

Rapport

Projectnummer: 355776

Referentienummer: SWNL0213172


Datum: 21-09-2017

ONTSLUITING WINSUM-WEST



Definitief

Verantwoording

Titel	Ontsluiting Winsum-West
Projectnummer	355776
Referentienummer	SWNL0213172
Revisie	Definitief
Datum	21 september 2017
Auteur(s)	Pascal Hettinga
E-mailadres	pascal.hettinga@sweco.nl
Gecontroleerd door	Rauke de Hoop
Paraaf gecontroleerd	
Goedgekeurd door	Rob Althuisius
Paraaf goedgekeurd	

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Doelstelling	4
1.3	Methodiek	4
1.4	Leeswijzer	4
2	Inventarisatie huidige situatie	5
2.1	Wegenstructuur	5
2.2	Wegkenmerken	6
2.3	Intensiteiten	7
2.3.1	Schilligeham.....	7
2.3.2	Garnwerderweg	7
2.4	Ongevallen.....	8
3	Voorgenomen ontwikkelingen	8
3.1	Beschrijving ontwikkelingen Winsum-West	8
3.2	Herinrichting N361	9
4	Beschrijving effecten voorgenomen ontwikkelingen	11
4.1	Verkeerstoename	11
4.1.1	Verkeerstoename voetbal	11
4.1.2	Verkeerstoename hockey en korfbal.....	11
4.1.3	Totale verkeerstoename	11
4.2	Bereikbaarheid	12
4.3	Verkeersveiligheid	12
5	Conclusies en aanbevelingen	14
5.1	Wenselijke situatie	14
5.2	Advies aanvullende maatregelen Garnwerderweg.....	14
	Bijlage Afbeelding van het huidige aantal parkeerplaatsen in Winsum-West	15

1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de aanleiding, doelstelling, methodiek van het onderzoek en de leeswijzer van het rapport beschreven.

1.1 Aanleiding

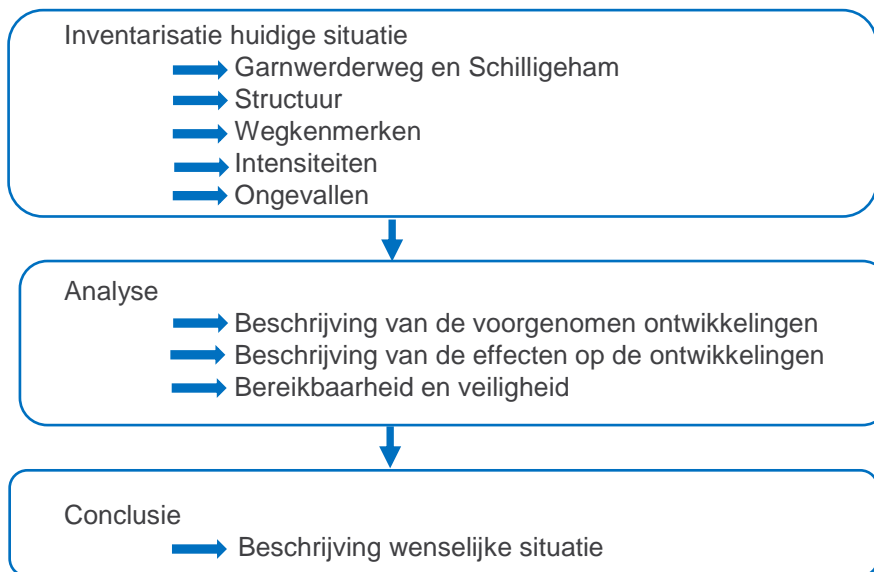
In Winsum worden ten westen van de N361 drie nieuwe sportvelden aangelegd. Hiervoor beoogt de gemeente voor de ontsluiting een noordelijke aansluiting op de G. Reindersstraat en een zuidelijke aansluiting op de Garnwerderweg. Sweco is gevraagd onderzoek te doen naar de noodzakelijkheid van de tweede ontsluiting op de Garnwerderweg en hoe de te verwachten verkeerstoename op de Garnwerderweg zich verhoudt tot de verkeersveiligheid.

