

Aan:	VOF Zuiderhaven
Onderwerp:	Mobiliteitstoets uitwerkingsplan voormalig Dukdalfterrein te Harlingen
Datum:	1 maart 2017
Referte:	Ing. J.R. Albrechts

1. Aanleiding

Bij het havengebied in het centrum van Harlingen ligt het voormalig dukdalfterrein. Het perceel is momenteel braakliggend terrein. Het voornemen is op dit terrein nieuwbouw te realiseren bestaande uit 12 grondbonden woningen en 75 huurappartementen. De ontwikkeling wordt mogelijk gemaakt doormiddel van een uitwerkingsplan van het vigerend bestemmingsplan 'Havenkwartier'. Door de realisatie van 87 woningen zijn verkeerseffecten op het omliggende wegennetwerk te verwachten. In deze mobiliteitstoets worden de verkeerseffecten inzichtelijk gemaakt en beoordeeld.

2. Toetsingskader

Met betrekking tot het aspect verkeer en vervoer bestaat geen specifieke wetgeving. Wel wordt in het kader van een goede ruimtelijke ordening de aanvaardbaarheid van het effect van nieuwe ontwikkelingen op de verkeersafwikkeling, bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid in beeld gebracht. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), diverse regionale en provinciale verkeer- en vervoersplannen en jurisprudentie is de toepassing van een mobiliteitsscan (ook wel 'Mobiliteitstoets' genoemd) als beleid opgenomen. In het kader van de Mobiliteitsscan wordt onderbouwd dat:

- op een zorgvuldige wijze naar de mobiliteitsaspecten is gekeken;
- er tijdig en voldoende maatregelen worden genomen om een goede ontsluiting en bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid te garanderen.

