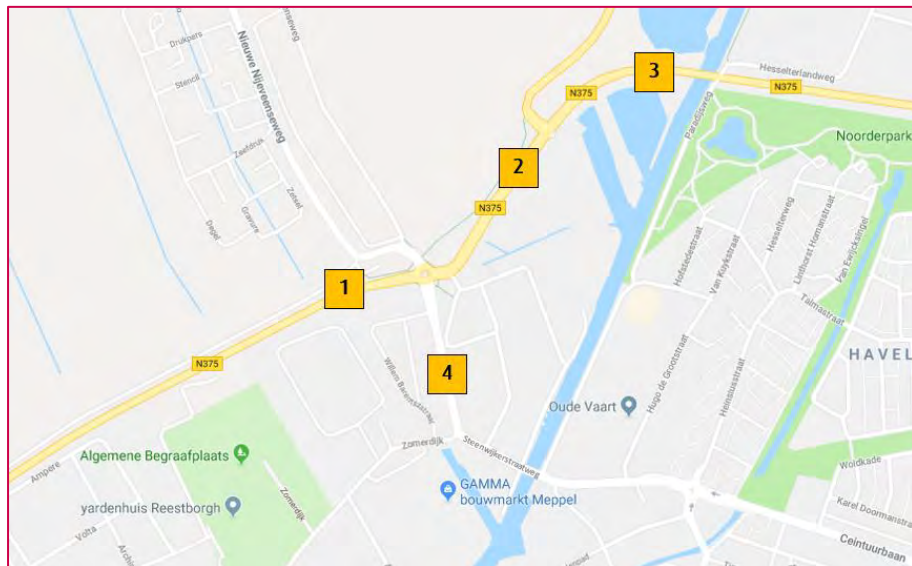
Voor de huidige situatie is het zichtjaar 2018 als representatief verondersteld. Dit is het jaar waarin de planvorming verder tot stand gekomen is en waarin diverse verkeersstellingen zijn uitgevoerd, waarop het verkeersmodel gekalibreerd kan worden. Hiermee zijn de meest recente inzichten ten tijde van het onderzoek gehanteerd.

Het basisjaar van het verkeersmodel betreft het jaar 2010. Ten behoeve van de m.e.r.-beoordeling is een doorrekening gemaakt voor de jaren 2018 en 2030.

Voor een viertal wegvakken is een vergelijking gemaakt tussen de verkeersmodelcijfers en uitgevoerde tellingen:

1. N375, tussen Handelsweg en Steenwijkerstraatweg. Op dit wegvak telt de provincie Drenthe permanent het verkeer.
2. N375, tussen Steenwijkerstraatweg en N371. Sinds november 2018 telt de provincie Drenthe hier permanent het verkeer.
3. N375, tussen N371 en Drentsche Hoofdvaart. Sinds november 2018 telt de provincie Drenthe hier permanent het verkeer.
4. Steenwijkerstraatweg, tussen N375 en Zomerdijk. Op dit wegvak telt de gemeente Meppel.

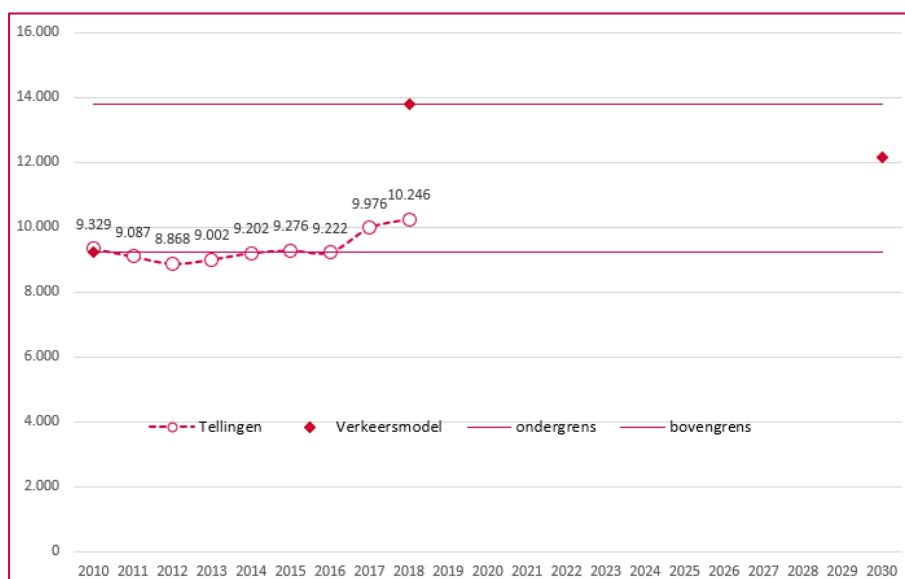
De situering van beschouwde wegvakken is weergegeven in figuur B1.1.



Figuur B1.1: Beschouwde wegvakken

Wegvak 1: N375, tussen Handelsweg en Steenwijkerstraatweg

De verkeersmodelcijfers en verkeerstellingen voor wegvak 1 zijn weergegeven in figuur B1.2. De telcijfers betreffen het permanente telpunt van de provincie Drenthe dat het gehele jaar door registreert.



Figuur B1.2: N375, tussen Handelsweg en Steenwijkerstraatweg

Uit de figuur valt op te maken dat het basisjaar 2010 uit het verkeersmodel goed overeenkomt met de verkeerstellingen. Vanaf 2017 liggen de verkeerstellingen hoger. Dit heeft ondermeer te maken met de ontwikkeling van plangebied Nieuwveense Landen.

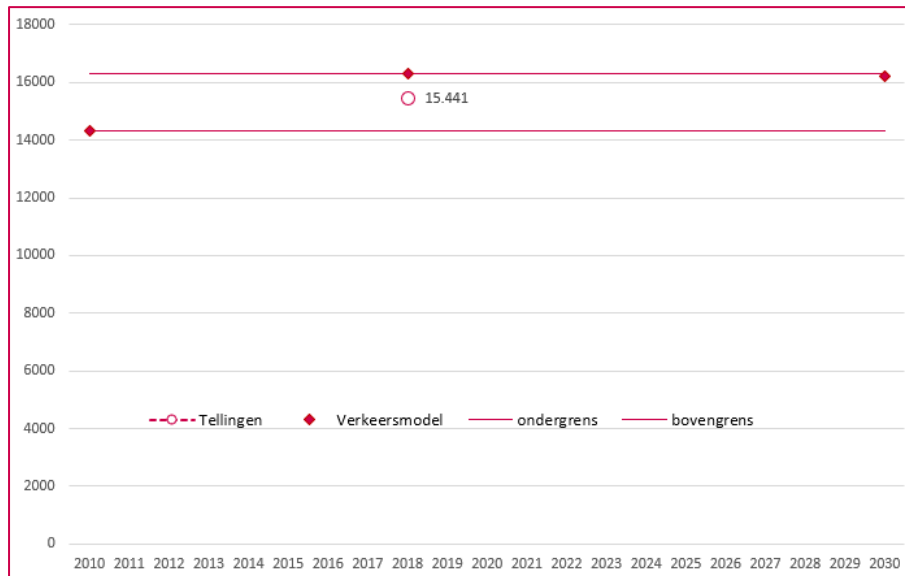
De verkeersmodelwaarde 2018 ligt hoger dan het aantal getelde verkeersbewegingen in dat jaar. Van de provinciale telling is door de provincie Drenthe vooralsnog geconstateerd dat mogelijk in 2018 op één van de twee rijrichtingen het verkeer niet goed is geregistreerd. De telwaarde is om die reden door de provincie gecorrigeerd. Gepresenteerd is de waarde van twee maal de minst drukke rijrichting. De vraag is of dit een juiste correctie is geweest. Een aanvullend mechanische slangtelling gedurende één week in 2018, laat een waarde zien van ruim 11.500 motorvoertuigen. Een andere verklaring is dat voor het zichtjaar 2018 in het verkeersmodel meer woningen zijn opgenomen voor plangebied Nieuwveense Landen dan het op dat moment gerealiseerde aantal.

De verkeersmodelsituatie 2030 ligt lager dan de verkeersmodelsituatie 2018. Dit is het gevolg van de aanleg van de nieuwe hoofdwegenstructuur van het plangebied Nieuwveense Landen.

Conclusie: het verkeersmodel geeft voor dit specifieke deel van de N375 voor het jaar 2018 mogelijk een lichte overschatting van de verkeersintensiteit (worst-case). De waarde voor 2030 is valide gezien de ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen in de komende jaren.

Wegvak 2: N375, tussen Steenwijkerstraatweg en N371

De verkeersmodelcijfers en de verkeerstelling voor wegvak 2 zijn weergegeven in figuur B1.3. Het telcijfer betreft het nieuwe permanente telpunt van de provincie Drenthe dat in 2018 in de maanden november en december operationeel is geweest.



Figuur B1.3: N375, tussen Steenwijkerstraatweg en N371

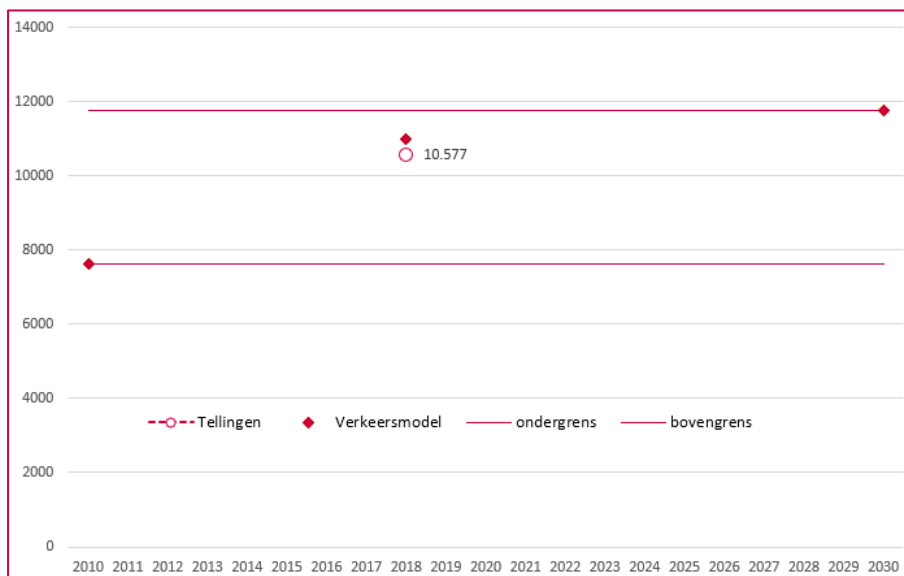
De verkeersmodelwaarde 2018 ligt hoger dan het aantal getelde verkeersbewegingen in dat jaar. De verklaring hiervoor is dat voor het zichtjaar 2018 in het verkeersmodel meer woningen zijn opgenomen voor plangebied Nieuwveense Landen dan het op dat moment gerealiseerde aantal.

