

Zienswijzennota

Ontwerp-verkeersbesluit “Afsluiting Zuiderdwarsweg - t.h.v. Brinkstraat 30”

Notitie

Van Afdeling Ruimtelijk Beheer en Realisatie
 Cluster verkeer en mobiliteit

Datum Juni 2025

1. Inleiding

Op 29 november 2024 heeft de gemeente Wierden een ontwerp-verkeersbesluit gepubliceerd met als titel '[Gemeente Wierden - afsluiting Zuiderdwarsweg - t.h.v. Brinkstraat 30](#)'. Een ontwerp-verkeersbesluit is een voorlopige versie van een verkeersbesluit, waarbij belanghebbenden in de mogelijkheid worden gebracht om te reageren op het besluit voordat deze definitief wordt gemaakt (al dan niet aangepast). Dit ontwerp-verkeersbesluit heeft gedurende zes weken ter visie gelegen, van 29 november 2024 t/m 10 januari 2025.

Gedurende de inzagetermijn is één zienswijze ingediend. De zienswijze wordt in deze nota samengevat en beantwoord.

2. Beantwoording zienswijzen

In onderstaande tabellen zijn de reacties beschreven uit de zienswijze beschreven (per hoofdthema). Daarnaast hebben wij ons antwoord daarop beschreven en of de reactie hebben geleid tot wijzigingen van het plan.

2.1. Geen goede onderbouwing: Is het allemaal wel goed onderzocht?

Nr.	Inhoud opmerking	Reactie gemeente						
1	Wij zetten vraagtekens bij de gepresenteerde meetgegevens. Die zouden uitwijzen dat er sprake is van 376 passerende motorvoertuigen per etmaal. Dat is onvoldoende onderbouwd zolang wij niet weten hoe, hoe vaak en in welke periode(n) de metingen zijn uitgevoerd.	In 2024 is, gedurende één week, een verkeerstellingen uitgevoerd op de Zuiderdwarsweg. Met deze verkeertelling is inzicht verkregen in de hoeveelheid verkeer die gebruik maakt van de Zuiderdwarsweg. Op een gemiddelde werkdag maken 376 motorvoertuigen per etmaal gebruik van de Zuiderdwarsweg. Naar aanleiding van de ingekomen zienswijze is opnieuw een telling uitgevoerd. Deze telling is uitgevoerd gedurende 2 weken in de periode van 8 mei tot en met 26 mei 2025. Dergelijke periodes zijn gebruikelijk om een goed beeld te krijgen van de hoeveelheid verkeer. In de gemeten periode zijn op de Zuiderdwarsweg gemiddeld 341 motorvoertuigen per werkdag geteld. Dit is vergelijkbaar met de 376 motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag uit de eerdere telling.						
2	Bovendien lijkt het erop dat de meting (van aantallen passerende auto's) zich enkel hebben beperkt tot de Zuiderdwarsweg en dat belangrijke andere wegen (toe- en afvoer) niet zijn onderzocht. Dit vereist aanvullend onderzoek.	De afweging heeft plaatsgevonden op basis van expert judgement en beschikbare gegevens op omliggende wegen. Naar aanleiding van de ingekomen zienswijze is aanvullend onderzoek gedaan. Begin mei 2025 (zelfde periode als genoemd onder punt 1) zijn op 4 wegvakken aanvullende tellingen uitgevoerd. De resultaten zijn in onderstaande tabel samengevat. <table><tr><th>Weg</th><th>Aantal mvt/etmaal (gem. werkdag)</th></tr><tr><td>Brinkstraat Tussen Dorpsstraat en Zuiderstraat</td><td>664</td></tr><tr><td>Brinkstraat Tussen Erve Borgerinck en Zuiderdwarsweg</td><td>321</td></tr></table>	Weg	Aantal mvt/etmaal (gem. werkdag)	Brinkstraat Tussen Dorpsstraat en Zuiderstraat	664	Brinkstraat Tussen Erve Borgerinck en Zuiderdwarsweg	321
Weg	Aantal mvt/etmaal (gem. werkdag)							
Brinkstraat Tussen Dorpsstraat en Zuiderstraat	664							
Brinkstraat Tussen Erve Borgerinck en Zuiderdwarsweg	321							

