

Aan: Gemeente De Fryske Marren
Onderwerp: Mobiliteitstoets Crematorium Oudehaske
Datum: 17 november 2015
Referte: Marjoke Seidel

Het voornemen bestaat om een uitvaartcentrum/crematorium aan de Businesspark Friesland-West in Oudehaske te realiseren. Binnen de huidige bestemming is het niet mogelijk om een crematorium mogelijk te maken. Om dit wel mogelijk te maken is het bestemmingsplan Oudehaske – Haskerpoort opgesteld. In dit memo wordt een beoordeling gegeven van de verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid, parkeersituatie en het wegverkeerslawaaï dat het plan met zich meebrengt. Het memo dient als verkeerskundige onderbouwing bij het genoemde bestemmingsplan en geldt als mobiliteitstoets.

In dit memo wordt de verkeersstructuur beschreven en de verkeersafwikkeling beoordeeld. Daartoe wordt de verkeersgeneratie van de nieuwe ontwikkeling berekend en toegedeeld op het omliggende wegennet. Daarnaast wordt de parkeersituatie getoetst. Daarna wordt ingegaan op het wegverkeerslawaaï ten gevolge van de ontwikkeling. Tot slot volgen de conclusies.

Verkeersstructuur

Rondom het plangebied liggen de wegen Businesspark Friesland-West, Nije Fjildwei en Jousterweg. De Nije Fjildwei is op basis van Duurzaam Veilig gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 80 km/h. Fietsverkeer is op deze weg niet toegestaan. De overige wegen zijn erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 60 km/h. De Jousterweg heeft een vrijliggend tweerichtingenfietspad. Op de weg Businesspark Friesland-West wordt fietsverkeer gemengd met het autoverkeer afgewikkeld. Op het noordelijk wegvak, dat aansluit op de Nije Fjildwei, geldt een geslotenverklaring voor (brom)fietsers.

In tabel 1 is een overzicht van de verkeersgegevens van deze wegen te zien. De verkeersgegevens voor de huidige situatie zijn weergegeven. Deze zijn met een jaarlijkse autonome groei van 1% doorgerekend naar 2026.

Tabel 1 Gegevens omliggende wegen

	Type weg	Intensiteit in mvt ¹ /etmaal ²	Intensiteit 2026 in mvt/etmaal (met 1% autonome groei)	Capaciteit weg in mvt/etmaal
Businesspark Friesland-West	Erftoegangsweg	786 (2012)	903	2.500
Nije Fjildwei	Gebiedsontsluitingsweg	5.900 (2014)	6.648	> 12.000
Jousterweg	Erftoegangsweg	4.333 (2015)	4.834	6.000

De capaciteiten in tabel 1 zijn bepaald op basis van de volgende uitgangspunten:

- De capaciteit van de weg Businesspark Friesland-West is bepaald aan de hand van de Ontwerpwijzer fietsverkeer (CROW-publicatie 230, 2006). Op een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met gemengd fietsverkeer bedraagt de maximale capaciteit 2.500 mvt/etmaal, mede ingegeven vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid (gemengd verkeer).

¹ Motorvoertuigen

² Bron: tellingen gemeente De Fryske Marren

- De capaciteit van de Jousterweg bedraagt conform CROW-publicatie 230 meer dan 3.000 mvt/etmaal, vanwege de aanwezigheid van vrijliggende fietspaden. Voor erftoegangswegen wordt doorgaans uitgegaan van een maximale capaciteit van 6.000 mvt/etmaal.
- Voor gebiedsontsluitingswegen gelden geen vuistregels voor de wegcapaciteit. Die is afhankelijk van de kruispuntafwikkeling. Een standaard gebiedsontsluitingsweg kan zeker 12.000 mvt/etmaal afwikkelen.

Verder kent het Handboek Wegontwerp (CROW, 2013) richtlijnen ten aanzien van het voorkomen van berm schade, afhankelijk van de wegbreedtes. De wegbreedtes van de omliggende wegen zijn zodanig ruim, dat er geen risico is op berm schade.

De verkeersintensiteiten op de genoemde wegen overschrijden in de huidige en toekomstige situatie de wegcapaciteiten niet. Er is daarom geen sprake van een knelpunt in de verkeersafwikkeling of verkeersveiligheid.

Verkeersgeneratie en –afwikkeling

Binnen het plangebied wordt een crematorium mogelijk gemaakt. Het plangebied ligt in de gemeente De Fryske Marren. Dit is een matig stedelijk gemeente. Het plangebied ligt in het restgebied van de bebouwde kom/het buitengebied. Op basis van het autobezit in deze gemeente, worden hiervoor gemiddelde kencijfers gehanteerd uit publicatie 317 van het CROW ('Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, 2012). De verkeersgeneratie van een crematorium bedraagt 41,7 mvt/etmaal per (deels gelijktijdige) plechtigheid. Voor twee plechtigheden per dag bedraagt de verkeersgeneratie dan ook 83 mvt/etmaal, uitgaande van twee in tijd los van elkaar staande plechtigheden. Hier zit een beperkte overschatting in, omdat de kencijfers uitgaan van deels gelijktijdige plechtigheden. Dit is dus een worstcasebenadering.

