Quickscan verkeerssituatie Wolvega



18 december 2020 - Versie 1.0

wij verbinden

Autorisatieblad

Quickscan verkeerssituatie Wolvega

	Naam	Akkoord	Datum
Opgesteld door	Linden MC van der (Marco)	✓	18-12-2020
Gecontroleerd door	Gasthuis, RH	✓	18-12-2020
Vrijgegeven door	Linden, MC van der	✓	18-12-2020

Op dit autorisatieblad ontbreken de handtekeningen wegens de digitale verwerking van ons vrijgaveproces.
Dit rapport is aantoonbaar vrijgegeven.2020/12/18

Inhoudsopgave

1 Inleiding **3**
1.1 Methode 3
1.2 Het verkeerssysteem van Wolvega 3

2 Onderweg naar het centrum **4**
2.1 Schouw 4
2.2 Vergelijking met theoretische situatie 5

3 In en om het centrum **7**
3.1 Schouw 7
3.2 Parkeren 8
3.3 Verkeersstructuur in het centrum 9

4 Oplossingsrichtingen **10**
4.1 Route naar het centrum (vanaf west) 10
4.2 Ingang parkeerplaats Lidl 10
4.3 Verkeersstromen binnen het centrum. 11
4.4 Parkeerverwijssysteem en parkeerregimes 14

5 Conclusies en aanbevelingen **15**

Colofon **17**

1 Inleiding

Samen met de gemeente Weststellingwerf stelt BRO op dit moment de centrumvisie op voor de kern Wolvega. In deze centrumvisie spelen de onderwerpen verkeer en parkeren een belangrijke rol. Om hier een beter inzicht in te krijgen hebben de gemeente en BRO Movares gevraagd een Quick scan van de verkeerssituatie van het centrum van Wolvega op te stellen. In deze rapportage zijn de resultaten van deze Quick scan te vinden. Naast de Quick scan is gevraagd een aantal mogelijke verkeersconcepten voor het centrum uit te denken en te beschouwen. Deze zijn in de laatste hoofdstukken van deze Quick scan te vinden.

1.1 Methode

Op 16 november 2020 is een schouw uitgevoerd in en om het centrum van Wolvega. Daarnaast zijn beschikbare bronnen zoals Google Maps, openstreetmap en Cyclomedia Streetsmart gebruikt om de bestaande situatie in beeld te brengen. Aan de hand van een interne brainstorm zijn daarna een aantal mogelijke concepten opgesteld voor verbetering.

1.2 Het verkeerssysteem van Wolvega

Het verkeer in Wolvega komt uit vier richtingen: noord (Heerenveen), oost (Oldeholtpade & A32), zuid (Steenwijk) en west (Emmeloord). Doorgaand verkeer van noord, oost en west kan om het centrum van Wolvega rijden via de N351. Doorgaand verkeer vanuit zuidelijke richting komt uit op de Oranje Nassaulaan/Geraniumstraat. Dit zijn relatief smalle wegen met een beperkte capaciteit. De hoofdroute vanuit het zuiden is dan ook via de A32, maar een deel van het verkeer, vooral bestemmingsverkeer, blijft gebruik maken van de Steenwijkerweg.



Figuur 1: Routes voor doorgaand verkeer

2 Onderweg naar het centrum

Om bij het centrum te komen moet de weggebruiker een route afleggen. Deze route is voor de frequente gebruiker overduidelijk, maar voor de incidentele gebruiker is een goede routering noodzakelijk. In dit hoofdstuk wordt deze routering beschouwd.

2.1 Schouw

Tijdens de schouw zijn de routes vanaf het oosten (Emmeloord) en het westen(A32) geschouwd. De route vanaf het zuiden trekt naar verwachting slechts lokaal verkeer, dat geen routeinformatie nodig heeft. Hieronder de belangrijkste bevindingen uit deze schouw.

2.1.1. Route naar de parkeerplaats (vanaf west)

Wanneer je als automobilist vanuit het westen aan komt rijden naar Wolvega, word je volgens de bebording over de hoofdstraat West geleid. De route leidt vervolgens verder over de Julianaweg. Op de hoek van de Julianaweg en de Oranje Nassaulaan ontstaat enige verwarring, omdat op deze gelijkwaardige kruising geen route aangeven staat. Hierdoor bestaat de kans dat de automobilist de verkeerde kant op gaat. Als de automobilist hier op gevoel toch de juist richting (links) kiest komt hij weer op de goede route uit. Bij de Sportlaan staat een bordje linksaf, waarmee de automobilist op een woonstraat komt, waarbij hij zich afvraagt of dit wel de juiste route is. Na doorrijden komt de automobilist dan op de parkeerplaats Sportlaan of Van der Sandeplein uit. Op dit punt eindigt de parkeerroute.

