



RAPPORTAGE

# VERKEERSSTUDIE OFFINGAWIER

**OPDRACHTGEVER:**

Gemeente Súdwest-Fryslân

**PROJECTNUMMER:**

21129213

**DATUM:**

1 februari 2022



Bezoekadres  
Oosterom 11  
8602 DE Sneek

Postadres  
Postbus 12  
7683 ZG Den Ham

T +31 (0) 546 67 88 88  
E [info@roelofsgroep.nl](mailto:info@roelofsgroep.nl)

Tevens vestigingen in  
Den Ham  
Stadskanaal  
Steenwijk  
Veenendaal  
Spijkenisse  
Weesp

#### PROJECTGEGEVENS:

Naam: Verkeersstudie Offingawier  
Nummer: 21129213  
Documentnr: R01-D01-21129213  
Status: Definitief/01  
Datum: 1 februari 2022  
Auteur: ir. N. (Niek) Rolink & ing. R.R. (Richard) van der Velde

#### OPDRACHTGEVER:

Gemeente Súdwest-Fryslân  
Postbus 10000  
8600 HA Sneek

#### AUTORISATIE

Naam: Tim Adema  
Handtekening:

Datum: 1-2-2022

# INHOUDSOPGAVE

|     |                                                         |    |
|-----|---------------------------------------------------------|----|
| 1.  | Inleiding                                               | 3  |
| 1.1 | Aanleiding.....                                         | 3  |
| 1.2 | Proces.....                                             | 3  |
| 1.3 | Onderzoeksopzet.....                                    | 3  |
| 1.4 | Studiegebied .....                                      | 4  |
| 1.5 | Leeswijzer.....                                         | 4  |
| 2.  | Inventarisatie huidige situatie                         | 5  |
| 2.1 | Verkeersstructuur studiegebied.....                     | 5  |
| 2.2 | Huidige verkeersintensiteiten .....                     | 7  |
| 2.3 | Verkeersveiligheid + snelheden.....                     | 8  |
| 2.4 | Huidige inrichting Fiifgeawei .....                     | 9  |
| 2.5 | Huidig verkeersbeeld Fiifgeawei.....                    | 10 |
| 2.6 | Herkomsten en bestemmingen verkeer Fiifgeawei.....      | 11 |
| 3.  | Toekomstige situatie                                    | 13 |
| 3.1 | Autonoom groeipercantage.....                           | 13 |
| 3.2 | Ontwikkeling De Potten .....                            | 14 |
| 3.3 | Planjaar 2030 .....                                     | 14 |
| 4.  | Scenario's en effecten                                  | 15 |
| 4.1 | Scenario 1 .....                                        | 16 |
| 4.2 | Scenario 2A .....                                       | 18 |
| 4.3 | Scenario 2B.....                                        | 20 |
| 4.4 | Scenario 2C .....                                       | 22 |
| 4.5 | Scenario 2D .....                                       | 24 |
| 4.6 | Scenario 3 .....                                        | 26 |
| 5.  | Globale kosten                                          | 28 |
| 5.1 | Uitgangspunten globale kostenraming per scenario.....   | 28 |
| 5.2 | Overzichtstabel globale kostenraming per scenario ..... | 29 |

## BIJLAGEN

- I. Effecten hoogseizoen / zomerperiode
- II. Extra verkeersgeneratie De Potten

# 1. INLEIDING

## 1.1 AANLEIDING

De ervaren verkeersoverlast in Offingawier is al jaren onderwerp van discussie. Als gevolg van de ontwikkeling De Potten wordt extra verkeer door het dorp verwacht. De bewoners maken zich daar zorgen over. Om uitvoering te geven aan een in de gemeenteraad ingediende motie, is deze Verkeersstudie Offingawier uitgevoerd. De verkeersstudie moet inzicht geven in mogelijke scenario's voor het aanpakken van de verkeersoverlast in Offingawier, de effecten daarvan en de globale kosten.

## 1.2 PROCES

Als onderdeel van de Verkeersstudie Offingawier heeft twee maal overleg plaatsgevonden met de verkeerscommissie Offingawier. Tijdens het eerste overleg d.d. 26-10-2021 is gesproken over de onderzoeksopzet, de huidige en toekomstige verkeerssituatie en over de te onderzoeken scenario's. Tijdens het tweede d.d. overleg 30-11-2021 zijn de resultaten van de scenario's gepresenteerd. De opmerkingen die tijdens de overleggen door de verkeerscommissie zijn gemaakt, zijn meegenomen in het onderzoek. Tijdens het onderzoek heeft ambtelijke afstemming met de provincie Fryslân en de gemeente Leeuwarden plaatsgevonden.

## 1.3 ONDERZOEKSOPZET

De Verkeersstudie Offingawier heeft de volgende stappen bevat:

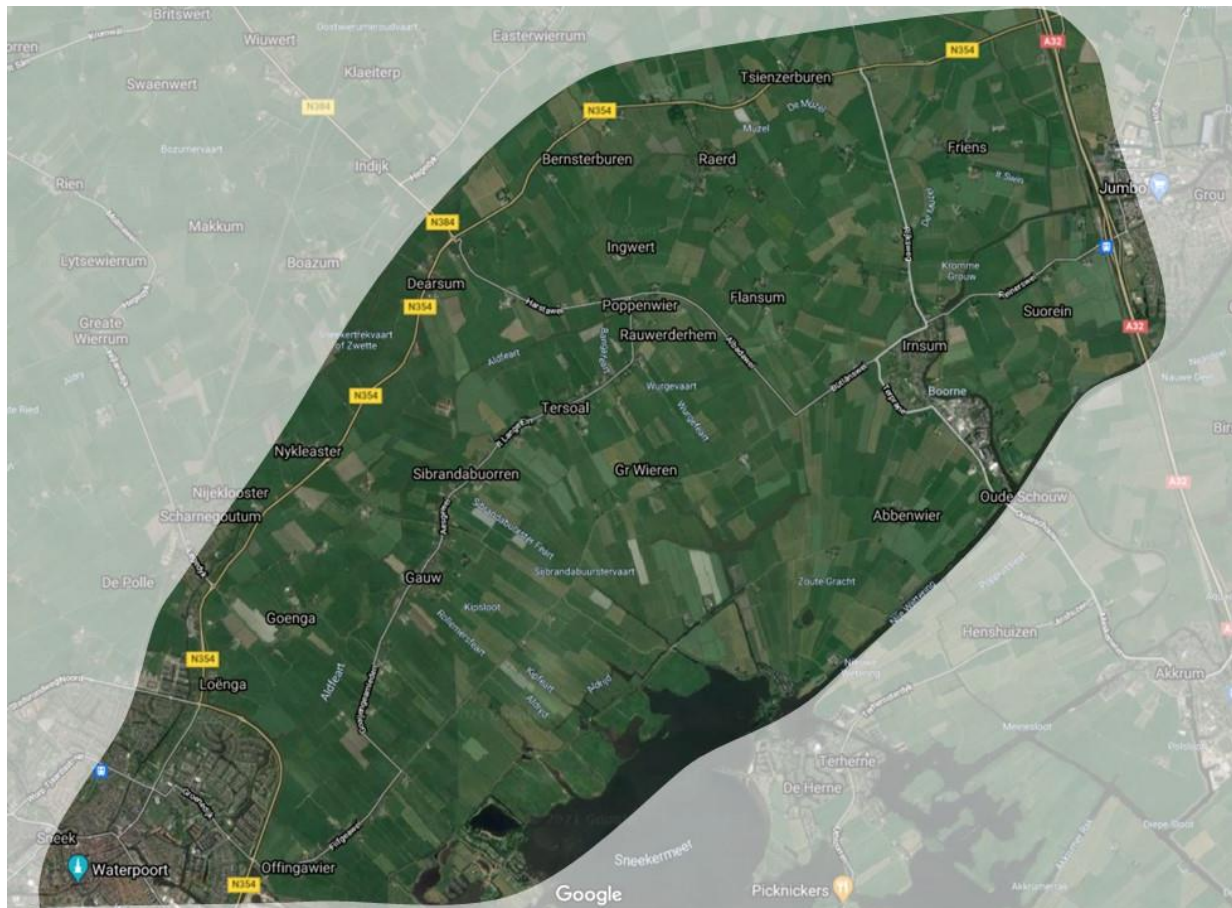
1. Locatieschouw + inventarisatie huidige verkeerssituatie
2. Afstemmingsoverleg provincie en gemeenten
3. Overleg verkeerscommissie Offingawier
4. Analyse verkeerssituatie (verkeersstructuur, verkeersveiligheid, verkeersstromen)
5. Onderzoeken effecten scenario's
6. Afstemmingsoverleg provincie en gemeenten
7. Overleg verkeerscommissie Offingawier
8. Uitwerking maatregelen
  - a. Hoofdlijnen scenario's uitwerken op kaart.
  - b. Bepalen (civiel) technische mogelijkheden / aandachtspunten / consequenties
  - c. Opstellen globale raming kosten per maatregel / scenario.

De verkeersstudie heeft een relatie met de 'Verkenkende studie N354 Sneek – Leeuwarden' die in uitvoering is. In die studie is de verkeerssituatie op de Bûtlânswai beschouwd, waarbij de effecten in beeld zijn gebracht van een eventuele afsluiting ('knip') in de Bûtlânswai ten westen van Irnsum. In de nu uitgevoerde Verkeersstudie Offingawier is een diepgaandere analyse van de verkeerssituatie op de route Fiffgeawei – Bûtlânswai uitgevoerd.



## 1.4 STUDIEGEBIED

De verkeersstudie richt zich op het onderzoeken van scenario's voor het aanpakken van de verkeersoverlast in Offingawier. Omdat eventuele maatregelen op de verbinding Sneek – Offingawier – IJnsrum ook effect hebben op andere wegen in de omgeving, is niet alleen de route Fiffgeawei – Bûtlânswei in het onderzoek beschouwd, maar is een breder studiegebied gehanteerd. Het studiegebied is weergegeven in figuur 1.1.



Figuur 1.1 Studiegebied

## 1.5 LEESWIJZER

De resultaten van voorgenoemde stappen zijn opgenomen in deze rapportage. De opbouw van de rapportage is als volgt:

- Hoofdstuk 1 Inventarisatie huidige situatie:** verkeersstructuur, verkeersintensiteiten, verkeersveiligheid, inrichting en verkeersbeeld Fiffgeawei, herkomsten en bestemmingen verkeer op de Fiffgeawei
- Hoofdstuk 2 Toekomstige verkeerssituatie:** autonome groei, ontwikkeling De Potten, verkeerssituatie 2030
- Hoofdstuk 3 Scenario's en effecten:** onderzochte scenario's en effect op verkeersstromen
- Hoofdstuk 4 Globale kosten scenario's:** globale kosten maatregelen per scenario

## 2. INVENTARISATIE HUIDIGE SITUATIE

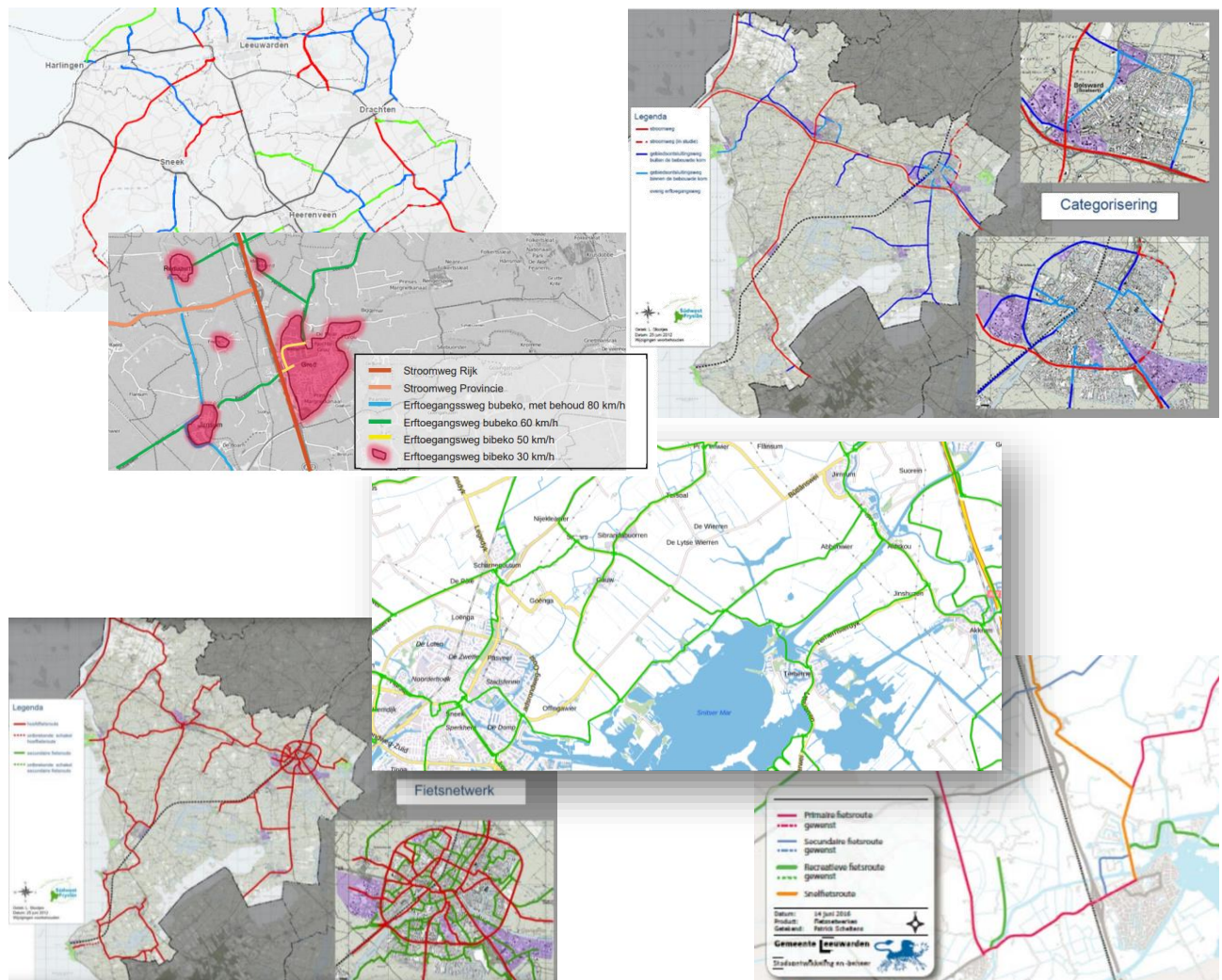
Om de basis van de verkeersstudie goed neer te zetten is een inventarisatie uitgevoerd naar de huidige verkeerssituatie in het studiegebied. In de inventarisatie zijn de verkeersstructuur, het verkeersgebruik en de verkeersveiligheid in kaart gebracht. Er is gekeken naar de situatie in Offingawier, maar ook naar de overige wegen in het studiegebied.