Uit de figuur valt op te maken dat de verkeerstelling uit 2018 in lijn ligt met de trend tussen 2010 en 2030.

Conclusie: het verkeersmodel geeft voor dit specifieke deel van de N375 voor het jaar 2018 mogelijk een lichte overschatting van de verkeersintensiteit (worst-case). De waarde voor 2030 is valide gezien de ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen in de komende jaren.

Wegvak 3: N375, tussen N371 en Drentsche Hoofdvaart

De verkeersmodelcijfers en de verkeerstelling voor wegvak 3 zijn weergegeven in figuur B1.4. Het telcijfer betreft het nieuwe permanente telpunt van de provincie Drenthe dat in 2018 in de maanden november en december operationeel is geweest.



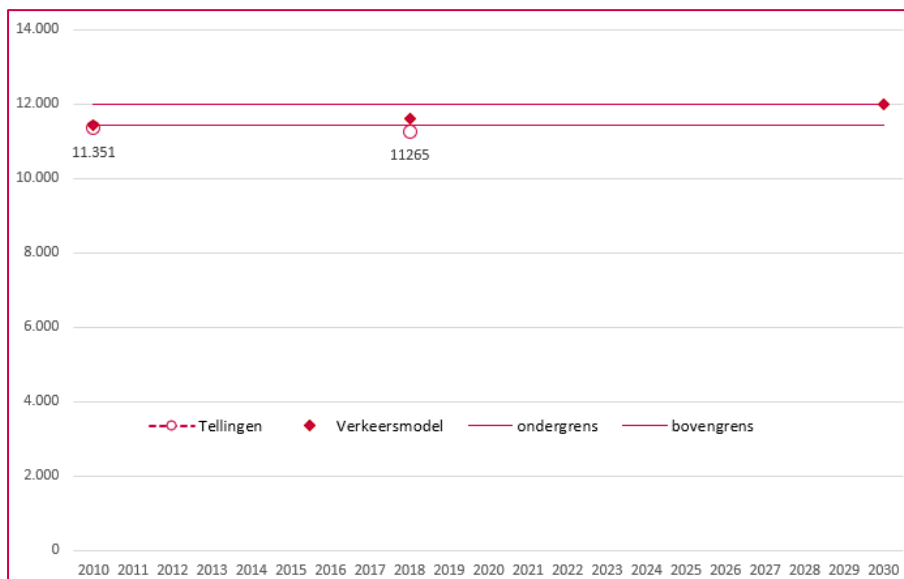
Figuur B1.4: N375, tussen N371 en Drentsche Hoofdvaart

De verkeersmodelwaarde 2018 ligt in orde van grootte van het aantal getelde verkeersbewegingen in dat jaar. Uit de figuur valt ook op te maken dat de verkeerstelling uit 2018 in lijn ligt met de trend tussen 2010 en 2030.

Conclusie: het verkeersmodel geeft voor dit specifieke deel van de N375 valide waarden, mede gezien de ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen in de komende jaren.

Wegvak 4: Steenwijkerstraatweg, tussen N375 en Zomerdijk

De verkeersmodelcijfers en verkeerstellingen voor wegvak 4 zijn weergegeven in figuur B1.5. Het telcijfer voor 2010 betreft een incidentele mechanische slangtelling van 29 september t/m 15 oktober 2010. Het telcijfer voor 2018 betreft een incidentele mechanische slangtelling van 31 mei t/m 6 juni 2018.



Figuur B1.5: Steenwijkerstraatweg, tussen N375 en Zomerdijk

De verkeersmodelwaarde 2018 ligt in orde van grootte van het aantal getelde verkeersbewegingen in dat jaar. Het verkeersmodel voorspelt een vlakke trend. Tellingen liggen nabij de trendlijn.

Conclusie: het verkeersmodel geeft voor de Steenwijkerstraatweg een valide waarde op basis van recente tellingen.

Autonome situatie

In de autonome situatie wordt uitgegaan van een groei van inwoners en arbeidsplaatsen in Meppel. De autonome situatie is representatief voor het jaar 2030. Dit is het jaar circa 10 jaar na de beoogde vaststelling van het bestemmingsplan, en daarmee het jaar dat representatief is voor de toekomstige situatie.

De autonome groei is meegenomen conform het scenario Regional Communities. In de autonome situatie is de ontwikkeling van Nieuwveense Landen opgenomen. Voor deze woningbouwlocatie wordt uitgegaan van 1.960 nieuwe woningen. Bovendien voorzien de plannen in een nieuwe verkeersstructuur rond het plangebied. Naast de ontwikkeling van Nieuwveense Landen is ook op de nabijgelegen bedrijventerreinen Oevers en Noord wordt rekening gehouden met een uitbreiding van de activiteiten.

Planvarianten

De planvarianten zijn representatief voor de beoogde situatie in 2030. Zoals reeds beschreven in hoofdstuk 5 zijn hierin de ontwikkelingen voor de transformatiegebieden Scheepswerf en Oude Vaart opgenomen. Tabel B1.1 geeft een samenvatting van de ontwikkelingen. Tabel B1.2 geeft een totaaloverzicht van verkeersintensiteiten in de diverse beschouwde situaties.

Gebied	Ontwikkelingen	aantal
Transformatiegebied Scheepswerf e.o.	140 woningen, 2,45 per woning	343 inwoners
	arbeidsplaatsen categorie overig	90 arbeidsplaatsen
Transformatiegebied Oude Vaart	80 woningen, 2,45 per woning	196 inwoners
	arbeidsplaatsen categorie overig	240 arbeidsplaatsen
	Hotel 100 kamers	190 ritten/werkdag

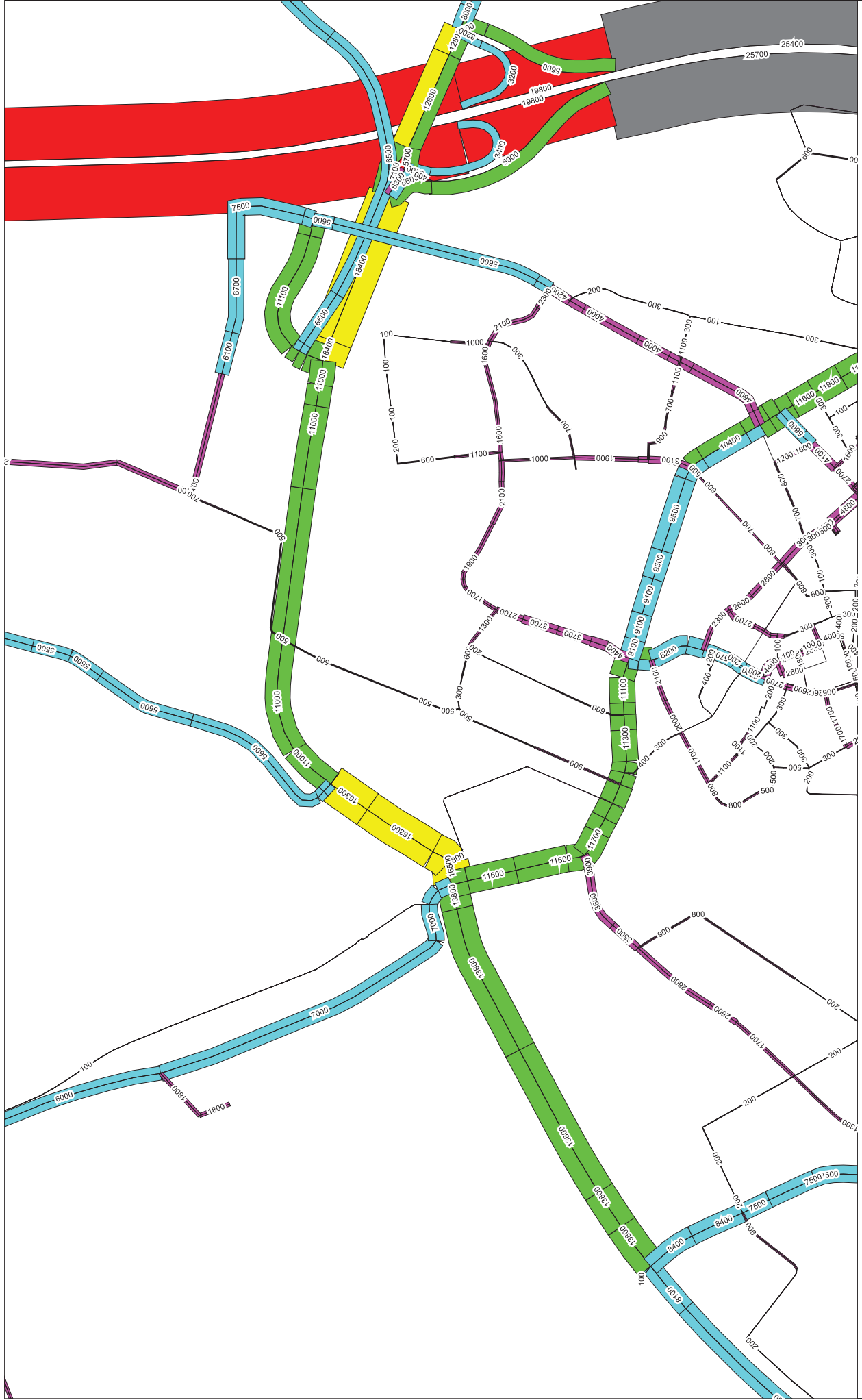
Tabel B1.1: Ontwikkelingen Transformatiegebieden

wegvak	huidig 2018 (mvt/etm)	autonoom 2030 (mvt/etm)	transformatie 2030 (mvt/etm)	transformatie + Stadsentree 2030 (mvt/etm)
N375, tussen Handelsweg en Steenwijkerstraatweg	13.800	11.900	12.100	11.400
N375, tussen Steenwijkerstraatweg en N371	16.300	15.700	16.200	11.400
N375, tussen N371 en Drentsche Hoofdvaart	11.000	11.200	11.700	12.600
N371, nabij aansluiting met de N375	5.600	13.600	14.100	14.700
Nieuwe Nijeveenseweg	7.000	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Steenwijkerstraatweg, tussen N375 en Zomerdijk	11.600	11.500	12.000	700
Steenwijkerstraatweg, tussen Zomerdijk en Drentsche Hoofdvaart	11.700	11.800	12.800	4.300
Ceintuurbaan, tussen Drentsche Hoofdvaart en rotonde Schoolstraat	11.300	11.400	12.200	4.600
Zomerdijk, nabij aansluiting Steenwijkerstraatweg	3.900	3.600	3.800	3.800
Paradijsweg, nabij aansluiting Ceintuurbaan	900	800	1.600	0
Nieuwe Stadsentree	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	13.500

