BVA verkeersadviezen
vormgevers van mobiliteit

Stationsplein 6
8011 CW Zwolle
postbus 40089
8004 DB Zwolle
bva@bvaverkeer.nl
www.bvaverkeer.nl

Aan Jeroen Doornbos, Nijhuis Bouw

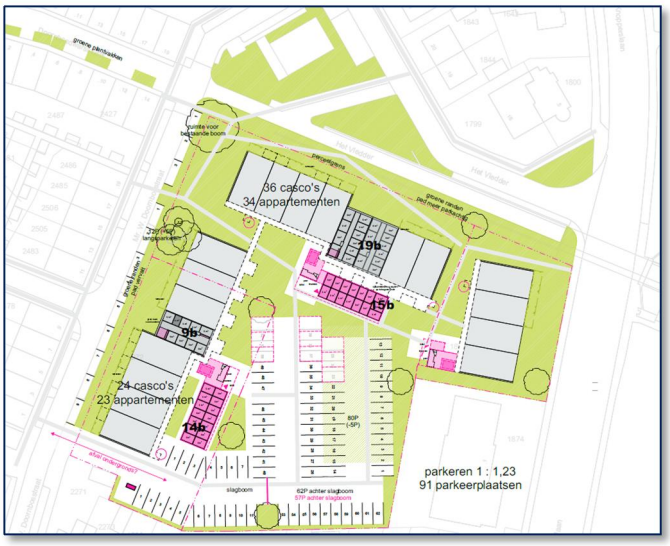
Van Jan Haveman, BVA Verkeersadviezen

Datum 22 januari 2021

Betreft Verkeerskundige effecten herontwikkeling MULO locatie Meppel

1. Inleiding

Nijhuis Bouw is bezig met het herontwikkelen van de voormalige MULO locatie aan Het Vledder in Meppel. Op de betreffende locatie is de bouw van 75 appartementen voorzien. Een indicatie van de plannen is weergegeven in onderstaande figuur. De woningen moeten uiteraard worden ontsloten voor (gemotoriseerd)verkeer en in de bestaande planvorming is een ontsluiting voorzien aan de westzijde van het plangebied op de Meester W. Doornbosstraat.



Er is een aantal zienswijzen ingediend op het voorontwerp bestemmingsplan. De zienswijzen richten zich onder andere op de ontsluiting van het plangebied. Het ontbreken van een verkeerskundig analyse wordt hierbij als gemis ervaren.

Om deze reden heeft Nijhuis Bouw BVA Verkeersadviezen gevraagd de situatie verkeerskundig te beoordelen en te bepalen of de voorziene ontsluitingsstructuur aanvaardbaar is of dat aanvullende maatregelen nodig zijn. In voorliggende notitie doen wij verslag van onze bevindingen. In hoofdstuk 2 gaan wij in op de huidige (verkeers)situatie rondom het plangebied, waarna wij in hoofdstuk 3 de toekomstige ontwikkelingen end e verkeerskundige effecten hiervan beschrijven. In hoofdstuk 4 ten slotte vatten we de bevindingen nog eens samen en doen wij aanbevelingen.

2. Huidige situatie

Omgevingskenmerken

De ontwikkellocatie maakt onderdeel uit van een veel groter gebied, aan de oostzijde van het centrum van Meppel, dat de afgelopen decennia is herontwikkeld. In

het gebied waren oorspronkelijk onder andere de Markthallen, de Gasfabriek en sporthal Het Vledder gesitueerd, aangevuld met parkeerfaciliteiten. Al gedurende langere tijd vindt transformatie van het gebied naar woningbouw (en winkelvoorzieningen) plaats. Een van de laatste locaties die nog moet worden ingevuld betreft de locatie van de voormalige MULO aan de oostzijde van het gebied, gelegen tussen de Gasgracht, de Burgemeester Knopperslaan, de Meester W. Doornbosstraat en de langzaamverkeer tunnel naar woonwijk Oosterboer en bedrijventerrein Blankenstein (zie figuur 1).



Figuur 1: Ligging plangebied

Ten westen hiervan heeft al grotendeels herontwikkeling plaatsgevonden in de vorm van woningen en winkelruimte.

