

RHO ADVISEURS - MEMO

DATUM 22 december 2022
KENMERK 20221246/46998/
VAN Martijn van Delden

PROJECT 20221246 Drachten Bedrijventerrein A7 Noord
OPDRACHTGEVER Gemeente Smallingerland

MOBILITEITSTOETS UITBREIDING BEDRIJVENTERREIN A7 DRACHTEN

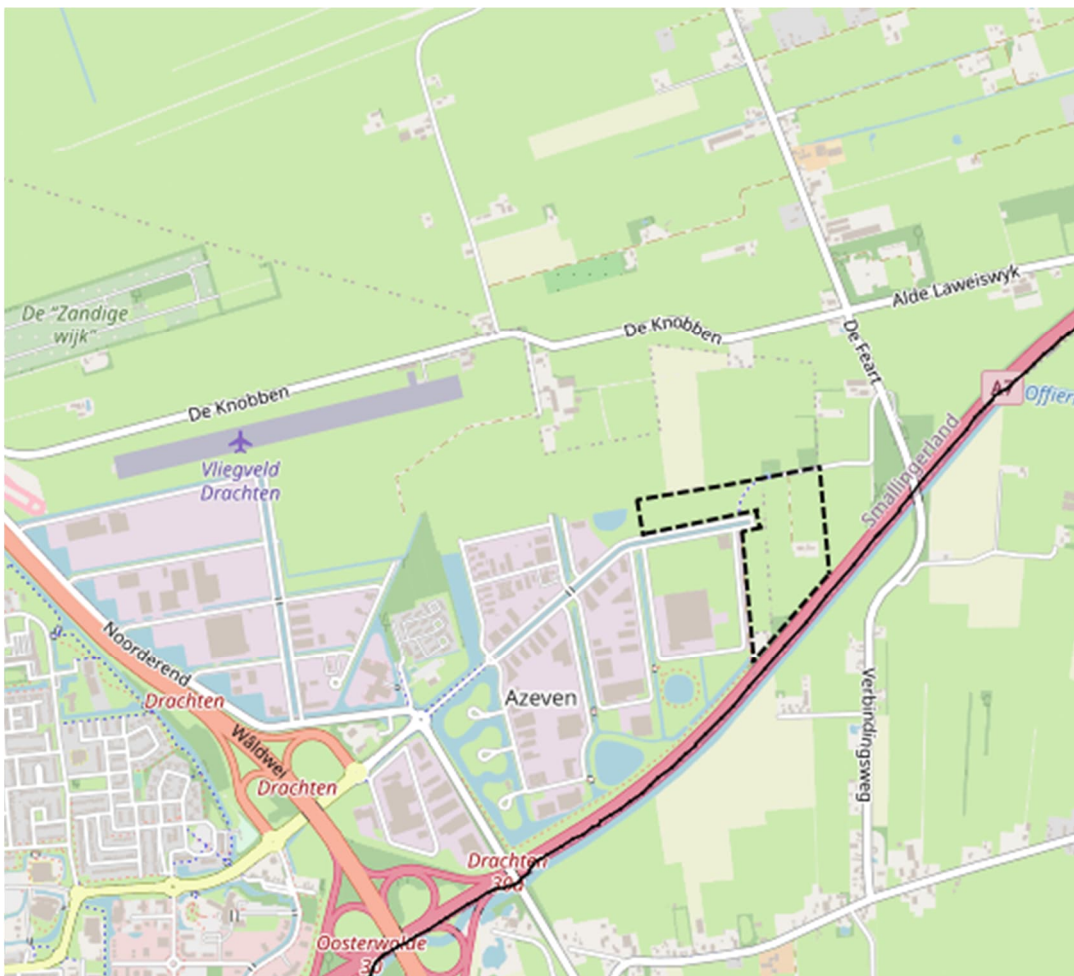
AANLEIDING

Ten oosten van de kern Drachten is de uitbreiding van het bedrijventerrein Azeven beoogd. De ligging van het plangebied is weergegeven in figuur 1. 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 manier kan worden afgewikkeld.

BESTAANDE SITUATIE

Ligging

Het plangebied is gelegen ten oosten van de kern Drachten. De ligging van het plangebied is weergegeven in figuur 1.



