

DATUM 12 april 2022
VAN Martijn van Delden

MOBILITEITSTOETS ONTWIKKELING OOSTHEM - ALD RIEN

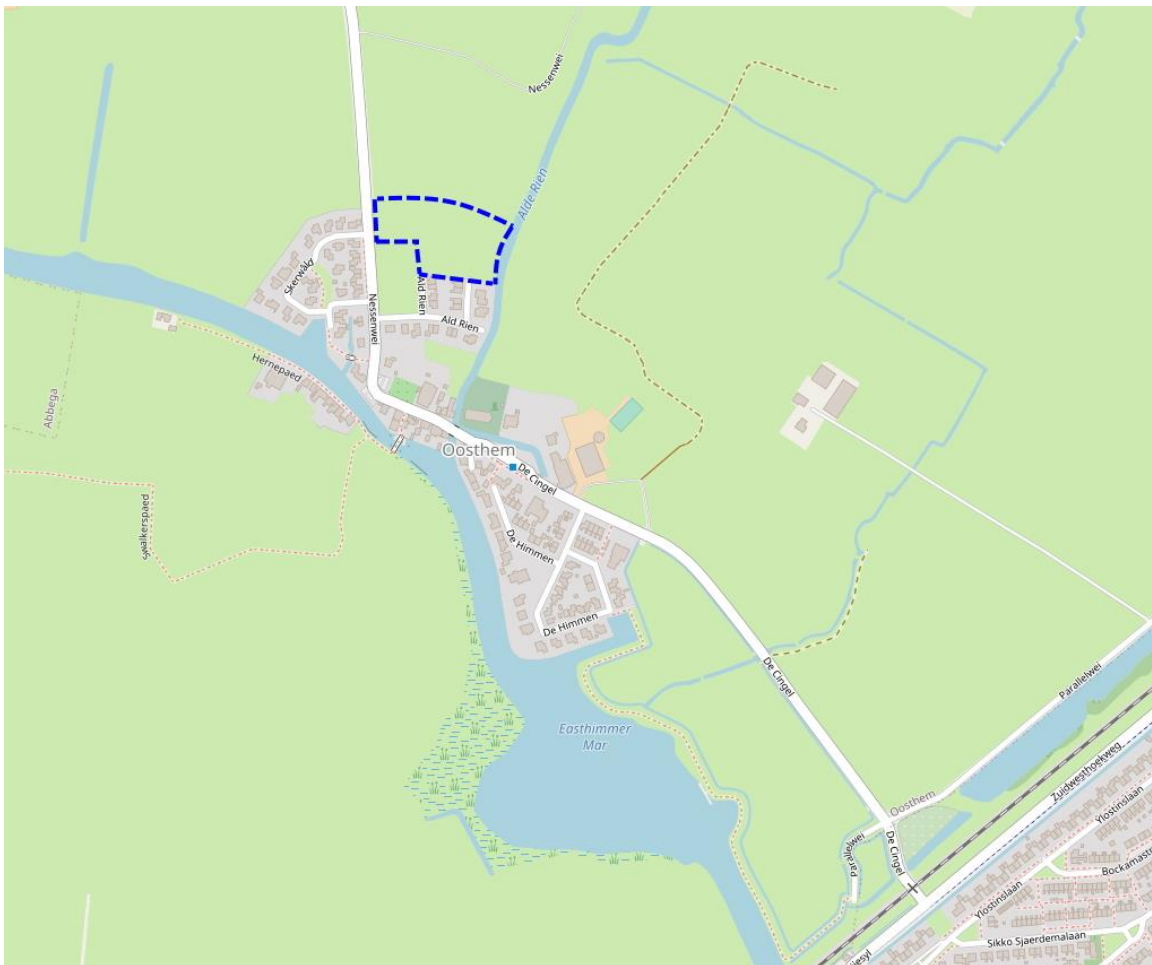
AANLEIDING

Gemeente Súdwest-Fryslân wil in Oosthem de ontwikkeling Ald Rien fase 2 mogelijk maken. Om de verkeerskundige effecten hiervan in beeld te brengen is een mobiliteitstoets uitgevoerd. In de voorliggende mobiliteitstoets wordt onder andere getoetst of de verkeerstoename op een goede en verkeersveilige wijze kan worden afgewikkeld en of er in voldoende mate in de parkeerbehoefte wordt voorzien.