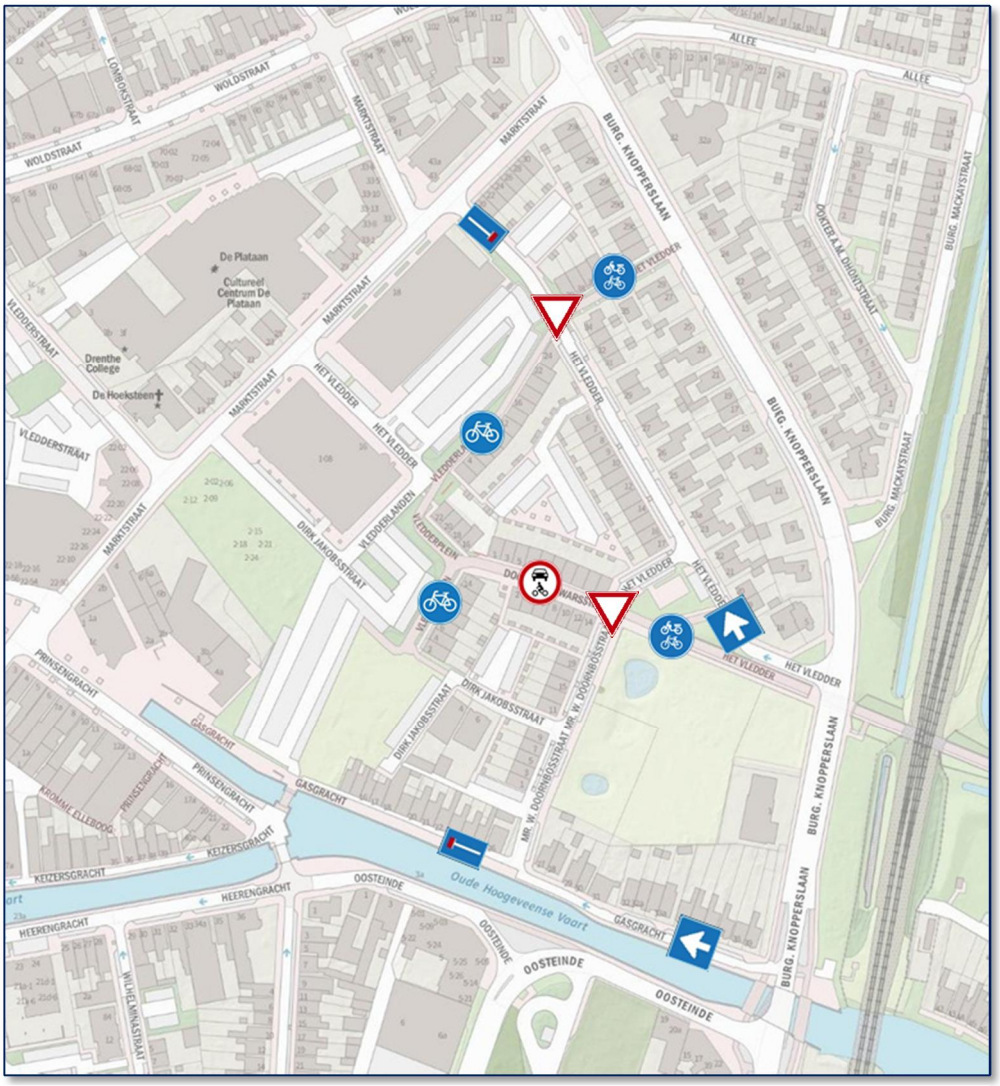
Verkeersstructuur

Zoals al aangegeven maakt de oorspronkelijke MULO locatie onderdeel uit van een groter herontwikkelingsgebied, ook wel bekend onder naam Het Vledder. Het grote gebied wordt omsloten door de driehoek Burgemeester Knopperslaan, Gasgracht/Prinsengracht en Markstraat. De Burgemeester Knopperslaan die aan de oostzijde van het gebied ligt, maakt onderdeel uit van de hoofdwegenstructuur van Meppel. De Marktstraat is een verbinding tussen de Burgemeester Knopperslaan en het centrumgebied van Meppel en vormt samen met de Kromme Elleboog, de Brouwerstraat, de Grote en Kleine Oever en de Eendrachtstraat een soort lus rond het centrum. Binnen genoemde gebied is er aan de zuidzijde sprake van een scheiding tussen het westelijke en oostelijke gebied. Hier zijn geen verbindingen voor gemotoriseerd verkeer beschikbaar.

