

Inleiding

Aldi is voornemens een winkel te verplaatsen naar de locatie aan de Heerenveenseweg 78-80 te Wolvega. Deze ontwikkelingen zullen leiden tot veranderingen op het gebied van verkeer en parkeren. In deze verkeersparagraaf wordt ingegaan op de verkeerskundige gevolgen van deze ontwikkeling.

Verkeersstructuur

Gemotoriseerd verkeer

Het plangebied is gelegen aan de Heerenveenseweg. Bevoorrading zal naar verwachting ook plaatsvinden via deze straat, wel op eigen terrein. In oostelijke richting wordt het plangebied vervolgens ontsloten via de Om den Noort (N351) of de Stationsweg/Lycklamalaan, die verbonden zijn met de A32.

De Heerenveenseweg is een gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 50 km/u. De N351 behoort tot de hoofdontsluiting van het dorp, hier geldt een maximum snelheid van 50 km/u binnen de bebouwde kom en buiten de bebouwde kom 80 km/u.



Figuur 1 Plangebied en omgeving

Openbaar vervoer

Het plangebied is eveneens te bereiken met het openbaar vervoer. Het treinstation van Wolvega is gelegen aan de Stationsweg binnen enkele minuten loopafstand (circa 290 meter). Vanaf treinstation Wolvega rijden per half uur sprinters richting Leeuwarden en Meppel. Naast het treinstation bevindt zich hier ook een busstation. Hier halteren meerdere bussen van en naar Heerenveen en omliggende dorpen.

Langzaam verkeer

Op de gebiedsontsluitingswegen in Wolvega zijn de fietspaden gescheiden van het gemotoriseerde verkeer. De omliggende wegen zijn daarnaast deels voorzien van trottoirs voor voetgangers.

Parkeren

De parkeerbehoefte is bepaald aan de hand van het voorgenomen programma en wordt voorzien op het bijhorende parkeerterrein. Voor het bepalen van de parkeerbehoefte zijn berekeningen uitgevoerd op basis van de gemiddelde parkeerkencijfers van het CROW (Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, publicatie 317). Hierbij zijn de uitgangspunten 'weinig stedelijk' en 'rest bebouwde kom' gehanteerd.

Tabel 1 Parkeerbehoefte

Aldi	Functie benaming CROW	Hoeveelheid	Parkeerkencijfer	Parkeerbehoefte
Toekomstige oppervlakte	discountsupermarkt	1064 m ² bvo	6,5 per 100 m ² bvo	69 pp

Het nieuw te realiseren parkeerterrein omvat 69 parkeerplaatsen. Dit parkeerterrein biedt zodoende voldoende ruimte om in de parkeerbehoefte van de nieuwe supermarkt te voorzien.

Verkeersgeneratie

De verkeersgeneratie van het plangebied is berekend op basis van de bestaande en voorgenomen ontwikkeling. Voor het bepalen van de verkeersgeneratie voor de toekomstige situatie zijn berekeningen uitgevoerd op basis van de gemiddelde kengetallen van het CROW (Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, publicatie 317), hierbij zijn de uitgangspunten 'niet stedelijk' en 'schil centrum' gehanteerd. De verkeersgeneratie van de huidige functie, toekomstige functie en de verkeerstoename is opgenomen in tabel 2.

In de huidige situatie bevindt zich op het plangebied een wasstraat. De gegevens van de huidige verkeersgeneratie zijn ervaringscijfers van de eigenaar van de wasstraat. Op het maatgevend moment is de verkeersgeneratie 150 mvt/etmaal (zaterdagmiddag).

Tabel 2 Verkeersgeneratie in mvt/etmaal

Aldi	Functie benaming CROW	Hoeveelheid	Mvt/hoeveelheid	Verkeersgeneratie
Toekomstige functie	discountsupermarkt	1064 m ² bvo	116,95 per 100 m ² bvo	1244 mvt/etmaal
Toename				1094 mvt/etmaal

De verkeerstoename als gevolg van de ontwikkeling bedraagt circa 1094 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag.