1.2 Doelstelling

De doelstelling van dit onderzoek is om te bepalen of een tweede ontsluiting op de Garnwerderweg noodzakelijk is voor de ontsluiting van Winsum-West en hoe zich dit verhoudt tot de (verkeers)veiligheid in Winsum-West en op de Garnwerderweg.

1.3 Methodiek

In het onderstaande schema wordt de methodiek, de stappen van dit onderzoek, schematisch weergegeven.



1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de huidige situatie in kaart gebracht. In dit hoofdstuk worden de wegenstructuur, wegkenmerken, intensiteiten en ongevallen beschreven. In hoofdstuk 3 worden de voorgenomen ontwikkelingen met betrekking tot de nieuw te realiseren sportvelden in kaart gebracht. Vervolgens worden in hoofdstuk 4 de verkeerseffecten van deze ontwikkelingen beschreven en hoofdstuk 5 bevat de conclusies en aanbevelingen van het onderzoek.

2 Inventarisatie huidige situatie

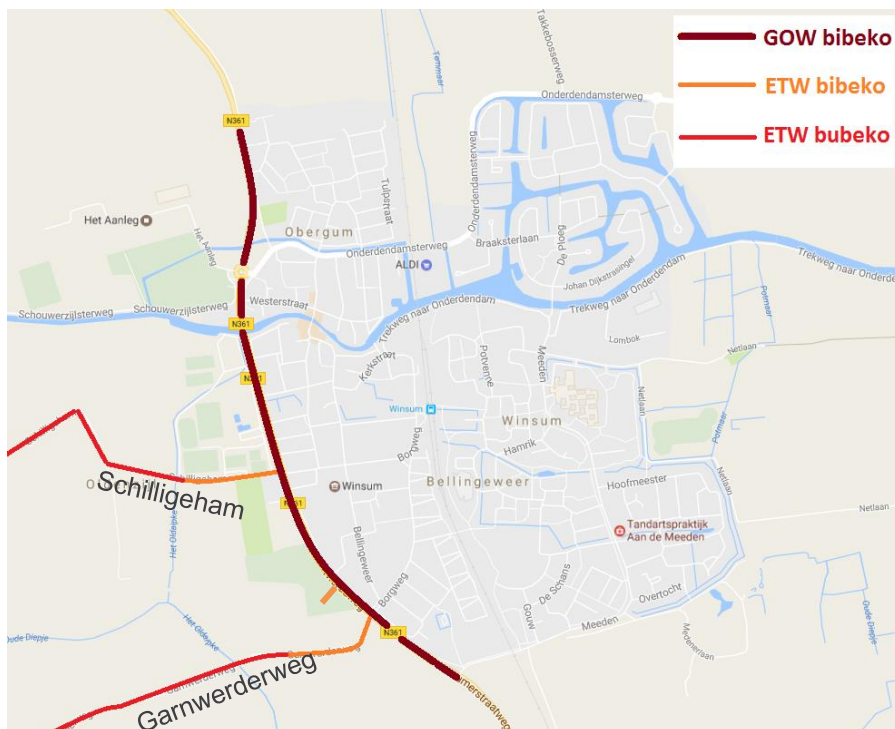
In dit hoofdstuk wordt de huidige situatie van zowel de Schilligeham als de Garnwerderweg beschreven. Er wordt hierbij in paragraaf 2.1 ingegaan op de wegenstructuur en in paragraaf 2.2 op de wegkenmerken van de Schilligeham en de Garnwerderweg. Vervolgens beschrijft paragraaf 2.3 de intensiteiten en de ongevallen.

2.1 Wegenstructuur

De huidige ontsluiting van Winsum-West naar de N361 vindt plaats via de Schilligeham. De Schilligeham is een erftoegangsweg die deels binnen de bebouwde kom ligt. Binnen de bebouwde kom dient de weg als toegang en ontsluiting van de voetbalvereniging, de korfbalvereniging, de hockeyvereniging, de tennisclub, het zwembad, de camping, de begraafplaats en een woning. Buiten de bebouwde kom dient de weg voor de ontsluiting van een aantal boerderijen en agrarische percelen. Deze verschillende functies op de Schilligeham trekken ook verschillende modaliteiten aan (fietsverkeer, autoverkeer, landbouwverkeer, etc.).

