



Verkeersstudie Steenwijk Zuidoost

Definitieve rapportage

Projectgegevens

Projectgegevens

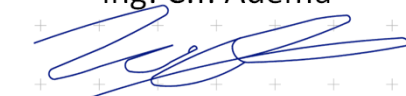
Naam: Verkeersstudie Zuidoost Steenwijk
Nummer: 21011223
Documentnummer: N01-D02-21011223-lks-ekk
Status: Definitief
Datum: 22 april 2022

Opdrachtgever

Gemeente Steenwijkerland

Autorisatie

Naam: ing. C.T. Adema

Handtekening: 

Datum: 22 april 2022

Niets uit deze rapportage mag worden veelelvoudigd of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van de opdrachtgever. Noch mag het zonder dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave

	Pagina
1. Aanpak verkeersstudie	4
2. Ontwikkellocatie wijk	5
3. Huidige wegenstructuur	6 t/m 7
4. Huidige intensiteiten / snelheden	8 t/m 10
5. Verkeersproductie nieuwe wijk	11 t/m 13
6. Onderzochte maatregelen	14 t/m 17
7. Effect ontwikkelingen wijk & maatregelen	18 t/m 26
8. Verkeerseffecten kruispunt Schansweg	27 t/m 36
9. Aantal aansluitingen van wijk Zuidoost	37 t/m 38
10. Relatie met Steenwijkerdiep	39 t/m 44
11. Wegprofielen Meppelerweg	44 t/m 57
12. Algemene conclusies & aanbevelingen	58 t/m 60

1. Aanpak verkeersstudie

Inzichtelijk maken verkeerseffecten “Masterplan Steenwijk Zuidoost”:

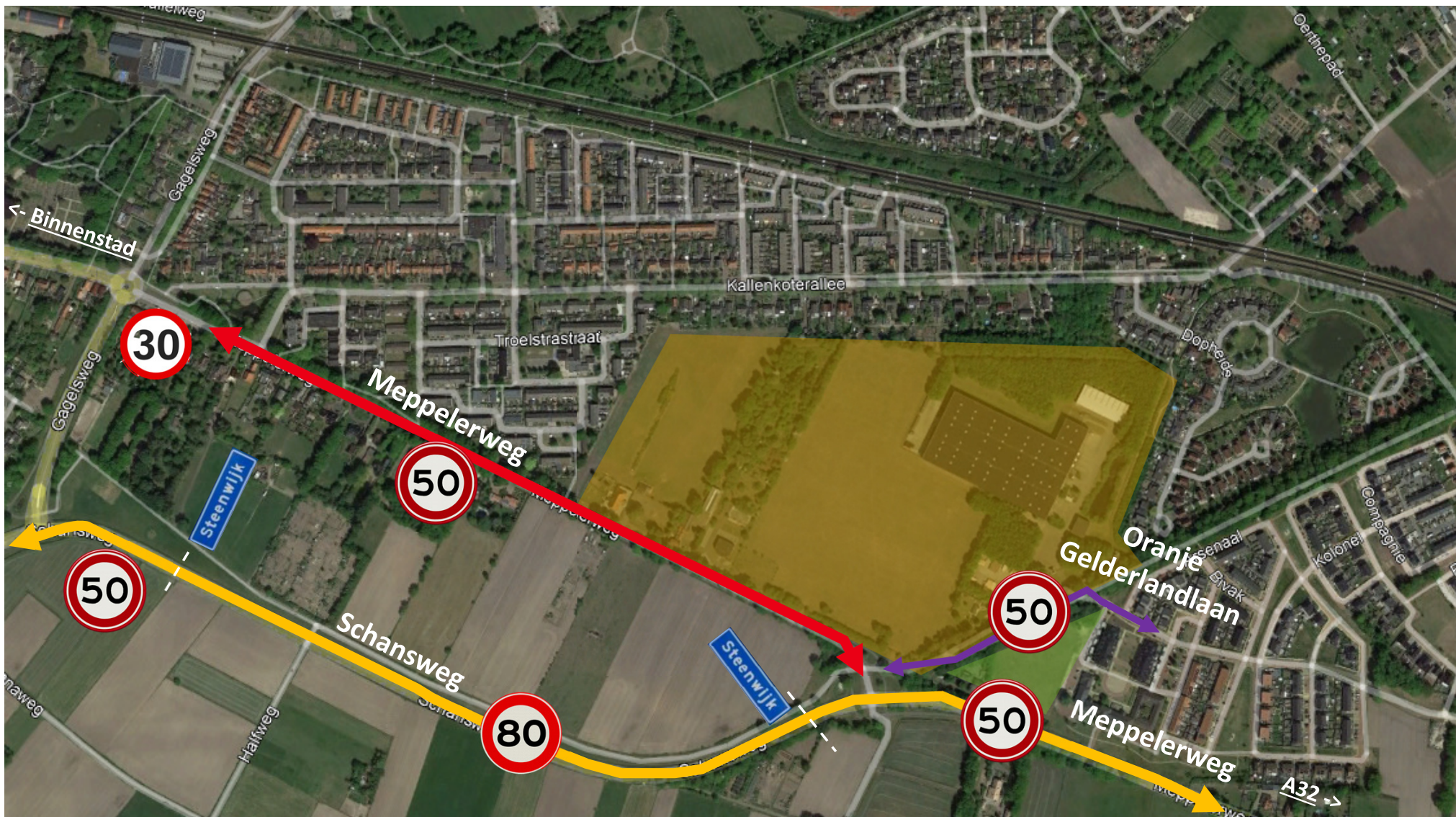
- Verkeersproductie nieuwe wijk:
 - als gevolg van woningbouw
 - als gevolg van overige (onzekere) functies
- Verdeling huidig / nieuw verkeer over wegenstructuur:
 - zonder maatregelen
 - met fysieke knip (2 mogelijke locaties)
 - afwaarderen naar 30 km/u
 - effect op het kruispunt Meppelerweg - Schansweg
 - effect aantal ontsluitingswegen
- Relatie van het verkeer op de Meppelerweg met het Steenwijkerdiep

Inzicht verwachte verkeerseffecten
“Masterplan Steenwijk Zuidoost”

2. Ontwikkellocatie wijk



3. Huidige wegenstructuur



4. Huidige intensiteiten / snelheden

Gem werkdag intensiteit (mvt)

Gem. werkdag / drukste uur

1	8.430 / 800 (2011) ↓↑
	7.160 / 610 (2020)* ↓↑
2	6.125 / 600 (2011) ↓↑
3	210 / 20 (2011) ↓↑
4	2.265 (2009) ↓↑

* Zomerperiode / COVID

Gem. werkdag intensiteit (mvt) per richting (2011)

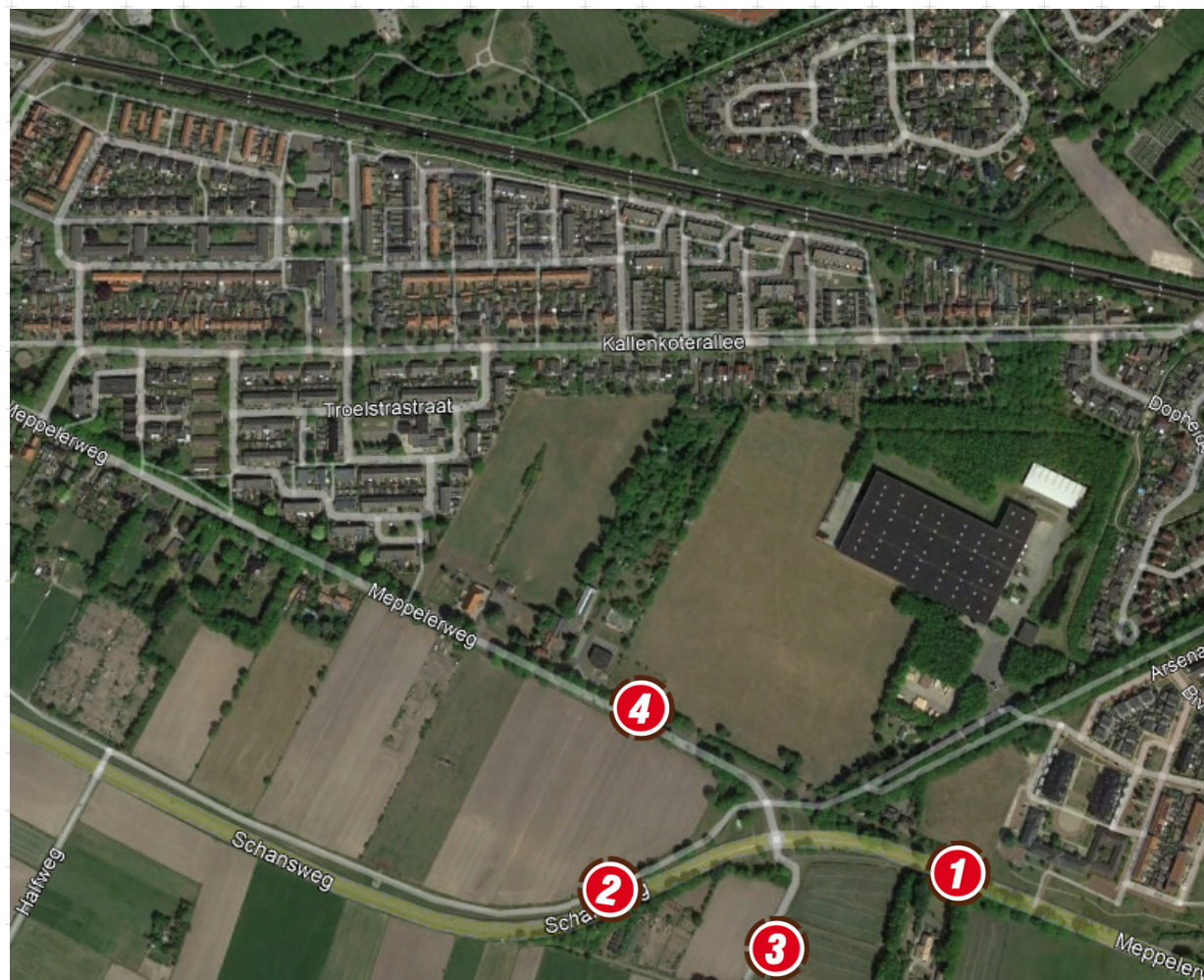


Snelheid V85 (km/u)

