

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

adviseurs
mobiliteit

**Goudappel
Coffeng**

Tauw B.V.

Bestemmingsplan Mereveldplein de Meern

Onderdeel verkeersveiligheid

Datum

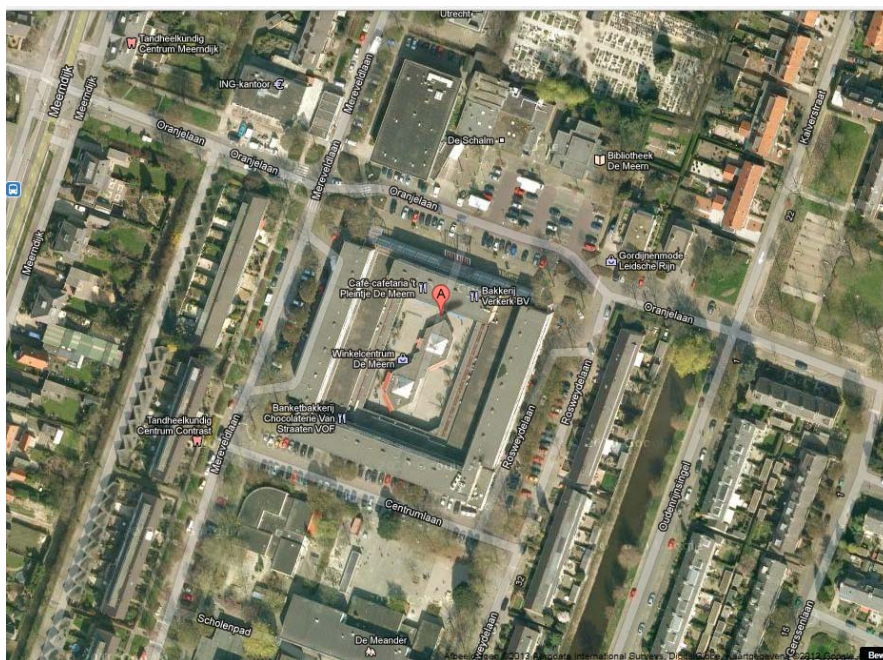
Kenmerk

Eerste versie

27 juni 2013
TMD324/Mnr/1029

1 Inleiding

Aan het Mereveldplein in de Meern is een winkelcentrum gesitueerd waarin onder meer een Albert Heijn, Kruidvat, Zeeman, bakker en slager zijn gevestigd. Het winkelcentrum is weergegeven in figuur 1.1.



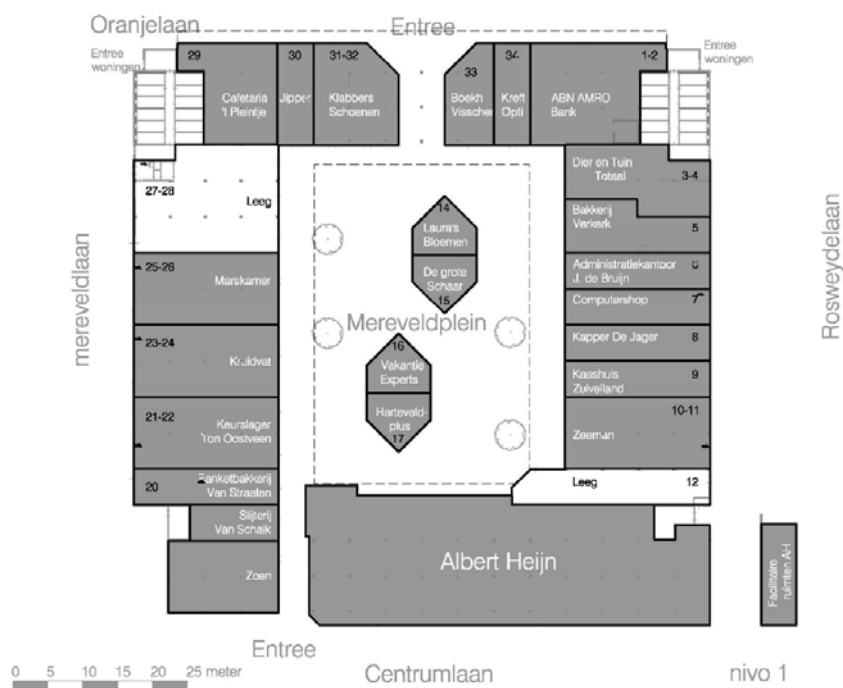
Figuur 1.1: Winkelcentrum Mereveldplein de Meern (bron: Google-maps)

Het winkelcentrum heeft een gedateerde uitstraling en er wordt enige leegstand verwacht. Door de winkels anders te huisvesten, ontstaat ruimte voor een tweede supermarkt en kan het winkelcentrum ook gerevitaliseerd worden.

Voor deze ontwikkeling is een wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk. Voor een bestemmingsplanwijziging zijn onderzoeken noodzakelijk voor diverse onderwerpen. Tauw B.V. heeft Goudappel Coffeng BV opdracht gegeven voor het uitwerken van het onderwerp verkeersveiligheid.

