
MEMO

Van : ing. I.C.M. Conijn
Project : Het Vledder Meppel
Datum : 30 oktober 2018
Betreft : Mobiliteitstoets ontwikkeling Het Vledder te Meppel



Inleiding/aanleiding

Voor het plangebied Het Vledder in Meppel is in 2007 een bestemmingsplan vastgesteld. Hierin zijn globaal de bestemmingen aangegeven. Inmiddels is een deel van het plangebied ontwikkeld en zijn er concretere plannen voor het resterende deel van het plangebied. Om inzicht te krijgen in de gevolgen voor het verkeer is in het kader van een goede ruimtelijke ordening gekeken naar diverse verkeersaspecten.

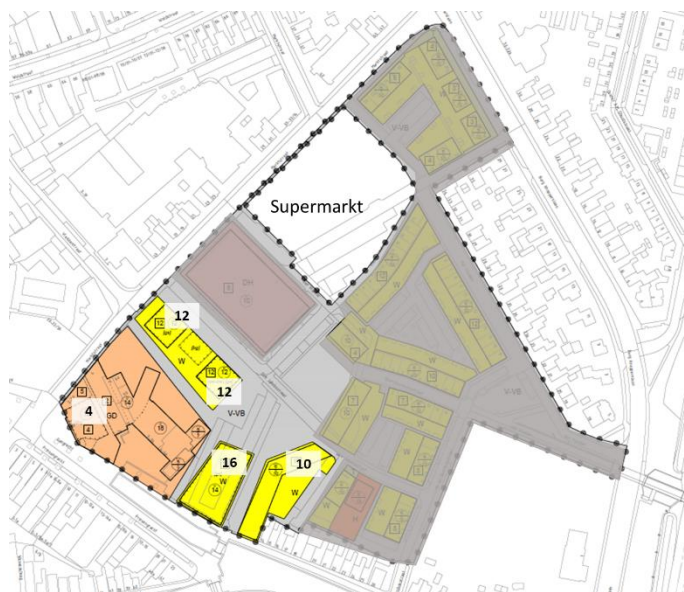
Opbouw van de notitie

Allereerst worden in deze memo de uitgangspunten voor de onderzoeken beschreven. Daarna wordt een beschrijving gegeven van de huidige situatie wat betreft de verkeersontsluiting en verkeersafwikkeling. Vervolgens wordt de toekomstige situatie de verkeersgeneratie en de gevolgen voor het verkeer beschreven als gevolg van de verplaatsing van de supermarkt en het toevoegen van woningen. Daarna wordt beknopt ingegaan op het parkeren in de toekomstige situatie. Tot slot volgen de conclusies van het onderzoek.

Uitgangspunten

Een deel van het plangebied is reeds in ontwikkeling, vergund of al gerealiseerd (BAG). In het overgebleven gebied zijn concretere plannen gemaakt voor de invulling er van. Diverse ontwikkelingen hebben gevolgen voor het verkeer in de stad. Voor het berekenen en beoordelen van de verkeersaspecten in en om het plangebied is alleen uitgegaan van de nog te realiseren ontwikkelingen zoals weergegeven in afbeelding 1. Voor de diverse verkeersaspecten wordt uitgegaan van:

- De ontwikkeling van 54 woningen.
In de berekening van de verkeersgeneratie wordt daarbij worst-case uitgegaan van grondgebonden woningen omdat de verkeersaantrekkende werking hiervan het hoogst is. Het daadwerkelijke woonprogramma bestaat uit:
 - o 10 rijwoningen
 - o 12 zorgwoningen
 - o 28 appartementen
 - o 4 woningen in de gemengde bestemming (Marktstraat 2)
- Uitbreiding van een discountsupermarkt
De Lidl supermarkt op de hoek van de Marktstraat en Prinsenplein wordt verplaatst naar het plangebied. Hierdoor wordt de winkel vergroot van 1.446 m² bvo naar 2.170 m² bvo. Dit is een vergroting van 724 m² bvo. De afstand tussen de oude en nieuwe locatie is circa 200 meter. Hierdoor zijn de verkeersveranderingen marginaal en heeft alleen de toename van het verkeer door de uitbreiding effect op de huidige situatie. Daarom wordt hoofdzakelijk gekeken naar de uitbreiding van de supermarkt.



