

Notitie Verkeer en Parkeren, Bestemmingsplan Woningbouwlocatie Jachthaven Briltil

1 Inleiding

Versie C.1

1.1 Aanleiding

Jachthaven Briltil B.V. en Spijker Vastgoed B.V. zijn voornemens om de locatie van de voormalige camping met woning in Briltil te ontwikkelen tot een woongebied met 17 vrijstaande woningen. Voor het bestemmingsplan dient gemotiveerd te worden dat de nieuwe ontwikkeling qua verkeer en parkeren passend is. In voorliggende analyse gaan wij in op het effect van de ontwikkeling op het omliggend wegennet en op de parkeerbehoefte en de bijbehorende parkeeroplossing.

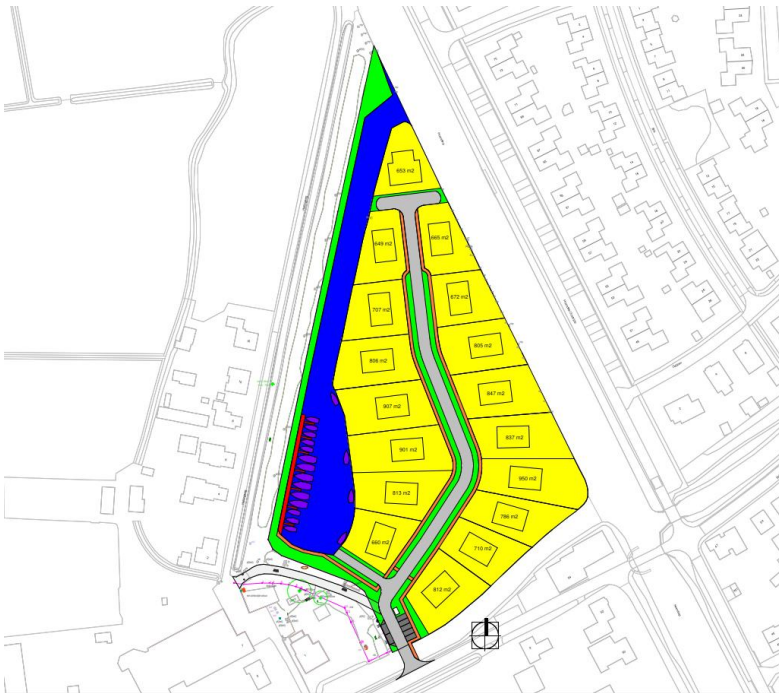
1.2 Uitgangspunten

1.2.1 Ligging en situatie

Het plangebied bevindt zich binnen de gemeente Westerkwartier ten westen van Zuidhorn. Het plangebied is ingekaderd door het Niekerkerdiep Zuidzijde, Niekerkerdiep Noordzijde en het Hoendiep. In onderstaande overzichtskaart (figuur 1) is de locatie van het plangebied weergegeven. In figuur 2 (volgende pagina) is de beoogde indeling van het plangebied in een situatietekening weergegeven.



Figuur 1: Ligging en afbakening van het plangebied (bron: Technique)



Figuur 2: Situatietekening plangebied (bron: Technique)

De 17 kavels en het achterliggende gebied (woningen aan de Niekerkerdiep Noordzijde) worden via een nieuwe route ontsloten. In het plan is de aanleg van een nieuwe brug, parallel aan de bestaande brug, over het Niekerkerdiep opgenomen. Hiermee wordt het recht van overpad langs de bestaande route over het perceel Niekerkerdiep Noordzijde (7 t/m 7b) opgeheven.

Op de Niekerkerweg Zuidzijde is recentelijk door de gemeente een verkeerstelling uitgevoerd (januari 2023). Voor de overige wegen in de directe omgeving zijn bij het ontbreken van verkeersgegevens (ten behoeve van de milieuonderzoeken) een aantal worst-case inschattingen gedaan op basis van verkeerstellingen in de omgeving en op vergelijkbare wegen. Het uitgangspunt is dat er bij het ontbreken van gegevens met een veilige marge wordt gewerkt, naar verwachting liggen de aantallen in de praktijk lager.

