

RHO ADVISEURS - MEMO

DATUM 10 april 2025
KENMERK 20250344/202884/ARKo
VAN Arnoud Koens

PROJECT 20250344 Zuidwolde - Middelveen V - woningbouw
OPDRACHTGEVER Samenwerkingsorganisatie De Wolden Hoogeveen

MOBILITEITSTOETS MIDDELVEEN ZUIDWOLDE

TOETSINGSKADER

Op het gebied van verkeer en vervoer bestaat geen specifieke wetgeving die relevant is voor de voorgenomen activiteit. Wel dient in het kader van het ruimtelijk plan dat de activiteit mogelijk maakt te worden onderbouwd dat er voldaan wordt aan een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Dit houdt onder meer in dat er voldoende parkeergelegenheid aanwezig is voor het opvangen van de beoogde parkeerbehoefte en dat de eventuele verkeerstoename niet leidt tot knelpunten in de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling van het omliggende wegennet.

ONTSLUITING

Langzaam verkeer

Het langzaam verkeer wordt aan de oostelijke zijde van de projectlocatie ontsloten op het langzaam verkeersnetwerk van de naastgelegen woonwijk. Er bevinden zich in deze woonwijk geen fietspaden. Voor fietsers is vanaf de Trijklompen een fietspad dat in oostelijke richting leidt naar de Ommerweg. Aan de westzijde van de Ommerweg, in de rijrichting naar het zuiden, ligt een vrijliggend fietspad dat in beide richtingen gebruikt kan worden. Daarnaast wordt een nieuwe ontsluiting voor langzaam verkeer aangelegd richting de Middelveenseweg. In noordelijke richting bevinden zich op de Ommerweg aan beide zijden van de weg fietssuggestiestroken. Met uitzondering van een tandartsenpraktijk gelegen op circa 200 meter vanaf de planlocatie zijn er geen relevante voorzieningen gelegen op loopafstand van de beoogde ontwikkeling.

Openbaar vervoer

Op ongeveer 350 meter loopafstand van de projectlocatie bevinden zich twee bushaltes aan weerszijden van de Ommerweg. Elk uur vertrekt hier een bus richting Hoogeveen of Dedemsvaart.

Gemotoriseerd verkeer

De projectlocatie is gelegen tussen de Middelveenseweg aan de westzijde en de Landschapslaan/Turflaan aan de oostzijde. De Middelveenseweg (60 km/uur) is een erftoegangsweg gelegen buiten de bebouwde kom. Deze weg wordt grotendeels gebruikt voor bestemmingsverkeer richting de agrarische bedrijven en percelen gelegen aan deze weg. Er zal geen ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer plaatsvinden richting de Middelveenseweg. De Landschapslaan/Turflaan (30 km/uur) is een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Via deze weg kan de gebiedsontsluitingsweg Ommerweg worden bereikt. Via deze weg kan in noordoostelijke richting via de Slagendijk de N48 worden bereikt. De N48 staat in noordelijke richting in verbinding met de A28 en de A37. In zuidelijke richting staat de N48 in verbinding met de N377.

VERKEER

Voor het bepalen van de verkeerstoename als gevolg van de beoogde ontwikkeling is gebruik gemaakt van kencijfers uit CROW-publicatie 744 'Parkeerkencijfers 2024'. Voor het bepalen van de te hanteren kencijfers wordt op basis van CBS-data voor de gemeente De Wolden een stedelijkheidsgraad van 'niet stedelijk' aangehouden. Het gebiedstype van de projectlocatie is gedefinieerd als 'rest bebouwde kom'. Tenslotte wordt op basis van de omgevingsadressendichtheid en het gemiddelde autobezit binnen de gemeente De Wolden conform het CBS per kencijfer het gemiddelde van de bandbreedte aangehouden.