Tabel B1.2: Verkeersintensiteiten (werkdaggemiddelde) per situatie

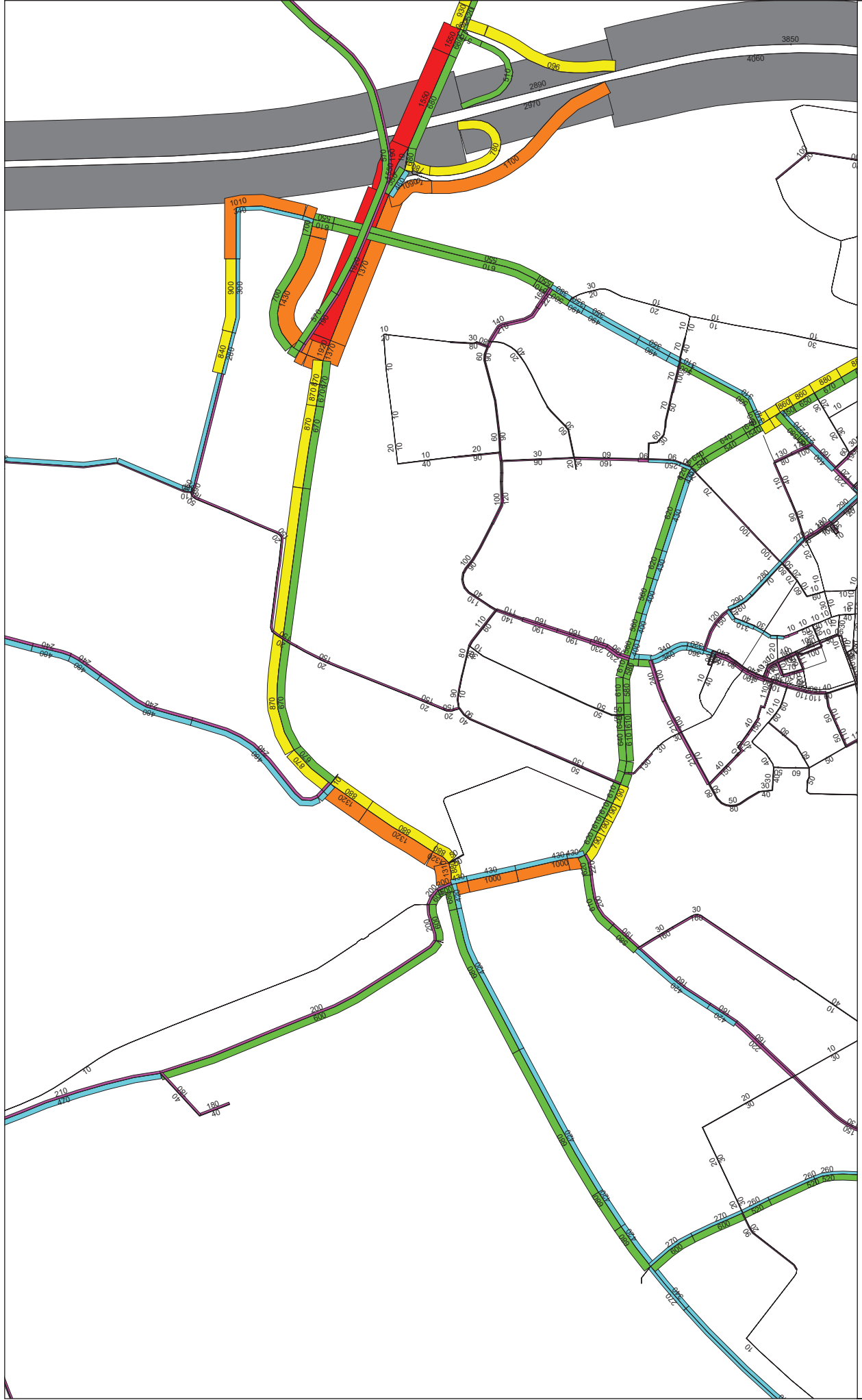
Bijlage 2

Verkeersintensiteiten etmaal, ochtend- spits en avondspits



Intensiteiten motorvoertuigen (etmaal); 2018
 Gemeente Meppel

Project 002400/40/25-02-198
 Variant 002400/2018
 Bedrijf Goudappel Coffeng BV



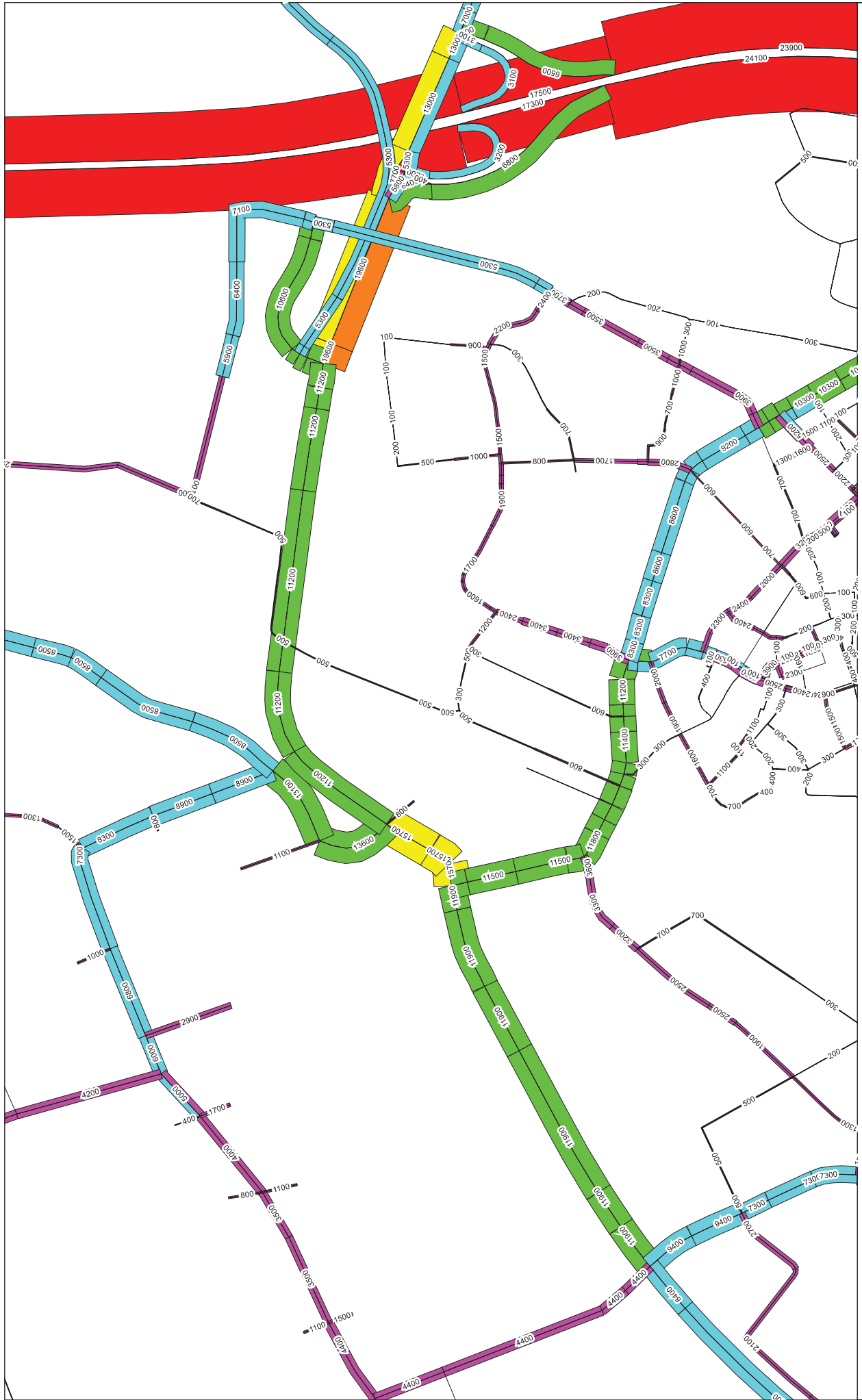
Intensiteiten motorvoertuigen (2-uurs ochtendspits); 2018
 Gemeente Meppel