Figuur 1 Ligging plangebied (zwart omkaderd)

Verkeersstructuur

Gemotoriseerd verkeer

Bedrijventerrein Azeven wordt ontsloten via de Ureterpvallaat. De Ureterpvallaat is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/u. De beoogde uitbreiding zal in eerste instantie via de Nipkowlaan worden ontsloten. De Nipkowlaan is voor een gedeelte gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/u en een gedeelte is gecategoriseerd als erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u.

Langzaam verkeer

Op de erftoegangswegen rondom het plangebied deelt de fietser de rijbaan met het gemotoriseerd verkeer en zijn geen fietsvoorzieningen aanwezig, hetgeen gebruikelijk is voor erftoegangswegen met een snelheidsregime van 30 km/uur. Langs de gebiedsontsluitingswegen kan de fietser gebruik maken van naastgelegen fietspaden. Langs de wegen rondom het plangebied zijn voetpaden aanwezig. De ontsluiting van het plangebied voor langzaam verkeer kan als voldoende verkeersveilig worden beoordeeld.

Openbaar vervoer

Op circa 1.100 meter loopafstand van het plangebied ligt langs de Ureterpvallaat een bushalte. Hier halteren de volgende buslijnen:

- Buslijn 14 halteert elk uur tussen Leeuwarden Station en Assen Station;
- Buslijn 84 halteert elk uur tussen Drachten Transferium Oost en Assen Station;
- Buslijn 114 halteert elk uur tussen Leeuwarden Station en Assen Station.

De ontsluiting van het projectgebied per openbaar vervoer kan daarmee als voldoende worden beoordeeld.

BEOOGDE ONTWIKKELING

De gemeente Smallingerland is voornemens om een bedrijventerrein te realiseren van circa 13,2 hectare. Voor dit verkeersonderzoek wordt uitgegaan van een netto oppervlakte van 50% van de totale oppervlakte. De netto oppervlakte bedraagt daarmee 6,6 hectare.

VERKEERSGENERATIE

Bij het bepalen van de verkeersgeneratie is gebruik gemaakt van CROW-publicatie 381. Op basis van de parkeernormen van gemeente Smallingerland is de stedelijkheidsgraad vastgesteld op 'matig stedelijk'. De beoogde ontwikkeling is gelegen in het gebied 'rest bebouwde kom'. Verder wordt eveneens op basis van de gemeentelijke parkeernormen het gemiddelde van de bandbreedte gehanteerd.

Voor het berekenen van de verkeersgeneratie van de bedrijven wordt aangesloten bij tabel A7 en A8 van het CROW (publicatie 381). Voor de beoogde mix aan activiteiten die voorzien is op de beoogde uitbreiding van het bedrijventerrein, wordt aangesloten bij type I 'Gemengd Terrein'. Voor dit type werkmilieu geldt een gemiddelde verkeersgeneratie van 158 mvt/etmaal per netto hectare bedrijventerrein. Deze verkeersgeneratie is onderverdeeld in 128 personenauto's per etmaal en 30 vrachtwagens per etmaal. Tabel A9 specificeert het aandeel vrachtverkeer verder in middelzwaar (41%) en zwaar vrachtverkeer (59%).

De CROW-kentallen betreffen weekdagintensiteiten. De gemiddelde werkdagintensiteit is bepaald door gebruik te maken van een omrekenfactor 1,33 welke CROW-381 noemt voor werkfuncties.

Beoogde ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling omvat de realisatie van een bedrijventerrein met een netto oppervlakte van circa 6,6 hectare.