1	77,4 (2011)	↓↑
	71,7 (2020)*	↓↑
2	79,6 (2011)	↓↑
3	49,7 (2011)	↓↑
4	69,0 (2009)	↓↑

* Zomerperiode / COVID

** Algemeen: Snelheidsregime Schansweg aangepast



5. Verkeersproductie nieuwe wijk

Mogelijke voorzieningen wijk

Nr.	Voorziening	Omvang	Eenheid	Verkeersbewegingen
1.	Woningen	450	Aantal woningen	2.500
2.	Supermarkt	1.500	BVO m2	1.625 (min) - 2.250 (max)
3.	Basisschool	190 / 1.960	Aantal leerlingen / BVO m2	200
4.	Kinderdagverblijf	540	BVO m2 (2.500 i.c.m. school)	50

Verkeersgeneratie

Totaal aantal voertuigbewegingen gehele wijk (mvt/ per werkdag)			
	Totaal alle voorzieningen (nr. 1 t/m 4)	Totaal zonder supermarkt (1, 3 en 4)	Totaal zonder school/ kinderopvang (1 + 2)
Min (supermarkt)	4.375	2.750	4.125
Max (supermarkt)	5.000		4.750
Gem (supermarkt)	4.685		4.435

Uitgangspunten / berekening, zie bijlage 1:

VKG-C01-21011223-lks Verkeersgeneratie Steenwijk Zuidoost

6. Onderzochte maatregelen Meppelerweg

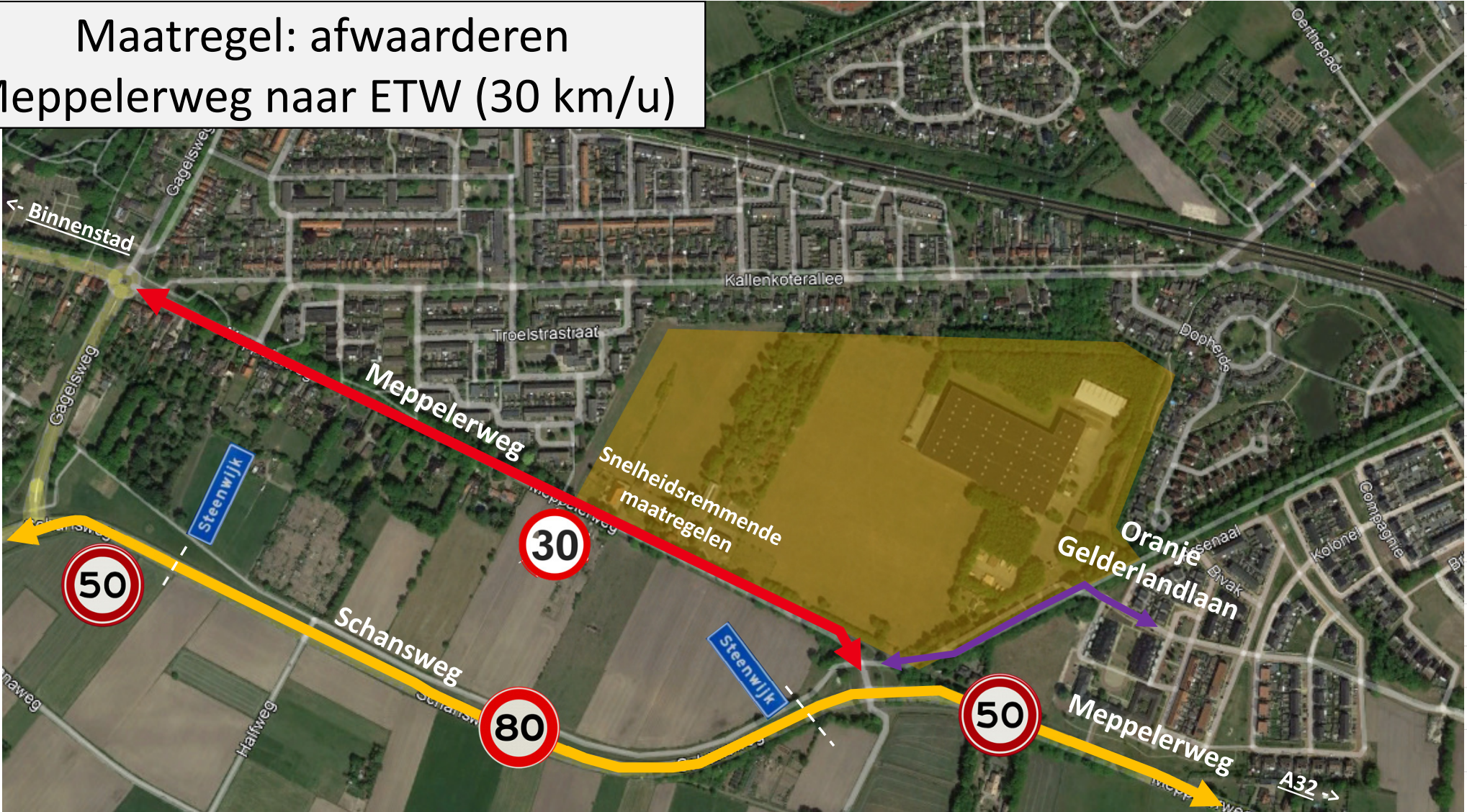
Maatregel: fysieke knip Meppelerweg locatie 1



Maatregel: fysieke knip Meppelerweg locatie 2



Maatregel: afwaarderen
Meppelerweg naar ETW (30 km/u)



7. Effect ontwikkeling wijk & maatregelen

Verwacht effect maatregelen op huidige verkeer Meppelerweg

- Huidige situatie zonder maatregelen – Huidig doorgaand verkeer blijft op de Meppelerweg
- Fysieke knip Meppelerweg locatie 1 – Geen doorgaand verkeer meer over Meppelerweg
- Fysieke knip Meppelerweg locatie 2 – Sluiproute door de wijk blijft mogelijk. 10% zal dit gaan doen (aannames o.b.v. reistijden en ervaringscijfers)
- Afwaardering Meppelerweg zonder knip – Ondanks dat route via de Schansweg sneller is, blijft 20% vanuit gewoonte de Meppelerweg kiezen (aannames o.b.v. reistijden en ervaringscijfers)
- Deel verkeer vanuit wijk Kallenkote gaat via Steenakkers (aannames o.b.v. afstand en reistijd Google Maps)
 - Via Meppelerweg (huidig): 3,0 km/4 min
 - Via Meppelerweg (30 km/uur): 3,0 km/5 min
 - Via Schansweg: 3,7 km/5 min
 - Via Steenakkers: 2,9 km/5 min

Uitgangspunten verkeersstromen nieuwe wijk

- Aangenomen wordt dat bij een ontsluiting van de wijk zowel aan de west- als de oostzijde in iedere richting 50% van het nieuwe verkeer rijdt.
- Verkeer vanuit de wijk kiest de kortste route (ongeacht snelheid)

Intensiteit (etmaal) situatie huidige Meppelerweg + masterplan + maatregel

Tabel 7.2. Vuistregels voor intensiteiten

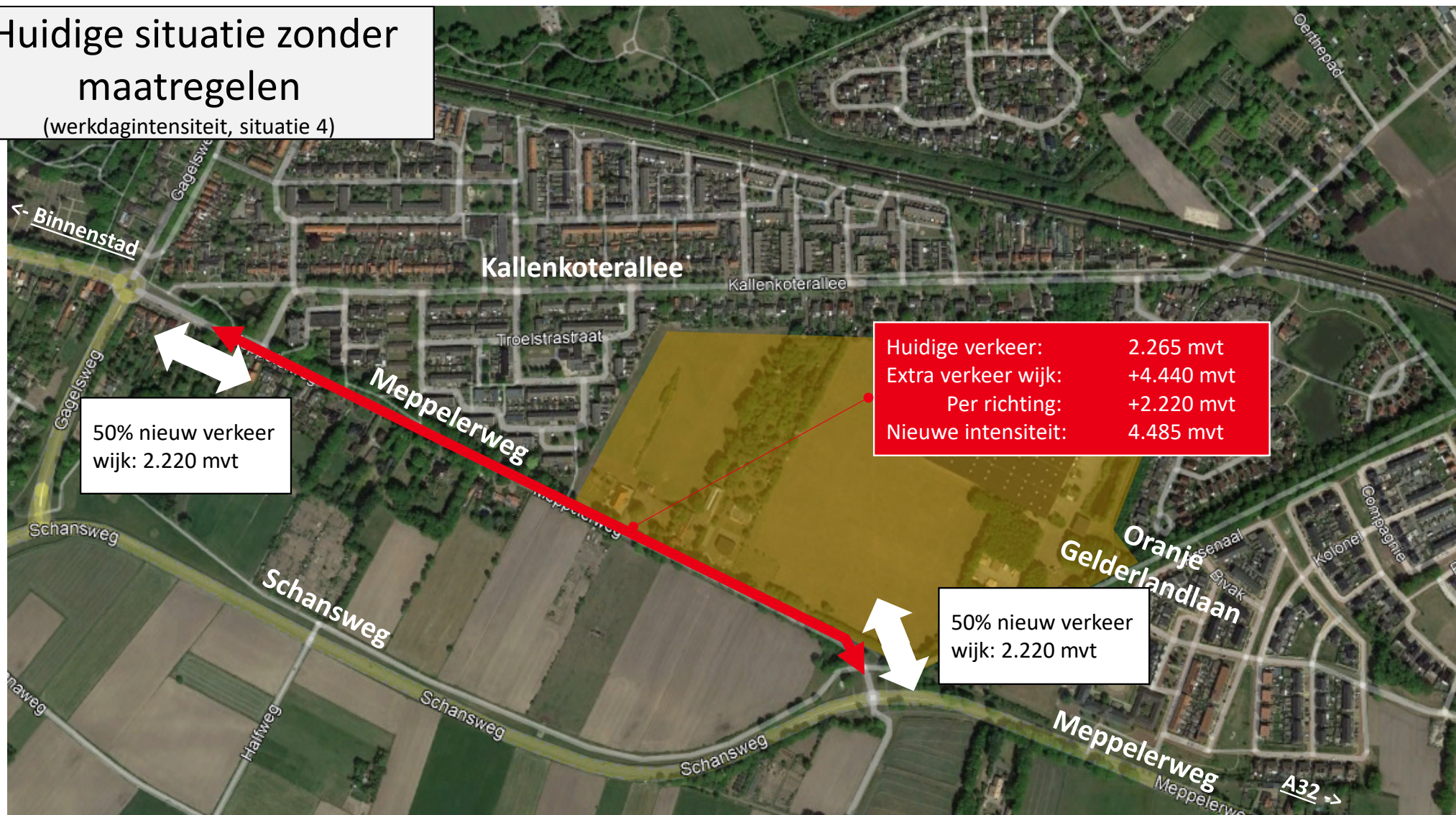
	Intensiteiten in mvt/etm	Kruispuntsafstand in km
Stroomweg autosnelweg	> 20.000	> 5
Stroomweg autoweg	< 20.000	> 5
Gebiedsontsluitingsweg	4.000–15.000	2 à 3
Erftoegangsweg	< 4.000 à 6.000	< 2
Erftoegangsweg	Gering, < 2.000	< 1