3. Ontsluitingsstructuur

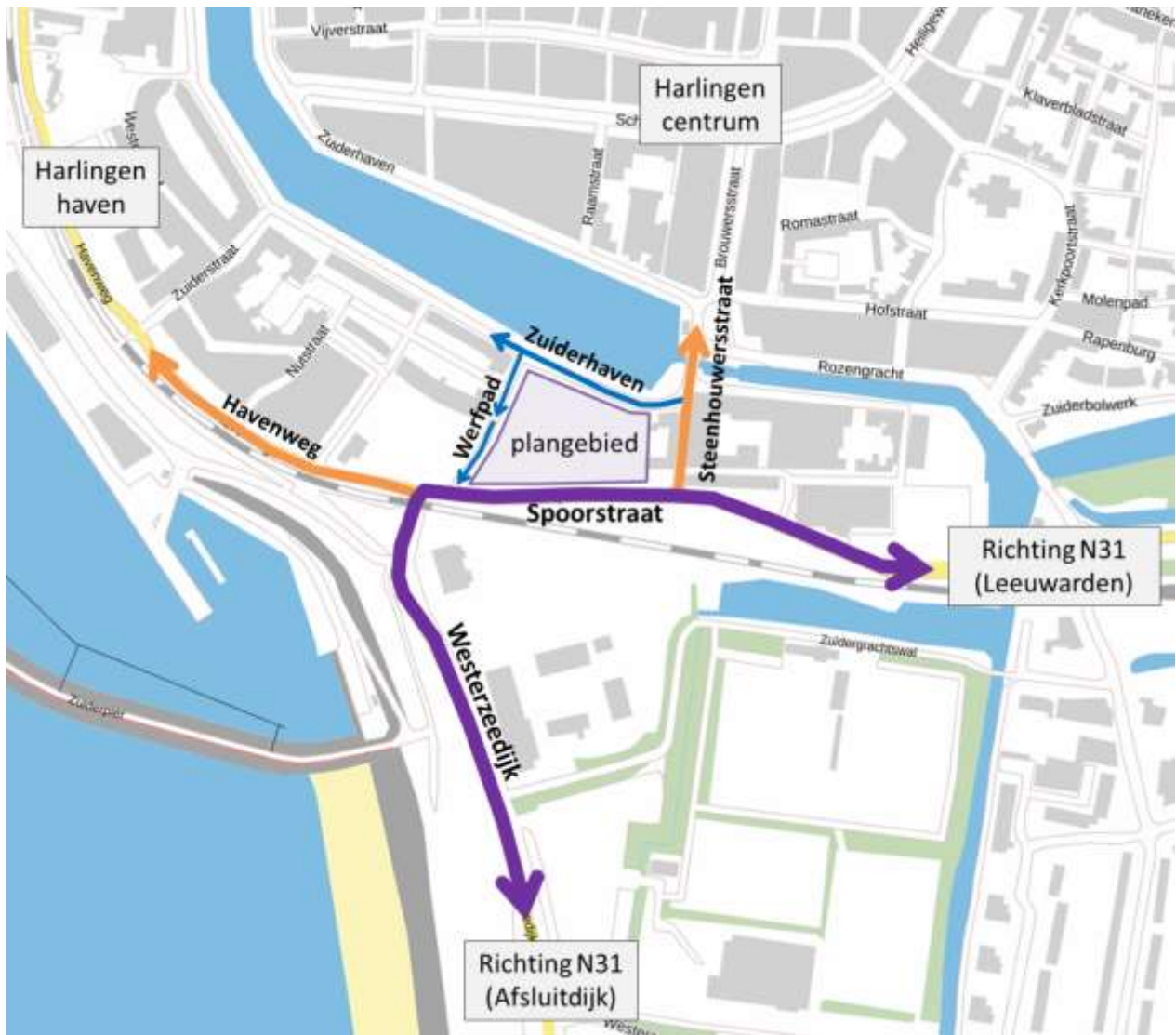
Gemotoriseerd verkeer

Het parkeerterrein dat aan de binnenzijde van het bouwblok voorzien is sluit aan op het Werfpad. Het Werfpad is een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/uur. In deze straat geldt een verplichte rijrichting in zuidelijke richting. Het Werfpad sluit aan op de stedelijke hoofdwegenstructuur ter hoogte van de Spoorstraat. In westelijke richting sluit de Spoorstraat, na de spoorwegovergang, aan op de Westerzeedijk. De verbinding tussen de Westerzeedijk en de Spoorstraat is uitgevoerd als een afbuigende voorrangsweg. De Havenweg, die doorloopt naar het havengebied en het centrum van Harlingen, vormt de ondergeschikte straat op dit kruispunt. De Westerzeedijk vormt een belangrijke ontsluitingsweg voor Harlingen en biedt in zuidelijke richting via de aansluiting Kimswerd een directe verbinding met de N31 (Afsluitdijk – Leeuwarden).

In oostelijke richting vormt de Spoorstraat samen met de Stationsweg een andere verbinding met de N31. Deze verbinding zal voornamelijk door het verkeer richting Leeuwarden worden gebruikt.

Via de Spoorstraat is in noordelijke richting de Steenhouwersstraat te bereiken. De Steenhouwersstraat is een belangrijke toegangsweg naar het centrum van Harlingen. Vanaf de Steenhouwersstraat is in westelijke richting het noordelijk deel van het plangebied bereikbaar.

De ontsluitingsstructuur is weergegeven in figuur 1.



Figuur 1 Ontsluitingsstructuur

De gemeente Harlingen heeft een Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan vastgesteld (oktober 2011), waarin de wegcategorisering voor de huidige en toekomstige situatie is opgenomen. Op basis van deze wegcategorisering blijkt dat de Westerzeedijk, Spoorstraat en Stationsweg gecategoriseerd zijn als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 50 km/h. Deze wegen hebben een belangrijke verkeersfunctie in de wegenstructuur van Harlingen en verzorgen de verbinding met de N31. De N31 is een stroomweg (autoweg) met een maximumsnelheid van 100 km/h. Gebiedsontsluitingswegen zijn bedoeld om fietsverkeer een eigen plaats op de weg te geven door middel van vrijliggende fietspaden of fietsstroken. De route Spoorstraat-Stationsweg heeft (nu nog) geen vrijliggende fietspaden maar is deel voorzien van fiets(suggestie)stroken. Tevens maken diverse lijnbussen gebruik van deze wegenstructuur.