Aan de noordzijde van het oostelijk gelegen gebied vormt de weg Het Vledder, die grotendeels parallel van de Burgemeester Knopperslaan ligt, de enige verbinding tussen de noord- en zuidzijde. De overige wegen binnen het gebied Gasgracht, Meester W. Doornbosstraat en de Dirk Jakobsstraat maken (naast Het Vledder) onderdeel uit van de interne verkeerstructuur van het woongebied en hebben een (zeer) ondergeschikte functie. Feitelijk vervullen deze wegen uitsluitend een functie voor de ontsluiting van aanliggende en in de directe omgeving gelegen woonbebouwing. De Doornbosdwarsstraat is niet toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer.

- ***Verkeersmaatregelen***

Een aantal wegen is aangewezen als eenrichtingsweg en een deel van de wegen is niet toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer. In figuur 2 is de verkeerscirculatie rondom het plangebied weergegeven.



Figuur 2: Verkeersmaatregelen (circulatie)

Naast de circulatiemaatregelen zijn er nog andere verkeersmaatregelen van kracht. Zo ligt het gebied in een parkeerverbodszone, dat wil zeggen dat alleen op aangegeven plaatsen geparkeerd mag worden en geldt een betaald/vergunninghouders parkeerregime.

Er is sprake van een verblijfsgebied waarbinnen een maximum snelheid van 30 km/uur, aangeduid door middel van een 30 km/uur zone, van toepassing is. Dit betekent ook dat er op de wegen sprake is van een gemengde verkeersafwikkeling. Fietsers en gemotoriseerd verkeer maken gebruik van dezelfde verkeersruimte. Dit geldt uiteraard niet voor de aanwezige fietspaden. De voor gemotoriseerd verkeer toegankelijke wegen zijn voorzien van voetpaden, meestal verhoogd gelegen aan beide zijden van de rijbaan. Parkeren vindt buiten de rijbaan plaats in langsparkeervakken (of op parkeerterreinen).

Binnen de 30 km/uur zone is er sprake van gelijkwaardigheid op de kruispunten. De enige uitzonderingen hierop vormen de fietsroutes Blankenstein-Gasgracht-Doornbossdwarsstraat en de route 'Vledderlanden'. Aan het fietsverkeer op deze routes moet op respectievelijk de Meester W. Doornbosstraat en Het Vledder voorrang worden verleend (zie ook figuur 2).

- ***Vormgeving wegen***

De in dit kader meest relevante wegen zijn voorzien van een klinkerverharding. Zoals aangegeven is er sprake van een gemengde verkeersafwikkeling en zijn er langs of op de wegen geen voorzieningen voor fietsverkeer aanwezig en wordt buiten de rijbaan geparkeerd in langsparkeervakken of parkeerkoffers.

De wegbreedte varieert enigszins binnen het gebied. De Gasgracht is hierbij de smalste weg met een breedte van circa 3,4 meter, het betreft hier een eenrichtingsweg. Het Vledder varieert in breedte, van ruim 5,0 meter op het eerste deel vanaf de Burgemeester Knopperslaan naar 3,8 meter op het deel tussen de bocht en de aansluiting met de Meester W. Doornbosstraat. Tussen de Meester W. Doornbosstraat en de Vledderlanden is de weg 4,6 meter breed, waarna de breedte tussen de Vledderlanden en de Marktstraat oploopt naar 5,4 meter. Beide laatstgenoemde wegvakken mogen in twee richtingen worden bereden. Dit geldt ook voor de aangrenzende Markstraat die met 6,0 meter de weg met de grootste wegbreedte is. In alle gevallen heeft de maatvoering betrekking op de netto beschikbare rijbaanbreedte, aangezien buiten de rijbaan wordt geparkeerd.

3. Toekomstige situatie

Zoals in de inleiding al is aangegeven betreft het de realisatie van 75 appartementen verdeeld over drie bouwblokken. Het gaat hierbij om woningen in het sociale huur segment. De primaire doelgroep voor deze appartementen betreft ouderen/senioren. Deze woningen gaan gemotoriseerd verkeer genereren dat het complex over de openbare wegen moet kunnen bereiken en uiteraard ook moet kunnen parkeren. In dit hoofdstuk gaan wij op beide aspecten in.