In de bestaande situatie is de projectlocatie een braakliggend terrein. De beoogde ontwikkeling voorziet in de realisatie van maximaal 149 woningen. Met behulp van de CROW-kencijfers is de verkeersgeneratie voor een gemiddelde weekdag berekend. Voor het beoordelen van de verkeersafwikkeling is echter de gemiddelde werkdag maatgevend. Voor het omrekenen van weekdag naar werkdag wordt conform CROW 744 voor woonfuncties een omrekenfactor van 1,11 toegepast. In tabel 1 is de verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling berekend.

In totaal zorgt de beoogde ontwikkeling voor een verkeerstoename van 1.011 mvt/etmaal gedurende een gemiddelde weekdag, wat neerkomt op 1.123 mvt/etmaal gedurende een gemiddelde werkdag.

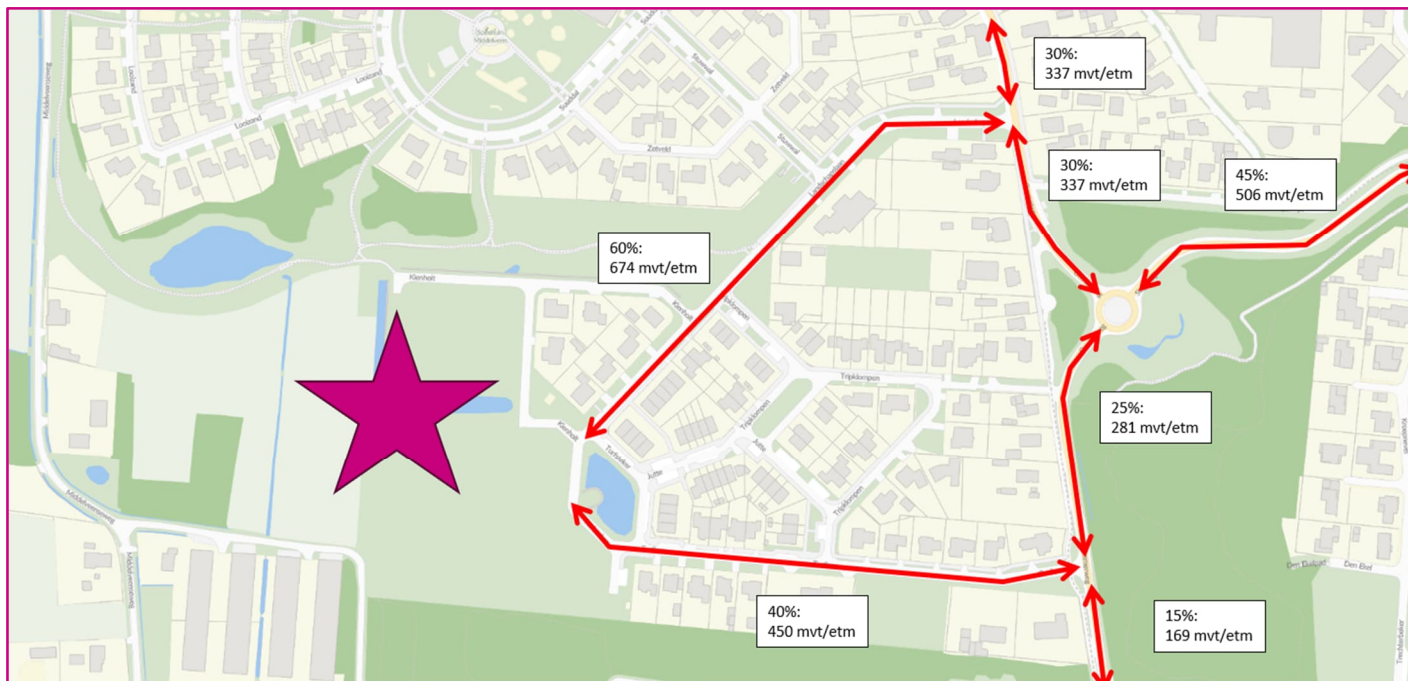
Tabel 1 Verkeersgeneratie beoogde ontwikkeling