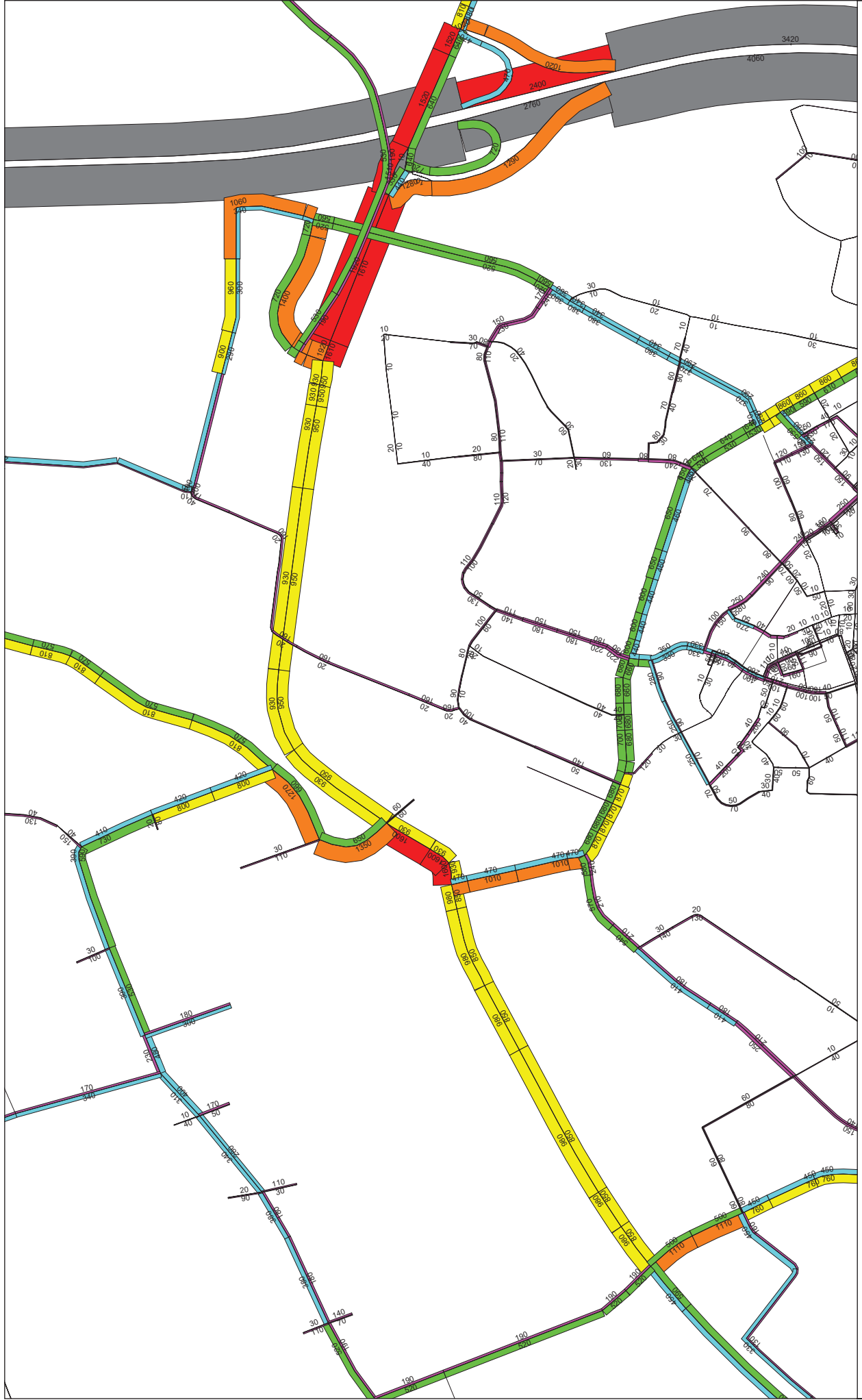
Project 002400/40/26-02-198
 Variant 002400/2018
 Bedrijf: Goudappel Coffeng BV



Intensiteiten motorvoertuigen (2-uurs avondspits); 2018
 Gemeente Meppel

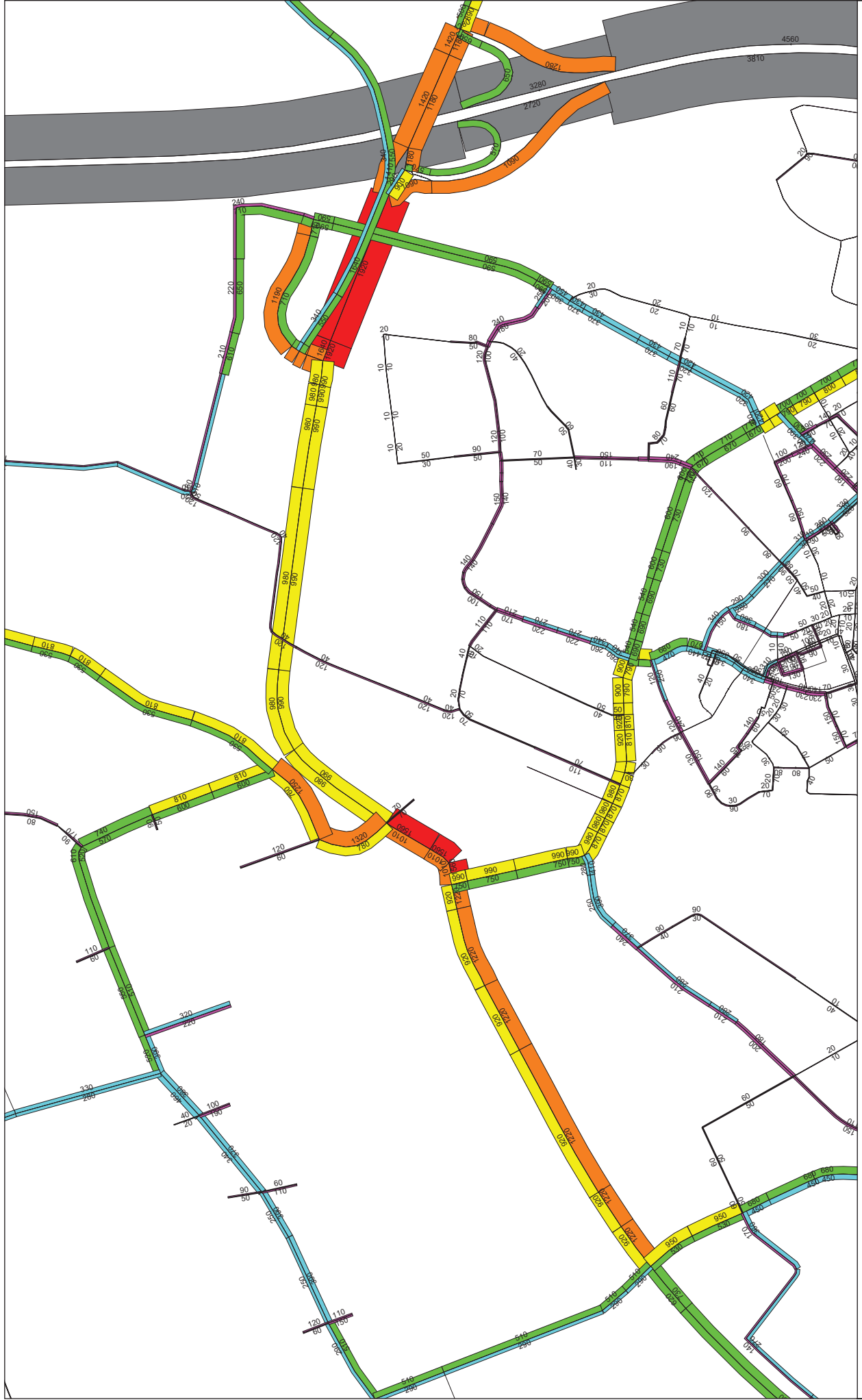
Project 002400/40/26-02-198
 Variant 002400/2018
 Bedrijf: Goudappel Coffeng BV





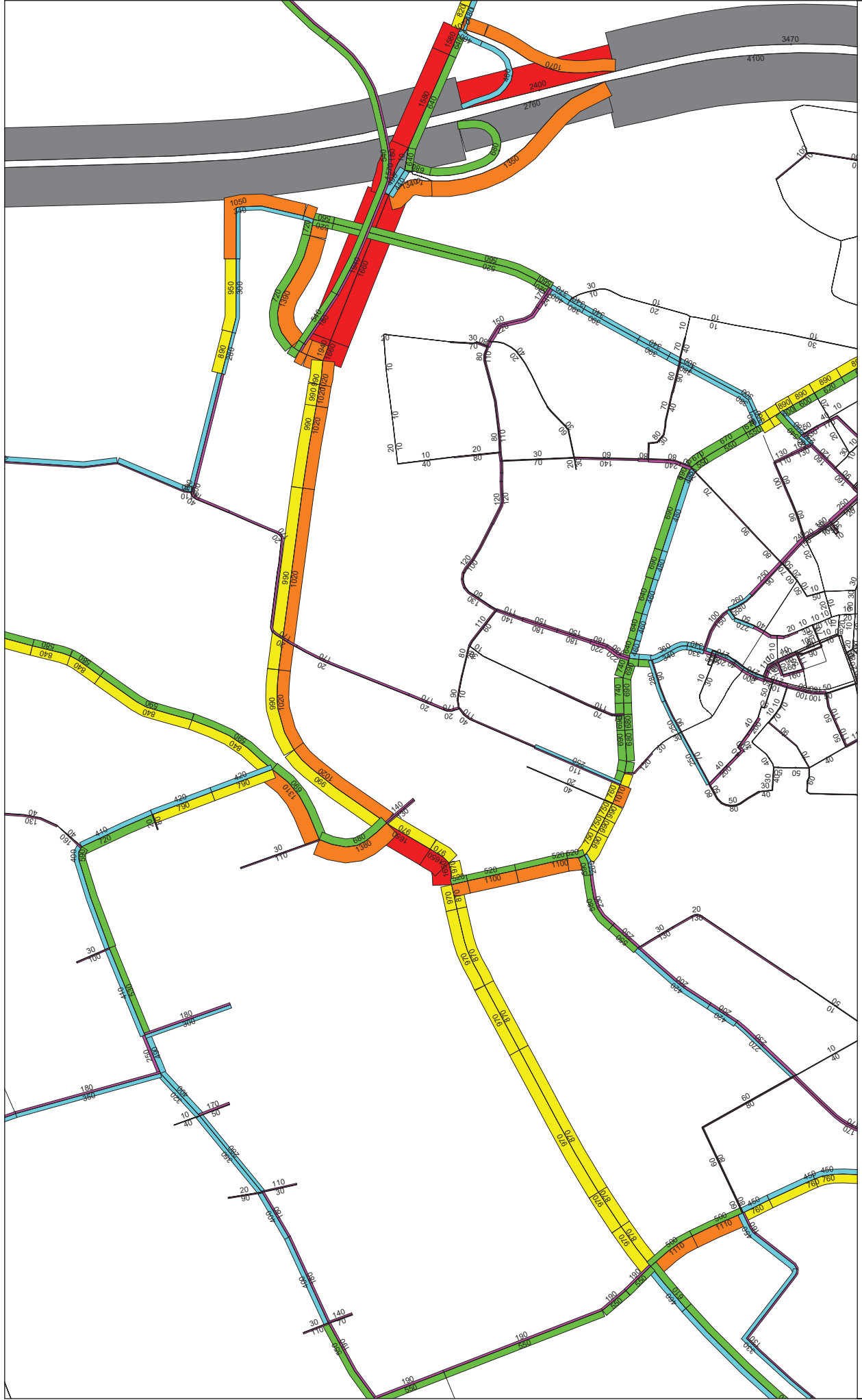
Intensiteiten motorvoertuigen (2-uurs ochtendspits); autonoom
 Gemeente Meppel

