

## Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.  
Transport & Planning

Aan: Gemeente Heerenveen  
Van: Gilbert Mulder  
Datum: 30 juni 2021  
Kopie:  
Ons kenmerk: BD2393TPNT2106181123  
Classificatie: Projectgerelateerd  
Goedgekeurd door: Gilbert Mulder

**Onderwerp: Onderbouwing verkeerscijfers MER KNO Heerenveen**

---

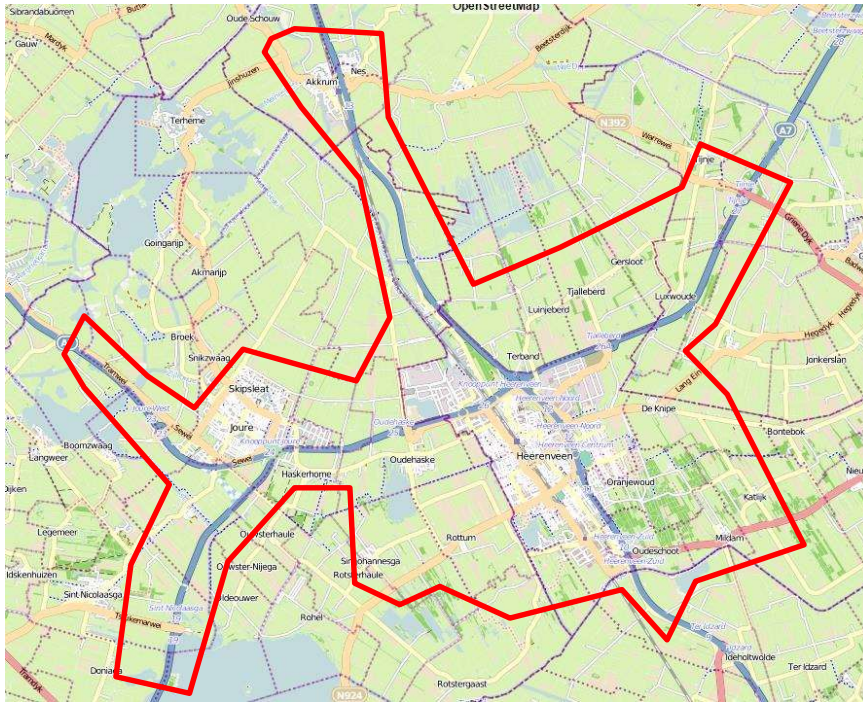
De gemeente Heerenveen is in voorbereiding van de realisatie van extra bedrijventerrein. Voor dit bedrijventerrein KNO, ten noorden van de A7 in de oksel van het klaverblad, doorloopt de gemeente de m.e.r.-procedure. Ten behoeve hiervan zijn berekeningen met het verkeersmodel uitgevoerd. Het betreft berekeningen voor de autonome situatie en voor de projectsituatie met Heerenveen KNO. Waarbij het gaat om het opstellen van betrouwbare en reproduceerbare verkeersprognoses voor het MER bedrijventerrein Klaverblad Noordoost, specifiek de A7, A32 en het onderliggend wegennet. In dit memo een onderbouwing van de uitgangspunten voor de berekeningen.

Planvormingsvraagstukken worden in Nederland beoordeeld op de milieueffecten door gebruik te maken van verkeersmodellen. Dit kan op basis van het landelijke model, het NRM Noord-Nederland, of het regionale model Heerenveen. Voor de studie KNO zijn de effecten in beeld gebracht met beide modellen aangezien het KNO grenst aan Rijksweg 7. Met het verkeersmodel zijn de berekeningen uitgevoerd, waarbij een vergelijking is gemaakt van de situatie met en zonder KNO. Dit is gedaan specifiek rekening houdend met vrachtbewegingen en de rekenprocedures hiervoor conform de NRM procedures. De input voor de berekeningen en de uitkomsten hiervan zijn getoetst door de gemeente Heerenveen en Rijkswaterstaat. In een zogenaamde plausibiliteitsessie eind 2020 zijn de input en de resultaten plausibel verklaard voor verdere toepassing in milieustudies. Dit als voorgeschreven in beleids- en toepassingsdocumenten en overeenkomstig de toetswijze van Raad van State voor planologische projecten waarvoor een verkeersmodel nodig is. Met het gemeentelijk model en het NRM zijn vervolgens de verkeersintensiteiten omgerekend naar verkeersgegevens voor milieustudies, waarbij het proces om tot de uitkomsten te komen eveneens is getoetst door Rijkswaterstaat.