Situatie	Intensiteit masterplan zonder maatregelen (geen variant!)	Intensiteit masterplan met fysieke knip locatie 1	Intensiteit masterplan met fysieke knip locatie 2	Intensiteit masterplan afwaarderen naar ETW (30 km/u)
1. Intensiteiten huidige situatie	2.265	0	225	450
2. Intensiteiten huidige situatie + nieuwe wijk + supermarkt (gem) + school / kinderopvang	4.615 (2.265 + 2.350)	4.685	2.575 (225 + 2.350)	2.800 (450 + 2.350)
3. Intensiteiten huidige situatie + nieuwe wijk + school / kinderopvang	3.640 (2.265 + 1.375)	2.750	1.600 (225 + 1.375)	1.825 (450 + 1.375)
4. Intensiteiten huidige situatie + nieuwe wijk + supermarkt (gem)	4.485 (2.265 + 2.220)	4.435	2.455 (225 + 2.220)	2.670 (450 + 2.220)

➡ Uitgangspunt voor verdere studie

Huidige situatie zonder maatregelen

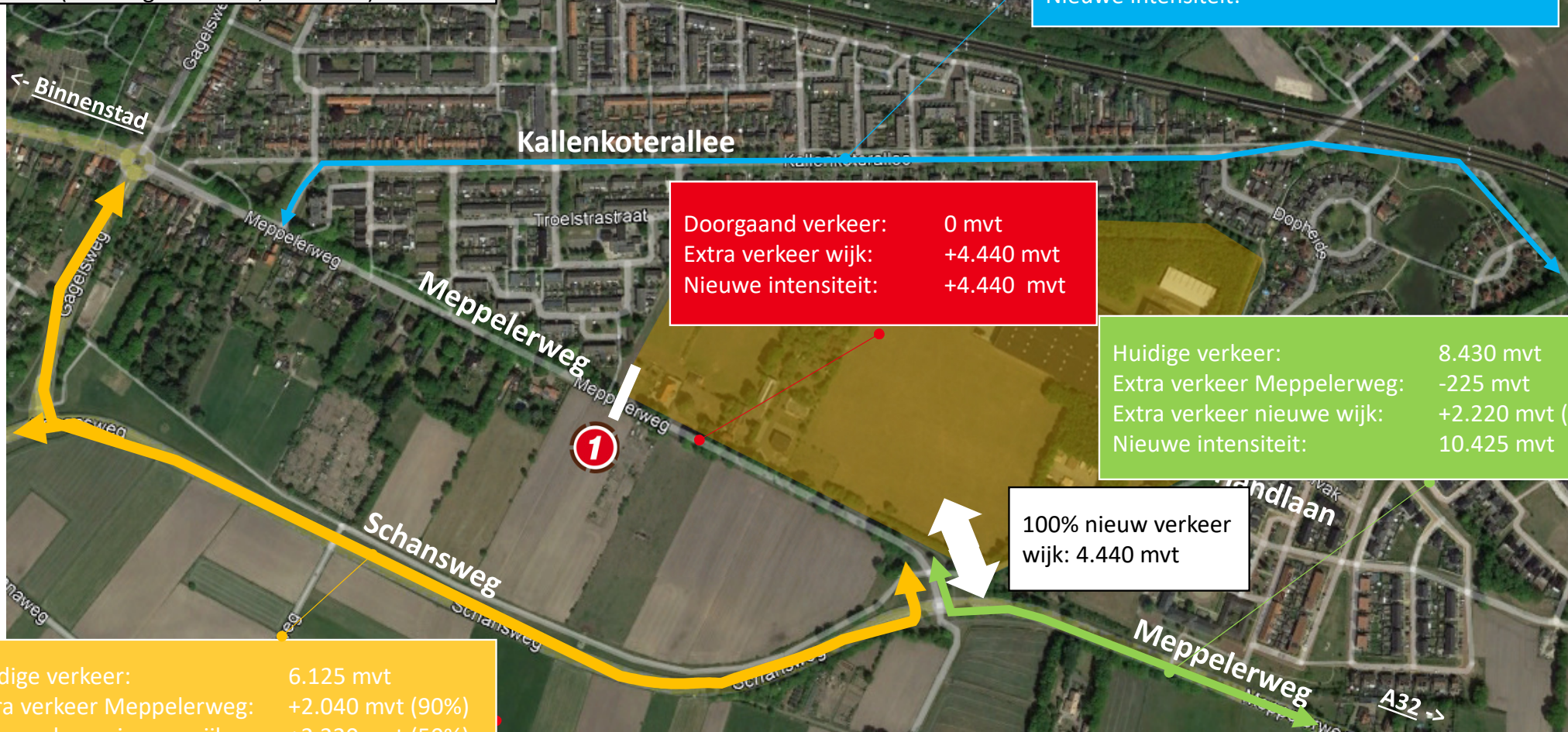
(werkdagintensiteit, situatie 4)



Fysieke knip Meppelerweg

Knip locatie 1

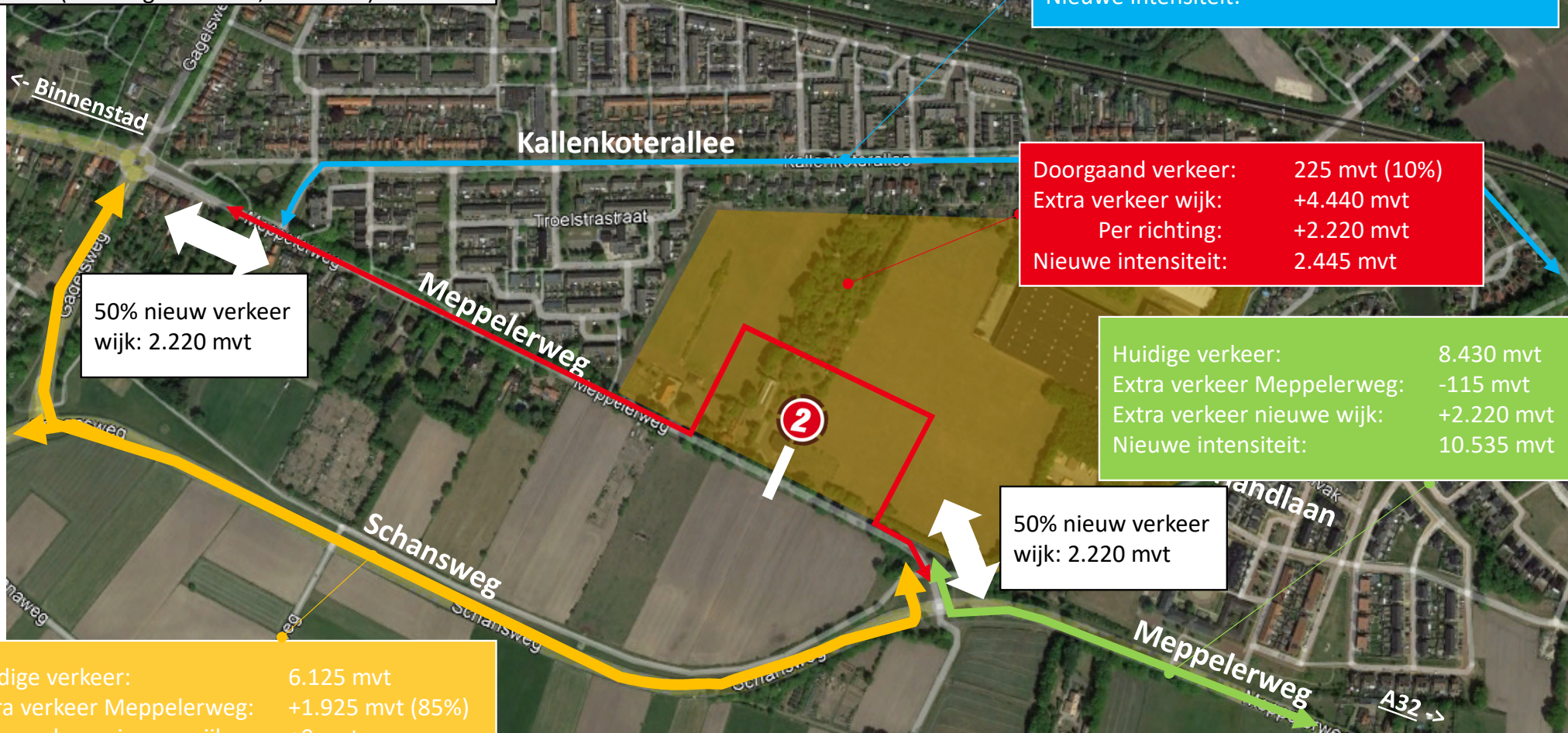
(werkdagintensiteit, situatie 4)