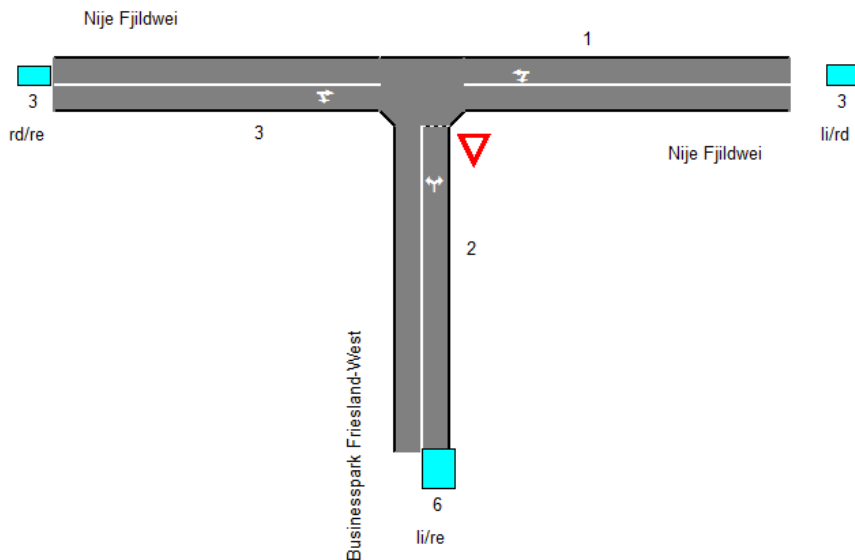
Daarnaast heeft de initiatiefnemer op basis van ervaringen een verkeersgeneratie aangegeven. Uit de ervaring blijkt dat er gemiddelde 40 auto's naar een uitvaart komen, wat bij twee plechtigheden neerkomt op 160 mvt/etmaal (40*2 plechtigheden*2 voertuigbewegingen). Deze cijfers liggen aanzienlijk hoger dan de CROW-kencijfers. Uitgaande van een worstcasesituatie, wordt in deze memo aangesloten bij deze kencijfers. Daarnaast zijn deze cijfers ook nauwkeuriger dan de landelijke kencijfers van het CROW.

Het plangebied wordt ontsloten via de Businesspark Friesland-West. Gezien de regionale functie van het crematorium, zal het merendeel van het verkeer richting de A7 gaan. Het verkeer richting knooppunt Heerenveen zal bij het kruispunt met de Nije Fjildwei naar het oosten gaan en het verkeer richting knooppunt Joure zal op dit kruispunt naar het westen gaan. Aangenomen wordt dat maximaal 20% een bestemming binnen Heerenveen heeft. Dit verkeer zal zowel via de Nije Fjildwei als de Jousterweg naar Heerenveen rijden. Vanuit de worstcasebenadering wordt deze 20% volledig op de Jousterweg toegedeeld. Naar verwachting zal dus maximaal 20% van het verkeer naar het zuiden gaan, 40% naar het oosten en 40% naar het westen. In tabel 2 zijn de verkeersgegevens in de huidige situatie en de toekomstige situatie weergegeven.

Tabel 2 Verkeersgegevens toekomstige situatie

	Intensiteit basisjaar	Intensiteit 2026 (1% groei)	Maximale toename door ontwikkeling	Totale intensiteit 2026	Toename %
Businesspark Friesland-West (noord)	786 (2012)	903	128 (80%)	1.031	14,2%
Businesspark Friesland-West (zuid)	786 (2012)	903	32 (20%)	935	3,5%
Nije Fjildwei	5.900 (2014)	6.648	64 (40%)	6.712	1,0%
Jousterweg	4.333 (2015)	4.834	32 (20%)	4.866	0,7%

Uit deze tabel blijkt dat de verkeersintensiteit op zowel de Businesspark Friesland-West en de Jousterweg onder de geldende wegcapaciteit blijft. Ook voor de Nije Fjildwei geldt dat de verkeersintensiteit niet hoger ligt dan de wegcapaciteit. Omdat de wegcapaciteit van gebiedsontsluitingswegen sterk samenhangt met de kruispuntafwikkeling, is met behulp van het programma Omni-X een kruispuntberekening voor het kruispunt Businesspark Friesland-West – Nije Fjildwei uitgevoerd. In figuur 1 is de gemiddelde wachttijd op het kruispunt weergegeven.



Figuur 1 Gemiddelde wachttijd kruispunt Businesspark Friesland-West – Nije Fjildwei

Voor bovenstaande kruispuntberekening is van het volgende uitgegaan:

- omrekenfactor etmaal – spitsuur 10%;
- omrekenfactor motorvoertuigen – personenauto-equivalenten³ 1,08;
- richtingverdeling autonoom verkeer bepaald met het softwarepakket Kalibrero.