Project 002400/Hd/26-02-198
 Variant 002400/autonoom
 Bedrijf Goudappel Coffeng BV



Intensiteiten motorvoertuigen (2-uurs avondspits); autonoom
 Gemeente Meppel



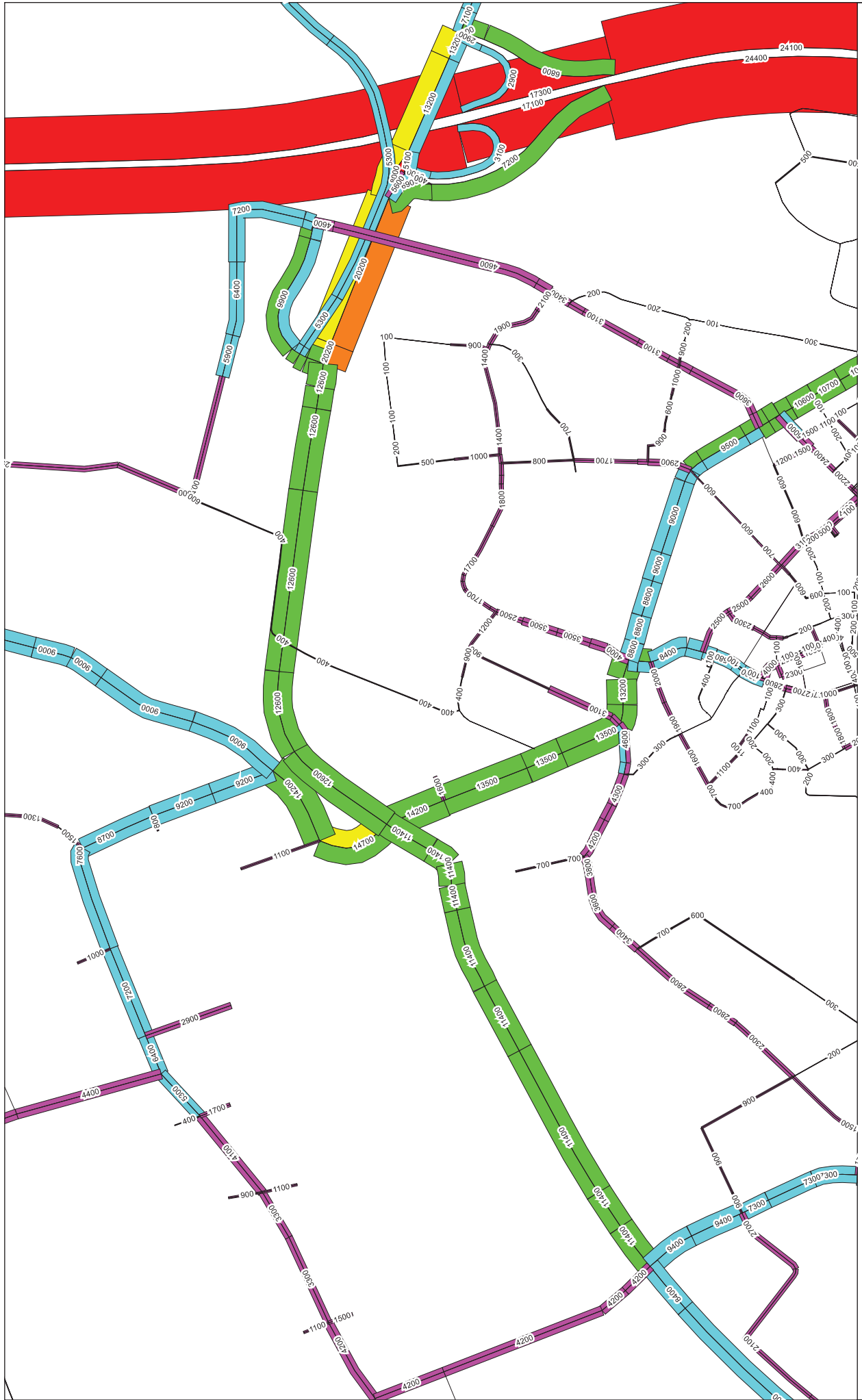


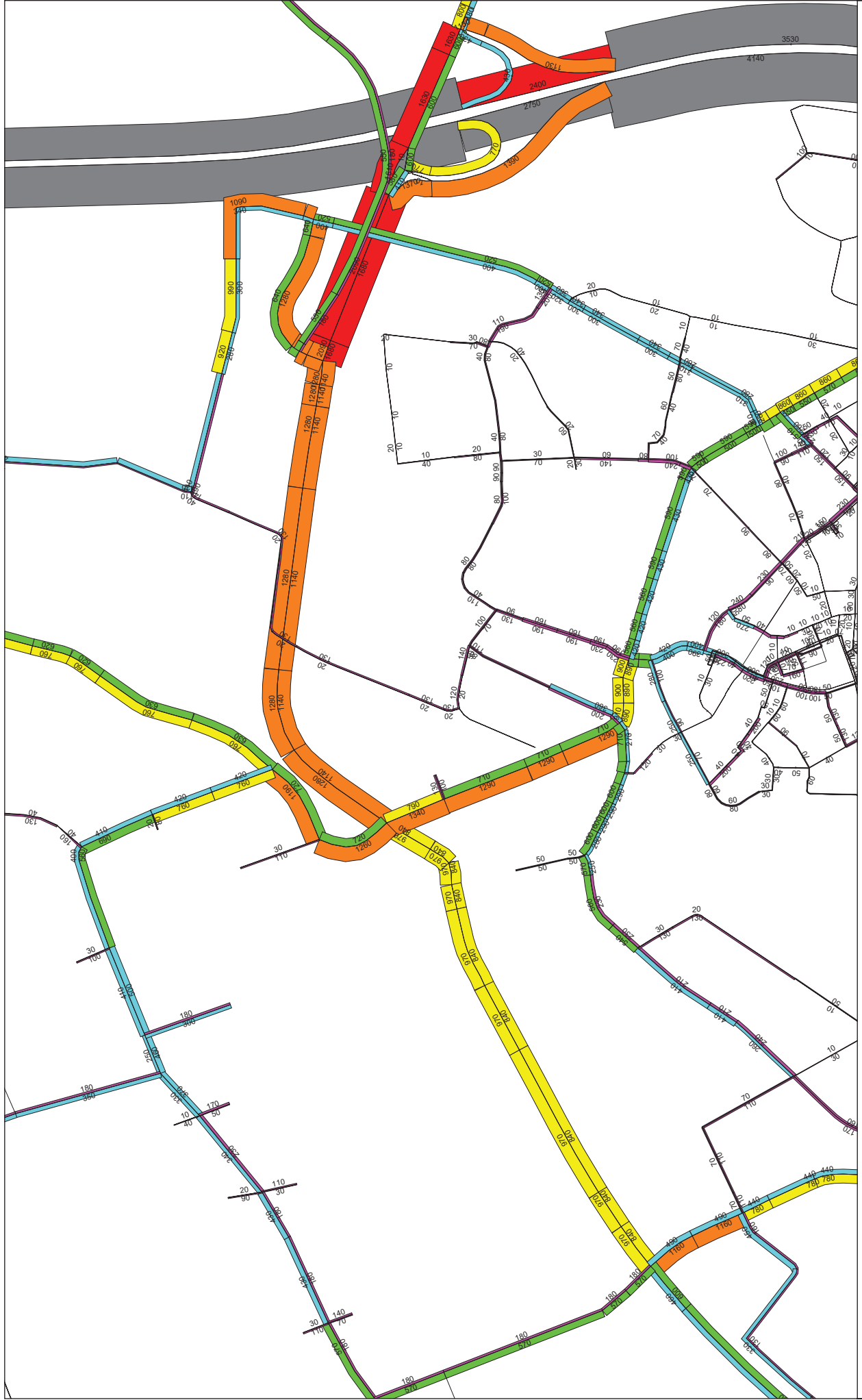
Intensiteiten motorvoertuigen (2-uurs ochtendspits); plan
 Gemeente Meppel

Project 002400/Hd/26-02-198
 Variant 002400_01a
 Bedrijf Goudappel Coffeng BV



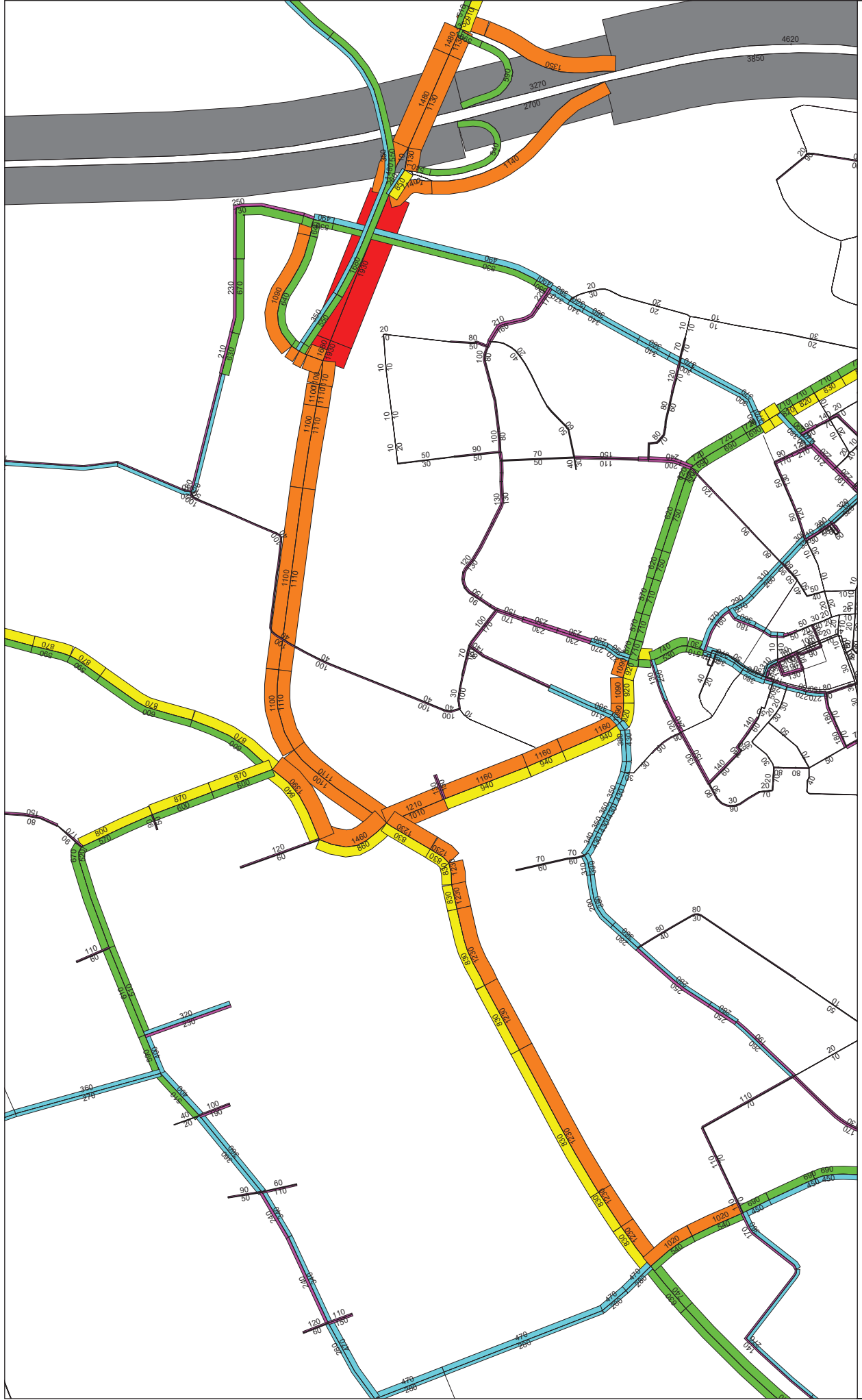
Intensiteiten motorvoertuigen (2-uurs avondspits); plan
Gemeente Meppel