3.1 Parkeren

Bewoners en bezoekers van de appartementen kunnen parkeren aan de zuidzijde van het plangebied op een parkeerplaats op eigen terrein. Deze parkeerplaats bevat 91 parkeerplaatsen. Om vast te stellen of dit aantal parkeerplaatsen volstaat, is getoetst aan CROW publicatie 381 'Toekomst bestendig parkeren'. In deze publicatie is voor diverse woningtypen een kengetal opgenomen met betrekking tot het benodigde aantal parkeerplaatsen bij ontwikkelingen. Wij merken op dat CROW onderscheid maakt in minimale en maximale kengetallen. In voorliggende notitie wordt

uitgegaan van de gemiddelde waarde. In genoemde publicatie wordt daarnaast onderscheid gemaakt in diverse gebiedstyperingen en stedelijkheidsgraden. Als we voor Meppel op basis van de woningdichtheid uitgaan van stedelijkheidsgraad 'matig stedelijk gebied' en voor de gebiedstypering 'schil centrum' aanhouden, dan bedraagt het kengetal 1,2 parkeerplaats per woning. Hierin is het bezoekersparkeren inbegrepen. De voorziene 75 woningen gekoppeld aan dit kengetal leiden tot een behoefte aan 90 parkeerplaatsen. Het plan zoals dat nu voorligt, voorziet hier dus in. Hierbij merken wij op dat, zoals al eerder is aangegeven, de primaire doelgroep ouderen betreft. In de berekeningen is uitgegaan van reguliere appartementen, waardoor de parkeervraag in de praktijk naar verwachting lager zal liggen dan berekend, omdat het autobezit onder senioren over het algemeen lager ligt dan onder 'gemiddelde huishoudens'. De autotoegang naar het parkeerterrein is voorzien aan de zuidzijde van het gebied. De toegangsweg wordt aangesloten op de Meester W. Doornbosstraat ter hoogte van de meest zuidelijke gelegen woning aan deze straat (Meester W. Doornbosstraat 1).