Ten zuiden van de Schilligeham ligt een toegangsweg naar de volkstuinen. Voor het gebied Winsum-West is deze in principe alleen bedoeld voor hulpdiensten, maar in de praktijk maakt ook verkeer van de hockey- en korfbalvereniging gebruik van deze toegangsweg. Deels wordt door deze bezoekers geparkeerd op de parallelweg van de N361 ter hoogte van het kunstgrasveld.

De Garnwerderweg verbindt Garnwerd met de N361 en is gecategoriseerd als erftoegangsweg. Binnen de bebouwde kom sluiten opritten van aanliggende woningen rechtstreeks aan op de Garnwerderweg. Ook is er nabij de N361 een tankstation aanwezig.



Afbeelding 1 Wegenstructuur Winsum-West. Bron Google maps

2.2 Wegkenmerken

De toegestane maximumsnelheid op de Schilligeham is 30 km/uur. Er is geen markering op de weg aangebracht. Dit is conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig voor een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. De weg is vrij smal en wordt daarnaast visueel versmald door het groen aan weerszijden van de weg.



Afbeelding 2: Schilligeham

Op de Garnwerderweg zijn binnen de bebouwde kom fietssuggestiestroken aangebracht. Er geldt een toegestane maximumsnelheid van 50 km/uur. Dit snelheidsregime wijkt af van de richtlijnen van Duurzaam Veilig. Hiervoor geldt normaliter een toegestane maximum snelheid van 30 km/uur waarbij de weg is ingericht zonder fietssuggestiestroken. Buiten de bebouwde kom geldt op de Garnwerderweg een maximum snelheid van 60 km/uur.



Afbeelding 3 Garnwerderweg

2.3 Intensiteiten

2.3.1 Schilligeham

Uit de verkeerstelling van Sweco (eind juni/begin juli 2017) blijkt dat op een werkdag per etmaal 436 motorvoertuigen gebruik maken van de Schilligeham. Hiervan valt 1% onder de categorie zwaar verkeer. De intensiteiten en percentages op een werkdag verschillen nauwelijks met een zaterdag. Gelet op de periode waarin de telling heeft plaatsgevonden ontbreekt het verkeer dat door v.v. Winsum (locatie voormalige v.v. Hunsingo) wordt gegenereerd omdat op het moment van de telling het voetbalseizoen voorbij was.

Verkeersintensiteit Schilligeham (exclusief verkeer naar voormalige v.v. Hunsingo)		
Motorvoertuigen per werkdag/etmaal	Percentage middelzwaar verkeer	Percentage zwaar verkeer
436	0%	1%

Voor het verkeer dat gegenereerd wordt door v.v. Winsum (en speelt op de locatie van de voormalige v.v. Hunsingo) wordt daarom een inschatting gemaakt. Aan de hand van het aantal parkeerplaatsen dat nu wordt gebruikt door de voetbalvereniging wordt de verkeersgeneratie bepaald.

In de bijlage is een afbeelding toegevoegd waarin het aantal parkeerplaatsen in het gebied is weergegeven. De locatie waar 24 parkeerplaatsen zijn aangegeven is bestemd voor de voetbalvereniging. Op wedstrijddagen wordt echter ook vaak bij het zwembad (de locatie met 75 parkeerplaatsen) geparkeerd. Er wordt een aanname gedaan dat de helft van dit terrein gebruikt wordt door bezoekers van de voetbalvereniging. In totaal worden daarmee 62 ($24 + 0,5 \times 75$) parkeerplaatsen gebruikt door bezoekers van de voetbalvereniging. Op basis van het aantal parkeerplaatsen kan de verkeersgeneratie bepaald worden. Dit is in onderstaand schema weergegeven. Een turnover van 3,5 betekent dat één parkeerplaats op een zaterdag gemiddeld 3,5 keer in gebruik genomen wordt.

