



Onderwerp : **Onderwerp 9. Centrumontwikkeling verkeersverbinding Heerenveenseweg – 8-pilarenplein**
Datum : **29 januari 2026**

Vragen over de verkeerstechnische impact van de beoogde doorsteek

Er wordt in het Raadsvoorstel aangegeven (onder kanttekeningen) dat deze extra toegang een beperkte hoeveelheid bezoekers van het centrum bedient en daarmee is het verkeerskundig van beperkte waarde. Dit omdat geconstateerd wordt dat de meeste verkeersstromen vanuit het stationsgebied komen, dus vanuit de noord – oostkant.

Vraag 1: In hoeverre klopt de conclusie dat het onderzoek zich op dit moment alleen heeft gericht op de huidige situatie en de mogelijke gevolgen voor de straten die in de onderliggende motie zijn genoemd? (zoals; Tjerk Hidde straat, Kerkstraat, Heerenveenseweg & omliggende straten).

Antwoord vraag 1:

Deze conclusie klopt. Dit onderzoek heeft zich alleen gericht op de huidige situatie.

Vraag 2: Klopt het dat de meting van het onderzoek alleen heeft plaatsgevonden in één week van juli? En zo ja, in hoeverre had een andere periode van meten geleid tot een andere uitkomst van het verkeersonderzoek?

Antwoord vraag 2:

Dat klopt. Dit betrof de week van 3 t/m 9 juli. Er is bewust gekozen voor deze week omdat dit de meest “gemiddelde” week is. De uitkomst van het verkeersonderzoek zal op andere momenten afwijken. In vakantieperiodes met minder verkeersbewegingen en bij hoogtijdagen zoals bij Sinterklaas, Kerst, festivals en evenementen met meer verkeersbewegingen.

Uit het Raadsvoorstel blijkt daarnaast dat de daadwerkelijke gevolgen na realisatie nog niet helemaal zijn in te schatten omdat evaluatie van de verkeersbewegingen als gevolg van de doorsteek duidelijk moet maken welke vervolgacties nodig zijn buiten het plangebied.

Vraag 3: Onze derde vraag is dan ook als volgt. In hoeverre is in zowel het gedane verkeersonderzoek als raadsvoorstel ook al rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen, zoals;

- de (mogelijke) verkeerseffecten van de pilot die gestart wordt op de zaterdagmiddag tussen 12uur en 17.00uur om de winkelstraat deels af te sluiten voor het autoverkeer?
- de (mogelijke) uitbreiding van de genoemde pilot onder sub a. naar andere dagen van de week als wordt geconcludeerd dat de pilot na 2 jaar een succes is en daarmee (mogelijk) wordt uitgebreid naar andere dagen (zoals destijds ook benoemd is in de centrumvisie)?
- de verschillende planontwikkelingen binnen het groene hart waarbij gekeken wordt naar de (on)mogelijkheden van een groot groen park, extra woningbouw, extra entertainment en passende parkeervoorzieningen die (mogelijk) ook weer de nodige gevolgen hebben voor zowel de parkeerbehoefte als algehele bereikbaarheid van het winkelcentrum binnen Wolvega?
- (mogelijke) andere acties binnen de gehele centrumontwikkeling die mogelijk van invloed zijn op de verkeerscirculatie naar zowel het winkelcentrum als beoogde parkeerplaatsen?;
- de uitgesproken ambitie van het college voor grootschalige woningbouw aan de Heirweg in Wolvega (zijnde, de voormalige drafbaanlocatie tussen Victoria Park Wolvega en de N351)?

Antwoord vraag 3 a t/m e:

Het verkeersonderzoek heeft enkel gekeken naar de huidige situatie. Er is niet geanticipeerd op de onder punt a t/m e genoemde ontwikkelingen, omdat de impact hiervan (nog) niet meetbaar is.

Wel is duidelijk dat alle genoemde toekomstige ontwikkelingen invloed zullen hebben op de bereikbaarheid van het centrum.

In het raadsvoorstel wordt de noodzaak van een betere (auto-)bereikbaarheid van het centrum onderbouwd met een toekomstvisie. Het centrum ontwikkelt zich in toenemende mate tot een integraal verblijfsgebied voor winkelen, diensten, wonen en werken met een sterke regionale functie. De auto is in het centrum in toenemende mate te gast (zie ook de bij punt a en b benoemde pilot) en tijdens bepaalde venstertijden is een deel zelfs verboden voor automobilisten.

Vanuit de buurtdorpen/regio gezien is de bereikbaarheid van het centrum met het openbaar vervoer (ook in de toekomst) beperkt. Het belang van een goede autobereikbaarheid blijft daarmee de komende 40 à 50 jaar zeer aannemelijk. De in het GVVP gedefinieerde parkeerstructuur en routing rondom het centrum, wordt met deze doorsteek verbreed.

De door u hierboven benoemde vijf concrete mogelijke ontwikkelingen geven het belang aan van de voorgestelde verbinding, op de (auto-)bereikbaarheid en ontwikkeling van het centrum.

Vragen over de financiën

Vraag 4: Een deel van het budget voor de planontwikkeling 8 – pilarenplein wordt nu ingezet voor de beoogde doorsteek.

- a. Betekent dat dan ook dat deze doorsteek gerealiseerd kan worden binnen het nu gevraagde budget en dat dus alleen extra middelen nodig zijn voor eventuele verdere planvorming van het 8 pilaren plein zelf?

Antwoord 4a:

Ja, dat is correct.

Het planvoorstel voorziet ook in de ontwikkeling van bouwrijpe grond met de mogelijkheid voor realisatie van 3 tot 5 woningen al dan niet in combinatie met een commerciële plint waarin diensten een plek kunnen vinden (bijvoorbeeld een medische praktijk). Gezien de financiële regels voor de gemeente zijn deze verwachte opbrengsten niet meegerekend in het geraamde budget.

- b. Of is de verwachting dat ook extra gelden nodig zijn voor de realisatie van de beoogde doorsteek?

Antwoord 4b:

Zie antwoord 4a.

- c. En zo ja, welke kosten worden nog verwacht en hoe hoog zijn die kosten dan ingeschat?

Antwoord 4c:

Zie antwoord 4a.