3.2 Bereikbaarheid

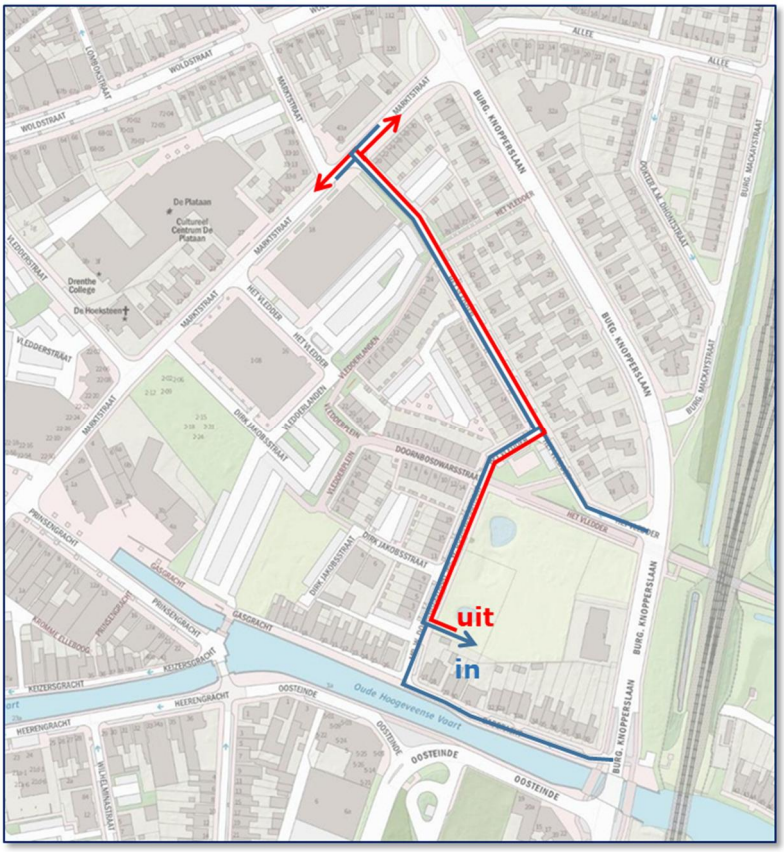
- ***Verkeersgeneratie***

Deze 75 woningen gaan verkeer genereren. Om te kunnen bepalen hoeveel verkeersbewegingen er zullen gaan ontstaan, zijn evenals voor het parkeren kengetallen beschikbaar. Ook deze zijn opgenomen in eerder genoemde CROW publicatie 381 'Toekomst bestendig parkeren'. Ook bij het bepalen van de verkeersgeneratie zijn wij uitgegaan van de gemiddelde waarde van het minimale en maximale kengetal en is uiteraard dezelfde gebiedstypering en stedelijkheidsgraad gehanteerd als bij de parkeerberekening. Voor sociale huurwoningen bedraagt het kengetal 3,4 ritten per woning per gemiddelde weekdag. Hiermee komt het aantal te verwachten ritten voor de nieuwbouw (75 appartementen) uit op 255 ritten. Het betreft hier de waarde voor de gemiddelde weekdag. Om te komen tot het aantal verkeersbewegingen op een gemiddelde werkdag dient het berekende aantal voor de weekdag te worden vermenigvuldigd met een factor 1,11. Een en ander betekent dus dat op een gemiddelde werkdag circa 285 (afgerond 300) verkeersbewegingen per etmaal te verwachten zijn. Ook hiervoor geldt analoog aan de parkeerberekening dat het aantal ritten in de praktijk naar verwachting lager zal liggen als gevolg van de seniorendoelgroep. Uitgaande van de worst case benadering van circa 300 verkeersbewegingen per etmaal betekent dit circa 30 verkeersbewegingen in het drukste uur. Dat wil zeggen dat in het drukste uur circa een voertuig per twee minuten het gebied benadert of verlaat.

- ***Ontsluitingsstructuur***

Als gevolg van geldende verkeersmaatregelen (eenrichtingverkeer) zijn er diverse mogelijkheden om het plangebied te bereiken, maar het verlaten hiervan kan slechts via één route. In figuur 3 is aangegeven welke routes er voor aankomend en vertrekkend verkeer voorhanden zijn.

Vanaf de Burgemeester Knopperslaan kan het gebied worden bereikt via de Gasgracht en via Het Vledder, waarbij uiteraard in beide gevallen voor het laatste deel van het traject de Meester W. Doornbosstraat moet worden gebruikt. Daarnaast is er de mogelijkheid om vanaf de Markstraat via Het Vledder en de Meester W. Doornbosstraat het gebied te bereiken. Het verlaten van het gebied kan alleen via laatstgenoemde route en dan uiteraard in de tegenrichting hiervan.