Het drukste moment van de wasstraat bevindt zich op basis van de ervaringscijfers op een zaterdagmiddag. Voor een supermarkt is het maatgevende moment op basis van het CROW ook een zaterdagmiddag. Het aanwezigheidspercentage bedraagt op dat moment 100%. Van de Heerenveenseweg zijn verkeersintensiteiten bekend van de gemeente Weststellingwerf. De gemiddelde intensiteit op een werkdag bedraagt 6931 motorvoertuigen terwijl de gemiddelde intensiteit op de weekenddag 4528 motorvoertuigen bedraagt. Met name op een zaterdagmiddag zal de verkeerstoename circa 10% van de etmaalwaarde zijn in het drukste uur. Dit betekent een verkeerstoename van circa 110 mvt in het drukste uur. Dit kan met name op de drukke momenten tot langere wachttijden leiden voor het verkeer van en naar het parkeerterrein. De verkeerstoename wordt daarnaast beoordeeld op kruispuntniveau, waarvoor de doorstroming van de rotonde met de N351 in deze situatie relevant is. Met de meerstrooksrotondeverkenner zal de doorstroming in de huidige en toekomstige situatie worden beoordeeld.

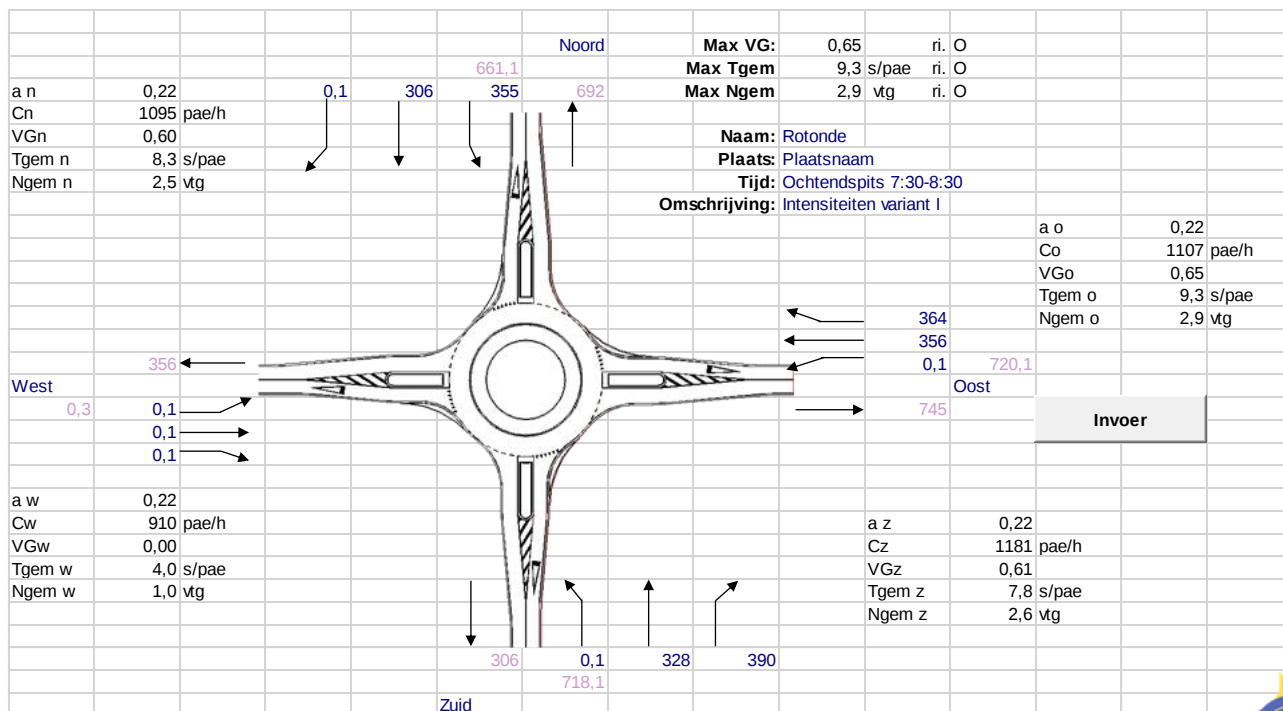
Verkeersafwikkeling

De verkeersafwikkeling vindt plaats via de zuidelijke ontsluiting van het parkeerterrein op de Heerenveenseweg. De verdere afwikkeling is gebaseerd op een aantal aannames. Naar verwachting zal het merendeel van het verkeer binnen de kern van Wolvega blijven. In worst-case situatie is het verkeer verdeeld op 50% richting de N351 (547 mvt/etmaal) en 50% via de zuidelijke richting van de Heerenveenseweg (547 mvt/etmaal). Het verkeer in zuidelijke richting zal zich naar verwachting verspreid verdelen in de kern. Voor het verkeer in noordelijke richting naar de rotonde met de N351 is de verkeersafwikkeling van de rotonde beoordeeld.