Intensiteiten motorvoertuigen (2-uurs ochtendspits); plan met stadsentree
 Gemeente Meppel

Project 002400/Hd/26-02-198
 Variant 002400 plan stadsentree
 Bedrijf Goudappel Coffeng BV

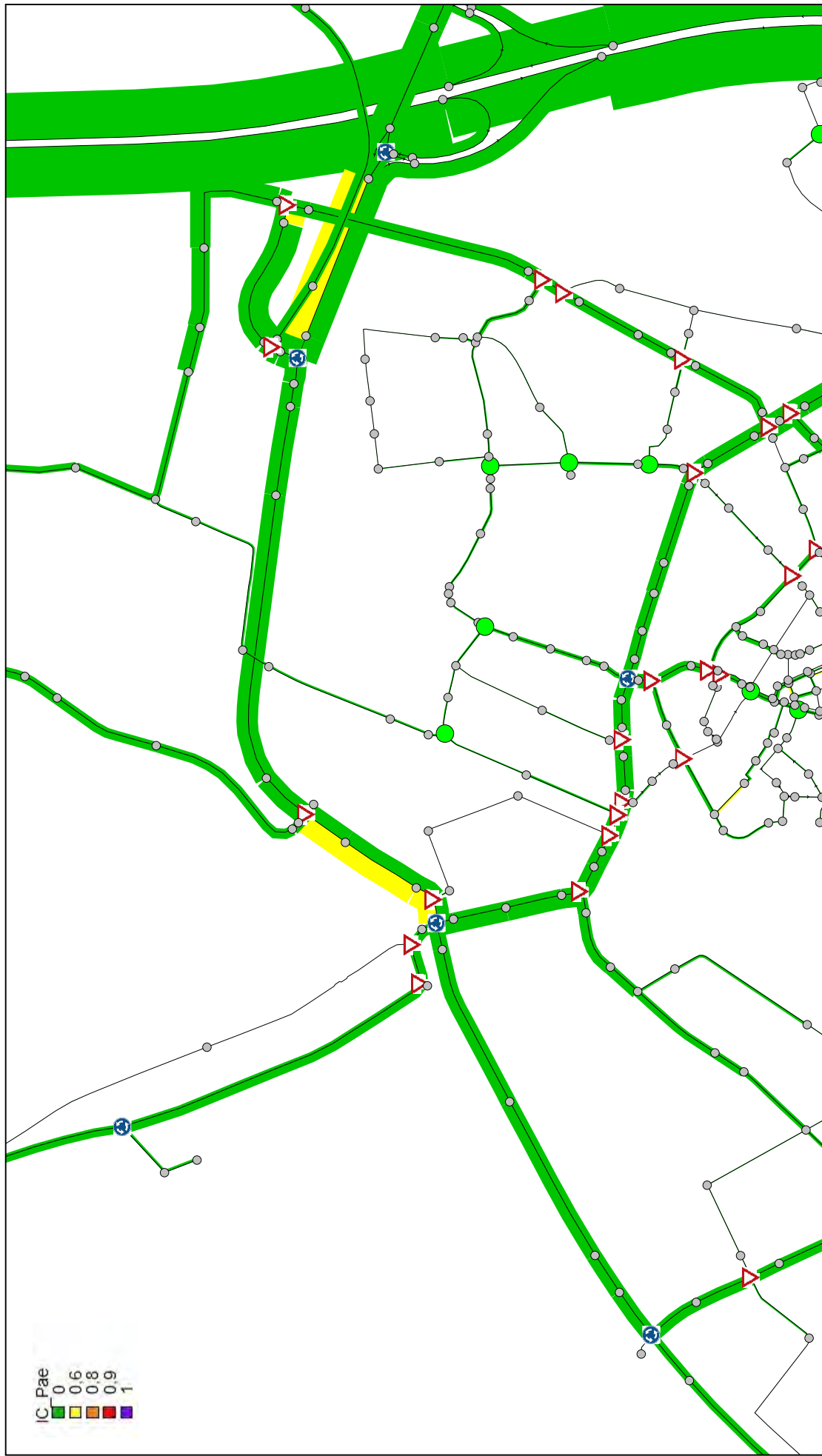


Intensiteiten motorvoertuigen (2-uurs avondspits); plan met stadsentree
 Gemeente Meppel

Project 002400/Hd/26-02-198
 Variant 002400_a-plan_stadsentree
 Bedrijf: Goudappel Coffeng BV

