

# RHO ADVISEURS - MEMO

DATUM 19 juni 2023  
KENMERK 20230638/91362/  
VAN

PROJECT 20230638 Lemmer - Lemsterhoek uitbreiding  
OPDRACHTGEVER Paiva Projecten B.V.

## MOBILITEITSTOETS LEMSTERHOEK

### TOETSINGSKADER

Op het gebied van verkeer en vervoer bestaat geen specifieke wetgeving die relevant is voor de voorgenomen activiteit. Wel dient in het kader van het ruimtelijk plan dat de activiteit mogelijk maakt, te worden onderbouwd dat het geheel voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Dit houdt onder meer in dat de eventuele verkeerstoename niet leidt tot knelpunten in de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid.

### ONTSLUITING

#### Gemotoriseerd verkeer

Het plangebied wordt ontsloten via 3 aansluitingen, 2 op de Kadijk en 1 op de Uitheijting. De genoemde wegen zijn beide ingericht als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 60 km/u. Beide wegen leiden in noordelijke richting naar de Plattedijk, een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met een maximale snelheid van 60 km/u. De Plattedijk sluit vervolgens ten noorden van het plangebied aan op de Suderséwei (N359). De N359 leidt in oostelijke richting via Lemmer naar de A6(Heereveen – Almere). In noordwestelijke richting leidt de N359 langs Workum en Bolsward naar Leeuwarden.

#### Langzaam verkeer

Op zowel de Kadijk en de Uitheijting zijn voor het voetgangers geen aparte voorzieningen aanwezig. Ook voor fietsers zijn op beide wegen geen aparte voorzieningen aanwezig, waardoor fietsers de rijbaan moeten delen met het gemotoriseerde verkeer.

#### Openbaar vervoer

De dichtstbijzijnde OV-halte is gelegen op circa 700 meter loopafstand vanaf het plangebied aan de N359. Bij deze halte halteert de buslijn 47, tussen Lemmer station en Sneek station via Balk.

### VERKEERSINTENSITEITEN

Voor het bepalen van de verkeersintensiteiten op de omliggende wegen is gebruik gemaakt van verkeersgegevens die zijn aangeleverd vanuit de provincie Fryslân. Vanuit de provincie zijn alleen verkeersintensiteiten beschikbaar voor de N359. Van de andere wegen rondom het plangebied zijn geen verkeersgegevens beschikbaar. Om toch een beeld te krijgen van de omvang van het verkeer op deze wegen is een inschatting gemaakt van de verkeersintensiteiten op deze wegen. Daarvoor is gekeken naar de functies en de oppervlakte van die functies en is met CROW 381 een inschatting gemaakt van de verkeersgeneratie. Aangenomen is dat de verkeersgeneratie van deze functies de verkeersintensiteiten op deze wegen benadert.

#### Suderséwei (N359)

Voor het beoordelen van de verkeerskundige gevolgen van de beoogde ontwikkeling op de N359 zijn met name de wegvakken direct ten oosten en ten westen van het kruispunt Venneweg – Suderséwei – Plattedijk maatgevend. Ten westen van het kruispunt ligt een permanent meetpunt. De resultaten van dit meetpunt zijn terug te vinden via het [Dashboard](#)

**Wegverkeer** van de provincie Fryslân. Op basis van de meest recentelijke telgegevens van dit meetpunt voor het jaar 2023 bedraagt de werkdagintensiteit op de N359 ten westen van het kruispunt Venneweg – Suderséwei – Plattedijk 7.320 mvt/etmaal.

Ten oosten van het kruispunt Venneweg – Suderséwei – Plattedijk is enkel een periodiek telpunt aanwezig op de N359. Op basis van de meest recente tellingen uit oktober 2022 bedraagt de verkeersintensiteit op dit wegvak 8.857 mvt/etmaal gedurende een gemiddelde werkdag.