### 2.1 VERKEERSSTRUCTUUR STUDIEGEBIED

Om een goed beeld te krijgen van de inrichting van de wegen in het studiegebied is een uitgebreide schouw uitgevoerd. Voor het in kaart brengen van de verkeersstructuur en de functies van de wegen in het studiegebied zijn beleidsdocumenten van provincie en gemeenten geïnventariseerd. Daarbij zijn de volgende documenten geraadpleegd:

- Provinciaal Verkeer en Vervoerplan Fryslân
- Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan Súdwest-Fryslân
- Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan Leeuwarden
- Fietsknooppuntennetwerk

In figuur 1.2 zijn vanuit voorgenoemde beleidsdocumenten de verkeersstructuren met functionele indeling van het wegennet weergegeven, alsmede het fietsnetwerk.



Figuur 2.2 Functionele indeling wegennet en fietsnetwerk



De wegen met de hoogste verkeersfunctie liggen aan de randen van het studiegebied. Het betreft de Stadsrondweg Sneek, N7/A7, de N354 en de A32. Deze wegen hebben de functie van stroomweg. Voor de Stadsrondweg, de N7 en de N354 geldt een snelheidsregime van 80 km/h. Voor de A7 en A32 100 / 130 km/h. De overige wegen binnen het studiegebied zijn aangeduid als erftoegangswegen, waaronder de route Sneek – Offingawier - Irnsum. Voor deze wegen geldt binnen de bebouwde kom een snelheidsregime van 30 km/h en buiten de bebouwde kom 60 km/h. Uitzondering hierop is de Rijksweg tussen Irnsum en de N354. Deze is gecategoriseerd als erftoegangsweg met behoud van een snelheidsregime van 80 km/h. De erftoegangswegen zijn primair bedoeld voor het afwikkelen van lokaal verkeer.

Hoewel voor alle wegen in het gebied dat omsloten wordt door de Stadsrondweg Sneek, de N354, de A32 en het Sneekmeer geldt dat ze dezelfde functie van erftoegangsweg hebben, zijn er wel verschillen tussen deze wegen. Dit inzicht is van belang bij het beoordelen van eventuele verkeersverschuivingen binnen het studiegebied, die optreden bij maatregelen op de route Sneek – Offingawier – Irnsum. Bij maatregelen die er voor zorgen dat er minder verkeer door Offingawier gaat, zullen verkeersverschuivingen optreden. Sommige wegen zijn meer geschikt om deze verschuivingen te verwerken dan anderen. Hierbij gaat het dan niet om doorstroming (de intensiteiten op het onderliggend wegennet is laag), maar om de inrichting van de wegen en de leefbaarheid van de aanliggende woningen/dorpen.

In figuur 2.33 zijn foto's van de weginrichting van diverse wegen weergegeven, waarbij gesteld kan worden dat van links naar rechts de wegen steeds minder geschikt zijn om extra verkeer te verwerken. Hiermee kan rekening gehouden worden bij de interpretatie van verkeersverschuivingen zoals gepresenteerd in hoofdstuk 3.

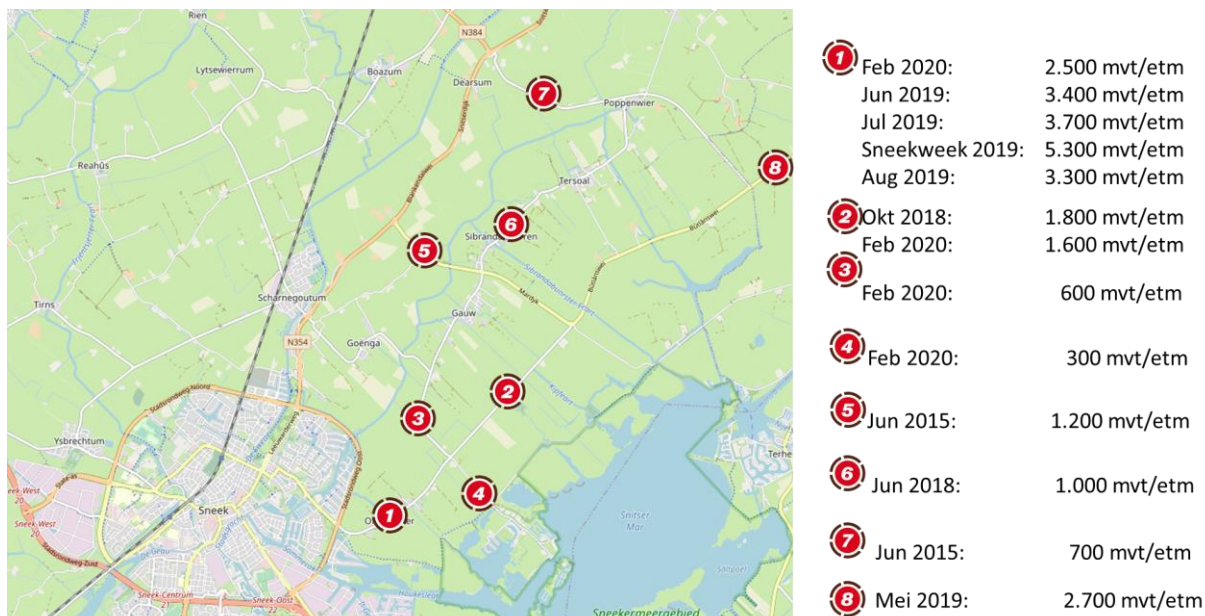


Figuur 2.3 Huidige weginrichting diverse wegen in het studiegebied

Naast de structuur voor het autoverkeer is ook de fietsstructuur geïnventariseerd. De route tussen Sneek, Offingawier en Irnsum is functioneel aangeduid als secundaire route. De route maakt geen deel uit van het recreatieve fietsknooppunten netwerk. Op deze routes maken fietsers samen met het autoverkeer gebruik van de rijbaan. Alleen de verbindingen tussen Heerenveen - Irnsum – Reduzum – Leeuwarden en Irnsum – Grou zijn aangeduid als hoofd fietsroutes. Langs deze routes liggen fietspaden.

## 2.2 HUIDIGE VERKEERSINTENSITEITEN

Op diverse locaties in het studiegebied zijn verkeerstellingen uitgevoerd. Een overzicht hiervan is weergegeven in figuur 2.. Deze verkeersintensiteiten zijn gebruikt als basissituatie en voor kalibratie van het rekenmodel waarmee de effecten van de gedefinieerde scenario's in hoofdstuk 3 zijn beschreven. Uit de tellingen blijkt dat de verkeersintensiteit op de route Sneek – Offingawier – IJnsum seizoen afhankelijk is. In de zomerperiode is de verkeersdruk op de route en daarmee op Offingawier, duidelijk hoger dan buiten het zomerseizoen. Dit verschil wordt met name bepaald door het recreatieve verkeer richting het Sneekermeer en De Potten. Het drukst is het in Offingawier (telpunt 1 in figuur 1.4) tijdens de Sneekweek.

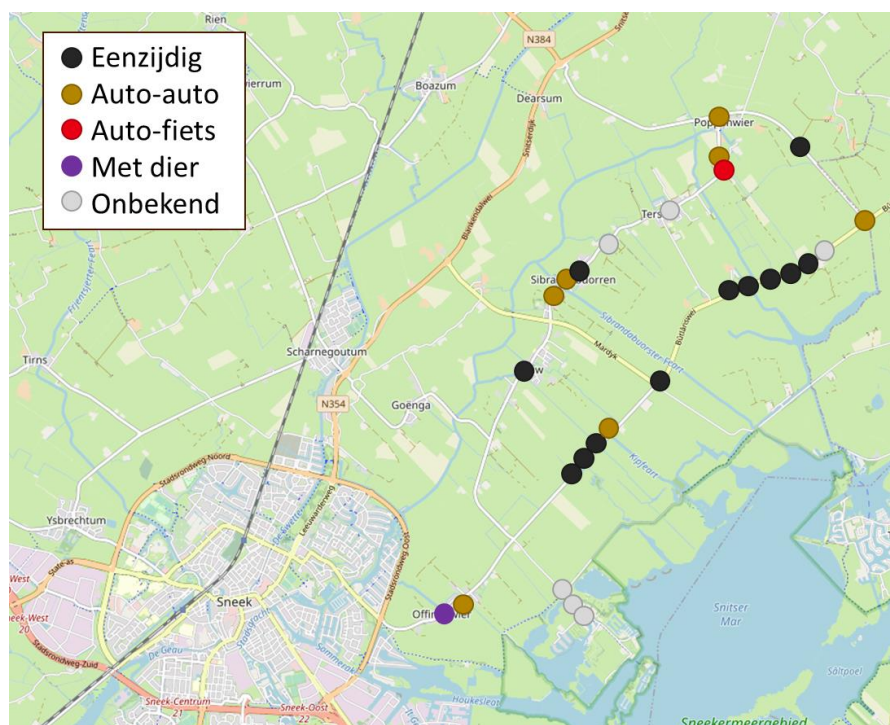


Figuur 2.4 Verkeersintensiteiten studiegebied



## 2.3 VERKEERSVEILIGHEID + SNELHEDEN

Om een beeld te schetsen van de verkeersveiligheid is een analyse uitgevoerd van de geregistreerde verkeersongevallen. Deze zijn weergegeven in figuur 1.5. Hieruit blijkt dat op de Bûtlânswai en de Koaiwei met name eenzijdige ongevallen plaatsvinden.



Figuur 2.5 Geregistreerde verkeersongevallen (2014-2021)

Naast de ongevallen is ook gekeken naar de gereden snelheden. Als bron zijn zowel de resultaten van de verkeersmetingen met telslangen als floating car data gebruikt. Hieruit blijkt dat er in het grootste deel van het studiegebied relatief hard wordt gereden. In tabel 2.1 zijn de snelheden op drie locaties in het studiegebied weergegeven, zowel de gemiddelde snelheid als de V85<sup>1</sup>. Op alle drie locaties ligt de gemiddelde snelheid (Vgem) boven de maximum toegestane snelheid (Vmax).

| Locatie    | Vmax (km/h) | Vgem (km/h) | V85 (km/h) |
|------------|-------------|-------------|------------|
| Fiifgeawei | 30          | 40          | 50         |
| Koaiwei    | 60          | 75          | 90         |
| Bûtlânswai | 60          | 64          | 82         |

Tabel 2.1 Snelheid in het studiegebied

<sup>1</sup> De V85 is een verkeerskundige term om het 85-percentiel van de snelheid aan te geven. 85% van de voertuigen rijdt onder deze snelheid.

## 2.4 HUIDIGE INRICHTING FIIFGEAWEI

De Fiifgeawei is de hoofdweg door Offingawier. Binnen de bebouwde komt geldt een maximum snelheid van 30 km/h. De weg is uitgevoerd in asfalt met rode kantstroken. De weg is circa vijf meter breed. Het wegprofiel wordt op enkele locaties geaccentueerd door vlakken met volledig rood asfalt, bijvoorbeeld ter hoogte van de kerk. Aan de oost- en westzijde van het dorp vormt een wegversmalling met een plateau de overgang van 60 km/h naar 30 km/h.



Figuur 2.6 Huidige weginrichting Fiifgeawei

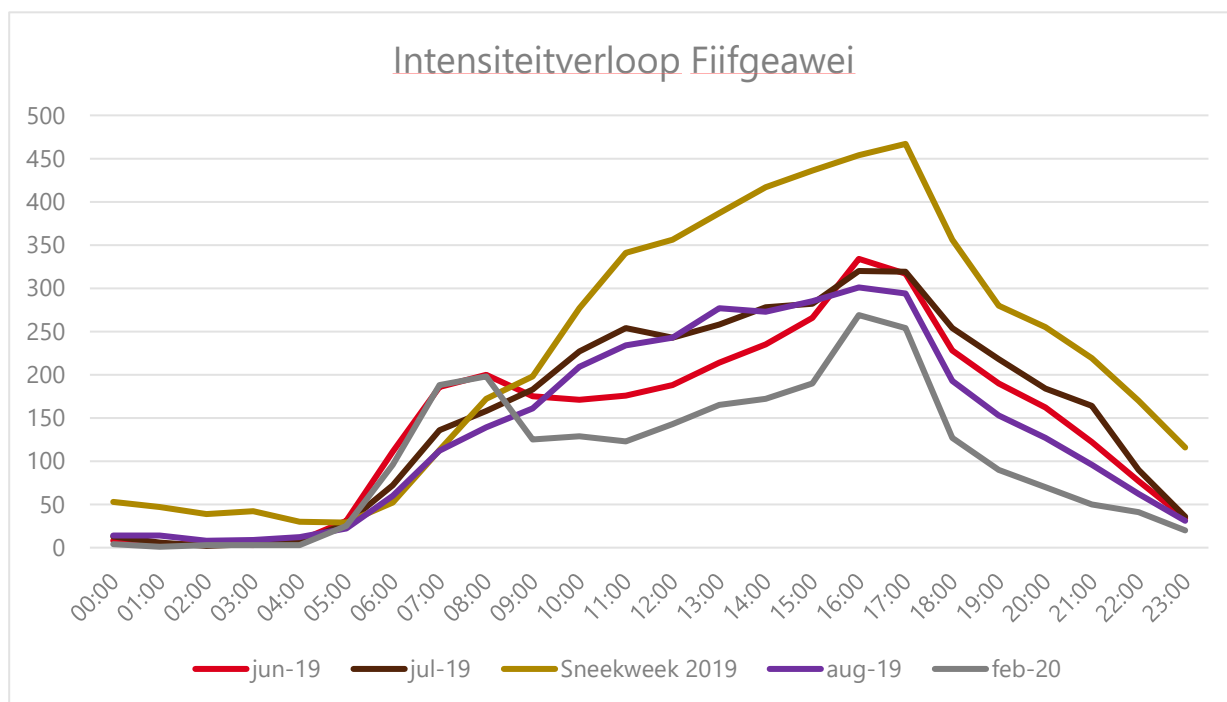


## 2.5 HUIDIG VERKEERSBEELD FIIFGEAWEI

In de voorgaande paragrafen is reeds een beeld gegeven van de verkeersintensiteiten in het studiegebied. In deze paragraaf wordt verder ingezoomd op het gebruik van de Fiifgeawei. In figuur 2.7 is het dagverloop van een gemiddelde werkdag weergegeven voor de diverse telmomenten. Hieruit kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- de telling van februari 2020 kent een klassiek verkeersbeeld met een ochtendspits, gevolgd door een daling van de intensiteit tijdens de middaguren en vervolgens een avondspits. Dit patroon wordt veroorzaakt door verkeer dat regelmatig gebruik maakt van de Fiifgeawei, bijvoorbeeld woon-werk verkeer en aanwonenden;
- dit patroon is ook gedeeltelijk te herkennen in de telling van juni 2019. Het grootste verschil tussen beide tellingen is de hogere dalperiode en de hogere intensiteit in de avondspits en avonduren. Dit verschil treedt op na de ochtendspits en is waarschijnlijk te verklaren door seizoensgebonden verkeer, met name richting De Potten;
- in de tellingen van juli en augustus is een ander verkeerspatroon te zien dat herkenbaar is voor de vakantieperiode. Er is geen ochtendspits aanwezig en het verkeer komt pas eind van de ochtend op gang. Qua etmaalintensiteit is de periode juli en augustus vergelijkbaar met juni, echter met een heel ander verkeerspatroon over de dag;
- de telling tijdens de Sneekweek laat zien dat dit de drukste periode van het jaar is met betrekking tot verkeer in Offingawier. Het verkeerspatroon lijkt gelijk aan de overige vakantieweken, echter is de intensiteit fors hoger.