Afbeelding 1: Nog te realiseren ontwikkelingen in het plangebied

Huidige verkeerssituatie

Verkeersontsluiting en verkeersafwikkeling

Het plangebied Het Vledder grenst aan het centrumgebied van Meppel. Het plangebied wordt omsloten door de Marktstraat in het noordwesten, de Burgemeester Knopperslaan / Ceintuurbaan in het noordoosten en in het zuiden de Prinsengracht. De Burgemeester Knopperslaan is een gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 50 km/uur en is onderdeel van de hoofdstructuur door Meppel. De Marktstraat en de Prinsenstraat zijn erftoegangswegen met een ontsluitende functie voor onder ander de parkeerlocaties rondom het centrumgebied. Op de Marktstraat en Prinsenstraat geldt een maximum snelheid van 30 km/uur. Gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer delen hier de rijbaan.

In het plangebied zijn al diverse functies ontwikkeld. Het huidige verkeer maakt gebruik van diverse inprikkers in het plangebied. Alle wegen in het plangebied zijn erftoegangswegen waar een maximum snelheid van 30 km/uur geldt. Aan de oostkant van het plangebied is het alleen mogelijk voor het gemotoriseerde verkeer om het gebied in te gaan en niet te verlaten. Aan de noordoost en noordwestzijde kan het gemotoriseerde verkeer het gebied zowel in als uit. De kruispunten zijn vormgegeven als uitritten waardoor het verkeer op de Marktstraat en Burgemeester Knopperslaan voorrang heeft.



Afbeelding 2: Ontsluiting plangebied

De Ceintuurbaan en Burgemeester Knopperslaan vormen het noordelijke deel van de buitenring (GVVP Meppel 2017) van Meppel. De Ceintuurbaan gaat in het westen over op de Steenwijkerstraatweg en sluit aan op de N375. De N375 zorgt voor een verbinding tussen Baarlo ten zuidwesten van Meppel en de A28 in het oosten, ten noorden van Hogeveen. De Burgemeester Knopperslaan kruist in het zuiden het Oosteind. Ook de Prinsengracht sluit aan op het Oosteind. Het Oosteind gaat in oostelijke richting over in de Hogeveenseweg die vervolgens buiten de bebouwde kom overgaat in de N851 en aansluit op de A28. De Hogeveenseweg zorgt via de Blankenstein voor een verbinding met de A32 richting Heerenveen in het noorden en Zwolle in het zuiden. Vanaf het plangebied is de A32 in circa 5 minuten te bereiken.

Langzaam verkeer

Zoals eerder aangegeven deelt het fietsverkeer de rijbaan op de Marktstraat en Prinsenstraat. Ook op de wegen in het plangebied deelt het fietsverkeer de rijbaan met het gemotoriseerde verkeer. Op de Burgemeester Knopperslaan en de Ceintuurbaan zijn fietsstroken aanwezig, uitgevoerd in rood asfalt. Voor de voetgangers zijn langs alle wegen trottoirs aanwezig. Ter hoogte van het Prinsenplein, Marktstraat, Prinsengracht, Kromme Elleboog is het kruispunt ingericht conform het principe van Shared Space.

Openbaar vervoer

Ter hoogte van het plangebied, op de Burgemeester Knopperslaan nabij de Marktstraat is een bushalte aanwezig waar de lijnen 20, 32, 40 en 79 halteren. De lijnbussen 20 en 32 van Qbuzz zorgen voor een verbinding met Assen en Hogeveen. De lijnbus 40 van Syntus zorgt voor een verbinding met Zwolle. Connexion verzorgt met lijn 79 voor een verbinding tussen Meppel en het buurtschap Blauwe Hand nabij het Nationaal Park Weerribben-Wieden.

Toekomstige verkeerssituatie

Verkeersgeneratie

De toekomstige situatie van het plangebied heeft betrekking op het realiseren van 54 woningen en een discount-supermarkt. De ontsluiting van het plangebied zal in de toekomstige situatie niet veranderen. De ontwikkeling zorgt wel voor een toename van het verkeer.

Voor het berekenen van de verkeersgeneratie voor de ontwikkeling is gebruik gemaakt van de CROW kencijfers zoals opgenomen in het document 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (CROW, 2012). Bij het werken met de CROW kencijfers worden gebiedstypen en de mate van stedelijkheid onderscheiden. Op basis van een omgevingsadressendichtheid van 1.234 per vierkante kilometer (CBS, 2016) ligt Meppel in 'matig stedelijk' gebied. De locatie van het plangebied ligt daarnaast in de 'schil centrum'. Op basis van het gemiddelde autobezit in de gemeente van 1 auto per huishouden (CBS, 2016) wordt uitgegaan van het gemiddelde kencijfer binnen de door het CROW gegeven bandbreedte.