De gehanteerde verkeersgegevens zijn als volgt (mvt = motorvoertuigen):

- Niekerkerdiep Zuidzijde (verkeerstelling): 900 mvt per weekdagetmaal (circa 960 mvt in 2030), 800 mvt per werkdagetmaal (circa 860 mvt in 2030). Voor het toekomstbeeld in 2030 is gebruik gemaakt van een groeicijfer van 1% per jaar.
- Hoendiep Oostzijde (ten noorden van de Brilweg) (*inschatting*): 4.000 mvt per weekdagetmaal. Gezien de hoogte van de inschatting is de toepassing van een groeipercentage voor 2030 achterwege gelaten.
- Hoendiep Oostzijde (ten zuiden van de Brilweg) (*inschatting*): 6.000 mvt per weekdagetmaal. Gezien de hoogte van de inschatting is de toepassing van een groeipercentage voor 2030 achterwege gelaten.
- Brilweg (*inschatting*): 6.000 mvt per weekdagetmaal. Gezien de hoogte van de inschatting is de toepassing van een groeipercentage voor 2030 achterwege gelaten.

1.2.2 Bouwprogramma

Binnen het plangebied worden 17 woonkavels (variërend tussen de 650 en 950m²) vormgegeven. Als randvoorwaarde is de toepassing van vrijstaande

bebouwing in het Beeldkwaliteitsplan opgenomen. Dit is als uitgangspunt gehanteerd voor de bepaling van de verkeersaantrekkende werking en de parkeervraag.

26-09-2023

Projectnummer N/A
Onderwerp N/A

1.2.3 Gemeentelijk parkeerbeleid

De gemeente Westerkwartier heeft het parkeerbeleid 'Parkeernormen gemeente Westerkwartier'. In het bepalen van de parkeerbehoefte wordt getoetst aan de parkeerkencijfers van CROW uit de publicatie 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' gehanteerd. De gemeente Westerkwartier heeft wel aangegeven medewerking te verlenen indien er, ten behoeve van de ontwikkeling, voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden.

2 Parkeren

2.1 Bepaling parkeervraag

Voor de bepaling van de parkeerbehoefte van de ontwikkeling is gebruik gemaakt van de parkeerkencijfers van CROW. De stedelijkheidsgraad en ligging van het plangebied zijn vastgesteld op: *'Weinig stedelijk, rest bebouwde kom'*. De passende woonfunctie met bijbehorend kencijfer betreft: *'Koop, huis, vrijstaand'*.

Gelet op het beoogde woonmilieu wordt uitgegaan van een parkeerbehoefte van 1,9 - 2,7 parkeerplaatsen per woning (zie bijlage 1). Uitgaande van het gemiddelde in de bandbreedte betreft de parkeervraag 2,3 per woning (waarvan 2,0 voor gericht op bewoners en 0,3 gericht op bezoekers). In totaliteit betreft de parkeervraag 39,1 parkeerplaatsen (waarvan 34 voor bewoners en 5,1 voor bezoekers).

2.2 Parkeeroplossing

Bij het opstellen van het stedenbouwkundig plan is rekening gehouden met noodzakelijke parkeervoorzieningen bij de woningen. In bovenstaande parkeervraag (39,1 parkeerplaatsen) wordt door de ontwikkelaar voorzien. Op alle kavels wordt voorzien in 2 parkeerplaatsen voor bewoners ($17 \times 2 = 34$).

Bezoekers hebben de mogelijkheid om de auto bij de entree van de wijk te parkeren. Op deze locatie is voorzien in 5 parkeerplekken en 1 trailerparkeerplaats. De loopafstand tussen de woningen en de bezoekersparkeerplekken wordt conform richtlijnen van CROW acceptabel geacht (100 – 200 meter).

In verhouding tot de parkeervraag wordt met de aanleg van 39 parkeerplaatsen in de parkeerbehoefte voorzien. De parkeervraag is binnen het plangebied oplosbaar. Hiermee is de parkeerbalans van de ontwikkeling sluitend.

3 Verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid

26-09-2023

Projectnummer N/A
Onderwerp N/A

3.1 Verkeersafwikkeling

De ontwikkeling van de woningen genereert verkeer. Op basis van het in 1.2.2 benoemde bouwprogramma is de totale verkeersgeneratie op etmaalbasis week- en werkdagniveau bepaald. Voor het bepalen van de verkeersgeneratie is een beroep gedaan op de 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' van CROW. Gelet op het beoogde woonmilieu wordt uitgegaan van een verkeersaantrekkende werking van 7,8 - 8,6 per woning per weekdagetmaal. Alle woningen zijn onder dezelfde noemer geschaard. De bepaalde verkeersgeneratie is weergegeven in tabel 1.