Bij het bepalen van de effecten van de scenario's, zoals wordt beschreven in hoofdstuk 3, is de keuze gemaakt om de intensiteit en het verkeerspatroon van juni te gebruiken als input voor het rekenmodel. Deze periode heeft zowel het klassieke verkeerspatroon (o.a. woonwerk verkeer) als het recreatieverkeer van De Potten. In het rapport wordt gebruik gemaakt van de genoemde periode, tenzij expliciet anders vermeld. Om ook inzicht te krijgen in het verkeersbeeld en effecten tijdens de zomerperiode (excl. Sneekweek), is ook die situatie doorgerekend met het rekenmodel. Dit ook om meer inzicht te krijgen in de effecten van de ontwikkeling van De Potten.



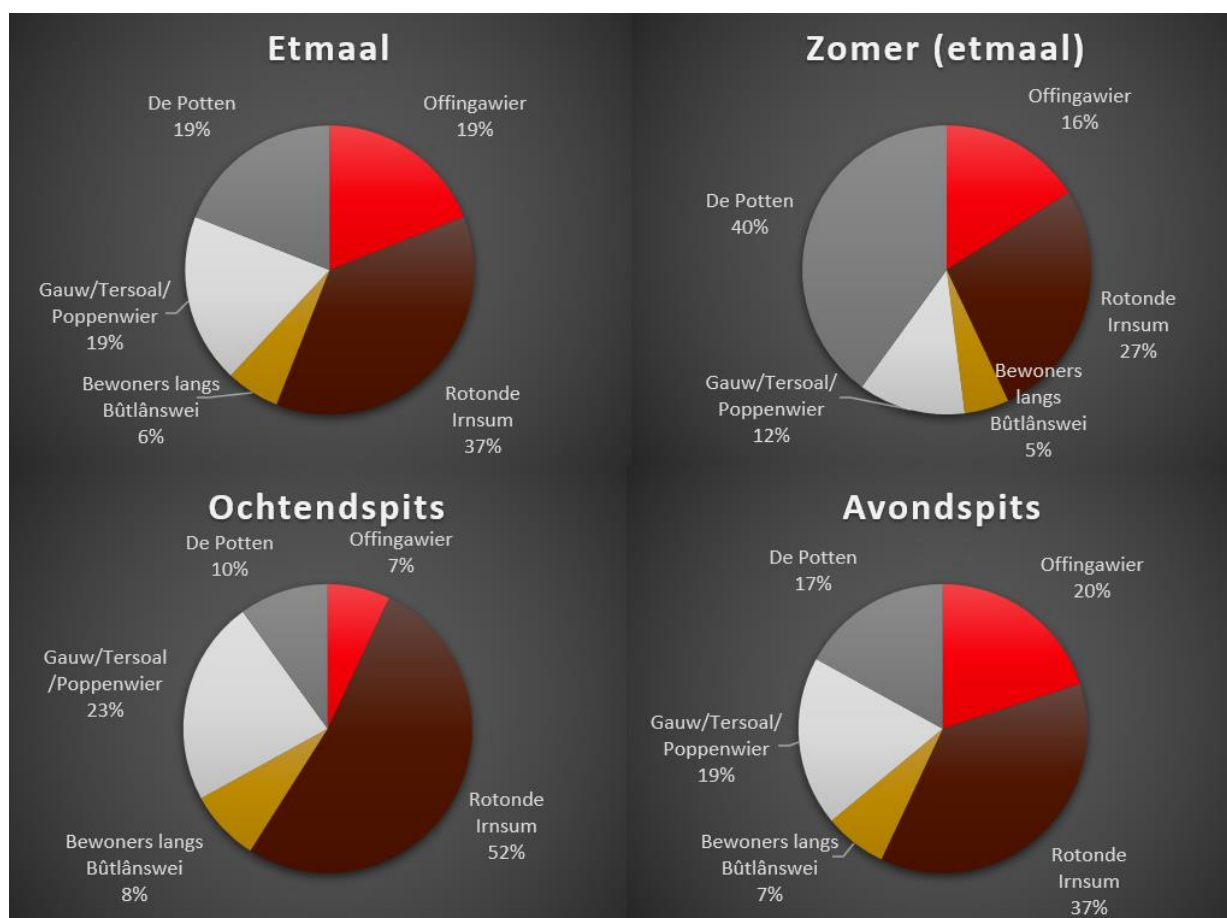
Figuur 2.7 Verkeerspatronen etmaalperiode Fiifgeawei



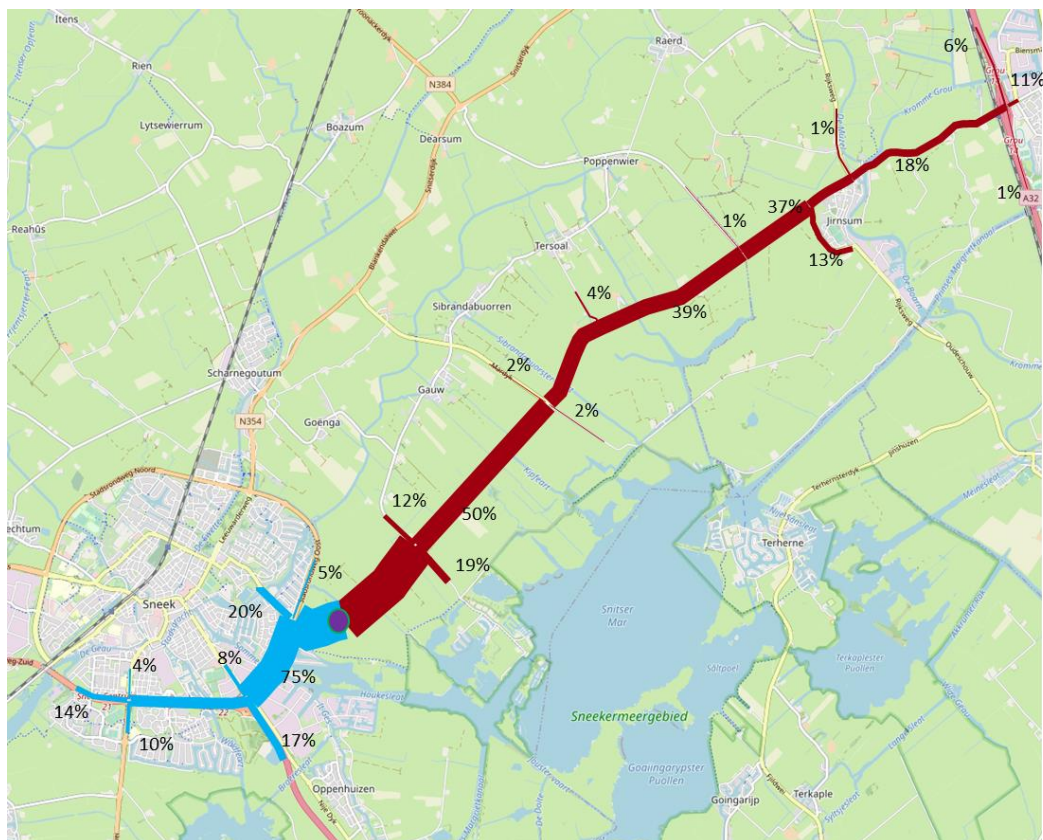
## 2.6 HERKOMSTEN EN BESTEMMINGEN VERKEER FIIFGEAWEI

Om goed inzicht te krijgen in de gebruikers van de Fiifgeawei is onderzocht waar het verkeer vandaan komt en waar het heen gaat. Dit is gedaan met behulp van zogenaamde floating car data. Met deze data kunnen verkeersbewegingen geanalyseerd worden. Inzicht in de herkomsten en bestemmingen van het verkeer is nodig voor het bepalen van de effecten / verkeersverschuivingen van de verschillende beschouwde maatregels scenario's. Met de floating car data is de procentuele verdeling van het verkeer over de verschillende herkomsten en bestemmingen in kaart gebracht. Door dit te combineren met de gemeten verkeersintensiteiten met telslangen, is een volledig beeld verkregen. In figuur 1.8 zijn de herkomsten en bestemmingen van het verkeer dat door Offingawier rijdt in diagrammen weergegeven. In figuur 2.9 is dit op kaart weergegeven. In figuur 2.110 is dit weergegeven voor de zomerperiode. De verdeling is op basis van een volledige werkdag. Daarnaast zijn de analyses ook uitgevoerd voor de spitsperiodes. Hieruit komen de volgende bevindingen naar voren:

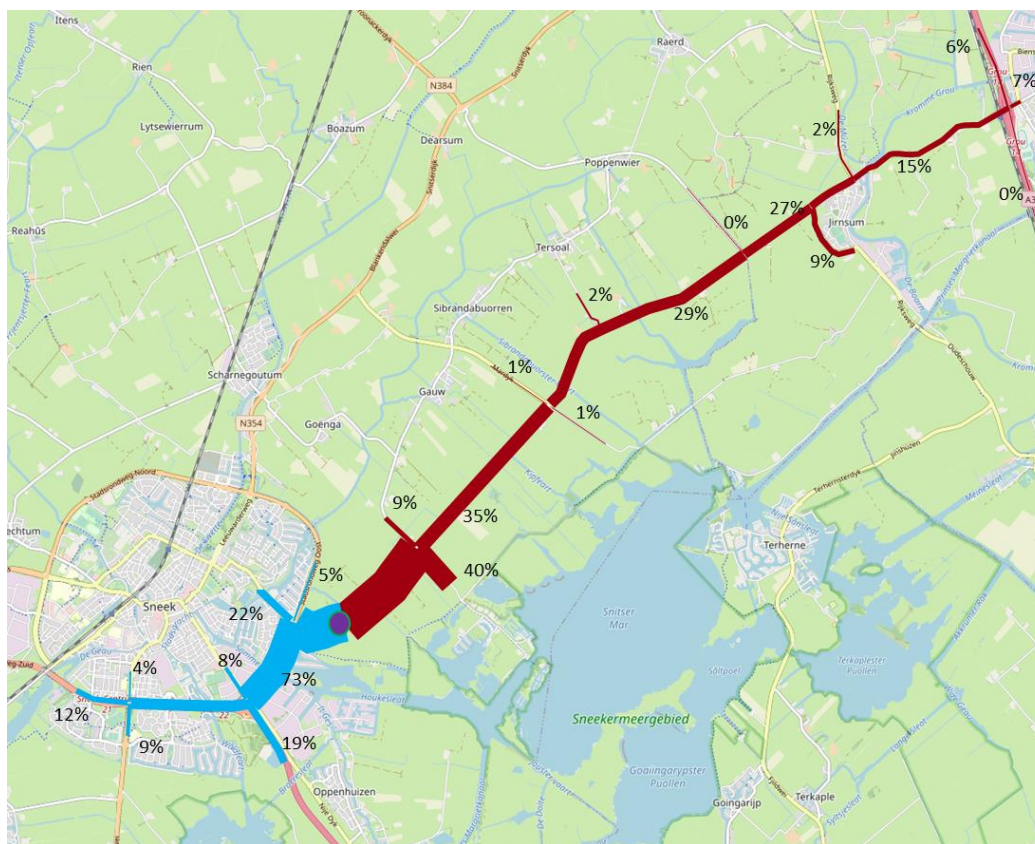
- 75% van het verkeer aan de Sneek kant rijdt van/naar de Stadsrondweg in zuidelijke richting;
- 20% rijdt Sneek in en 5% gaat in noordelijke richting;
- 37% van het verkeer in Offingawier komt vanaf de rotonde bij Irnsum. Het overige verkeer komt uit Offingawier zelf (19%), vanaf De Potten (19%), vanuit de dorpen Gauw, Tersoal, Sibrandabuorren of Poppenwier (19%) of heeft een bestemming langs de Koaiwei/Bûtlânswei;
- in de ochtendspits is er meer woon-werk verkeer en is het aandeel dat vanaf de rotonde Irnsum komt groter, namelijk 52%;
- in de zomerperiode is er minder woon-werk verkeer en is het aandeel dat vanaf de rotonde Irnsum komt 27%. Het aandeel verkeer naar De Potten is 40%.