		Erve Borgerinck Tussen Brinkstraat en Erve Smedinck 371 Erve Smedinck Tussen Erve Borgerinck en Erve Hobbelinck 371
3	Goed verkeersonderzoek vereist dat niet alleen wordt gekeken naar aantallen passerende motorvoertuigen maar ook naar belastbaarheid van de wegen in de aanpalende buurten, snelheid van motorvoertuigen, geluidsoverlast bij aanpalende woningen en vooral ook naar veiligheid van verkeersdeelnemers.	<i>De belastbaarheid van wegen in relatie tot verkeersveiligheid</i> De Zuiderdwarsweg is met een breedte van 3,0 te smal om (vracht)auto's veilig te laten passeren langs fietsers en voetgangers. Daarbij is staat de bebouwing hier direct op de weg. Volgens de landelijke richtlijnen van kennisinstituut CROW moet een 30 km/u-weg minimaal 3,4 meter breed zijn. De huidige situatie levert daardoor verkeersveiligheidsrisico's op. Volgens ons mobiliteitsbeleid willen we juist meer ruimte aan fietsers en voetgangers geven. Volgens CROW-richtlijnen zijn verkeersintensiteiten tot 4.000 motorvoertuigen per dag op 30 km/u-wegen acceptabel. Ook in het meest ongunstige scenario blijft de verwachte toename op omliggende wegen, zoals de Brinkstraat, hieronder. Doordat op deze wegen verkeer in twee richtingen mogelijk is, zijn ze voldoende belastbaar. Bij geparkeerde voertuigen moeten bestuurders soms kort wachten op tegenliggers. Dit is normaal gedrag in een woonstraat. <i>Snelheid</i> Uit snelheidsmetingen blijkt dat 85% van de bestuurders op de Brinkstraat tussen de Erve Borgerinck en Zuiderdwarsweg onder 34 km/u rijdt. Op de Erve Borgerinck en Erve Smedinck rijdt 85% van de bestuurders minder snel dan 28 km/u. Deze snelheden zijn passend voor een 30 km/u zone. <i>Geluidsoverlast</i> Er wordt structureel geen (extra) geluidsoverlast verwacht, omdat de toename in verkeer beperkt is. Incidentele overlast door bijvoorbeeld luidruchtig rijgedrag kan voorkomen, maar is niet te voorkomen.
4	Ook vinden wij het vreemd dat het college uitgaat van precies 376 motorvoertuigen per etmaal. Vaak zie je een bepaalde range, verspreid over bepaalde perioden, dagen en tijdsvakken per dag/week. Zo'n absoluut getal van 376 zegt niets. Wij keuren dat ook af omdat u dit specifieke (betwiste) getal daarna "bedrijfsblind" gebruikt bij het beredeneren van slechts 1 oplossing. Men noemt dat vaak "Hineininterpretieren" (= een tekst zó uitleggen dat men daarin het bewijs vindt van een vooropgezette mening)	Vaak wordt, indien geen tellingen beschikbaar zijn, gesproken over een range. In dit geval is een gemiddelde intensiteit bekend van een gemiddelde werkdag. Zie verder reactie op punt 1.
5	De buurt is bovenal ook, bezorgd. Vanwege het vele verkeer, dat bovendien vrij hard rijdt en zich niets aantrekt van de "vlakke" drempel ter hoogte van Brinkstraat 12.	We begrijpen de bezorgdheid. De Brinkstraat voldoet qua inrichting aan de landelijke regels voor een 30 km/u-zone. Uit de recent uitgevoerde tellingen kan worden afgeleid dat de meeste bestuurders zich aan de snelheid houden. Desondanks is er helaas altijd een groep weggebruikers die zich niet aan de regels houdt.