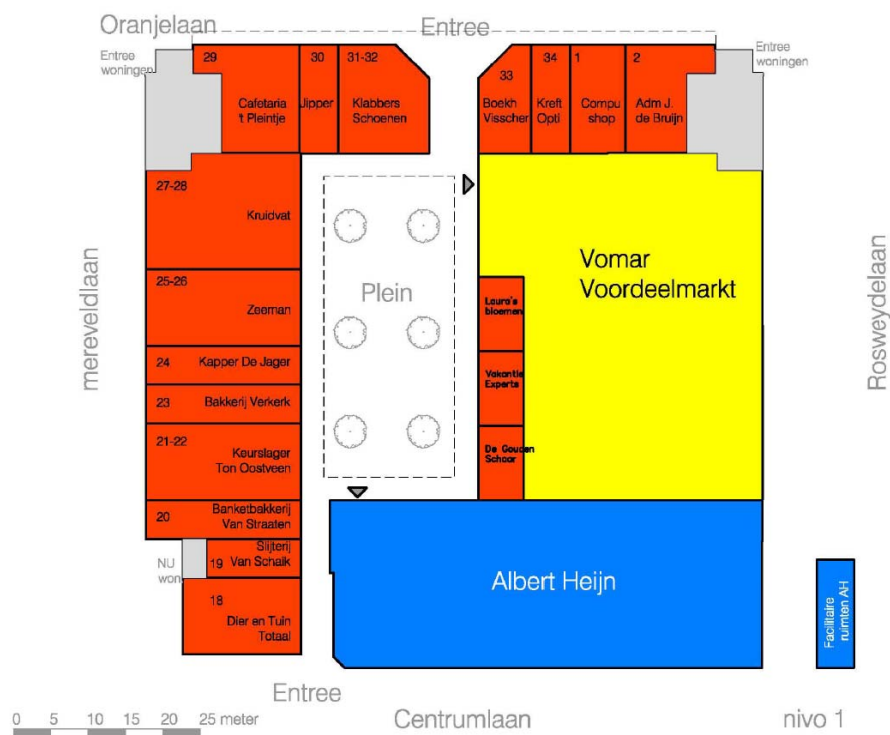
2 Huidige situatie en toekomstige situatie

Figuur 2.1 geeft de bestaande situatie weer van het huidige winkelcentrum Mereveldplein.



Figuur 2.1: Huidige inrichting Mereveldplein

Figuur 2.2 geeft de toekomstige inrichting weer.



Figuur 2.2: Beoogde toekomstige situatie

Zoals in de figuren 2.1 en 2.2 te zien is, wordt het plein kleiner en worden de bestaande winkels deels verplaatst naar de zijde van de Mereveldlaan. Hierdoor komt er ruimte beschikbaar voor de Vomar aan de zijde van de Rosweydelaan.

3 Verkeersanalyse

3.1 Verkeersgegevens

Om te bepalen of de extra functies ook leiden tot een verhoogde verkeersdruk en daarmee een onveilige situatie is het van belang te weten welke verkeersintensiteiten er op dit moment rijden op de wegen rondom het winkelcentrum en hoeveel aanvullende ritten er verwacht worden door de ontwikkeling.

Er zijn geen recente verkeerstellingen beschikbaar voor de wegen rondom het winkelcentrum. Wel is bekend hoeveel verkeer het huidige en toekomstige winkelcentrum volgens het verkeersmodel genereert. Hiervoor wordt het VRU 3.0 verkeersmodel gebruikt waarbij de gegevens aangeleverd zijn door de gemeente Utrecht.

Bij de aangeleverde gegevens is rekening gehouden met een veiligheidsmarge van 25%. Bij relatief lage verkeersintensiteiten wordt een verkeersmodel namelijk minder betrouwbaar. Met behulp van deze extra veiligheidsmarge wordt voorkomen dat er een onderschatting van de verkeersgegevens plaatsvindt. Daarnaast wordt voor de prognosejaar 2020 een minimale verkeersgeneratie en een maximale verkeersgeneratie opgenomen.

In tabel 3.1 zijn de aangeleverde verkeersgegevens weergegeven:

verkeersintensiteiten voedingslink Mereveldplein	prognosejaar 2020
situatie 2012	2.500
situatie 2020 minimaal	2.650
situatie 2020 maximaal	3.250

Tabel 3.1: Verkeersgegevens Mereveldplein, afgerond op 50-tallen

De verkeersgegevens uit tabel 3.1 zijn de gegevens van verkeersgebied Mereveldplein uit het VRU 3.0 verkeersmodel. Dit zegt alleen nog niks over de routing van verkeer. In de praktijk verdeelt dit verkeer zich over de verschillende wegen rondom het winkelcentrum. Het meeste verkeer zal georiënteerd zijn op de Meerdijk via de Oranjelaan en in mindere mate de Mereveldlaan. Deze wegen zullen daarmee nooit een hogere verkeersintensiteit hebben dan de verkeersaantallen zoals weergegeven in figuur 3.1.

