

RHO ADVISEURS - NOTITIE

DATUM 19 juli 2022
VAN Martijn van Delden

PROJECT Kollumerzwaag, Oentzemastate
OPDRACHTGEVER Gemeente Noardeast-Fryslân

VERKEERSPARAGRAAF ONTWIKKELING KOLLUMERZWAAG – 20220721

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 het geheel voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Dit houdt onder meer in dat er voldoende parkeergelegenheid aanwezig dient te zijn en de eventuele verkeerstoename niet leidt tot knelpunten in de verkeersafwikkeling en/of verkeersveiligheid.

De verkeersgeneratie en parkeerbehoefte wordt berekend op basis van de parkeerkencijfers uit CROW-publicatie 381. Hierbij wordt op basis van de omgevingsadressendichtheid en het autobezit per kengetal het gemiddelde van de bandbreedte gehanteerd. Voor het plangebied wordt uitgegaan van een stedelijkheidsgraad van “niet stedelijk” met de ligging ‘rest bebouwde kom’.

BESTAANDE SITUATIE

Gemotoriseerd verkeer

In de omgeving van het plangebied liggen de Oentzemastate, Cedelhof, Tsjerkestrjitte en de KoarteLoane. Deze wegen zijn gecategoriseerd als erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur.

Langzaam verkeer

Op de erftoegangswegen rondom het plangebied, deelt de fietser de rijbaan met het gemotoriseerd verkeer en zijn geen fietsvoorzieningen aanwezig. Langs de wegen rondom het plangebied zijn voetpaden aanwezig.

Openbaar vervoer

Op circa 600 meter loopafstand van het plangebied ligt langs de Foarwei de bushalte Skoallestrjitte, waar buslijn 62 en 7581 halteert.

- Buslijn 62 halteert op werkdagen 1 keer per uur tussen Feanwalden en Buitenpost.
- Buslijn 7581 halteert op werkdagenavonden 1 keer per uur en in halteert in het gehele weekend elk uur, tussen Kollumerzwaag en Buitenpost.

De ontsluiting van de locatie per openbaar vervoer is van goede kwaliteit.



BEOOGDE ONTWIKKELING

De planontwikkeling omvat de realisatie van circa 25 woningen met een combinatie tussen vrijstaand en twee-onder-een-kapwoningen. De verdeling tussen vrijstaand en 2-1 kap is in dit stadium nog niet bekend. Daarom wordt er worst-case uitgegaan van 25 vrijstaande koopwoningen. Dit heeft te maken met het feit dat de verkeersgeneratie van deze type woningen het hoogste is.

VERKEERSGENERATIE

Bij het bepalen van de verkeersgeneratie is gebruik gemaakt van CROW-publicatie 381. Hierbij wordt op basis van de omgevingsadressendichtheid en het autobezit per kengetal het gemiddelde van de bandbreedte gehanteerd. De gemeente Noardeast-Fryslân is volgens het CBS een 'niet stedelijke' gemeente en het plan heeft de locatie 'rest bebouwde kom'.

De verkeersgeneratie is bepaald voor een gemiddelde weekdag en een gemiddelde werkdag. De CROW-kentallen gaan uit van weekdagintensiteiten. De gemiddelde werkdagintensiteit is bepaald door gebruik te maken van een omrekenfactor 1,11 welke CROW 381 noemt voor woonfuncties.

Tabel 1 Berekening verkeersgeneratie toekomstige situatie

Functie	Toekomstige situatie			
	Aantal	Kengetal	Weekdagintensiteit (mvt/etmaal)	Werkdagintensiteit (mvt/etmaal)
Koop, huis, vrijstaand	25	8,2 per woning	205,0	227,6
Totale verkeersgeneratie toekomstige situatie			205	228