## Plattedijk, Kadijk en Ossekamp

Het bestaande deel van het bedrijventerrein Lemsterhoek is doodlopend met een overzichtelijke wegenstructuur. Daarom is met behulp van tabellen A7 en A8 uit CROW publicatie 381 de verkeersgeneratie van het bestaande bedrijventerrein bepaald. Het bestaande bedrijventerrein heeft een oppervlakte van circa 25,3 netto hectare terrein. De bestaande bedrijvigheid komt overeen met een invulling als een 'gemengd terrein', waarvoor een kencijfer geldt van 158 mvt/etmaal per netto hectare terrein, waarvan 128 lichte voertuigen en 30 middelzware/zware voertuigen. Hiermee bedraagt de verkeersgeneratie van het bestaande bedrijventerrein ( $25,3 \times 158 =$ ) 3.997 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag. Voor het beoordelen van de verkeersafwikkeling zijn echter de werkdagintensiteiten maatgevend. Conform CROW publicatie 381 wordt voor het omrekenen van weekdag naar werkdag voor werkfuncties een omrekenfactor van 1,33 toegepast. Voor het bestaande bedrijventerrein leidt dit tot een verkeersintensiteit van ( $3.997 \times 1,33 =$ ) 5.317 mvt/etmaal gedurende een gemiddelde werkdag. Dit verkeer wordt volledig afgewikkeld over de Plattedijk. Binnen het bedrijventerrein wordt het verkeer vanaf de Plattedijk verspreid over het terrein via de Kadijk en de Ossekamp. Op basis van de interne wegenstructuur binnen het bedrijventerrein is een inschatting gemaakt van de verdeling van dit verkeer over de verschillende wegen. Daarbij is aangenomen dat circa 50% van het gegenereerde verkeer wordt ontsloten over de Ossekamp en circa 50% via de Kadijk. Tabel 1 geeft een overzicht van de voertuigverdeling per wegvak op een gemiddelde werkdag.

Tabel 1 Intensiteit Plattedijk, Kadijk en Ossekamp, inclusief voertuigverdeling in 2023

| Weg        | Licht (mvt/etmaal) | Middelzwaar (mvt/etmaal) | Zwaar (mvt/etmaal) | Totaal (mvt/etmaal) |
|------------|--------------------|--------------------------|--------------------|---------------------|
| Plattedijk | 4.307              | 414                      | 596                | 5.317               |
| Kadijk     | 2.154              | 207                      | 298                | 2.658               |
| Ossekamp   | 2.154              | 207                      | 298                | 2.658               |

## Venneweg

Tenslotte is voor het beoordelen van de verkeersafwikkeling op het kruispunt Venneweg – Suderséwei (N359) – Plattedijk ook de verkeersintensiteit op de Venneweg bepaald. In noordelijke richting eindigt de Venneweg bij een fietspont. Op basis van het feit dat de Venneweg met name agrarische percelen ontsluiten samen met een zeilschool is aangenomen dat de verkeersintensiteit op de weg niet hoger is dan 1.500 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag.

## Totaaloverzicht verkeersintensiteit wegen

De in tabel 1 genoemde verkeersintensiteiten zijn voor het jaar 2023. Voor het beoordelen van de verkeersafwikkeling in het jaar van realisatie, dient echter ook gekeken te worden naar situatie 10 jaar na realisatie. De dan geldende verkeersintensiteiten op de wegen zijn bepaald door aan de verschillende wegen 1% per jaar toe te kennen.

Bij het beoordelen van de verkeersdoorstroming bij kruispunten zijn enkel de toeleidende stromen relevant. Voor de wegvakken waarvoor geen verkeersgegevens beschikbaar zijn wordt aangehouden dat de toeleidende verkeersstroom 50% van de totale verkeersintensiteit bedraagt.

In tabel 2 zijn de verkeersintensiteiten weergegeven per wegvak voor het basisjaar (2023) en het toekomstjaar (2033).