BESTAANDE SITUATIE

Ligging

Ten noorden van de kern Oosthem is de Gemeente Súdwest-Fryslân voornemens om een woningbouw te realiseren. De ligging van het projectgebied is weergegeven in figuur 1.



Figuur 1 Ligging projectgebied Oosthem (blauwe omkadering)

Verkeersstructuur

Gemotoriseerd verkeer

Het plangebied wordt in de toekomstige situatie op twee manieren ontsloten, namelijk op de Ald Rien en op de Nessenwei. Het plangebied zal voor het grootste deel ontsloten worden in de richting van De Cingel. Ter hoogte van de kruising met de Zuidwesthoekweg zal in de meeste gevallen in noordelijke richting worden gereden naar Sneek en via de Kern IJlst naar de N345 en de N7. Een kleiner deel van het verkeer zal via de Nessenwei in noordelijke richting rijden in de richting van Nijland. De Ald Rien en de Nessenwei zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom waarbij een maximumsnelheid geldt van 30 km/uur. De Cingel en de Zuidwesthoekweg zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom op deze wegen geldt een maximumsnelheid van 60 km/uur.

Langzaam verkeer

Op de Ald Rien, Nessenwei en Cingel zijn geen aparte fietsvoorzieningen aanwezig en deelt het fietsverkeer de rijbaan met het gemotoriseerd verkeer. Langs de Zuidwesthoekweg ligt aan de oostzijde een vrijliggend tweerichtings fietspad.

Openbaar vervoer

Het plangebied is goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Op circa 500 meter loopafstand ligt een bushalte aan De Cingel. Hier halteert 1 maal per uur buslijn 9001. Deze buslijn verbindt onder andere Oosthem met NS station IJlst. Vanaf station IJlst gaat 1 maal per uur een trein in de richting van Sneek en Leeuwarden.

BOOGDE ONTWIKKELING

De planontwikkeling voorziet in de realisatie van circa 15 woningen. Het is in dit stadium nog niet bekend om wat voor type woningen het gaat.. Daarom is voor deze mobiliteitstoets uitgegaan van een worst-case scenario waarbij alle woningen zijn aangemerkt als 'vrijstaande woningen'.

VERKEERSGENERATIE EN TOEDELING

Verkeersgeneratie

In de huidige situatie is het plangebied in gebruik als grasland. Dit genereert geen verkeer. De verkeersgeneratie van de toekomstige woningbouw is berekend aan de hand van kengetallen uit CROW-publicatie 381. Hierbij wordt op basis van de omgevingsadressendichtheid en het autobezit per kengetal het gemiddelde van de bandbreedte gehanteerd. Op basis van data van het CBS is de stedelijkheidsgraad vastgesteld als 'Weinig stedelijk'. De gebiedsligging van het initiatief betreft 'rest bebouwde kom'.

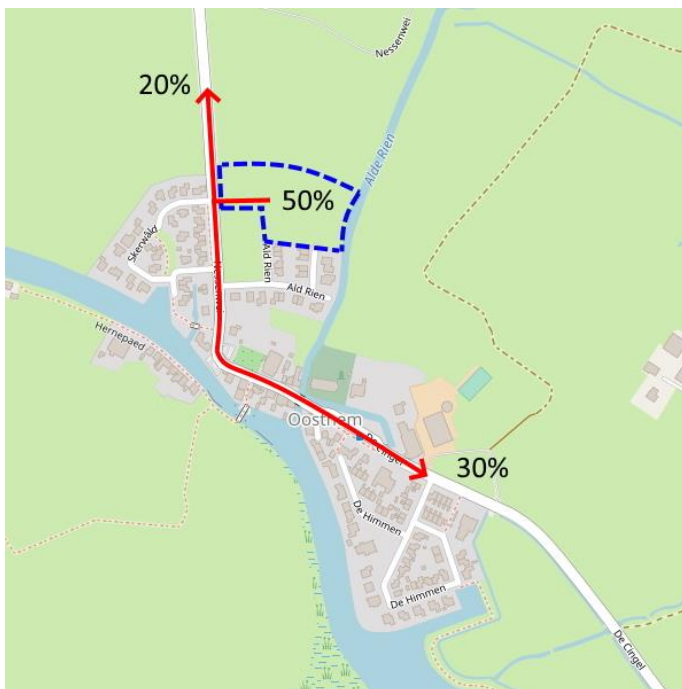
Tabel 1 Verkeersgeneratie beoogde ontwikkeling

