



Bedrijventerrein Noord-III



Achtergronddocument verkeer

Opdrachtgever
Titel rapport

Gemeente Meppel
Bedrijventerrein Noord-III
Achtergronddocument verkeer

Kenmerk
Datum publicatie

010509.20211116.R1.01
16 november 2021

Projectleider Goudappel

Harry Kingma

Status

Concept

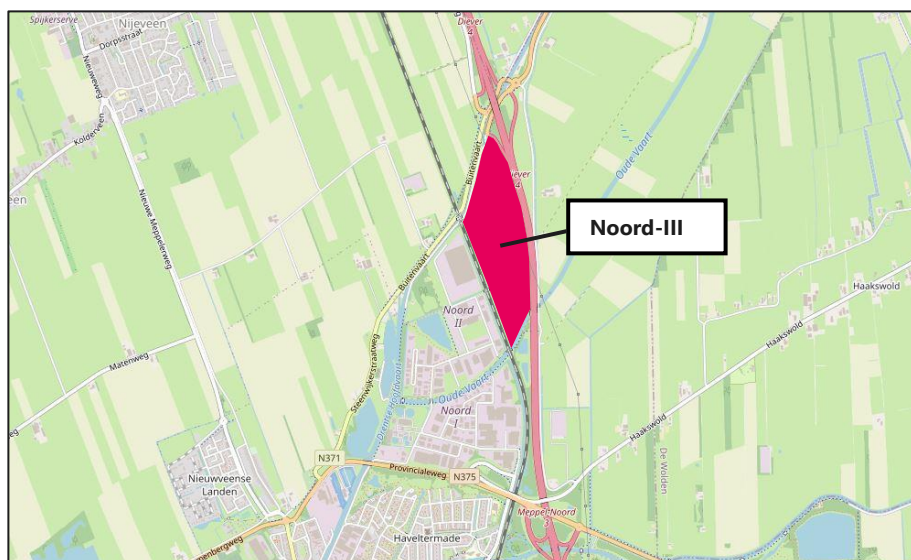
© Copyright Goudappel BV 16-11-21

Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
2. Ruimtelijk programma	2
3. Verkeersstromen	3
4. Verkeersafwikkeling kruispunten	4
4.1 Toerit A32-zuid	4
4.2 Afrit A32-zuid	5
4.3 Toerit A32-noord	5
4.4 Afrit A32-noord	6

1. Inleiding

De gemeente Meppel heeft plannen om de bedrijventerreinen aan de noordzijde van Meppel uit te breiden. Tussen het bestaande bedrijventerrein Noord-II, de A32, de Drentsche Hoofdvaart en de Oude Vaart wordt bedrijventerrein Noord-III gerealiseerd. In onderstaande figuur is de beoogde locatie van Noord-III weergegeven.