2.1.2. Route naar de parkeerplaats (oost)

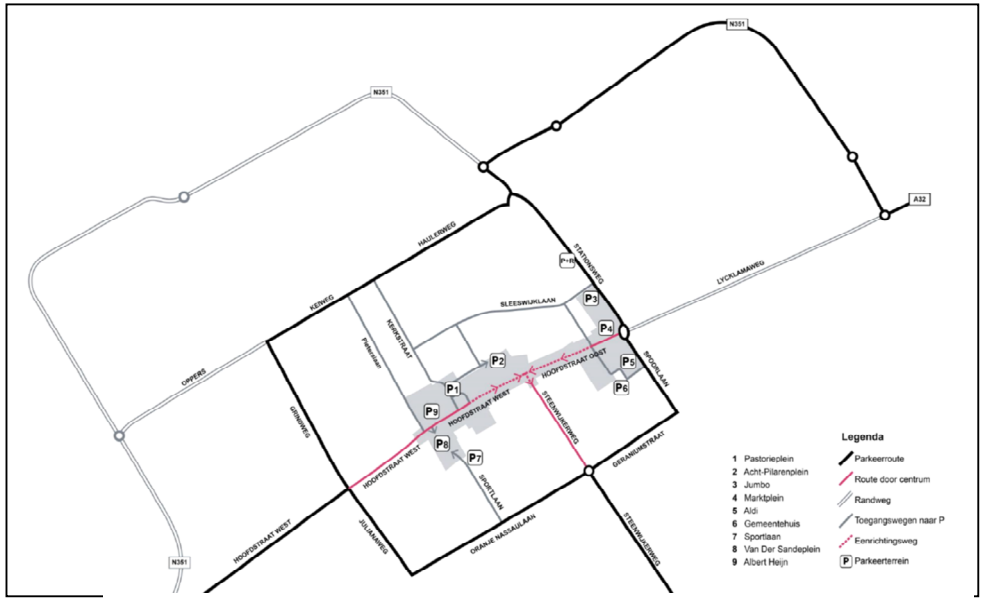
Vanaf de snelweg A32 komend loopt de parkeerroute bij de eerste rotonde rechtsaf over de provinciale weg. Het bordje hiervoor staat echter pas na de rotonde, waardoor de meeste automobilisten deze zullen missen en rechtdoor Wolvega in rijden. Automobilisten die de route over de N351 wel weten te vinden worden bij de volgende rotonde rechtdoor gestuurd. Vervolgens krijgt de automobilist lang geen informatie, tot bij de rotonde Heereveenseweg, waar hij rechtdoor gestuurd wordt. Na de spooronderdoorgang komt wederom een onduidelijk keuzemoment voor de automobilist omdat de parkeerroute pas na de rotonde aangegeven staat. Hij zal hier daarom waarschijnlijk linksaf gaan omdat de route naar het centrum daar heen wijst. De route loopt vervolgens verder over de Stationsstraat, waar het parkeerterrein Station wordt aangegeven. Vervolgens wordt geen parkeerroute meer aangegeven, maar komt de automobilist bij het parkeerterreinen langs de Spoorlaan terecht.



Figuur 2 visuele weergave van de parkeerroutes en parkeerplaatsen in Wolvega

2.2 Vergelijking met theoretische situatie

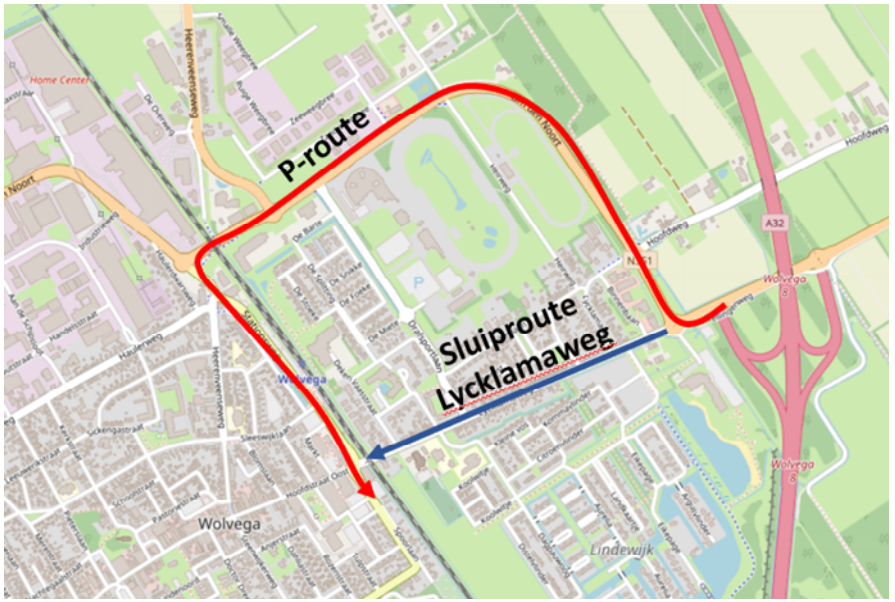
Voor de bestemming centrum Wolvega, is er voor de autogebruiker een P-route opgesteld en in kaart gebracht door BRO (Figuur 4).
Vanuit noordelijke, westelijke en zuidelijke richting is de P-route, in dit



Figuur 4: P-route (BRO-analyse)

voorstel, intuïtief voor de autogebruiker. Het autoverkeer wordt richting de parkeerplaatsen in het centrum geleid en dit is aangegeven met blauwe P-route-borden.

Vanuit oostelijke richting wordt het verkeer over de N351 en vervolgens de Stationsweg geleid.
Wat op basis van gemeentelijk beleid en/of bewonersperspectief wenselijk is. Echter is deze route niet intuïtief en zal men over de



Figuur 3: Officiële P-route en route via Lycklamaweg

Lyklamaweg de route naar het centrum volgen. Ook wanneer een navigatieplatform zoals TomTom of Google-maps wordt gebruikt, wordt de autobestuurder over de Lyklamaweg gestuurd (Figuur 3). Dit maakt de P-route vanaf de A32 tot aansluiting op de rotonde Heereveenseweg onduidelijk. Een gepaste oplossing voor ‘sluipverkeer’ is in ontwikkeling

Onder het kopje “Schouw” is reeds een beschrijving gegeven van de aangegeven parkeerroutes vanaf het oosten en westen van Wolvega. Deze parkeerroutes komen op het moment niet overeen met de kaart van P-routes in Figuur 4. De bebording is op deze routes niet overal volledig.

In Figuur 5 zijn locaties van borden aangegeven aan de oostzijde van Wolvega (in blauw). In groen is aangegeven waar beter borden geplaatst kunnen worden om het verkeer in de juiste richting te verwijzen.