Verkeersgeneratie			
Aantal parkeerplaatsen dat gebruikt wordt voor bezoekers van voetbal	Turnover 3,5	In- en uitgaand	Intensiteit
62	3,5	2	434

Met de inschatting van de intensiteit die door de voetbalvereniging gegenereerd wordt komt de totale intensiteit van de Schilligeham uit op 870 ($436 + 434$) motorvoertuigen per etmaal. Deze intensiteit is een piekberekening omdat niet in alle perioden van het jaar alle sporten actief zijn. Een groot deel van het jaar zijn het zwembad, de tennisvelden en de hockey- en korfbalvelden dicht. Doorgaans ligt de totale intensiteit het lager maar er wordt uitgegaan van een piekberekening omdat de wegen in het gebied dit piekverkeer moeten kunnen afwikkelen.

2.3.2 Garnwerderweg

Uit de verkeerstelling (uitgevoerd eind juni/begin juli 2017) volgt dat op de Garnwerderweg de verkeersintensiteit 1.904 motorvoertuigen per etmaal is op een werkdag. Hiervan is het percentage licht verkeer 90%, het percentage middelzwaar verkeer 4% en het percentage zwaar verkeer 3%. De verkeersintensiteit op een zaterdag is 1.652 motorvoertuigen per etmaal en het percentage middelzwaar en zwaar verkeer is samen 3%. De normcapaciteit

van een erftoegangsweg bedraagt 6.000 motorvoertuigen per etmaal.¹ De huidige verkeersintensiteit is daarmee passend bij de functie van een erftoegangsweg.

2.4 Ongevallen

Op de Garnwerderweg zijn buiten de bebouwde kom twee wegvakken waar tussen 2011 en 2015 ongevallen zijn geregistreerd met uitsluitend materiële schade. Op afbeelding 4 zijn de wegvakken weergegeven. Op wegvak 1 hebben 12 ongevallen plaatsgevonden en op wegvak 2, 5. Over de toedracht en de aard van deze ongevallen is niets bekend maar een te hoge snelheid (V85 = 69 km/uur) met een aantal krappe bochten lijkt hierbij een rol te spelen. In de periode tussen 2011 en 2015 is er op het wegvak 3 binnen de bebouwde kom in 2015 1 ongeluk geregistreerd met uitsluitend materiële schade.

Daarnaast hebben er op het kruispunt N361 – Garnwerderweg (locatie 4) 3 tot 5 ongevallen plaatsgevonden met uitsluitend materiële schade. Op het kruispunt N361 – Schilligeham (locatie 5) heeft in de periode tussen 2011 en 2015 1 slachtofferongeval plaatsgevonden.



Afbeelding 4 Ongevallenlocaties en wegvakken Winsum-West en Garnwerderweg

3 Voorgenomen ontwikkelingen

In dit hoofdstuk worden de voorgenomen ontwikkelingen in Winsum-West en de herinrichting van de N361 beschreven.

3.1 Beschrijving ontwikkelingen Winsum-West

Op 1 juli 2016 zijn de voetbalverenigingen v.v. Viboa en v.v. Hunsingo gefuseerd tot v.v. Winsum. Op dit moment wordt er nog op twee locaties gespeeld, namelijk de locatie Schouwerzijlsterweg (voormalig v.v. Viboa) en de locatie Schilligeham (voormalig v.v.

¹ bron: CROW handboek verkeersmanagement

Hunisingo). De gewenste ontwikkeling in Winsum-West bestaat uit een nieuw sportcomplex voor circa 1.000 leden met in totaal vijf hele velden en één half veld. De bestaande sportvelden op de locatie Schouwerzijsterweg komen te vervallen en de huidige sportvelden op de locatie Schilligeham blijven bestaan. Ten zuiden van de Schilligeham worden daarnaast 3 extra sportvelden gerealiseerd. Hierbij komt een parkeerterrein met 150 parkeerplaatsen. Deze capaciteit is bepaald op basis van een schouw tijdens een thuiswedstrijd van de voormalige v.v. Viboa. Daarnaast komt bij het korfbal- en hockeyveld nog een parkeerterrein met 30 tot 32 parkeerplaatsen.

Het uitgangspunt is dat de Schilligeham een duidelijk herkenbare landschappelijke drager blijft en verkeerstechnisch alleen nog gebruikt wordt door langzaam verkeer. In de huidige situatie is het kruispunt voor autoverkeer onoverzichtelijk, waardoor verkeersonveilige situaties regelmatig voorkomen. Een toename van het verkeer op de Schilligeham is daarom niet wenselijk.