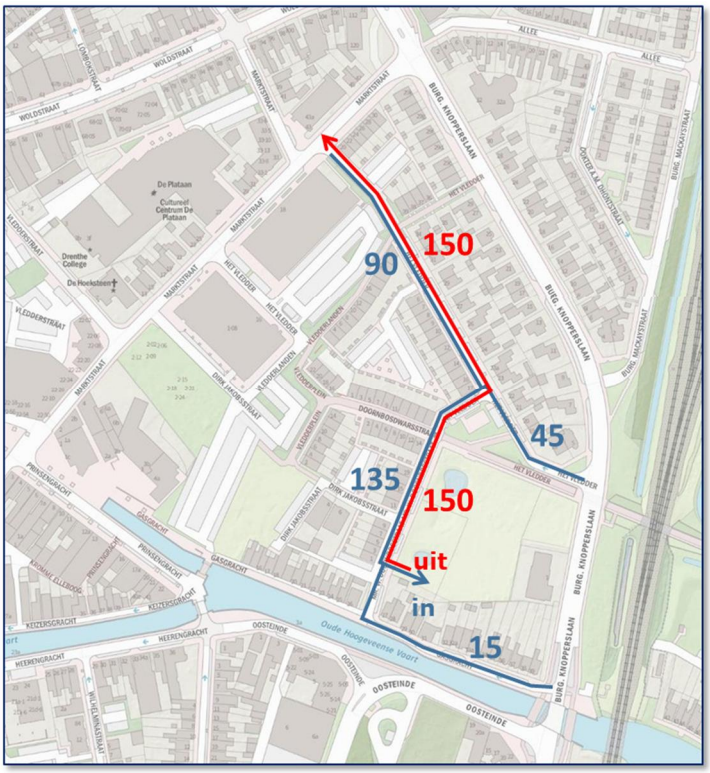


Figuur 3: Aan- en afrijroutes plangebied

- ***Effecten***

Als de totale verkeersstructuur van Meppel wordt beschouwd dan maakt de Burgemeester Knopperslaan onderdeel uit van de hoofdwegenstructuur van Meppel. Feitelijk vormt deze weg samen met de aansluitende wegvakken mede de drager van de verkeerstructuur van de kern. Het externe verkeer (verkeer met een herkomst (of bestemming) buiten Meppel) van en naar de appartementen zal dan ook vrijwel altijd via de Burgemeester Knopperslaan aanrijden. Gezien de ligging van het gebied ten opzichte van de aansluitingen van Meppel op het hoofdwegennet (A32) en de overwegende oriëntatie van Meppel in zuidelijke richting zal het externe verkeer overwegend uit zuidelijke richting het gebied benaderen. Dit is immers de kortste route naar de A32 (aansluiting Meppel of Meppel-Zuid). Dit verkeer zal voor een deel gebruik maken van de toegangen Gasgracht en Het Vledder. Dit geldt ook voor intern verkeer (verkeer met herkomst of bestemming binnen Meppel) van en naar het zuidelijke deel van de kern of de wijk Oosterboer. Gezien de vormgeving van de aansluiting van de Gasgracht op de Burgemeester Knopperslaan en het profiel van deze weg, is het de verwachting dat niet veel automobilisten deze route zullen gaan kiezen, maar meer via de tweede optie Het Vledder zullen rijden. Als we uitgaan dat 10% van de automobilisten de route via de Gasgracht volgt dan betreft het derhalve circa 15 ritten per etmaal, een relatief verwaarloosbaar aantal. Hierbij gaan wij uit van afgerond 300 ritten per etmaal onder te verdelen in 150 aankomsten en 150 vertrekkende bewegingen. Met dezelfde uitgangspunten en een aanname dat 30% van de aankomende ritten (in- en extern) via Het Vledder verloopt, leidt dit tot de

conclusie dat 45 automobilisten gebruik zullen maken van het eenrichting deel van genoemde weg. De overige 90 aankomende voertuigen zullen het noordelijke deel van Het Vledder gaan belasten. Het vertrekkend verkeer heeft zoals al aangegeven slecht één ontsluitingsmogelijkheid. Al deze voertuigen zullen via de Meester W. Doornbosstraat en Het Vledder richting de Marktstraat gaan rijden. In figuur 4 is op basis van voornoemde uitgangspunten de verwachte belasting van de omliggende wegen als gevolg van de realisering van de 75 appartementen weergegeven.



Figuur 4: Verwachte aantal verkeersbewegingen a.g.v. realisatie bouwplan (gemiddelde werkdag)

Uit de figuur blijkt dat de Gasgracht slechts enkele voertuigen per etmaal extra te verwerken krijgt. De Meester W. Doornbosstraat ten noorden van de aansluiting van het parkeerterrein krijgt de grootste hoeveelheid extra verkeer te verwerken. Het gaat hierbij naar verwachting om circa 285 voertuigbewegingen. Het zuidelijke deel van Het Vledder wordt met 45 voertuigbewegingen extra belast en het noordelijke deel met 240 voertuigbewegingen.

4. Conclusie en aanbevelingen

- ***Parkeren***

Uit het voorgaande kan worden geconcludeerd dat de realisatie van de 75 appartementen naar verwachting leidt tot een parkeervraag van 90 parkeerplaatsen. Hierin voorziet de planontwikkeling, waardoor bewoners en bezoekers van de nieuwbouw op eigen terrein kunnen parkeren en het niet de verwachting is dat er overloop naar omliggende straten zal gaan plaatsvinden. Wellicht ten overvloede merken wij op dat het terrein dan wel toegankelijk moet zijn voor bezoekend verkeer. Tevens vermelden zij dat de gepresenteerde waarden waarschijnlijk hoger liggen dan de praktijk situatie omdat de appartementen vooral voor senioren bestemd zin, waarvoor geldt dat het autobezit over het algemeen wat lager ligt dan gemiddeld.