De route via de Havenweg, Hoge Willemskade, Havenplein en Prinsenstraat is gecategoriseerd als erftoegangsweg en heeft een maximumsnelheid van 30 km/h. Deze route heeft een verzamelfunctie voor het verkeer, waardoor de route in hiërarchie belangrijker is dan de omliggende erftoegangswegen. Fietsverkeer wordt hier gemengd met het autoverkeer afgewikkeld. Daarnaast maken enkele buslijnen gebruik van deze route. Ook de Steenhouwerstraat is een erftoegangsweg 30 km/h en vormt een belangrijke toegangsweg naar het centrum van Harlingen.

Langzaam verkeer

In de directe omgeving van het plangebied komen geen gescheiden fietspaden voor. Wel is langs de Westerzeedijk een vrijliggend fietspad aanwezig. Op de gebiedsontsluitingsweg de Stationsweg heeft de fietser een eigen plaats op de weg, via fietsstroken en op de gebiedsontsluitingsweg de Spoorstraat is deels sprake van fiets(suggestie)stroken. Op erftoegangswegen, zoals de Havenweg, Steenhouwerstraat, Zuiderhaven en Werfpad, wordt fietsverkeer gemengd met het gemotoriseerd verkeer afgewikkeld. Dit is conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig.

Openbaar vervoer

Het plangebied is goed bereikbaar per openbaar vervoer. Direct naast het plangebied aan de Spoorstraat ligt een bushalte waar verschillende busdiensten halteren. Het betreft busdiensten naar Sexbierum, Franeker en Leeuwarden, de Afsluitdijk en Heerenveen. Op circa 500 meter afstand ligt het treinstation Harlingen. Vanaf dit station rijden twee keer per uur stoptreinen naar Leeuwarden.

4. Verkeersgeneratie

Door toevoeging van woningen ontstaan extra verkeersbewegingen. Op basis van de CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' is de verkeersgeneratie bepaald. Vanuit een worstcase benadering is voor de huur appartementen uitgegaan van kencijfers voor dure huur appartementen. Dure appartementen hebben een hogere verkeersgeneratie dan goedkope appartementen. Om die reden is voor de koop/vrije huursector appartementen aangesloten bij kencijfers voor dure koop appartementen. Voor de 12 grondgebondenwoningen is uitgegaan een koop tussen/hoekwoning. Het plangebied ligt aan de rand van het centrum. Op basis van de adressendichtheid van de gemeente Harlingen is het gebied als matig stedelijk gekenmerkt (bron: Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS)). Tevens is bij het CBS het gemiddelde autobezit in de gemeente geraadpleegd. Hieruit blijkt dat het gemiddelde autobezit in de gemeente lager ligt dan het landelijke gemiddelde. Om die reden wordt het minimale kencijfer toegepast. De verkeersgeneratie van de woningen binnen het plangebied zijn weergegeven in tabel 1.

Tabel 1 Verkeersgeneratie plangebied

	aantal	kencijfer	Mvt* / Weekdag	Mvt* / Werkdag**
Koop woningen	12	6,5	78	87
Koop/vrije huursector appartementen	16	6,5	104	116
Huur appartementen	59	5,0	295	328
Totaal	87		477	531