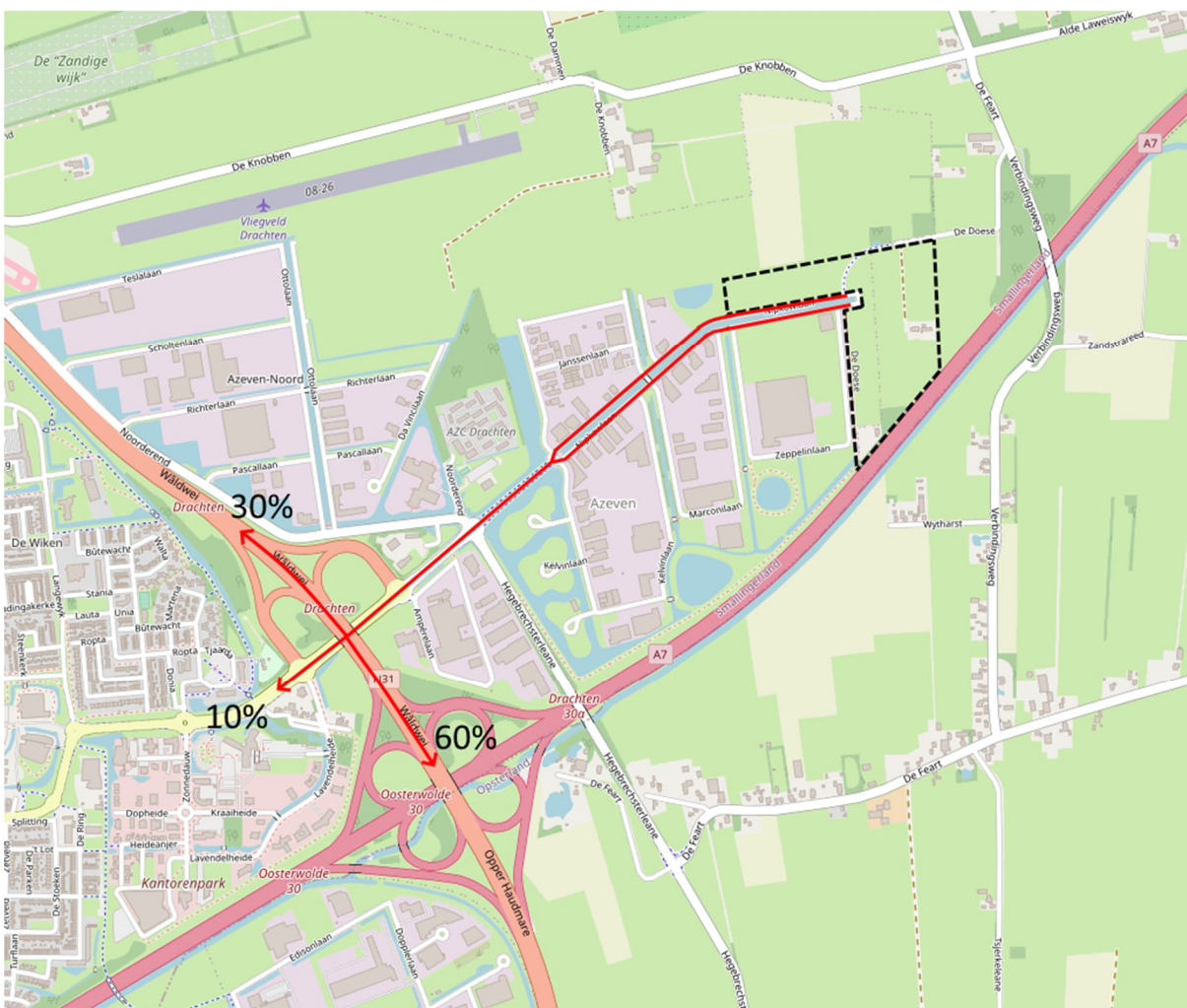
Tabel 1 Verkeersgeneratie plangebied

	Verkeersgeneratie weekdag (mvt/et-maal)	Verkeersgeneratie werkdag (mvt/et-maal)
Licht	844,8	1.123,6
Middelzwaar	81,2	108
Zwaar	116,8	155,4
Totaal	1.043	1.387

De beoogde uitbreiding heeft een verkeersgeneratie van afgerond 1.387 mvt/werkdag.

VERKEERSTOEDELING

Het plan wordt via de Nipkowlaan ontsloten. Op basis van de navigatietool van Google Maps en expert judgment is een inschatting gemaakt van de toedeling van het verkeer vanaf het projectgebied (zie onderstaande afbeelding).



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 de eventuele verkeerstoename niet leidt tot knelpunten in de verkeersafwikkeling en/of verkeersveiligheid.