2.2. Geen draagvlak en geen aansluiting bij uw eigen beleid

Nr.	Inhoud opmerking	Reactie gemeente
6	Wij vinden het geen goed idee dat bij de bedenken van oplossingen de bewoners van de Brinkstraat (huisnummer 1-29) niet betrokken zijn geweest. Dit raakt aan het draagvlak dat de gekozen oplossing uiteindelijk zal hebben. Niet gehoord betekent in dit geval niet-betrokken	We hebben er bewust voor gekozen om een ontwerp-verkeersbesluit te publiceren. Dit verkeersbesluit is gepubliceerd in De Wiezer en digitaal via: https://www.wierden.nl/bekendmaking-van-aanvragen-besluiten-enz-gemeentebld. Bij een ontwerp-verkeersbesluit staat het besluit nog niet vast en hebben belanghebbenden de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen.
7	Bovendien gaat het in deze kwestie om slechts 1 (een) woonhuis (bron: publicatie Gemeente Wierden) waarvoor de gehele weg wordt afgesloten, waarna vervolgens die hele verkeersstroom langs een veel groter aantal woningen aan de Brinkstraat, eveneens (= net als Zuiderdwarsstraat) zonder trottoir, wordt geleid. En daar is het al zo druk!	De Zuiderdwarsweg is te smal om vracht(auto's) veilig te laten passeren langs fietsers en voetgangers. Op de andere wegen is verkeer in twee richtingen mogelijk. De verkeerssituatie op de Zuiderdwarsweg heeft daarom prioriteit. De verwachte verkeerstoename op omliggende wegen is naar verwachting beperkt. Verwacht wordt dat het verkeer zich wat meer zal spreiden over de omliggende wegen (afhankelijk van hun herkomst en bestemming) en dat de absolute toename op de Brinkstraat beperkter is dan de totale hoeveelheid verkeer op de Zuiderdwarsweg.
8	U schrijft "daarnaast is deze overlast ook aangekaart in het vorige beleidsplan en heeft nu prioriteit gekregen".	Zie reactie op punt 9.
9	Wij kennen het Mobiliteitsplan, Actualisatie 2024 – 2030, Veilig op weg. Over het plan schrijft u: Het Mobiliteitsplan Wierden 2024-2030 vormt de basis voor een veiliger, beter ingericht en toekomstbestendig mobiliteitsnetwerk in de gemeente Wierden. Met de vastgestelde uitvoeringsagenda is duidelijk geworden welke projecten en knelpunten we de komende jaren gaan aanpakken. De nadruk ligt op verkeersveiligheid, het eenduidig inrichten van het wegennet, het uitbreiden van het fietsnetwerk en het inzetten van slimme mobiliteitsoplossingen. Hierin staat de Brinkstraat/Zuiderdwarsweg pas op plaats 63 (prioriteitscategorie 3).	De maatregelen met prioriteit 1 hebben vanzelfsprekend de hoogste prioriteit. Dit betekent niet dat maatregelen met prioriteit 3 nog niet kunnen worden uitgevoerd. In dit geval is de te nemen maatregel, het plaatsen van een paaltje, een relatief snelle ingreep. Daarom kan het zijn dat maatregelen met prioriteit 3 toch snel worden uitgevoerd.
10	Wij kennen ook de Uitvoeringsagenda 2025 – 2026; Mobiliteitsplan. In deze uitvoeringsagenda (d.d. november 2024) wordt het project "Brinkstraat /Zuiderdwarsweg" niet genoemd.	Zie reactie op punt 9.
11	Mogelijk kunt u ons de zinsnede genoemd onder 3 uitleggen in de context van de opmerkingen genoemd onder 4 en 5.	Zie reactie op punt 9.