Fysieke knip Meppelerweg

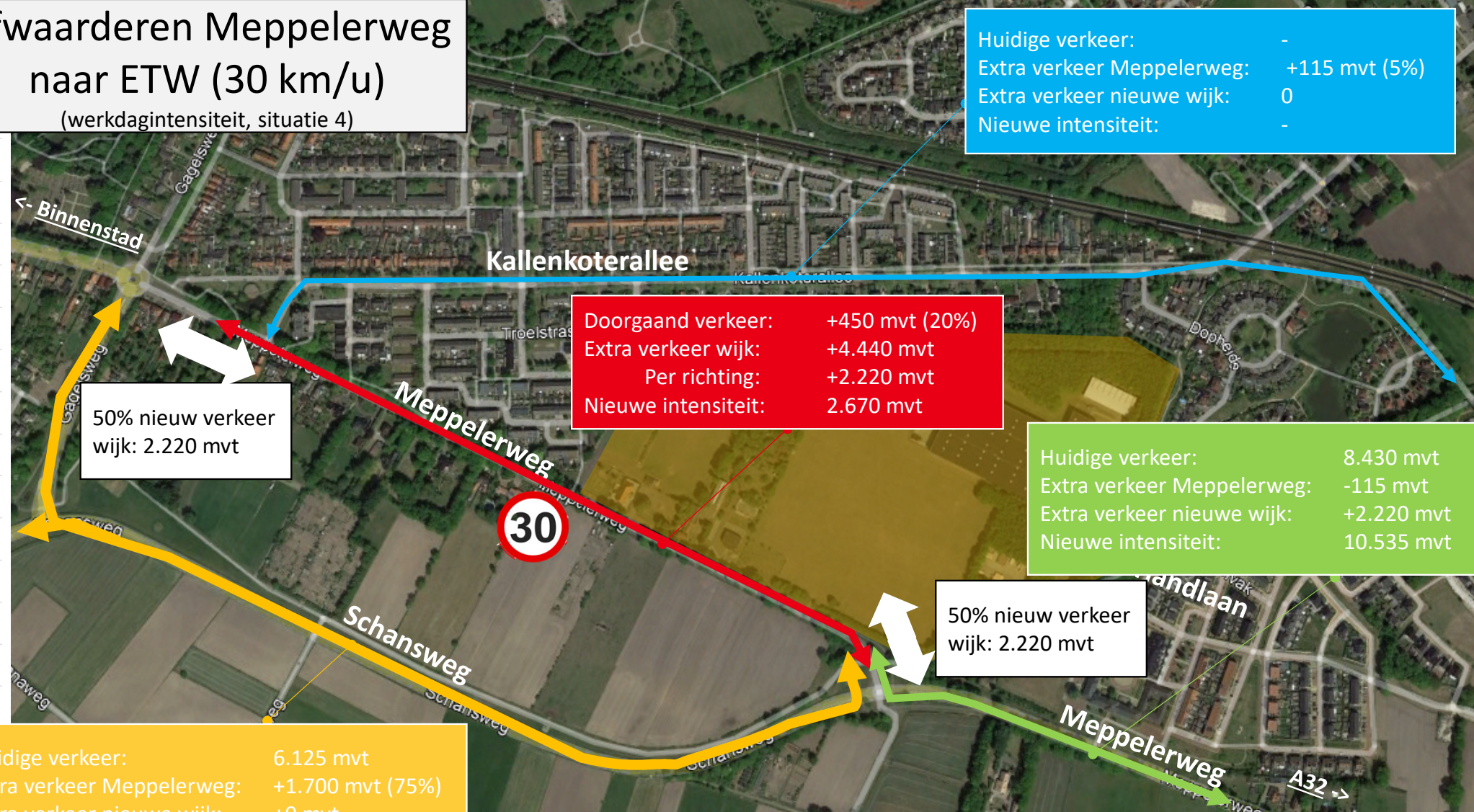
Knip locatie 2

(werkdagintensiteit, situatie 4)



Afwaarderen Meppelerweg naar ETW (30 km/u)

(werkdagintensiteit, situatie 4)



Conclusies per maatregel

- Fysieke knip Meppelerweg locatie 1 – Al het verkeer gaat via het kruispunt Meppelerweg-Schansweg. Substantiële kans op doorstromingsproblemen op dit kruispunt
 - Verder onderzoeken (zie Hoofdstuk 8)
- Fysieke knip Meppelerweg locatie 2 – Meppelerweg iets drukker dan nu; veel rustiger dan zonder maatregelen. Toename verkeer op Schansweg maakt oprijden vanuit Meppelerweg lastiger
- Afwaardering Meppelerweg zonder knip – Meppelerweg iets drukker dan bij knip 2. Toename verkeer op Schansweg maakt oprijden vanuit Meppelerweg lastiger

8. Verkeerseffecten kruispunt Meppelerweg – Schansweg

Situatie kruispunt Meppelerweg-Schansweg



Situatie kruispunt



Uitgangspunten kruispuntstromen

- Uitgegaan van de variant (fysieke knip locatie 1) met de meeste verkeersbelasting (worst case) op het kruispunt Meppelerweg – Schansweg (met een supermarkt in de nieuwe wijk)
 - = Worst case scenario
- Kruispuntstromen bepaald op basis van telgegevens en uitgangspunten extra verwacht verkeer (incl. verplaatsing huidig verkeer; zie H. 7)
- Aangehouden drukste uur op basis van tellingen
 - Ochtendspits: 8:00-9:00
 - Avondspits: 16:00-17:00
- Verkeersproductie drukste uur: 10% van verkeersproductie etmaal
- 70% volgens dominante richting (ochtend wijk uit, avond wijk in)

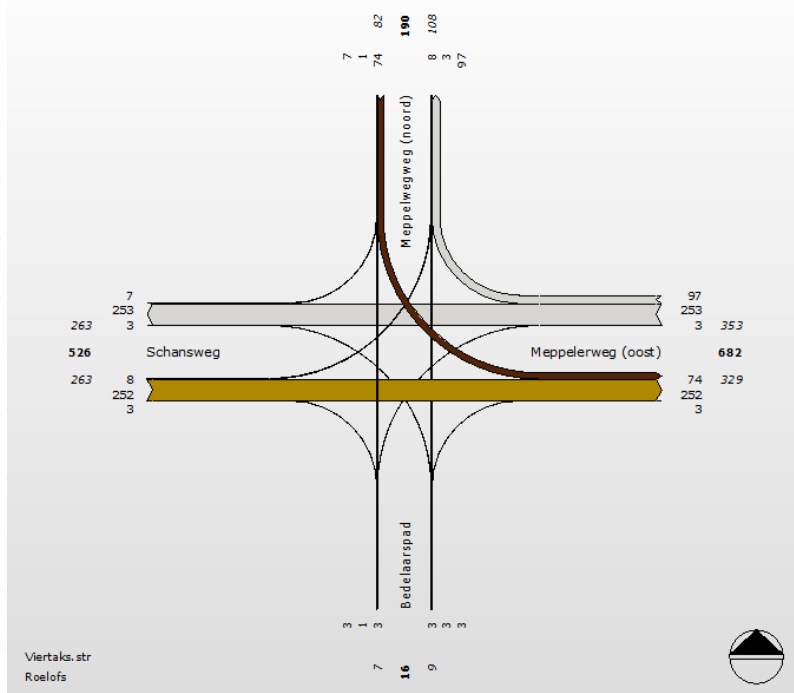
Intensiteiten drukste uur ochtendspits (mvt)

Huidige situatie (afgeleid van tellingen)
zonder masterplan/ maatregelen (intensiteiten telling)

Situatie: Fysieke knip locatie 1 Meppelerweg

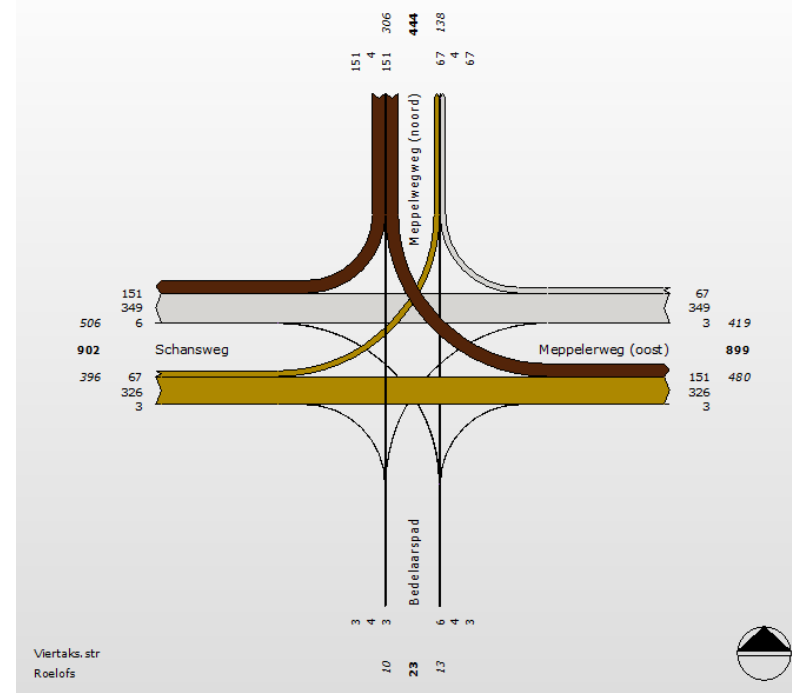
Intensiteiten kruispunt Meppelerweg - Schansweg

Ochtendspits 08.00-09.00 (drukste uur)



Intensiteiten kruispunt Meppelerweg - Schansweg

Ochtendspits 08.00-09.00 (drukste uur)

