

RHO ADVISEURS - MEMO

DATUM 25 februari 2026
KENMERK 20241186/180226/
VAN Matthijs van Loon

PROJECT 20241186 Heerenveen, K.R. Poststraat 12A en B
OPDRACHTGEVER Slokker Vastgoed B.V.

VERKEERSPARAGRAAF K.R. POSTSTRAAT 12A EN B

TOETSINGSKADER

Op het gebied van verkeer en vervoer bestaat geen specifieke wetgeving die relevant is voor de voorgenomen activiteit. Wel dient in het kader van het ruimtelijk plan dat de activiteit mogelijk maakt te worden onderbouwd dat er voldaan wordt aan een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Dit houdt onder meer in dat er voldoende parkeergelegenheid aanwezig dient te zijn en dat de eventuele verkeerstoename niet leidt tot knelpunten in de verkeersafwikkeling en/of verkeersveiligheid van het omliggende wegennet.

ONTSLUITING

Langzaam verkeer

De projectlocatie is gelegen aan de K.R. Poststraat. De K.R. Poststraat is ingericht als een gebiedsontsluitingsweg. Voor voetgangers zijn aan weerszijden aan de rijbaan vrijliggende voetpaden aanwezig, met oversteekplaatsen uit de voorrang ter hoogte van de projectlocatie. Voor fietsers zijn op de K.R. Poststraat geen vrijliggende voorzieningen aanwezig. Wel zijn er aan weerszijden van de rijbaan fietssuggestiestroken gelegen. Aan de oostzijde is de projectlocatie begrenst door de Kleine Kerkstraat. Op de Kleine Kerkstraat is voor voetgangers een vrijliggend voetpad gelegen aan de oostzijde van de rijbaan. Voor fietsers zijn er geen aparte voorzieningen, waardoor fietsers de rijbaan moeten delen met het gemotoriseerde verkeer. In verband met de lage maximumsnelheid en de inrichting van de rijbaan conform het ontwerpprincipes Duurzaam Veilig is de verkeersveiligheid van de fietsers op de Kleine Kerkstraat gewaarborgd. Via de Kleine Kerkstraat is op circa 200 meter loopafstand ten zuiden van het projectgebied het centrumgebied van Heerenveen te bereiken.

Openbaar vervoer

De dichtstbijzijnde OV-halte vanaf de projectlocatie is de halte Heerenveen, Gemeentehuis, gelegen op circa 150 meter loopafstand aan de K.R. Poststraat. Vanaf deze halte kan gebruik worden gemaakt van diverse buslijnen richting Assen, Balk, Drachten, Lemmer, Leeuwarden, Sneek en Steenwijk. Tevens is de projectlocatie gelegen op circa 500 meter loopafstand van het treinstation Heerenveen. Geconcludeerd wordt dat de projectlocatie goed gepositioneerd is binnen het OV-netwerk van Heerenveen.

Gemotoriseerd verkeer

De projectlocatie wordt ontsloten op de K.R. Poststraat, een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/u. In oostelijke richting leidt de K.R. Poststraat langs de kruising met de Nieuwstraat naar de aansluiting op de A32, tussen Leeuwarden en Meppel. De Nieuwstraat is ingericht als een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u en leidt in zuidelijke richting langs het centrumgebied van Heerenveen naar de Koornbeursweg, vanaf waar de woonwijken ten westen van het water kan worden bereikt.

VERKEER

In de bestaande situatie is binnen de projectlocatie het kantoorpand van KPN gevestigd met een brutovloeroppervlakte (bvo) van 1.418 m². In de beoogde situatie wordt het kantoor van KPN gereduceerd naar 206 m² bvo, waarbij de vrijgekomen ruimte wordt gebruikt voor de realisatie van 58 koopappartementen van circa 55-100 m² bvo per woning voor starters en senioren. Aangezien als onderdeel van de beoogde ontwikkeling een deel van de bestaande invulling van de projectlocatie komt te vervallen, kan bij het bepalen van de verkeerstoename saldering worden toegepast.