2.3. Uw aannames over de Brinkstraat kloppen niet

Nr.	Inhoud opmerking	Reactie gemeente
12	In de verkeersstructuur van de wijk Goorens heeft de Zuiderdwarsweg geen specifieke ontsluitende of verbindende functie. Een afsluiting van de Zuiderdwarsstraat zorgt er wel voor dat op de Brinkstraat (noordwestelijke deel) en de Erve Borgerinck extra verkeersbewegingen zijn te verwachten. De extra reistijd bedraagt minder dan een minuut. De gevolgen van een afsluitingen worden gezien als beperkt. Daarnaast zal via de Brinkstraat meer verkeer rijden. Deze weg is beter geschikt als toegangsweg van de wijk dan de Zuiderdwarsweg. Op basis van de ligging en de inrichting van deze wegen zijn hier geen knelpunten te verwachten. Dit wordt ondersteund door uitgevoerde verkeerstellingen waaruit blijkt dat per etmaal 376 motorvoertuigen via de Zuiderdwarsweg rijden.	Zie reactie op punt 3.
13	<i>Passage 2: Op basis van het aantal motorvoertuigen wordt geconcludeerd dat het aantal motorvoertuigen geen hoge intensiteiten zijn voor een woonstraat en door nabijgelegen wegen kan worden verwerkt. De weg bestaat uit oude gebakken klinkers en de woning staat op zeer korte afstand van de weg. De combinatie van het aantal voertuigen en de geringe afstand van de woning tot de weg maakt dat de geuite overlast denkbaar is.</i> Deze geciteerde passage 2 is onduidelijk. U haalt straten/ feiten en argumenten door elkaar. Soms lijkt het erop alsof u de Brinkstraat bedoelt, maar het zou evenzogoed kunnen slaan op de Zuiderdwarsstraat. Wij vragen u op dit punt duidelijker en eenduidiger te zijn.	We verduidelijken dit in het opstellen van het definitieve verkeersbesluit. Dit heeft geen invloed op de strekking van het besluit.
14	Het probleem dat de bewoners van de Brinkstraat ervaren met uw voorgenomen besluit, is dat het college te gemakkelijk “en passant” concludeert dat de Brinkstraat in staat is om de navolgende (a+b) stromen te verwerken: A. De huidige hoge belasting van Brinkstraat (is nu al toegangsweg tot de Goorens en naar onze inschatting ligt deze belasting relevant hoger dan de 376 voertuigen per etmaal die zijn gemeten aan de Zuiderdwarsweg. PLUS B. De extra toevloed van 376 motorvoertuigen (immers die motorvoertuigen uit de Zuiderdwarsweg zullen grotendeels moeten worden opgevangen door de Brinkstraat). Gelet op de bochtige Erve Borgerinck en Erve Smedinck wordt verwacht dat een groot deel ervoor kiest om te rijden via de Brinkstraat, waardoor er een nog grotere concentratie aan verkeersstromen in de Brinkstraat ontstaat. C. Wij verwachten dat A+B zo maar zou kunnen leiden tot de passage van 800 motorvoertuigen per dag via de Brinkstraat. Dit is toch simpelweg onaanvaardbaar want die straat is daarvoor niet geschikt.	Zie reactie op punt 3 en 7. De verwachte verkeerstoename op omliggende wegen is naar verwachting beperkt. Verwacht wordt dat het verkeer zich wat meer zal spreiden over de omliggende wegen (afhankelijk van hun herkomst en bestemming) en dat de absolute toename op de Brinkstraat beperkter is dan de totale hoeveelheid verkeer op de Zuiderdwarsweg.