In de toekomstige verkeersgegevens zit wel de autonome groei van het verkeer en de overige winkels opgenomen maar wordt geen rekening gehouden met de komst van de nieuwe supermarkt. De supermarkt verwacht zelf circa 12.000 bezoekers per week te mogen ontvangen waarvan er 3.000 à 4.000 nieuwe bezoekers zijn. De overige 8.000 à 9.000 bezoekers betreffen bestaande bezoekers die bezoeken aan verschillende winkels gaan combineren.

Voor de verkeersaantallen geldt daarom dat er maximaal 4.000 nieuwe bezoekers per week komen bij het winkelcentrum Mereveldplein. Uitgangspunt hierbij is dat 42% van de bezoekers met de auto zal komen. Dit houdt in dat er per week maximaal 1.700 voertuigen extra naar het Mereveldplein zullen komen.

Voor de verdeling van de bezoekers over de week wordt grofweg het volgende worden aangehouden.

dag	maandag	dinsdag	woensdag	donderdag	vrijdag	zaterdag
aandeel bezoekers	circa 15%	circa 15%	circa 15%	circa 15%	circa 20%	circa 25%
aantal auto ritten (heen- en terug)	450	450	450	450	650	850

Tabel 3.2: Verdeling van bezoekers en extra autoritten, afgerond op 50-tallen

3.2 Beoordeling verkeersveiligheid

De huidige wegen rondom het Mereveldplein zijn allemaal gecategoriseerd als erftoegangsweg met een snelheidsregime van 30 km/h. Het CROW geeft als indicatie een maximale verkeersdruk aan tot 6.000 motorvoertuigen op erftoegangswegen (30 km/h zone). Vanaf circa 5.000 motorvoertuigen per etmaal geeft de CROW aan dat het gewenst is voorzieningen in de vorm van afgescheiden fietsstroken of -paden te realiseren ten einde een verkeersveilige situatie te garanderen voor fietsers (langzaam verkeer).

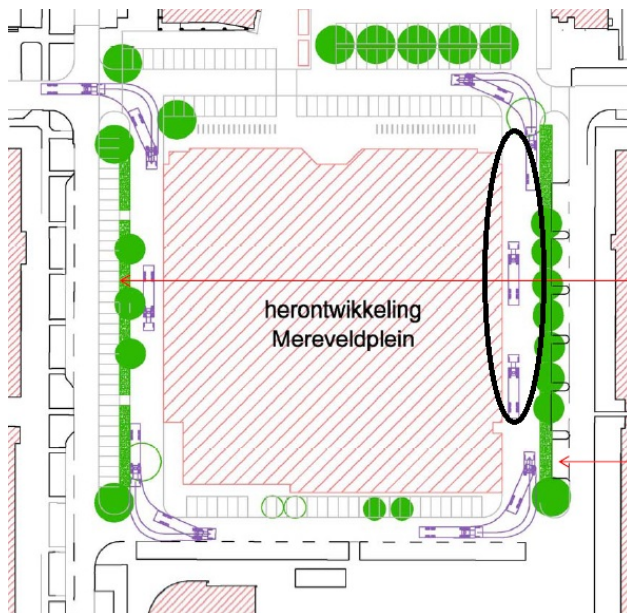
De aanvullende verkeersaantrekkende werking van de supermarkt van 650 ritten op de vrijdag (werkdag) en maximaal 850 ritten op de zaterdag (weekenddag) bovenop de toekomstige verkeersgeneratie in de maximale variant (3.250 ritten), leidt in geen geval tot onacceptabele verkeersintensiteiten.

Er is daarmee wel een toename waardoor de verkeersveiligheid iets meer onder druk komt te staan maar de totale toekomstige verkeersintensiteiten zullen in alle gevallen nog passen binnen de categorisering en inrichting van de wegen rondom het Mereveldplein.

Voor wat betreft het onderdeel verkeersveiligheid, als gevolg van de toenames van verkeer, is er dan ook geen aanleiding om het plan hierop geen doorgang te verlenen.

4 Bevoorradingsverkeer

Naast de normale aanvullende toestroom van verkeer rijdt er als gevolg van de supermarkt ook aanvullend vrachtverkeer voor het laden- en lossen. De beoogde supermarkt heeft aangegeven dat er twee tot drie keer per dag bevoorraad wordt. Dit zal in de ochtend, middag en begin van de avond plaatsvinden. In figuur 4.1 is de routing van dit verkeer weergegeven.



Figuur 4.1: Routing laden en lossen

Belangrijk voordeel van deze routing is dat het vrachtverkeer alle verkeersbewegingen vooruit kan maken. Dit is goed voor de verkeersveiligheid. Wel zal in de definitieve uitwerking gestreefd moeten worden naar laad- en lostijden die niet samenvallen met de schooltijden van de omliggende scholen.