Voor het autoverkeer is de hoofdtoegang tot het sportcomplex gesitueerd ter hoogte van de G. Reindersstraat. Daarnaast is het uitgangspunt dat er een tweede ontsluiting komt op de Garnwerderweg. De Garnwerderweg komt in oostelijke richting weer uit op de N361.

Met de realisatie van twee nieuwe toegangswegen tot het sportpark zal de toegangsweg voor hulpdiensten nabij de volkstuinten worden afgesloten. In het kader van het project herinrichting N361 (zie paragraaf 3.2) is dit ook een uitdrukkelijke wens (eis) van de provincie.

In afbeelding 5 op de volgende pagina zijn de ontwikkelingen weergegeven.

3.2 Herinrichting N361

De N361 wordt in de toekomst heringericht om de barrièrewerking te verkleinen. Het betreft een provinciaal project waarvoor op dit moment plannen worden ontwikkeld. Uit het oogpunt van leefbaarheid moet de N361 tussen de G. Reindersstraat en de Garnwerderweg een meer dorps uitstraling krijgen. Hierdoor gaat de weg visueel meer onderdeel van het dorp uitmaken en wordt de snelheid geremd. Ook een aantal kruispunten, waaronder het kruispunt N361/Garnwerderweg, krijgt een nieuwe inrichting.



Afbeelding 5 Voorgenomen ontwikkelingen

4 Beschrijving effecten voorgenomen ontwikkelingen

Ten opzichte van de huidige situatie wordt extra verkeer gegenereerd doordat de voormalige v.v. Viboa (door de fusie met v.v. Hunsingo) in Winsum-West komt en doordat het verkeer van de hockey- en korfbalvereniging geen gebruik meer kan maken van de aparte ingang bij de volkstuintjes. Hoe de verkeerstoename van deze ontwikkelingen zich verhoudt tot de bereikbaarheid en verkeersveiligheid wordt in dit hoofdstuk beschreven.

4.1 Verkeerstoename

4.1.1 Verkeerstoename voetbal

Het is gebruikelijk om bij het bepalen van verkeersgeneratie van voorzieningen gebruik te maken van kengetallen van het CROW. In de nieuwe en oudere publicaties van het CROW zijn echter geen kengetallen voor de verkeersgeneratie van sport- / voetbalvelden opgenomen. Op basis van een inschatting in vergelijking met een telling van het kentekenonderzoek uit (2013) rondom de huidige locatie van de voormalige v.v. Viboa wordt een zo realistisch mogelijk beeld gegeven van de verkeerstoename die er zal zijn door de verplaatsing van de sportvelden naar Winsum-West.

Om de verkeersgeneratie te bepalen wordt net als in hoofdstuk 2.3 gerekend met een turnover van 3,5 voor het aantal parkeerplaatsen dat in de huidige situatie de capaciteit is bij de voormalige v.v. Viboa. Dit zijn +/- 120 parkeerplaatsen. Op deze manier kan een goede inschatting worden gemaakt hoeveel verkeer de voormalige v.v. Viboa genereert en hoeveel verkeer er in Winsum-West in de toekomstige situatie bij komt. Rekening houdend met zowel in- als uitgaand verkeer betekent dit dat er 840 (120 x 3,5 x 2) extra vervoersbewegingen zijn ten opzichte van de huidige situatie. Uit het kentekenonderzoek uit 2013 volgt dat er op een zaterdag 1.135 vervoersbewegingen zijn. Met het feit dat er naast de sportvelden van de voormalige v.v. Viboa nog een paar functies aanwezig zijn in dat gebied is de inschatting van 840 vervoersbewegingen reeël.

4.1.2 Verkeerstoename hockey en korfbal

Het verkeer dat de hockey- en korfbalvereniging genereert is in de huidige situatie nog niet volledig meegenomen omdat dit verkeer niet volledig gebruik maakt van de Schilligeham (zoals ook beschreven is in hoofdstuk 2.3). In de toekomstige situatie maakt dit verkeer ook volledig gebruik van nieuwe ontsluitingsroutes van Winsum-West. Hiervoor worden bij het korfbal- en hockeyveld 32 parkeerplaatsen gerealiseerd. Er wordt een aanname gedaan dat de helft van deze parkeerplaatsen verkeer aantrekt dat in de huidige situatie nog niet is meegenomen, maar dat er in de toekomstige situatie er dus wel zal zijn. Op een maatgevende zaterdag worden in dat geval 112 (16 x 3,5 x 2) extra verkeersbewegingen gegenereerd.