Tabel 2 Verkeersintensiteit autonome situatie 2023 en 2033

| Wegvak                 |                                       | Richting  | Intensiteit 2023<br>(mvt/etmaal) | Intensiteit 2033<br>mvt/etmaal |
|------------------------|---------------------------------------|-----------|----------------------------------|--------------------------------|
| Venneweg               | Ten noorden van Suderséwei            | Noord     | 750                              | 828                            |
|                        |                                       | Zuid      | 750                              | 828                            |
| Suderséwei (N359) west | Ten westen van aansluiting Plattedijk | Oost      | 3.603                            | 3.980                          |
|                        |                                       | West      | 3.717                            | 4.106                          |
| Suderséwei (N359) oost | Ten oosten van aansluiting Plattedijk | Oost      | 4.497                            | 4.986                          |
|                        |                                       | West      | 4.360                            | 4.816                          |
| Plattedijk             | Tussen Suderséwei en Kadijk           | Noordwest | 2.658                            | 2.936                          |
|                        |                                       | Zuidoost  | 2.658                            | 2.936                          |
| Ossekamp               | Tussen Kadijk en Uit-Heijing          | Noord     | 1.329                            | 1.468                          |
|                        |                                       | Zuid      | 1.329                            | 1.468                          |
| Kadijk                 | Tussen Ossekamp en Klaaskamp          | Oost      | 1.329                            | 1.468                          |
|                        |                                       | West      | 1.329                            | 1.468                          |

## VERKEERSGENERATIE

In de bestaande situatie ligt het plangebied braak, en genereert daarmee geen verkeer. Er kan dan ook geen saldering worden toegepast van de bestaande verkeersgeneratie. De beoogde ontwikkeling betreft de realisatie van 11,3 netto hectare bedrijventerrein ter uitbreiding van Lemsterhoek. Voor het berekenen van de verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling is gebruik gemaakt van tabellen A7 en A8 uit CROW publicatie 381. De planontwikkeling is gedefinieerd als een 'gemengd terrein', waarvoor het CROW per netto hectare terrein een kencijfer van 158 voertuigbewegingen per weekdag hanteert, waarvan 128 lichte voertuigen, 12,3 middelzware voertuigen en 17,7 zware voertuigen. Echter zijn voor het beoordelen van de verkeersafwikkeling de werkdagintensiteiten maatgevend. Conform CROW publicatie 381 wordt voor het omrekenen van weekdag naar werkdag voor werkfuncties een omrekenfactor van 1,33 gehanteerd. In tabel 3 is de verkeersgeneratie per werkdag berekend, onderverdeeld naar voertuigtype.

Tabel 3 De verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling

| Functie         | Aantal        | Kencijfer                                        | Weekdag<br>(mvt/etmaal) | Werkdag<br>(mvt/etmaal) |
|-----------------|---------------|--------------------------------------------------|-------------------------|-------------------------|
| Gemengd terrein | 11,3 netto ha | <u>Licht:</u><br>128 per netto ha                | 1.446                   | 1.924                   |
|                 |               | <u>Middel:</u><br>12,3 per netto ha              | 139                     | 185                     |
|                 |               | <u>Zwaar:</u><br>17,7 per netto ha               | 200                     | 266                     |
|                 |               | <b><u>Totaal:</u></b><br><b>158 per netto ha</b> | <b>1.785</b>            | <b>2.375</b>            |

In totaal zorgt de beoogde ontwikkeling voor een verkeersgeneratie van 1.785 mvt/etmaal gedurende een gemiddelde weekdag. Omgerekend naar werkdagintensiteiten komt dat neer op een verkeersgeneratie van 2.375 mvt/etmaal.