Toekomstige situatie				
Functie	Aantal	Kengetal	Weekdagintensiteit (mvt/etmaal)	Werkdagintensiteit (mvt/etmaal)
Koop, vrijstaand	20	8,2 per woning	164,0	182,0
Totale toename			164	182

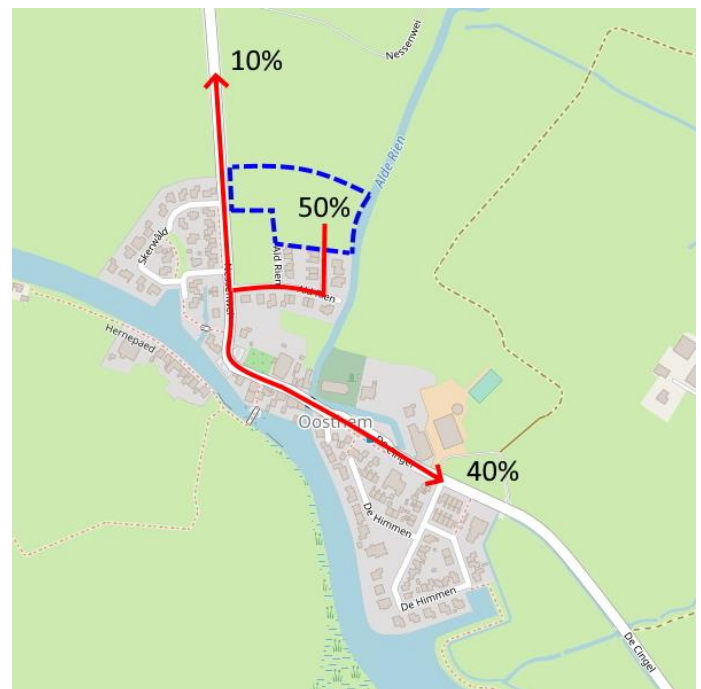
De beoogde ontwikkeling zal leiden tot een verkeerstoename van 164 mvt/etmaal gedurende de gemiddelde weekdag. Bij het beoordelen van de verkeerskundige effecten zijn de werkdagintensiteiten bepalend. Om deze te bepalen is gebruik gemaakt van de omrekenfactor voor de functie wonen van 1,11 (CROW 381) De verkeerstoename op een gemiddelde werkdag komt daarmee op 182 mvt/etmaal.

Verkeerstoedeling

Het plangebied wordt op twee manieren ontsloten. Via de westzijde op de Nessenwei en via de zuidzijde op de Ald Rien. Er wordt uitgegaan van een evenredige verdeling binnen het plangebied op de Nessenwei en de Ald Rien. Het verkeer vanaf de westelijke in- en uitrit wikkelt voor 20% af naar het noorden en de overige 30% af naar het zuiden richting IJlst. Het verkeer vanuit de zuidelijke in- en uitrit wikkelt voor 10% af naar het noorden over de Nessenwei en voor 40% naar het zuiden richting IJlst. Op figuur 2 en 3 is de verkeerstoedeling per ontsluiting te zien.



Figuur 2 verkeerstoedeling ontsluiting Nessenwei



Figuur 3 verkeerstoedeling ontsluiting Ald Rien

De verkeerstoename op een gemiddelde werkdag bedraagt 182 mvt/etmaal. Hieronder een overzicht van de verkeerstoename op de verschillende wegvakken na planontwikkeling.