Figuur 5: P-route borden (blauw huidig, groen voorgesteld locatie)

3 In en om het centrum

Ook bij het parkeren rondom het centrum en het rijden door het centrum is een schouw gedaan en is de situatie geanalyseerd, met als doel het vinden van mogelijk onveilige of onduidelijke situaties.

3.1 Schouw

Tijdens de schouw bleken een aantal parkeerterreinen voor de onbekende gebruiker lastig te vinden te zijn. Door het beperkte verwijzingssysteem en de eenrichtingswegen in het centrum bereiken de onbekende gebruikers slechts enkele parkeerterreinen. De parkeerterreinen Van der Sandeplein en de parkeerterreinen langs het spoor zijn voor deze gebruikers goed terug te vinden.

3.1.1. Parkeren westzijde

Vooral het parkeerterrein Griffioenpark lijkt een goede uitgangspositie te hebben richting het centrum en bovendien kan hier voor diverse supermarkten geparkeerd worden. Het ligt voor de hand dat het bij dit parkeerterrein op diverse momenten in het weekend erg druk wordt. Via BRO hebben signalen ons bereikt dat de in- en uitgang van dit parkeerterrein op dergelijke momenten erg druk wordt. Bij het schouwen van de situatie bestaat deze drukte niet, maar de verkeerssituatie geeft wel duidelijk aanleiding om dit signaal te geloven. De in- en uitgang van het parkeerterrein bevindt zich uit de voorrang, direct aan de doorgaande weg. Hier ontstaat daarom een conflict tussen doorgaand- en bestemmingsverkeer. Het smalle profiel van de Spoorlaan zorgt er daarbij voor dat een enkele wachtende auto kan zorgen voor een grote wachtrij achter zich. Op drukke momenten zal vooral het links afslaande verkeer moeite hebben het terrein op- en af te komen.



Figuur 6 Inrit parkeerterrein Lidl

3.1.2. Parkeren oostzijde

De terreinen aan de andere zijde van de binnenstad: de Sportlaan en het Van der Sandeplein zijn beter bereikbaar, maar de route hiernaartoe voert over 30-km/u wegen waarvan het minder gewenst is er veel verkeer overheen te leiden.

3.1.3. Parkeren noordzijde

Aan de noordzijde bevinden zich de parkeerterreinen Pastorieplein en Acht-Pilarenplein. Naar deze terreinen wordt in het parkeerverwijssysteem niet verwezen. Ze zijn in de praktijk te bereiken via 30km/u wegen aan de noordzijde van het centrum en via de Van Harenstraat. Deze terreinen bieden de beste uitgangspositie om het centrum in te wandelen, maar zijn met de auto ook het lastigst bereikbaar.

3.1.4. Parkeerregimes

Het parkeerregime op de diverse parkeerterreinen is bovendien niet in één oogopslag duidelijk. Dit is ook zichtbaar in Tabel 1. Dit kan mogelijk leiden tot foutparkeren.

3.1.5. Rijden door het centrum

Het centrum zelf mag bijna overal gereden worden. Voor een incidentele gebruiker is het niet duidelijk wanneer waar nu in welke richting gereden mag worden. De locaties met diverse onderborden en het steeds wisselende beleid qua verplichte rijrichtingen zorgt voor aanzienlijke verwarring. Het uiterlijk van de weg maakt aan de weggebruiker wel duidelijk dat hard rijden niet gewenst is, maar het eenrichtingsregime is niet direct duidelijk. Ook het gedeelte van de weg waar venstertijden gelden heeft geen duidelijk ander karakter dan de rest van de weg. Dit zorgt mogelijk voor oneigenlijk gebruik van dit gedeelte van de weg. Als een weggebruiker het bord mist, wordt hij daarna niet meer gecorrigeerd of gewezen op zijn fout.

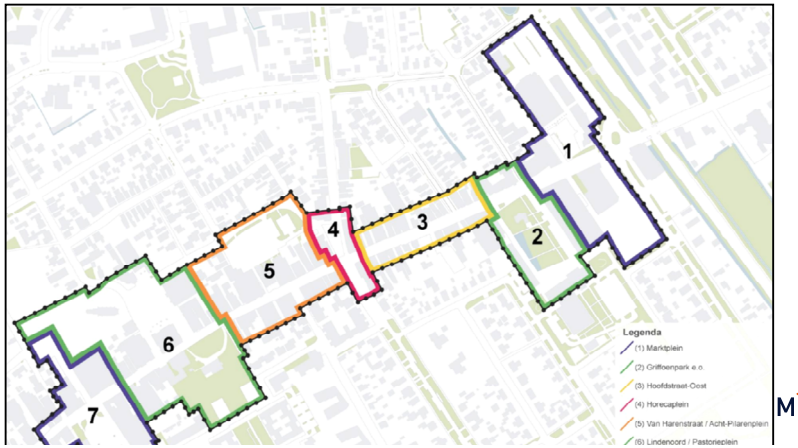


Figuur 7 beperking met uitzonderingen

3.2 Parkeren

Om een beeld te geven over het parkeren in Wolvega, is er een analyse uitgevoerd over de locatie van de parkeerplaatsen, verwijzingen, betaald parkeren en maximale duur (zie Tabel 1). Als uitgangspunt zijn de analysegebieden van BRO gevolgd:

1. Marktplein
2. Griffioenpark e.o.
3. Hoofdstraat-Oost
4. Horecaplein
5. Van Harenstraat/ Acht-Pilarenplein
6. Lindenoord. Pastorieplein
7. Van de Sandenplein