## Verkeerstoedeling

Voor het bepalen van de toedeling van het gegenereerde verkeer is gebruik gemaakt van de navigatietool van Google Maps. Het plangebied wordt ontsloten via drie aansluitingen, twee op de Kadijk en één op de Uitheijing. Op basis van de beoogde inrichting van het plangebied wordt gehanteerd dat 50% (1.187 mvt/etmaal) van het gegenereerde verkeer wordt afgewikkeld via de Kadijk en 50% (1.187 mvt/etmaal) via de Uitheijing. Beide wegen leiden naar het kruispunt Plattedijk – Kadijk – Ossekamp. Vanaf dit kruispunt wordt het verkeer volledig afgewikkeld over de Plattedijk naar het kruispunt Venneweg – Suderséwei – Plattedijk. Op dit kruispunt wordt 80% (1.900 mvt/etmaal) van het gegenereerde verkeer ontsloten in oostelijke richting langs Lemmer naar de aansluiting op de A6. De resterende 20% (475 mvt/etmaal) van het gegenereerde verkeer wordt afgewikkeld over de N359 in westelijke richting. In figuur 1 is de beoogde verkeerstoedeling weergegeven.



Figuur 1 De beoogde toedeling van het gegenereerde verkeer

## VERKEERSAFWIKKELING

Voor het beoordelen van de verkeersafwikkeling is de verkeersdoorstroming bij kruispunten maatgevend. De voornaamste kruispunten voor de beoogde ontwikkeling zijn het kruispunt Plattedijk – Kadijk – Ossekamp en het kruispunt Venneweg – Suderséwei (N359) – Plattedijk.

### Plattedijk – Kadijk – Ossekamp

Het kruispunt Plattedijk – Kadijk – Ossekamp is een gelijkwaardig kruispunt. Voor gelijkwaardige kruispunten zijn er geen tools om de kwaliteit van de verkeersafwikkeling te beoordelen. Daarom is voor het beoordelen van de verkeersafwikkeling gebruik gemaakt van de methodiek Slop in het softwareprogramma Capacito.

Bij het uitvoeren van kruispunt berekeningen is gekeken naar de verkeersdoorstroming gedurende het maatgevende spitsuur. Voor het toepassen van de methodiek Slop is per wegvak gebruik gemaakt van de toeleidende verkeersstroom in personenautoequivalent (pae) per werkdag. Voor het omrekenen van mvt/etmaal naar pae/etmaal is conform het ASVV 2021 aangehouden dat een personenauto gelijk is aan 1 pae, een middelzwaar voertuig gelijk aan 1,5 pae en een zwaar voertuig gelijk is aan 2,3 pae. Op basis van de bovenstaande omrekenfactoren is in tabel 4 per wegvak de toeleidende verkeersstroom omgerekend naar pae/etmaal.

Tabel 4 Overzicht toeleidende verkeersstromen van het kruispunt Plattedijk - Kadijk - Ossekamp in pae/etmaal

| Weg        | Basisjaar 2023<br>exclusief plan<br>(pae/etmaal) | Toekomstjaar 2033<br>exclusief plan<br>(pae/etmaal) | Planbijdrage (pae/et-<br>maal) | Toekomstjaar 2033<br>inclusief plan<br>(pae/etmaal) |
|------------|--------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------------------------|
| Plattedijk | 3.149                                            | 3.478                                               | 1.406                          | 4885                                                |
| Kadijk     | 1.574                                            | 1.739                                               | 703                            | 2442                                                |
| Ossekamp   | 1.574                                            | 1.739                                               | 703                            | 2442                                                |

De verkeersintensiteiten uit tabel 4 vormen de input voor de kruispuntberekeningen. Met behulp van de methodiek Slop is vervolgens op basis van de snelheid, de intensiteiten en de vormgeving van het kruispunt bepaald of verkeerskundige maatregelen nodig zijn om de doorstroming te waarborgen. Dit wordt uitgedrukt in een a-waarde, waarvoor wordt aangehouden dat bij een resultaat van 1,33 of hoger mogelijk maatregelen genomen moeten worden om de verkeersdoorstroming te waarborgen. Bij een a-waarde hoger dan 1,67 worden verkeerskundige maatregelen noodzakelijk geacht. In tabel 5 zijn de resultaten van de kruispuntberekeningen weergegeven.