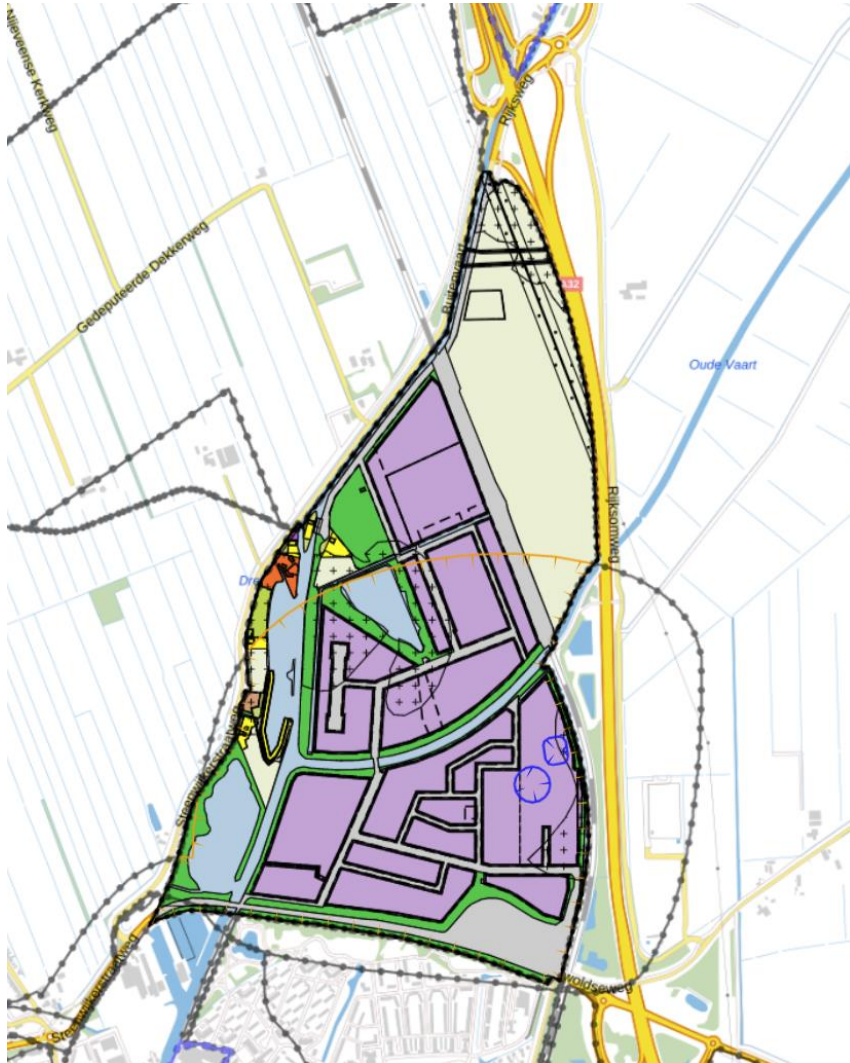
Figuur 1.1: Beoogde locatie bedrijventerrein Noord-III

In 2020 heeft de gemeente Meppel een verkenning uitgevoerd naar de ontsluitingsmogelijkheden van het nieuwe bedrijventerrein. Besloten is het bedrijventerrein in eerste instantie niet (ongelijkvloers) te verbinden met de bestaande bedrijventerreinen aan de andere zijde van het spoor, maar hiervoor wel de benodigde ruimte te reserveren. Het nieuwe bedrijventerrein wordt volledig aan de noordzijde ontsloten op het bestaande wegennet nabij de toerit van de A32 (aansluiting Havelte).

Deze rapportage geeft inzicht in de verkeerssituatie en verkeersgevolgen voor de toekomstige situatie van de planvariant.

2. Ruimtelijk programma

Het gebied heeft momenteel overwegend een agrarische bestemming, zoals vastgesteld in het bestemmingsplan Noord uit 2013 (zie figuur 2.1).



Figuur 2.1: Plankaart vigerend bestemmingsplan (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

Bedrijventerrein Noord-III moet uiteindelijk ruimte bieden aan in totaal 18,2 hectare bedrijvigheid (netto). Voorzien wordt in drie categorieën bedrijvigheid met de volgende verdeling van het gebruik van het netto-oppervlak: bouwsector (10%), industrie (20%) en groothandel (70%).

De drie sectoren hebben ieder een verschillend terreinquotiënt (m² per arbeidsplaats), waardoor het aantal arbeidsplaatsen varieert. Samen met de eerdergenoemde verdeling van het terrein, wordt in het ruimtelijk programma uitgegaan van 76 arbeidsplaatsen bouw, 153 arbeidsplaatsen industrie en 342 arbeidsplaatsen groothandel. In totaal betreft dit circa 600 arbeidsplaatsen.