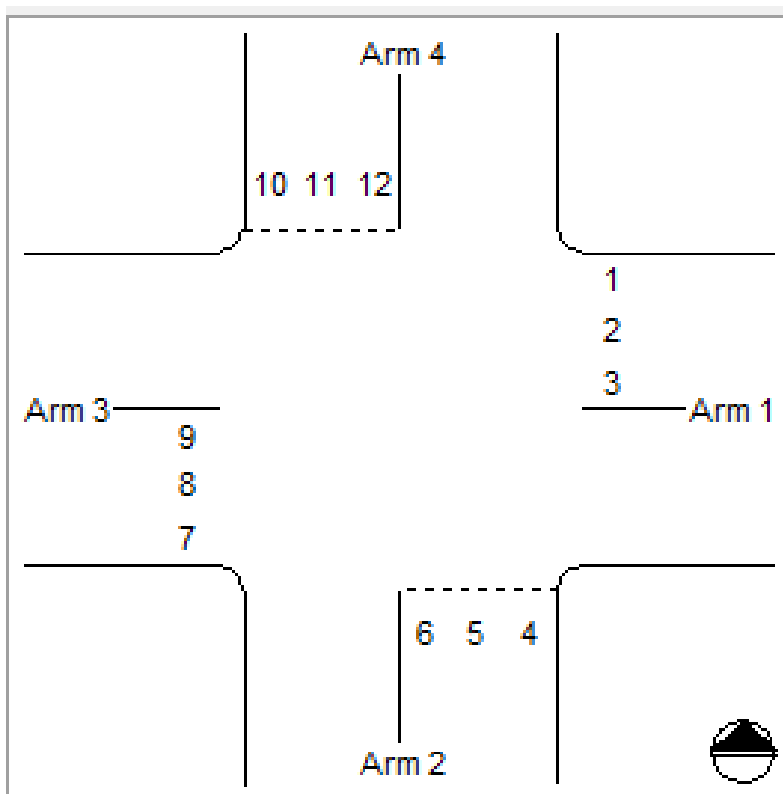


Methode Harders – Resultaten ochtendspits

Rich-ting	Inten-siteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Rest-cap. pae/u	Wacht-tijd	Accep-tabel
3	4	870	866	0 sec.	Ja
4	3	307	292	<15 sec.	Ja
5	6	307	292	<15 sec.	Ja
6	6	307	292	<15 sec.	Ja
9	70	790	720	0 sec.	Ja
10	158	437	115	>20 sec.	Nee
11	6	437	115	>20 sec.	Nee
12	158	437	115	>20 sec.	Nee

Grenswaarden:

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100 76-125
Matige wachttijd	20 sec.	150 126-175
Kleine wachttijd	15 sec.	200 176-250
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400 251-600
Geen wachttijd	0 sec.	>600

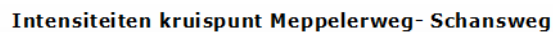


Intensiteiten drukste uur avondspits (mvt)

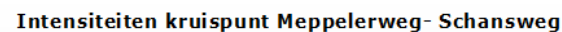
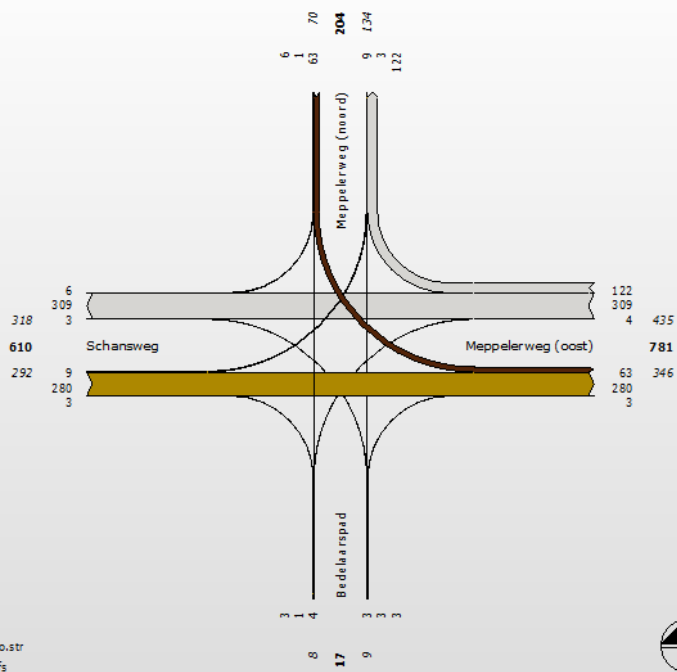
Huidige situatie (tellingen)

zonder masterplan/ maatregelen (intensiteiten telling)

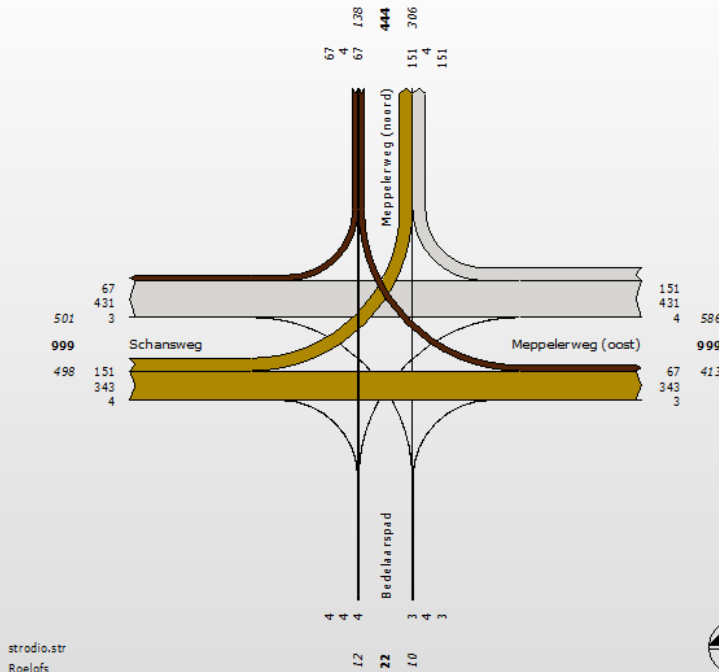
Situatie: Fysieke knip locatie 1 Meppelerweg



Avondspits 16.00 - 17.00 (drukste uur)



Avondspits 16.00 - 17.00 (drukste uur)



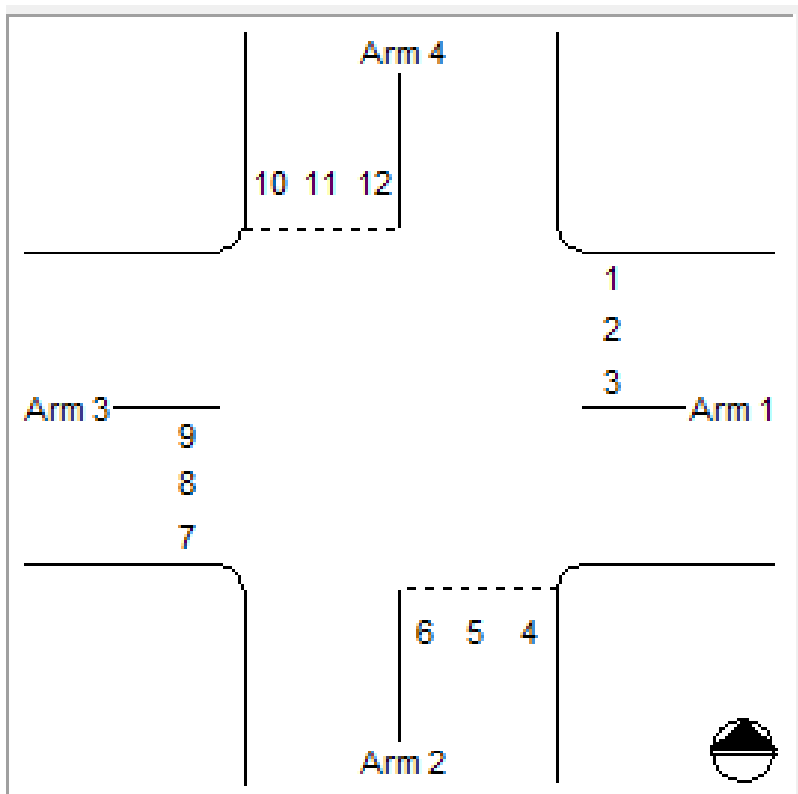
Methode Harders – Resultaten avondspits

Berekening:

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	6	850	844	0 sec.	Ja
4	3	225	213	15 sec.	Ja
5	6	225	213	15 sec.	Ja
6	3	225	213	15 sec.	Ja
9	158	670	512	<15 sec.	Ja
10	70	286	140	20 sec.	Ja
11	6	286	140	20 sec.	Ja
12	70	286	140	20 sec.	Ja

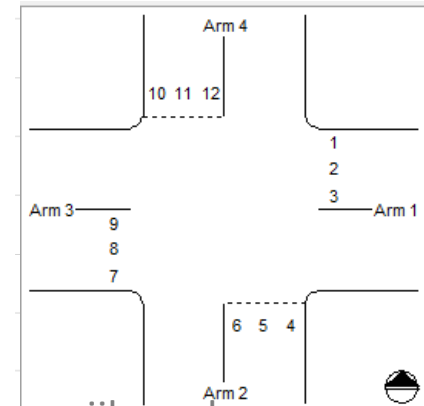
Grenswaarden:
Grenswaarden:

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100 76-125
Matige wachttijd	20 sec.	150 126-175
Kleine wachttijd	15 sec.	200 176-250
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400 251-600
Geen wachttijd	0 sec.	>600



Conclusie

- De methode Harders geeft, ter indicatie, aan dat bij het drukste scenario:
 - Er relatief lange wachttijden ontstaan in de ochtendspits voor verkeer vanuit de nieuwe wijk op de Meppelerweg (noord)
 - Er in de avondspits geen lange wachttijden verwacht worden op het kruispunt
- De langste wachttijd ontstaat bij verkeersstromen die voorrang moeten verlenen op het doorgaande verkeer op de Schansweg-Meppelerweg (richtingen 9 en 10 t/m 12)
- De middengeleider op het kruispunt heeft een beperkte breedte (ca. 2,5m) en er is geen linksafvak. Er is een reële kans dat verkeer vanaf richting 9 moet wachten op verkeer vanaf de Meppelerweg (oost). Dit zal snel leiden tot terugslag op de Schansweg
- Een belangrijk aandachtspunt hierbij is de verkeersveiligheid. Verkeer vanaf de Schansweg heeft naar verwachting een hogere snelheid dan de toegestane max snelheid van 50km/u (zie metingen) en zal bij enige terugslag op de Schansweg hierdoor aanzienlijk snelheid moeten minderen. Daardoor ontstaat een substantiële kans op kop-staartbotsingen



Conclusie

- Samenvattend kan gesteld worden dat:
 - Wanneer al het verkeer via het kruispunt Meppelerweg-Schansweg rijdt, ontstaan er in de ochtendspits problemen voor verkeer vanuit de wijk.
 - Verkeersveiligheid is een belangrijk aandachtspunt is voor verkeer komende vanaf de Schansweg.
 - Een aanpassing van het kruispunt is noodzakelijk om opstellen veilig mogelijk te maken
- Effect op fietsers nog nader onderzoeken
 - Zij moeten mogelijk langer wachten als gevolg van toename verkeer.
 - Belangrijk voordeel is dat zij in twee fases kunnen blijven oversteken.