2.4. Onderbouwing ontoereikend

Nr.	Inhoud opmerking	Reactie gemeente
15	Brinkstraat is, anders dan impliciet wordt beweerd, géén brede weg.	De Brinkstraat is een weg waar autoverkeer in twee richtingen mogelijk is. De breedte Brinkstraat is 5,75 à 5,80 meter. Aan de noordzijde van de weg is een trottoir aanwezig. Bij geparkeerde voertuigen moeten bestuurders soms kort wachten op tegenliggers. Dit is normaal gedrag in een woonstraat. Zie verder reactie op punt 3.
16	Aan de even-genummerde zijde van de Brinkstraat zijn geen trottoirs en is de afstand tussen de huizegevels en de nu al drukke Brinkstraat (aan de westzijde) beperkt.	In een ideale situatie zou wellicht aan beide kanten een volwaardig trottoir liggen. Deze ideale situatie is alleen niet mogelijk. Daarom is gekozen voor één goed begaanbaar trottoir, in plaats van twee onveilige, smalle trottoirs.
17	Er wonen ook jongere, buitenspelende, kinderen in deze straat. Alleen al aan de trottoirloze evenzijde van de Brinkstraat wonen 6 gezinnen met kinderen onder de 10 jaren. Gelet op de verkeersveiligheid lijkt de gemeente daarin geen goede belangenafweging te maken.	Verkeersveiligheid voor kinderen is belangrijk. Daarom organiseren we regelmatig schoolprojecten om hen veilig te laten deelnemen aan het verkeer. Hoewel de openbare ruimte zo veilig mogelijk wordt ingericht, blijft het gedrag van weggebruikers en ouders essentieel voor de veiligheid.
18	De woningen aan de westkant liggen wat hoger. Afritten lopen dus automatisch iets wat meer steil naar beneden. (Brinkstraat 4, 6, 10, 12, 14, 18, 20, 22) En omdat er ook al geen trottoir is komen bewoners (en kinderen) dus “pardoes” op de weg terecht. Dat levert gevaar op. Met méér verkeer dus nog méér gevaar.	Zie reactie op punt 17.
19	Er is de afgelopen jaren nauwelijks bijgebouwd in de wijk Goorens. De huidige situatie (de wijk De Goorens, het industrieterrein en de A1) bestaat al meer dan 25 jaar. Destijds is er in de bestemmingsplannen rekening gehouden met ontsluitingen die berekend zijn op de verkeersbewegingen. Door nu ineens een toegangsweg af te sluiten concentreert het verkeer zich richting de Brinkstraat. Dat staat haaks op de plannen van destijds (midden jaren-negentig).	Zie reactie op punt 3 en 7. De verwachte verkeerstoename op omliggende wegen is naar verwachting beperkt. Verwacht wordt dat het verkeer zich wat meer zal spreiden over de omliggende wegen (afhankelijk van hun herkomst en bestemming) en dat de absolute toename op de Brinkstraat beperkter is dan de totale hoeveelheid verkeer op de Zuiderdwarsweg.
20	De extra geluidsbelasting (als gevolg van meer verkeer) op de gevels van vele woningen aan de Brinkstraat.	Zie reactie op punt 3 en 7.
21	Tot slot wijzen wij op de zwanenhals verderop in de Brinkstraat (gedeelte tussen Erve Borgerinck en de Dorpsstraat/Goorseweg). Hier staan vaak (vele) langdurig geparkeerde auto's waardoor de doorgang wordt vernauwd tot een enkele, smalle rijstrook. De hele woonwijk wordt dan over één rijstrook geleid (straat in, straat uit). Zie onderstaande foto's. Deze zijn eind-december genomen.	Op basis van uw melding gaan onze boa's de situatie bekijken en beoordelen en zal wordt bekeken of maatregelen nodig/wenselijk zijn.

2.5. Alternatieven

Nr.	Inhoud opmerking	Reactie gemeente
22	Zuiderdwarsweg inrichten als eenrichtingsweg (verkeer van de Brinkstraat richting de Zuiderstraat toestaan).	Zie reactie op punt 3. De Zuiderdwarsweg is te smal voor autoverkeer. Omdat we fietsen en lopen juist willen stimuleren, wordt eenrichtingsverkeer niet ingevoerd om fietsers en voetgangers niet te beperken. Hierdoor is het instellen van eenrichtingsverkeer geen optie.
23	Creëren van een extra ontsluitingsweg op de Goorens (bijvoorbeeld Erve Hofstee aansluiten op de Morslaan)	Het aanleggen van nieuwe wegen gebeurt alleen als bestaande problemen niet anders veilig opgelost kunnen worden. Bovendien leidt extra verharding tot minder groen, wat tegen ons beleid ingaat.
24	Asfaltering van Zuiderdwarsweg, eventueel i.c.m. eenrichtingsweg van Brinkstraat richting de Zuiderstraat (vermindert geluidsoverlast)	Asfalteren van de Zuiderdwarsweg is volgens ons geen oplossing: het zou juist de hoeveelheid (eenrichtings)verkeer op de Zuiderdwarsweg stimuleren.

3. Conclusie

De reacties zijn allemaal beoordeeld. De opmerkingen hebben niet geleid tot het wijzigen van het ontwerpbesluit. De Zuiderdwarsweg is te smal voor veilig autoverkeer, waardoor fietsers en voetgangers een verhoogd risico op verkeersonveilige situaties lopen. Op de omliggende wegen, zoals de Brinkstraat, is autoverkeer in twee richtingen mogelijk. Deze wegen kunnen de beperkte verkeerstoename naar verwachting veilig verwerken.