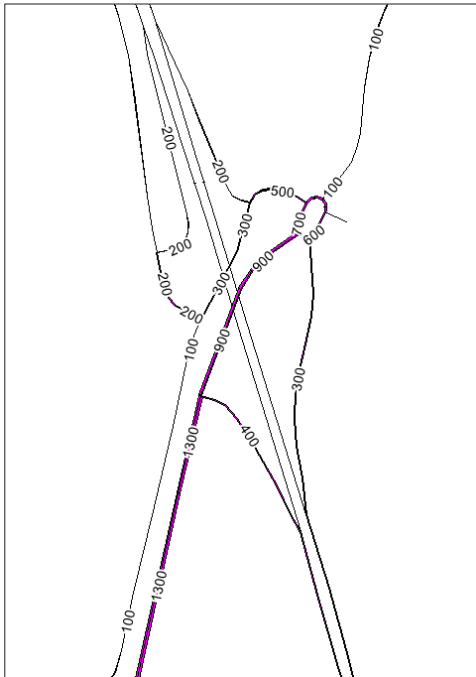
3. Verkeersstromen

Hoeveelheid verkeer

Voor de berekening van de verkeersstromen van het gemotoriseerd verkeer, is gebruik gemaakt van het Verkeersmodel Meppel. Dit model is nader beschreven in de rapportage 'Verkeersmodel gemeente Meppel, Technische rapportage' met kenmerk MPL075/Hdj/0724 d.d. 27 februari 2013. Het verkeersmodel heeft als basisjaar 2010 en als zichtjaar 2030. Voor de kwantificering van de planeffecten is het zichtjaar 2030 gehanteerd.

Verdeling verkeer

Het ruimtelijke programma leidt tot een verkeersstroom van in totaal ruim 1.300 motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag. Daarvan zijn 1.100 personenauto's en ruim 200 vrachtwagens. Figuur 3.1 geeft een impressie van de verdeling van dit verkeer over de verschillende wegen rondom aansluiting Havelte. Het meeste verkeer is gerelateerd aan de A32, waarbij de A32-zuid de dominante richting is.



Figuur 3.1: Verdeling verkeersstromen bedrijventerrein Noord-III (etmaal, afgerond op 100-tallen)

Gevolgen elders

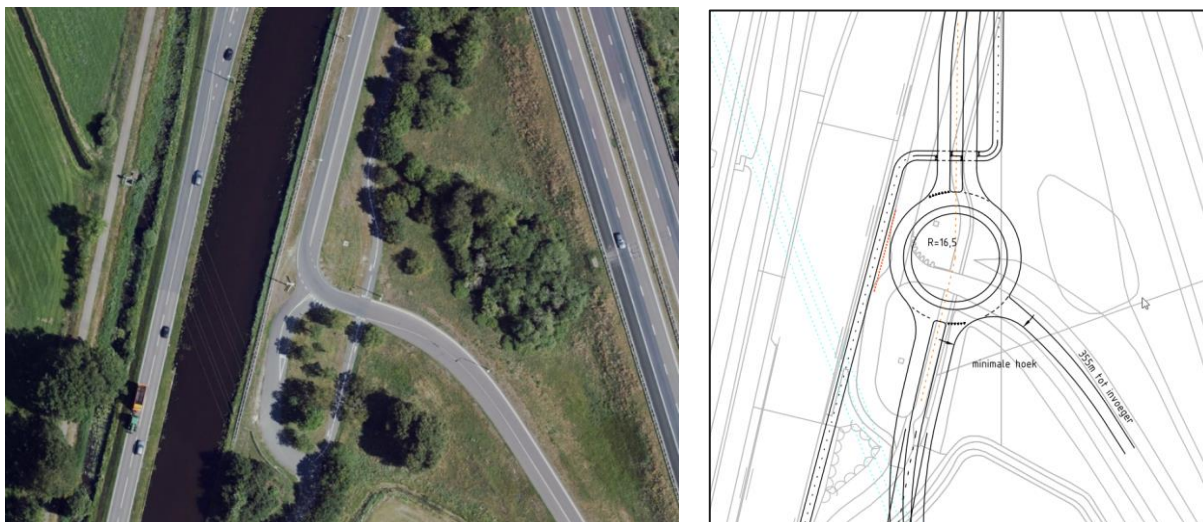
De komst van een nieuw bedrijventerrein leidt voor de inwoners van Meppel tot meer werkgelegenheid in de directe omgeving. Er zal daardoor minder verkeer naar bestemmingen buiten Meppel reizen. Daarnaast zal er sprake zijn van extra verkeer vanuit de regio. Door de gunstige ligging nabij de snelweg A32, zal het effect van de verandering van verkeersstromen, vooral op de A32 en de aansluiting Havelte waarneembaar zijn. De toename van verkeer rondom de aansluiting kan er toe leiden dat lokaal verkeer tussen Nijeveen en Meppel een andere route kiest. In plaats van de route via de aansluitingen Havelte en Meppel, wordt een lokale route via de ontsluitingswegen van Nieuwveense landen en de Steenwijkerstraatweg een aantrekkelijk alternatief