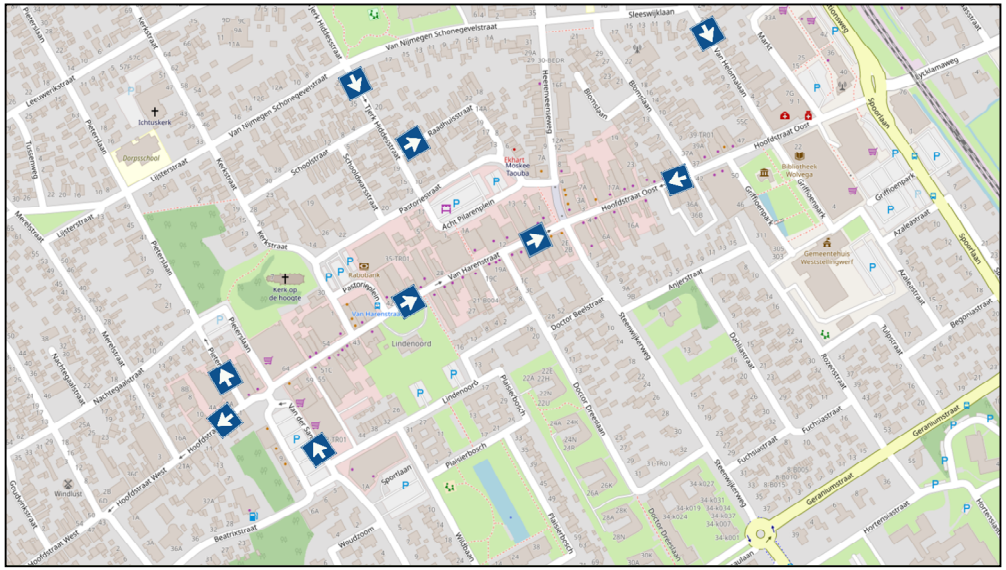
Figuur 8: Analysegebieden Wolvega (BRO)

Tabel 1 Analyse parkeergelegenheid Wolvega

Gebied	Deelgebied	Aantal parkeerplekken??	Blauwe zone	Maximale duur	Tijden parkeerbeleid
1. Marktplein	P-Markt		Blauwe zone	3 uur	Ma – zo : 8:00 – 18:00 Do: 18:00 - 21:00
	P-Jumbo		N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.
	P-Lidl		N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.
2. Griffioenpark e.o.	P-bibliotheek		Blauwe zone	3 uur	Ma – zo : 8:00 – 18:00 Do: 18:00 - 21:00
	P-Hoofdstraat Oost		Blauwe zone	3 uur	Ma – zo : 8:00 – 18:00 Do: 18:00 - 21:00
	P-gemeentehuis		N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.
3. Hoofdstraat-Oost	P-Hoofdstraat Oost		Blauwe zone	3 uur	Ma – zo : 8:00 – 18:00 Do: 18:00 - 21:00
	P-Promenadeplein		N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.
4. Horecaplein			N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.
5. Van Harenstraat / Acht-Pilarenplein	P-Acht-Pilarenplein		Blauwe zone	2 uur	Ma – zo : 8:00 – 18:00 Do: 18:00 - 21:00 Parkeerverbod Wo: 6.00-9.00 i.v.m. weekmarkt
	P-Van Harenstraat		N.v.t.	N.v.t.	Parkeren verboden
6. Lindenoord . Pastorieplein	Lindenoord		N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.
	P-Pastorieplein		Blauwe zone	2 uur	Ma – zo : 8:00 – 18:00 Do: 18:00 - 21:00
7. Van de Sandenplein	P-Van de Sandeplein		Blauwe zone	3 uur	Ma – zo : 8:00 – 18:00 Do: 18:00 - 21:00
	P-Albert Heijn		Privéterrein	2 uur	N.v.t.

3.3 Verkeersstructuur in het centrum

Naast het verkeer om het centrum en de betreffende aangewezen parkeergelegenheden, is er een analyse uitgevoerd omtrent de verkeersstructuur rondom het centrum. De resultaten hiervan zijn gepresenteerd in figuur 1.
Van west naar oost veranderen de rijrichtingen op de Hoofdstraat én van Harenstraat twee keer van richting. Daarnaast is de van Harenstraat beperkt toegankelijk vanwege venstertijden. Door de combinatie van verschillende rijrichtingen én is verwarrend voor de weggebruiker
Ten slotte liggen er rond de Hoofdstraat (beide zijden) verschillende straten met eenrichtingswegen waarvan de logica in de richtingen niet direct duidelijk is voor de gebruiker.



Figuur 9 Eenrichtingswegen centrum Wolvega. Bij het aangegeven kader (rood) – Van Harenstraat – geldt aanvullend beleid: Verboden in te rijden voor gemotoriseerd verkeer en bromfietsen – Uitgezonderd: Ma-za 6.00-13.00 – Uitgezonderd bewoners

4 Oplossingsrichtingen

In voorgaande hoofdstukken is de huidige situatie met betrekking tot parkeren en parkeerroutes beoordeeld. Deze beoordeling is samengevat in de volgende vier hoofdproblemen:

- De Lycklamaweg die als sluiproute gebruikt wordt
- De ingang van de parkeerplaats bij de Lidl
- Onduidelijke verkeersstructuur in het centrum
- Onduidelijkheden in parkeerverwijssysteem en parkeerregimes

In dit hoofdstuk worden voor de belangrijkste drie geïdentificeerde problemen mogelijke oplossingsrichtingen uiteengezet. Voor de Lycklamaweg loopt al een traject.

4.1 Route naar het centrum (vanaf west)

De logische route naar het centrum leidt vanaf het westen gezien op dit moment nog over de Lycklamaweg. Maatregelen om deze route te ontmoedigen zijn al in ontwikkeling. Deze maatregelen zijn noodzakelijk om het verkeer over de gewenste route naar het centrum te leiden. Aanvullende maatregelen lijken hiervoor niet noodzakelijk. Vanaf de oostzijde is de route naar het centrum al zoals gewenst.