Vanuit de Heerenveenseweg richting de N351 zal naar verwachting 50% richting het noordwesten ontsluiten (274 mvt/etmaal) en 50% richting het oosten (274 mvt/etmaal). De verkeerstoename is in de afwikkeling op deze wegvakken toegevoegd. De N351 (Om Den Noort) heeft als gebiedsontsluitingsweg een etmaalintensiteit van 6194 (verkeerstellingen 2016, gemeente Weststellingwerf). De doorstroming is beoordeeld op het drukste uur van de dag, wat beschikbaar is uit de verkeerstellingen. De verkeersgeneratie van het plan zal naar verwachting 10% van de etmaalwaarde in het drukste uur genereren en afwikkelen.

Voor de berekeningen zijn verder de volgende stappen doorlopen:

- De intensiteiten uit de verkeerstellingen zijn opgehoogd met een autonome groei van 1% per jaar naar de planhorizon (10 jaar na planvoornemen);
- De intensiteiten zijn omgerekend van mvt naar pae (personenauto equivalent), hiervoor wordt de factor 1,08 als vuistregel gehanteerd;
- De intensiteiten zijn vervolgens gehalveerd om per rijrichting (50% in- en 50% uitgaand verkeer) met een intensiteit te kunnen rekenen;
- De berekeningen zijn met het programma Meerstrooksrotonde verkenner berekend. De invoergegevens en resultaten zijn weergegeven in figuur 2.



Figuur 2 Berekening meerstrooksrotonde verkenner

Op basis van de uitvoer van de berekeningen blijkt dat ten gevolge van de ontwikkeling de afwijking van het verkeer op de rotonde acceptabel blijft. De maximale verzadigingsgraad bedraagt 0,65. De gemiddelde wachttijd bedraagt in het spitsuur 9 seconden. Bij een verzadigingsgraad van 0,80 kunnen te lange wachttijden ontstaan. De verkeersafwijking staat de ontwikkeling daarmee niet in de weg.

Conclusie

Het plangebied is goed bereikbaar voor zowel gemotoriseerd verkeer, fietsverkeer en per openbaar vervoer. Het bijhorende parkeerterrein biedt voldoende ruimte om in de parkeerbehoefte van de nieuwe supermarkt te voorzien. De ontwikkeling zorgt daarnaast voor een verkeerstoename. Voor de afwijking op de rotonde (N351/Heerenveenseweg) is een berekening gemaakt. Uit de berekeningen blijkt dat de afwijkingen op de rotonde ten gevolge van de ontwikkelingen acceptabel blijft. De verkeersontsluiting, -afwijking en de parkeerbehoefte staan de ontwikkelingen dan ook niet in de weg.