4. Verkeersafwikkeling kruispunten

De belangrijkste veranderingen in de verkeersstromen zijn waarneembaar bij aansluiting Havelte. De aantallen zijn beperkt, maar kunnen in de spitsperioden mogelijk tot afwikkelingsproblemen leiden. De vormgeving van de individuele kruispunten van aansluiting Havelte is getoetst op afwikkelingskwaliteit. Een extra check is uitgevoerd op de robuustheid, waarbij invulling wordt gegeven aan bedrijventerrein Noord-IV¹ in het zuidoostelijk kwadrant van aansluiting Havelte.

4.1 Toerit A32-zuid

Op de huidige toerit A32 gaat de provinciale weg ten zuiden van de Drentsche Hoofdvaart, vloeiend over in de toerit naar de A32. In de bocht van de weg, sluit het Jaagpad als ondergeschikte aan door middel van een voorrangskruispunt (zie figuur 4.1). Voor de aansluiting van Noord-III op de toerit naar de A32 wordt uitgegaan van een reconstructie van het voorrangskruispunt tot een enkelstrooksrotonde.



Figuur 4.1: Vormgeving kruispunt toerit A32-zuid, huidig (links) en schetsontwerp toekomst (rechts)

Zowel in de ochtend- als in de avondspits verloopt de verkeersafwikkeling via deze nieuwe aansluiting zonder problemen. De I/C-verhouding in de ochtendspits bedraagt 0,44 en in de avondspits 0,34. Ook in het robuustheidsscenario (met realisatie van bedrijvigheid aan de andere zijde van de A32), is sprake van een adequate verkeersafwikkeling. De I/C-verhouding in de ochtendspits bedraagt 0,46 en in de avondspits 0,39.

¹ Rekening is gehouden met een fictief programma van dezelfde omvang en verdeling als bedrijventerrein Noord-III

4.2 Afrit A32-zuid

Afrit A32- zuid is een complex van twee kruispunten. De N371 sluit door middel van een voorrangskruispunt aan op de afrit A32, waarbij het verkeer vanaf de snelweg A32 voorrang heeft. Vervolgens wordt de afrit samen met de takken van de provinciale N371 en de Rijksomweg.



Zowel in de ochtend- als in de avondspits verloopt de verkeersafwikkeling op de rotonde zonder problemen. De I/C-verhouding in de ochtendspits bedraagt 0,47 en in de avondspits 0,52. Ook in het robuustheidsscenario, waarbij nieuwe bedrijvigheid aan deze zijde van de A32 wordt ontsloten via de tak Rijksomweg, is sprake van een adequate verkeersafwikkeling. De I/C-verhouding in de ochtendspits bedraagt 0,48 en in de avondspits 0,55.

Ook het voorrangskruispunt kent geen afwikkelingsproblemen. De I/C-verhouding in de ochtendspits bedraagt 0,19 en in de avondspits 0,35. Ook in het robuustheidsscenario is sprake van een adequate verkeersafwikkeling (de I/C-verhouding in de ochtendspits bedraagt 0,24 en in de avondspits 0,36).

Figuur 4.2: Huidige vormgeving afrit A32-zuid

4.3 Toerit A32-noord

De toerit naar het noordelijk deel van de A32 is vormgegeven als voorrangskruispunt.

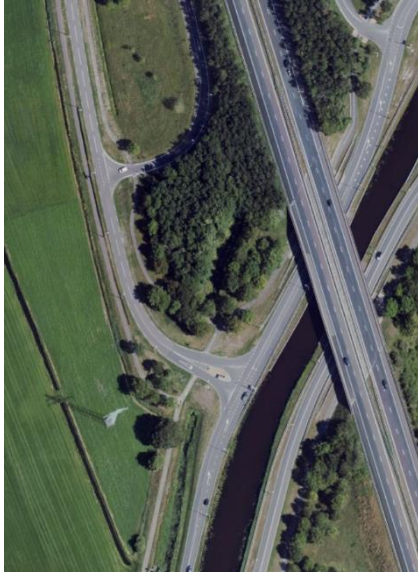
Zowel in de ochtend- als in de avondspits verloopt de verkeersafwikkeling via deze aansluiting zonder problemen. De I/C-verhouding in de ochtendspits bedraagt 0,28 en in de avondspits 0,36. Ook in het robuustheidsscenario (met realisatie van bedrijvigheid aan de andere kant van de Drentsche Hoofdvaart), is sprake van een adequate verkeersafwikkeling. De I/C-verhouding in de ochtendspits bedraagt 0,29 en in de avondspits 0,38.