Uit deze figuur blijkt dat de gemiddelde wachttijd 6 seconde bedraagt. Een wachttijd is onacceptabel vanaf meer dan 30 seconden. De wachttijd op dit kruispunt is dan ook acceptabel. Daarnaast blijkt uit de berekening dat de maximale verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit (I/C-verhouding) 0,25 bedraagt. Bij een I/C-verhouding tot 0,7 zal er geen sprake zijn van congestie. Hier blijft de I/C-verhouding op dit kruispunt ruimschoots onder.

Gezien de functie zal het verkeer dat van en naar het plangebied rijdt geen bijzonder karakter kennen. Er zal in de praktijk nauwelijks sprake zijn van een georganiseerde rouwstoet, omdat in het crematorium ook de mogelijkheid wordt geboden tot het opbaren van overledenen en het condoleren voorafgaand aan de plechtigheid. Het verkeer zal zich dan ook volgens een normaal patroon van en naar de locatie afwickelen.

Parkeernorm en parkeerbehoefte

Voor de parkeerbehoefte worden dezelfde uitgangspunten gehanteerd als voor de verkeersgeneratie. Op basis van de CROW-kencijfers geldt een parkeerkencijfer van gemiddeld 30,1 parkeerplaatsen per (deels gelijktijdige) plechtigheid. De initiatiefnemer heeft aangegeven dat de plechtigheden niet gelijktijdig zullen plaatsvinden. Echter, indien de plechtigheden gelijktijdig of gedeeltelijk overlappend plaats zouden vinden, bedraagt de parkeerbehoefte 61 parkeerplaatsen. Op het terrein wordt voorzien in 120 parkeerplaatsen. Er wordt in een worstcasesituatie dan ook ruimschoots voldaan aan de parkeerbehoefte.

Als wordt aangesloten bij de verkeersgeneratie die de initiatiefnemer heeft opgegeven, komen er 40 auto's per dienst. Als er twee diensten (deels) gelijktijdig plaats zullen vinden, is er een parkeerbehoefte van 80 parkeerplaatsen. Ook dit kan gemakkelijk worden opgevangen op het parkeerterrein. Aangezien de plechtigheden niet gelijktijdig plaats zullen vinden, bedraagt de daadwerkelijke parkeerbehoefte maximaal 40 parkeerplaatsen.

In alle gevallen kan de parkeerbehoefte ruimschoots op het terrein worden opgevangen.

Geluidhinder

Op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) dient akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd voor de realisatie van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen, zoals woningen. Ook is akoestisch onderzoek noodzakelijk bij de

³ Bij personenauto-equivalenten (pae) wordt rekening gehouden met de zwaardere belasting die vrachtwagens en bussen veroorzaken op kruispunten. Deze worden met een hogere pae-waarde meegerekend in de verkeersintensiteiten (respectievelijk 2,3 en 1,5).

reconstructie van bestaande of aanleg van nieuwe wegen. In onderhavig plan worden geen nieuwe woningen en nieuwe wegen mogelijk gemaakt. Ook worden geen bestaande wegen gereconstrueerd. Akoestisch onderzoek op basis van de Wgh kan derhalve achterwege blijven.

In het kader van deze mobiliteitstoets wordt het uitstralingseffect van geluid op de meeste nabijgelegen woningen onderzocht. Het gaat daarbij om de effecten van de ontwikkeling met betrekking tot wegverkeerslawaaï langs de wegen rondom het plangebied waar sprake is van een verkeerstoename als gevolg van de daadwerkelijke ontwikkelingen. Voor toetsing van het uitstralingseffect bestaat geen wettelijk kader. In dit onderzoek is als uitgangspunt gehanteerd, dat alle wegen waar sprake is van een intensiteitstoename van $\geq 25\%$ en waarlangs geluidsgevoelige bestemmingen aanwezig zijn, onderzocht moeten worden. Bij een toename van $\geq 25\%$ is er namelijk pas een significant effect op de geluidsbelasting. Bij een toename van de verkeersomvang met minder dan 25% is er sprake van een geluidstoename van maximaal 1 dB. Een dergelijke toename is niet hoorbaar voor het menselijk oor en valt bovendien binnen de wettelijk acceptabele toename van 1,5 dB zoals die geldt voor reconstructiesituaties. Uit tabel 2 blijkt dat op geen enkele weg sprake is een verkeerstoename van 25% of meer als gevolg van de ontwikkeling. Nader akoestisch onderzoek is daarom niet noodzakelijk. De komst van het crematorium leidt niet tot een significant effect op het akoestisch klimaat. Het aspect wegverkeerslawaaï staat de ontwikkelingen dan ook niet in de weg.

Conclusie

De wegen rondom het plangebied hebben zowel in de huidige situatie als in de toekomstige situatie voldoende capaciteit om het verkeer goed af te wikkelen. De wegcapaciteit wordt niet overschreden, waardoor de ontwikkeling ook geen significant effect heeft op de verkeersveiligheid. De parkeerbehoefte kan ruimschoots opgevangen worden op het te realiseren parkeerterrein. Verder is er geen sprake van een significant akoestisch effect, omdat de toename van de intensiteit op de omliggende wegen onder de 25% blijft.