9. Aantal aansluitingen wijk Zuidoost

Effect aantal aansluitingen Meppelerweg – wijk

Wat zijn de overwegingen om te kiezen voor één of twee ontsluitingen van de nieuwe wijk op de Meppelerweg?

Één aansluiting Meppelerweg – wijk

Minder verstoring verkeer Meppelerweg (minder kruispunten); Dit past bij een Meppelerweg die als GOW functioneert

Kostenbesparend: er hoeft een weg minder te worden aangelegd

Heldere routing: verkeer naar de wijk rijdt altijd via dezelfde route

Tweede ontsluitingsweg is wel noodzakelijk voor nood- en hulpdiensten (bijvoorbeeld via het fietspad)

Advies: Wanneer de Meppelerweg een erftoegangsweg wordt, dan kiezen voor 2 ontsluitingswegen

Twee aansluitingen Meppelerweg – wijk

Robuustere wegenstructuur: er is een alternatief om de wijk in te komen; Met name van belang voor nood- en hulpdiensten en bij incidenten/werkzaamheden

Betere verspreiding verkeer in de wijk: niet één hoofdroute waar al het verkeer voor de deur langskomt

Betere verkeersafwikkeling aansluiting wijk-Meppelerweg: doordat het verkeer zich verdeelt kan het verkeer de Meppelerweg gemakkelijker oprijden

Snelheidsremmend effect op de Meppelerweg; Dit past bij een Meppelerweg die als ETW functioneert

10. Relatie met het Steenwijkerdiep

Verkeersstromen in beeld naar Steenwijkerdiep: gaat het verkeer wel of niet via de Woldpoort?

Nieuwe woningen zorgen voor een toename van de verkeersdruk op, onder andere, de Tukseweg en Woldpoort. Hoe dit exact uitpakt, hangt af van de gekozen inrichting van de Meppelerweg.

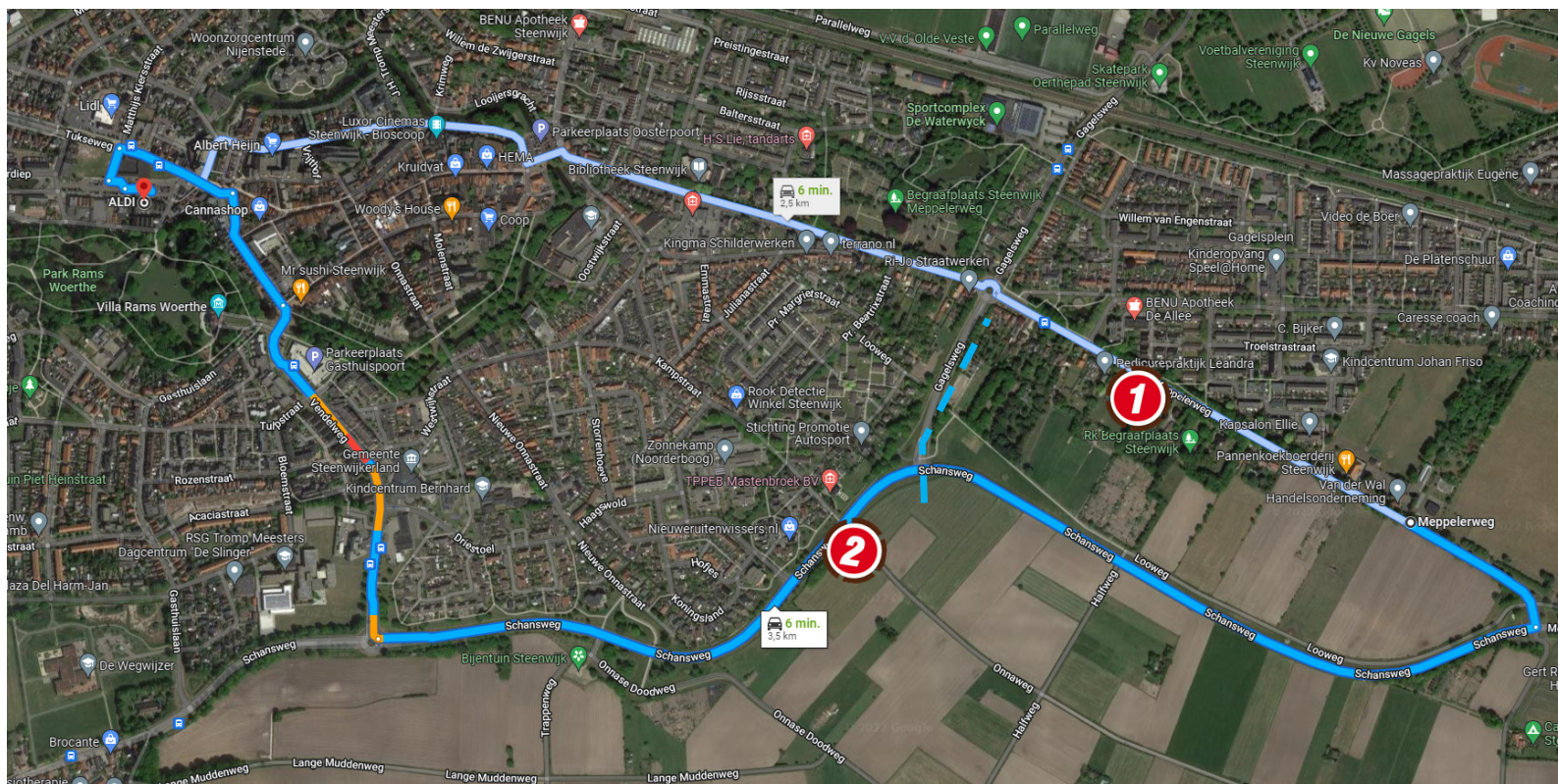
Verkeer over de Tukseweg heeft voorrang op verkeer via de Woldpoort. Wanneer verkeer via de Woldpoort rijdt ontstaan mogelijk grotere wachttijden aldaar.

Huidige relatie Meppelerweg – Steenwijkerdiep/Woldpoort

- Verwacht wordt dat het huidige verkeer op de Meppelerweg slechts een beperkte directe relatie heeft met de Woldpoort. Vanaf de A32/het oosten is de route via de Schansweg naar het Steenwijkerdiep het snelste.
- Voor de analyse van de relatie wordt daarom alleen gekeken naar het nieuwe verkeer vanuit de wijk over de verschillende routes ten gevolge van de maatregelen.
- Totale verkeersproductie woningen per dag: 2.500 (1250 heen en 1250 terug)
- Waarvan van/naar zuidwest: 1.250 (50%)
- Waarvan bestemming Steenwijkerdiep (e.o.): 250 (aannahme: 20% ≈ per woning 2x/week naar het centrum)

Routes Steenwijkerdiep – Wijk Zuidoost

Van toekomstige toegang op Meppelerweg tot parkeerplaats



Effect maatregelen verkeer Zuidoost op routekeuze van/naar Steenwijkerdiep

Maatregel	Toelichting	Verwacht aandeel route 1 (Woldpoort)	Verwacht aandeel route 2 (Schansweg)	Effect Woldpoort (ordegrootte)	Effect Tukseweg
Huidige situatie zonder knip /afwaardering	Het nieuwe verkeer vanuit de wijk zal zich naar verwachting verdelen over zowel route 1 als route 2. Route 1 is qua afstand korter echter gekeken naar de reistijd gelijk aan route 2. Dit heeft o.a. te maken met de verkeersdrukke op de Meppelerweg / Burgemeester Goeman Borgesiusstraat.	50%	50%	Etmaal: 125 mvt Drukste uur: 13 mvt	Etmaal: 125 mvt Drukste uur: 13 mvt
Fysieke knip Meppelerweg Knip locatie 1	Al het nieuwe verkeer vanuit de wijk rijdt via route 2 (Schansweg/Vendelweg/Tukseweg). De route via de Meppelerweg is onmogelijk als gevolg van de knip. De route via de Gagelsweg is zeer onwaarschijnlijk.	0%	100%	0	Etmaal: 250 mvt Drukste uur: 25 mvt
Fysieke knip Meppelerweg Knip locatie 2	Het nieuwe verkeer zal zich naar verwachting wederom verdelen over route 1 en 2. Door de knip halverwege de wijk zal het aandeel verkeer dat rijdt via route 2 groter zijn dan wanneer geen maatregelen genomen worden op de Meppelerweg.	40%	60%	Etmaal: 100 mvt Drukste uur: 10 mvt	Etmaal: 150 mvt Drukste uur: 15 mvt
Afwaarderen Meppelerweg naar ETW (30 km/u)	Het afwaarderen van de Meppelerweg heeft naar verwachting een kleine invloed op de keuze voor verkeer vanuit de wijk om route 1 of 2 te kiezen. De reistijd via de Meppelerweg wordt daardoor iets hoger, maar blijft voor een gedeelte van de wijk nog steeds interessant (want: kort).	40%	60%	Etmaal: 100 mvt Drukste uur: 10 mvt	Etmaal: 150 mvt Drukste uur: 15 mvt