Figuur 2.8 Herkomsten en bestemmingen van het verkeer dat in Offingawier rijdt, middenseizoen (juni)



Figuur 2.9 Herkomsten/bestemmingen verkeer Fiifgeawei middenseizoen (juni)



Figuur 2.10 Herkomsten/bestemmingen verkeer Fiifgeawei hoogseizoen

### 3. TOEKOMSTIGE SITUATIE

Bij het in beeld brengen van de effecten van scenario's voor het aanpakken van de verkeersproblematiek in Offingawier en op de Bûtlânswai, is het prognosejaar 2030 gehanteerd. Er zijn twee factoren die primair van invloed zijn op de toekomstige verkeerssituatie in het studiegebied, namelijk de autonome groei van het autoverkeer en de ontwikkeling van De Potten. Naast de ontwikkeling van De Potten is er ook een raakvlak met de ontwikkelingen rondom de N354. In de in 2021 door de provincie Fryslân in samenwerking met de gemeenten Súdwest-Fryslân en Leeuwarden uitgevoerde Verkennende studie N354 Sneek – Leeuwarden, is onderzocht wat de beste aanpak is voor het verder verbeteren van de N354 in de komende jaren. Hiervoor zijn verschillende scenario's onderzocht. De verkeerssituatie op de N354 heeft enige invloed op de hoeveelheid verkeer die gebruikt maakt van de route via Offingawier en de Bûtlânswai op de verbinding tussen Sneek en de A32. Des te aantrekkelijker de route via de N354, des te kleiner het aandeel verkeer dat kiest voor de route via de Bûtlânswai. De relatie ligt er ook andersom. In hoofdstuk 3 worden verschillende scenario's onderzocht voor de aanpak van de verkeersproblematiek in Offingawier. Bij enkele scenario's gaat het om het treffen van maatregelen om het (doorgaande) verkeer via de route Bûtlânswai te weren. Daarbij zal niet alleen een verschuiving van verkeersstromen via het onderliggend wegennet zichtbaar zijn, maar ook via de N354. Het is van belang om de verdere uitwerking van de plannen voor de N354 en voor Offingawier en de Bûtlânswai in samenhang te blijven beschouwen.

#### 3.1 AUTONOMIE GROEIpercentage

Om een autonoom groeipercantage te bepalen is gekeken naar verwachte groei volgens verkeersmodellen en de historische ontwikkeling van de verkeersintensiteiten. In de afgelopen jaren zijn diverse verkeerstellingen uitgevoerd in Offingawier. Deze zijn weergegeven in tabel 3.1. De meeste tellingen zijn uitgevoerd in de drukste periode, de zomerperiode. Deze intensiteiten worden voor een gedeelte bepaald door verkeer richting De Potten. Hieruit kan geen zuiver autonoom groeipercantage gehaald worden, aangezien dit beïnvloed is door de ontwikkeling van De Potten. De ontwikkeling van De Potten wordt in deze verkeersstudie Offingawier separaat meegenomen in de prognoses. Om die reden is het autonome groeipercantage bepaald voor de winterperiode, wanneer er met name regulier (niet seizoensgebonden) verkeer rijdt. In totaal is een groei gerealiseerd 2,7% in 9 jaar tijd. Dit komt neer op een historisch autonoom groeipercantage van 0,29% per jaar.

| Jaartal | Seizoen           | Intensiteit (mvt/etmaal) |
|---------|-------------------|--------------------------|
| 2011    | Winter            | 2.191                    |
| 2016    | Zomer             | 3.095                    |
| 2016    | Zomer (bouwwak)   | 3.579                    |
| 2016    | Zomer (Sneekweek) | 5.999                    |
| 2016    | Zomer (bouwwak)   | 3.741                    |
| 2018    | Zomer             | 3.382                    |
| 2019    | Zomer             | 3.380                    |
| 2019    | Zomer (bouwwak)   | 3.753                    |
| 2019    | Zomer (Sneekweek) | 5.394                    |
| 2019    | Zomer (bouwwak)   | 3.278                    |
| 2020    | Winter            | 2.250                    |

Tabel 3.1 Intensiteiten historische verkeerstellingen Offingawier



In aanvulling op het historische autonome groeipercentage is ook gekeken naar modelverwachtingen voor de ontwikkeling van het verkeer. Het Nieuw Regionaal Model (NRM) is een landelijk gebruikt verkeersmodel voor het hoofdwegennet. Hierin is het onderliggend wegennet in beperkte mate opgenomen. Uit het model kan worden ontleend dat op het onderliggend wegennet in de regio rondom Sneek geen groei wordt verwacht. Als gekeken wordt naar de belangrijkste hoofdwegen rondom Offingawier (N354 en de Stadsrondweg) dan is daar een bandbreedte gegeven van lichte krimp tot lichte groei, waarbij in het modelscenario met de hoogste groei is gerekend met een groei van 0,7% per jaar voor het hoofdwegennet. Om voor de verkeersstudie Offingawier robuuste toekomstvoorspellingen te doen, is gerekend met een autonoom groeipercentage van 0,5% per jaar.

### 3.2 ONTWIKKELING DE POTTEN

De Potten is een recreatiegebied aan het Sneekermeer. In het document Gebiedsvisie De Potten<sup>2</sup> heeft de gemeente een visie beschreven voor de ontwikkeling van het gebied De Potten. Deze ontwikkeling zorgt voor een aantrekkende werking van verkeer. Deze ontwikkeling is boven op het autonome groeipercentage meegenomen in het planjaar 2030. In het kader van de gebiedsvisie is door bureau ZKA onderzoek uitgevoerd naar de huidige en toekomstige bezoekersaantallen met bijbehorende verplaatsingen. Hierin is een prognose opgenomen van circa 50% groei van het aantal gasten en bijbehorende verplaatsingen tussen 2020 en 2030. Dit is het uitgangspunt geweest voor planjaar 2030. Tijdens het overleg d.d. 26-10-2021 zijn door de verkeerscommissie Offingawier twijfels geuit over voorgenoemde prognose voor het aantal bezoekers. De verkeerscommissie heeft aangegeven een hogere groei te verwachten. Om een robuuste uitspraak te kunnen doen in de Verkeersstudie Offingawier zijn alle scenario's tevens doorerekend met een verkeersgroei van 100% voor De Potten. Dit is beschreven in bijlage II.

### 3.3 PLANJAAR 2030

De verkeersintensiteiten van het planjaar 2030 zijn weergegeven in figuur 3.1. Hieruit blijkt dat de intensiteit stijgt van 3.400 naar 3.900 mvt/etmaal in Offingawier, waarbij de stijging met name wordt veroorzaakt door ontwikkeling van De Potten.



Figuur 3.1 Verkeersprognose planjaar 2030

## 4. SCENARIO'S EN EFFECTEN

Om de verkeerssituatie in Offingawier te verbeteren zijn in samenspraak met de verkeerscommissie drie te onderzoeken hoofdscenario's benoemd, namelijk:

- scenario 1: het realiseren van een nieuwe verbinding tussen Goaijengeamieden en de Stadsrondweg Oost, als meer rechtstreekse verbinding naar De Potten;
- scenario 2: het treffen van maatregelen treffen op de route Koaiwei – Bûtlânswai. Dit scenario is onderverdeeld in vier subscenario's;
  - 2A: aanbrengen harde knip (afsluiting) voor gemotoriseerd verkeer;
  - 2B: aanbrengen landbouwsluit waar alleen landbouwverkeer en hulpdiensten gebruik van kunnen maken;
  - 2C: aanbrengen camerasysteem, alleen toegang voor geautoriseerd verkeer;
  - 2D: stremming verkeer tijdens spitsperiodes;
- scenario 3: het herinrichten van de Fiifgeawei in Offingawier.

Voorgenoemde te onderzoeken scenario's zijn ook benoemd in de door Goudappel Coffeng opgestelde 'Notitie bereikbaarheid De Potten' d.d. 23-09-2020.

Om de effecten van de scenario's goed inzichtelijk te kunnen maken, is een reistijd gebaseerd rekenmodel opgesteld, waarmee berekeningen zijn gemaakt van de veranderingen in verkeersstromen en verkeersintensiteiten. Zoals bij veel verkeersmodellen gaat het opgestelde rekenmodel uit van een reistijd gebaseerde stochastische toedeling van het verkeer. Dit betekent dat de routekeuze gebaseerd wordt op de reistijden van de routes en dat er een verdeling plaatsvindt tussen de mogelijke routes. Als er twee alternatieven zijn, die exact gelijkwaardig zijn, dan zal 50% van het verkeer route A kiezen en 50% van het verkeer route B. Als route A sneller is dan route B dan zal een groter gedeelte route A kiezen dan route B en des te groter het verschil, des te groter het aandeel dat route A zal kiezen. De verdeling tussen de routes is berekend met de formule zoals hiernaast weergegeven. De reistijden voor de wegvakken zijn bepaald op basis van de lengte en de gemeten gemiddelde snelheid met telslangen en vervolgens geverifieerd met reistijdmetingen uit floating car data. Voor de nieuw te realiseren wegvakken (scenario 1) is de maximum toegestane snelheid van 60km/h op de nieuwe verbinding gehanteerd. Daarnaast is er op kruispunten rekening gehouden met een kruispuntvertraging. Dit is een vaste vertraging per kruispunt, zoals die in verkeersmodellen gehanteerd wordt.

$$p(R_j) = \frac{e^{-k \cdot \ln C_j}}{\sum_i e^{-k \cdot \ln C_i}}$$

De effecten van de scenario's zijn bepaald voor het "middenseizoen" met als uitgangspunt het verkeer in de maand juni. Daarnaast zijn ook berekeningen uitgevoerd voor het hoogseizoen. Deze resultaten zijn weergegeven in bijlage I.

In de volgende paragrafen worden de verschillende scenario's nader toegelicht. Ook de verkeerseffecten van de scenario's worden daarbij beschreven.

## 4.1 SCENARIO 1

In scenario 1 wordt een verbinding gerealiseerd tussen de Goaijengeamieden en de Stadsrondweg-Oost. Hierdoor rijdt het verkeer vanaf de Koaiwei naar Sneek om Offingawier heen. De Fiifgeawei wordt ten westen van de Paviljoenwei afgesloten voor gemotoriseerd verkeer en wordt daarmee ten oosten van Offingawier een doodlopende weg. In het vervolgproces kan eventueel nagedacht worden om de verbinding vanaf Offingawier richting het oosten wel open te houden voor landbouwverkeer en hulpdiensten, bijvoorbeeld door middel van een landbouwsluis.

De exacte ligging van de nieuwe verbinding is in dit stadium nog niet verkend, behalve dat het ten noorden van Offingawier en ten zuiden van de Aldfeart wordt gerealiseerd. Er wordt uitgegaan van het realiseren van een nieuwe verbinding met een wegprofiel dat overeenkomt met de Goaijengeamieden en Paviljoenwei. Het betreft een erftoegangsweg 60 km/h uitgevoerd in asfalt en met kantmarkering. Het kruispunt van de nieuwe verbindingsweg met de Goaijengeamieden kan worden uitgevoerd met een verhoogd kruispuntplateau, uitgevoerd in rood asfalt. Voorgenoemde principes zijn in de referentiefoto in figuur 3.1 weergegeven.



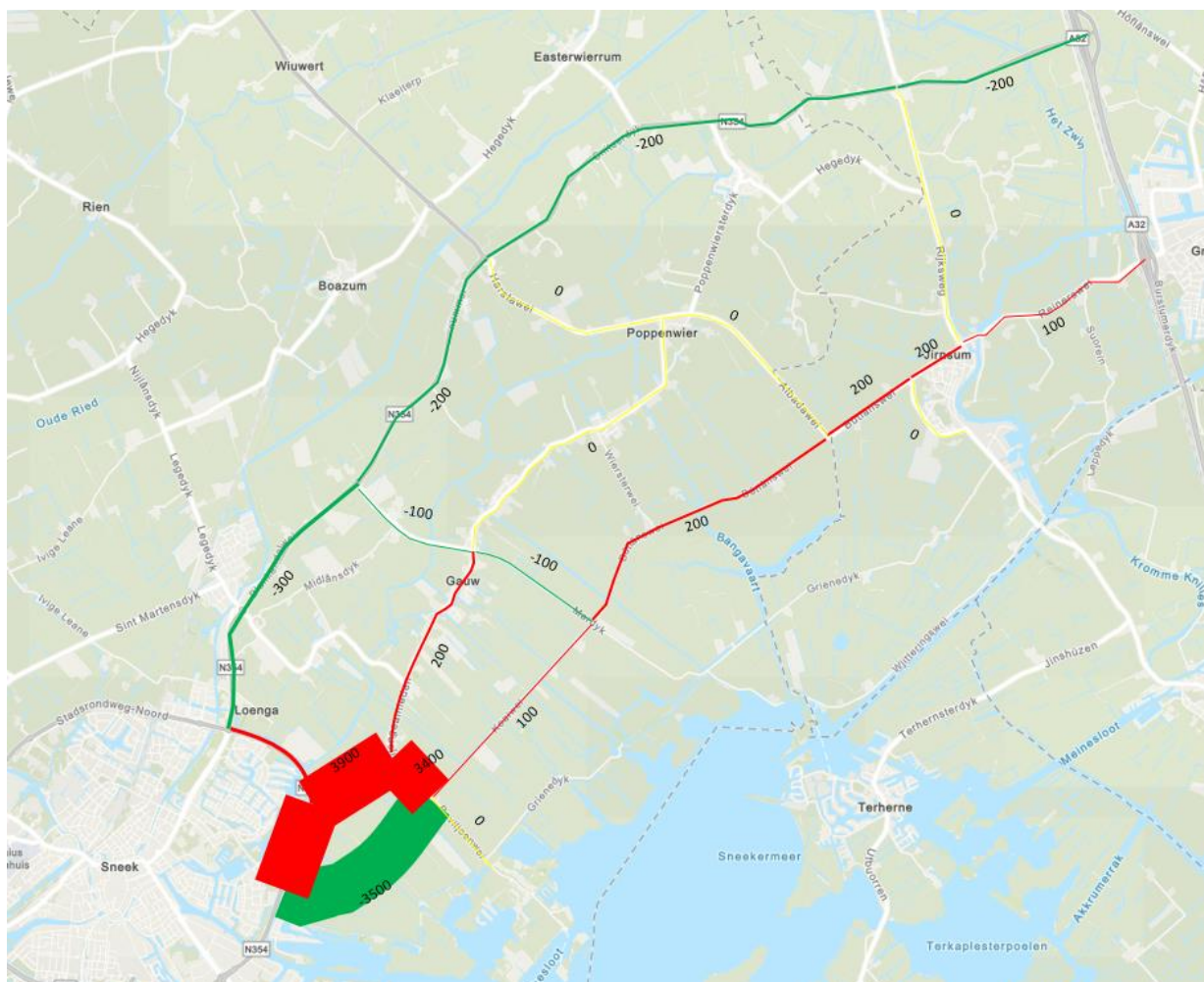
Figuur 4.1 Wegprofiel Paviljoenwei met kruispuntplateau – referentie voor nieuwe verbindingsweg scenario 1

Scenario 1 zorgt voor de volgende verkeerseffecten:

- de reistijd via de nieuwe verbinding heeft een nagenoeg gelijke reistijd (vanaf het kruispunt Koaiwei - Paviljoenwei tot aan de rotonde Stadsrondweg-Oost – N354) als de huidige verbinding via de Fiifgeawei. Door de afsluiting van de Fiifgeawei ten westen van het kruispunt met de Paviljoenwei, verplaatst het verkeer zich van de Fiifgeawei naar de nieuwe verbinding;
- daarnaast is sprake van een kleine aanzuigende werking van verkeer (300 mvt/etmaal) omdat de nieuwe verbinding een nieuwe aansluiting op de Stadsrondweg-Oost krijgt. Deze aansluiting ligt circa 800m noordelijker dan de huidige rotonde en daardoor wordt de reistijd naar de Stadsrondweg-Noord verkort. Er vindt een verschuiving plaats van 300 voertuigen per etmaal die de nieuwe verbinding gebruiken in plaats van de N354;
- de verkeersafname in Offingawier bedraagt 3.500 motorvoertuigen per etmaal. Doorgaand verkeer rijdt niet meer door het dorp. Wat rest is bestemmingsverkeer in Offingawier.