Voor de nog te realiseren ontwikkelingen is in tabel 1 het kencijfer voor de verschillende functies in het plangebied opgenomen. Doordat de oppervlakte van de supermarkt door de verplaatsing wordt vergroot wordt voor de verkeersgeneratie alleen uitgegaan van het verkeer voor de uitbreiding. In tabel 1 is wel inzichtelijk gemaakt wat de huidige verkeersgeneratie is van de supermarkt.

Functie	Kencijfer*	Per	Omvang	Verkeersgeneratie	
				mvt/etmaal weekdag	mvt/etmaal werkdag
Lidl (bestaand)	87,7	100 m ² bvo	1.349 m ²	1.183,1	1.183,1
Lidl (discountsupermarkt)	87,7	100 m ² bvo	724 m ²	635	635
Grondgebonden woningen (koop, tussen/hoek)	6,9	woning	50	345	383,0
Totaal toename				980	1.018

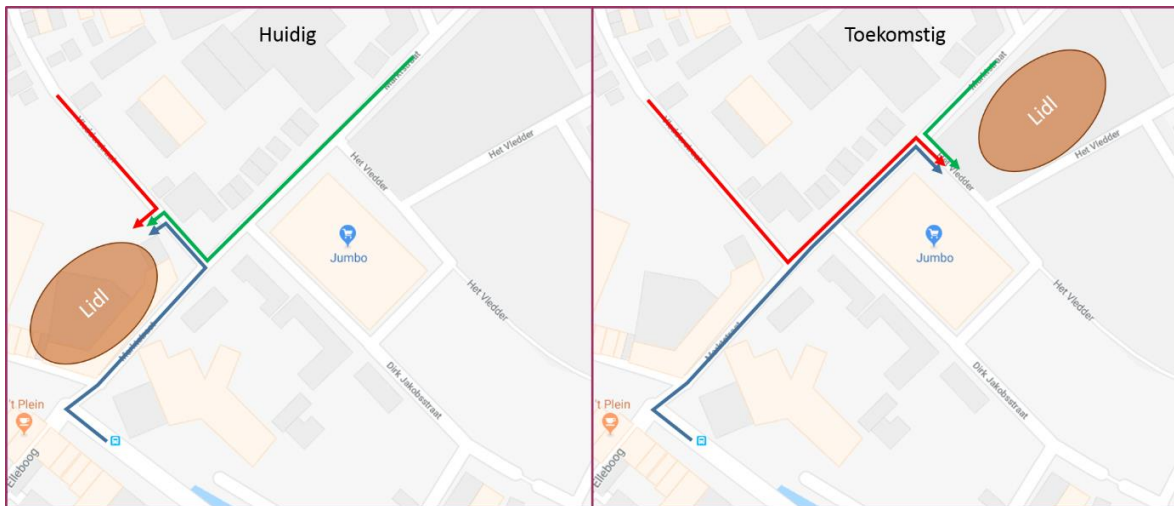
Tabel 1: Verkeersgeneratie bij maximale invulling plangebied

*Kencijfers afkomstig uit CROW publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (CROW, 2012)

Uit tabel 1 blijkt dat de verkeersgeneratie circa 980 motorvoertuigen/etmaal op een werkdag bedraagt. Voor een maatgevende werkdag komt dit, op basis van een omrekenfactor van 1,1 voor de woningen (CROW, publicatie 272), uit op 1.018 mvt/etmaal.