Voor het bepalen van de verkeersgeneratie in de bestaande en beoogde situatie wordt conform het gemeentelijke parkeerbeleid gebruik gemaakt van kencijfers uit CROW-publicatie 381. Voor het bepalen van de te hanteren kencijfers wordt op basis van CBS-data voor de gemeente Heerenveen een stedelijkheidsgraad van 'matig stedelijk' aangehouden. Aansluitend bij de gebiedsindeling conform de 'Beleidskader Nota Parkeernormen Gemeente Heerenveen' is de projectlocatie gelegen in het centrumgebied. Tenslotte wordt op basis van de omgevingsadressendichtheid en het gemiddelde autobezit in Heerenveen conform het CBS per kencijfer het gemiddelde van de bandbreedte aangehouden. Met behulp van de CROW-kencijfers is de verkeersgeneratie gedurende een gemiddelde weekdag berekend. Voor het beoordelen van de verkeersafwikkeling is echter de verkeersgeneratie gedurende een gemiddelde werkdag maatgevend. Voor het omrekenen van weekdag naar werkdag wordt conform CROW-381 voor woonfuncties een omrekenfactor van 1,11 toegepast en voor werkfuncties een omrekenfactor van 1,33. In tabel 1 is de verkeerstoename als gevolg van de beoogde ontwikkeling bepaald.

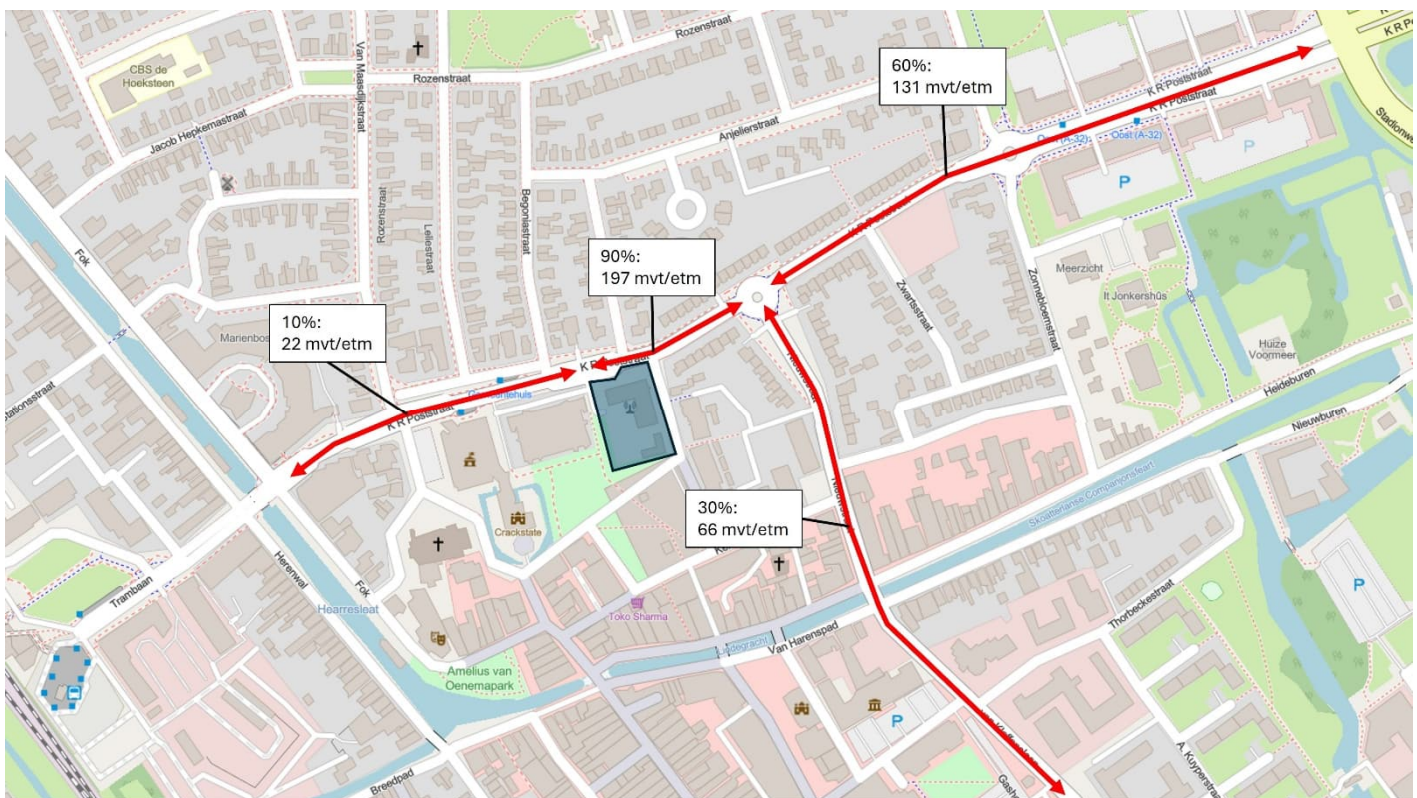
Tabel 1 Verkeersgeneratie projectlocatie beoogd en bestaand