Conclusie

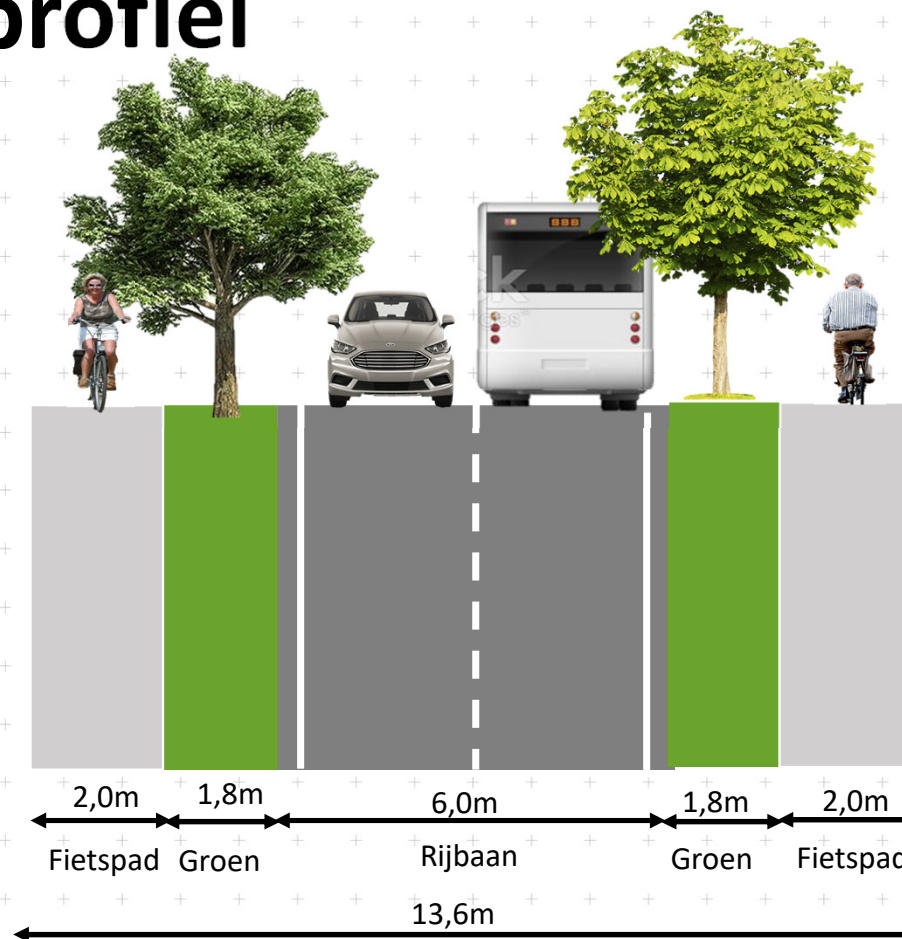
- In alle gevallen is het effect op de Woldpoort beperkt (maximaal 10-15 mvt in het drukste uur)
- In studie Steenwijkerdiep is rekening gehouden met autonome groei
- De toename valt ruim binnen de autonome groei en is derhalve al meegenomen in die studie
- Er is dus geen extra probleem op de Woldpoort te verwachten als gevolg van de nieuwbouwwijk Zuidoost

11. Wegprofielen Meppelerweg

Opgestelde wegprofielen

- ETW: 30 km/uur met fietsverkeer op de rijbaan
 - Gezien de verwachting is dat het aandeel gemotoriseerd verkeer aanzienlijk groter is dan het aandeel fietsers wordt niet uitgegaan van een fietsstraat.
- ETW/GOW: 30 km/uur met fietsverkeer op de bestaande vrijliggende fietspaden;
- GOW: 50 km/uur met fietsverkeer op de bestaande vrijliggende fietspaden.

Huidig wegprofiel



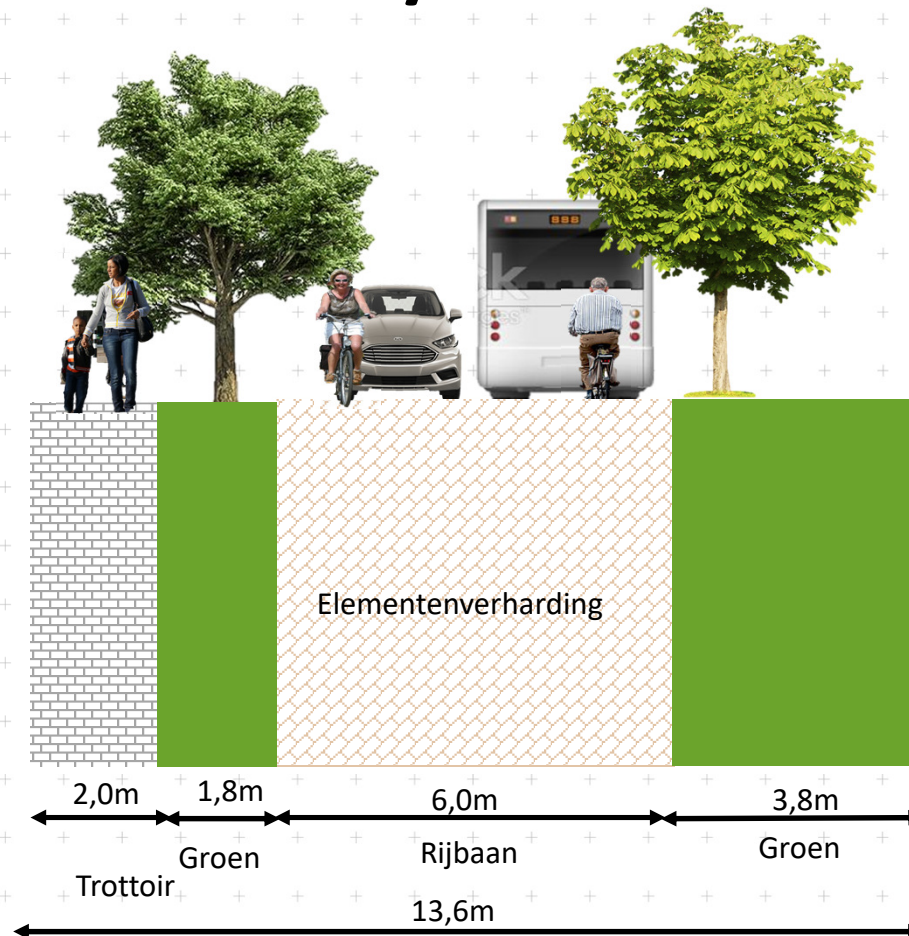
*Afmetingen in
hoofdlijnen

Huidig wegprofiel



Wegprofiel: ETW 30 km/u met fietsverkeer op de rijbaan

Snelheidsremmende maatregelen
(bijv. drempelplateaus op kruispunten)



Evt. parkeergelegenheid aan de rijbaan



ETW

Mogelijke snelheidsremmende maatregelen:

- Elementenverharding
- Beperkte breedte rijbaan
- Visueel versmallen met rabatstrook / fietssuggestiestrook
- Plateaus / drempels / punaises
- Asverspringen
- Wegversmallingen
- Inrichten als verblijfsgebied bijv. door middel van groen langs de rijbaan

Referentie Burgemeester
Tonckensstraat, Zuidwolde



Referentie: ETW 30 km/u met fiets op de rijbaan Randweg Meppel



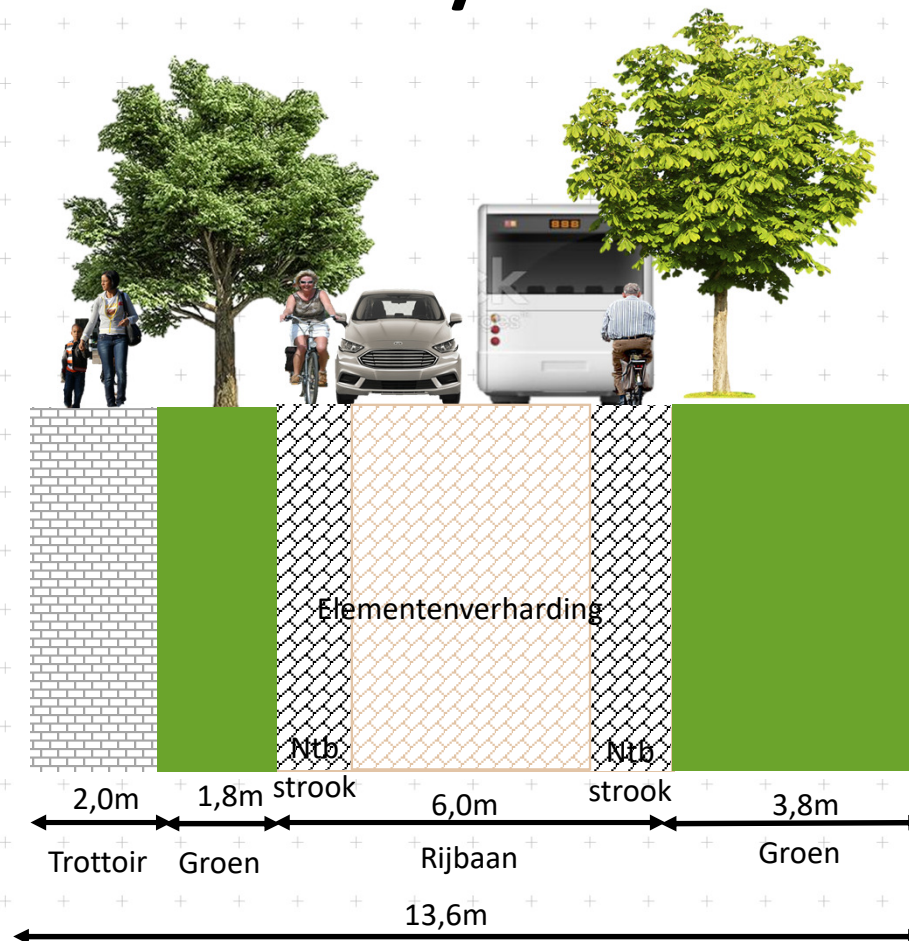
Voor



Na

Wegprofiel: ETW+ 30 km/u met fietsverkeer op de rijbaan

Snelheidsremmende maatregelen
(bijv. drempelplateaus op kruispunten)