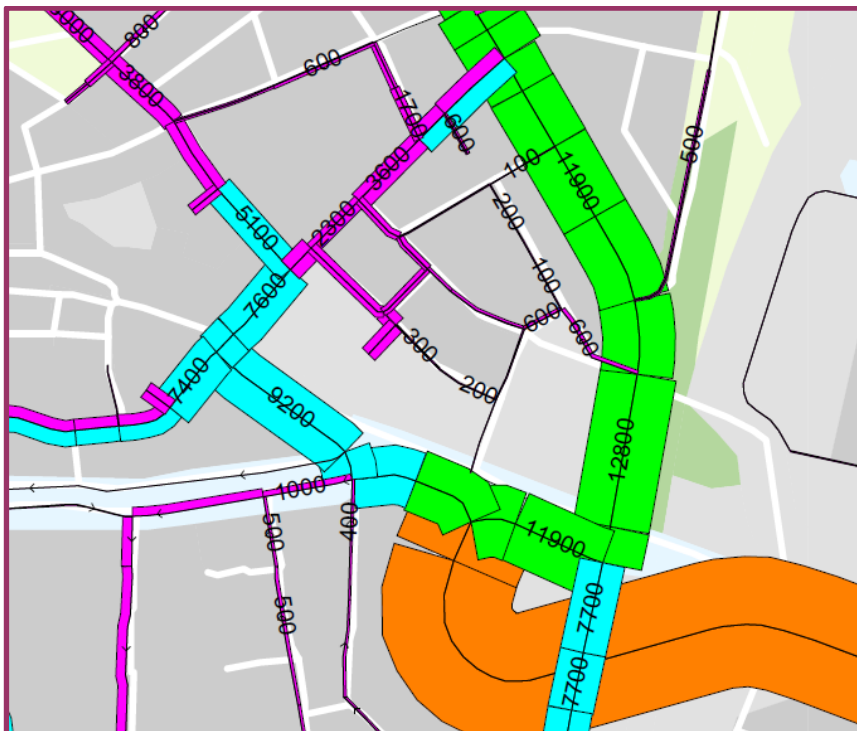
Verkeersafwikkeling

De verplaatsing van de supermarkt circa 200 meter noordelijker zal op kleine schaal zorgen voor een verandering in de verkeersstromen. Afbeelding 3 geeft aan hoe de verkeersstromen er in de huidige en toekomstige situatie uit gaan zien voor de bezoekers van de supermarkt.



Afbeelding 3: Huidige en toekomstige verkeersstromen voor de discountsupermarkt

De toename van het verkeer als gevolg van de ontwikkeling heeft met name gevolgen voor de Marktstraat. Na genoeg al het verkeer zal het plangebied in en uit gaan via de Marktstraat. In afbeelding 4 is een uitsnede weergegeven van het Regionale Verkeers- en Milieukaart (RVMK) Meppel voor het prognosejaar 2030. De ontwikkelingen in het plangebied, ook de reeds gerealiseerde ontwikkelingen, zijn in dit model meegenomen.



Afbeelding 4: Intensiteiten rondom plangebied voor het prognosejaar 2030 (Goudappel Coffeng, RVMK Meppel)

De Marktstraat zal afhankelijk van het wegvak circa 2.300 tot circa 7.600 mvt/etmaal moeten verwerken. Erftoegangswegen kunnen het verkeer tot 5.000 à 6.000 mvt/etmaal in voldoende mate afwikkelen. Afhankelijk van het soort verkeer, de piektijden en de kruispuntvormen kan ook een hogere intensiteit acceptabel worden afgewikkeld. Op de Marktstraat tussen de Vledderstraat en de Prinsengracht ligt de intensiteit met 7.600 mvt/etmaal boven de gewenste capaciteit. Dit geldt ook voor het oostelijk deel van de Kromme Elleboog met 7.400 mvt/etmaal. Deze hoge verkeersintensiteit heeft vooral te maken met de supermarkten en centrumfuncties die daar zijn gelegen. Deze hebben een hoge verkeersaantrekkende werking. De verkeersintensiteit bestaat dan ook voornamelijk uit bestemmingsverkeer wat ter plaatse ook parkeert. De Marktstraat en Kromme Elleboog hebben daarmee een belangrijke ontsluitende functie voor bestemmingsverkeer en hebben een belangrijke rol om parkeergelegenheid te ontsluiten. De hogere intensiteit wordt daarmee acceptabel geacht.

De ontwikkeling van de Lidl leidt tot de grootste verkeerstoename met circa 600 mvt/etmaal, dit wordt afgewikkeld richting de Burgemeester Knopperslaan. Op dit wegvak is de intensiteit acceptabel. De hoge verkeersintensiteit op enkele wegvakken komt zodoende niet door onderhavige ontwikkelingen.

De afwikkeling van het verkeer op de Marktstraat richting de Burgemeester Knopperslaan zal niet voor problemen zorgen. Dit geldt ook voor de afwikkeling op de Burgemeester Knopperslaan zelf. Een gebiedsontsluitingsweg kan het verkeer tot circa 25.000 mvt/etmaal op een goede manier verwerken. Op de onderliggende wegvakken en kruispunten kan bij piekmomenten zodoende drukte worden ervaren, wat neerkomt op langere wachttijden bij kruispunten. Over het algemeen zal op piekmomenten een merkbare verkeerstoename zijn, maar zullen er geen knelpunten ontstaan in de verkeersafwikkeling.

Conclusie

De bereikbaarheid van het plangebied voor alle modaliteiten is goed te noemen. Door de ontwikkeling zal een toename ontstaan van het verkeer op de omliggende wegen. Over het algemeen zal op piekmomenten een merkbare verkeerstoename zijn, maar er zullen geen knelpunten ontstaan in de verkeersafwikkeling.