Tabel 1: Verkeersaantrekkende werking Woningbouwlocatie Jachthaven Brilt

Functie	Aantal woningen	Verkeersgeneratie per weekdagetmaal (maximaal)	Verkeersgeneratie per werkdagetmaal (maximaal)
Koop, huis, vrijstaand	17	~ 150 motorvoertuigen	~ 170 motorvoertuigen

De totale verkeersgeneratie als gevolg van het plangebied bedraagt dus circa 170 motorvoertuigen per werkdagetmaal. 100% van het verkeer gebruikt de nieuwe brug over het Niekerkerdiep om van- en naar het plangebied te komen. De etmaalintensiteit op de Niekerkerdiep Zuidzijde neemt toe met maximaal 170 motorvoertuigen per werkdagetmaal.

De totale verkeersintensiteit op de route vanaf het plangebied via de nieuwe brug en over het Niekerkerdiep bedraagt in dit geval 970 motorvoertuigen per weekdagetmaal¹ (1.030 motorvoertuigen in 2030). De totale verkeersintensiteit op de Niekerkerdiep Zuidzijde is zeer minimaal en passend bij een weg met een dergelijk karakter en inrichting.

Indien wordt aangenomen dat het verkeer zich zowel 100% in oostelijke als westelijke richting begeeft neemt de verkeersintensiteit ook op dezelfde wijze toe op de Niekerkerdiep Zuidzijde (in oostelijke richting) alsook op de Brilweg en Hoendiep Oostzijde.

Voor beide scenario's geldt dat de toename op het totaal als gevolg van de ontwikkeling zeer beperkt is. Als gevolg van de ontwikkeling vraagt dit niet om een verhoging van de afwikkelcapaciteit van het omliggend wegennet (inclusief kruispunten).

3.2 Verkeersveiligheid

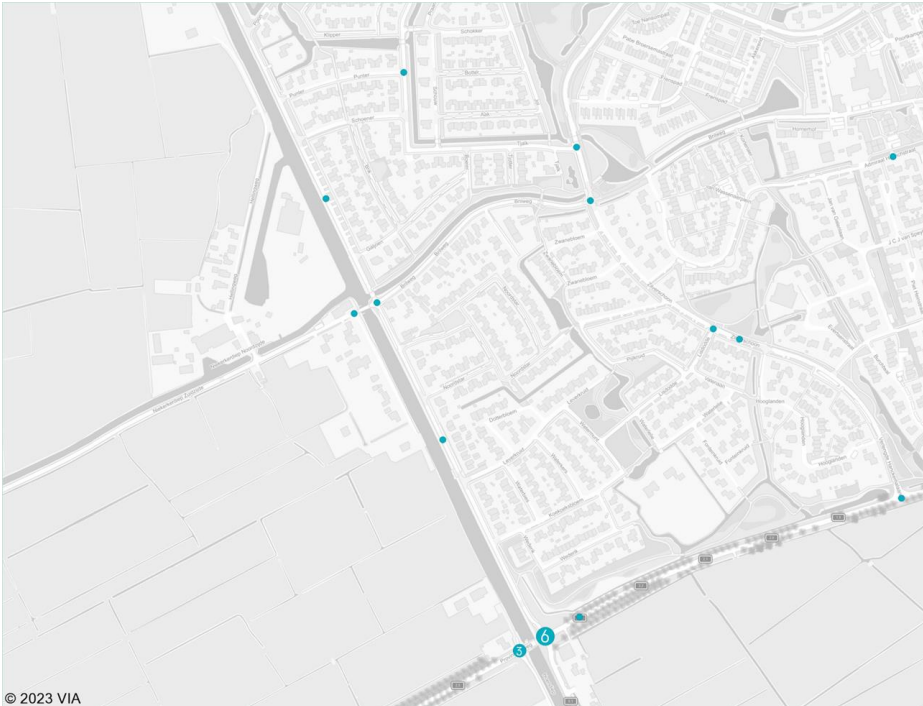
Op basis van gegevens uit ViaStat online is een QuickScan gedaan van de geregistreerde ongevallen van de afgelopen 5 jaar (2018 tot op heden) in de directe omgeving van het plangebied. De ongevallen zijn weergegeven in figuur 3.

In de directe nabijheid was in de periode 2018 – heden sprake van 4 ongevallen. Er is in de directe omgeving geen sprake van een

¹ De weekdagetmaal is gemiddeld drukker dan de werkdag (bron: verkeerstelling gemeente Westerkwartier)

ongevallenconcentratie, maar sprake van een aantal incidenten. In deze periode is sprake geweest van enkele eenzijdige ongevallen en 1 keer sprake van een tweezijdig ongeval op het kruispunt Brilweg – Hoendiep Oostzijde.

Deze ongevallen zijn niet direct te herleiden aan de huidige inrichting of het gebruik van de wegen. Om de gelijkwaardigheid van het kruispunt te benadrukken is deze enkele jaren geleden heringericht tot een punaise. Hiermee is een oplossing gekozen om het kruispunt vorm te geven, passend bij het gebruik en karakter van de locatie.