Figuur 4.3: Huidige vormgeving toerit A32-noord

4.4 Afrit A32-noord

Afrit A32- noord bestaat uit twee nabijgelegen kruispunten. De afrit A32 is vormgegeven als een zogenaamd hockeystick-aansluiting, waarbij het verkeer vanaf de snelweg A32 voorrang moet verlenen aan het verkeer op de parallelweg Nijeveen. De parallelweg sluit vervolgens aan op de N371 door middel van een voorrangskruispunt.



Figuur 4.4: Huidige vormgeving

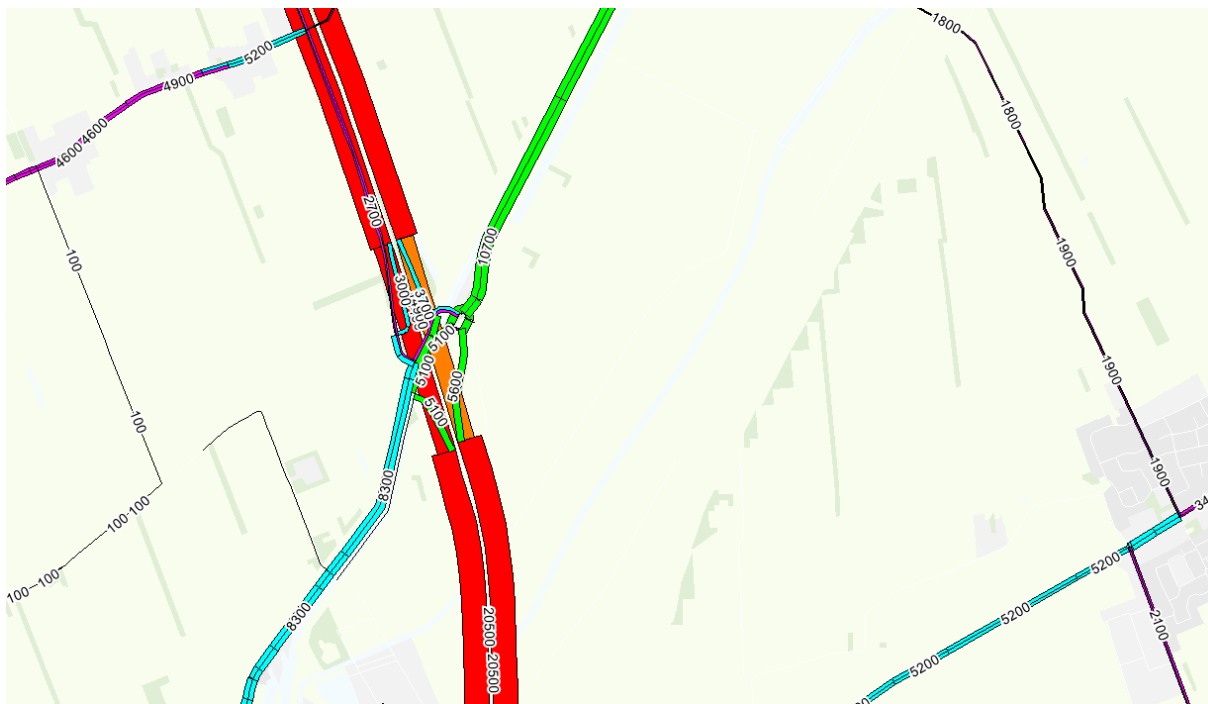
Zowel in de ochtend- als in de avondspits verloopt de verkeersafwikkeling via de hockeystick-aansluiting zonder problemen. De I/C-verhouding in de ochtendspits bedraagt 0,35 en in de avondspits 0,21. Ook in het robuustheidsscenario (met realisatie van bedrijvigheid aan de andere zijde van de A32), is sprake van een adequate verkeersafwikkeling. De I/C-verhouding in de ochtendspits bedraagt 0,40 en in de avondspits 0,22.