Tabel 2 Verdeling verkeersgeneratie projectgebied op omliggende wegvakken

Wegvak	Toedeling	Verkeersgeneratie in mvt/etmaal (werkdag)
Ald Rien	50%	91
Nessenwei (tussen ontsluiting projectgebied en Pytsjepolle)	30%	55
Nessenwei (tussen ontsluiting projectgebied en Ald Rien)	40%	73
Nessenwei (tussen Ald Rien en De Cingel)	70%	127
De Cingel (tussen Nessenwei en Zuidwesthoekweg)	70%	127

BEOORDELING EFFECTEN

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.

Beoordeling verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid

De beoogde ontwikkeling zal worden ontsloten op de Nessenwei en op De Cingel. De Nessenwei heeft een wegbreedte van circa 4,6 meter en De Cingel een wegbreedte van circa 4,7 meter. De voorrang op de kruispunten is gelijkwaardig en er zijn een beperkt aantal snelheidsremmers op de betreffende wegen aanwezig.

Gezien de functie en inrichting van de Nessenwei en De Cingel, kunnen dit soort type wegen zonder problemen circa 4.000 mvt/etmaal vlot en veilig verwerken. Ondanks dat er geen verkeersintensiteiten bekend zijn, kan wel een uitspraak worden gedaan over de verkeersintensiteit op de Nessenwei en De Cingel. De wegen maken namelijk onderdeel uit van de ontsluiting van een aantal kleine kernen in het buitengebied waaronder Abbergaesterrige, Folgare en Remwerd. De verwachte verkeersintensiteiten op de Nessenwei en Cingel is daarmee naar verwachting beperkt, waardoor de verkeersintensiteit naar verwachting ruim onder de 4.000 mvt/etmaal zal zitten. Ook niet wanneer verkeersintensiteit met 182 mvt/etmaal als gevolg van de ontwikkeling zal toenemen. De verkeersafwikkeling na planbijdrage zal dan ook niet tot knelpunten leiden.

Ook voor de beoordeling van de verkeersveiligheid kan gesteld worden dat de toename als gevolg van het plan dermate gering is en de wegen een relatief lage verkeersintensiteit kennen ten opzichte van de capaciteit van de weg, dat de verkeersveiligheid op deze wegen na planontwikkeling niet leidt tot knelpunten.

Parkeren

De parkeerbehoefte is bepaald aan de hand van de gemeentelijke parkeernormen (Parkeernormennota Súdwest-Fryslân 2018). In de nota wordt voor woningen onderscheid gemaakt in prijs of woonoppervlak. Omdat voor de betreffende ontwikkeling de woningtypen nog niet bekend zijn, is bij het bepalen van de parkeerbehoefte, net als bij het bepalen van de verkeersgeneratie, uitgegaan van een worst-case scenario. Daarbij is uitgegaan van de hoogste parkeerbehoefte per woning. Dat is het geval bij woningen van het type 'Koop/huur, duur/midden'. De parkeernorm hiervan bedraagt 2,0 parkeerplaats per woning.

Tabel 3 Parkeerbehoefte plangebied

Functie	Aantal	Parkeerkencijfer	Parkeerbehoefte
Koop, vrijstaand	20	2,0 per woning	40 pp
Totale toename			40 pp

Uitgegaan wordt dat de berekende parkeerbehoefte volledig binnen het plan zal worden opgelost.

CONCLUSIE

De planontwikkeling van 20 woningen levert, uitgaande van een worst-case scenario waarbij wordt uitgegaan dat alle woningen vrijstaande koopwoningen zijn, een verkeersgeneratie op van 182 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag. Dit verkeer wordt via twee aansluitingen op het bestaande wegennet afgewikkeld, namelijk via de Nessenwei en Ald Rien. Gezien de inrichting en functie van de omliggende wegen, zal de toevoeging van het verkeer als gevolg van de planontwikkeling niet leiden tot knelpunten in de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid. De parkeerbehoefte van het plan bedraagt maximaal 40 parkeerplaatsen, uitgaande van een worst-case scenario waarbij alle woningen van de categorie zijn met de hoogste parkeernorm. Uitgegaan wordt dat de volledige parkeerbehoefte binnen het plan zal worden opgevangen waardoor de planontwikkeling niet zal leiden tot parkeerproblemen. De aspecten verkeer en parkeren staan de planontwikkeling dan ook niet in de weg.