Figuur 3: Overzicht geregistreerde ongevallen in de directe omgeving plangebied 2018-heden (bron: ViaStat)

Ten zuiden van het plangebied (op en rondom het kruispunt N980 – N978 – Hoendiep Oostzijde) hebben in dezelfde periode meer incidenten plaatsgevonden: 6 ten oosten van het Hoendiep (kanaal) en 3 ten westen van het Hoendiep (kanaal).

Ten westen van het Hoendiep is 3 keer sprake geweest van eenzijdig ongeval, op basis van de inrichting is de oorzaak hiervan niet direct te herleiden. Ten oosten van het Hoendiep is 2 van de 6 keer sprake geweest van een delict (zich zodanig gedragen dat gevaar/hinder op de weg ontstaat/kan ontstaan), 1 van de 6 keer was sprake van omstandigheden met sneeuw/ijzel.

In totaal blijven er 3 meerzijdige ongevallen (tussen 2018 en heden) over: minder dan 1 per jaar. Op basis hiervan is te concluderen dat er op dit moment geen sprake is van een concentratie of een zichtbare trend in ongevallen.

De gereden verkeerssnelheid op de Niekerdiep Zuidzijde blijkt een aandachtspunt. Gezien de beperkte verkeersintensiteiten zal dit naar waarschijnlijkheid niet direct tot knelpunten leiden. Eventueel kan de 30 km/u-zone worden benadrukt door middel van verticale elementen of andere snelheidsremmende maatregelen. Het mengen van verschillende verkeersdeelnemers op de Niekerkerdiep Zuidzijde is passend bij de toekomstige verkeersaantallen.

In het ontwerp dient aandacht te worden besteed aan voldoende zicht op verkeer komend vanaf de nieuwe brug ten opzichte van de Niekerkerdiep Zuidzijde (en vice versa). Van belang is dat met de nieuwe aansluiting haaks wordt aangesloten op de bestaande weg. Met de realisatie van de ontsluiting via de nieuwe brug kan een duidelijk en overzichtelijk gelijkwaardig kruispunt worden ontwikkeld, waarbij minder sprake is van een erfachtige uitstraling zoals bij de huidige ontsluiting via de percelen 7 t/m 7b. De bestaande route kan hiermee worden afgewaardeerd en aangemerkt als een 'eigen weg'.

4 Conclusie

De ontwikkeling van de 17 kavels met bijbehorende vrijstaande woningen heeft met haar extra verkeersintensiteiten geen substantiële invloed op de verkeersstructuur, de verkeersafwikkeling, het gebruik en de verkeersveiligheid. In het plan kan worden voorzien in de gewenste parkeerbehoefte conform de richtlijnen van het CROW. De voorliggende notitie maakt de ontwikkeling conform het beoogde en representatieve bouwprogramma verkeerskundig mogelijk.

Bijlage 1: Parkeerkencijfers CROW

26-09-2023

Projectnummer N/A
Onderwerp N/A

Koop, huis, vrijstaand									
	Parkeerkencijfers (per woning)								Aandeel oplaadpunten
	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
Zeer sterk stedelijk	1,1	1,9	1,3	2,1	1,6	2,4	1,9	2,7	0,8 - 1,7% per woning
Sterk stedelijk	1,2	2,0	1,4	2,2	1,7	2,5	2,0	2,8	
Matig stedelijk	1,4	2,2	1,5	2,3	1,8	2,6	2,0	2,8	
Weinig stedelijk	1,4	2,2	1,7	2,5	1,9	2,7	2,0	2,8	
Niet stedelijk	1,4	2,2	1,7	2,5	1,9	2,7	2,0	2,8	
Opmerking Aandeel bezoekers: 0,3 pp per woning									
	Verkeersgeneratie (per woning)								
	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
Zeer sterk stedelijk	5,9	6,7	6,4	7,2	7,3	8,1	7,8	8,6	
Sterk stedelijk	6,4	7,2	7,3	8,1	7,8	8,6	7,8	8,6	
Matig stedelijk	7,3	8,1	7,6	8,4	7,8	8,6	7,8	8,6	
Weinig stedelijk	7,5	8,3	7,7	8,5	7,8	8,6	7,8	8,6	
Niet stedelijk	7,5	8,3	7,7	8,5	7,8	8,6	7,8	8,6	

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub f	De bescherming van andere dan in het eerste lid, onderdeel c, genoemde concurrentiegevoelige bedrijfs- en fabricagegegevens	1