Bestaande situatie				
Functie	Aantal	Kencijfer	Weekdag (mvt/etmaal)	Werkdag (mvt/etmaal)
Kantoor zonder baliefunctie	1.418 m ² bvo	5,2 per 100 m ² bvo	73,7	98,1
Beoogde situatie				
Functie	Aantal	Kencijfer	Weekdag (mvt/etmaal)	Werkdag (mvt/etmaal)
Koop, appartement, goedkoop	37 woningen	4,3 per woning	159,1	176,6
Koop, appartement, middelduur	21 woningen	5,4 per woning	113,4	125,9
Kantoor zonder baliefunctie	206 m ² bvo	5,2 per 100 m ² bvo	10,7	14,2
Totaal beoogd			283,2	316,7
Toename (beoogd – bestaand)			+209,5	+218,4

De beoogde ontwikkeling leidt tot een verkeerstoename van 210 mvt/etmaal gedurende een gemiddelde weekdag en een toename van 218 mvt/etmaal gedurende een gemiddelde werkdag.

Verkeerstoedeling

Voor het bepalen van de toedeling van het gegenereerde verkeer is gebruik gemaakt van de navigatietool van Google maps. De beoogde ontwikkeling wordt ontsloten op de K.R. Poststraat. Vanaf de aansluiting op de K.R. Poststraat wordt 90% (197 mvt/etmaal) van het gegenereerde verkeer in oostelijke richting ontsloten naar het kruispunt K.R. Poststraat – Nieuwstraat. De overige 10% (22 mvt/etmaal) wordt in westelijke richting ontsloten richting de Fok. Vanaf het kruispunt K.R. Poststraat – Nieuwstraat wordt 60% (131 mvt/etmaal) in oostelijke richting via de K.R. Poststraat ontsloten en 30% (66 mvt/etmaal) in zuidelijke richting via de Nieuwstraat. In figuur 1 is de beoogde verkeerstoedeling weergegeven.



Figuur 1 Verkeerstoedeling beoogde ontwikkeling

Beoordeling verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid

De hoogste verkeerstoename als gevolg van de beoogde ontwikkeling vindt plaats op de K.R. Poststraat ten oosten van de projectlocatie. Op dit wegvak zorgt de beoogde ontwikkeling voor een verkeerstoename van 197 mvt/etmaal gedurende een gemiddelde werkdag. Op basis van het ontwerpprincipie Duurzaam Veilig is de K.R. Poststraat ingericht als een gebiedsontsluitingsweg-type 2 binnen de bebouwde kom. Vooropgesteld dat de verkeersafwikkeling afhankelijk is van de inrichting van wegvakken en kruispunten, kan worden gesteld dat uit de verkeerskundige praktijk blijkt dat een gebiedsontsluitingsweg-type 2 doorgaans een verkeersomvang van 6.000 à 15.000 mvt/etmaal probleemloos vlot en veilig kan verwerken. Ten opzichte van het minimum van de te hanteren bandbreedte is de beoogde verkeerstoename van 197 mvt/etmaal op het drukste punt ($197 / 6.000 =$) circa 2% van de totale verkeersomvang dat de K.R. Poststraat verkeersveilig kan verwerken. Dit aandeel is dermate laag, dat wordt geconcludeerd dat het effect van de beoogde ontwikkeling op de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid van de K.R. Poststraat verwaarloosbaar is.

PARKEREN

Autoparkeren

Voor het bepalen van de parkeerbehoefte van de beoogde ontwikkeling wordt gebruik gemaakt van de 'Nota Parkeernormen Gemeente Heerenveen'. Binnen het gemeentelijke parkeerbeleid is de ligging van de projectlocatie gedefinieerd als 'Centrum Heerenveen'. In de onderstaande tabel is de parkeerbehoefte in de beoogde situatie berekend.

Tabel 2 Parkeerbehoefte beoogde ontwikkeling

Functie	Aantal	Parkeernorm	Parkeerbehoefte (p.p.)
Koop, laag segment	37 woningen	1,1 per woning (incl. 0,3 voor bezoekers)	40,7 (incl. 11,1 voor bezoekers)
Koop, midden segment	21 woningen	1,3 per woning (incl. 0,3 voor bezoekers)	27,3 (incl. 6,3 voor bezoekers)
Kantoor zonder baliefunctie	206 m ² bvo	1,4 per 100 m ² bvo	2,9
Totaal			70,9

In totaal bedraagt de normatieve parkeerbehoefte van de beoogde ontwikkeling 71 parkeerplaatsen. De parkeerbehoefte van de beoogde ontwikkeling is echter opgebouwd uit verschillende doelgroepen, waarvan de parkeerbehoefte varieert per weekmoment. Daarom dient voor het bepalen van de maatgevende parkeerbehoefte rekening te worden gehouden met potentieel dubbelgebruik. Voor het bepalen van de parkeerbehoefte per weekmoment is gebruik gemaakt van de aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in het gemeentelijke parkeerbeleid.