In figuur 3.2 zijn de verkeerseffecten van scenario 3.2 weergegeven, voor het planjaar 2030. In rood is te zien waar sprake is van een toename van het verkeer (aantal motorvoertuigen per etmaal). In groen is te zien waar sprake is van een afname van het verkeer.





Figuur 4.2 Verkeerseffecten scenario 1

## 4.2 SCENARIO 2A

In scenario 2A wordt een harde knip aangelegd in de Bûtlânswei ten westen van de Harstawei. Dit houdt in dat er geen gemotoriseerd verkeer kan passeren. In dit scenario is tevens voorzien in het afsluiten van de route door Abbenwier, omdat een deel van het verkeer anders deze route gaat nemen om de afsluiting van de Harstawei te omzeilen. In figuur 3.3 zijn de globale locaties van de afsluitingen op de Harstawei en de route via Abbenwier weergegeven.

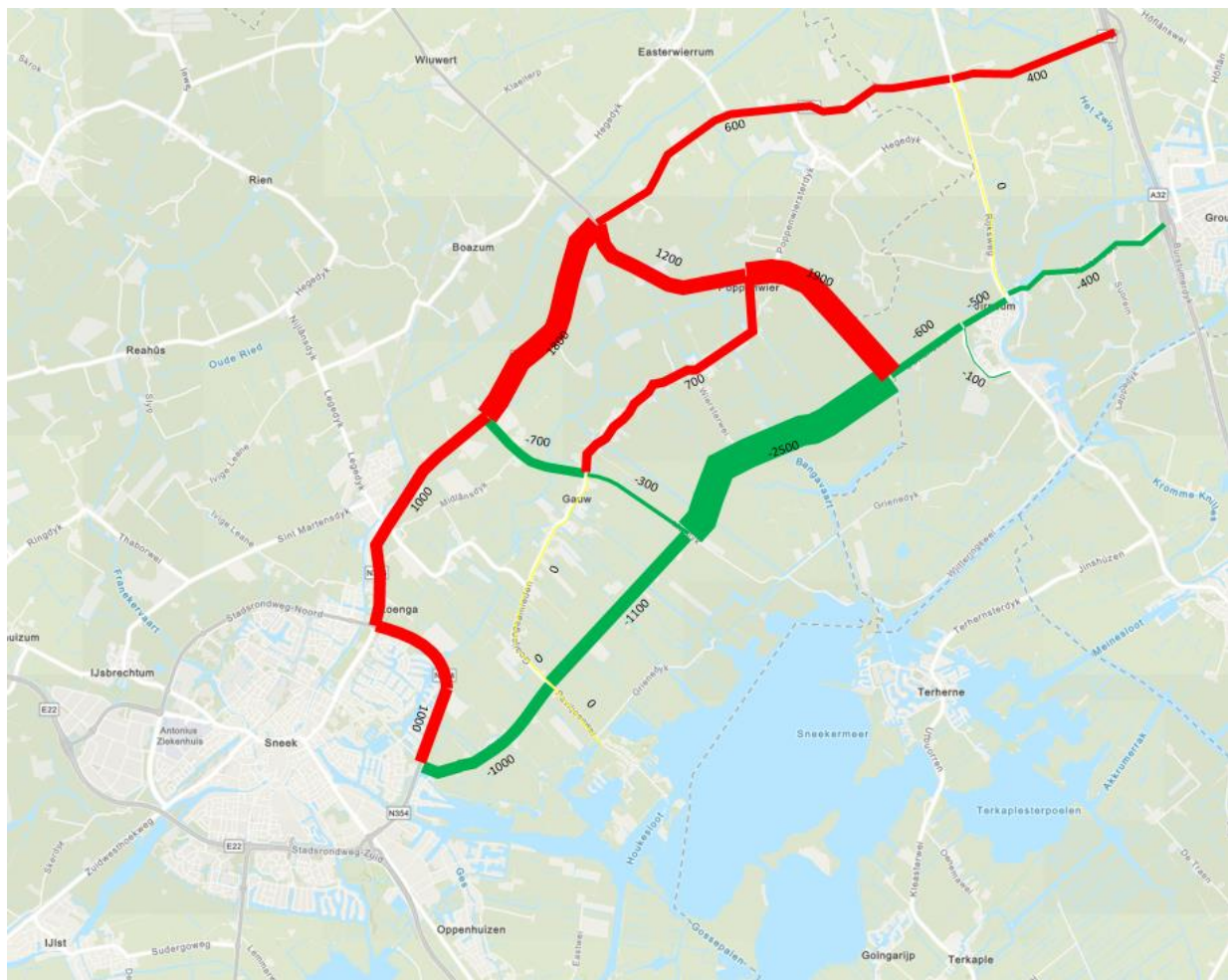


Figuur 4.3 Locatie maatregelen scenario 2A



Het afsluiten van de Bûtlânswei op de locatie van de stremming van scenario 2A zorgt voor de volgende verkeerseffecten:

- het verkeer dat de hele route Bûtlânswei – Koaiwei rijdt, verplaatst zich voor een klein deel (400 mvt/etmaal) naar de N354. Het merendeel van dit verkeer kiest ervoor om bij de stremming de Harstawei op te rijden richting de rotonde bij Dearsum;
- een klein gedeelte van het verkeer verschuift naar de route via de dorpen Poppenwier / Tersoal / Sibrandabuorren;
- de grootste toename op voorgenoemde route wordt veroorzaakt door het verkeer wat in de dorpen zelf gegenereerd wordt, bijvoorbeeld verkeer van Gauw naar Irnsum/Grou/A32. Dat verkeer rijdt nu veelal via de Bûtlânswei en rijdt in scenario 2A (gedeeltelijk) via Poppenwier / Tersoal / Sibrandabuorren;
- de verkeersafname in Offingawier bedraagt 1.000 mvt/etmaal.

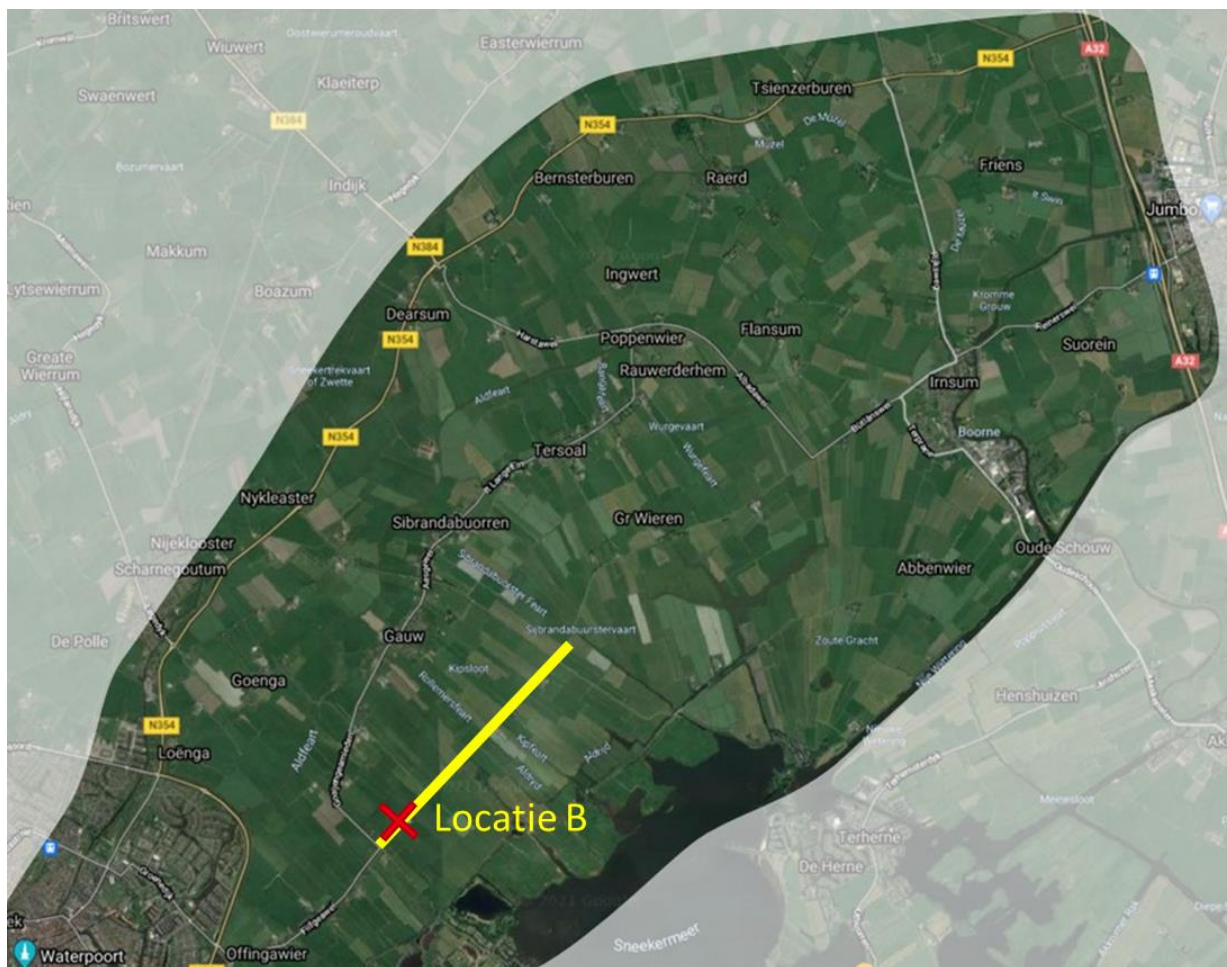


Figuur 4.4 Verkeerseffecten scenario 2A



### 4.3 SCENARIO 2B

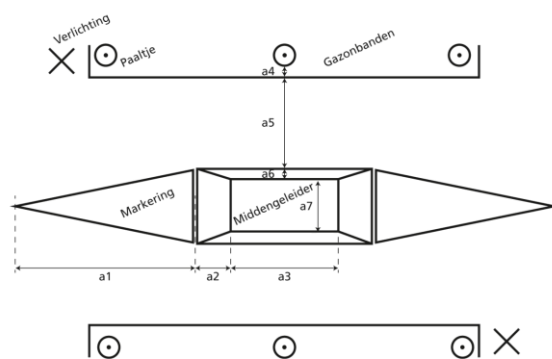
In scenario 2C wordt de Koaiwei voorzien van een landbouwsluis direct ten westen van de Paviljoenwei (toegangsweg naar De Potten). De landbouwsluis zorgt ervoor dat alleen landbouwvoertuigen kunnen passeren en dat het overige gemotoriseerde verkeer een andere route moet nemen. In figuur 4.5 is de locatie van de landbouwsluis weergegeven met een rood kruis. Figuur 3.6 bevat een referentiebeeld. Aandachtspunt bij het aanbrengen van een landbouwsluis zijn een goede aanduiding en waarschuwing voor de aanwezigheid van de maatregel. De uitvoering moet zodanig zijn dat de maatregel ook in het donker goed zichtbaar is. Er dient tevens aandacht besteed te worden aan een veilige passeermogelijkheid voor fietsers. Ook de bereikbaarheid voor hulpdiensten is een aandachtspunt.