Verkeersintensiteiten

Voor de beoordeling van de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid is gebruikt gemaakt van de verkeersintensiteiten verkregen uit het verkeersmodel "Model 2023 A7 Noord". Voor de beoordeling van het plan is het van belang te weten wat de effecten zijn 10 jaar na realisatie. Als jaar van realisatie wordt het jaar 2023 aangehouden. Dat betekent dat het te beoordelen toekomstjaar het jaar 2033 is. Om de verkeersintensiteiten op de omliggende wegen te bepalen voor het toekomstjaar 2033 zijn de verkeersintensiteiten uit het verkeersmodel 2023 opgehoogd met 1% per jaar tot het jaar 2033.

Beoordeling verkeersafwikkeling

Voor de beoordeling van de verkeersafwikkeling zijn de werkdagintensiteiten maatgevend. De beoogde uitbreiding heeft een verkeersgeneratie van afgerond 1.387 mvt/werkdag. Deze zal vervolgens conform de eerder bepaalde verkeerstoedeling verder worden verdeeld over het verkeersnetwerk.

Autonoom vs plan

In onderstaande tabel is de verkeersintensiteit bepaald voor de autonome situatie in 2033 voor de relevante wegen rondom het plangebied. Tevens is per wegvak de verkeerstoename als gevolg van het plan weergegeven. Dit is gedaan voor het basisjaar 2023 en het toekomstjaar 2033 (10 jaar vooruit).

Tabel 2 Verkeersintensiteiten in de autonome plansituatie in mvt/etmaal (bron: Verkeersmodel 2023 en doorgerekend door Rho adviseurs)

	Autonoom 2023 (mvt/etmaal)	Autonoom 2033 (mvt/etmaal)	Planbijdrage (mvt/etmaal)	Autonoom + plan 2033 (mvt/etmaal)
Nipkowlaan (tussen ontwikkeling en Jansenlaan)	200	221	1.387	1.60
Nipkowlaan (tussen Jansenlaan en Kelvinlaan)	3.900	4.418	1.387	5.805
Nipkowlaan (tussen Kelvinlaan en Ureterpvallaat)	5.600	6.186	1.387	7.573
Ureterpvallaat (tussen Nipkowlaan en N31)	11.900	13.145	1.387	14.532
N31 (noordelijke richting)	52.100	57.551	416	57.967
N31 (zuidelijke richting)	57.800	63.847	832	64.679
Ureterpvallaat (tussen N31 en Zonedauw)	20.700	22.866	139	23.005

Nipkowlaan (tussen ontwikkeling en Kelvinlaan)

De Nipkowlaan is, conform het principe van Duurzaam Veilig, gecategoriseerd als erftoegangsweg. Een erftoegangsweg kan normaal gesproken een verkeersintensiteit tussen de 4.000 en 6.000 mvt/etmaal vlot en veilig verwerken. Gezien de inrichting van de Nipkowlaan en de lage verkeersintensiteit na planrealisatie (circa 1.400 mvt/etmaal) zal de toekomstige verkeersintensiteit na realisatie van het plan niet leiden tot knelpunten in de verkeersafwikkeling.

Nipkowlaan (tussen Kelvinlaan en Ureterpvalleat)

Dit gedeelte van de Nipkowlaan is, conform het principe van Duurzaam Veilig, gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg. Een gebiedsontsluitingsweg met vrijliggende fietspaden kan normaal gesproken een verkeersintensiteit tussen de 10.000 en 15.000 mvt/etmaal vlot en veilig verwerken. In het toekomstjaar zal de verkeersomvang op de Nipkowlaan circa 7.300 mvt/werkdag bedragen. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de beoogde ontwikkeling niet leidt tot knelpunten op de Nipkowlaan.

Ureterpvalleat (tussen Nipkowlaan en N31)

De Ureterpvalleat is, conform het principe van Duurzaam Veilig, gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg. Een gebiedsontsluitingsweg met vrijliggende fietspaden kan normaal gesproken een verkeersintensiteit tussen de 10.000 en 15.000 mvt/etmaal vlot en veilig verwerken. In het toekomstjaar zal de verkeersomvang op de Nipkowlaan circa 14.550 mvt/werkdag bedragen. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de beoogde ontwikkeling niet leidt tot knelpunten op de Ureterpvalleat.

N31

De N31 kent in de toekomstige autonome situatie een verkeersintensiteit van circa 64.000 mvt/werkdag. Als gevolg van de beoogde ontwikkeling zal dit toenemen met circa 1.250 mvt/werkdag. Gezien de huidige verkeersintensiteit en de relatief lage verkeerstoename als gevolg van de beoogde ontwikkeling, kan worden geconcludeerd dat de beoogde ontwikkeling op N31 niet zal leiden tot een verslechtering van de verkeersafwikkeling.