- ***Ontsluiting***

Hoewel er sprake zal zijn van een toename van verkeer op de wegen betreft het in absolute zin een relatief gering aantal voertuigen. Voor zover ons bekend zijn van de Meester W. Doornbosstraat geen verkeersgegevens over de huidige situatie bekend. Kijken we naar het aantal woningen dat via deze weg wordt ontsloten en uitgaande van het feit dat er geen doorgaand verkeer door de wijk rijdt (dat de route Gasgracht-Meester W. Doorbosstraat-Het Vledder volgt om de Markstraat te bereiken) dan zal de intensiteit op de het zuidelijke deel van de Meester W. Doornbosstraat (ten zuiden van de aansluiting met de Dirk Jakobsstraat) naar verwachting niet veel meer dan 100 motorvoertuigen per etmaal bedragen. Het noordelijke deel van de Meester W. Doornbosstraat verwerkt iets meer verkeer aangezien hier ook het City Hotel en nog een aantal extra woningen op wordt ontsloten. Maar ook voor dit deel is het niet de verwachting dat de 200 motorvoertuigen per etmaal in de huidige situatie wordt overschreden.

Na de realisatie van de woningen zal het noordelijke deel van de Meester W. Doornbosstraat in totaliteit met maximaal circa 500 motorvoertuigen per etmaal worden belast. Een zeer acceptabele waarde voor een woonstraat. Woonstraten vallen in de categorie 'erftoegangswegen', waarvoor door CROW (kennisinstituut voor verkeer en vervoer) een maximaal acceptabele intensiteit van 5.000 – 6.000 motorvoertuigen per etmaal is aangegeven. Uiteraard is een en ander wel afhankelijk van de omgevingskenmerken en aanwezige infrastructuur, maar deze waarde geeft wel een indicatie over hoe een wegvakbelasting van 500 motorvoertuigen per etmaal moet worden beschouwd. Hoewel de totale intensiteit op Het Vledder waarschijnlijk nog weer wat hoger is, geldt hetzelfde voor deze straat. Op basis van het aantal woningen dat via deze weg wordt ontsloten verwachten wij in de toekomstige situatie een intensiteit op deze weg van maximaal circa 800 motorvoertuigen. Ook hiervoor geldt dat dat een alleszins acceptabele waarde is voor een woonstraat. Om een en ander in perspectief te plaatsen betreft dit op het drukste wegvak in een spitsperiode circa 80 motorvoertuigbewegingen. Dat betekent derhalve iets meer dan 1 voertuig per minuut. Waarbij deze verkeersbewegingen zich over beide richtingen verdelen in spitsperioden globaal in de verhouding 80%/20%, waarbij de ochtendspits overwegend vertrekkend verkeer betreft en de avondspits overwegend aankomend verkeer.

Hoewel de kans dat voertuigen elkaar tegenkomen bij dergelijke intensiteiten gering is, is het passeren van twee personenauto's goed mogelijk. Bij een rijsnelheid van 30 km/uur, die in de Meester W. Doornbosstraat naar verwachting zeker niet hoger zal liggen, is voor een rijdende personenauto 2,05 meter nodig. Dit betekent voor twee elkaar passerende voertuigen een benodigde breedte van 4,1 meter. Hieraan voldoen alle wegen binnen het gebied, voor zover deze in twee richtingen mogen worden bereden. CROW geeft weliswaar als 'minimale' maat voor erftoegangswegen 4,8 meter aan, maar deze maat is gebaseerd op een profiel waarin als maatgevend conflict een auto en twee fietsers geldt, waarbij passages veelvuldig voorkomen. Iets dat in onderhavige situatie niet geldt. De lage intensiteiten maken dat elkaar passeren niet frequent voorkomt en ook hoge fietsintensiteiten zijn op de ontsluitende wegen niet te verwachten, aangezien de hoofdfietsroutes binnen het gebied niet via deze wegen verlopen maar deze juist kruisen. Het breder maken van wegen leidt uiteraard tot eenvoudiger passeerbewegingen, maar leidt ontegenzeggelijk ook tot hogere snelheden, iets wat in woonstraten zeer ongewenst is. Vrachtverkeer komt in

deze wijk nagenoeg niet voor, waardoor hiermee in de profilering geen rekening hoeft te worden gehouden voor zover het eenvoudige passeerbewegingen betreft.

Ten aanzien van de locaties waar aan fietsroutes voorrang moet worden verleend worden ook geen afwikkelingsproblemen verwacht. Zoals aangegeven zal het maximaal een intensiteit van circa 1 voertuig per minuut zijn. Het is niet de verwachting dat zich in de kruisende fietsstromen binnen deze perioden geen voldoende groot hiaat zal voordoen om de route te kunnen kruisen. Het ontstaan van wachtrijen voor de fietsroutes is dan ook zeer onwaarschijnlijk.