Tabel 5 Resultaten capaciteitsberekeningen kruispunt Plattedijk - Ossekamp - Kadijk

| Scenario                         | Waarde a | Maatregelen benodigd? |
|----------------------------------|----------|-----------------------|
| Basisjaar 2023 exclusief plan    | 0,88     | Nee                   |
| Toekomstjaar 2033 exclusief plan | 0,97     | Nee                   |
| Toekomstjaar 2033 inclusief plan | 1,37     | mogelijk              |

Uit de resultaten van de kruispuntberekeningen blijkt dat de planbijdrage ervoor zorgt dat er potentieel knelpunten ontstaan in de verkeersafwikkeling van het kruispunt. Middels een aanvullend onderzoek dient aangetoond te worden welke maatregelen precies genomen kunnen worden om de verkeersafwikkeling op het kruispunt te waarborgen.

## Venneweg – Suderséwei – Plattedijk

Het kruispunt Venneweg – Suderséwei – Plattedijk is ingericht als een enkelstrooksrotonde. In tabel 6 zijn de verkeersintensiteiten weergegeven op dit kruispunt met en zonder planbijdrage.

Tabel 6 Overzicht van de toeleidende verkeersstromen op kruispunt Venneweg - Suderséwei - Plattedijk

| Wegvak                 |                                      | Intensiteit 2023<br>(mvt/etmaal) | Intensiteit 2033<br>(mvt/etmaal) |
|------------------------|--------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| Autonoom (zonder plan) |                                      |                                  |                                  |
| Venneweg               | Tussen Kooiweg en Suderséwei (N359)  | 750                              | 828                              |
| Suderséwei (N359) west | Tussen Plattedijk en de Vinkebuorren | 3.603                            | 3.980                            |
| Suderséwei (N359) oost | Tussen Plattedijk en Mutserd         | 4.497                            | 4.968                            |

|                                                   |                                    |               |               |
|---------------------------------------------------|------------------------------------|---------------|---------------|
| Plattedijk                                        | Tussen Kadijk en Suderséwei (N359) | 2.658         | 2.936         |
| Totaal toeleidende stromen autonoom (zonder plan) |                                    | 10.758        | 11.884        |
| Planbijdrage                                      |                                    | 2.375         | 2.375         |
| <b>Totaal toeleidende stroom na planbijdrage</b>  |                                    | <b>13.493</b> | <b>14.619</b> |

Uit tabel 6 blijkt dat het totaal van de toeleidende verkeersstromen stijgt van circa 13.500 mvt/etmaal in het basisjaar naar circa 14.500 mvt/etmaal. Conform het 'Handboek wegontwerp 2013' van het CROW wordt voor enkelstrooksrotondes aangehouden dat een toeleidende stroom van 20.000 à 25.000 mvt/etmaal kan verwerken. Hieruit wordt geconcludeerd dat er nog ruim voldoende restcapaciteit is op het kruispunt om de verkeerstoename ten gevolge van de beoogde ontwikkeling probleemloos op te vangen.

## VERKEERSVEILIGHEID

Voor het beoordelen van de verkeersveiligheid is gekeken naar de toekomstige situatie na planontwikkeling in 2033. Daarbij is de verkeersveiligheid beoordeeld op basis van het ontwerp principe Duurzaam Veilig. Dit principe gaat er vanuit dat sprake is van een verkeersveilige situatie wanneer gebruik, functie en inrichting van de weg met elkaar in overeenstemming zijn.