Ureterpvalleat (tussen N31 en Zonnedaaw)

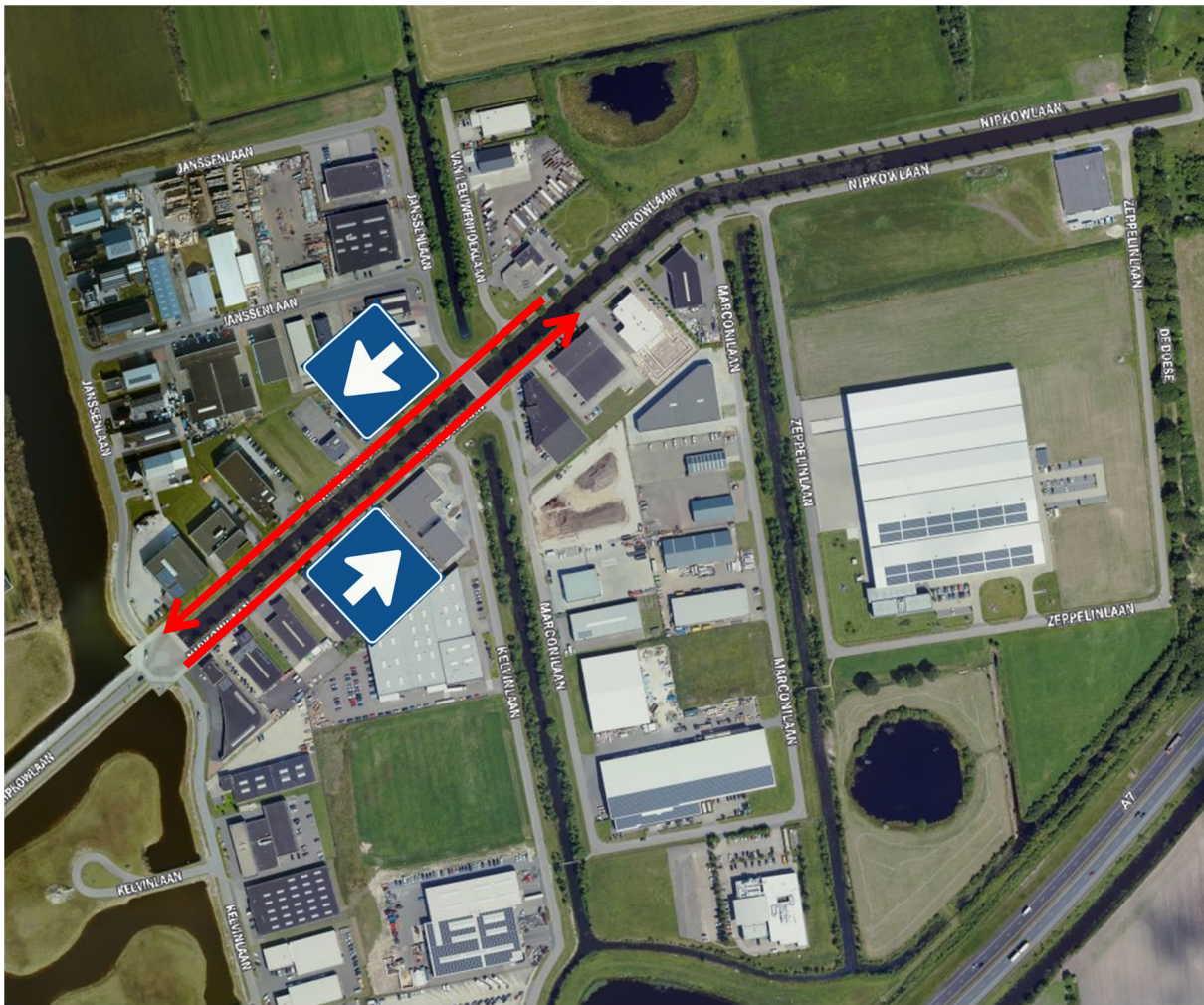
De Ureterpvalleat kent in de toekomstige autonome situatie een verkeersintensiteit van circa 23.000 mvt/werkdag. Als gevolg van de beoogde ontwikkeling zal dit toenemen met circa 140 mvt/werkdag. Gezien de huidige verkeersintensiteit en de relatief lage verkeerstoename als gevolg van de beoogde ontwikkeling, kan worden geconcludeerd dat de beoogde ontwikkeling op Ureterpvalleat niet zal leiden tot een verslechtering van de verkeersafwikkeling.