* Mvt = motorvoertuigen

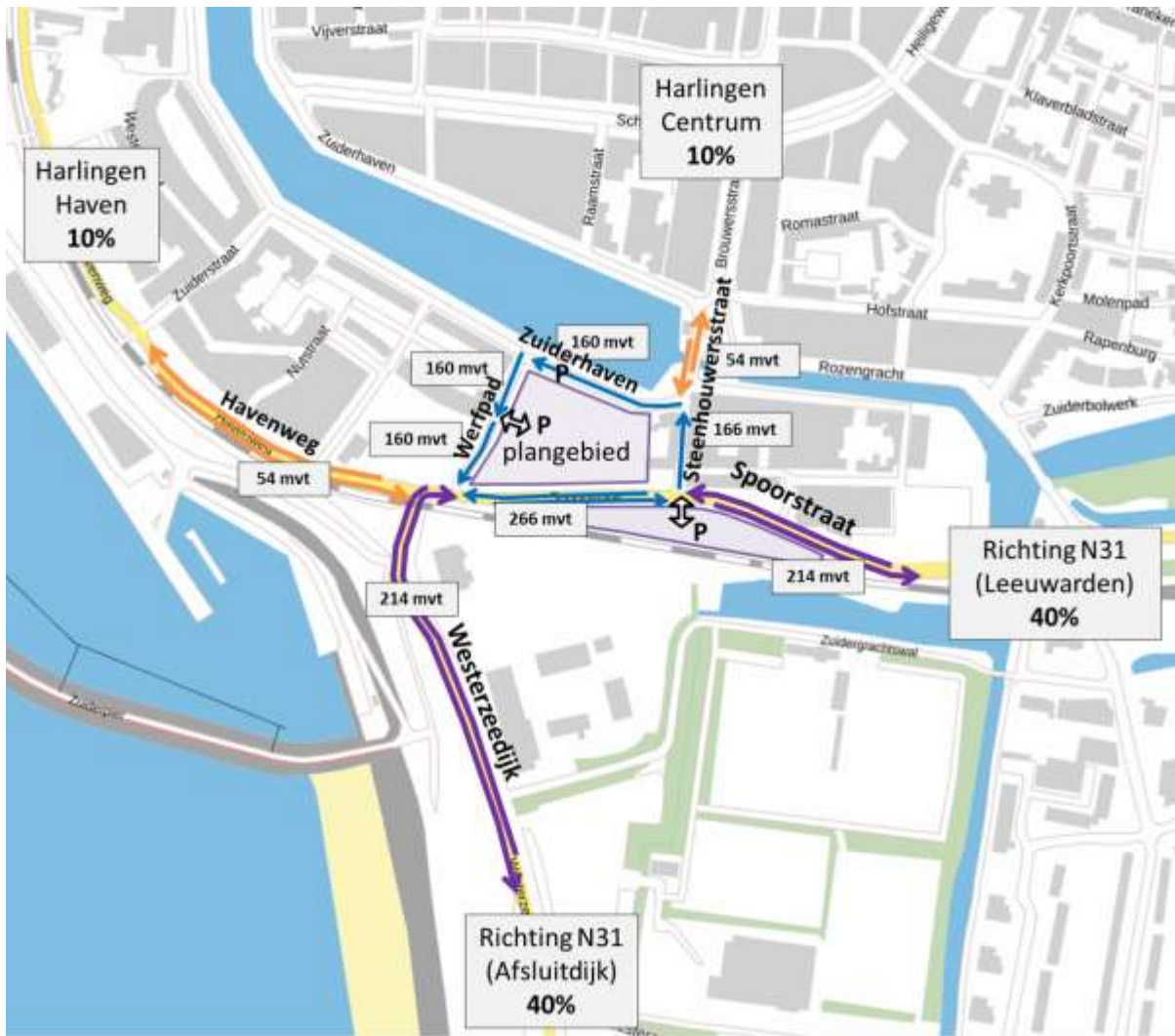
** Omrekenfactor 1,11 van weekdag naar werkdag, o.b.v. CROW-publicatie 317

5. Verkeersafwikkeling

Uit de voorgaande paragraaf blijkt dat sprake is van een verkeerstoename van 531 mvt op een werkdag. Dat zijn dagelijks 266 mvt naar het plangebied toe en 266 mvt vanuit het plangebied. Dit verkeer zal zich verspreiden over de belangrijkste ontsluitingswegen zoals eerder in deze notitie beschreven. In deze paragraaf wordt de verkeerstoename toebedeeld aan het wegennetwerk en de kwaliteit van de toekomstige verkeersafwikkeling beoordeeld.