4.1.3 Totale verkeerstoename

Met dit aantal hebben de voorgenomen ontwikkelingen in Winsum-West impact op het gebied omdat hierdoor een verdubbeling van de intensiteiten ontstaat.

Intensiteit huidige situatie Winsum-West (Schilligeham)	Verkeerstoename door voormalige v.v. Viboa	Verkeerstoename door korfbal en hockey	Intensiteit toekomstige situatie Winsum-West
870	840	112	1.822

4.2 Bereikbaarheid

De totale toekomstige intensiteit op een maatgevende dag (zaterdag) in Winsum-West is 1.822 motorvoertuigen per etmaal (zie vorige paragraaf). Gelet op de huidige structuur is het niet wenselijk om vast te houden aan de ontsluiting via de Schilligeham. Het kruispunt is, zoals ook in paragraaf 3.1 genoemd, in de huidige situatie voor autoverkeer onoverzichtelijk en een verdubbeling van de hoeveelheid verkeer is geen wenselijke situatie. Eén nieuwe noordelijke ontsluiting (ter hoogte van de G. Reindersstraat) zou de te verwachten nieuwe verkeersintensiteiten wel aankunnen, maar zorgt een tweede zuidelijke ontsluiting voor een evenwichtiger verkeersbeeld.

De verwachting is dat circa 40% via de G. Reindersstraat en 60% via de Garnwerderweg Winsum-West bereikt. De hoofdtoegang van het gebied is bij de G. Reindersstraat en via deze ingang is het de kortste route voor de noordelijke voetbalvelden, het zwembad, de tennisvereniging, de begraafplaats en de camping, ongeacht of men vanuit noordelijke of zuidelijke richting komt. Voor de zuidelijke voetbalvelden en het hockey- en korfbalveld is de kortste route (vanuit het zuiden) via de Garnwerderweg.

Twee ontsluitingen heeft de voorkeur van de hulpdiensten. Het advies van de hulpdiensten is om het gebied altijd vanuit zowel het noorden als het zuiden bereikbaar te houden. Daarnaast is het belangrijk om bij calamiteiten of werkzaamheden het gebied altijd te kunnen bereiken. Er is onderzocht of de route via de Schilligeham eventueel als tweede ontsluitingsroute voor hulpdiensten kan dienen, in plaats van de zuidelijke ontsluitingsroute via de Garnwerderweg. Dit blijkt niet mogelijk. De weg ten noorden van het nieuwe parkeerterrein (het terrein met 150 pp) kan door bijvoorbeeld wegwerkzaamheden of een ongeval geblokkeerd raken. Zonder een zuidelijke ontsluitingsroute is er op dat moment voor hulpdiensten geen mogelijkheid meer om de 3 nieuwe voetbalvelden, de hockey- en korfbalvereniging en de volkstuintjes te bereiken. Dit is geen wenselijke situatie.

4.3 Verkeersveiligheid

Uit het oogpunt van verkeersveiligheid levert een structuur met een noordelijke én zuidelijke ontsluiting ook positieve effecten op. Voor voetgangers en fietsers, met deels jonge en kwetsbare verkeersdeelnemers, is rondom de sportvelden door een evenwichtige verdeling en een lagere intensiteit van het gemotoriseerd verkeer de verkeerssituatie veiliger geworden. Dit draagt ook bij aan een positieve beleving van het gebied en de verkeersveiligheid.