4.2 Ingang parkeerplaats Lidl

Het probleem op deze locatie is dat op beperkte ruimte veel bewegingen gemaakt moeten worden. Om de situatie veiliger te maken en de doorstroming te verbeteren zijn in grote lijnen twee oplossingsrichtingen denkbaar. Enerzijds kan het kruispunt aangepast worden, zodat meer ruimte ontstaat om het parkeerterrein op te draaien en af te rijden.

Anderzijds kan de hoeveelheid in- en uitritten van het parkeerterrein verhoogd worden waarbij het in- en uitrijdende verkeer beter gescheiden wordt.

4.2.1. Ander type kruising bij parkeerterrein Lidl

Bij de kruising tussen de Spoorlaan en de in- en uitgang van het parkeerterrein van de Lidl kan een ander type kruising worden aangelegd om de verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren. Hiervoor zijn diverse mogelijkheden. Al deze mogelijkheden vragen meer ruimte dan de huidige kruising. De huidige kruising is ongeveer 6 meter breed.

Optie 1: rotonde
Een rotonde zorgt op deze plek naar verwachting voor de beste doorstroming, omdat deze verkeer van de diverse richtingen op een logische volgorde voorrang geeft. Alle richtingen komen op natuurlijke wijze aan bod. Het aanleggen van een rotonde op deze plek vraagt echter veel ruimte, de minimale buitenstraal van een rotonde is 16 meter. Gezien er ook een bus over de rotonde rijdt is een buitenstraal van 22 meter hier aan te bevelen.

Optie 2: Voorrangsplein
Een tweede optie die zowel doorstroming als verkeersveiligheid op de locatie verbetert is een voorrangsplein. Een goed voorbeeld hiervan ligt enkele meters verderop bij de aansluiting van de Lycklamaweg op de Spoorlaan. Deze optie is gunstiger voor het doorgaande verkeer en minder gunstig voor het verkeer van en naar het parkeerterrein. Het grote nadeel van deze kruispuntvorm dat ook deze veel ruimte kost. Het voorrangsplein bij de Lycklamaweg is ongeveer 22 meter breed.

Optie 3: Brede middenberm
Een minimale verbetering voor de doorstroming en verkeersveiligheid kan ook bereikt worden met het aanleggen van een brede middenberm. Bij een brede middenberm kan een voertuig zich in de middenberm

opstellen. Dit zorgt er voor verkeer vanaf het zuiden voor dat even gewacht kan worden voor de andere rijstrook kan worden overgestoken, zodat het doorgaande verkeer niet hoeft te wachten op deze auto. Voor het verkeer vanaf het parkeerterrein wordt links afslaan makkelijker omdat dit in twee fasen kan. Een variant op deze optie is een linksaf strook vanaf het zuiden. Dit zorgt voor betere doorstroming, maar biedt verkeer vanaf het parkeerterrein niet meer de mogelijkheid om in twee stappen linksaf te slaan. Het ruimtegebruik van deze variant is groter dan de huidige kruising, maar kleiner dan het voorrangsplein of de rotonde.

4.2.2. *Meer in- en uitgangen van het parkeerterrein*

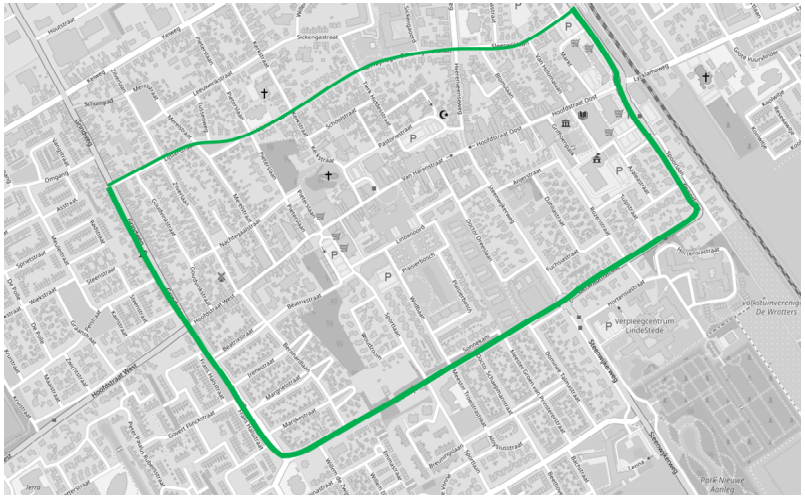
Door meer in- of uitgangen van het parkeerterrein te maken, waarbij elke kruising expliciet voor het in- of uitrijden van het parkeerterrein is, ontstaat een situatie waarbij minder conflicterende stromen op dezelfde plek bijeenkomen. Dit kan zorgen voor het makkelijker in- en uitrijden van het parkeerterrein. Logische nieuwe inrijlocaties zijn aan de noord- en aan de zuidzijde van het parkeerterrein. Ook een nieuwe uitrit aan de Azaleastraat is hierbij een mogelijkheid. Het meest logisch is hierbij om twee of drie in- en uitgangen te maken. In deze situatie kan bovendien overwogen worden een éénrichtingscircuit aan te leggen. Op die manier kan allen in- of uitgereden worden bij een kruising, waardoor per kruising minder conflicterende stromen aanwezig zijn.

4.3 Verkeersstromen binnen het centrum.

In het centrumgebied kunnen we principes voor de routering van het verkeer vaststellen op 2 gebieden: de doorgaande route en aansluitende wegen.