Evt. parkeergelegenheid aan de rijbaan



ETW+

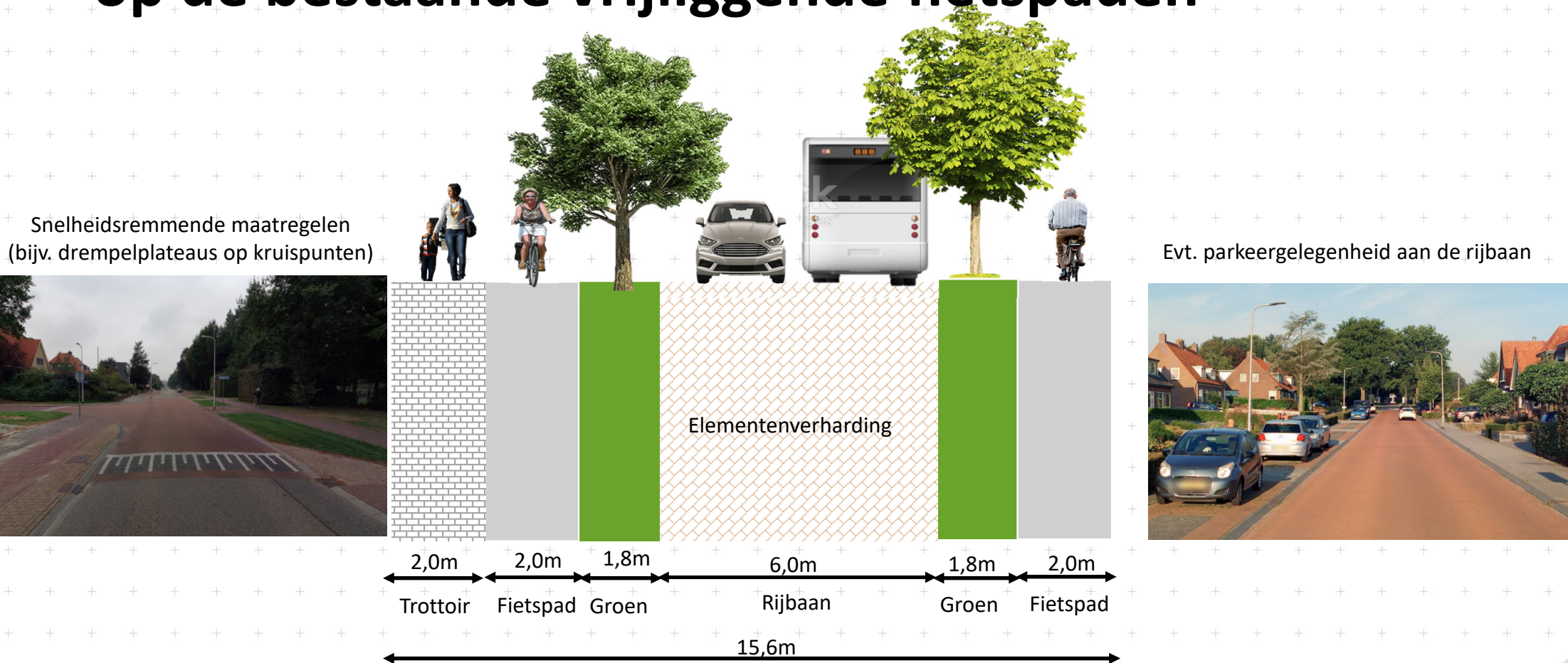
Mogelijke snelheidsremmende maatregelen:

- Elementenverharding
- Beperkte breedte rijbaan
- Visueel versmallen met fiets- of fietssuggestiestrook
- Plateaus / drempels / punaises
- Asverspringen
- Wegversmallingen
- Inrichten als verblijfsgebied bijv. door middel van groen langs de rijbaan

Referentie Admiraal de
Ruyterstraat, Aalten



Wegprofiel: ETW/GOW 30 km/uur met fietsverkeer op de bestaande vrijliggende fietspaden



Referentie: 30km/u met fietspaden: Ermerweg Emmen



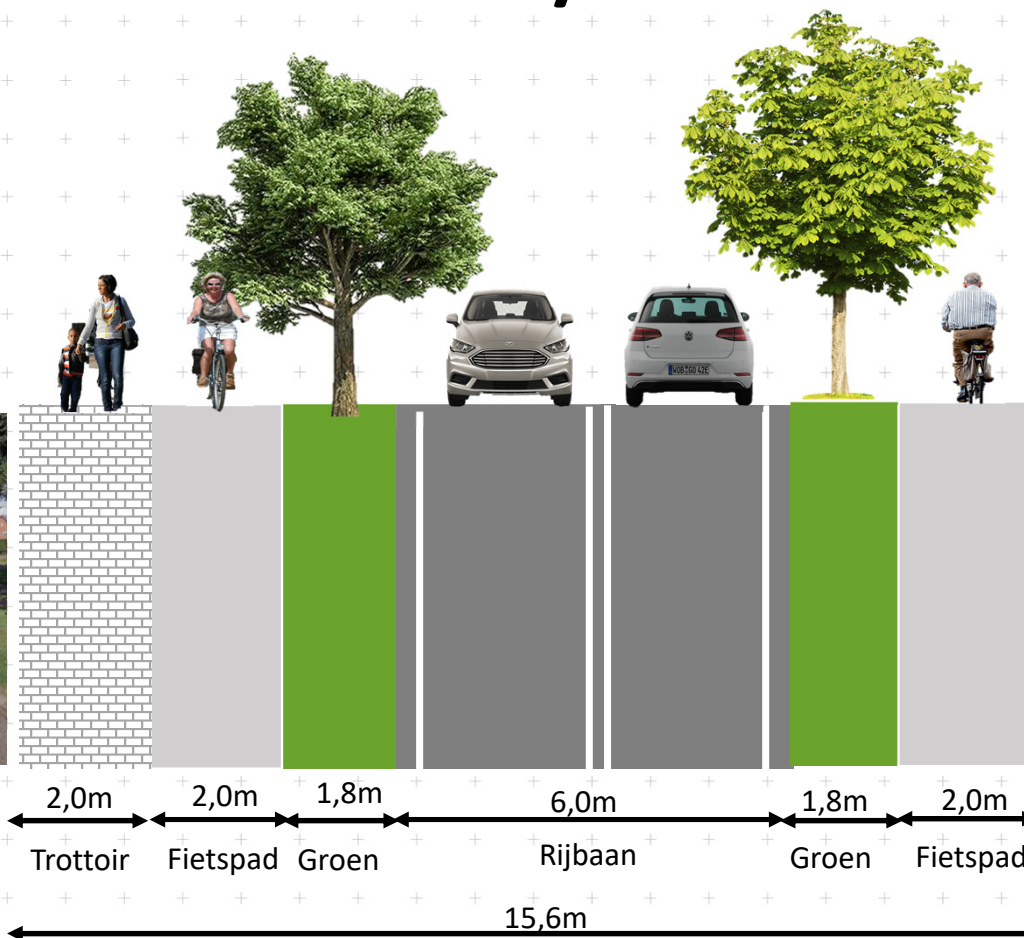
Voor



Na

Wegprofiel: GOW 50 km/uur

Eventueel snelheidsremmende
maatregelen
(bijv. op kruispunten)



Oversteekvoorzieningen
fietsers /voetgangers



Afwegingen uiteindelijke keuze wegprofiel

- Plek in het gemeentelijk netwerk: ETW (30 km/u) / GOW (50 km/u);
- Fietzers wel / niet op de rijbaan;
 - Fietsstimulering en -veiligheid zijn belangrijke beleidsuitgangspunten.
- Ontwerpvoertuig, oa blijft de buslijn wel /niet op de Meppelerweg. In wegprofiel principes aangehouden met huidige buslijn. Om deze reden ook geen verschil tussen aangehouden wegbreedtes (ETW/GOW);
 - Zonder de bus kan overwogen worden eventueel de weg te versmallen en is 30 km/uur beter afdwingbaar.
- Aansluiting (uniformiteit) Meppelerweg (rotonde Gagelsweg-ri binnenstad) kent een max snelheid van 30 km/u, bestaand uit asfaltverharding en aan beide zijde een vrijliggend fietspad;
- Toekomstbestendigheid wegprofiel. Worden naast het masterplan Steenwijk Zuidoost nog andere ontwikkeling verwacht die van invloed kunnen zijn op het verkeer op de Meppelerweg?

Algemene conclusies & aanbevelingen

Algemene conclusies

- Na ontwikkeling van de wijk (en overige functies) zal op de Meppelerweg qua intensiteit sprake zijn van een drukke ETW / rustige GOW;
- De onderzochte maatregelen hebben een duidelijk verschillende invloed op de verkeersintensiteit op de Meppelerweg en de nabijgelegen wegen;
- Doorstroming vanuit de wijk en de verkeersveiligheid zijn belangrijke aandachtspunten op het kruispunt Meppelerweg – Schansweg;
- Wanneer je de Meppelerweg afwaardeert naar een ETW 30 km/uur, dan ligt een keuze voor twee ontsluitingswegen van de wijk voor de hand.
 - Dat is robuuster, spreidt het verkeer over de wijk beter en draagt bij aan het verlagen van de snelheid;
- Een knip is niet noodzakelijk om een verkeersluwe Meppelerweg te realiseren, maar het afdwingen van 30 km/uur zonder knip vergt wel een grootschalige herinrichting
- De keuze van het wegprofiel op de Meppelerweg dient aan te sluiten bij de functie in het netwerk (auto, bus & fiets), beleidskeuzes over welke modaliteit je wilt stimuleren/faciliteren en hoe dat aansluit bij mogelijke toekomstige ontwikkelingen.

Aanbevelingen

- Maak pas keuzes over de inrichting van de Meppelerweg wanneer meer zekerheid is over de inrichting en voorzieningen in de wijk Zuidoost
 - Wel/geen supermarkt heeft een dusdanig groot effect dat de marges in dit onderzoek erg ruim zijn;
- Voer alvast nieuwe tellingen uit op het kruispunt Meppelerweg-Schansweg
 - NB: de meest recente tellingen zijn uit de periode 2009-2011 en van voor de realisatie van de nieuwbouwwijk nabij de kazerne.
- Een aanpassing van het kruispunt Meppelerweg-Schansweg is vanuit verkeersveiligheidsoogpunt sowieso noodzakelijk als gevolg van de toename van het verkeer.