Functie	Aantal	Kencijfer	Weekdag (mvt/etmaal)	Werkdag (mvt/etmaal)
Huur, huis, sociale sector	30	4,8	144,0	159,8
Koop, huis, tussen/hoek	72	7,4	532,8	591,4
Koop, huis, vrijstaand	9	8,2	73,8	81,9
Koop, huis, twee-onder-een-kap	18	7,8	140,4	155,8
Koop, appartement, 75-100 m ² bvo	20	6	120,0	133,2
Totaal			1.011	1.123

VERKEERSTOEDELING

Voor het bepalen van de toedeling van het gegenereerde verkeer is gebruik gemaakt van de navigatietool van Google Maps. De projectlocatie wordt in westelijke richting ontsloten via de Middelveenseweg voor langzaam verkeer. Er vindt geen ontsluiting plaats via de Middelveense weg voor gemotoriseerd verkeer.

Al het verkeer (100%) wordt zodoende ontsloten via de Landschapslaan (60%) of de Turflaan (40%). Via de Landschapslaan kan de kruising met de Hoofdstraat worden bereikt. Vanaf dit kruispunt wordt vervolgens 30% (337 mvt/etmaal) in noordelijke richting naar het centrumgebied van Zuidwolde ontsloten. 30% (337 mvt/etmaal) van het verkeer wordt ontsloten in zuidelijke richting waar via de rotonde aan de Ommerweg/Slagendijk de N48 kan worden bereikt. Via de Turflaan wordt 25% (281 mvt/etmaal) van het verkeer in noordelijke richting ontsloten naar de rotonde Ommerweg/Slagendijk. 15% (169 mvt/etmaal) van het verkeer wordt ontsloten via de Ommerweg in zuidelijke richting ontsloten. In de onderstaande figuur is de gehanteerde verkeerstoedeling weergegeven.



Figuur 1 De toedeling van het gegenereerde verkeer

Beoordeling verkeersafwikkeling- en verkeersveiligheid

De hoogste verkeerstoename als gevolg van de beoogde ontwikkeling vindt plaats op de Landschapslaan, waar de beoogde ontwikkeling zorgt voor een verkeerstoename van 674 mvt/etmaal. De Landschapslaan ontsluit ook reeds het verkeer van de bestaande woonwijk.

Voor het bepalen van de autonome intensiteiten op de omliggende wegen is aangesloten bij vanuit de gemeente aangeleverde telgegevens. Omdat voor ruimtelijke ontwikkelingen relevant is om te kijken naar de situatie 10 jaar na realisatie zijn de verkeersintensiteiten van de Landschapslaan en de Turflaan doorgerekend naar het toekomstjaar 2035 met behulp van een standaard autonoom groeipercentage van 1% per jaar. In de onderstaande tabel zijn de verkeersintensiteiten van de omliggende wegen weergegeven in de autonome situatie en na toevoeging van de planbijdrage.

Tabel 2 Verkeersintensiteit omliggende wegen autonoom en beoogd per werkdag

Wegvak	Bron verkeersgegevens	Basisjaar	Intensiteit basisjaar autonoom (mvt/etmaal)	Intensiteit 2035 autonoom (mvt/etmaal)	Planbijdrage (mvt/etmaal)	Intensiteit 2035 incl. planbijdrage (mvt/etmaal)
Turflaan	Verkeerstelling gemeente	2024	462	516	450	966
Landschapslaan	Verkeerstelling gemeente	2024	373	417	674	1.091
Hoofdstraat	Verkeerstelling gemeente	2025	3.936	4.348	337	4.685
Ommerweg	Verkeerstelling gemeente	2024	2.697	3.009	169-281	3.178 – 3.290
Slagendijk	Verkeerstelling gemeente	2018	1.611	1.908	506	2.414

Landschapslaen en Turflaan

De Landschapslaen en Turflaan lopen in elkaar over en zijn ingericht als een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. De wegen hebben een rijbaanbreedte van circa 5,5 meter. Er geldt een maximum snelheidsregime van 30 km/uur. Langs de wegen bevinden zich parkeerhavens. Voor fietsers zijn er geen aparte voorzieningen. Voor voetgangers liggen er voetpaden.