De toegang tot de parkeervoorziening op het binnenterrein is aan het Werfpad gelegen. De capaciteit van dit parkeerterrein vangt niet de volledige parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkeling op. Langs de Zuiderhaven en aan de overzijde van de Spoorstraat wordt het overige deel van de parkeerbehoefte voorzien. In paragraaf 6 wordt hier verder op ingegaan. Voor de verkeerstoename betekent dit dat niet al het verkeer van en naar het plangebied gaat, maar ook naar de andere parkeervoorzieningen. De verhouding tussen het aantal verkeersbewegingen naar het plangebied en naar het naastgelegen parkeerterrein is circa 60/40. Dit betekent dat circa 319 mvt van en naar het plangebied/Zuiderhaven verplaatsen en circa 212 mvt naar parkeerterrein langs de Spoorstraat.

In figuur 2 is de verkeerstoename op het omliggende wegennetwerk ten gevolge van de planontwikkeling weergegeven. In tabel 2 is deze verkeerstoename nader gespecificeerd.



Figuur 2 Verkeerstoename op de ontsluitingswegen ten gevolge van de planontwikkeling.

Tabel 2 Verkeerstoename op de ontsluitingswegen ten gevolge van de planontwikkeling.

Wegvak	Mvt van plangebied	Mvt naar plangebied	Mvt van parkeerterrein	Mvt naar parkeerterrein	Mvt totaal
	160 (100%)	160 (100%)	106 (100%)	106 (100%)	531
Werfpad noord	0 (0%)	160 (100%)	0 (0%)	0 (0%)	160
Werfpad zuid	160 (100%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	160
Spoorstraat (westerzeedijk – Steenhouwersstraat)	80 (50%)	80 (50%)	54 (50%)	54 (50%)	266
Spoorstraat (Steenhouwersstraat - N31)	64 (40%)	64 (40%)	43 (40%)	43 (40%)	214
Westerzeedijk	64 (40%)	64 (40%)	43 (40%)	43 (40%)	214
Havenweg	16 (10%)	16 (10%)	11 (10%)	11 (10%)	54
Steenhouwersstraat (Spoorstraat – Rozengracht)	0 (0%)	144 (90%)	11 (10%)	11 (10%)	166
Steenhouwersstraat (Rozengracht – centrum)	16 (10%)	16 (10%)	11 (10%)	11 (10%)	54
Zuiderhaven (Steenhouwersstraat – Werfpad)	0 (0%)	160 (100%)	0 (0%)	0 (0%)	160

Om inzicht te krijgen van het toekomstige verkeersbeeld is gebruik gemaakt van verkeersgegevens afkomstig uit de plan- en projectMER Willemshaven. Deze verkeersgegevens zijn gebaseerd op het actuele verkeersbeeld inclusief de autonome verkeersgroei en de voorgenomen ontwikkeling Willemshaven. In het plan- en projectMER Willemshaven wordt uitgegaan van het planjaar 2025. Voor de beoordeling van het onderhavig plan is de situatie 10 jaar na vaststelling het uitgangspunt. De verkeersintensiteiten uit 2025 zijn daarom met een autonome groei van 1% per jaar doorgerekend naar 2027. Vervolgens is de verkeerstoename ten gevolge van de woningbouwontwikkeling uit het onderhavig plan erbij opgeteld. In tabel 3 is de toekomstige verkeersintensiteit inclusief de planontwikkeling weergegeven.