Tijdens de studie A32 is in 2015 een robuustheidsanalyse KNO uitgevoerd met het verkeersmodel Heerenveen. Uit de studie blijkt dat de effecten van KNO beperkt blijven tot de A7 en A32. De verandering van stromen op andere wegvakken is minimaal. De absolute aantallen van deze robuustheidsstudie zijn niet geschikt voor verder onderzoek vanwege het feit dat deze niet actueel zijn en niet met de detailuitvoering van de Voorkeursvariant. In 2018 is een herkalibratie (ijking op basis van verkeersstellingen) uitgevoerd van het verkeersmodel.

### **Inwoners en arbeidsplaatsen in het verkeersmodel basisjaar**

Op basis van de sociaal-economische gegevens en de ritgeneratiefactoren (productie en attractie van verplaatsingen per zone) is het aantal verplaatsingen binnen het verkeersmodel berekend. In het model zijn inwoners, huishoudens en arbeidsplaatsen ingevoerd voor de gemeente Heerenveen op zes positie postcodeniveau of adresniveau en gekoppeld aan de gebiedsindeling van het Verkeersmodel Heerenveen overeenkomstig het studiegebied als weergegeven in navolgende afbeelding.



Figuur 1: studiegebied

Buiten het studiegebied is gebruik gemaakt van de gegevens uit NRM Noord 2014.

#### *Inwoners en huishoudens*

De inwoners en huishoudens van het studiegebied zijn aangeleverd door de provincie Fryslân. Het studiegebied telde in 2014 in totaal 70.783 inwoners en 32.185 huishoudens. Peildatum van de gegevens is 1 januari 2014. De inwonersaantallen in het buitengebied zijn afkomstig uit het NRM Noord 2014.

#### *Arbeidsplaatsen*

De arbeidsplaatsen in het studiegebied zijn aangeleverd door de provincie Fryslân ([fryslan.databank.nl](http://fryslan.databank.nl)). De arbeidsplaatsen zijn aangeleverd op postcode- en adresniveau en geaggregeerd naar de gebiedsindeling van het Verkeersmodel Heerenveen. Er is onderscheid gemaakt in arbeidsplaatsen in detailhandel, industrie en overige arbeidsplaatsen. In het studiegebied zijn deze aantallen voor 2014 als volgt:

- Arbeidsplaatsen detailhandel: 2.753
- Arbeidsplaatsen industrie: 6.012
- Arbeidsplaatsen landbouw en overig: 21.538

#### **Inwoners en arbeidsplaatsen in het verkeersmodel prognosejaar**

Door de gemeente en provincie zijn de ontwikkelingen qua inwoners en arbeidsplaatsen aangeleverd. Onderscheid is gemaakt naar International Business Park Friesland (IBF), Skoatterwâld, KNO en de A32 zone. De gemeente Heerenveen heeft aangegeven in welke zones sprake is van een verandering ten opzichte van de huidige situatie. Ontwikkelingen op bestaande bedrijventerreinen, nieuwe bedrijventerreinen, nieuwe winkels en overige bedrijfsontwikkelingen zijn in het verkeersmodel ingevoerd.

De arbeidsplaatsen KNO zijn toegevoegd in de zone Tjalleberd voor de situatie 2030. Dit voor 2x 10 ha met een vergelijkbaar aantal werknemers per ha als voor het IBF. Om rekening te houden met een eventuele extra hoeveelheid verkeer is een robuustheidstoets uitgevoerd met een extra groei van 10%.

Het betreft een toevoeging van arbeidsplaatsen, geen verplaatsing zodat provincietotalen hoger worden. Voor KNO gaat het om 460 arbeidsplaatsen die zijn toegevoegd.

#### **Omrekening naar aantal ritten**

Met de sociaal-economische gegevens en de ritgeneratiefactoren zijn voor het personenauto- en het vrachtverkeer afzonderlijk de ritten berekend. Het betreft het aantal vertrekken en aankomsten per zone per verplaatsingsmotief voor de perioden ochtendspits, avondspits en restdag.

#### **Conclusie**

De conclusie is, dat voor het in beeld brengen van de verkeersgegevens van het KNO gebruik is gemaakt van de meest actuele verkeersmodellen, waarbij de verwachte effecten en wijzigingen van verkeersstromen volgens de huidige inzichten goed in beeld zijn gebracht.