Op de aansluiting van de parallel aan de A32 gelegen Nijeveen met de N371 is wel sprake van een afwikkelingsprobleem. Dit geldt met name in de ochtendspits en is ook zonder ontwikkeling van bedrijventerrein Noord-III manifest. De wachtrijvorming vindt plaats op de Nijeveen. De terugslag is niet zodanig lang dat het volgende kruispunt (de hockeystick-aansluiting afrit A32) wordt geblokkeerd.

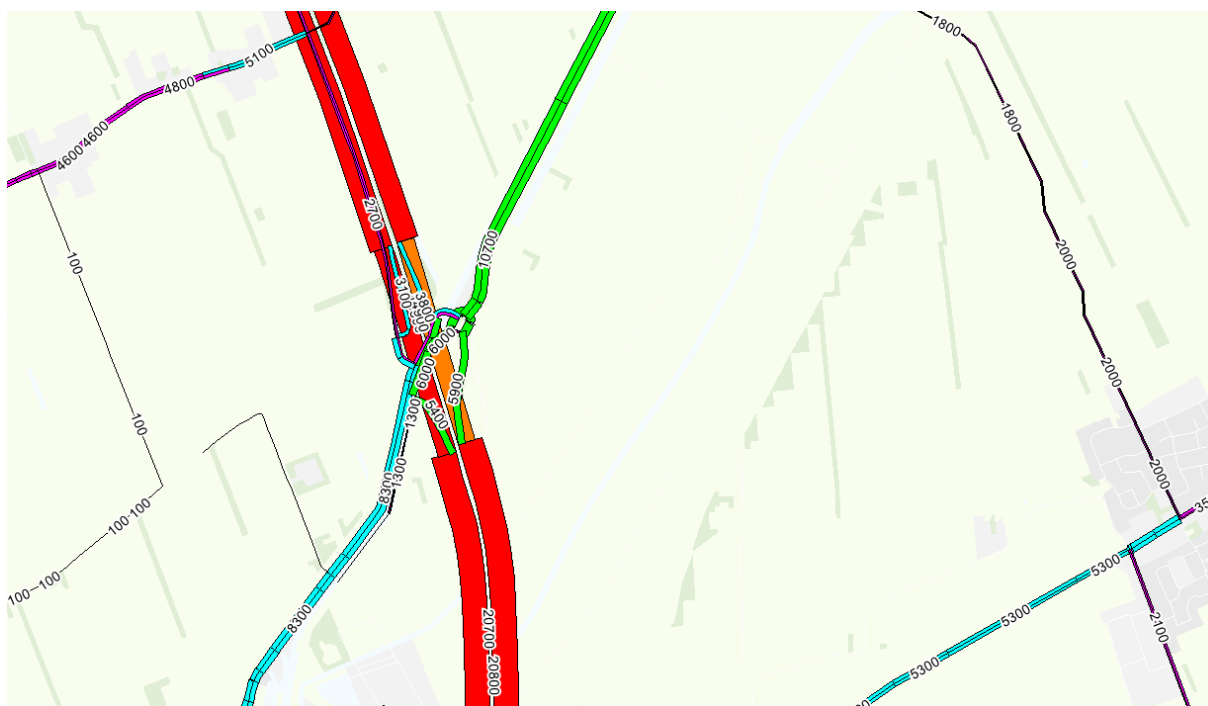
Aspect	Autonoom ochtendspits	Noord-III ochtendspits	Robuust ochtendspits	Autonoom avondspits	Noord-III avondspits	Robuust avondspits
I/C	0,74	0,82	0,92	0,48	0,49	0,51
Verliestijd per voertuig	23 seconden	31 seconde	55 seconden	13 seconden	13 seconden	13 seconden
Wachtrijlengte	47 meter	68 meter	117 meter	17 meter	17 meter	18 meter

Tabel 4.1: Verkeersafwikkeling kruispunt Nijeveen – N371

BB



Verkeersintensiteiten gemiddelde werkdag autonome situatie (afgerond op 100-tallen)



Verkeersintensiteiten gemiddelde werkdag plansituatie (afgerond op 100-tallen)



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32