Beoordeling verkeersveiligheid

Nipkowlaan (tussen ontwikkeling en Shared Spaceplein Nipkowlaan-Kelvinlaan)

Hoewel de Nipkowlaan een hoge restcapaciteit kent, gaat het om een erftoegangsweg waarbij het langzaam verkeer de weg deelt met het gemotoriseerd verkeer. Voor een groot gedeelte is er ook geen voetpad aanwezig. In combinatie met het vrachtverkeer kan dit leiden tot verkeersonveilige situaties.

Gezien het feit dat het langzaam verkeer de weg deelt met het gemotoriseerd verkeer en de afwezigheid van voetpaden langs enkele delen van de weg is het aan te bevelen om, in het kader van de verkeersveiligheid, maatregelen te nemen om de verkeersveiligheid van het langzaam verkeer beter te waarborgen. Daarbij kan gedacht worden aan voetpaden langs de gehele weg, waardoor voetgangers altijd veilig gebruik kunnen maken van de weg. Daarnaast wordt geadviseerd om van de Nipkowlaan eenrichtingsverkeer in te stellen (zie figuur 2).



Figuur 2 Oplossingsrichting eenrichtingsverkeer

Nipkowlaan (tussen kruispunt Nipkowlaan-Kelvinlaan en Ureterpvalleat)

Het kruispunt tussen de Nipkowlaan en de Kelvinlaan is ingericht als Shared Space. Doordat er geen duidelijke plek is voor het verkeer kan dit zorgen voor onduidelijkheid. Deze onduidelijkheid kan leiden tot verkeersonveilige situaties voor het langzaam verkeer. Om de verkeersveiligheid op dit plein te verbeteren wordt geadviseerd om duidelijke wegaanduidingen te plaatsen waardoor fietsers en gemotoriseerd verkeer hun plaatst op het plein weten. Hierbij kan gekozen worden voor verschillende materialen om zo de Shared Space gedachte te blijven behouden.

Ureterpvalleat (tussen Nipkowlaan en N31)

Gezien de aanwezigheid van vrijliggende fietspaden kan worden geconcludeerd dat de beoogde ontwikkeling niet leidt tot verkeersonveilige situaties op de Ureterpvalleat.

N31

Gezien de huidige verkeersintensiteit en de relatief lage verkeerstoename als gevolg van de beoogde ontwikkeling, kan worden geconcludeerd dat de beoogde ontwikkeling op de N31 niet zal leiden tot een verslechtering van de verkeersveiligheid.

Ureterpvallaat (tussen N31 en Zonedauw)

Gezien de huidige verkeersintensiteit en de relatief lage verkeerstoename als gevolg van de beoogde ontwikkeling, kan worden geconcludeerd dat de beoogde ontwikkeling op de Ureterpvallaat niet zal leiden tot een verslechtering van de verkeersveiligheid.

CONCLUSIE

De beoogde uitbreiding van het bedrijventerrein Azeven levert een verkeersgeneratie op van 1.387 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag. Dit verkeer zal via de Nipkowlaan op de Ureterpvallaat en de N31 worden afgewikkeld. Gezien de inrichting van deze wegen, zal de toevoeging van het verkeer als gevolg van de planontwikkeling naar verwachting niet leiden tot knelpunten in de verkeersafwikkeling. Het is echter aan te bevelen om maatregelen te nemen om de verkeersveiligheid op de Nipkowlaan te verbeteren. Hierbij kan gedacht worden aan voetpaden, het instellen van eenrichtingsverkeer en het aanbrengen van wegmarkeringen waardoor de plaats van het verkeer, met name het langzaam verkeer, op het kruispunt duidelijk is.

Onder de voorwaarde dat de eerder genoemde maatregelen worden getroffen, kan worden geconcludeerd dat de verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling zijn gewaarborgd.