Tabel 3 Toekomstige verkeersintensiteit op de ontsluitingswegen

	Werkdag 2025 mvt/etmaal	Werkdag 2027 mvt/etmaal	Verkeers- toename werkdag mvt/etmaal	Werkdag 2027 incl. ontwikkeling mvt/etmaal
Werfpad noord	n.b.	200**	160	360
Werfpad zuid	n.b.	200**	160	360
Spoorstraat (westerzeedijk – Steenhouwersstraat)	6.200*	6.300	266	6.566
Spoorstraat (Steenhouwersstraat - N31)	10.500*	10.700	214	10.914
Westerzeedijk	7.000*	7.100	214	7.314
Havenweg	5.100*	5.200	54	5.254
Steenhouwersstraat (Spoorstraat – Rozengracht)	6.400*	6.500	166	6.666
Steenhouwersstraat (Rozengracht – centrum)	6.400*	6.500	54	6.554
Zuiderhaven (Steenhouwersstraat – Werfpad)	n.b.	1.800**	160	1.960

* Verkeersgegevens zijn afkomstig uit de plan- en projectMER Willemshaven. Deze verkeersgegevens zijn gebaseerd op het actuele verkeersbeeld inclusief de autonome verkeersgroei en voorgenomen ontwikkeling Willemshaven (piekdag).

** Van deze wegvakken zijn geen verkeersgegevens bekend. Op basis van het aantal woningen die via deze wegvakken ontsloten worden en de verkeersintensiteit op de omliggende wegvakken is een inschatting gemaakt.

Uit bovenstaand tabel blijkt dat op de Spoorstraat, tussen de Westerzeedijk en Steenhouwersstraat, de hoogste verkeerstoename te verwachten is. De intensiteit bedraagt inclusief ontwikkeling 6.566 mvt/etmaal. Verderop in oostelijke richting is de verkeersintensiteit op de Spoorstraat 10.914 mvt/etmaal inclusief ontwikkeling. Op de Westerzeedijk is sprake van 7.314 mvt/etmaal bij ontwikkeling van het plangebied. Dergelijke verkeersintensiteiten kunnen zonder problemen worden afgewikkeld op gebiedsontsluitingswegen.

Op grond van bovenstaand tabel wordt geconstateerd dat de verkeersintensiteit op de erftoegangsweg Steenhouwersstraat de kritische grens van 6.000 mvt/etmaal¹ overschrijdt. Dit is echter niet het gevolg van het voornemen, de overschrijding doet zich al in de autonome situatie voor. Deze overschrijding zal niet direct leiden tot structurele verkeersafwikkelingsproblemen. Wel gaat deze hoge verkeersintensiteit ten kosten van de verkeersveiligheid in relatie tot het fietsverkeer en leefbaarheid. Op de overige erftoegangswegen blijft de verkeersintensiteit onder de 6.000 mvt/etmaal.

In het plan- en projectMER Willemshaven is voor het kruispunt Spoorstraat/Steenhouwersstraat een kruispuntanalyse uitgevoerd. Uit deze analyse blijkt dat de I/C-verhouding 0,81 bedraagt en gemiddelde verliestijd 36 seconden is. Het kruispunt is zonder planontwikkeling relatief zwaar belast, maar blijft binnen acceptabele marges. De verwachting is dat de marginale verkeerstoename² ten gevolge van de planontwikkeling beperkte invloed heeft op de verkeersafwikkeling op dit kruispunt. Een kanttekening bij deze analyse is dat de plan- en projectMER Willemshaven, waar het autonome verkeersbeeld op gebaseerd is, uit gaat van een piekdag van het de ontwikkeling Willemshaven (maximale situatie). Een dergelijke situatie zal zich op een relatief beperkt aantal dagen voordoen. Omdat de verkeersafwikkeling in deze situatie gewaarborgd is, is er sprake van een robuuste verkeersafwikkeling.