Voor de beoordeling van de verkeersveiligheid is gekeken naar de belangrijkste wegvakken op de ontsluitende wegen vanaf het plangebied. Het gaat hierbij om de volgende wegvakken:

- Kadijk, tussen plangebied en Plattedijk;
- Ossekamp, tussen Uitheijning en Plattedijk;
- Plattedijk, tussen Kadijk en Suderséwei;

Voor het beoordelen van het gebruik van de wegen is gekeken naar de verkeersintensiteiten op de wegvakken met en zonder planontwikkeling. In de onderstaande tabel zijn de verkeersintensiteiten van de relevante wegvakken weergegeven voor de autonome situatie in het realisatiejaar 2023 en het toekomstjaar 2033 in de toekomstige situatie na planbijdrage in 2033.

Tabel 7 De verkeersintensiteiten in de autonome situatie en na planbijdrage

| Wegvak                                     | Intensiteit 2023 autonoom (mvt/etmaal) | Intensiteit 2033 autonoom (mvt/etmaal) | Planbijdrage (mvt/etmaal) | Intensiteit 2033 inclusief plan (mvt/etmaal) |
|--------------------------------------------|----------------------------------------|----------------------------------------|---------------------------|----------------------------------------------|
| Ossekamp, tussen Uitheijning en Plattedijk | 2.653                                  | 2.931                                  | 1.187 (50%)               | 4.118                                        |
| Kadijk, tussen plangebied en Plattedijk    | 2.653                                  | 2.931                                  | 1.187 (50%)               | 4.118                                        |
| Plattedijk, tussen Kadijk en Suderséwei    | 5.306                                  | 5.861                                  | 2.375 (100%)              | 8.236                                        |

## Ossekamp

De Ossekamp is ingericht als een erftoegangsweg type 1 buiten de bebouwde kom met een rijbaanbreedte van circa 6,70 meter. Voor het langzaam verkeer zijn geen aparte voorzieningen aanwezig, waardoor fietsers de rijbaan moeten delen met het gemotoriseerde verkeer. Via de Ossekamp wordt enkel het verkeer van de omliggende bedrijven ontsloten.

Vanuit het principe Duurzaam Veilig geldt voor een ETW-type 1 buiten de bebouwde kom dat een verkeersintensiteit van 4.000 á 6.000 mvt/etmaal zonder problemen vlot en veilig kan worden afgewikkeld. Gezien het feit dat het langzaam verkeer gemengd met het gemotoriseerd wordt afgewikkeld, is aangenomen dat de feitelijke capaciteit van de Ossekamp rond het minimum van de bandbreedte ligt. Na planontwikkeling bedraagt de verkeersintensiteit op dit wegvak ongeveer 4.200 mvt/etmaal, waarmee het minimum van de bandbreedte wordt overschreden. Aanbevolen wordt om aanvullende maatregelen te nemen om knelpunten in de verkeersveiligheid te voorkomen.

Voor het verbeteren van de verkeersveiligheid wordt geadviseerd om ruimte in te richten voor de fietser. Een vrijliggend fietspad heeft dan de voorkeur, maar gezien de beperkte breedte is dit hier niet mogelijk. Aanbevolen wordt om fietsstroken te realiseren, zodat duidelijk wordt dat fietsers ook gebruik maken van de rijbaan.

## Kadijk

Net als de Ossekamp is de Kadijk ingericht als een erftoegangsweg type 1 buiten de bebouwde kom met een rijbaanbreedte van circa 6,70 meter. Voor voetgangers is een vrijliggend voetpad gesitueerd aan de noordzijde van de weg. Voor het fietsers zijn geen aparte voorzieningen aanwezig, waardoor fietsers de rijbaan moeten delen met het gemotoriseerde verkeer. Via de Kadijk wordt enkel het verkeer van de omliggende bedrijven ontsloten.