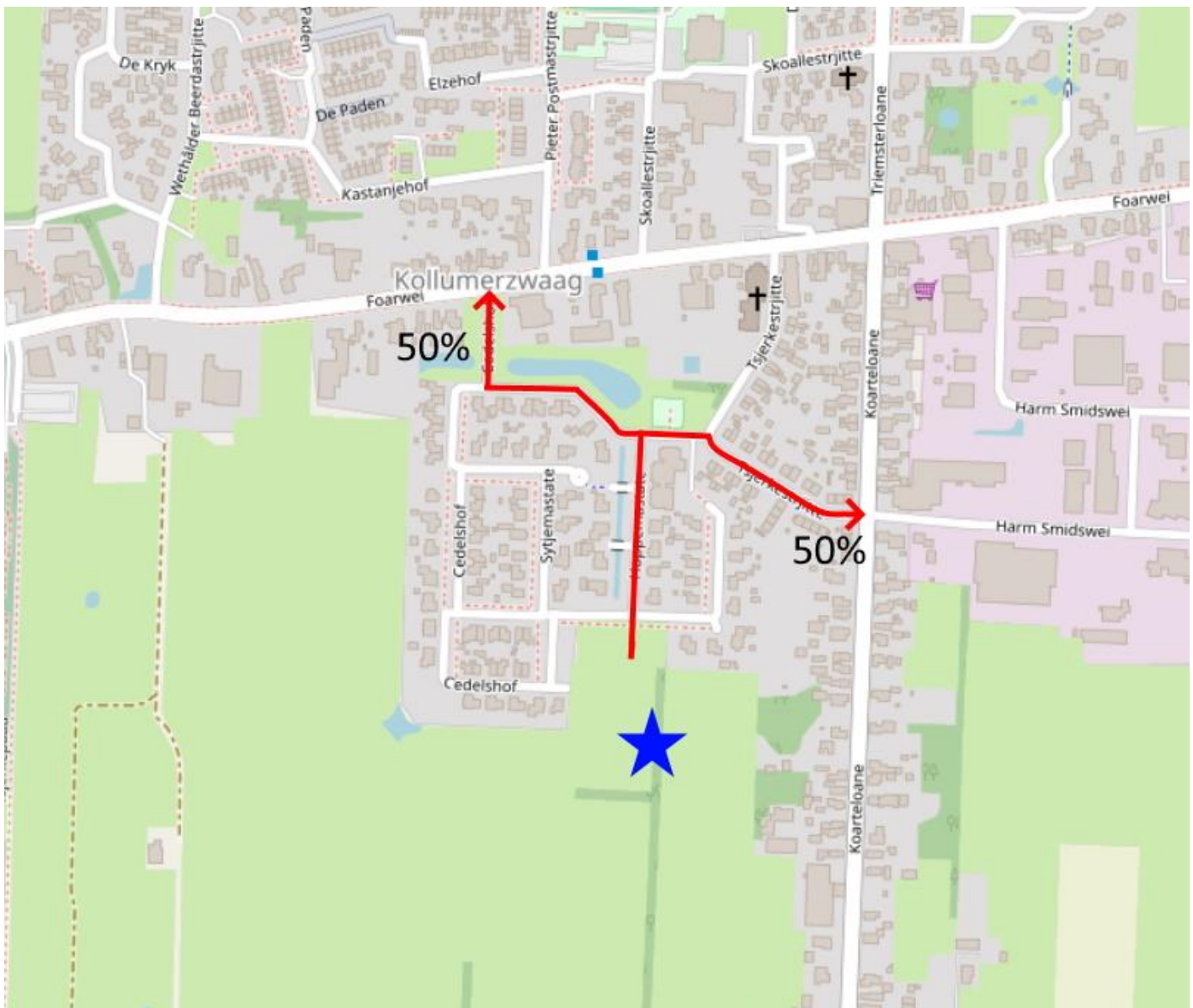
De beoogde ontwikkeling leidt tot een verkeerstoename van 228 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag (205 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag).

Voor het beoordelen van de verkeersafwikkeling dient gekeken te worden naar het maatgevende (spits)uur. Als vuistregel geldt dat de verkeersintensiteit in het drukste uur circa 10% bedraagt van de totale etmaalintensiteit. Met een verkeersgeneratie van 228 motorvoertuigen op een etmaal betekent dit op drukste uur een toename van de verkeersgeneratie van 23 motorvoertuigen per uur.

VERKEERSTOEDELING

Doordat er in dit stadium nog geen stedenbouwkundigplan is, wordt er vanuit gegaan dat de beoogde ontwikkeling zal worden ontsloten via de Oentzemastate. Op basis van de navigatietool van Google Maps is een inschatting gemaakt in welke richting het verkeer van/naar het plangebied zich zal afwickelen.

Gezien de ligging van Kollumerzwaag zal het verkeer voornamelijk richting Leeuwarden en/of Drachten rijden. Het plangebied zal op via de Oentzemastate en de Hoppamastate worden ontsloten. Hier zal het verkeer zich opsplitsen. Hierbij rijdt circa 50% naar het oosten naar de Koarteloane. De overige 50% zal via de Cedelshof naar de Foarwei ontsluiten.



EFFECTEN VERKEERSAFWIKKELING EN VERKEERSVEILIGHEID

Voor beoordeling van de verkeersafwikkeling is de verkeersgeneratie tijdens het maatgevende uur van belang. Als vuistregel geldt dat de verkeersomvang tijdens het maatgegevende uur circa 10% van de etmaalwaarde bedraagt. In dit geval gaat het in het drukste uur op werkdagen dan om $(228 * 10\%)$ om 23 voertuigen. Deze geringe toename van verkeer kan zonder problemen worden afgewikkeld op de omliggende kruispunten en wegen en zal niet leiden tot een verslechtering van de verkeersafwikkeling.

Voor de beoordeling van de verkeersveiligheid kan gesteld worden dat met de geringe toename van het verkeer na planontwikkeling (23 motorvoertuigen in het drukste uur) dit geen effect heeft op de verkeersveiligheid. De verkeersveiligheid wordt dan ook niet negatief beïnvloed als gevolg van het plan.

PARKEREN

De parkeerbehoefte wordt berekend op basis van de parkeerkencijfers van CROW-publicatie 381. Zoals eerder aangegeven wordt er worstcase uitgegaan van 25 vrijstaande koopwoningen.

Tabel 2 - Normatieve parkeerbehoefte

Functie	Aantal woningen	Kengetal	Parkeerbehoefte
Koop, huis, vrijstaand	25	2,3 per woning	57,5 pp
Totale parkeerbehoefte			58 pp

Er wordt uitgegaan dat de volledige parkeerbehoefte op eigen terrein wordt opgevangen.