4.3.1. *Centrumring*

Om alle parkeerterreinen goed te kunnen bereiken is het noodzakelijk een duidelijke centrumring te creëren. Op 3 assen is deze centrumring redelijk logisch: de Stationsweg/Spoorlaan aan de oostzijde, de Geraniumstraat/Oranje Nassaulaan aan de zuidzijde en de Julianalaan/Grindweg aan de westzijde. Al deze wegen zijn gebiedsontsluitingswegen en daarmee geschikt om het verkeer rondom het centrum af te wikkelen. Aan de noordzijde is de dichtstbijzijnde doorgaande gebiedsontsluitingsweg de N351. Deze route is ongeschikt om de parkeerterreinen aan de noordzijde van het centrum te ontsluiten, omdat deze weg te ver weg ligt en geen directe verbinding heeft met de terreinen. Omdat het ook ongewenst is deze parkeerterreinen via de Hoofdstraat/Van Haarenstraat te ontsluiten, omdat dit gebied belangrijk is voor voetgangers en fietsers. Daarom is een andere route aan de noordzijde van het centrum noodzakelijk. Hiervoor is de meest logische optie de Lijsterstraat/Van Nijmegen Schonegevelstraat/Sleeswijklaan omdat deze doorgaande route het dichtst bij de parkeerterreinen ligt. In de analyse van BRO wordt hiervoor de Keiweg/Haulerweg aangegeven. Deze route heeft hetzelfde profiel als de Lijsterstraat/Van Nijmegen Schonegevelstraat/Sleeswijklaan maar ligt verder weg van de parkeerpeerterreinen.

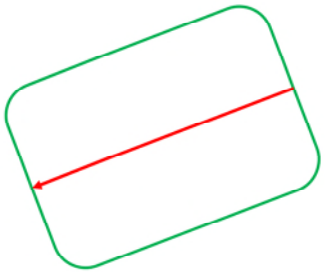


Figuur 10 voorstel centrumring

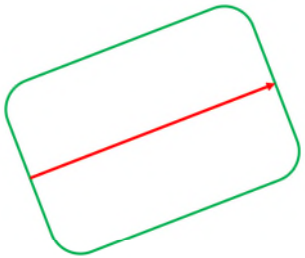
4.3.2. Hoofdstraat/Van Haarenstraat

Voor het probleem van wisselende eenrichting op de Hoofdstraat oost en west en Van Harenstraat zijn op globaal niveau 5 principes denkbaar. Deze principes zijn hieronder schematisch weergegeven. De groene lijn geeft de p-ring weer en de rode lijnen stellen de Hoofdstraat/Van Harenstraat voor. Het is niet wenselijk dat de richting meer dan één keer wijzigt op het traject omdat dit leidt tot zeer ingewikkelde routes die niet makkelijk en snel te interpreteren zijn.
Het gebruik van venstertijden is ook een mogelijkheid, maar dit maakt de situatie ingewikkeld voor de weggebruiker. Indien venstertijden gebruikt worden, raden wij af dit te combineren met uitzonderingen voor bestemmingsverkeer
NB: het gaat hier om principes, de locatie van de knip en de aansluitingen kan later nader bepaald worden.

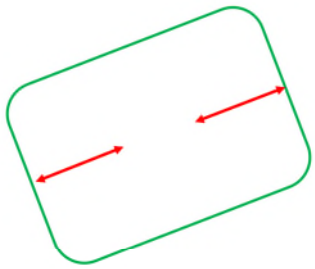
Optie 1: oost-west



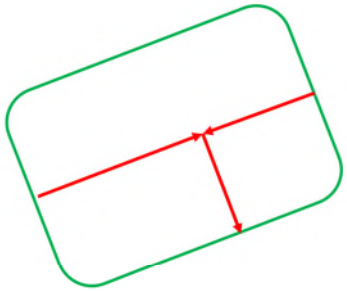
Optie 2: west-oost



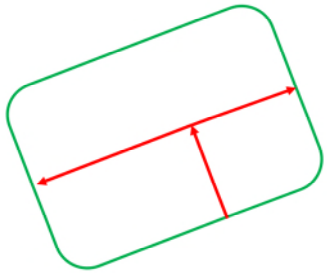
Optie 3: knippen



Optie 4: naar elkaar



Optie 5: van elkaar af



Optie 1 oost-west
Het eerste principe is eenvoudig en voor iedereen te begrijpen. Het belangrijkste nadeel van deze variant is dat het voor doorgaand verkeer eenvoudig wordt om het centrum van het dorp te doorkruisen. Er zijn vrijwel geen belemmeringen om deze route te rijden.

Optie 2: west-oost
Ook het tweede principe is eenvoudig en voor iedereen te begrijpen. Ook deze variant heeft het probleem dat doorgaand verkeer door het centrum heen kan, nu alleen vanaf de andere kant van het centrum.

Optie 3: knippen
In deze variant wordt gekozen voor een niet-doorgaande verbinding door het centrum. Dit betekent dat doorgaand verkeer niet mogelijk is en wellicht ook niet voor elke winkel gekomen kan worden met een auto. Bevoorrading van winkels gaat in dit geval via de achterzijde van de winkels of in venstertijden. Deze variant stimuleert het meest om aan de randen van het centrum te parkeren. Wel is aan het einde van de route een keermogelijkheid noodzakelijk of moet de mogelijkheid gecreëerd worden om een zijweg in te rijden. Het grootste voordeel van deze variant is dat een exclusief voetgangers/fietsgebied gecreëerd kan worden in het centrum.

Optie 4: naar elkaar toe
In deze optie kan elke winkel met de auto bereikt worden, maar is doorgaand verkeer niet mogelijk. Het is makkelijk om vanaf de oost- of westzijde het centrum in te rijden, maar er uit rijden moet altijd via één vaste route. Dit zorgt voor een duidelijk beeld binnen het centrum en een rustig verkeersbeeld.