De intensiteit op de Garnwerderweg neemt bij de in dit rapport aangenomen verdeling van het verkeer (60% zuid, 40% noord) op een zaterdag met maximaal 1.093 extra vervoersbewegingen toe. Dit is gevisualiseerd in afbeelding 6 op de volgende pagina. De totale intensiteit op de Garnwerderweg wordt daarmee in de toekomst maximaal 2.745 motorvoertuigen per etmaal op een zaterdag. Dit valt ruim binnen de normcapaciteit van 6.000 mvt/etmaal op een erftoegangsweg. Verder zal het zo zijn dat de 1.093 extra vervoersbewegingen verspreid over de dag gaan plaatsvinden. Er wordt daarom geen negatief effect verwacht voor de verkeersveiligheid en doorstroming. Verder is de verwachting dat door de herinrichting van de N361 de verkeersveiligheid van het kruispunt Garnwerderweg – N361 in de toekomst ook verbetert.



Afbeelding 6 Verdeling intensiteiten

5 Conclusies en aanbevelingen

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van de wenselijke situatie met betrekking tot de ontsluiting van Winsum-West.

5.1 Wenselijke situatie

Met het oog op de verkeersveiligheid en de doorstroming van Winsum-West, zoals beschreven is in paragraaf 4.2 en 4.3, is het van belang om de ontsluiting via een noordelijke én zuidelijke ontsluiting te realiseren. De verwachting is dat het verkeer wordt verdeeld over de twee routes, waardoor fietsers, voetgangers en motorvoertuigen veilig gezamenlijk met elkaar deel kunnen nemen in het verkeer. Daarnaast moet het gebied voor hulpdiensten in geval van een calamiteit altijd bereikbaar zijn. Zonder de zuidelijke ontsluitingsroute kan de bereikbaarheid van de 3 nieuwe sportvelden, de korfbal- en hockeyvereniging en het volkstuintencomplex voor hulpdiensten niet worden gegarandeerd. Daarnaast moeten bezoekers van het gebied in geval van een calamiteit het gebied ook altijd via één van de twee ontsluitingsroutes kunnen verlaten.

5.2 Advies aanvullende maatregelen Garnwerderweg

Op een maatgevende zaterdag neemt de verkeersintensiteit op de Garnwerderweg met maximaal 1.093 extra vervoersbewegingen toe. Door een spreiding van dit verkeer over de dag leidt deze verwachte toename niet tot een verminderde doorstroming. Wel wordt aanbevolen om een aantal extra maatregelen te nemen om de leefbaarheid en de verkeersveiligheid op de Garnwerderweg te waarborgen en te verbeteren. Deze maatregelen richten zich op het verlagen van de snelheid van het verkeer op de Garnwerderweg:

- De komgrens op de Garnwerderweg verplaatsen, zodat de nieuwe aansluiting binnen de bebouwde kom komt te liggen. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt is het ook wenselijk dat de ontsluitingswegen bij de sportvelden binnen de bebouwde kom komen te liggen. Het weggedeelte van de Garnwerderweg dat binnen de bebouwde kom ligt moet wel geaccentueerd worden omdat hier geen bebouwing aanwezig is. Dit kan bijvoorbeeld door extra bomen of hagen langs de weg te plaatsen. Dit zorgt voor een beleving die past bij een weg binnen de bebouwde kom. Daarnaast kan worden onderzocht of de afstand van ± 80 meter tussen de nieuwe aansluiting en de huidige komgrens, verkleind kan worden door de aansluiting dichterbij de huidige komgrens te situeren;
- De komgrens dient ook versterkt te worden ten opzichte van de huidige situatie. Dit kan bijvoorbeeld door het aanbrengen van een wegversmalling, een verhoging of een combinatie van beide. Dit zorgt ervoor dat weggebruikers hun snelheid buiten de bebouwde kom al aanpassen.
- De aansluiting van de nieuwe ontsluitingsweg op de Garnwerderweg vormgeven als een kruispuntplateau, met bijbehorende markering en uitgevoerd in gekleurd asfalt zodat het nieuwe kruispunt goed opvalt.
- Een haag aan de zuidzijde van de Garnwerderweg (net zoals nu al aan de noordzijde) waardoor de weg optisch wordt versmald. Dit zorgt voor een verlaging van de snelheid.
- De huidige fietssuggestiestroken op de Garnwerderweg verbreden waardoor de weg optisch nog meer wordt versmald. Ook dit zorgt voor een verlaging van de snelheid.

Bijlage Afbeelding van het huidige aantal parkeerplaatsen in Winsum-West



Afbeelding 7 Aantal parkeerplaatsen