Tabel 3 Parkeerbehoefte per weekmoment

Doelgroep		Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop-avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen bewoners	%	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
	p.p.	25,3	25,3	45,5	40,5	50,6	30,4	40,5	35,4
Woningen bezoekers	%	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
	p.p.	1,7	3,5	13,9	12,2	0,0	10,4	17,4	12,2
Kantoor/be-drijf	%	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
	p.p.	2,9	2,9	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Totaal		29,9	31,7	59,6	52,8	50,6	40,8	57,9	47,6

Het maatgevende moment voor de beoogde ontwikkeling is de werkdagavond. Gedurende deze periode heeft de beoogde ontwikkeling een parkeerbehoefte van 60 parkeerplaatsen. Voor het opvangen van de beoogde parkeerbehoefte wordt conform het gemeentelijk parkeerbeleid een bijdrage geleverd aan het gemeentelijke mobiliteitsfonds. Hiervoor worden door de gemeente de benodigde parkeerplaatsen gereserveerd binnen de nabijgelegen parkeergarage in het centrum van Heerenveen. Om aan te tonen dat er voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is voor het opvangen van de parkeerbehoefte van de beoogde ontwikkeling heeft Bono Traffics een parkeeronderzoek uitgevoerd naar de bezettingsgraad in de

parkeergarages binnen het centrumgebied van Heerenveen. Hierin is aangetoond dat er in de behoefte kan worden voorzien (zie bijlage 11).

Fietsparkeren

Naast het autoparkeren dient ook te worden voorzien in de fietsparkeerbehoefte van de beoogde ontwikkeling. Binnen het gemeentelijke parkeerbeleid is geen specifieke regelgeving opgenomen omtrent fietsparkeren. Het benodigde aantal stallingsplaatsen is bepaald op basis van de Bouwbrief van de gemeente Amsterdam. Binnen deze bouwbrief zijn richtlijnen opgenomen voor het benodigde aantal fietsenbergingen per woning afhankelijk van de woninggrootte. In de onderstaande tabel is de fietsparkeerbehoefte van de beoogde woningbouw berekend.

Tabel 4 Fietsparkeerbehoefte beoogde ontwikkeling

Functie	Aantal	Parkeerkencijfer	Parkeerbehoefte (stallingsplaatsen)
Woning, <50 m ² GO	37 woningen	2 per woning	74
Woning, >50 - <75 m ² GO	16 woningen	3 per woning	48
Woning, >75 - <100 m ² GO	5 woningen	4 per woning	20
Totaal			145

In totaal zijn er voor de beoogde ontwikkelingen 145 stallingsplaatsen benodigd in de vorm van een gemeenschappelijke fietsenberging. Daarnaast dient er conform de Amsterdamse Bouwbrief per woning rekening te worden gehouden met 2,7 m² aan interne bergingsruimte. Als onderdeel van de beoogde ontwikkeling wordt voorzien in de realisatie van een fietsenberging met totaal 154 stallingsplaatsen. Hiermee wordt voldoende stallingsgelegenheid voorzien voor het probleemloos opvangen van de stallingsbehoefte op eigen terrein.

CONCLUSIE

De beoogde ontwikkeling leidt tot een verkeerstoename van 218 mvt/etmaal gedurende een gemiddelde werkdag. Op basis van de inrichting van de ontsluitende wegen is deze verkeerstoename dermate laag dat het effect op de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid van het omliggende wegennet verwaarloosbaar is.

Op het gebied van parkeren heeft de beoogde ontwikkeling een maatgevende autoparkeerbehoefte van 60 parkeerplaatsen en een fietsparkeerbehoefte van 145 stallingsplaatsen. Voor het opvangen van de autoparkeerbehoefte wordt een bijdrage geleverd aan het gemeentelijke mobiliteitsfonds, waarvoor de gemeente de benodigde parkeergelegenheid ten behoeve van de beoogde ontwikkeling reserveert in de nabijgelegen parkeergarage in het centrum van Heerenveen. Als onderdeel van de beoogde ontwikkeling rekening gehouden met de realisatie van voldoende stallingsplaatsen binnen de projectlocatie voor het opvangen van de volledige fietsparkeerbehoefte op eigen terrein.

Het aspect verkeer en parkeren vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.