¹ CROW ASVV 2012

² Verkeerstoename op meest kritische wegvak Steenhouwersstraat (Spoorstraat – Rozengracht) is slechts 2%

6. Parkeren

Door de realisatie van de woningen ontstaat een parkeerbehoefte. Om deze parkeerbehoefte op te vangen is in de regels van het vigerende bestemmingsplan opgenomen, dat bij ontwikkelingen in het plangebied een parkeernorm van 2,0 parkeerplaatsen per woning/appartement aangehouden moet worden. In het onderhavig uitwerkingsplan worden 87 woningen mogelijk gemaakt. Dit betekent dat in de planuitwerking rekeningen gehouden moet worden met ten minste 174 parkeerplaatsen.

Zonder gebouwde parkeervoorziening, zoals een parkeerkelder, is realisatie 174 parkeerplaatsen binnen het plangebied niet haalbaar. VOF Zuiderhaven en de gemeente Harlingen hebben een principe akkoord waarbij uitgegaan wordt van realisatie van een parkeerterrein op het binnenterrein voor vergunninghouders, realisatie van openbare parkeerplaatsen aan de Zuiderhaven en compensatie van parkeerplaatsen op het openbare parkeerterrein aan de overzijde van de Spoorstraat.

In het plangebied zijn 104 parkeerplaatsen voorzien. Dit betekent dat 70 parkeerplaatsen gecompenseerd moeten worden op het parkeerterrein aan de overzijde van de Spoorstraat. Hierbij wordt wel opgemerkt dat in vergelijking met de CROW³ normering de parkeernorm van 2,0 aan de bovenkant van de bandbreedte ligt. In de praktijk zal dit leiden tot een overschatting van de daadwerkelijke parkeerbehoefte in het plangebied.

7. Conclusie

Het plangebied dat aan de rand van het centrum Harlingen is gelegen is direct ontsloten vanaf de stedelijke hoofdwegenstructuur en daardoor goed bereikbaar voor gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer. Openbaar vervoer voorzieningen zijn eveneens in de directe omgeving aanwezig en goed bereikbaar.

Uit de verkeeranalyse blijkt dat op de wegen rondom het plangebied zoals de Westerzeedijk, Spoorstraat en Steenhouwersstraat in de autonome situatie sprake is van een verhoogde verkeersdruk. Dit is onder andere het gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving zoals Willemshaven die in de komende jaren zijn voorzien. Op de gebiedsontsluitingswegen Westerzeedijk en Spoorstraat leidt dit niet tot knelpunten. Uitgaande van een piekdag, is de verkeersintensiteit op de erftoegangsweg Steenhouwersstraat kritisch. Deze overschrijding zal niet direct leiden tot structurele verkeersafwikkelingsknelpunten. Wel kan deze hoge verkeersintensiteit leiden tot een verslechtering van de verkeersveiligheid in relatie tot het fietsverkeer en leefbaarheid.

De verkeerstoename ten gevolge van de ontwikkeling uit onderhavig plan bedraagt totaal 531 motorvoertuigen op een werkdagemaal. Dit verkeer verspreid zich over de omliggende ontsluitingswegen. Ten opzichte van autonome verkeerssituatie is sprake van een marginale verkeerstoename. De verkeerstoename op het meest kritische wegvak Steenhouwersstraat (Spoorstraat – Rozengracht) is slechts 2%. Deze beperkte verkeerstoename zal opgaan in het heersende verkeersbeeld en niet tot verkeersafwikkelingsknelpunten leiden.

In het vigerende bestemmingsplan is de parkeernorm van 2,0 per woning/appartement opgenomen. Dit betekent dat 174 parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. VOF Zuiderhaven en de gemeente Harlingen hebben een principe akkoord waarbij uitgegaan wordt van realisatie van een parkeerterrein op het binnenterrein voor vergunninghouders, realisatie van openbare parkeerplaatsen aan de Zuiderhaven en compensatie van parkeerplaatsen op het openbare parkeerterrein aan de overzijde van de Spoorstraat.

³ CROW publicatie-317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'