Bijlage 3

Verkeersafwikkeling ochtendspits en avondspits

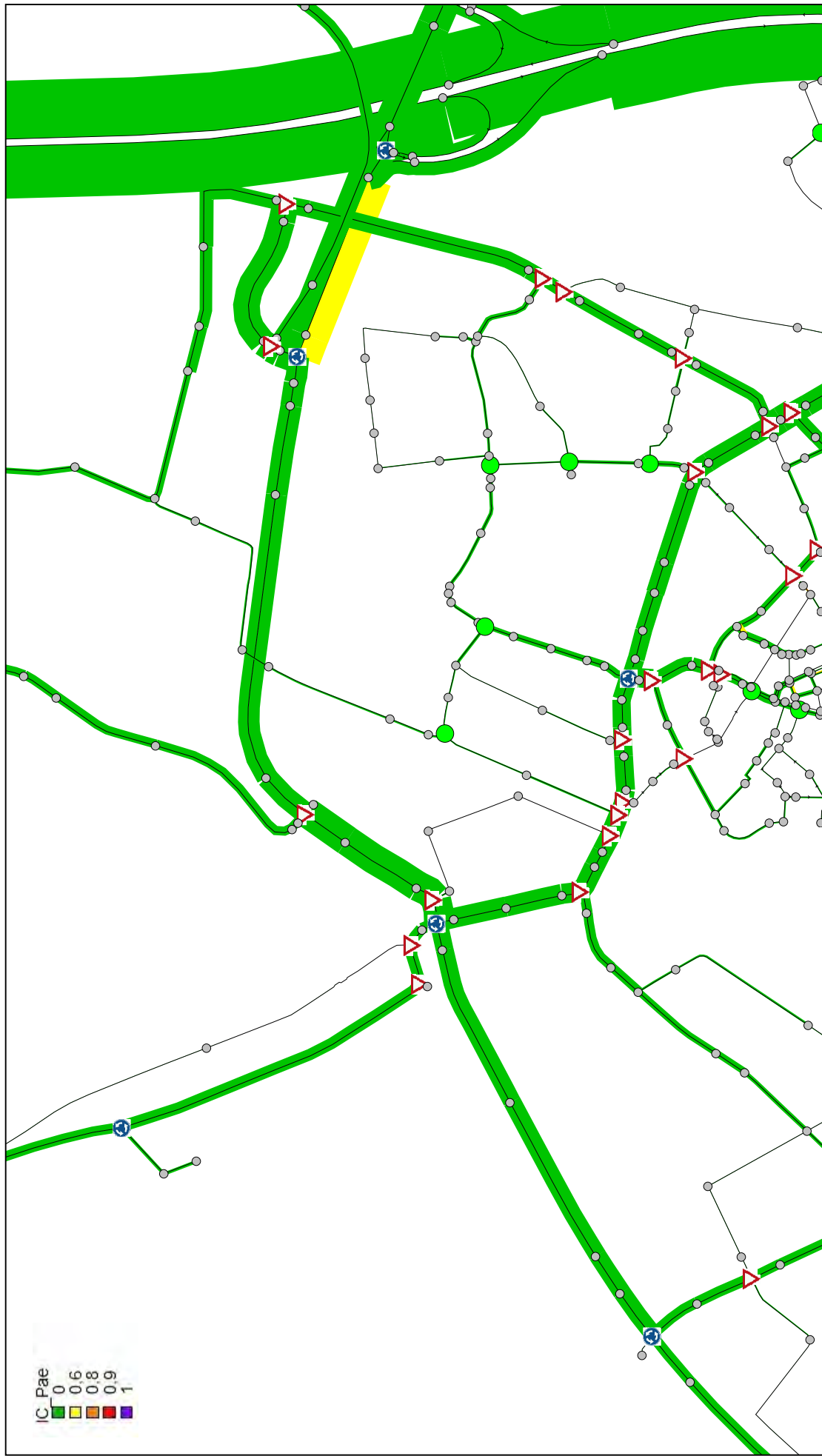


IC_Pae
 0
 0.6
 0.8
 0.9
 1

I/C waarden (Pae ochtendspits); 2018
 Gemeente Meppel

Project 002400/Hd/26-02-19
 Variant 002400_2018
 Bedrijf Goudappel Coffeng BV

adviseurs
 mobiliteit
**Goudappel
 Coffeng**

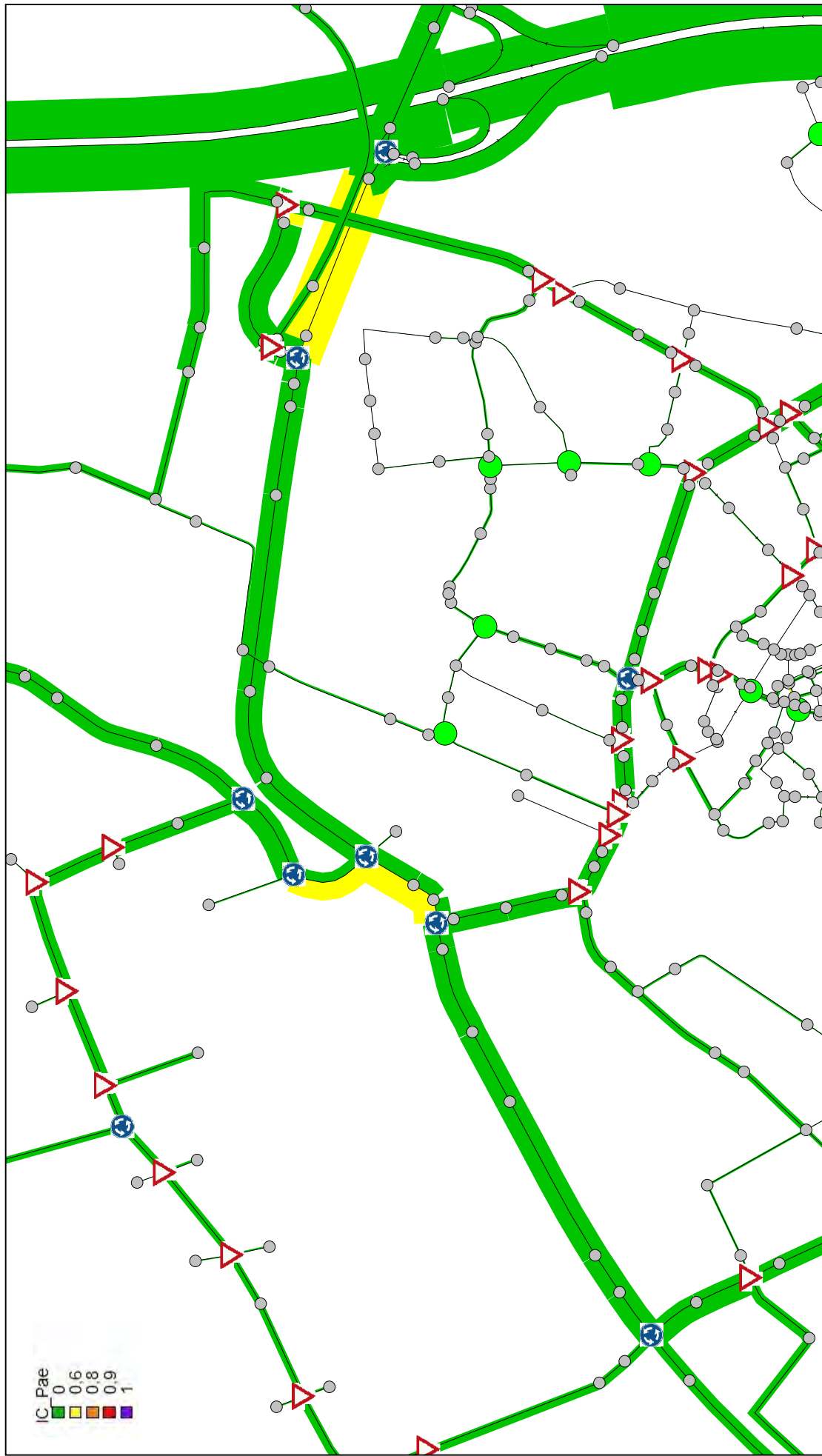


I/C Pae
 0
 0.6
 0.8
 0.9
 1

I/C waarden (Pae avondspits); 2018
 Gemeente Meppel

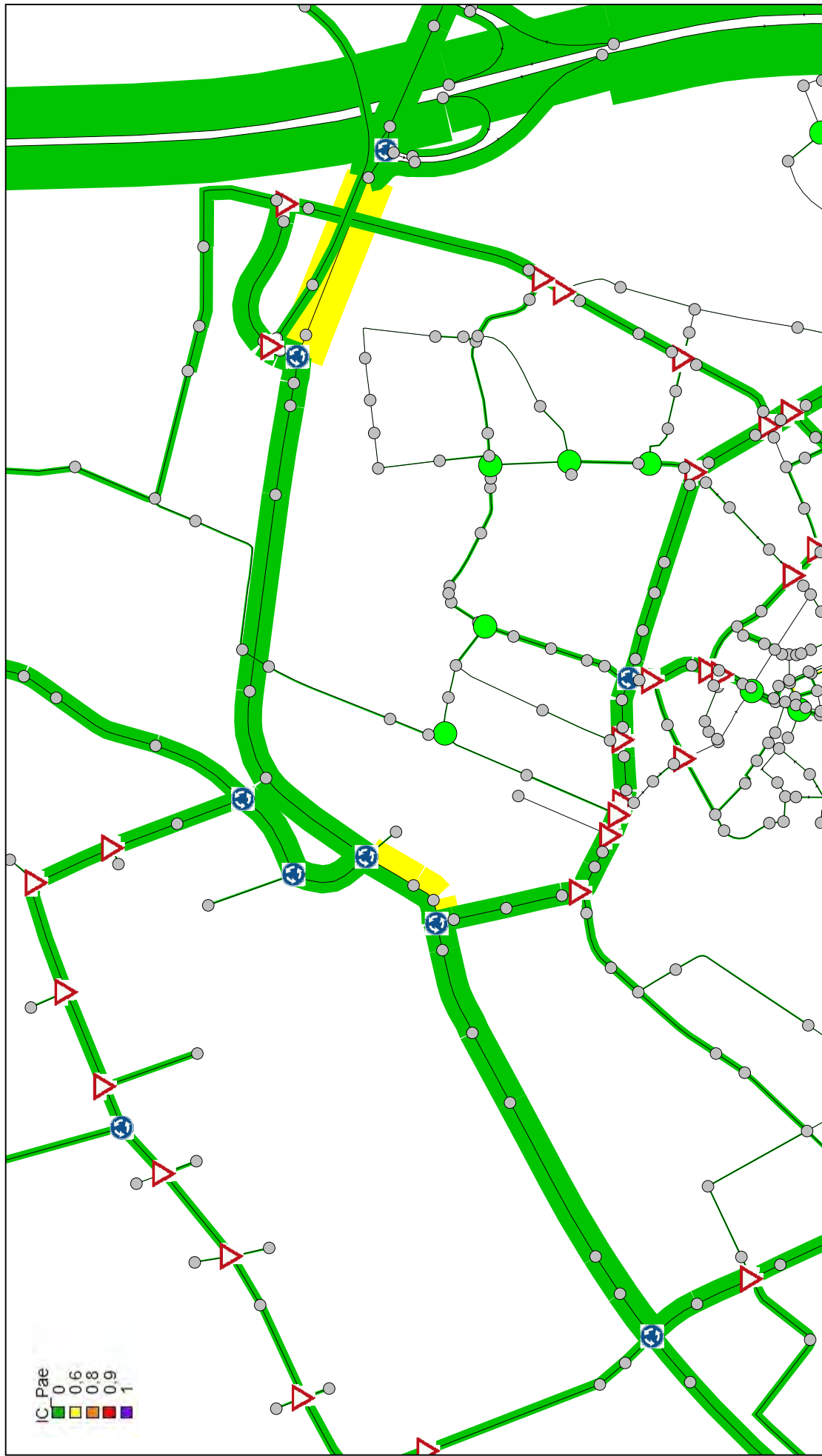
Project 002400/Hd/26-02-19
 Variant 002400_2018
 Bedrijf Goudappel Coffeng BV

adviseurs
 mobiliteit
**Goudappel
 Coffeng**



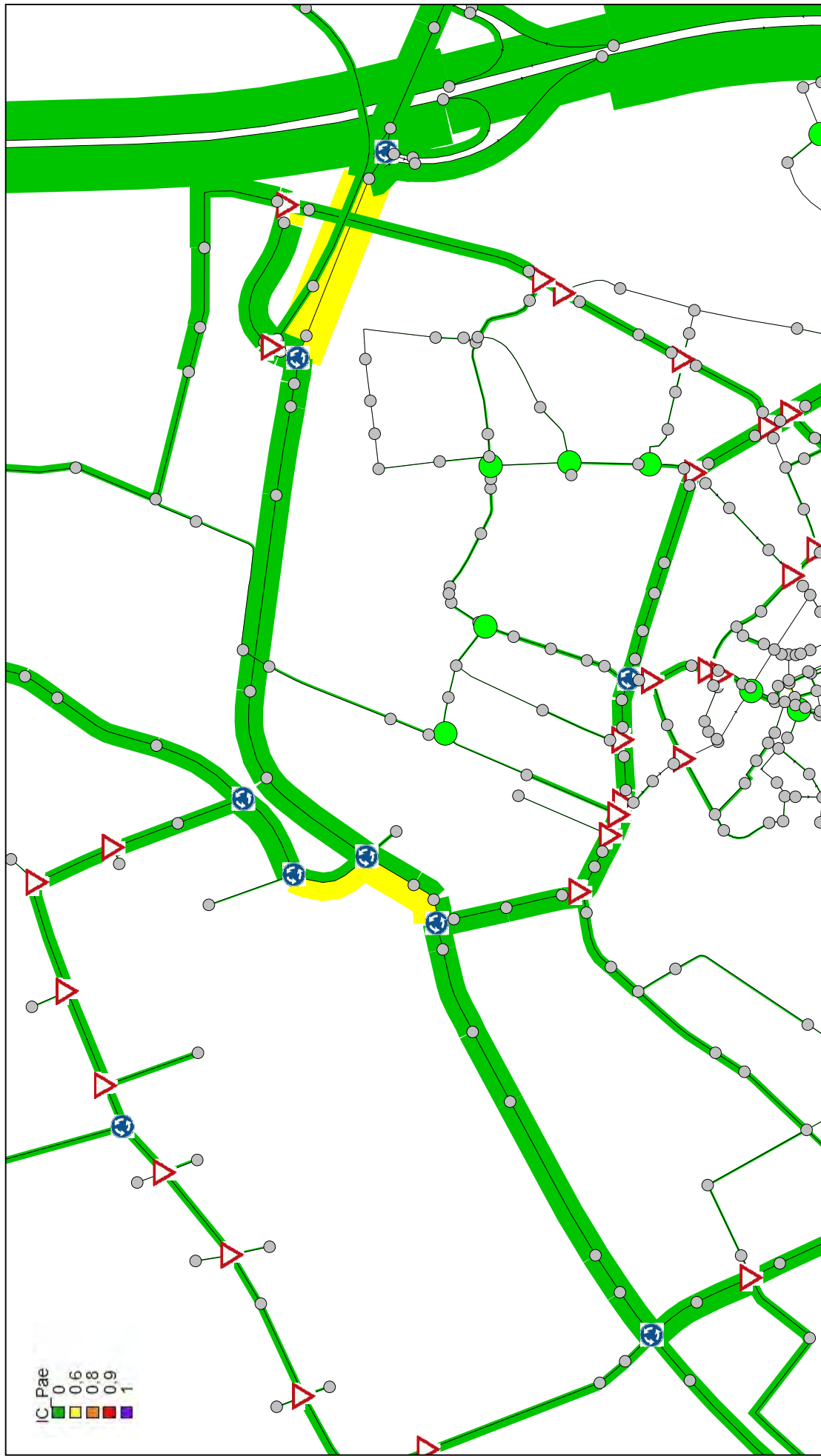
I/C waarden (Pae ochtendspits); autonoom
Gemeente Meppel

