

Opdrachtgever            Gemeente Meppel  
Datum                        28 mei 2025  
Kenmerk                    018782.20240924.N1.03  
Pagina                      1/6

## Verkeersonderzoek Danninge Erve Zuid, deelgebied 3

### 1. Inleiding

In januari 2014 is het bestemmingsplan Nijeveen - Danninge Erve Zuid, fase 2 onherroepelijk geworden. Dit bestemmingsplan maakt de bouw van 117 woningen mogelijk. Tot op heden zijn er 77 woningen gerealiseerd. Voor de resterende woningen krijgt het gebied een andere invulling (zie impressie in de figuur hiernaast) waardoor in totaal 157 woningen een plek krijgen in het gebied. Per saldo worden er 40 woningen extra gerealiseerd. In dit onderzoek zijn de verkeerseffecten van dit groter aantal woningen beschreven.

Danninge Erve is gelegen aan de zuidzijde van Nijeveen. De ontsluiting vindt plaats vanaf de Dorpsstraat via het Weidelint en de Vorrel. De extra te realiseren woningen zullen voornamelijk via de Vorrel worden afgewikkeld.



Figuur 1.1: Impressie plangebied Danninge Erve Zuid, deelgebied 3





*Figuur 2.2: Etmaalintensiteiten autonome situatie 2040 (afgerond op 10-tallen motorvoertuigen per rijrichting)*

Op de Dorpsstraat worden ter hoogte van het plangebied de hoogste verkeersaantallen waargenomen. In 2019 was er sprake van afgerond 2.800 motorvoertuigen per etmaal. In 2040 worden er afgerond 4.700 motorvoertuigen etmaal verwacht. De toename wordt mede veroorzaakt door de veranderende routekeuze in Nijeveen. De huidige route via de Meppelerweg en Nieuwe Nijeveenseweg wordt in de toekomst minder gebruikt doordat de Nieuwe Nijeveenseweg ter hoogte van Nieuweveense Landen de functie voor het autoverkeer verliest.

In de autonome situatie wordt voor Danninge Erve uitgegaan van de oorspronkelijke 117 woningen (bestemmingsplan Nijeveen - Danninge Erve Zuid, fase 2) plus de 66 woningen die al waren gerealiseerd aan het Weidelint. De in totaal 183 woningen maken voor de externe ontsluiting gebruik van Weidelint en de Vorrel. Op de uitgangen van de woongebieden is de verkeersbelasting het hoogst. Van het drukste deel van Weidelint

# Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

maken rijden circa 680 motorvoertuigen per etmaal gebruik. Op de Vorrel rijden circa 500 motorvoertuigen per etmaal op het drukste deel.

Het plangebied ligt in een landelijke omgeving. Het autobezit en autogebruik in Nijeveen e.o. is relatief hoog. Verwacht wordt dat de nieuwe woningen gemiddeld 7 tot 8 ritten per woning genereren (bron: Verkeersmodel Meppel). De 40 woningen die door de planontwikkeling mogelijk worden, zorgen op een gemiddelde werkdag voor ruim 300 motorvoertuigen extra per etmaal. De totale hoeveelheid motorvoertuigen op het drukste deel van de Vorrel bedraagt daardoor circa 810 motorvoertuigen per etmaal.

Uit de modelberekeningen blijkt dat minder dan 50 mvt van het westelijk deel van de Dorpsstraat gebruik gaat maken en ongeveer 250 mvt van het oostelijk deel van de Dorpsstraat. Het gros van het verkeer is dus georiënteerd op het oostelijke deel van de Dorpsstraat. Dit is vooral verkeer dat via de Nijeveen een rechtstreekse verbinding heeft met aansluiting Havelte (A32) en verkeer dat via de 1<sup>e</sup> Nijeveense Kerkweg richting Meppel rijdt.



Figuur 2.3: Etmaalintensiteiten plansituatie 2040 (afgerond op 10-tallen motorvoertuigen per rijrichting)

Na realisatie van de planontwikkeling worden ter hoogte van het plangebied op de Dorpsstraat afgerond 5.000 motorvoertuigen per etmaal geprognosticeerd.