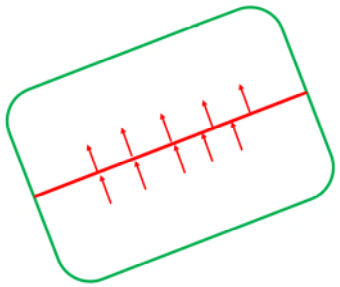
Optie 5: van elkaar af
Net als in optie 4 kan elke locatie met de auto bereikt worden, maar is doorgaand verkeer niet mogelijk. Het inrijden van het centrum vanaf de oost- of westzijde is iets ingewikkelder, waardoor de te verwachten hoeveelheid verkeer in de winkelstraat iets lager zal zijn. Het uitrijden van het centrum is in dit geval juist wel erg eenvoudig.

4.3.3. Overige wegen in het centrum
Ook voor de overige wegen in het centrum zijn diverse mogelijkheden denkbaar waarmee het voor het verkeer eenvoudig duidelijk is hoe gereden moet worden. Als overal voor hetzelfde principe wordt gekozen ontstaat een eenduidig en eenvoudig te gebruiken systeem. Hoewel het huidige systeem niet verkeerd is, is het voor mensen die niet hier wonen verwarrend en ontstaan bovendien negatieve bijeffecten zoals de mogelijkheid van doorgaand verkeer op diverse routes. Sommige principes hieronder weten dit te voorkomen.

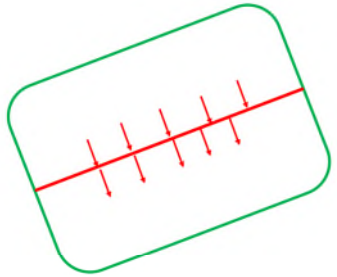
Bij onderstaande principes hoeven geen hele wegen éénrichting gemaakt te worden, maar in ieder geval de aansluitingen vanaf de hoofdas.

NB: niet alle opties kunnen gecombineerd worden met de opties uit 4.3.2.

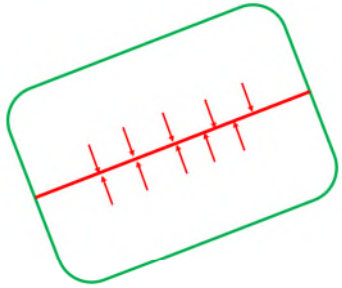
Optie A: richting noord



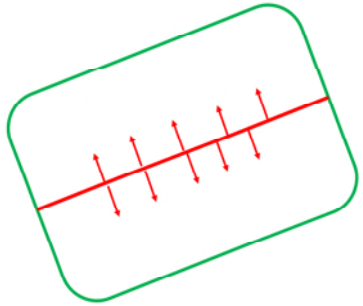
Optie B: richting zuid



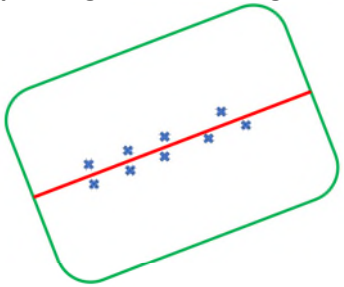
Optie C: naar het centrum



Optie D: vanaf het centrum



Optie E: geen aansluitingen



Optie A: richting noord
Deze optie geeft een eenduidig beeld voor de weggebruiker: vanaf zuid naar noord kan hij rijden, in de tegenovergestelde richting moet hij omrijden via de centrumring. Het centrum kan vanaf de zuidzijde goed bereikt worden en wegkomen vanuit het centrum kan over de hoofdas of via het noorden.

Optie B: richting zuid
Deze optie geeft ook een eenduidig beeld voor de weggebruiker: vanaf noord naar zuid kan hij rijden, in tegenovergestelde richting moet hij omrijden via de centrumring. Het centrum kan vanaf de noordzijde goed bereikt worden en wegkomen vanuit het centrum kan over de hoofdas of via het zuiden.

Optie C: Naar het centrum
In deze variant is de hoofdas wel te bereiken met de auto, maar eenmaal daar moet de verplichte rijrichting gevolgd worden om het centrum uit te komen. Deze variant zorgt naar verwachting voor duidelijkheid, maar veel autoverkeer door het centrum.

Optie D: vanaf het centrum
In deze variant is de hoofdas alleen vanaf het begin en het einde van de Hoofdstraat te bereiken. Vanaf de hoofdas is het alleen maar mogelijk om aan beide zijden van de weg de zijwegen in te rijden. Dit principe houdt het centrum goed bereikbaar, maar voorkomt veel verkeer. Wel is deze optie aantrekkelijk voor bestemmingsverkeer in de directe omgeving van de hoofdas.

Optie E: geen aansluitingen
Door geen aansluitingen te maken tussen de hoofdas en de zijwegen blijven wel alle winkels met de auto en voor bevoorrading bereikbaar, maar kunnen geen andere locaties via de weg bereikt worden. Dit vraagt wel om een goede inpassing van aanliggende wegen, die daardoor doodlopend worden. Hierbij moeten keermogelijkheden ingepast worden. Het niet aansluiten van zijwegen zorgt naar verwachting in combinatie met één van de opties 1 tot 5 voor het minste verkeer op de hoofdas.

4.4 Parkeerverwijssysteem en parkeerregimes

Het parkeerverwijssysteem dat BRO heeft uitgetekend in Figuur 4 biedt een goed inzicht in hoe het systeem zou moeten functioneren: een ring om het centrum waar het verkeer heen gestuurd wordt en op bepaalde punten nog specifieke aanwijzingen naar 1 of 2 parkeerlocaties.

Bij de entrees naar het dorp kan de parkeerroute in 2 richtingen aangegeven worden, waarbij eventueel het aantal parkeerplekken kan worden aangegeven dat via een bepaalde route logisch te bereiken is.