Figuur 4.5 Locatie maatregelen scenario 2B

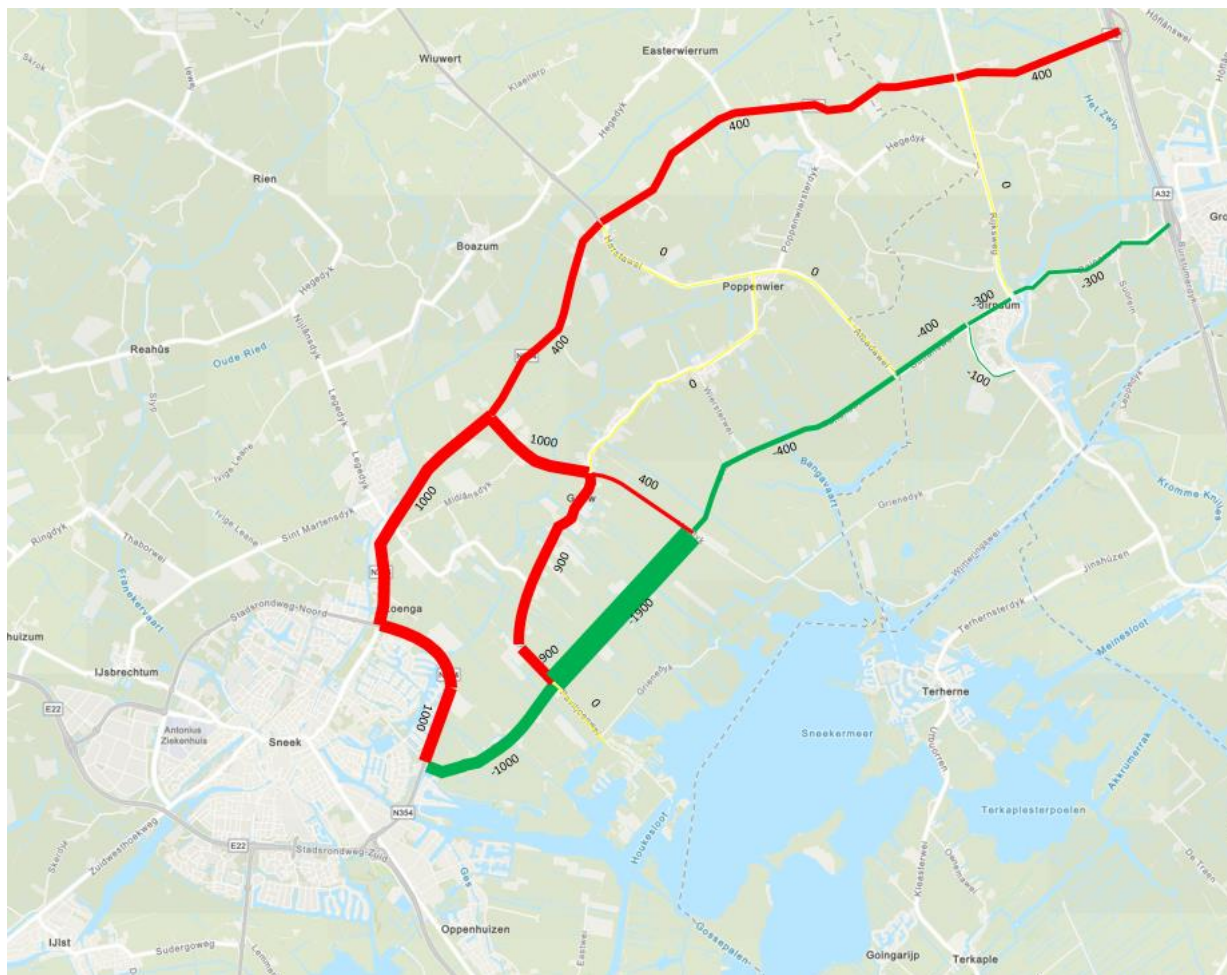


Figuur 4.6 Referentie van een landbouwsluis



Het aanbrengen van een landbouwsluis in de Koiwei zorgt voor de volgende verkeerseffecten:

- het verkeer dat de hele route Bûtlânswi – Koiwei rijdt, verplaatst zich met name naar de N354;
- een deel van het verkeer verplaatst zich naar de Boeijengastrjitte door Gauw;
- het verkeer vanuit de dorpen Poppenwier / Tersoal / Sibbrandabuorren rijdt momenteel veelal via de Mardyk naar de Koiwei. Dit verkeer gaat door de landbouwsluis in scenario 2B met name via de Boeijengastrjitte door Gauw richting Sneek;
- het verkeer vanuit het Oosten richting De Potten rijdt via Gauw;
- de verkeersafname in Offingawier bedraagt 1.000 mvt/etmaal.

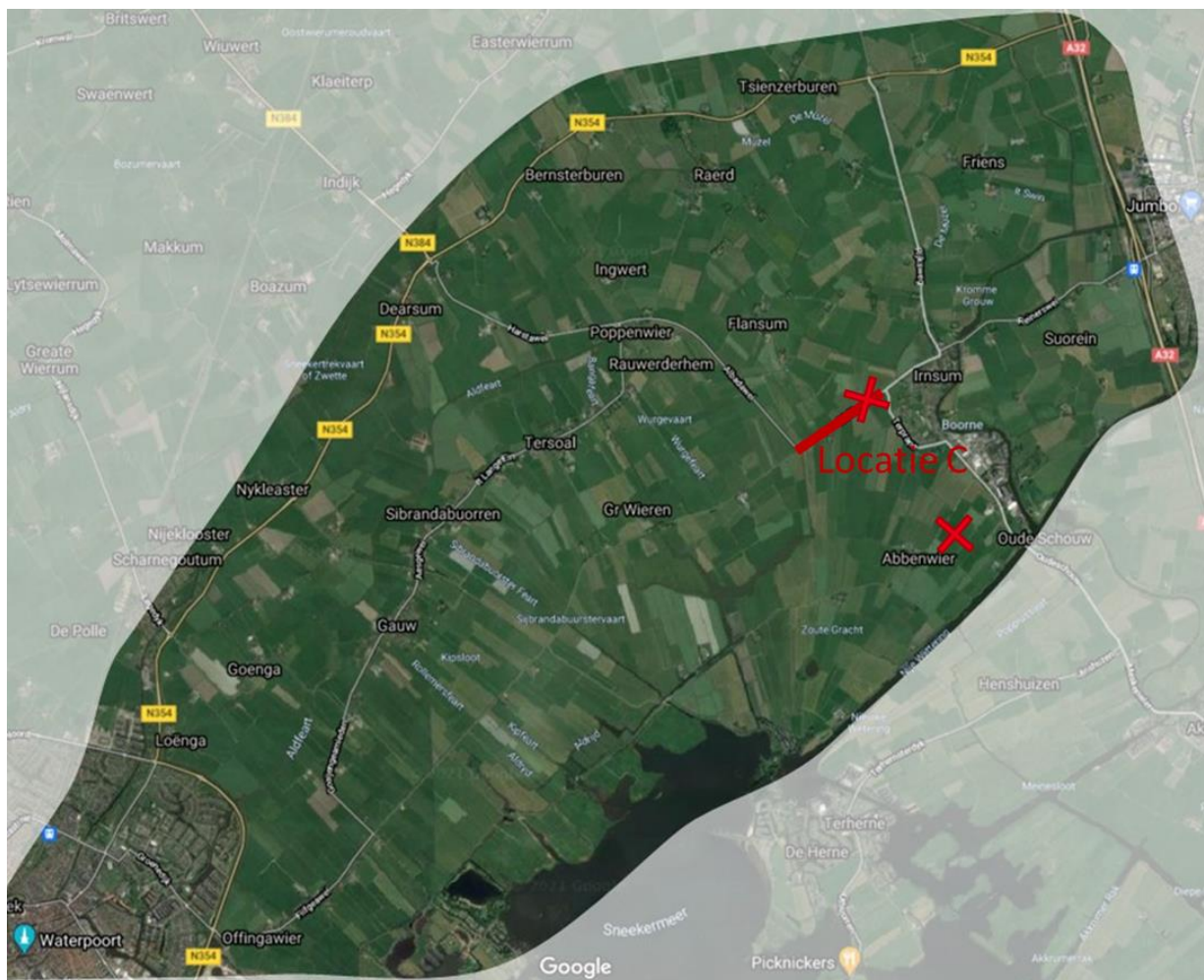


Figuur 4.7 Verkeerseffecten scenario 2B



#### 4.4 SCENARIO 2C

In scenario 2C wordt de Bûtlânswei voorzien van een camerasysteem tussen de rotonde nabij Ilnsum en de Harstawei, waarmee de route voor niet bestemmingsverkeer wordt afgesloten. Bestemmingsverkeer krijgt een ontheffing en kan passeren. Weggebruikers die geen ontheffing hebben en toch gebruik maken van het wegvak, worden bekeurd. Net als in scenario 2B wordt in scenario 2C ook de Abbengawiersterdyk gestremd. Net als bij de overige afsluitingen in scenario 2 zijn bij de afsluiting in scenario 2C een goede aanduiding en waarschuwing voor de aanwezigheid van de maatregel noodzakelijk. De uitvoering moet zodanig zijn dat de maatregel ook in het donker goed zichtbaar is. Er dient tevens aandacht besteed te worden aan een veilige passeermogelijkheid voor fietsers. Ook de bereikbaarheid voor hulpdiensten is een aandachtspunt.

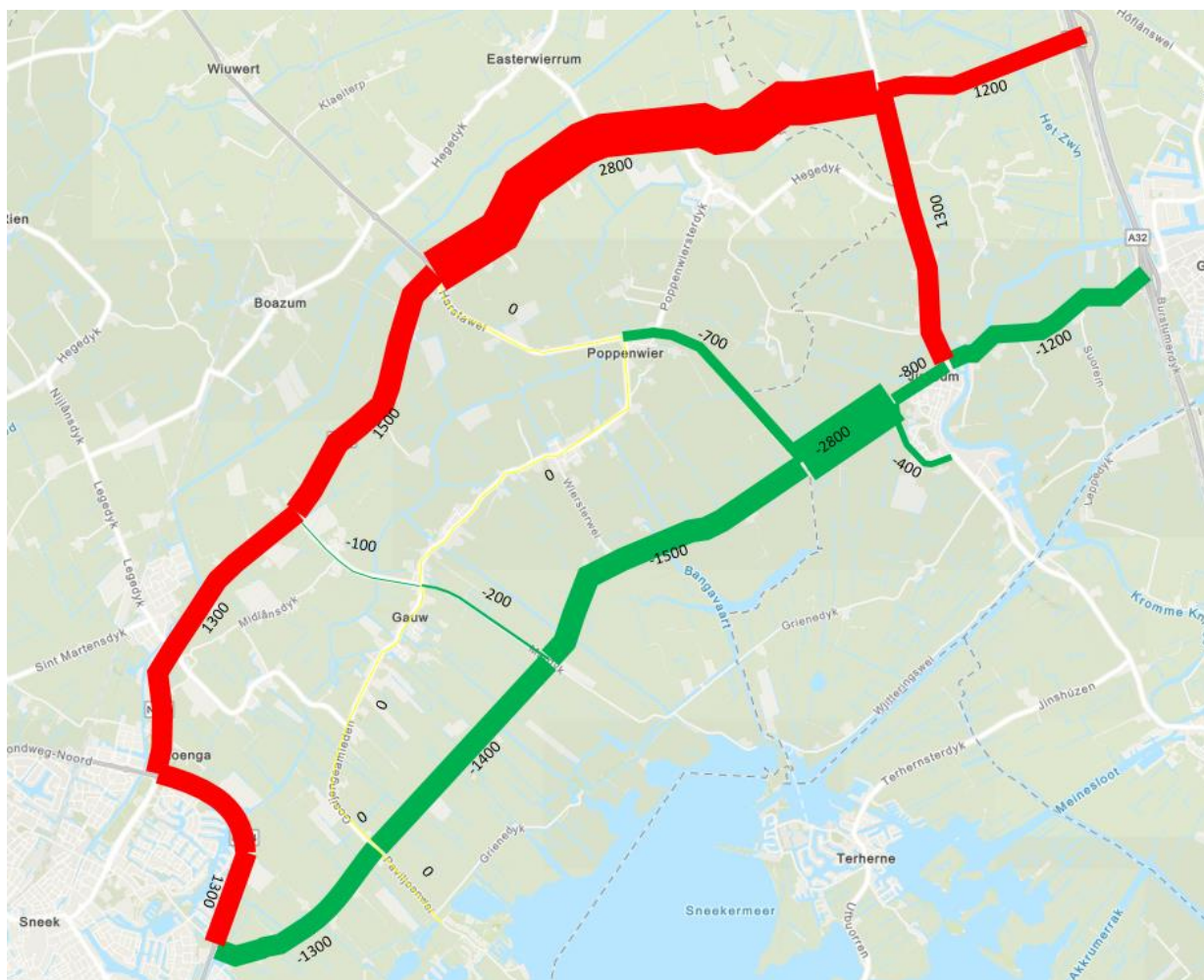


Figuur 4.8 Locatie maatregelen scenario 2C



Het afsluiten van de Bûtlânswei in scenario 2C zorgt voor de volgende verkeerseffecten:

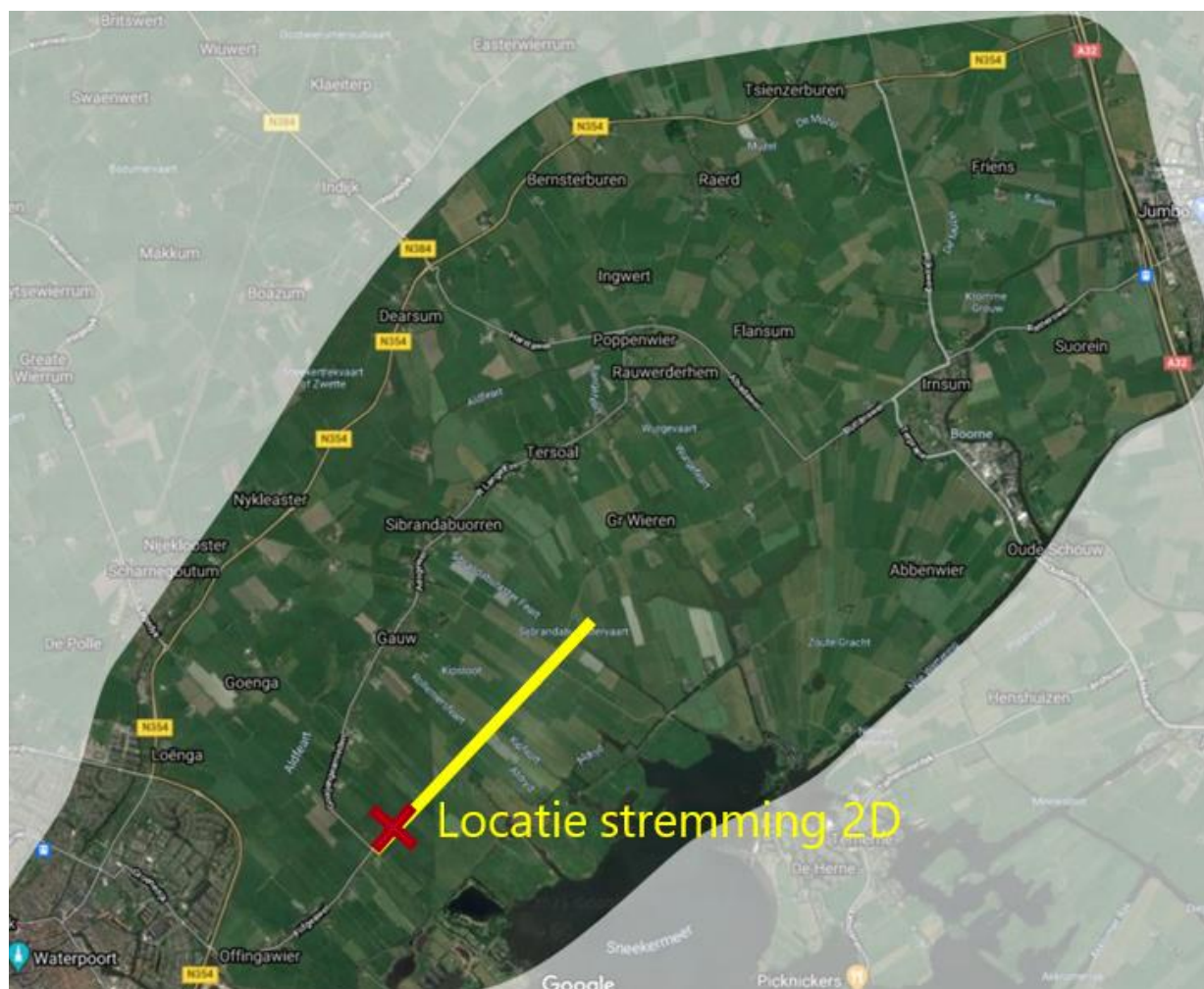
- het verkeer dat de hele route Bûtlânswei – Koaiwei rijdt, verplaatst zich naar de N354;
  - een deel van het verkeer gebruikt de A32 om op de N354 te komen;
  - daarnaast gebruikt ook een deel de Rijksweg om op de N354 te komen.
- de stremming treft ook het verkeer dat via de Bûtlânswei – Harstawei (Poppenwier) naar de N384 rijdt. Hierdoor is de intensiteitstoename op het noordoostelijke deel van de N354 groter dan op het gedeelte ten zuiden van de rotonde N354-N384;
- de verkeersafname in Offingawier bedraagt 1.300 mvt/etmaal.