De huidige verkeersintensiteit is 373 mvt/etmaal op de Landschapslaen en 462 op de Turflaan. De toename op de Landschapslaen bedraagt 674 mvt/etmaal en op de Turflaan 450 mvt/etmaal. De toekomstige verkeersintensiteiten stijgt naar 1.091 mvt/etmaal op de Landschapslaen en 966 op de Turflaan. Vooropgesteld dat de verkeersafwikkeling afhankelijk is van de inrichting van wegvakken en kruispunten, kan worden gesteld dat uit de verkeerskundige praktijk blijkt dat het verkeer op 30 km/u-wegen tot een omvang van 4.000 à 6.000 mvt/etmaal veelal vlot en veilig kan worden afgewikkeld. Aangezien de toekomstige verkeersintensiteit ook na realisatie van het plan hier (ruim) onder blijft, kan worden geconcludeerd dat de verkeersafwikkeling voldoende gewaarborgd zal zijn.

Ommerweg/ Hoofdstraat

De Landschapslaen en de Turflaan komen uit op respectievelijk de Hoofdstraat en de Ommerweg. Deze wegen worden ontbroken door een enkelstrooksrotonde. De Ommerweg en de Hoofdstraat zijn ingericht als gebiedsontsluitingswegen type II binnen de bebouwde kom. Op deze wegen geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur. Uit de verkeerskundige praktijk blijkt dat gebiedsontsluitingswegen type II binnen de bebouwde kom doorgaans een verkeersomvang van 6.000 à 15.000 mvt/etmaal vlot en veilig kunnen verwerken afhankelijk van de inrichting van wegvakken en kruispunten. Aangezien de toekomstige verkeersintensiteit ook na realisatie van het plan hier (ruim) onder blijft, kan worden geconcludeerd dat de verkeersafwikkeling voldoende gewaarborgd zal zijn.

Conform het CROW Handboek wegontwerp 2013 wordt als standaard vuistregel aangehouden dat een enkelstrooksrotonde een totale toeleidende verkeersstroom van 20.000 à 25.000 mvt/etmaal aankan.. In totaal bedraagt de toeleidende verkeersstroom op de rotonde na toevoeging van de planbijdrage circa 8.994 mvt/etmaal. Het is aannemelijk dat de ontwikkeling niet tot knelpunten leidt in de verkeersdoorstroming van de rotonde en de Ommerweg/Hoofdstraat.

PARKEREN

De gemeente De Wolden heeft op dit moment geen vastgesteld beleid met betrekking tot parkeren. Bij de planvorming is ten aanzien van het parkeren heeft de gemeente CROW-richtlijnen aangehouden om tot parkeereisen voor dit plan te komen. In tabel 4 is de parkeerbehoefte van de beoogde ontwikkeling berekend.

Tabel 3 Parkeerbehoefte beoogde ontwikkeling

Functie	Aantal	Parkeereis gemeente	Parkeerbehoefte (pp)
Huur, huis, sociale sector	30	1,6	48,0
Koop, huis, tussen/hoek	72	1,8	129,6
Koop, huis, vrijstaand	9	0,3	2,7
Koop, huis, twee-onder-een-kap	18	1	18,0
Koop, appartement, 75-100 m ² bvo	20	1,8	36,0
Totaal			234,3

In totaal bedraagt de parkeerbehoefte van de beoogde ontwikkeling 235 parkeerplaatsen. Als onderdeel van de beoogde ontwikkeling dient te worden voorzien in de realisatie van voldoende parkeergelegenheid voor het opvangen van de volledige parkeerbehoefte binnen de projectlocatie.

CONCLUSIE

De beoogde ontwikkeling zorgt voor een verkeerstoename van 1.123 mvt/etmaal gedurende een gemiddelde werkdag. Het omliggende wegennet aan de oostzijde van het projectgebied kan de verkeerstoename vanuit de beoogde ontwikkeling probleemloos vlot en veilig verwerken.