Project 002400/Hdl/26-02-19
Variant 002400 autonoom
Bedrijf Goudappel Coffeng BV



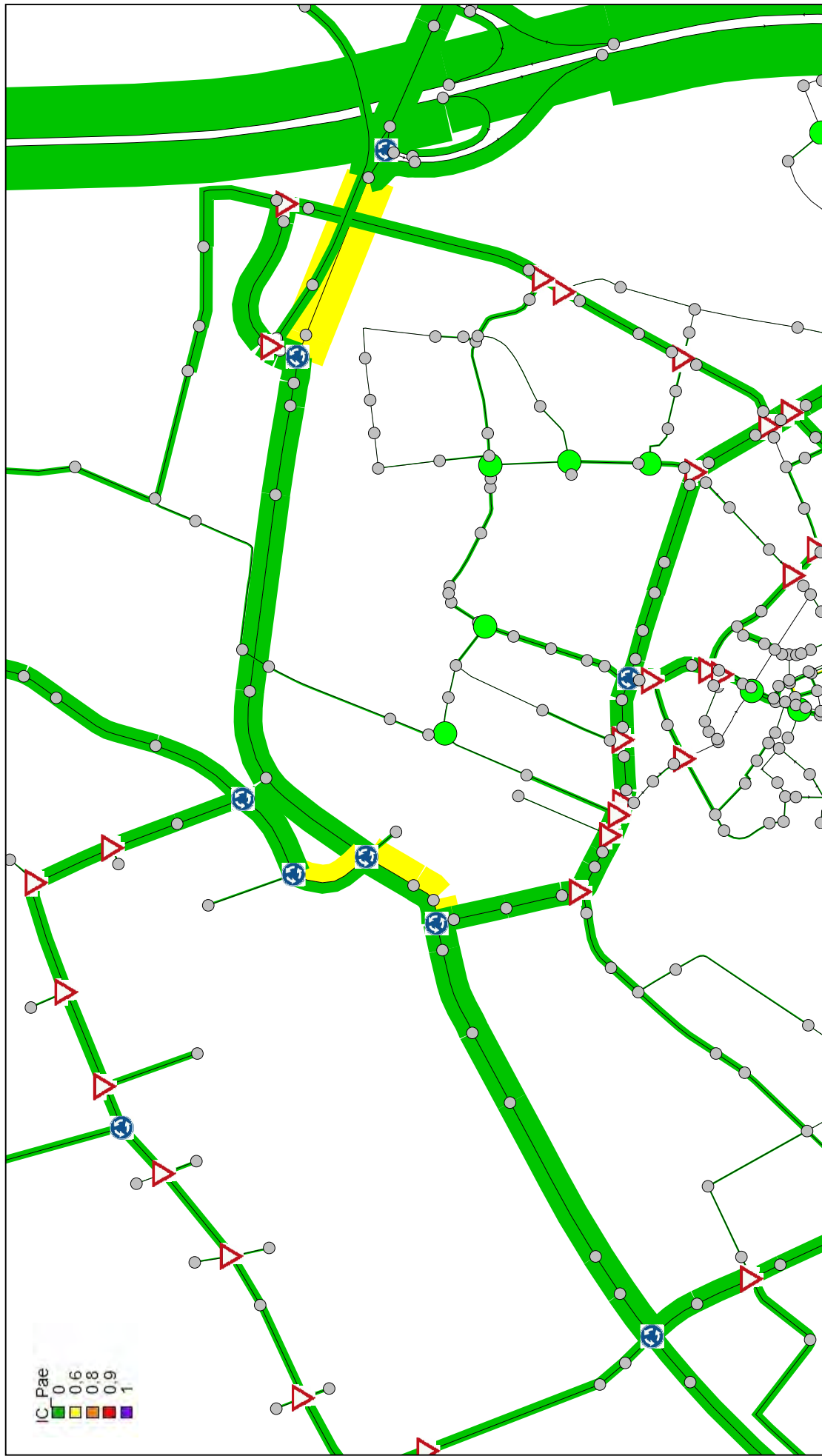
I/C waarden (Pae avondspits); autonoom
Gemeente Meppel

Project 002400/Hdl/26-02-19
Variant 002400 autonoom
Bedrijf Goudappel Coffeng BV



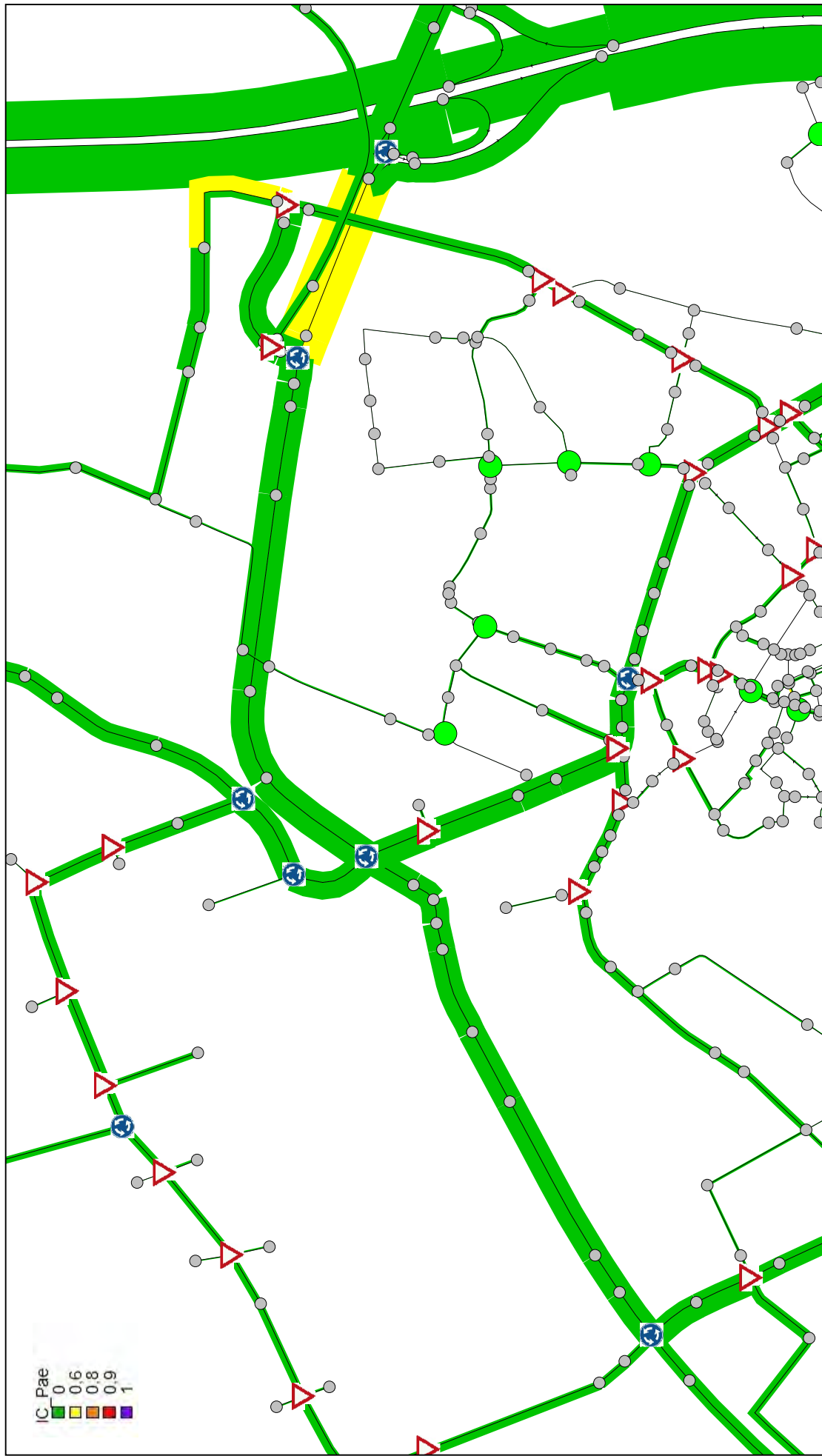
I/C waarden (Pae ochtendspits); plan
Gemeente Meppel

Project 002400/Hdl/26-02-19
Variant 002400 plan
Bedrijf Goudappel Coffeng BV



I/C waarden (Pae avondsplits); plan
Gemeente Meppel

Project 002400/Hd/26-02-19
Variant 002400 plan
Bedrijf Goudappel Coffeng BV



I/C Pae
 0
 0.6
 0.8
 0.9
 1

I/C waarden (Pae ochtendspits); plan met stadsentree
 Gemeente Meppel

Project 002400/Hd/26-02-19
 Variant 002400_plan_stadsentree
 Bedrijf Goudappel Coffeng BV

adviseurs
 mobiliteit
**Goudappel
 Coffeng**



I/C waarden (Pae avondspits); plan met stadsentree
 Gemeente Meppel

Project 002400/Hdl/26-02-19
 Variant 002400_plan_stadsentree
 Bedrijf Goudappel Coffeng BV

Vestiging Leeuwarden
F. Haverschmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden
T (058) 253 44 46
F (058) 253 43 34

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**