Figuur 4.6 Verkeerseffecten scenario 2C

## 4.5 SCENARIO 2D

In scenario 2D wordt de Koaiwei gestremd tijdens de spitsperiodes (van 7:00u – 9:00u en van 16:00u – 18:00u). De stremming is op dezelfde locatie als in scenario 2B. In de spitsperiodes rijdt ongeveer 40% van het verkeer van een etmaal. In scenario 2D wordt uitgegaan van het aanbrengen van een afsluiting met verzinkbare palen. Een toegangssysteem voor bestemmingsverkeer zorgt er voor dat deze palen naar beneden gaan, waardoor het bestemmingsverkeer kan passeren. Het overige verkeer kan niet passeren. Net als bij de overige afsluitingen in scenario 2 zijn bij de afsluiting in scenario 2D een goede aanduiding en waarschuwing voor de aanwezigheid van de maatregel noodzakelijk. De uitvoering moet zodanig zijn dat de maatregel ook in het donker goed zichtbaar is. Er dient tevens aandacht besteed te worden aan een veilige passeermogelijkheid voor fietsers. Ook de bereikbaarheid voor hulpdiensten is een aandachtspunt.

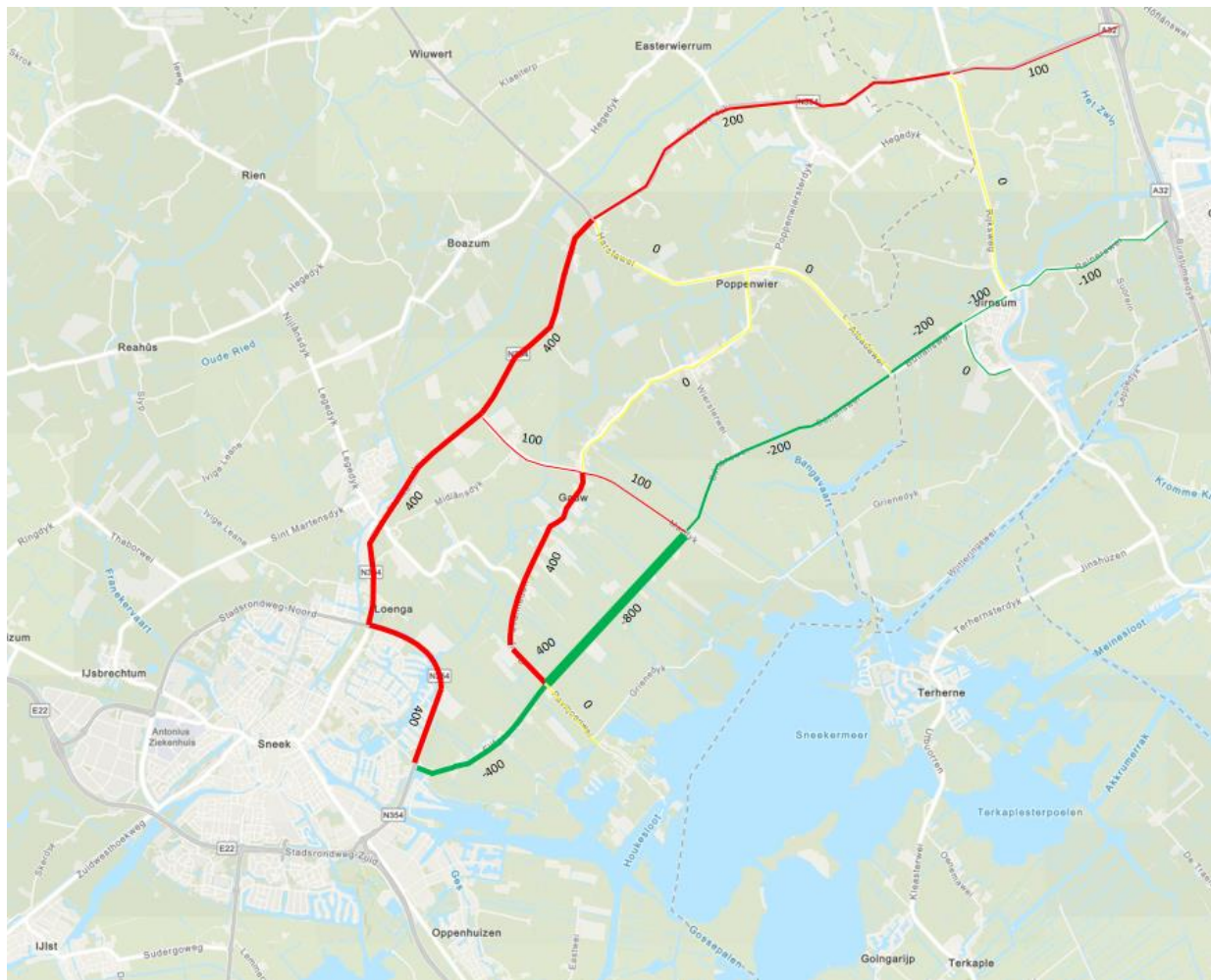


Figuur 4.7 Locatie maatregelen scenario 2D



De effecten van scenario 2D komen sterk overeen met scenario 2B, alleen zijn de effecten minder groot doordat er sprake is van een stremming (alleen) gedurende de spitsperioden.

- de verkeersintensiteit in Offingawier neemt met 400 mvt/etmaal af;
- circa 100 mvt/etmaal vanuit Grou en 100 mvt/etmaal vanuit IJnsom kiezen ervoor om via de N354 naar Sneek te rijden in plaats van via de Bûtlânswi;
- voertuigen op de Bûtlânswi kunnen door de stremming in de spitsperioden niet verder rijden over de Koaiwei. Zij kiezen er gedeeltelijk voor om via Gauw te rijden en gedeeltelijk via Speers;
  - het verkeer dat via Gauw rijdt komt vervolgens alsnog door Offingawier;
- vanaf Poppenwier/Tersoal/Sibrandabuorren verdeelt het verkeer richting Sneek zich over de route door Gauw of door Speers (terwijl dit in de huidige situatie gedeeltelijk via de Mardyk naar de Koaiwei rijdt).

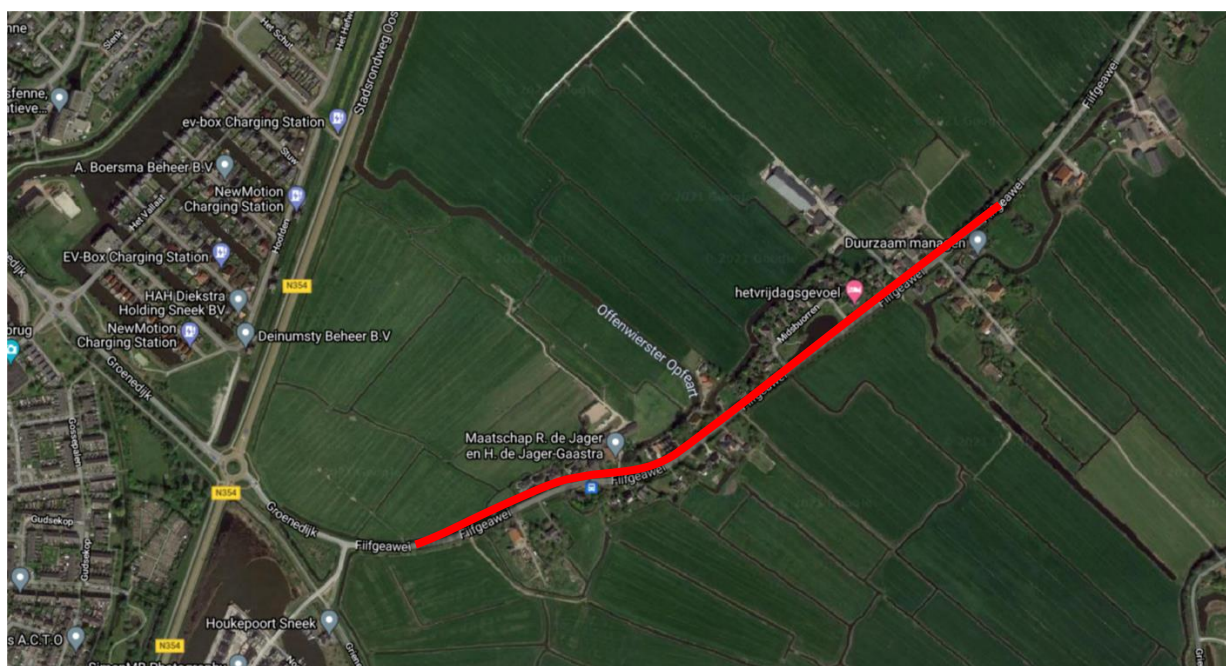


Figuur 4.8 Verkeerseffecten scenario 2D



## 4.6 SCENARIO 3

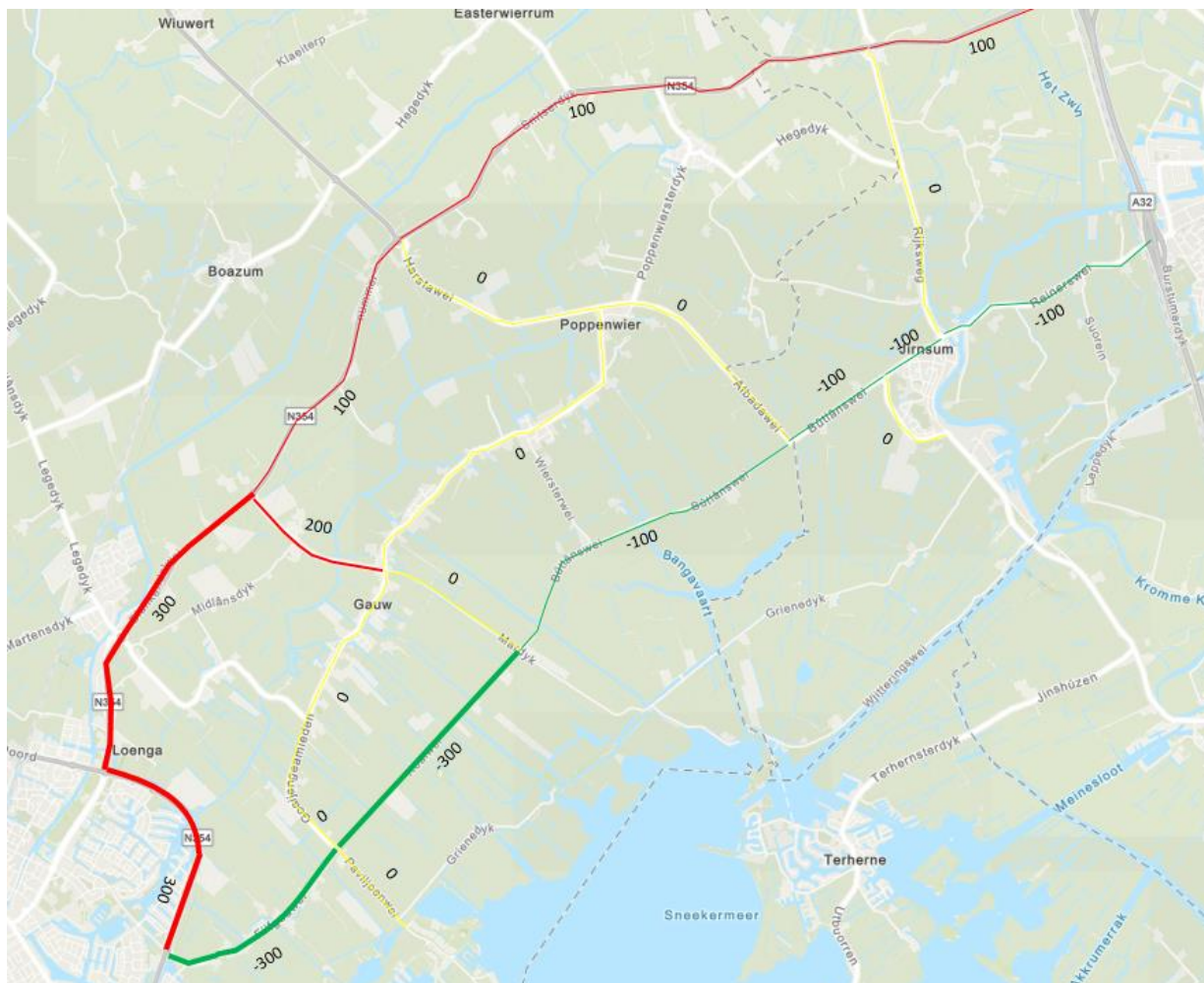
In scenario 3 wordt de Fiifgeawei in Offingawier heringericht. De herinrichting heeft als doel om de snelheid te remmen en het zodoende minder aantrekkelijk te maken voor doorgaand verkeer. Er is geen concrete invulling gegeven aan de herinrichting, maar gedacht kan worden aan het toepassen van klinkerverharding, snelheidsremmers, een pleinachtige inrichting en het beter benadrukken van de bebouwde komgrenzen. De locatie van de maatregelen betreft de bebouwde kom van Offingawier, en is weergegeven in figuur 4.9. In het rekenmodel is als uitgangspunt gehanteerd dat de maatregelen ervoor zorgen dat minimaal de helft van het verkeer zich aan de maximum toegestane snelheid van 30 km/h zal houden.