Door de bebording aan te passen zodat het verkeer over de aangegeven centrumring rijdt en op specifieke locaties (zoals bij de kruising Oranje Nassaulaan – Sportlaan) een verwijzing naar specifieke parkeerterreinen te geven ontstaat een systeem dat duidelijk is voor de gebruikers.

Omdat de parkeerterreinen vanaf de centrumring niet zichtbaar zijn, is het extra belangrijk dat de verwijzingen vanaf de centrumring naar de parkeerterreinen goed zichtbaar zijn en inzicht geven in het aantal parkeerplaatsen, liefst met het aantal beschikbare parkeerplaatsen.

Parkeerregimes zijn op dit moment wisselend en daardoor onduidelijk. Wanneer en waar je mag parkeren is soms een zoekplaatje voor de gebruiker. Een explicietere weergave en indien mogelijk meer eenduidigheid tussen de parkeerterreinen is hierbij een vereiste.

5 Conclusies en aanbevelingen

De gemeente Weststellingwerf en BRO stellen gezamenlijk een centrumvisie op en hebben daarbij behoefte aan meer inzicht in de verkeerssituatie. Middels deze Quick scan wordt meer inzicht verschaft in de verkeerssituatie en de mogelijke knelpunten in en rondom het centrum en op toeleidende wegen.

In deze Quick scan zijn de volgende onderdelen beoordeeld:

- Routes naar het centrum
  Deze routes zijn duidelijk, maar de route vanaf het oosten vraagt wel een betere routegeleiding
- Verkeersstructuur om het centrum
  De “centrumring” en “parkeerroute” hebben op het moment op diverse punten een onduidelijke structuur. Daarnaast is de ingang van het parkeerterrein bij de Lidl onduidelijk en mogelijk onveilig.
- Verkeersstructuur in het centrum
  De verkeersstructuur in het centrum is voor de gebruiker niet éénduidig en kan daardoor leiden tot verkeerd gebruik.
- Parkeerverwijssysteem en parkeerregimes
  Het parkeerverwijssysteem kent op diverse punten onduidelijkheden, waardoor het voor de incidentele gebruiker lastig is de juiste parkeerplaatsen te vinden. De parkeerregimes verschillen bovendien aanzienlijk tussen de parkeerterreinen, waardoor het niet éénduidig is voor de weggebruiker of hij op een parkeerterrein mag parkeren of niet.

Voor de bovenstaande punten zijn ook oplossingsrichtingen geformuleerd.

Ingang parkeerplaats Lidl
De ingang van de parkeerplaats bij de Lidl is lastig anders vorm te geven, omdat de oplossingsrichtingen allemaal (veel) meer ruimte vragen dan het huidige kruispunt. Het is echter wel redelijk eenvoudig de lay-out van het parkeerterrein en de hoeveelheid in- en uitgangen te wijzigen. We bevelen hierbij aan te kiezen voor exclusieve in- en uitgangen, om de bijbehorende kruispunten zo eenvoudig mogelijk te maken.

Centrumring
De centrumring dient te bestaan uit de doorgaande wegen die het dichtst bij de parkeerterreinen komen. Deze zijn weergegeven in Figuur 10. De wegen aan de noordzijde zijn niet geschikt voor grote hoeveelheden verkeer. Daarom bevelen we aan de centrumring wel op deze manier aan te leggen, maar te sturen op het meeste gebruik van de zuidzijde van de ring en de daarbij behorende parkeerterreinen.

Verkeersstructuur in het centrum
In paragraaf 4.3 zijn 5 principes voor de hoofdas en 5 principes voor de aansluitingen beschouwd. Diverse mogelijkheden hiervan bieden verschillende voordelen. Van de principes voor de hoofdas bevelen wij aan niet te kiezen voor opties 1 of 2 (doorgaande as door het centrum oost-west of west-oost), omdat dit mogelijk tot sluipverkeer kan leiden. Opties 4 en 5 (van elkaar af en naar elkaar toe) lijken veel op het huidige regime, alleen wordt dit in dit geval doorgetrokken over de Hoofdstraat west. Het knippen van de route zorgt voor het meest verkeersluwe centrum. Bij het gebruik van venstertijden bevelen aan geen uitzonderingen te maken voor bestemmingsverkeer, omdat dit leidt tot onduidelijkheid voor de weggebruiker.

De keuze voor de aansluitingen vanuit zijwegen is afhankelijk van de keuze voor de hoofdas. Hoe minder aansluitingen met zijwegen gemaakt worden, hoe minder verkeer op de hoofdas te verwachten is. Alle opties kennen hierbij specifieke voor- en nadelen.

Parkeerverwijssysteem en parkeerregimes
Het parkeerverwijssysteem moet gebruikers eenvoudig naar parkeerplaatsen leiden. Keuzevrijheid voor de gebruiker is hierbij gewenst. Een duidelijke keuze voor een centrumring, die ook als “parkeerring” gebruikt wordt en verwijzingen naar specifieke parkeerplaatsen vanaf die ring is de meest duidelijke structuur om deze duidelijkheid aan gebruikers te bieden.
Daarnaast heeft de gebruiker bij het oprijden van een parkeerterrein duidelijkheid nodig over het parkeerregime dat daar geldt. Dit kan door een eenduidig parkeerregime in het hele centrum of door duidelijke informatievoorziening bij het oprijden van de parkeerterreinen. Beide opties hebben hierbij hun eigen voor- en nadelen.

Colofon

Opdrachtgever BRO

Uitgave Movares Nederland B.V.
Kennislijn Omgeving en Processen
groep Mobiliteit en Ruimte:Mobiliteit en Ruimte
Daalseplein 100
Postbus 2855
3500 GW Utrecht
Telefoon 0613942998

Ondertekenaar M.C. van der Linden

Projectnummer MN002077

Kenmerk quick scan Wolvega

© 2020, Movares Nederland B.V.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Movares Nederland B.V.