### **3. Toets planeffecten op de Dorpsstraat en de Vorrel**

De Dorpsstraat in Nijeveen is gelegen binnen de kom en is uitgevoerd in klinkers. De wettelijke maximumsnelheid ter hoogte van het plangebied bedraagt 30 km/uur. Ter hoogte van het plangebied is de Dorpsstraat voorzien van een trottoir, maar ten oosten van de 1<sup>e</sup> Nijeveens Kerkweg (in het 50 km/uur gebied) ontbreekt deze voorziening.

De verkeersstromen van de huidige, autonome en plansituatie passen bij de functie en inrichting van een 30 km/uur weg. Het kruisingsvlak van de Vorrel met de Dorpsstraat heeft een afwijkend bestratingspatroon wat enigszins het attentieniveau van de automobilist verhoogd. Het kruisingsvlak is vanuit oostelijke richting niet herkenbaar als zijstraat, maar vergelijkbaar met de uitritten van de woningen aan de Dorpsstraat. Beter is het kruisingsvlak verhoogd uit te voeren, zodra het bouwverkeer niet meer in Danninge Erve hoeft te zijn. De snelheid van het gemotoriseerd verkeer wordt daarmee ingeperkt, waardoor de ernst van potentiële conflicten met weggebruikers vanuit de Vorrel afneemt. Immer 100 meter voor het kruisingsvlak is de maximumsnelheid nog 50 km/uur. Dit geldt overigens voor alle beschouwde situaties en is niet het gevolg van de planontwikkeling.

Het kruispunt Vorrel – Dorpsstraat is een gelijkwaardig kruispunt. Dit betekent dat rechts voorrang heeft. De verkeersaantallen op de Vorrel blijven beperkt (afgerond 800 mvt/etmaal) en zijn vergelijkbaar met de andere zijstraten ten zuiden van de Dorpsstraat. Gelijkwaardige kruispunten volstaan qua verkeersafwikkeling, als de snelheid van het gemotoriseerd verkeer op maximaal 30 km/uur ligt. Bij hogere snelheden ontstaan er onvoldoende hiaten in de verkeersstroom om veilig over te steken.

De Vorrel is nu nog vormgegeven als bouwweg. De uiteindelijke vormgeving van de toegangsweg, wordt vergelijkbaar met de aansluiting van Weidelint op de Dorpsstraat. Dit is een wegprofiel met een rijbaanbreedte van 5,00 meter. De foto van Weidelint in figuur 3.1 op de volgende pagina, geeft een impressie van het nieuwe wegprofiel op het gedeelte tussen de Dorpsstraat en het woongebied. Dit is een gemengd profiel, waarbij voetgangers ook van de rijbaan gebruik maken. Tot circa 1.000 auto's per etmaal voldoet dit profiel. Bij hogere verkeersintensiteiten is een afgebakende loopruimte gewenst.



*Figuur 3.1: Vergelijkbaar wegprofiel op Weidelint (bron: Streetsmart)*

## 4. Conclusies

De plantontwikkeling van Danninge Erve Zuid maakt het mogelijk dat er 40 woningen extra worden gerealiseerd ten opzichte van het al vergunde aantal woningen. Uit het onderzoek blijkt dat het planeffect van de ontwikkeling (verschil tussen autonome en plansituatie) minimaal is. Uit de analyse naar de kwaliteit van de verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling blijkt dat dit zowel op wegvak- als op kruispuntniveau het geval is.

Het plan genereert ruim 300 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag. Als de Vorrel na afronding van de bouwwerkzaamheden een vormgeving krijgt die vergelijkbaar is met Weidelint (30 km/uur, gemengde afwikkeling), kan het verkeer naar het woongebied veilig worden afgewikkeld.

Ook op de Dorpsstraat kan het extra verkeer veilig worden afgewikkeld met de huidige vormgeving van de weg. Als de werkelijk gereden snelheid van het gemotoriseerd op de Dorpsstraat hoger ligt dan de maximumsnelheid van 30 km/uur, bevelen we aan op het kruisingsvlak met de Vorrel verhoogd uit te voeren. Dit verhoogt het attentieniveau (positief verkeersveiligheidseffect), verlaagd de snelheid (positief verkeersveiligheidseffect) en vergroot het aantal oversteekmogelijkheden (positief voor de verkeersafwikkeling). Overigens past deze aanpassing in de vormgeving ook in het beeld van de Dorpsstraat, waarbij verschillende zijwegen uitgevoerd zijn met een kruispuntplateau.