Figuur 4.9 Maatregel scenario 3: herinrichting Fiifgeawei Offingawier

De effecten van scenario 3 zijn:

- de verkeersafname in Offingawier blijft beperkt tot circa 300 mvt/etmaal;
- circa 100 mvt/etmaal vanaf Grou kiezen door de maatregel ervoor om via de N354 te rijden;
- circa 100 mvt/etmaal kiezen ervoor om vanaf de Bûtlânswai via Speers te rijden en niet via Offingawier;
- circa 100 mvt/etmaal kiezen ervoor om vanaf Gauw/Sibrandabuorren/Tersoal/Poppenwier via Speers te rijden en niet via Offingawier.



Figuur 4.10 Verkeerseffecten scenario 3

In tabel 3.1 is een samenvatting opgenomen van de verkeersintensiteiten (motorvoertuigen per etmaal) per scenario op de Fiifgeawei in Offingawier.

| Scenario      | Verkeersintensiteit middenseizoen | Verkeersintensiteit hoogseizoen |
|---------------|-----------------------------------|---------------------------------|
| Huidig        | 3.400                             | 3.700                           |
| 2030 autonoom | 3.900                             | 4.700                           |
| Scenario 1.   | 400                               | 400                             |
| Scenario 2A.  | 2.400                             | 3.900                           |
| Scenario 2B.  | 2.400                             | 3.900                           |
| Scenario 2C.  | 2.100                             | 3.700                           |
| Scenario 2D.  | 3.500                             | 4.400                           |
| Scenario 3.   | 3.600                             | 4.500                           |

Tabel 3.1 Verkeersintensiteit Fiifgeawei Offingawier per scenario

## 5. GLOBALE KOSTEN

In dit hoofdstuk zijn de globale kosten opgenomen voor het realiseren van de scenario's conform de maatregelen zoals beschreven in hoofdstuk 3. De kostenramingen zijn opgesteld met het CROW SSK-rekenmodel. Dit bevat naast de directe bouwkosten ook bijkomende kosten, zoals engineeringskosten en risicoreservering. De globale kosten zijn opgenomen in tabel 4.1. Hieronder worden eerst per scenario de gehanteerde uitgangspunten bij het opstellen van de globale kostenramingen beschreven. Daarna volgt tabel 4.1.

### 5.1 UITGANGSPUNTEN GLOBALE KOSTENRAMING PER SCENARIO

#### Scenario 1.

- Realiseren nieuwe verbindingsweg tussen Goaijengeamieden en N354, lengte tussen 1,3 en 2 kilometer.
- Wegprofiel: 6 meter brede weg met aan weerszijden berm van 2,5 meter en daarlangs bermsloten.
- Totale profielbreedte voor grondaankoop 21 meter.
- Aanleg kruispuntplateau in rood asfalt op kruising met Goaijengeamieden.
- Aanleg diverse duikers ten behoeve van passeren watergangen.
- Aanleg lage vaste brug over Loaiingeaster Feart
- Realisatie aansluiting op / verbinding naar N354.

#### Scenario 2A.

- Aanbrengen afsluiting voor gemotoriseerd verkeer door verwijderen gedeelte wegvak.
- Wel passeermogelijkheid voor fietsers in stand houden.
- Aanbrengen maatregelen in bermen ter voorkoming passeren afsluiting.
- Aanbrengen bebording en verlichting aan weerszijden van het betreffende wegvak.
- Ook aanbrengen afsluiting op Abbengawiersterdyk conform bovenstaande.

#### Scenario 2B.

- Aanbrengen afsluiting voor gemotoriseerd verkeer door aanleg landbouwsluit.
- Aanpassing wegvak over een lengte van circa 50 meter, conform principe CROW.
- Aanbrengen bebording, markering en verlichting aan weerszijden van betreffende wegvak.
- Aanbrengen maatregelen in bermen ter voorkoming passeren afsluiting.

#### Scenario 2C.

- Aanbrengen afsluiting voor niet bestemmingsverkeer met behulp van camerasysteem.
- Aanbrengen eilandjes, palen met retroreflectie, verlichting en waarschuwborden.
- Passeermogelijkheid voor fietsers in stand houden.
- Aanbrengen maatregelen in bermen ter voorkoming passeren afsluiting.
- Aanbrengen bebording en verlichting aan weerszijden van het betreffende wegvak.
- Ook aanbrengen afsluiting op Abbengawiersterdyk conform scenario 2A.



### Scenario 2D.

- Aanbrengen afsluiting gedurende spitsperioden.
- Aanbrengen verzinkbare palen met waarschuwingsverlichting.
- Aanpassen wegvak over een lengte van 50 meter.
- Aanbrengen maatregelen ter attendering en vergroten zichtbaarheid.
- Aanbrengen markering, verlichting en bebording.
- Passeermogelijkheid voor fietsers in stand houden.
- Aanbrengen maatregelen in bermen ter voorkoming passeren afsluiting.
- Aanbrengen bebording en verlichting aan weersijden van het betreffende wegvak.

### Scenario 3.

- Herinrichting Fiffgeawei in bebouwde kom Offingawier, lengte circa 900 meter.
- Verwijderen asfalt en aanbrengen elementenverharding.
- Aanbrengen snelheidsremmers.
- Realiseren pleinachtige inrichting rond de kerk.
- Versterken komgrenzen.

## 5.2 OVERZICHTSTABEL GLOBALE KOSTENRAMING PER SCENARIO

In tabel 4.1 zijn de globale kosten opgenomen voor het realiseren van de scenario's op basis van de hiervoor beschreven uitgangspunten. De kosten voor scenario 3 zijn sterk afhankelijk van de wijze van herinrichting, de mate van reconstructie en de toegepaste materialen. Bij een (volledige) reconstructie verdient het de aanbeveling om waar mogelijk werk met werk te maken op het gebied van beheer en onderhoud. Voor scenario 3 is op basis van kentallen uitgegaan van een bedrag van € 1.800,- aan bouwkosten per strekkende meter. De in tabel 4.1 opgenomen bedragen zijn exclusief BTW en exclusief levensduurkosten. De levensduurkosten voor de scenario's 2A en 2B zijn beperkt. Voor de scenario's 2C en 2D zullen deze kosten hoger zijn, gezien de toepassing van verkeerssystemen. Van scenario 2 zullen de levensduurkosten voor sub scenario 2D het hoogst zijn.

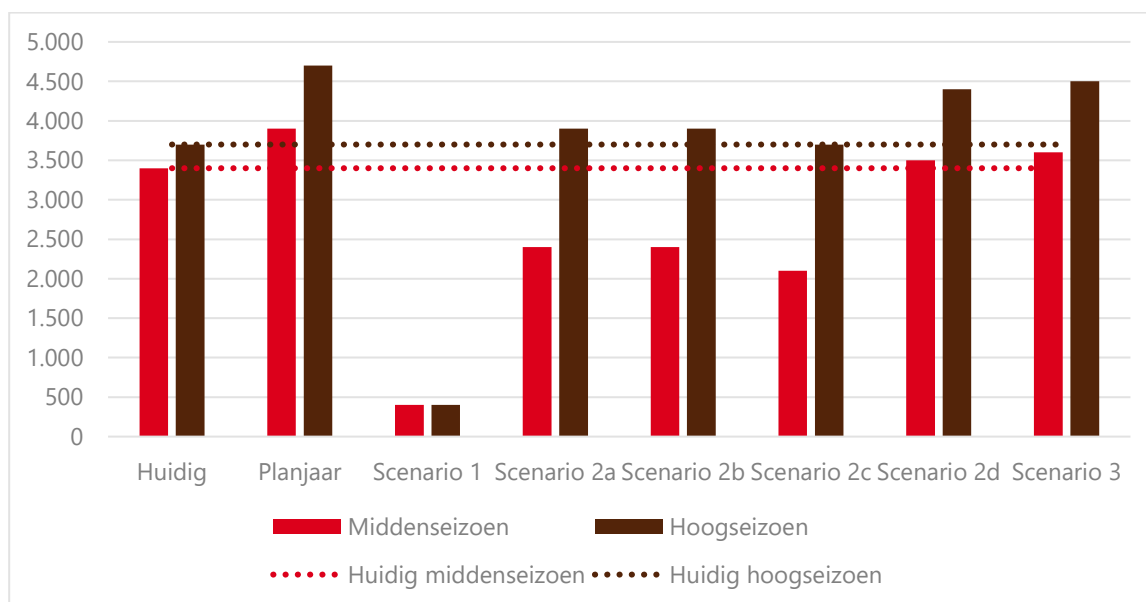
| Scenario                                                      | Globale kosten |
|---------------------------------------------------------------|----------------|
| Scenario 1. Verbindingsweg Goaijengeamieden – N354            | € 4.500.000    |
| Scenario 2A. Harde knip Bûtlânswai                            | € 210.000      |
| Scenario 2B. Landbouwsluit op Koaiwei                         | € 150.000      |
| Scenario 2C. Camerasysteem op Bûtlânswai                      | € 310.000      |
| Scenario 2D. Afsluiting Koaiwei tijdens spitsen               | € 410.000      |
| Scenario 3. Herinrichting Fiffgeawei bebouwde kom Offingawier | € 1.600.000    |

Tabel 4.1 Globale kosten per scenario

## I. EFFECTEN HOOGSEIZOEN / ZOMERPERIODE

In aanvulling op de in hoofdstuk 3 beschreven berekeningen zijn de scenario's ook doorgerekend voor het hoogseizoen. In paragraaf 1.5 en 1.6 is beschreven dat naast de verkeersintensiteit ook het verkeerspatroon en de herkomsten/bestemmingen anders zijn tijdens de zomerperiode. De intensiteiten per scenario zijn weergegeven in figuur 5.1. Daarnaast kunnen onderstaande conclusies getrokken worden:

- de ontwikkeling van De Potten heeft meer effect op het hoogseizoen dan op het middenseizoen. Hierdoor is het verschil tussen de huidige situatie en het planjaar groter in het hoogseizoen;
- de effecten van scenario 1 zijn voor beide perioden gelijk. Alleen lokaal verkeer kan nog gebruik maken van de Fiifgeawei;
- de scenario's 2a/2b/2c/2d zijn met name gericht op het ontmoedigen voor verkeer vanaf en richting Irnsum. Uit de analyses is gebleken dat het aandeel verkeer vanaf de rotonde Irnsum lager is in de zomerperiode. Hierdoor hebben deze maatregelen in de zomer ook minder effect. Hieruit kan echter ook geconcludeerd worden dat het effect in de winter (wanneer er minder recreatief verkeer is) groter zal zijn;
- het effect van scenario 3 is (net als in het middenseizoen) beperkt.



Figuur 5.1 Verkeerseffecten per scenario tijdens het midden- en het hoogseizoen

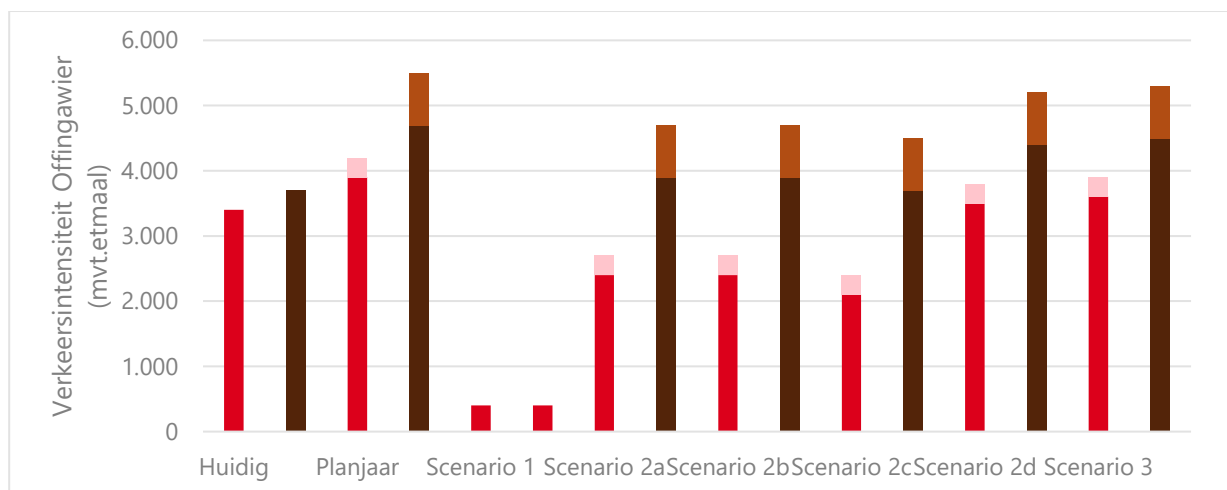
## II. EXTRA VERKEERSGENERATIE DE POTTEN

In de in het kader van de Gebiedsvisie De Potten door bureau ZKA uitgevoerde berekeningen is uitgegaan van een groei van 50% van het verkeer door de ontwikkeling van De Potten. Om een robuuste toekomstvoorspelling te maken is in samenspraak met de verkeerscommissie Offingawier tevens gekeken naar de effecten wanneer de bezoekersaantallen van De Potten met 100% groeien.

Hieruit kan het volgende geconcludeerd worden:

- de intensiteit richting De Potten stijgt met circa 400 mvt/etmaal;
- het merendeel van het verkeer richting De Potten komt vanaf de kant van Sneek (door Offingawier), dit zijn ruim 300 mvt/etmaal;
- in scenario 1 rijdt dit verkeer om Offingawier heen. In alle andere scenario's neemt de intensiteit met circa 300 mvt/etmaal toe in Offingawier ten opzichte van de resultaten uit het hoofdrapport;
- de toename van De Potten in het hoogseizoen is groter, namelijk ruim 1.000 mvt/etmaal;
- dit betekent dat de intensiteit in alle scenario's (behalve scenario 1) met ruim 800 mvt/etmaal stijgt in Offingawier ten opzichte van de resultaten uit het hoofdrapport.

In figuur 3.14 is de intensiteit voor het middenseizoen (rood) en hoogseizoen (bruin) weergegeven. De lichtgekleurde gedeelten geven de extra stijging aan als gevolg van extra groei (100% in plaats van 50% toename bezoekersaantallen) van De Potten



Figuur 5.2 Verkeerseffecten per scenario inclusief extra verkeersgeneratie De Potten