Zoals eerder benoemd wordt voor een ETW-type 1 aangehouden dat een verkeersintensiteit van 4.000 á 6.000 mvt/etmaal probleemloos verkeersveilig kan worden afgewikkeld. De inrichting van de Kadijk is vergelijkbaar met de inrichting van de Ossekamp. Daarom wordt net als voor de Ossekamp uitgegaan van het minimum van de bandbreedte. Na planontwikkeling bedraagt de verkeersintensiteit op dit wegvak ongeveer 4.200 mvt/etmaal, waarmee het minimum van de bandbreedte wordt overschreden. Aanbevolen wordt om aanvullende maatregelen te nemen om knelpunten in de verkeersveiligheid te voorkomen.

Voor het verbeteren van de verkeersveiligheid wordt geadviseerd om ruimte in te richten voor de fietser. Idealiter zou dit plaatsvinden in de vorm van een fietspad. Wegens de beperkte langs de Kadijk zou een fietsstrook beter passen binnen het wegprofiel van de weg. Daarom wordt ondanks het feit dat een fietspad veiliger is dan een fietsstrook gezien de ruimtelijke inpasbaarheid aanbevolen om fietsstroken aan te leggen.

## Plattedijk

Ter hoogte van het kruispunt Plattedijk – Kadijk – Ossekamp is de Plattedijk ingericht als een erftoegangsweg type 1 buiten de bebouwde kom, met een rijbaanbreedte van 7,00 meter. In westelijke richting loopt de Plattedijk over in een Gebiedsontsluitingsweg type 2. Aan de noordzijde van de Plattedijk ligt een vrijliggend voetpad. Fietsers worden in eerste instantie gemengd met het gemotoriseerde verkeer afgewikkeld, tot circa 50 meter ten westen van het kruispunt Plattedijk – Kadijk – Ossekamp. Vanaf hier worden fietsers ontsloten via een vrijliggend fietspad. Op de Plattedijk is na planbijdrage sprake van een intensiteit van circa 8.200 mvt/etmaal. Deze intensiteit is hoger dan gebruikelijk voor 60 km/u wegen. In zijn algemeenheid leidt dit niet per definitie tot knelpunten in de verkeersafwikkeling. Zoals eerder benoemd is de verkeersafwikkeling op kruispunten maatgevend. Uit de beoordeling van de verkeersafwikkeling blijkt dat er geen knelpunten in de doorstroming worden verwacht op het kruispunt Venneweg – Suderséwei – Plattedijk, maar wel mogelijk op het kruispunt Plattedijk – Ossekamp – Kadijk. Opstoppen op dit kruispunt kunnen terugslaan op de rest van de weg, wat vervolgens leidt

---

tot verkeersonveilige situaties. Zoals eerder benoemd dient een aanvullend onderzoek duidelijkheid te geven welke concrete maatregelen genomen zouden kunnen worden om de verkeersafwikkeling op het kruispunt te waarborgen, waarmee ook de verkeersveiligheid van de Plattedijk wordt verbeterd. Aanbevolen wordt vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid om de vrijliggende voorzieningen voor fietsverkeer door te trekken tot aan het kruispunt Plattedijk – Kadijk – Ossekamp.

## CONCLUSIE

De beoogde ontwikkeling zorgt voor een verkeerstoename van 2.375 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag. Op het kruispunt Venneweg – Suderséwei – Plattedijk leidt de beoogde verkeerstoename niet tot knelpunten in de verkeersafwikkeling. Op het kruispunt Plattedijk – Ossekamp – Kadijk zal de beoogde ontwikkeling daarentegen wel tot knelpunten in de verkeersdoorstroming leiden. Met behulp van een aanvullend onderzoek dient aangetoond te worden welke concrete maatregelen genomen kunnen worden om de verkeersdoorstroming op het kruispunt te verbeteren. Daarnaast dient de verkeersveiligheid op de Plattedijk, de Ossekamp en de Kadijk te worden verbeterd. Dat kan door fietsstroken aan te leggen op de Ossekamp en de Kadijk en door het vrijliggende fietspad op de Plattedijk door te trekken tot aan het kruispunt Plattedijk - Ossekamp – Kadijk.